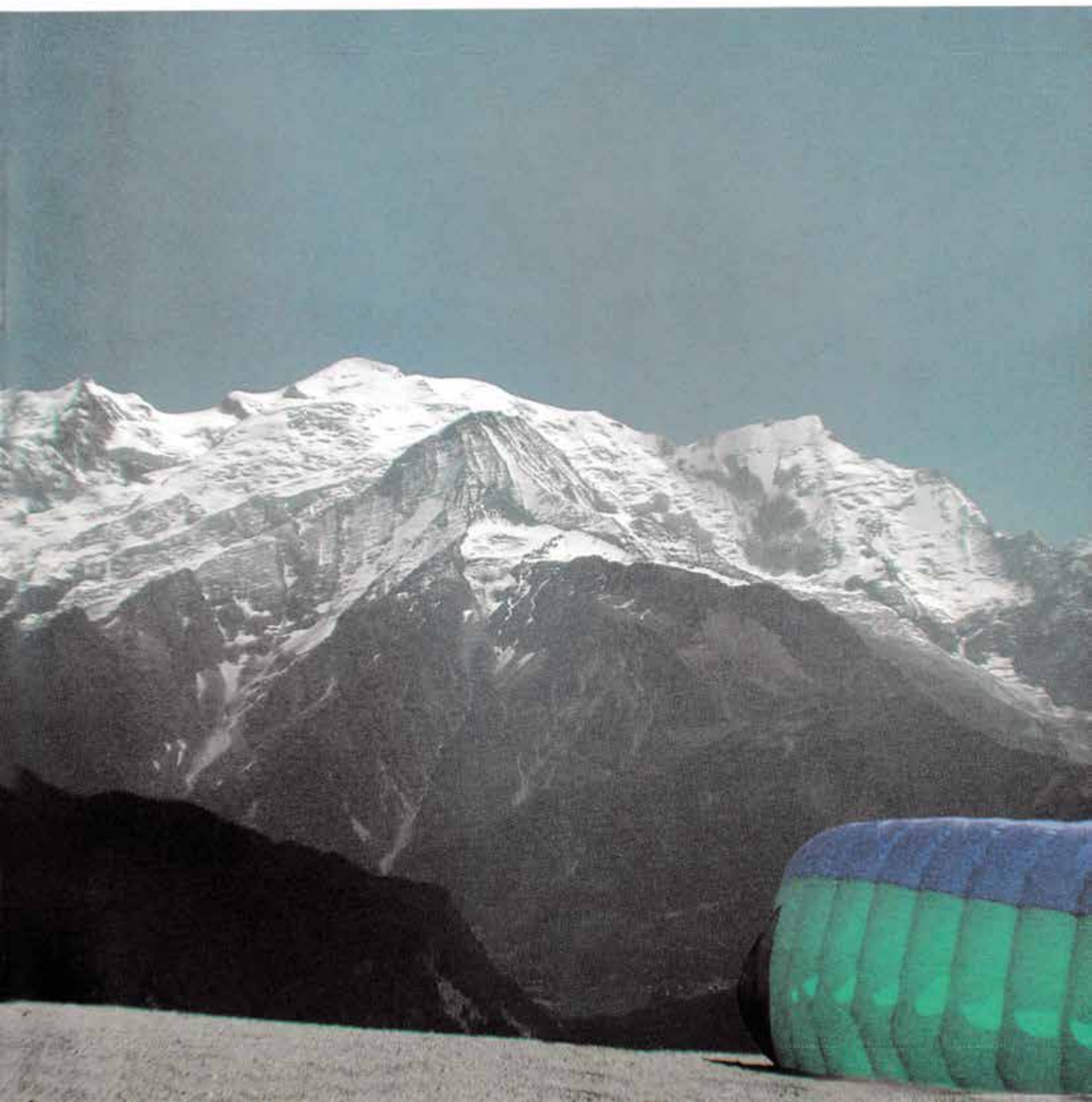




SKÄRMTRYCKET

1 → 2001



ORDFÖRANDE HAR ORDET

Stort tack till alla medlemmar i styrelsen som lämnar oss, Fredrik, Janne, Christer, August och Joakim. Christer har under flera år haft ett stort inflytande på SSFF's saker och vi är glada att vi har fått ha honom med i styrelsen. Janne gick vidare strax efter nyåret 2000 och vi får säga lyckat till.

Joakim och August har utgjort en viktig del av USK's arbete och har gjort en hel del jobb med det nya tänkandet för kvalificering och utbildning. "My hat is tipped well done" Fredrik har haft stort inflytande och fört med sig stabilitet in i SSFF och han har hjälpt mig enormt mycket med att tänka rationellt när jag kanske tryckt på för mycket. Tack Fredrik vi kommer att sakna din närvaro i SSFF arbetet. Med en speciell markering till Redaktören för Skärmtrycket som flyttar över till nya utmaningar och speciellt tack för det fina arbetet genom åren och lycka till i framtiden. Jag får fortfarande en pojkaktig känsla i kroppen när jag ser att en ny tidning har kommit.

Styrelsen kommer att fortsätta med de mål som framkommit vid årsmötet. Några punkter om ansvarsområden från mötet 01 2001

Mark Presson

Välkommen till våren.

Nu börjar de riktiga piloterna, serva utrustningen efter vinterns flygtorka. De putsar och tar bort felaktiga delar. Korta glidturen från lite högre ställen ger en överblick över utrustningen som kommer att behövas när våren går över i sommar. Ibland ser man den, framförallt när solen skiner. Annars tar de gärna ett morgonflyg när alla andra som inte flyger ligger och snusar. Men nu är det vår och utrustningen är tipp topp, nästan alla av dessa piloter har bytt utrustningen under vintern. Inte för att få bättre grejor, men för att få lika bra grejor som förra året, då de gamla grejorna blivit ganska slitna. Det kostar att ligga på topp.

Piloterna kollar efter någon att flyga med och skickar signaler ut i luften om att de söker polare eller flygparters. Ibland ser man dem, men oftast inte. De håller sig gärna lite i bakgrunden när de ropar på polarna. En del av de andra blir irriterade på anropningssignalerna, som sprids över fält och koja, vacker dem efter piloternas tidiga morgonturer. Tidigheten kommer väl till nytta när det blir dags för sommarens samlade av flygtid. De rutinerade piloterna har lärt sig att sova på startplatsen. Med ett öga öppet och stående på ett ben. Därför är de med redan direkt när det blir dags.

Efter några hundra timmars flygning under vårmånaderna är piloterna beredda på att ta sig ann det roliga sommarvädret. Fast även de bästa av de bästa av de här flygarna kurar ihop sig och gömmer sig när det blir riktigt ruskigt väder. Inte ovanligt att de samlar ihop sig och sitter och småpratar. Ibland så kan de inte annat. Skitsnacket när oanade höjder och alla snackar på sig fullständigt. Man kan se på piloterna att det är kul. Sällan blandar sig de ickeflygande med piloterna ens i dessa marknära stunder men det händer. Icke flygande piloterna har lite svårt att förstå sig på de flygande och tvärtom. Men de samsas ändå fint och ibland väcks beundran åt båda håll.

Den här krönika handlar om flygande fåglar och pingviner, eller var det skärmflygare och ortsbefolkning.

Redaktören

SKÄRMTRYCKET



Svenska Skärmflygförbundet, SSFF

Box 750

521 22 Falköping

Internet:

http://www.paragliding.se/

Telefon:

0515-37155

Alla vardagar 12.00 - 15.00

Fax:

0515-37158

Postgiro:

414 08 58-4

Flygsportförbundet:

0515-37155

Skärmtrycket:

ISSN 1104-5590

Omslag: Plan Joux med

Mont Blanc i bakgrunden

Redaktion:

Tomas Gustafsson

Helena Tängdén

Christer Wesslund

Marmorgatan 11, 12tr

118 67 Stockholm

christer.wesslund@swipnet.se

Manusstopp Nr 2 2001: 3 Maj

Redaktionellt material skickas till:

tompers@telia.com

Ansvarig utgivare:

Tomas Gustafsson

Grafisk Form:

Andreas Karperyd

Prenumeration för icke medlemmar:

120:-/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4

Skriv namn, adress på blanketten

Namn: Mark Presson

Ålder: 40

Bor: Kärrsjö 64 grader N

Familj: Maria, Leon och Noah

Yrke: Biståndsarbetare

Intrussen: Flyga, till fjälls med skoter, Skoog, Svamp, IT, Fundera på stora frågor

Senast sedda film: Omständiga Marta

Senast lästa bok: Nåt av Ken Follet, en tjockis på 1400 sidor!

Dricker/Röker: ja/nej

Där flyger jag helst: I luften på väg uppåt

Flugit sedan: 1 vecka sen

Licensgrad: 3BT turbo

Skärm: Futura

Klubb: Norrskan Häng- och skärmflygklubb

Mitt arbete i styrelsen under 2001: Ordförande



Namn: Carl Bejvel

Ålder: 32

Bor: Visseltofta

Familj: Särbo

Yrke: Inköpstekniker

Fritidsintressen: Flygning, resor, jakt, fiske, skytte mm

Senast sedda film: Cast away

Senast lästa bok: ???

Dricker/Röker: Ja/Nej

Där flyger jag helst: Plattlandet

Flugit sedan: -95

Licensgrad: 3BT

Skärm: Gin Boomerang, Mac Pasha tandem

Klubb: Club Parapente Syd

Mitt arbete i styrelsen under 2001: Vice ordförande, sitter med i USK



Namn: Katarina Åkerman Fullford

Ålder: 31

Bor: Saltsjöbaden

Familj: Min dotter Emma 9 år som knacker de flesta på snowboard och undulaten Bullen

Yrke: Lärare på högstadiet och gymnasiet

Fritidsintressen: Skärmflygning, klättring, snowboard och andra utomhusaktiviteter, dans

Senast sedda film: Billy Elliot, kan klart rekommendera den

Senast lästa bok: ?

Dricker/Röker: Gärna Rioja, För övrigt Extremt tobakfientlig

Där flyger jag helst: Babadag/Turkiet, Rhosilli/Wales eller andra ställen där det är soligt och varmt

Flugit sedan: 1989

Licensgrad: 3BT

Skärm: Advance Epsilon 3

Klubb: B-stallet

Mitt arbete i styrelsen under 2001: USK ordförande



Namn: Malin Sparrman

Ålder: 33år

Bor: i centrale Stockholm med alldeles för lite träd utanför fönstren

Familj: singel pingel

Yrke: arbetar som inredare på Skanska Nya Hem i Solna

Fritidsintressen: skärmflygning, att njuta av naturen, dansa, tarotkort

Senast sedda film: Vit som en snö

Senast lästa bok: Drömmen som redskap av Moss

Dricker/Röker: gärna ett glas vin

Där flyger jag helst: Provence i France eller över Närkeslätten

där utsikten blir oändlig

Flugit sedan: -94

Licensgrad: Pilot 1HB

Klubb: Örebro Skärm- & Hängflygklubb

Skärm: UP Soul

Mitt arbete i styrelsen under 2001: Ledamot, USK



Namn: Tove Andersson

Ålder: 29 [inte 30 än...]

Bor: i Stockholm

Familj: Ja mor, far, syster & bror, i övrigt Singel i Stan!

Yrke: Scientific Adviser

Fritidsintressen: Flyg, klättring, MTB, isaktiviteter på vintern samt dans

Senast sedda film: Dolt under ytan

Senast lästa bok: Climbing high av Lene Gammelgaard

Dricker/Röker: Ja/Nej

Där flyger jag helst: Bor man i Stockholm är man inte så kräsen men gärna Alperna, särskilt om det finns Carambar

och franskt rött vin allt ta till regniga dagar!

Flugit sedan: 1995

Licensgrad: 3BT

Skärm: Gin Glider Bandit

Klubb: B-stallet

Mitt arbete i styrelsen under 2001: Ledamot, USK



Namn: Peter Sjöstedt

Ålder: 32

Bor: Tyresö

Familj: Nej

Yrke: IT

Fritidsintressen: Flyga, dyka, paddla, vattenskidor, skidor, jaga, fiska, hundar och lavinsurfing

Senast sedda film: Charlies Änglar

Senast lästa bok: Tempelriddarna av Jan Guillou

Dricker/Röker: Ja/Nej

Där flyger jag helst: Valle De Bravo/Mexico

Flugit sedan: 1998

Licensgrad: 3B

Skärm: Gin Bonanza

Klubb: Club Parapente Syd

Mitt arbete i styrelsen under 2001: Styrelseledamot, Motorkommittén och Tävlingskommittén



Namn: Stefan Djerv

Ålder: 38

Bor: Tranemo 5 mil från Borås

Familj: Samba

Yrke: Egen företagare

Fritidsintressen: Skärmflygning, Parakite surfing, Golf, ska även skaffa mig en Kajak

Senast lästa bok: Mest ekonomisk tack litteratur

Dricker/Röker: Vid behov

Där flyger jag helst: I termisk luft, helst med hang/bergsstart [utan motor och vinsch hjälp]

Flugit sedan: 1993, ca. 150 timmar loggtid, eget höjrekord i Sverige 2014 m ö mark efter vinststart med release på endast 150 m

Licensgrad: 2B

Skärm: Nova Xyon & Airwave

Mitt arbete i styrelsen under 2001: Ledamot



Namn: Hans-Peter Fallesen

Ålder: 45

Bor: Södermaln, Stockholm

Familj: Maurice (Pyrénéisk valhund)

Yrke: inredningsarkitekt

Fritidsintressen: Resor & Kultur

Senast sedda film: Remember the Titans

Senast lästa bok: Det sällsamma djuret från norr av Lars Gustafsson

Dricker/Röker: Gärna årgångsviner i rökfri miljö

Där flyger jag helst: Provence, Frankrike

Flugit sedan: 1988

Licensgrad: 3B

Skärm: Advance Sigma 3

Klubb: Cirrus Skärmflygarklubb

Mitt arbete i styrelsen under 2001: Ledamot, Försäkringar, Flygsportförbundet,

Interna kontakter



Namn: Stefan Fagerholm

Ålder: 29

Bor: Stockholm/Bromma

Familj: Bettan (min skärm) & Jag

Yrke: PC Tekniker

Fritidsintressen: Skärmflygning, Datorer

Senast sedda film: Almost Famous

Senast lästa bok: Vatten Melonen

Dricker/Röker: Ja/Nej

Där flyger jag helst: Sverige-Åre

Flugit sedan: 1999

Licensgrad: 1B

Skärm: Alrea Aspect

Klubb: Fenix skärmflygklubb

Mitt arbete i styrelsen under 2001: Ledamot, Kassör



Namn: Johan Blomqvist

Ålder: 31

Bor: Göteborg [söker hus!]

Familj: Gift med Sara

Yrke: Ingenjör

Fritidsintressen: Flyga, motionera, friluftaktiviteter

Senast sedda film: ?

Senast lästa bok: it's not all about the bike /Lance Armstrong

Dricker/Röker: Sällan

Där flyger jag helst: Rörtången, Agnesberg, Åleberg [Alperna duger också]

Flugit sedan: 1993

Licensgrad: 3BT

Skärm: Advance Sigma 4, den är till salu!

Klubb: Västra Skärmflygklubben

Mitt arbete i styrelsen under 2001: Suppleant, ansvarig för tekniska frågor



Namn: Johan Enoksson

Ålder: 25

Bor: Kista, Stockholm

Familj: Singel, Lägenhetskompis Staffan.

Yrke: Elektronik Ingenjör

Fritidsintressen: Flyga, Skidåkning, Natur & Fjäll, Klättring, Långfärdskriskor...att resa

Senast sedda film: Big Lebowski

Senast lästa bok: Sigge!

Dricker/Röker: Vatten & Cola/Nej

Där flyger jag helst: Norge, Alperna

Flugit sedan: 1994

Licensgrad: 2B

Klubb: Frisksportarna

Skärm: Supra, behöver ny, ngn som har nåt att sälja?

Mitt arbete i styrelsen under 2001: Suppleant, USK



Namn: Hans p Eckert

Ålder: 47 (yngre än någonsin!)

Bor: Väjern (ligger vid bron till Smögen)

Familj: Inger, Jonathan (19) och David (25)

Yrke: Säljare inom NCH-gruppen, division Dyna Systems

Fritidsintressen: Skärmflyg, Motorcyklar och fiske

Senast sedda film: Blues Brothers (ser den minst fem ggr per år = kult!)

Senast lästa bok: En end man av Hasse Alfredsson

Dricker/Röker: (tyst JA)/nej

Där flyger jag helst: Med min Fresh Breeze paramotor så klart!

Flugit sedan: 1998 och senast nu förra veckan

Licensgrad: Student (motorbehörighet)

Skärm: APCO SENTRA 31

Klubb: Skärmflygklubben Göteborg

SKY TEKNIK

allt inom skärmflyg!

The Magic!

The new high performance paraglider
from Airwave

Airwave
The Choice of Champions



ICARO



DHV 2
3 Gröben
High-tech
parabolic-rib-
technology.
Der neue
Maßstab in
Sicherheit und
Leistung in
dieser Klasse

BOOSTER



Demnächst...
=matrix=
...der ultimative 1-



Sky Teknik säljer utrustning från de här företagen
Sup-Air selar & overaller mm ,Icaro hjälmar & Nocai hjälmar,
Bräuniger Vario Flytec Vario 2 meters radioapparater mm till bra priser!
Sky Teknik utför 2 års kontroll på samma hårda test som utförs i Tyskland
(dhv test) på linorna och duk.
Kontakta Sky Teknik det lönar sig alltid !!!

Hemsida: <http://fly.to/skyteknik>
Ny e-mail adress: skyteknik@telia.com
Nyhets mail: skyteknik.mailinglist@telia.com
Tel. 0510 54 02 49 mobil 0707 67 21 40

KUBA

GÅR DET?



När det stora sol-och-playa-semesterflygplanet tog mark på Varadero International Airport stod det ganska klart för mig: återigen har jag troligtvis släpat hela utrustningen förgäves runt halva jordklotet. Hur kan man bara avstå från en säker, förprogrammerad skärmflygsemester på Teneriffa, varifrån tusentals nöjda skärmflygare återvänder efter en eller två vinterveckor och chans på att det går att flyga skärm på Kuba?

Redan under förberedelserna för resan borde jag ha insett att min idé var helkorkad: absolut ingenstans på hela webben finns ett enda ord om att det går att flyga skärm där. Visst, visst, det finns berg på Kuba och säkert också stranddynor men bergen lär visst vara täckta med regnskog och kanske betraktas hangning på stranden som något suspekt och totalt antirevolutionärt. Även mina tillänkta reskompisar drog sig ur projektet. Men så har de heller aldrig haft Ché Guevara på väggen i sina studentlyor.

Men, ändå, jag hade fått kontakt med kubanska flygsportförbundet och de sa att det går att flyga på några ställen på ön. Visserligen är min kontakman där bara modellflygare...
Bussresan från turistghettot Varadero till Havanna var inte heller något lyft, det var kolmörkt ute. Men på pensionatet väntade redan Raudel, sekreteraren i nationella flygsportförbundet.

- Jajamen, det går att flyga, sa han. Vänta bara, du ska först vara med på ett sammanträde med presidiet!
Dagen därpå sitter jag med hela gänget höjdare från

kubanska förbundet, alla heltidsanställda! Nelson, el presidente, är visst fallskärmsshoppare, free-flight-specialisten är tydligen en hejare på att ratta Mig-29 Raudel, sekreteraren är den ende som pratar något annat språk än spanska, de är sex stycken på kansliet, ingen flyger skärm. Jag får det högtidliga tillståndet att utöva min sport inom landets gränser.

Därefter drar Raudel och jag ut på sta'n. Herrejösses vad mycket granna fruntimmer det finns här. Och inte är de blyga heller. Nog för att man har hört Evert Taubes "Flickan i Havanna" men det här slår alla rekord. Även om det inte skulle bli ett enda flyg så ser det redan ut att bli succé.

SANTA CRUZ

Men nästa dag bär det iväg i el presidente's sons Willy-Jeep till Santa Cruz, ett hangställe halvvägs mellan Havanna och Varadero. Först hälsar vi på hos en kubansk trafikpilot i by'n och sedan upp på hanget. Jösses vad det blåser, hela byxbenet flaxar och då har jag ändå shorts på mig. Och snett blåser det också, det syns på den svarta röken från skorstenen på oljeraffinaderiet i närheten. Men jag känner pressen och efter en rock'n roll start är jag ute. Visserligen är min nya Perché Maxx rätt så snabb men mot sned vind hjälper inte den bästa skärmen, så jag landar efter några svängar nedanför hanget på en bilväg. Efter ett tag kommer hela presidiet ner med Jeepen och kör upp mig igen för en ny omgång. För nu ska även diverse familjemedlemmar få

beundra "el parapendista sueco loco". Ny rock'n roll och efter ett tag siktar jag in mig på att landa på bilvägen igen. Och fastän trafiken är mer än gles så kommer det just nu en bil och jag måste dra en extra sväng ut över en äng där det tydligen inte blåser lika hårt... trodde jag!

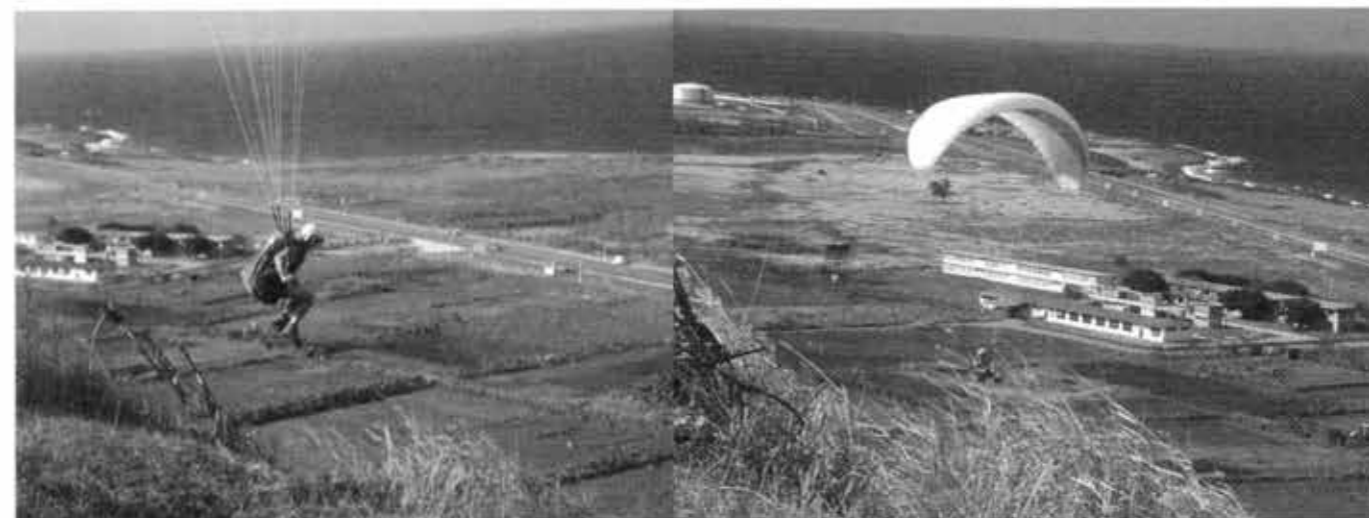
För när jag snyggt ska sätta ner fossingarna i marken tar vinden tag i mig och blåser mig baklänges genom ett gäng bananpalmer och jag dunsar ner på nästa åker. Stort garv och stor reva i Maxxen. Som tur är har jag lagningsstejp med mig. Den som absolut inte vill prova banana-landing, kan även landa på den jättelika baseball-planen nedanför hanget.

SAN ANTONIO DEL SUR

Dagen därpå flyger jag inrikes med en rysskärre YAK-42 från Havanna till Santiago de Cuba. Fastän kärran har tre jetmotorer tror jag att min Maxx har mera stig. Dessutom är det nå'n som snor mina kängor på den resan.

I Santiago väntar redan José Angel, heltidsanställd president för Guantanamo-flygsport-klubben. Och nu får jag även åka antik amerikanare, en Rambler från -54. José kör mig till Guantanamo och vi konverserar ledigt om livet, skärmflyg och vår stora gemensamma hobby: chicha. Han pratar bländande kubanskspanska och jag totar ihop något på italienskspanska.

Jag inkvarteras på det statliga Hotel Guantanamo, som går i DDR-stil med sovjetisk service: när jag



Kite surfing

Vad gör man när det blåser för mycket? Man kitesurfar förstås. Ta en titt på Flysports hemsida och klicka på kiteknappen eller sök på www.kiteboarding.nu. Kiten går att använda på land, vatten, snö och is. Vi säljer Aeros kites från 7.000:-.

Skärmflyg

Ta steg 1 i påsk i Åre. Grundkurser startar från och med V17-V36 i Åre och Orsa. Välkomna att boka.



På gång hos
FlySports

www.flysports.se

TEL/FAX 0250-446 27. MOBIL 070-638 10 70.

APCO APCO

BAGHEERA skapade en ny standard med legendärisk prestanda i DHV 2 Vann överlägset Serialclass i PWC-2000 - Nu kommer tronföljaren!

Simba DHV 2

*Mer APCONYTT:
MAYDAY pp20, perfekt för paramotor, upp till 160 kg!
AIR EXTREEM - 2 nya selar!*

BRAUNIGER

Petersons Sport AB 0515-711121
Bergsängsvägen 68, 521 30 Falköping 070-6001121
<http://fly.to/apco> tomas.peterson@mailbox.swipnet.se
APCO-Linservice: Tord Björkqvist 070-6452054

påpekar den, med tanke på min turistdiarré skriande bristen på dasspapper, får jag hela 5 blad. En dånande AC och diverse musik från olika håll vaggas mig till söms.

Men redan nästa morgon bär det iväg i rasande fart (hur fort det går vet jag inte, Ramblerns hastighetsmätare, bland mycket annat, funkade inte till FLYGSTÄLLET. Och se där, San Antonio del Sur ser inte så dumt ut. Uppför berget går en bilväg, bara de sista 50 höjdmeterna måste knällas till fots. Och det är inte så kul i 30 C. Men



vilken fin start: 350m över havet, som skimrar några km framför oss. En hel krans av berg omger en platt gryta. Och bakom startberget finns en till, ännu större gryta med berg runt omkring. Redan står massor med cumulus på himlen och hela det lokala skärmflygargänget är på plats.

Hela tre skärmar har klubben, men bara två reserver, och skärmarna är gamla Airwave Voodoo med hopträcklade linor och hälen i skärmarna har de lagat med packtejp. Vario har ingen, bara höjdmätare. De breder ut sina trasor och ger sig snyggt iväg. De stiger till och med lite grand men måste snart gå ner och landa trots fin termik.

När jag breder ut min Maxx och kopplar in selen, känner jag hur de övriga piloternas blickar nästan bränner hål av längtan i mina grejor. Starten går bra och jag drar först några vändor framför starten för att fotografera och ger mig sedan iväg ut på pampas för att hitta stig. Och stig hittar jag! José hade sagt att nu på vintern så stiger det mycket mjukt, ca 2-4 m/s. Det måste bero på deras porösa trasor, jag far uppåt med 6 m/s. På 1200m börjar jag att fundera på distans men eftersom mina värder alla står på marken igen flyger jag tillbaka till första grytan och landar efter sisådär en halvtimme. Egentligen synd att landa så tidigt, jag hade kunnat dra en runda på en sådär 4-5 mil utan att behöva kömpa. Alla rusar fram till mig, kollar maxhöjden på min vario och gratulerar mig som om jag hade flugit rekord. Flyget firas hemma hos en av killarna. Han plockar ner några kokosnötter från träden och vi spetsar saften med rom.

På resan tillbaka till Guantanamo stoppas vi av polisen,

som tycker att José körde för fort, alltså utan radar eller laser, bara så där på en höft. Det var bara att betala motsvarande en månadslösn i böter.

Det är för övrigt förbjudet för privatbilar, alltså sådana som har gamla amerikanare, att forsla turister. Men José har specialtillstånd, han är totalansvarig för mig. Om jag flyger galeit, då åker han dit.

På kvällen firas flyget med party, rom och chicha. José, som är gift för fjärde gången har raggat upp några knapriga 25-åringar. En är visst avsedd åt mig och den stackars jantan ser helt oförstående ut när jag avböjer hennes ganska oförblommerade och handgripliga inviter. Fan, va svensk man har blivit, jag kunde ha haft hur roligt som helst, jag, som dessutom är den enda ogifta karl'n i sällskapet. Men José och hans polare verkar komma loss med sina brudar utan en tanke på fru och barn, snacka om machismo.

Nå, resten av resan blev det inga mer flyg, fel vind, jag idkade turismo de playa och studerade barerna och afro-cubanska rytmer och andra sevärdheter. Men om det tänker jag inte berätta här, bara att, när jag nuförtiden hör "Guantanamera, guajira Guantanamera....." då känns det tungt!



Men jag, och naturligtvis även alla andra tillräckligt galna skärmflygare är inbjudna till de kubanska nationella mästerskapen i skärmflyg 17-23 juli i San Antonio del Sur. Jag kommer troligtvis att åka.

Och om ni har någon gammal skärm, som visserligen är fullt flygbar, men som ni har slutat flyga med och som ingen vill köpa, hör av er till mig, jag håller på att organisera en transport av donerade skärmar till det kubanska förbundet. Med en månadslösn på 10-25 \$ för Lex. en läkare kan ni tänka er hur lätt det är att vara skärmflygare på Kuba.

Om ni vill hänga med i juli och fightas med mig om det kubanska mästerskapet kan ni också höra av er till mig.

DEN KUBANSKA SKÄRMFLYGSCENEN

Det finns ungefär 50 skärm-piloter på hela Kuba men betydligt färre skärmar. Det stora centrum för sporten

verkar vara Guantanamo (dvs San Antonio del Sur) men det går även att flyga i Santiago de Cuba (Boniató) och i Pinar del Rio (nordväst om Havanna). Dessutom finns ju hanget i Santa Cruz.

Det går ca 5 piloter på en skärm, donationer tas alltså emot med öppna armar.

Bästa årstiden verkar vara på vintern, då är termiken lugnare och temperaturen svala 25-30 C.

På sommaren ska det visst vara "hammertermik" och ofta Cb.

RESFAKTA KUBA

På vinterhalvåret är det många researrangörer som flyger till Varadero. En flygstol kostar då under SEK 5000.

Transferbussen till Havanna kostar SEK 500 t.o.r. om man bokar genom resebyrå, om man betalar svart till någon buss-chaffis kostar det 10\$ enkelresa. Från Havanna kan man flyga för 100\$ till Santiago de Cuba (110\$ Guantanamo) enkelresa, eller tåg för ca 60\$ enkelresa.

Att hyra bil är svindyrt, jag betalade 80\$/dygn för en nerkörd Toyota Corolla + bensin 1\$/liter. Som turist ska man betala allting i USD, men då går man alltid före i kön.

Eftersom Kubas kommunikationssystem har brakat ihop är det inte lämpligt att åka peso-kollektivt, bussarna är alltid fullsmockade och tidtabeller är bara teoretiska.

Att bo på statligt hotell ska man bara göra i nödfall, det är bättre på privatpension (casa particular), det kostar mellan 15 och 30 \$ per rum och natt.

Även statliga restauranger är inget att ha, bättre och billigare äter man på paladar 6-12 \$ måltid.

Eftersom lönerna ligger på en så låg nivå försöker många kubaner att tjäna några gröna sedlar dvs dollar. Man blir jämt och ständigt erbjuden: cigarrer, chicha, casa particular, paladar osv. Det kallas jineterismo.

NÅ, ÄR DÅ KUBA VÄRT ATT ÅKA TILL?

Om man är ute efter bra skärmflyg-infrastruktur och dagliga kanonflyg, då är det på vintern bättre att åka till Kanarieöarna, Sydafrika, Australien osv. På sommaren är ju Alperna oslagbara.

Men om man söker äventyret, vill lära känna ett spännande land, fascinerande människor och de vackraste kvinnorna i världen och dessutom kunna göra några trevliga distanser, där bara en europé (jag!) tidigare har flugit, då är Kuba en resa värd.

Tomas Krainer
Vau De Svenska AB

Moguls SKÄRMFLYGSKOLA

Boka Nu, våren och sommarens kurser!
Nu kan vi erbjuda transport upp på fjället hela sommaren också.



Utbildning • Tandemflyg
Resor • Försäljning
Året runt!

general agent för

AiREA paragliding equipment

Moguls Inc. 780 67 Sälen, 0280-20616, fax 0280-20636,
mobil 070-626 06 16, 070-626 06 14
E-mail flyg@moguls.se, www.moguls.se

ANNECY
CHALET CHAVENETTE



Trevligt boende
Utmärkt mat
Fantastisk flygning

tel:+33(0)450327986 e-mail:erik&anna@annecy.nu

FLYGSOMMAR I ANNECY

- ETT AXPLOCK.

Det har varit en innehållsrik flygsommar i de franska alperna.

Som bekant för de flesta skärmflygare gick SM och NM av stapeln i Grand Bornand i början av juli, 2000. Veckan före SM, var Peter Brinkeby på plats i Chalet Chavenette för att hålla crosscountry kurs. Åtta flygsugna piloter, fick ta del av några trevliga dagar med teori och flygning varvat. Peter lade en bana runt Annecy sjön och en av dagarna flögs det till Grand Bornand. På tillbakavägen var det svagare förhållanden och svårt att ta sig ända fram till landningen i Perroix. Peter kom närmast och landade i rondellen mot Thones. Vi hoppas kunna anordna en liknande kurs även nästa sommar.

TVÅ PWC TÄVLINGAR AVGJORDES HÄR I TRAKTEN, EN I MIEUSSY OCH EN I CHAMONIX

Den 19 - 26 augusti var hela världsetiten samlad i den lilla orten Mieussy (mellan Annecy och Chamonix), för att flyga PWC. Orten har lång historia inom skärmflygning, och det lär vara en av de första ställena för flyg- pionjärerna inom sporten. Byn kryllade av piloter och var man kom handlad det om flygning. Under stabila förhållanden lades banor allt från 40 - 65 kilometer. Den första flygdagen kom bara fem piloter i mål. Tävlingsdag två tillhörde de bättre och 74 piloter tog sig runt den 53 kilometer långa banan, med Amerikanen Josh Cohn som segrare. Dennis Cortella (fransk pilot som var tävlingsledare under SM i GB), tog segern i nästa heat. Han flög 50,5 kilometer i stabila förhållanden. Två kom Valéry Montand (lännu en lokal pilot) med 49,8 flugna kilometer.

På damsidan dominerade Danskan Louise Crandal, före Frankrikes egen Sandie Cochepain. Mot slutet av veckan var det fest och när den var avslutad, kunde den lilla orten Mieussy andas ut och återgå till en mer normal lite slumrande tillvaro.

RESULTAT PC MIEUSSY 19 - 26 AUGUSTI

1. Stephan Streglair	UP	Österrike
2. Juraj Kleja	Edel	Slovenien
3. Vincent Sprungli	Gin	Frankrike
56. Peter Brinkeby	Edel	Sverige

REDBULL ACRO-TÄVLING I VILLENEUVE

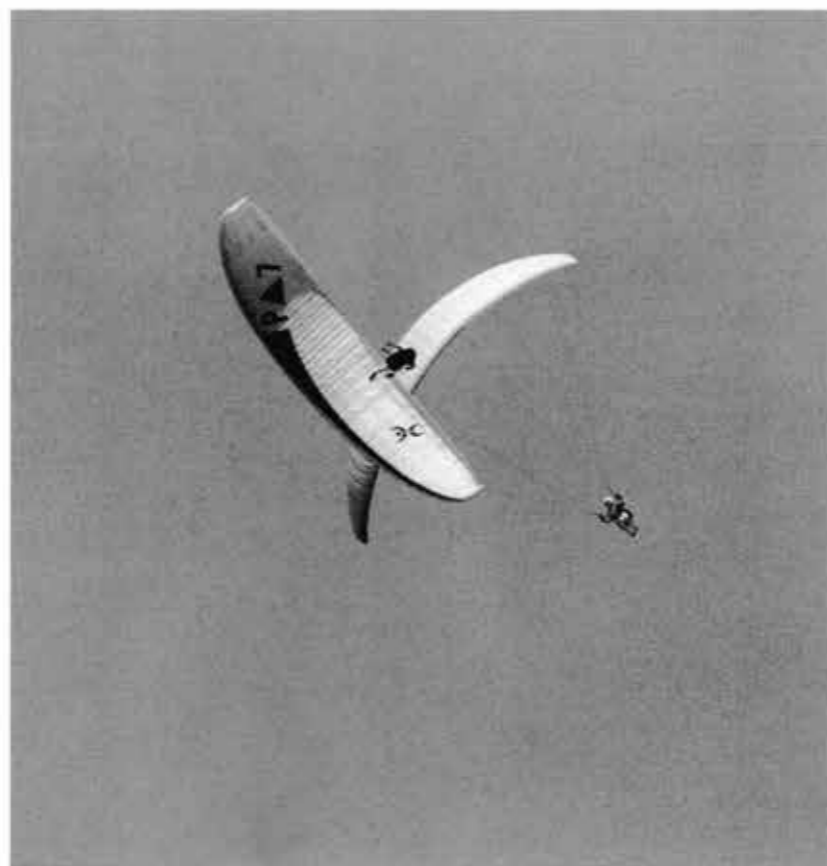
En spektakulär händelse, gick av stapeln i Schweiziska Villeneuve samtidigt med tävlingen i Mieussy, 25 - 27 augusti. Lite tokigt planerat kan man tycka, eftersom flera av PWC piloterna skulle delta i båda tävlingarna.

Hursomhelst var det en underbar sommardag vid Lac Lemman, när Red Bull Vertigo 2000 avgjordes. Akrobatikflygningens absoluta elit var på plats. Nio lag med två piloter i varje i skärm och sju piloter i delta.

Piloterna skulle utföra tre tävlingsmoment. Det första var en synkron akro- balett, där två piloter utför svåra manövrar synkront för att sedan landa på en liten ponton (ca 5x10 meter) ute i vattnet. Pontonen lyckosamt placerad framför den stora och hänfödda publiken.

I nollvind, utgjorde landningarna god underhållning.

De mestadels blöta piloterna fick åka gummibåt i till kajen där



de möttes av folkets jubel. Sedan snabbt ut med skärman i solen för att få den torr till nästa tävlingsmoment.

Juryen bedömde den artistiska delen av programmet, i kombination med svårighetsgrad och utförande samt landningen som gav många poäng. Det blev en kavalkad av fullstall, 360, wingovers, helikopter och förstås den nya "maniobra SAT". Robby Whittall och hans parkamrat, Chris Santacrocé bjöd på en fenomenal och stiltren uppvisning, men mest imponerade de Spanska bröderna Raoul och Felix Rodriguez. De tog ut "svängarna" ordentligt och utförde förstås sin egen maniobra SAT på ett mycket imponerande vis.

Maniobra SAT är en ny manöver som

Raoul har utvecklat och är ett aerodynamiskt fenomen för det ser ut som han flyger baklänges i en spiral.....måste ses !!

EN ANNAN HJÄLTE,

Mike Kung, utförde 27 spektakulära varv i helikopter manövern. Han spinner skärmen kontrollerat runt sin vertikala axel och får det på så vis att likna en propeller. Kul gjort. Utöver dessa godbitar fick man bevittna två personer som "Base jumpade" från en tandemskärm, deltävlingar som loopade och stallade och sprutade färgad rök. På det hela taget en heldag i flygakrobatikens tecken.

Som vinnare i tävlingen för skärmar, stod bröderna Rodriguez följda av RobbyWhittall och Chris Santacrocé. På tredje plats kom Patrick Lachat och Sebastien Bourquin.



RESULTAT FÖR DELTA

1. Heinz Zwyszig | Schweiz
2. John Smith | Nya Zeeland
3. Aaron Swepton | USA

PWC I CHAMONIX, 3 - 9 SEPTEMBER

Den sista PWC tävlingen för året avgjordes i Chamonix. Orten som är känd för sin skidåkning och vallfärdsort för bergsklättrare och alpinister, har givetvis fantastisk och dramatisk flygning att erbjuda. Med Mont Blanc som fond och glaciären under fötterna kan man inte undgå att fyllas av naturens storslagenhet. I denna inramning skulle nu millenniets bästa skärmflygare kora.

Väderförhållandena var ganska lika de som rådde i Mieussy, det vill säga stabila. Trots detta lyckades tävlingsledningen lägga bra banor. Särskilt bra var det för åskådarna denna gång, eftersom piloterna passerade flera gånger i området kring starten. Tävlingen var på intet sätt avgjord och det stod mellan Schweizarna Steve Cox och Andy Hediger. Även i nationstävlingen var det en spännande kamp mellan Schweiz och Frankrike. Man genomförde tre heat och in i det sista var det oklart klart vem som var vinnare. Steve Cox kom tvåa i Chamonix-tävlingen som sådan och fick därmed bra poäng. Andy Hediger slutade nia....

Ja, tillslut visade det sig att det skiljde sex poäng mellan piloterna, på en totalpoäng av 9399 kan det tyckas som en ganska liten skillnad. Steve Cox drog det kortaste strået och fick se sig slagen av sin landsman.

År 2000 heter världscup-vinnaren i skärmflygning Andy Hediger.

Som bäste svensk kom Peter Brinkeby på 29:e plats.

I damtävlingen stod det redan klart att Danskan Louise Crandal vunnit över Sandie Cochepain, Frankrike och trea kom Nicole Nussbaum, Schweiz.

I nationstävlingen blev det också mycket jämnt, där tillslut Frankrike vann med 55 485 poäng före Schweiz på 55 291. Trea kom Österrike med 50 937 poäng. Glädjande att notera, var att Danmark kom sexa i nationstävlingen med 34 044 poäng.

Alla var mycket nöjda med tävlingen och konstaterade att tävlingsledningen skött det med den äran. Man planerar för att eventuellt hålla PWC avslutningen i Chamonix igen år 2003.

RESULTAT PWC CHAMONIX- HERRAR

1. Patrick Berod	Gin	Frankrike
2. Steve Cox	Advance	Schweiz
3. Marco Arnold	Gin	Frankrike
29. Peter Brinkeby	Edel	Sverige

RESULTAT DAMER

1. Louise Crandal	Gin	Danmark
2. Caroline Brill		
3. Sandie Cochepain	Edel	Frankrike

RESULTAT PWC - 2000 - HERRAR

1. Andy Hediger	Advance	Schweiz
2. Steve Cox	Advance	Schweiz
3. Jimmy Pacher	Gin	Italien
10. Dennis Cortella	Gin	Frankrike
43. Peter Brinkeby	Edel	Sverige
113. Oliver Thurman	Windt	Sverige
189. Tibor Berki	Gin	Sverige
	(endast deltagit i en tävling)	
223. Peter Mannerstråle	Gin	Sverige
	(endast deltagit i en tävling)	

RESULTAT PWC - 2000 - DAMER

1. Louise Crandal	Gin	Danmark
2. Sandie Cochepain	Edel	Frankrike
3. Nicole Nussbaum	Advance	Schweiz

LÅNGA, LÅNGA FLYG!!

Trots den relativt dåliga flygsäsongen vädermässigt, bjöd sommaren på ett par kanondagar. En av grabbarna som kan göra något av en sådan dag är Vincent Sprungli (fransk världscuppilot).

Tisdagen den 18 juli, 10:30 startade han, cirka en och en halv mil från St Hilaire. Han flög förbi St Hilaire och fortsatte sedan mot Grenoble, där vände han och fortsatte förbi Chambéry, fortsatte över Annecy och La Tournette mot Col de Aravis, flög förbi La Clusaz och fortsatte till Cluses, där han vände och flög tillbaka.



19:40 var han tillbaka på utgångsorten. En nått out and return på 208 kilometer.

COUPE DE ICARE, EN FLYGFESTIVAL ATT MINNAS !

Den årliga flygfestivalen i St Hilaire gick av stapeln 21 - 24 september 2000. Den lilla oansenliga orten en mil från Grenoble blev invaderad av allt i flygväg för 27:e gången. En underbar blandning av flygmässa, maskeradtävling och folkfest. Alla var där!! Piloter, skärmtillverkare, filmproducenter och kostymmakare.



Det mest spektakulära är nog kostymflygningen, där man får bevittna de mest märkliga kreaturer löpa ut för stupet i hopp om att Ikaros och skärmen skall bistå med bärkraft. Blues Brothers, Asterix och Obelix, Koursk, Eiffeltornet, Michelin-gubben, cyklisterna, juicepaket, roddare och korvar, några av alla som med hjälp av en skärm skulle ta sig ner till landningen i byn och kanske till en plats på prispallen. Mycket underhållande både på start och landning.

De stora mässhallarna var fyllda med allt man kan tänkas behöva i flygsammanhang. Alla de stora skärmtillverkarna var på plats. Anncys eget Flying Planet var väl representerat med topp - piloter och stor monter.

Dennis Cortella [världscup pilot, och tävlingsledare för SM i Grand Bornand] har ett företag, Kortell Design, som tillverkar selar och flygtillbehör. Han fick mycket uppmärksamhet på mässan, för sin nya tävlingssele. Den är mycket bekväm och har en mängd justeringsmöjligheter.

Segelflyg, ultralätt, fallskärmshoppning, delta och luftballonger, det mesta i flygväg fanns representerat,

fleecetröjor och flygkängor, coola t-shirts och kite surfs, videos, flygfoton, ett stort mat - tält och många många människor.

Festivalen anordnade en filmtävling för, ja gissa., flygfilmer. Många deltagare med olika inriktning. De vackra pastoral flygbilderna blandade med bivack-flygning i Himalaya, som fick samsas med radikal akroflygning med bröderna Rodriguez. Som för övrigt flög runt och visade upp sin nya spektakulära manöver, "maniobra SAT."

Med väderguden på sin sida, strålände sol, mycket flygning, färger och glädje gick den 27:e Coupe de Icare till väders, och de flesta såg nog redan fram mot Ikaros återkomst för den 28:e gången.

LAC D'ANNECY OPEN

Den 16 - 17 september var det dags för Lac d'Anancy Open. I Frankrike har man delat in tävlingspiloterna i National A och National B. I A - klassen flyger de bästa piloterna vars resultat utgör underlag för uttagningar till landslaget. Konkurrensen är mycket hård och att vara A - pilot är minst lika prestigefyllt (kanske mer) som att flyga PWC.

Lac d'Anancy Open är en A klass tävling som dessutom har en vänskapsklass. Den ur tävlingsynpunkt dåliga sommaren [de flesta tävlingarna blev inte godkända] gjorde att mycket hängde på den här tävlingen resultatmässigt. Det hela såg rätt lovande ut och båda klasserna gav sig iväg på sina respektive "tasks". Det flögs kors och tvärs runt Anancy sjön och bort mot Thones och Parmelan [klipporna bakom vårt Chalet], under ca en och en halv timme, när det tyvärr dök upp ett cb i banan och tävlingen avblästes. Dag två såg också

ganska lovande ut och man lyckades till allas glädje och lättnad genomföra heatet. Som vinnare stod Valery Montant [som för övrigt är en baddare på att "basejumpa"], tvåa blev Gregory Blondeau [akropilot] och trea, Marc - Antoine Arnault.

CHAMPIONNAT DE FRANCE - ILE DE LA RÉUNION

Som avslutning på den Franska tävlings säsongen, förflyttade sig de franska piloterna runt halva jordklotet till den franska kolonin La Réunion strax utanför Madagaskar. Här skulle franska mästerskapen avgöras.

Ön Réunion, är magnifik. Något större än Gotland, med tropiska stränder, korallrev, fantastiska gröna bergsidor, vattenfall, vulkaner och sol. Ön präglas av olika nationaliteter, Creoler, Indier, Afrikaner och Fransmän och ger den en intressant kulturell blandning. Språket är franska och pengarna likaså, ett mini Frankrike i tropisk miljö, med trikoloren och Eu flaggan vajande i sjöbris.

Flygningen på La Réunion är en blandning av plattlandsflygning och bergsflygning. Man måste börja dagen tidigt, innan molnen lägger sig runt bergstopparna. Den högsta är 3070m.

Ättio piloter skulle flyga åtta heat under åtta dagar. Det rådde relativt svaga förhållanden men de duktiga franska piloterna lyckades flyga både långt och bra och man genomförde alla heaten. Organisationen var utmärkt och stämningen hög.

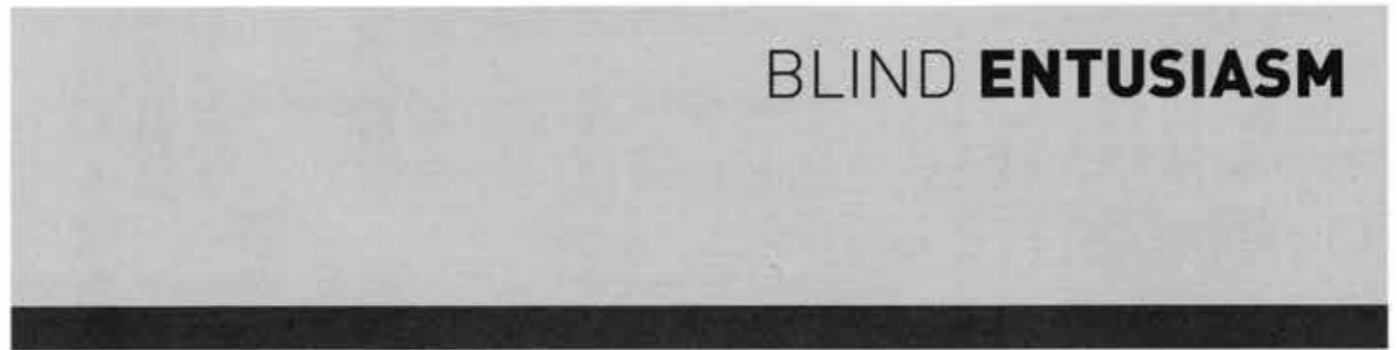
Som fransk-mästare korades Jean-Marc Caron och tvåa blev Denis Cortella, tredje platsen tog Dom Pellet. På damsidan blev det inte helt oväntat Sandie Cochepain, två Caroline Brille och trea Marie - Agnès Bolon.

Valery Montant gjorde en spektakulär entré på starten en av dagarna. Han kom flygande med en Ultralätt. På trehundra meters höjd "basejumpade" han och landade på starten. Klev ur sin fallskärm och i sin parapent och dagens tävlingen kunde börja.

När tävlingen var avgjord och allt hade gått förvånansvärt bra utan incidenter, kom den tråkiga nyheten att Marie - Agnès Bolon tyvärr omkommit medan hon deltog i en canyoningutflykt. Detta besked lade förstås sordin på stämningen, och återresan till Frankrike kändes kanske lite tung för många.

Som resmål är Ile de La Réunion en mycket varierande plats och för den frituftsintresserade är det ett paradys. Det finns fantastiska vandringsleder utmed vulkanerna. Riktigt bra mountainbiking. Fin dykning. Flygning förstås, och riktigt bra surfing. Väl värt ett besök.

Erik Rehnfeldt



BLIND ENTUSIASM

Jag har flugit glidskärm i lite mer än tio år. Jag flög i början utan framgång i ett par tävlingar och övergick från att vara tävlingsinriktad till ett slags flygande, som har fått mig att betecknas som "Captain Cautious". Denna övergång har bara förstärkts av det faktum, att många piloter med större skicklighet än jag, till slut har gjort felbedömningar och som följd av dessa hamnat i olycksfallsrapporter och utökat vår allmänbildning med ortopediska termer. Ändå älskar jag att flyga, hangflygningen och friflygningens äventyr, men till denna kärlek har jag lagt till villkoret att jag aldrig skall flyga till vilket pris som helst. "Sjätvlklart!" hör jag er säga. Ändå är detta friflygarsamhälle tröglärt, och läxor som har lärts är snart glömda. Kanske kan det följande leda till någon förståelse av några av anledningarna.

EUFORI OCH BLIND ENTUSIASM

Det är inte mycket man kan göra för att på ett tillräckligt bra sätt beskriva känslan av friflygning. Somliga säger, att det är bättre än sex [andra säger, att om så är fallet, så är det bara därför att du inte gör det rätt]. I vilket fall som helst så är det en känsla som kan få piloter att utgjuta sig vid flygdagens slut, nybörjare hasta uppför en hög sandbacke och de flesta av oss att köra miljoner mil längre än vi någonsin kommer att flyga. Denna känsla är den första anledningen till att vi är så usla realister när det gäller flygningen - vi flyger för euforiens skull. Många piloter betecknar sina flyg som "fix" [som narkomanerna]. Ännu värre är attityden av "desperat entusiasm". Många framstående medlemmar av pilotsamhället är skyldiga till att vara så till den grad entusiastiska angående flygning att säkerheten har blivit eftersatt. Entusiasm behövs i sporten, men i sin nuvarande form leder den till otålighet och den håller faktiskt på att döda den. Blind entusiasm är starkast under helger, tävlingar och under den tidsperiod som följer just efter bra eller mycket dåliga flygförhållanden. Vi kanske behöver lära oss som surfarna, att det kommer alltid en bättre våg att ta [förutsatt att vi finns kvar för att ta den].

MENTAL AVLEDNINGSMANÖVER

En av de saker vi alla försöker göra är att "bortförklara" andra personers olyckor. I varje situation, där det finns den minsta möjlighet att piloten gjorde någonting som "jag" inte skulle ha gjort, så berör den åtföljande olyckan därmed inte "mig". Detta en avledningsmanöver som gör att vi alla får sinnesfrid, men det är i själva verket bara en form av blind entusiasm som hindrar oss

att bli medvetna om de läxor som skulle kunna finnas att lära.

Våra egna olyckor är svårare att bortförklara, i synnerhet om vi är skyldiga till en felbedömning. Kanske vi kan säga till oss själva, att vi inte kommer att göra denna felbedömning igen [vilket är troligtvis sant, eftersom vår erfarenhet har ökat], men kanske den verkliga läran som det fanns att lära var det faktum, att vi har begått misstaget trots vår erfarenhet, kunskap och lägesbedömning den aktuella dagen.

Efter någon tid i denna sport kommer de flesta att få en känsla för de "verkliga farorna" i skärmflygningen - även om man själv inte har haft en olycka, så känner man troligen någon som hade det och man kan kanske även ha bevittnat en krasch eller två.

När man börjar med skärmflygning, så finns det en statistisk lag som arbetar till ens fördel, "medelvärdeets lag". Denna lag innebär, att sannolikheten för att något skall gå gale med ett litet antal inledande flyg i förhållande till den totala mängden av flygning som genomförs i sporten, är extremt liten. Så vi är snart invaggade i trygghetskänsla och njuter av flygningens eufori.

Efter många år i sporten så leder samma statistikens lagar till "undantagens lag" som innebär, att sannolikheten för att något har gått oväntat gale under vår flygarkarriär är relativt hög. Fråga dig själv - hur många piloter har hållit på i många år och aldrig skadat sig? Varför då, frågar du kanske, vidarebefordras inte denna läxa till nybörjare i vår sport?

SAMMANSTÖRTANDE BROAR

För att besvara detta vill jag beskriva något intressant som en byggnadsingenjör har berättat för mig. Broar och byggnader har tydligen historiskt gått igenom en våg av sammanstörtningar ungefär var trettonde år. Trettio år är

exakt den tid det tar för en generation av försiktiga konstruktörer att lämna yrket. Deras ersättare skär, tar "genvägar", sänker standarden genom säkerhetsmarginalen, tills följden av dessa sänkningar resulterar i katastrof.

I skärmflygningen är det så, att antalet personer som lämnar eller drar ner på sin aktivitet i sporten är ungefär lika med antalet nytillkomna personer. Ofta lämnar dessa personer sporten efter att ha insett vilket kritiskt omdöme som behövs, och/eller efter att ha nått en punkt där glädjen väger lätt mot risken som de ser det. Utan dessa piloter så blir tyvärr de många läxor som har lärts ofta bortglömda eller inte överförda till de återstående piloterna. Det sorgliga faktumet blir då, att de nya piloterna måste själva åter lära sig läxorna och inte från någon annans misstag.

ALLMÄNNA TRENDER

Verkligheten är dock mera komplicerad än så. Det finns många olika aspekter till sporten, som de vingar vi flyger, de flygställen och förhållanden där vi väljer att flyga, för att inte nämna piloternas förmåga. När allt kommer omkring är det ändå en fråga om sannolikhetskalkyl; om vi väljer att flyga på ett säkert sätt, så måste vi begränsa vårt flygande till situationer där risken är hanterbar. Vi alla börjar med en säckfull tur och en tom för erfarenhet. Vi kommer aldrig att fylla den för erfarenhet helt utan att tömma den med tur, så det bästa vi kan göra är att använda så mycket av vår erfarenhet och så lite tur som möjligt.

NÅGRA PRAKTISKA RÅD

Fundera på utrustningen som du använder. Inhämta råd, inte bara tyckande [från säljare eller märkesfanatiker]. Glidskärmar marknadsförs som modeartikel, vilket innebär en stor andel reklam och inte nödvändigtvis fakta. Somliga skärmar har en benägenhet att dyka upp i olycksfalls-sammanfattningarna [det skulle kanske vara mera "politiskt korrekt" att säga, att somliga piloter som flyger vissa typer av skärmar hamnar i olycksfallssammanfattningarna!]. Om du flyger en tävlingsskärm så kommer du att behöva en mega-säck med tur. Förse dig med airbag, hjälm som även skyddar ansiktet, armbågs- och knäskydd, och mest av allt: var du än är i denna sport - inse att du och jag inte är ofelbara, och ta hänsyn till detta faktum när du skall bedöma och hantera den risk som är förknippad med varje flygning och varje flygrelaterat beslut. Flyg säkert!

Av Bruce Mortimer, Sydafrika
Översatt av Peter Loeskov

www.fly.to/
paramotorwest

The Sound of Silence
FRESH BREEZE



Finns i flera utföranden, för piloter upp till över 100 Kg. Tyst och lättstartad. **H.E.T.S. & effektljuddämpare** som ger **40% mer kraft** än en standard Solo 210. Nu med två olika burutföranden, normal &

Respect. Kolfiberpropeller och 10 l. tank. Wingman sele med viktstyrning.



Vill Du prova?



Välkommen!

PRISER

110A Normal 27,500 Kr
122F Normal 32,500 Kr
122F Respect 34,350 Kr
H.E.T.S. tändning 2,495 Kr

Reservdelar

till Din Solo motor finns i lager. Se hemsidan för artikelnummer och pris.

Paramotor West
070-249 55 80
Hans p Eckert
eckert@telia.com

SMHI

FRÅGOR OM VÄDRET

GORDON CARLSON, SMHI FLYG SVARAR PÅ FRÅGOR OM VÄDER SKÄRMTRYCKET: MIN FARFAR SA ALLTID ATT OM DET INTE HAR REGNAT FÖRE LUNCH SÅ KOMMER DET INTE REGN SENARE UNDER DAGEN HELLER. STÄMMER DET?

SMHI Flyg: Många gånger har äldre människor av erfarenhet fått en "inbyggd" känsla för vädret och hur det ska bli, men i det här fallet har nog farfar fel. Det kan mycket väl regna senare fram på dagen även om det är uppehåll på förmiddagen. Tänk bara hur det är på sommaren. Ofta kan det var klar och fint på förmiddagen men sedan växer stackmolnen upp och på eftermiddagen eller kvällen kommer det en regn- eller åskskur.

Skärmtrycket: Med en fin vårdag är det lätt att bli lurad och tro att vintern är över. Så finns det några säkra värtecken?

SMHI Flyg: Jag undrar vad farfar skulle ha svarat på detta? Det finns, naturligtvis, massor av värtecken men tyvärr inget som är säkert, om man då menar att det visar att våren definitivt har kommit. Våren gör sitt intåg i tretakt; två steg framåt och ett tillbaka.

Skärmtrycket: På förstasidorna brukar det slås upp nyheter om att växthuseffekten ger oss varmare väder. Hur är det egentligen med det och på vilket sätt skulle det kunna påverka flygvädret?

SMHI Flyg: Det forskas och skrivs mycket om klimatförändringar i dessa dagar. Hur det blir, egentligen, återstår att se! FN har kommit med flera rapporter på senare tid och även svenska forskare har bidragit till debatten. Det svenska forskningsprogrammet, SWECLIM, där SMHI deltar, har gjort beräkningar på hur klimatet kommer att gestalta sig i Skandinavien omkring år 2100. Allt pekar på att det blir varmare; på sommaren med 2-3 grader och på vintern med 4-5 grader. Beräkningarna visar också att det sannolikt kommer mera nederbörd och att det blir mer "extremt väder", d.v.s. flera oväder med stormvindar och kraftig nederbörd, även om

dessa "signaler" inte är lika tydliga som temperaturökningen.

Vad betyder dessa resultat för flygets del? Hur blir flygvädret om hundra år?

Denna fråga har klimatforskarna inte funderat över ännu, så slutsatserna som skrivs här är fria fantasier (eller rättare sagt "intelligenta gissningar"!). Om det ska bli varmare är det tänkbart att temperaturökningen orsakas av att lågtrycken i genomsnitt tar en nordligare bana över nordligaste Skandinavien och Ishavet, vilket ger oss varma väst- och sydvästvindar. Höst och vinter medför denna vädertyp ofta disligt väder där låga moln är vanligt förekommande. Sommardag kan värmen medföra en ökad frekvens av åskväder.

Det varmare klimatet medför också att havsytans nivå höjs och detta kan ställa till problem för flygplatser i utsatta lägen nära havet, med översvämningar och undermineringar. Eftersom risken att råka ut för "oväder" ökar, blir inte livet lättare för framtidens piloter precis. En fördel med en nordligare lågtrycksbana kan vara att jetströmmen i genomsnitt kommer att ha ett nordligare läge än nu. Detta minskar risken att råka ut för turbulens på höga höjder i klar luft (CAT) över södra Skandinavien, där flygtrafiken är (blir) tätast.

Men, det man kan vara säker på är att väderprognoserna blir ännu bättre år 2100 och det kommersiella flyget blir ännu mindre väderkänsligt (men inte helt oberoende av vädret!) medan hobbyflyget fortfarande vill ha "fint väder" för sin verksamhet. Slutsatserna av klimatforskningen skulle kunna vara att vädret blir något sämre, åtminstone för hobbyflyget, om hundra år - men, den som lever får se! (Själv är jag nog farfars-farfars-far då!)

NY STYRELSE →

NYA TANKAR, NYA IDÉER

INLEDNING

Inom USK arbetar vi ständigt med att förbättra säkerheten och utbildningen för våra piloter i Sverige. Tyvärr är den sport vi sysslar med en högriskaktivitet där varje litet misstag kan bli ödesdigert. En nollvision kanske vi inte vågar hoppas på, men vi vill verka för att ge skärmflygeleverna de bästa förutsättningarna för att bli bra piloter. Just nu diskuterar vi bl a grundutbildningen och det nuvarande licenssystemet. Trots att mycket har hänt med vår utrustning sedan skärmflygningen startade i Sverige är det nuvarande utbildningssystemet relativt oförändrat. Våra skärmars prestanda är fantastisk jämfört med för 12 år sedan. Förr kunde en elev efter grundutbildningen nätt och jämt hålla sig uppe med dåtidens skärmprestanda. Inlärningsprocessen var därför långsammare med många timmars grundträning och mycket backglidningar. Idag har den höga prestandan på nybörjarskärmar gett flygningen en helt ny dimension. Borta är den pionjärsanda som en gång fanns. Idag ger sig eleven ut för att genomföra flygningens olika arter på hög nivå direkt efter kurs. Därför känner vi att den grundutbildning som finns i dag är alltför kort och bristfällig och måste anpassas efter dagens förutsättningar. Ett utbildningssystem där man ger piloten en rimlig chans att utbilda sig och växa inom varje behörighet.

ATTITYD PRESTIGE MOGNAD

Ovanstående begrepp är sammanknippade med andra problem som vi upplever inom skärmflygning som idag är en sport som man med rätta kan klassificera som häftig och riskfylld. Detta ställer därför, framförallt psykiskt sett, stora krav på den person som utövar sporten. Den drar till sig en viss kategori av människor. De som vill uppleva flygningens adrenalinstinna upplevelser. Givetvis finns även de som helt enkelt vill uppleva flygningens fantastiska frihet. Tyvärr ser vi alltför ofta tecken på dålig Attityd. Vad orsakar detta fenomen och vad kan vi göra åt det? Kanske är en förklaring till dålig attityd att piloter idag ofta skenar iväg genom licensgraderna. Man hinner inte med i utvecklingen, hinner inte bearbeta, förstå. Att inneha en låg licensgrad är inte åtråvärt.

PRESTIGE

Vi har varit med om ett flertal tillfällen där elever på en helg har gjort sina 20 höjdflyg för att i nästa ögonblick vara kvalificerad för en steg 1 utbildning. Vidare har man upplevt steg 1 piloter som i sin jakt på flyg med ett par dagars intensivt flygande på ett litet berg skrapat ihop sina 30 höjdflyg. Piloter som har ägnat en säsong utomlands kan med lätthet skrapa ihop de 100 timmar som krävs för en steg 3 licens. Det är alltså fullt möjligt idag att erhålla en steg 3 licens efter en tidsperiod av kortare än två år. Många av dessa piloter har säkert erhållit en mycket god teknisk skicklighet genom sin snabba och koncentrerade flygning. Men till det väsentligaste, vad dessa piloter saknar är Mognad. Det finns ingenting som kan ersätta tiden när det gäller detta. Vi ser framför oss ett utbildningssystem där tiden räknas in.

Vi vill ha nyutbildade piloter med större kunskap och mognad. Vi vill ha mer förståelse för den sport vi utövar. Vi är beredda att jobba med det, är NI?

ETT FÖRSLAG

Vi tror att ett bättre utbildnings- och licenssystem skulle kunna se ut på följande sätt. Hur ser det ut idag? Efter årsskiftet 2001 gäller nya regler för elevlicens. Nu måste man ha 10 godkända höjdflyg på vinsch för att få vinschbehörighet eller 10 godkända höjdflyg från berg för att få bergsbehörighet. Båda dessa behörigheter samt ytterligare 20 höjdflyg måste man inneha innan man påbörjar en steg 1 licens utbildning. Detta är ett bra steg på vägen, tror vi inom USK. Men återigen, det finns inget som säger att en elev är lämplig att erhålla en licens bara för att denne har gjort 10 vinschflyg eller 10 bergsflyg godkända av en instruktör.

Vad krävs då? Jo, vi tror att vi måste få till en mer gedigen grundutbildning där elev- och steg 1 utbildningen vävs ihop. Det är mycket viktigt här att inse att människor har olika inlärningsförmåga och mognad. Det skall inte finnas ett enda måttssystem för att avgöra när man är färdigutbildad. Titta istället exempelvis på det system som vår körskola har idag, där du får lov till att köra upp först när du bedöms som lämplig/mogen av din lärare. Det kanske krävs 20 höjdflyg? Eller 30? Målet är att piloterna under grundutbildningen skall finnas en längre tid under instruktörernas uppsikt. Detta för att på ett säkert men säkert sätt växa in i pilotrollen. Detta ställer givetvis höga krav på våra instruktörer och deras skolor.

Grunden i den föreslagna utbildningen är således steg 1 med behörighet för höjdflyg från både vinsch och berg. Man måste således inneha båda behörigheterna innan man får ut en steg 1 licens. Begränsningarna är fortfarande flyg under icke termiska förhållande. Detta innebär i stora drag att man väver ihop elev- och steg 1 utbildningarna som finns idag och vi får en mer komplett grundutbildning av alla piloter. Det kommer att ta längre tid för en pilot att få en licens, JA, men inom USK tror vi att detta är vägen för att få fram piloter med en stor mognad och en bra attityd, av stor betydelse för sporten.

Vidare, idag får du som steg 1 pilot flyga lättare termik, men det är inte säkert att du har fått någon utbildning för det. Därför vill vi tillägga att en termikutbildning, liknande de termikseminarier som finns idag, samt även en hangutbildning, bör ingå i utbildningen i något skede, eventuellt som separata behörigheter, se förslag i schemat. Dessa behörigheter måste således piloten inneha före en steg 2 uppgradering. För att ytterligare stödja mognadsprocessen, skall det efter steg 1 utbildningen passera en tidsperiod om 18 månader innan piloten kan genomgå pilot 2 kurs. Som steg 2 får han behörigheten att utöva XC flygning och tävla nationellt, samt ta tandemlicens med behörigheten att flyga passagerare med minst steg 1 licens. Nästa steg är tidigast 12 månader senare då piloten kan erhålla steg 3 licens med dess befogenheter, dvs internationell tävlan, möjlighet att genomgå instruktörsutbildning, samt möjlighet att flyga tandem med icke licensierade passagerare. Motorutbildningen är separerad enligt detta utbildningsförslag och behandlas hos motorkommittén. Enligt ett tidigt förslag från dem skall piloten inneha en grundutbildning för att sedan välja motorbehörighet PM 1 och i nästa steg PM 2 med dess befogenheter.

En viktig del av en lyckad utbildning tror vi kan vara klubbarnas engagemang. I många fall har klubben mer kontakt med piloten än instruktören och därför andra förutsättningar för att kunna bedöma hur denne har uppträtt vid utövandet av sporten. Klubbarna skulle kunna ta ett större ansvar genom att informera instruktörerna om piloters attityd och flygerfarenhet inför licensuppgraderingar, en information som ofta besitts av klubben. En idé är att klubben utfärdar ett intyg där man styrker pilotens lämplighet, samt uppfylla flyg- och tidskrav. Detta intyg skall komplettera elevkortet.

OM DU EN DAG SKULLE BLI LUFTSJUK

En dag för inte allt för länge sedan låg jag i molnbas bland dimtussar och molnrök och kyla i mitt ansikte av den kalla luften. Som vanligt var mitt mål att ta personligt rekord, och i de makalösa förhållandena kändes det som ett enkelt mål att uppnå. Jag såg molgator åt alla håll jag tittade.

Sedan kom det krypande över min kropp som en kall influensa. Jag blev skräckslagen när jag efter 42 km fann att jag höll på att bli luftsjuk. Vilken större pinsamhet kan en skärmflygare råka ut för? Även om jag var ensam var jag generad och sur. Mental kontroll tänkte jag för mig själv, tänk positivt, jag kommer inte att spy. Jag kommer inte att spy. Jag kommer inte att spy. Efter en kort stund kände jag mig bättre och hade kommit över min sjuka med hjälp av lite juice. Men efter 44 km var det något i min mage som ropade och sade att det var lite olyckligt och tänkte komma ut och se sig omkring NU. Och så blev det, ingen tid att göra annat än att vända på huvudet och krysta i 10-15 sekunder. Det bästa var att jag mätte jättebra sedan och inga spyor kom på jackan eller selen. Jag var redo att erövra mitt mål igen. Min entusiasm räckte bara ett tag och jag spydde en andra, en tredje och en fjärde gång på en kort stund och sedan en gång till och igen kände jag mig bättre och var redo att koncentrera mig på mitt mål. Om ni undrar, så var jag hela tiden på över 2000 meter och hade bara skog under mig. Koncentrationen avtog och jag spydde en femte och en sjätte gång och det gjorde ont i magen. Jag sade till mig själv att jag var i en farosituation för mig själv och för andra. Om jag spyr igen så landar jag tänkte jag. Sjuan och åttan rullade in kort därpå och jag kände verklig smärta i mina magmuskler och jag började känna mig lite light headed. Och jag förstod att jag borde landa men jag visste att jag var nära att klara mitt personliga rekord, så jag landade inte.

Tro det eller ej jag spydde igen för nionde gången. Med seghet i sinnet och en kropp som i rent självbevarelsedrift sade åt mig att hitta sjunkande luft flög jag vidare. Vario pep envist vidare. Det var ett tecken tänkte jag, någon vill att jag skall vara här uppe.

Kort därefter när min mage vridit sig i ofrivilliga konvulsioner då ingenting kom ut och jag kände mig svag. Så jag ruckte i B-linorna och det är nu historien börjar. När mina fötter kände marken under sig kände jag mig plötsligt jättepigg och full med energi. Jag blev inte sjuk igen den dagen.

Jag var arg på min kropp som var så vek och jag var glad att mitt sinne varit starkt så att jag klarade att göra en landing efter 53 km trots att jag låg på 2200 meter och vario pep. Det krävdes en del moral för att klara av det. Jag vet att det var det rätta att göra och jag hoppas att den här lilla historien kan hjälpa dig om du en dag skulle bli luftsjuk. Mitt råd är: Vänta inte till 10

Mark Presson

GOTLAND

NY SKÄRMFLYGKLUBB PÅ GOTLAND

Vi är 11 skärmflygare på Gotland som bestämde oss för att bilda egen klubb. Tidigare har vi varit utspridda på olika klubbar. Hösten 2000 påbörjades arbetet, och till årsskiftet var vi färdiga. Namnet valdes till "Paragliding Friends Gotland"

Hur flyger vi då på denna platta ö?

Vi har en egen vindsch som tar oss upp till höjder som gör att vi kan se runt hela ön. Annars får vi hållas på kusthängen, med starter på endast 15 m höjd. Men det räcker till, vid bra väder kan vi vara uppe flera timmar i sträck.

Varje år försöker vi få hit någon instruktör för att hålla kurs, och öka på antalet piloter. Harald Hultén från Frisksportarna har ställt upp två år i rad.

Vi välkomnar piloter från andra klubbar som vill flyga på Gotland.

Vi hjälper till med info om lämpliga flygställen.

När vi vindschar kan även gästpiloter få flyga.

Kontakta gärna någon ur styrelsen för mer info:

Sekreterare: Roland Granström 0498-27 49 59

Ordförande: Calle Winther 0498-22 33 95

Kassör: Stefan Jacobsson 0498-21 79 37

Roland Granström

Inbjudan till Sverige Cup tävling i Branäs

Datum	28/4 – 1/5 (totalt fyra dagar, varav tre är planerade som tävlingsdagar. En reserv dag)
Plats	Branäs / Syslebäck
Avgift	350 SEK innan 31/3, därefter 500 SEK. Betalning sker på postgiro 787974-5 Märk inbetalningen med: Namn, Tele, Klubb, Skärm.
Tävlingsledare	Bengt Blidmark (preliminärt)
Övrigt	Regelverk http://www.paragliding.se/download/ReglerSMSC.pdf Information finns tillgänglig på VSK's hemsida http://home1.swipnet.se/~w-16423/
Kontaktperson	Peter Olsson, telefon 070-5221609

OBS Endast GPS verifiering kommer att användas (Checkin)



VÄSTRA SKÄRMFLYGKLUBBEN
PARAGLIDING • PARAPENTE • GLETSCHER

FLYGA

MED ÄNGLAR

AV HANS-PETER FALLESEN

Telefonen ringde. Det var Mark som just kommit hem ifrån CIVL-möte i Lausanne. Vi hade en trevlig pratstund. Han berättade om helgens möte, som hade varit väldigt givande ur nordiskt perspektiv. Men han berättade också att mötet uteslutande handlat om tävlingar och att de nordiska ländernas försök att föra upp flygsäkerhet på dagordningen misslyckats. Det skrämde mig. Han avslutade vårt samtal med att fråga mig om jag inte kunde skriva några rader till Skärmtrycket. "Du har ju precis kommit hem ifrån Mexico. Skriv något om likheten mellan enchiladas och skärmflygning" tyckte han. Jag lovade tänka på saken.

Det var en underbar vinterdag. Solen sken och kölden bet i kinderna. Maurice (min pyrénéiska vallhund) hoppade glatt runt i snön. Jag gick och funderade på hur min egen inställning till skärmflygning ändrats under åren. Vad känner jag idag som jag inte kände när jag började för 13 år sedan? Vad upplevde jag då, som jag inte upplever dag? Är det någon skillnad på hur jag flyger idag och hur jag flög då?

För 13 år sedan var det helt andra skärmar vi flög än dagens vindtunneltestade dataprogramsprodukter. Då var det mycket "trial and error". Flygturerna var varken höga eller långa och kunde nog liknas vid "upp som en sol och ned som en enchilada". Men lyckan och glädjen var inte att ta miste på varje helg vi släpade våra 11-cellers skärmar uppför Högdalens "soptopp". Debatten handlade om man skulle ha nödskärm eller ej och om lator i skärmen skulle kunna höja glidtalet. Själv var jag ung, äventyrslysten och omåttligt flygsugen. Det skulle flygas i alla väder och på alla ställen. Visst fanns faran där. Jag var medvetna om den och några av mina kamrater hade redan börjat skada sig allvarligt. Men jag var osårbar. På sitt sätt en underbart omedveten tid. Mina skyddsänglar hade dock fullt sjå att hålla jämn takt med mig.

Åren, likaså lator och igensydda framkanter, kom och gick. Nu var det glidtal och prestanda för hela slanten. Nödskrämen hade kommit för att stanna och invaggade säkert många nybörjare i en falsk trygghet, där de hängde under årets senaste tävlingskärm med 8 C:n i Acpul-testen. Själv började jag flyga nere i Alperna och det fick mig sakta ändra attityd. När bagaren i St. André 1991 flög 85 km med en 24 kvm Alien, förstod jag att det var nog något annat också, än bara min.sjunk och tävlingsprestanda, som behövdes. Mitt arbetet i SSFFs styrelse och den ständiga strömmen av olycksrapporter att behandla, var nog mina änglars sätt att kommunicera med mig under dessa år.

I mitten av 90-talet gjorde den tekniska utvecklingen sitt riktiga genombrott. Årets intermedia skärm flög både längre, snabbare och säkrare än fjolårets tävlingsskärm. Problemet kvarstod dock då det givetvis samtidigt kom ut en ny tävlingsmodell. Vi var fortfarande alltför många som köpte skärm efter att kunna flyga 20 meter längre än kompiserna från träningskullen. Själv hade jag nu ändrat inställning och synsätt. Vid det här laget var listan av kamrater lång, som försvunnit antingen av skador eller av rädsla. Jag förstod nu att jag varken var osårbar eller odödlig. Med den insikten började också nya känslor göra sig påminda. Olust, tvekan, osäkerhet och rädsla smög sig nu emellanåt in tillsammans med lyckan, glädjen och spänningen. Flygningen började nu bli mer genomtänkt och med större säkerhetsmarginaler utan att på något sätt bli mindre rolig för det. Någonstans i mitt undermedvetna började jag lyssna till mina änglar.

För några år sedan kom mitt liv att ändra sig ganska radikalt. Jag gick in i en 40-års kris. Började gå i terapi. Intresset för skärmflygningen var dock oförändrat och kom att bli en viktig del på min väg mot nya insikter. Plötsligt växte en helt ny bild fram runt vilken roll skärmflygningen spelat i mitt liv. Behovet av starka känslor och adrenalinpåslag i en annars skyddad miljö, var nog en av många intressanta reflektioner som min terapeut gjorde. Jag började en ny form av flygning. Resan in i mig själv. Jag känner mig idag precis som när jag för 13 år sedan för första gången sprang ut över gräskullen och kände marken försvinna under fötterna.

Har då intresset för skärmflygningen avtagit? Både ja och nej. Ja, så till vida att det faktiskt kan gå flera dagar (ibland veckor) utan att jag tänker på skärmflygning. Nej, så till vida att flygning i alla dess former är på något sett en livsnödvändighet för mig. Men gränsen mellan skärmflygningen och den inre flygningen har börjat att suddas ut. På samma sätt har den tidigare "skiljeväggen" i kommunikationen med mina änglar, börjat raseras.

Idag flyger jag sida vid sida med mina änglar. De har otroligt mycket att lära ut om flygning och vem skulle kunna göra det bättre?

Maurice skäller till och jag känner att kylan krupit in genom halsduken. Solen står lågt men ändå kan en svag, svag värme kännas från solstrålen som träffar min kind. Snart.....

Halleluleja från en friflygande enchelada

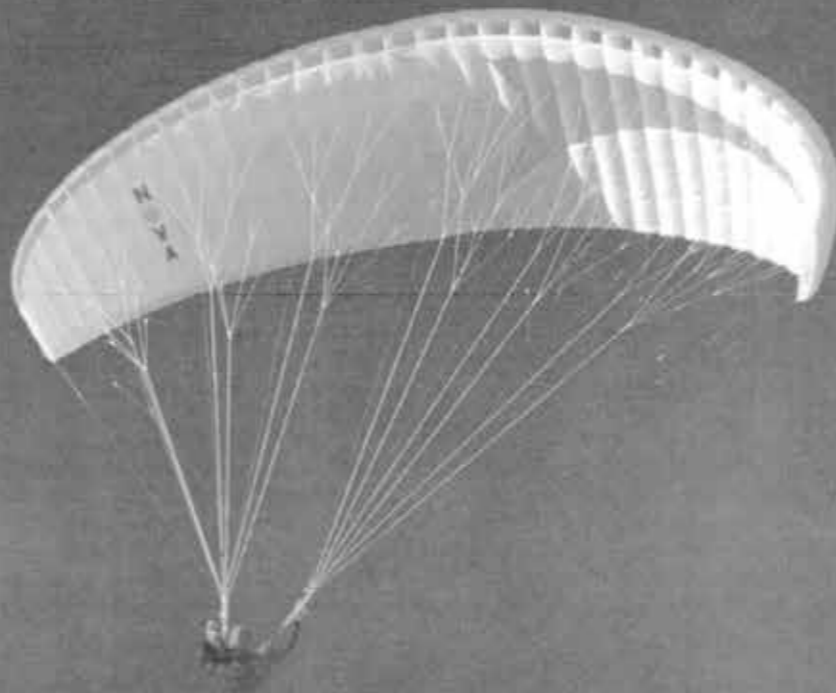
NOVA - APCO - GIN - CRISPI - WOODY VALLEY - SKYSYSTEMS - CHARLEY
NSD - FLYTEC - VELODROM - SPORTLITE - WINDTECH - VIKING - DYNAMIT

Vi arrangerar skärmflygresor, tävlingar, nybörjarkurser och allehanda fortsättningskurser.

RÄNTEFRITT: Extremt förmånlig finansiering av ditt skärm / motor köp!

PARAMOTOR: Skräddarsy din egen paramotor. Kolla in www.aventyrscenter.se

NYHET: vi säljer även Windtech fråga efter paketpriser



**VI ORDNAR BESIKTNINGAR OCH REPARATIONER AV DIN
SKÄRM, OMPACKNINGAR AV NÖDSKÄRMAR MM**

NYBÖRJAR-PAKET

Nybörjar-paket = Kraftigt rabatterade priser, DHV 1 skärmar

APCO PAKETET

Apco Fiesta inkl sele
Karbiner, nödskärm mm
3 års garanti!

NOVA PAKETET

Nova Phelix inkl sele
Karbiner, nödskärm mm
50km/h enligt DHV

GIN PAKETET

Gin Bolero inkl sele
Karbiner, nödskärm mm
En leksak i luften

ÄVENTYRS CENTER

för säkra äventyr.

Vanligen öppet mån-tisdag, 12.00-19.00.

Odinsgatan 20, 411 03 Göteborg. Tel 031-15 94 34. Fax 031-15 94 68.

E-mail: aventyrscenter@aventyrscenter.se Internet: www.aventyrscenter.se

NY STYRELSE →

NYA TANKAR, NYA IDÉER

INLEDNING

Inom USK arbetar vi ständigt med att förbättra säkerheten och utbildningen för våra piloter i Sverige. Tyvärr är den sport vi sysslar med en högriskaktivitet där varje litet misstag kan bli ödesdigert. En nollvision kanske vi inte vågar hoppas på, men vi vill verka för att ge skärmflygeleverna de bästa förutsättningarna för att bli bra piloter. Just nu diskuterar vi bl a grundutbildningen och det nuvarande licenssystemet. Trots att mycket har hänt med vår utrustning sedan skärmflygningen startade i Sverige är det nuvarande utbildningssystemet relativt oförändrat. Våra skärmars prestanda är fantastisk jämfört med för 12 år sedan. Förr kunde en elev efter grundutbildningen nätt och jämt hålla sig uppe med dåtidens skärmprestanda. Inlärningsprocessen var därför långsammare med många timmars grundträning och mycket backglidningar. Idag har den höga prestandan på nybörjarskärmar gett flygningen en helt ny dimension. Borta är den pionjärsanda som en gång fanns. Idag ger sig eleven ut för att genomföra flygningens olika arter på hög nivå direkt efter kurs. Därför känner vi att den grundutbildning som finns i dag är alltför kort och bristfällig och måste anpassas efter dagens förutsättningar. Ett utbildningssystem där man ger piloten en rimlig chans att utbilda sig och växa inom varje behörighet.

ATTITYD PRESTIGE MOGNAD

Ovanstående begrepp är sammanknippade med andra problem som vi upplever inom skärmflygning som idag är en sport som man med rätta kan klassificera som häftig och riskfylld. Detta ställer därför, framförallt psykiskt sett, stora krav på den person som utövar sporten. Den drar till sig en viss kategori av människor. De som vill uppleva flygningens adrenalinistinna upplevelser. Givetvis finns även de som helt enkelt vill uppleva flygningens fantastiska frihet. Tyvärr ser vi alltför ofta tecken på dålig Attityd. Vad orsakar detta fenomen och vad kan vi göra åt det? Kanske är en förklaring till dålig attityd att piloter idag ofta skenar iväg genom licensgraderna. Man hinner inte med i utvecklingen, hinner inte bearbeta, förstå. Att inneha en låg licensgrad är inte åtråvärt.

PRESTIGE

Vi har varit med om ett flertal tillfällen där elever på en helg har gjort sina 20 höjdflyg för att i nästa ögonblick vara kvalificerad för en steg 1 utbildning. Vidare har man upplevt steg 1 piloter som i sin jakt på flyg med ett par dagars intensivt flygande på ett litet berg skrapat ihop sina 30 höjdflyg. Piloter som har ägnat en säsong utomlands kan med lätthet skrapa ihop de 100 timmar som krävs för en steg 3 licens. Det är alltså fullt möjligt idag att erhålla en steg 3 licens efter en tidsperiod av kortare än två år. Många av dessa piloter har säkert erhållit en mycket god teknisk skicklighet genom sin snabba och koncentrerade flygning. Men till det väsentligaste, vad dessa piloter saknar är Mognad. Det finns ingenting som kan ersätta tiden när det gäller detta. Vi ser framför oss ett utbildningssystem där tiden räknas in.

Vi vill ha nyutbildade piloter med större kunskap och mognad. Vi vill ha mer förståelse för den sport vi utövar. Vi är beredda att jobba med det, är NI?

ETT FÖRSLAG

Vi tror att ett bättre utbildnings- och licenssystem skulle kunna se ut på följande sätt. Hur ser det ut idag? Efter årsskiftet 2001 gäller nya regler för elevlicens. Nu måste man ha 10 godkända höjdflyg på vinsch för att få vinschbehörighet eller 10 godkända höjdflyg från berg för att få bergsbehörighet. Båda dessa behörigheter samt ytterligare 20 höjdflyg måste man inneha innan man påbörjar en steg 1 licens utbildning. Detta är ett bra steg på vägen, tror vi inom USK. Men återigen, det finns inget som säger att en elev är lämplig att erhålla en licens bara för att denne har gjort 10 vinschflyg eller 10 bergsflyg godkända av en instruktör.

Vad krävs då? Jo, vi tror att vi måste få till en mer gedigen grundutbildning där elev- och steg 1 utbildningen vävs ihop. Det är mycket viktigt här att inse att människor har olika inlärningsförmåga och mognad. Det skall inte finnas ett enda måttssystem för att avgöra när man är färdigutbildad. Titta istället exempelvis på det system som vår körskola har idag, där du får lov till att köra upp först när du bedöms som lämplig/mogen av din lärare. Det kanske krävs 20 höjdflyg? Eller 30? Målet är att piloterna under grundutbildningen skall finnas en längre tid under instruktörernas uppsikt. Detta för att på ett sakta men säkert sätt växa in i pilotrollen. Detta ställer givetvis höga krav på våra instruktörer och deras skolor.

Grunden i den föreslagna utbildningen är således steg 1 med behörighet för höjdflyg från både vinsch och berg. Man måste således inneha båda behörigheterna innan man får ut en steg 1 licens. Begränsningarna är fortfarande flyg under icke termiska förhållande. Detta innebär i stora drag att man väver ihop elev- och steg 1 utbildningarna som finns idag och vi får en mer komplett grundutbildning av alla piloter. Det kommer att ta längre tid för en pilot att få en licens, JA, men inom USK tror vi att detta är vägen för att få fram piloter med en stor mognad och en bra attityd, av stor betydelse för sporten.

Vidare, idag får du som steg 1 pilot flyga lättare termik, men det är inte säkert att du har fått någon utbildning för det. Därför vill vi tillägga att en termikutbildning, liknande de termikseminarier som finns idag, samt även en hangutbildning, bör ingå i utbildningen i något skede, eventuellt som separata behörigheter, se förslag i schemat. Dessa behörigheter måste således piloten inneha före en steg 2 uppgradering. För att ytterligare stödja mognadsprocessen, skall det efter steg 1 utbildningen passera en tidsperiod om 18 månader innan piloten kan genomgå pilot 2 kurs. Som steg 2 får han behörigheten att utöva XC flygning och tävla nationellt, samt ta tandemlicens med behörigheten att flyga passagerare med minst steg 1 licens.

Nästa steg är tidigast 12 månader senare då piloten kan erhålla steg 3 licens med dess befogenheter, dvs internationell tävlan, möjlighet att genomgå instruktörsutbildning, samt möjlighet att flyga tandem med icke licensierade passagerare. Motorutbildningen är separerad enligt detta utbildningsförslag och behandlas hos motorkommittén. Enligt ett tidigt förslag från dem skall piloten inneha en grundutbildning för att sedan välja motorbehörighet PM 1 och i nästa steg PM 2 med dess befogenheter.

En viktig del av en lyckad utbildning tror vi kan vara klubbarnas engagemang. I många fall har klubben mer kontakt med piloten än instruktören och därför andra förutsättningar för att kunna bedöma hur denne har uppträtt vid utövandet av sporten. Klubbarna skulle kunna ta ett större ansvar genom att informera instruktörerna om piloters attityd och flygerfarenhet inför licensuppgraderingar, en information som ofta besitts av klubben. En idé är att klubben utfärdar ett intyg där man styrker pilotens lämplighet, samt uppfyllda flyg- och tidskrav. Detta intyg skall komplettera elevkortet.

USK

the sky is the limit!

Bestäällarens

Sky Adventures har sin nu årliga motorflygträff i Sölvesborg 7-8 April. Välkommen du med till Sveriges första & största träff! Vi flyger, snackar, kollar filmer. Dessutom kommer det att hållas ett info. om arbetet med motorregleringen från SSFF-motor.

Woody Valley
Beställ nya katalogen kostnadsfritt.

Extra Resor:
Extra åk med oss till vädersäkra Dreznika i Slovenien med halvpension, resa t/r, svensk instruktör för att flyga temik. 50% på uppgraderingar i samband med resan. Vi åker i Aug och Sept.
Pris: endast 5.800 kr (10 dgr).

Nyhet:
Vi är nu återförsäljare även för UP. (Mer om detta på www.skyadventures.se)

Gin:
Ny 1-2 Oasis
Ny 2-3 NoMad
Ny Comp. Boomerang 2 RF.

epost: sky-adve@algonet.se
tel: 0456-70600

INBJUDAN TILL: SVENSKA DISTANSLIGAN 01

DISTANSLIGAN FIRAR I ÅR 10:ÅRS JUBILEUM OCH LENNART MÖLLGÅRD LÄMNAR I ÅR ÖVER TILL NYA HÄNDER. VI TACKAR LENNART FÖR ÅREN SOM VARIT OCH ÖNSKAR LYCKA TILL MED FLYGNINGEN.

Förra årets mästare blev Lasse Ericsson med sina 166,7km.
Mått på framgång eller sugen på mer?
Anmäl dig nu och hindra att historien upprepar sig.

FÖR ATT KUNNA VINNA GÖR NI SÅ HÄR

Sätt in 100kr på VSK:s Pg 78 79 74 -5
Fyll tydligt i Namn, klubb, adress och skärm på inbetalningskortet.
Sedan är det bara att flyga "bort" skicka in distansrapporten i tid, och invänta sin trofée

Tävlingen pågår från och med 15/3 till och med 30/9

OBS! betala först och flyg sedan.
Distanser utförda före betalningen godkänns ej.

Vid anmälan skickas distansrapporter och ett regelverk ut till dig.
Dessa finns även att hämta på hemsidan
<http://home1.swipnet.se/~w-16423/>



OBS ser ni smygskriften för Plattlandspokalen

Frågor besvaras av:
David Willemoth
Älgstigen 15
433 50 Partille
Mobil: 0709 581502
Hem: 031 987438 fråga efter David.
Fax: 031 987438E-mail: flygochfar@usa.net

NORDIC OPEN - 01 OCH INTE SÅ LÅNGT KVAR...

1) Nu börjar det dra ihop sig inför den sista februari då reserveringen av platser för nordiska piloter upphör. Från den 1 mars är det först till kvarn som gäller oavsett nationalitet. Cash is king! Det vill säga - bindande anmälan räknas som mottagen när anmälningsavgiften finns på postgirokontot (415 69 36-9) för tävlingen. Du registrerar dina pilotuppgifter på följande adress:
<http://www.cirrus.nu/nordic/anmalan.htm>

2) Viktiga uppgifter avseende GPS-valideringen finns på hemsidan för tävlingen; adressen är:

<http://www.cirrus.nu/nordic/gpsvalidation.htm>

Paramotor Supplies
Generallagen för Reflex Flygsäckar & PAP ryggsäckmotorer
Tel/Fax: 08-51011574 Hemsida: www.flyga.com

Vinnare i European Paramotor Championship-2000
Nu med 3 motoralternativ:

Solo 210: Klassikern
Corsair: 172cc men 68 kg dragkraft - Bränsleekonomi & brutala muskler
Top 80: 1/2bränsleförbrukningen - Flyg dubbelt så långt - Centralfogelkoppling - Sillastående propeller vid tomgång

Flyger när andra stannar på marken...

Reflex, has taken the fear out of paragliding

en patenterad revolution i säkerhet och prestanda

PAP 12 år med legendarisk kvalité

Läs allt om sporten Paramotor, samt varför Reflex & PAP på www.flyga.com

MÄLARCUPEN 2001

**CIRRUS C.A.G-TEAM OCH FENIX BJUDER
TILL FYRA DAGARS FLYGFEST,
DEN 24 - 27 MAJ 2001.**



Mälarcupen kallar vi tävlingen och den går precis som förra året av stapeln på Cirrus flygfält "Tärna", utanför Sala, men om vädret mot förmodan inte är på vår sida så har vi Fenix fält "Malmbj" utanför Strängnäs som reservfält. Vi kommer som vanligt att köra med fyra vinschar, på två parallella banor, vilket möjliggör ett stort startfält på 40-45 piloter. Förra året var vi 45 piloter, vilket gjorde tävlingen till Europas största vinschtävling, vad gäller antalet deltagare. Vår förhoppning är att vi får lika fint väder som förra året och att vi kan lägga långa fria distansbanor i nordlig riktning.

RABATTERAD STARTAVGIFT - FÖR ALLA

I år har vi som sagt fyra dagar på oss att flyga och ha roligt, nackdelen är att det blir lite dyrare än förra året och efter mycket vändor har vi kommit fram till att 600 kronor är vad det kommer att kosta varje pilot. Något sent blev vi varse att SSFF har ålagt oss att rabattera startavgiften för de piloter som är med i landslagspoolen, vilket kan tyckas orättvist, så vi har beslutat att ge ALLA piloter samma rabatt. Alltså...startavgiften är 600 kronor, men efter rabatt så betalar Du 500 kronor. En annan nyhet är att vi endast kommer att tillåta GPS-validering, så har Du inte gjort det förut, så är det dax att slå till på en GPS nu. Mer info hittar Du på: www.cirrus.nu

Vi som arrangerar Mälarcupen är ett gäng glada amatörer och pga brist på hyfs och rutin, så missade vi att tacka våra sponsorer förra året, förlåt...så jag gör det nu istället.

Ett stort tack till Stockholms Skärmflygskola med Simon & Putte i spetsen, som gjorde förra årets och även årets Mälarcup möjlig, genom att de ställer två vinschar till vårt förfogande.

Ett stort tack också till våra prisbordssponsorer:

Stockholms Skärmflygskola
Skärmflygskolan
Äventyrscenter
SkyTeknik
Mark Presson

Välkommen till Mälarcupen 2001, önskar Cirrus & Fenix
Du är alltid välkommen att ringa om Du har några frågor.
Anders Eklind 070 262 73 70
Gustav Hagberg 08 18 18 20

TJEJTRÄFF I ORSA / TALLHED DEN 16-17 JUNI.

PRECIS SOM FÖRRA ÅRET KÖR VI TJEJTRÄFFEN I ORSA MED ALL TÄNKBAR SERVICE FRÅN KILLARNA. DE STÅR REDAN I KÖ FÖR ATT DELTAGA VID DETTA TILLFÄLLE. ALLT ÄR TILL SJÄLVKOSTNADSPRIS OCH SOM VANLIGT GÅR EVENTUELLT ÖVERSKOTT TILL GRILLFESTEN. BILLIGT BOENDE FINNS PÅ FÄLTET. DÅR FINNS ÄVEN DUSCH, TOALETT OCH CAFETERIA.

Alla kvinnliga piloter är välkomna, allt från elever till instruktörer. Vi har även instruktörer på plats för att hjälpa till med alla tänkbara önskemål. Vi kommer eventuellt även att flyga från Gesunda ifall vädret tillåter. Med anledning av att vi har instruktörer på plats så spelar det ingen roll ifall du inte är riktigt klar med bergs- eller bogserbehörigheten. Det blir du klar med under tjejträffen!

För att veta storleken på arrangemanget vill vi att du kontaktar Mia Teniën eller Kattis Åkerman-Fulford.

mia@skarmflyg.w.se, Tfn: 0250/202 55
k_akerman@hotmail.com

ULTRALITE PRODUCTS

Paragliding

www.up-europe.com

SKYWEAR PARAGLIDING HARNESSSES

OVERALL OWENS 2000



Colors: black / red / black / red / white / black / white

UP JACKET ANNA PURNA



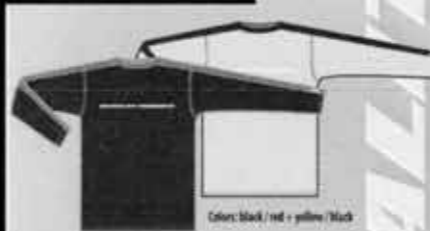
Color: dark blue

UP T-SHIRT



Colors: black / yellow

UP LONG SLEEVE



Colors: black / red / yellow / black

SHORT NAMIB



Colors: beige - gray

BASEBALLCAPS



PRESENTS

S	65 - 85 KG	PULSE
M	80 - 105 KG	BEGINNER DHV 1
L	95 - 120 KG	MAHALU
		BASIC INTERMEDIATE DHV 1-2
XS	55 - 75 KG	SUMMIT
S	65 - 85 KG	INTERMEDIATE DHV 2
M	80 - 105 KG	GAMBIT
L	95 - 120 KG	HIGH PERFORMANCE DHV 2-3
		SHERPA
	150 - 220 KG	TANDEM DHV 1-2

PAMIR



Simple and lightweight, the Pamir can be used for teaching, for mountaineering and as a tandem passenger harness. Equipped with the most essential functional features, the UP Pamir is quick and easy to adjust, while offering the comfort required for long and relaxed flights. **Simply brilliant.**
M < 175cm - L > 175cm

EVEREST



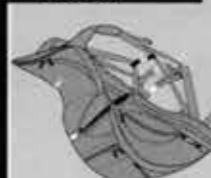
It just doesn't get more comfortable than this. A multitude of adjustment possibilities guarantee relaxed flying without fatigue. The newly developed integrated safety chute container mounted on the bottom, yet accessible from the side, can be reached in any situation. This position in line with the center of gravity eliminates the skewed sitting position often associated with traditional side-mounted systems. Large pockets in the back and on the side round out the UP Everest perfectly. **Enough is not enough.**
S < 165cm - M 165-180cm - L > 180

TETON



The Teton is a high performance harness with a completely new design. Due to its innovative attachment system, the Teton allows the pilot to choose between a comfortable sitting position and an aerodynamic supine position. Well thought-out adjustment possibilities allow the harness to address any comfort requirement (safety chute container mounted like at UP Everest). This harness is for the determined cross-country pilot who requires comfort and efficiency. **Aggressively laid-back.**
M < 175cm - L > 175cm

FAST II



The Fast II is the reincarnation of the legendary UP Fast. A pure competition harness with a view to aerodynamic efficiency. The extremely low attachment points allow optimal weight shifting with minimal drag. **Clean and racy - a real classic!**

K2



This new tandem harness fulfills in a perfect way the demands of passenger flying. The seat is designed with more width and allows the pilot and the passenger to form a compact unit in the air for easy weight shifting, while leaving the legs free for unencumbered launching and landing. **Practical and effective!**

Öst

UP Sweden • 070 609 9010
up.melle@orebro.mail.telia.com

Väst

Äventyrscenter • 031 15 94 34
aventurecenter@aventurecenter.se
www.aventurecenter.se

Syd

Sky Adventures • 0456 70600
sky-adve@algonet.se
www.skyadventures.se

RAD ANNONSER

BIFOGA 20 SKR / ANNONS

Freex Flair med sele och vario.

Skärmstrl. small 60-70 kg flugen ett fåtal ggr. Vario Flytec 4005 i nyskick. Alltihop för 16.000:- peter@wastholm.com 08-6524826

Airwave Samba 29 -96.

Airwave Rap sele med nödskärm och ryggskydd, fint skick. Pris: 10.000:- el. bud Tel:0706-061365

Komplett paramotorutrustning säljes.

Apco sabra 30 -94 inkl. sele och nödskärm, säljes tillsammans med paramotor Adventure-GT inkl.sele och nödskärm. Hög fästpunkt för ökad stabilitet. Total flygtid 100 tim. varav 60 tim. motor. Pris:22.500:- Tel: 0611-61359 Leif. e-mail: leifepilot@hotmail.com

Apco Spectra 30.

En bra termiskärm med Apcos hållbara tyg, endast flugen 40 h och en hook-in-vikt på 85-110 kg. Säljes billigt, lämna ett bud. widenby@algonet.se 033-132393 eller 0705141193 eller 0707952707. Jan

Airwave Alto 30

Hook in 95-115 kg, ca 50 h testad utan anmärkning. Vinschad några gånger. Mkt bra skick 4400 kr Carl 0707-700 602

Firebird Rocket L

Hook in 85-110 kg ca 90h testad utan anmärkning ej vinschad. Mkt bra skick 6200 kr Carl 0707-700 602

Sele Airwave Rap air L

Tjockt ryggskydd (godkänd) Även sidoskydd. Mycket bra skick. Carl 0707-700 602

Airwave Fusion S,

hook in 65-88 kg. Gul i skick som ny. Pris 10.000:- Ring Åsa 08-7110318

Freex Frantic plus.

Stabil skärm lämplig för elevlicens och uppåt.Strl. small pilotvikt 45-70 kg. Woody Valley sele med integrerad nödskärm. Ryggsäck, vario och speedsystem ingår.Tel. 08-6502594, 0708-214005

NOTISER

FÖRÄNDRING AV ELEV LICENSUTBILDNINGEN!

Styrelsen har infört ändringar i elevlicensutbildningen. Fr o m 1 Januari i år gäller att för att erhålla en elevlicens som inkluderar både vinsch- och bergsbehörighet måste man ha genomfört 10 godkända höjdflyg från berg samt 10 godkända höjdflyg från vinsch. Det är också möjligt att erhålla en elevlicens med antingen vinsch- eller bergsbehörighet, då är kraven 10 vinschflyg alternativt 10 bergsflyg. Antalet backglidningar är oförändrade, dvs 15 stycken. Behörighetskraven för pilot 1 utbildningen är också ändrade fr o m i år. För att få påbörja en pilot 1 utbildning måste man inneha en fullständig elevlicens med både bergs- och vinschbehörighet, samt 20 kompletterande höjdflyg. Kurser som påbörjades innan 2001 fullföljes enligt det gamla systemet, medan utbildningar som startar i år omfattas av de nya reglerna.

NOTISER

USK INFORMERAR OM STARTLEDAR- OCH BOGSEOPERATÖRSUTBILDNINGARNA

Vi inom USK har fått intryck av att det är oroligt ute i landet kring de utbildningsplaner för startledare och bogseroperatörer som utarbetades förra året. Under instruktörsseminariet och säkerhetsmötet i november, där flera engagerade instruktörer och säkerhetsansvariga deltog, diskuterades materialen och vi har fått många bra kommentarer kring dokumenten. På grund av nya tankegångar och en ny styrelse insåg vi att det inte finns någon anledning att forcera fram en utbildning som inte har förankrats hos de som ska använda den. För att stilla den oro som finns kan vi informera att utbildningsplanerna successivt kommer att växa fram under året för att förhoppningsvis komma till användning våren 2002.

Kortfattat innebär det förslag som finns idag på bogseroperatörsutbildningen en helt separat utbildning där teori och praktik varvas. Kursen avslutas med ett prov som ger behörighet att bogsera eller vinscha den utrustning som klubben har att tillgå. Startledarutbildningen vill vi väva in i steg 2 utbildningen och i tillägg ska det anordnas kurser för andra som vill komplettera upp sig. Startledarutbildningen bygger också på konceptet "teori varvad med praktik", utvärdering med prov samt behörighetsbevis.

Kommentarerna från klubbarna har bl a gällt brist på steg 2 piloter i små klubbar. Anledningen till att vi tycker att startledaren ska vara steg 2:a är att det är ett stort ansvar som åligger den som ska avgöra om en pilot ska flyga eller inte. Det är inte bara den tekniska delen, t ex skärmens vinkel i startögonblicket, som ska avgöras utan även pilotens fysiska och psykiska tillstånd, kompetens samt väderförhållanden, mm.

Oerfarna piloter har ofta en benägenhet att falla inför gruppträck. Davsett vilka väderförhållanden som råder, eller vilket pilotens mentala tillstånd är, kliver piloten fram för att flyga. Även på tävlingar, där förhållandevis erfarna piloter deltagar, ger sig piloter ut och flyger trots att vädret är riktigt dåligt. Detta för att tävlingsledningen sagt ja till start. Ett gruppträck föreligger. Det kanske måste till en pilot med erfarenhet och pondus för att fatta de beslut som åligger en startledare, kanske måste denne vara steg 2 pilot för att uppfylla de kraven? Självklart har vi ingen önskan av att stoppa verksamheten för små klubbar, därför kommer styrelsen att diskutera problemet.

En annan diskussion har gällt besiktning av vinschar och bogserutrustning. Om det finns någon som är duktig och intresserad inom området tar vi gärna emot idéer.

SKYDDA RYGGEN!

På instruktörsseminariet föreläste Björn Alber (läkare) om hur ömtålig vår kropp är. Det framkom att en rökare har skörare skelett än en icke rökare och därför har svårare att klara ryggen vid hård markkontakt. Bra magmuskler, däremot, skyddar ryggen och gör det lättare att komma tillbaka i form efter en olycka. USK rekommenderar därför att sluta röka och att göra minst 50 sit-ups/dag! Kanske kan ciggpengarna sparas till bättre aktiviteter, varför inte "Beach 2001". Garanterat ryggsäkert!

USK

AIRBAG!

Varför saknas airbag i många av de olyckor som rapporterades förra året? Det visar sig att bara 19% av de piloter som lämnade in olycksrapporter förra året använde airbags. Vi har uppmärksammat att ingen av de piloter som fick rygg- och bäckensador hade airbag. Kanske hade skadan blivit mildare om airbag hade använts?

USK

ANNETTE GÅRDHAGEN

Annette Gårdhagen har flugit mycket bra på tävlingar i Australien. Bl.a. har hon gjort ett flyg på dryga 100 km vilket torde vara svenskt rekord för kvinnor. Bara Annette lämnar in sin ansökan...

Grattis Annette.

RANKING

Ranking listan uppdateras när du får denna tidning i brevlådan så den tar vi inte med i detta nummer. För absolut förska siffror kolla: <http://www.paragliding.se/competition/ranking.htm>

INSÄNDARE OM MOTORFLYG

På CPS motorsektions årsmöte fick vi ta del av den remiss som ligger som förslag hos luftfartsverket angående reglering av motorflyg med skärm.

Reglerna är i stora drag:

- Motorn ska besiktigas.
- Det ska finnas två olika grader, PM1 och PM2.
- För att ta PM1 ska du ha minst elevlicens.
- Har du PM1 får du flyga skärmar som är klassade DHV 1 och 1-2.
- Du får flyga i en radie på 5 km från start/landningsplats.
- Högst 3 m/s

Så här långt är reglerna bra. Den enda invändningen är att man skulle ha en enskild motorlicens, som den är nu måste man även flyga utan (till en början). Det finns piloter som endast vill flyga motor.

- För att ta PM2 måste du ha steg 2.
- Har du PM2 får du flyga skärmar som är klassade upp till DHV 2.

- Du får flyga distansflyg.

Med ovanstående förslag eliminerar man alla som bara vill flyga motor. För de andra piloterna innebär detta en onödig hög licensgrad. På mötet ställde jag frågan: Varför måste man ha steg 2 för att ta PM2 ? Svaret löd: För att kunna flyga distansflyg måste man ha steg2 när det gäller "vanlig" skärmflygning.

Men enligt min mening, och många andras, så är inte skärmflygning och motorflygning samma sak. Ett distansflyg med motor kan du planera till 99%. Du kan bestämma vilken höjd och rutt du ska flyga efter, vill du gå ner för landning kan man flyga förbi landningsplatsen ett par gånger, om man inte är helt säker på vilka faror som kan finnas. Dessa förmåner har inte piloter utan motor.

Det jag vill säga är att steg2 är ett för högt och onödigt krav.

Kommittén har även krånglat till klassningen på skärmen och licensgraderna. Som steg1:a får man flyga en skärm som är klassad DHV 2. Varför kan då inte en steg1:a med PM1 flyga en skärm som är klassad 2? Det hade ju varit naturligt att en elev får flyga upp till 1-2 med eller utan motor och en steg 1, 2 och 3 får flyga en 2:a med eller utan motor, precis som det är annars.

Går dessa regler igenom kommer vi dessutom få en hel del piloter som tar steg 2 endast för att kunna ta PM2. Resultatet av det kan bli att efter ett par år tillåts piloterna fortfarande att flyga i termik, självständigt flyga utomlands o.s.v., utan att piloten har flugit en enda minut förutom med motor. Är det ur säkerhetssynpunkt bra att blanda dessa två helt olika licenser?

Kort och gott

Vill man flyga motor tar man en motorlicens.

Vill man flyga skärm tar man en skärmflyglicens.

Vill man flyga båda tar man bägge licenserna.

Varför krångla till det?

Peter Stjernfelt, CPS motorsektion

SVAR PÅ INSÄNDARE

De uppgifter som vi har är att man är positiv till det förslag som ligger som innebär att tillsynen över motoriserade flygskärmar delegeras till SSFF, vilket i sig innebär att nuvarande BCL-D4.4 ändras på ett fåtal ställen. Har vi bara lite flyt kommer detta beslut inom en snar framtid, har vi otur kan det ta längre tid.

När beslutet väl är taget kan bearbetningen av BCL:n slutföras, vilket kommer att innebära att SSFF behöver hjälpa till med förslag till utbildningsbilagor för motoriserade flygskärmar liknande dom som redan finns för vanligt skärmflyg. Tyvärr så vet alla som har haft något med statliga myndigheter att göra att det kan ta tid, en BCL-förändring är inget undantag. EU-medlemskapet gör inte saken lättare. Om man beaktar remisstider, remissvar ,tryckningstid o.s.v. kan man tidigast tänka sig att den nya BCL:n kan träda i kraft någon gång i slutet på året. Ett instruktörsmöte/-utbildning är inplanerat tidigare än detta datum och dispens för detta måste godkännas för att denna utbildning skall bli verklighet.

Mvh,

Motorkommittén

GODKÄNDA SKÄRMFLYGINSTRUKTÖRER

SKÄRMFLYGSKOLAN

Arvodesvägen 10
Tel/fax: 08-7444977
129 33 HÄGERSTEN
Web-sida: www.fly.to/flygskolan
E-post: skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com
Annika Olsson Mob: 070-5116530
Andreas Illerfelt Mob: 070-8444977

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA

Mickelsbergsvägen 121
Tel/Fax: 08-4646222
125 54 ÄLVSJÖ
Web-sida: www.skarmflyg.com
E-post: info@skarmflyg.com
Peter Pettersson Mob: 070-8133952E-post: peter@skarmflyg.com
Simon Fulford Mob: 070-8341415 E-post: simon@skarmflyg.com

ÄVENTYRSCENTER SKÄRMFLYGSKOLA

Odinsgatan 20
Tel: 031-159434, Fax: 031-159468
411 03 GÖTEBORG
Web-sida: www.aventyrscenter.se
E-post: aventyrscenter@aventyrscenter.se
Christer Ericsson
Peder Dyrssen
Jesper Eklöf

SKYSPORT SKÄRMFLYGSKOLA I ÅRE AB

Box 95 Tel/Fax: 0647-51186
830 13 Åre
Web-sida: www.skysport.se
besöksadress: Årevägen 3
E-post: info@skysport.se
Lars Hedström Mob: 070-5699089
E-post: lars@skysport.se
Andreas Hedström
Mob 070-6540697
E-post: andreas@skysport.se
Fredrik Lindholm
Mob: 070-3114000 E-post: info@skysport.se

SKY ADVENTURES SWEDEN AB

Sandviksvägen 6
Tel: 0456-70600 Fax: 0456-70607
294 91 SÖLVESBORG
Web-sida: www.skyadventures.se
E-post: sky-adv@algonet.se
Sommaradress (juni-augusti.)
Alesväg
Tel/Fax : 0411-527478
276 46 LÖDERUP
Pierre Rosén Mob: 070-8600221
Niclas Sandgren Mob: 070-8740499
Jesper Eklöf Mob: 070-3774516

DALARNAS SKÄRMFLYGSKOLA

Stenis 3091
Tel: 0250-20255
792 91 Mora
Web-sida: www.skarmflyg.w.se
E-post: info@skarmflyg.w.se
Mia Tentén Mob: 070-5557858
Martin Annsberg

SÄLENS SKÄRMFLYGSKOLA - MOGULS INC.

Stenheden 714
Tel: 0280-20616 Fax: 0280-20636
Box 47 Web-sida: www.moguls.se
780 67 Sälen
E-post: flyg@moguls.se
Peter Ahlbin Mob: 070-6260616
E-post: peter.ahlbin@moguls.se
Tony Ekström Mob: 070-6260615
E-post: tony.ekstrom@telia.com

FLYSPORTS

Holen 2587
Tel/Fax: 0250-44627, (Telefon Åre: 0647-50630)
794 92 Orsa
Web-sida: www.flysports.se
E-post: info@flysports.se
Peter Wicander Mob: 070-6381070

Det åligger instruktörerna att aktivt ansöka om instruktörslicens för 2001 på den blankett som skickats hem till dem. Blanketten kan också rekvireras från SSFF:s kansli.

B

POSTTIDNING



FLYG KALENDER 2001

APRIL

7-16 → Resa till Annecy
28 Kursstart på Gärdet
28-1 maj FLYGFESTIVAL PÅ GÄRDET testflygning av skärmar och all singelflygning gratis!!

MAJ

19 Kursstart och flygning på Gärdet

JUNI

16-23 → Resa Turkiet
25-30 Intensivkurs en vecka, elev, steg 1 och steg 2 i Orsa, Dalarna

JULI

1-17 → Resa med XC läger till SM i Piedrahita
21-27 Intensivkurs en vecka, elev, steg 1 och steg 2 i Orsa, Dalarna
30-3 Intensivkurs en vecka, elev i Stockholm

AUGUSTI

4-12 Flygning på Gärdet
6-11 Intensivkurs en vecka på Gärdet
18 Kursstart

SEPTEMBER

8 Kursstart
15-22 → Resa till St. André, Frankrike

OKTOBER

6-14 → Resa till Motril, Spanien
13 Kursstart

NOVEMBER

→ Resa till Bali 2 veckor

DECEMBER

13-16 Sälen

Alla övriga helger mellan april och november skolar och flyger vi som vanligt på Tvetaberg. Då kan du passa på att ta plattlands steg 1.

ADVANCE
PARAGLIDERS & KITES

Feel different!



ALPHA 2 DHV 1
EPSILON 3 DHV 1/2
SIGMA 4 DHV 2, 2/3
OMEGA 5 DHV 2/3

ADVANCE TEAM SWEDEN

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA

WWW.SKARMFLYG.COM

Butiken är öppen tis och tors kvällar. 1900-2200

Mickelsbergsv. 121

125 54 Älvsjö

tel. 08-464 82 22

