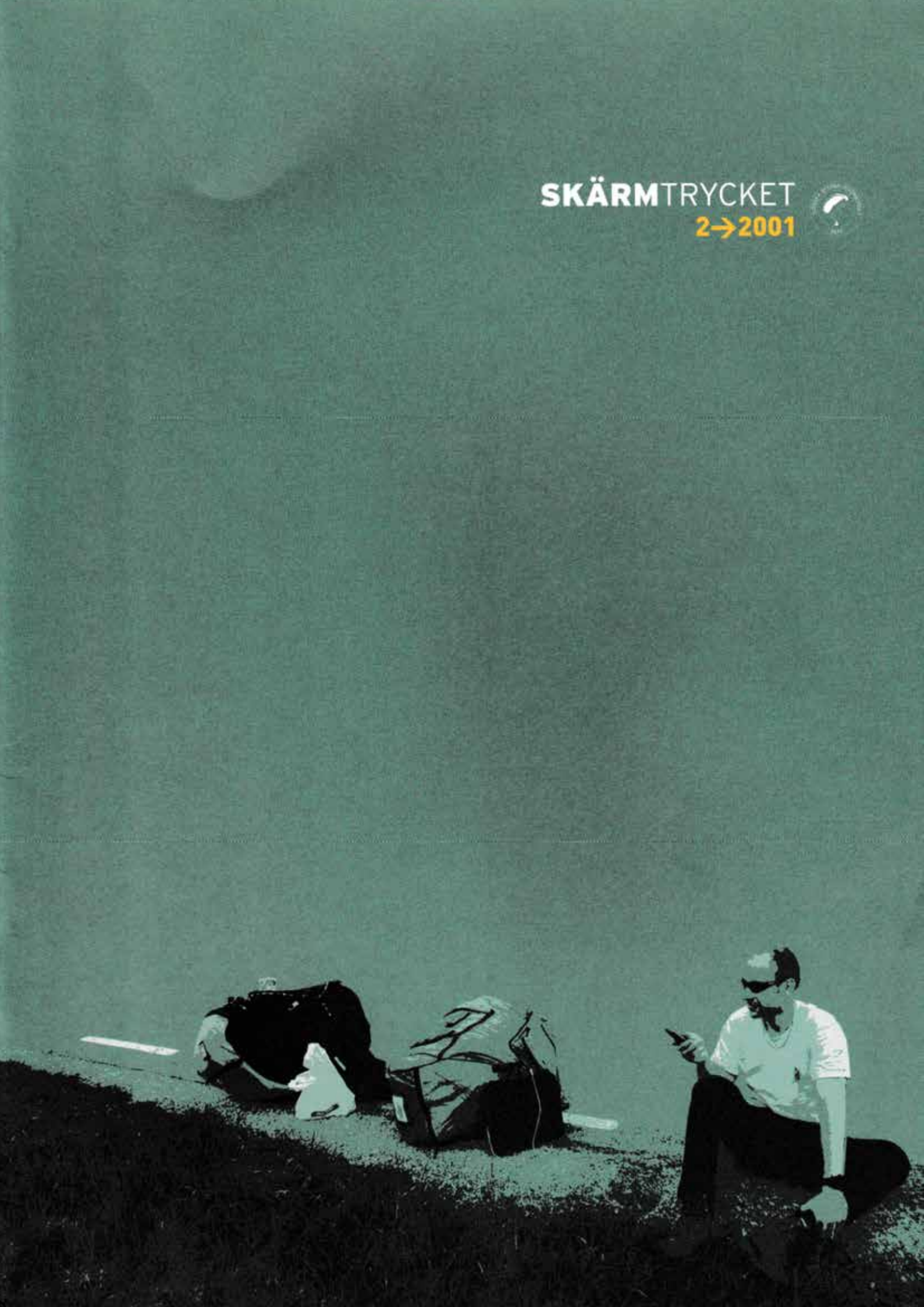


SKÄRMTRYCKET
2→2001





SKÄRMTRYCKET



Svenska Skärmflygförbundet, SSFF

Box 750
521 22 Falköping
Internet:
<http://www.paraglidning.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: F.B. RETRIEVAL.SWE

Insida: RETRIEVAL.SPAIN

Redaktion:

Tomas Gustafsson
Helena Tängdén
Christer Wesslund

Annonsmaterial till Skärmtrycket skickas till:

Skärmtrycket
SSFF
Box 750

521 22 FALKÖPING

Manusstopp Nr 3 2001: 20010903

Redaktionellt material skickas till:

jonny.carlen@airsport.se

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

SMHI

LEDARE

GORDON CARLSON, SMHI FLYG SVARAR PÅ FRÅGOR OM VÄDER FRÅGORNA DENNA GÅNG HANDLAR OM FRONTER...

SKEPP MED 3/4 BESÄTTNING

Japp så var det dags att lämna skutan ute på havet. Känns som att vi som sitter i redaktionen just nu inte vet vart skeppet stävar. Vi har en ersättare för redaktörsjobbet som verkar väldigt lovande, hoppas det går i lås. Ännu så länge har vi ingen solklar kandidat för annonsbiten men det hoppas vi kommer. Samtal har inletts med Hängflygarna om gemensam tidning. Det återstår en del jobb där och det blir något för den nygamla redaktionen att ta tag i. Helt klart är att det finns ett intresse från båda håll att göra gemensam sak, det praktiska måste dock lösas.

Nu är det sommar och ljumma vindar blåser. Man tänker "lite" på flygning och det jobb man lagt ned på tidningen de senaste fyra åren. Det har varit en rolig tid med både dalår och toppar. Att göra tidning är något av en livsstil precis som att flyga skärm. Man är aldrig riktigt ledig. Det finns alltid något man kan peta med för att få till nästa nummer. Även om både jag och Chrille kommer att sakna själva tidningsmakande så skall det naturligtvis bli skönt att få lämna över rodret. Nu skall det bli jättekul att få luta sig tillbaka i soffan och se vart tidningen stävar i framtiden.

Vi vill passa på att tacka alla trogna annonsörer och alla goa artikelförfattare som stött oss genom åren. Vi tackar även Andreas och Helena för gott samarbete. Bra jobbat!

Flyg lugnt!
Tomas & Christer

Vad är polarfronten för något? Stämmer det att ocklusionsfronten ligger mitt emellan två kalla luftområden eftersom kallfronten hunnit i kapp varmfronten? Aktiv kallfront verkar vara en skrämmande upplevelse. Hur vanliga är de och hur känner man igen dem? Hur uppkommer de?

SMHI Flyg svarar...

Oj, oj, oj... Det var frågor det! Det här får vi nog ta från grunden...

Vi reder först ut vad en front är för något! När två gaser med olika egenskaper kommer i kontakt med varandra vill naturen sträva efter att jämna ut olikheterna. Blandningen sker inte spontant i hela volymen utan i kontaktytorna mellan gaserna. Där bildas ett tunt skikt av gas med egenskaper från de båda andra gaserna. Med tiden växer blandningsskiktet och så småningom har gaserna blandats helt och hållet. I vädersammanhang kallar man dessa blandningsskikt bl a för fronter.

Det finns "fronter" överallt - vi träffar på dem dagligen. Öppnar man frysen så rinner den kalla luften ut på golvet och det bildas en front mellan den kalla frysluften och den härligt varma köksluften. Är luften i köket tillräckligt fuktig kan man t.o.m. se "fronten" som disstråk efter golvet. Vid kusten börjar man märka av sjöbris så här års. Den föregås av en front, som skiljer den svala och fuktiga luften från havet från den varmare luften över land. Fronten syns inte men nog märks den när den passerar! Polarfronten är inget annat än gränssytan eller blandningsskiktet mellan den kalla luften som bildas över nordpolen (jordens frysex) och varmare luft från sydligare bredder.

På väderkartorna ritas fronternas läge vid marken som linjer men i verkligheten är det fråga om ganska breda över-

gångszoner mellan luftmassorna (i snitt så där 10 mil breda). När den kalla luften strömmar söderut och tränger undan den varma kallas gränssytan för kallfront, och tvärtom när den varma luften strömmar norrut och vinner terräng över den kalla kallas gränssytan för varmfront.

En kallfront kan ha olika egenskaper bl a beroende på hur snabbt den rör sig, hur stor temperaturkontrasten är mellan den varma och den kalla luften, tillgång till fuktighet i luften och andra faktorer. Den kalla luften avancerar som en kil och lyften den varma luften uppåt. Luften avkyls, det bildas moln och nederbörd. Ju snabbare kallfronten rör sig, ju häftigare lyfts varmluften och ju "häftigare" blir vädret. Det är inte ovanligt med åskväder i anslutning till snabba kallfronter (om andra förutsättningar är gynnsamma). Det är förmodligen denna typ av kallfront som frågan om aktiva kallfronter avser. Långsamma kallfronter är ofta "snälla", ibland t.o.m. utan varken moln eller nederbörd.

Svaret på frågan om ocklusionsfronter är - Ja! Normalt hinner kallfronten successivt ifatt varmfronten (nära lågtryckets centrum) och den varma luften lyfts i höjden så att två kallluftmassor möts (i de lägra delarna av atmosfären). För att krångla till det hela, så finns det också både varmfronts- och kallfrontsocklusioner men det är överkurs!

Skärmtrycket: Följer alltid varmfront och kallfront varandra? Kan man tänka sig ett scenario med bara en varmfront? kallfront? SMHI Flyg: Det är alltid så att en varmfront följs av en kallfront dvs att ett lågtryck som bildas i gränssytan mellan två luftmassor har alltid både en varm- och en kallfront. Däremot kan det mycket väl hända att en viss plats inte berörs av ett passerade lågtrycks varmfront men väl av dess efterföljande kallfront.

För en skärmflygare kan det vara idé att hålla reda på om en front kommer att passera platsen där man tänker flyga. Oavsett om det är en varmfront, kallfront eller ocklusionsfront, så kommer förutsättningarna för flygningen att förändras när fronten passerar. Det behöver inte vara fråga om en aktiv kallfront som drar förbi med dunder och brak, det kan vara en liten (osynlig) sjöbrisfront som skapar termik och ändrar på vindriktningen och vindstyrkan

- nog så viktig information för en skärmflygare.

tompas termikskola

Vad är termik? Hur uppkommer den? Hur gör man för att utnyttja den på bästa sätt? Här följer en lång uppsats med funderingar och praktiska tips kring termikflygning. Sommarens glädjepiller för flygarna. Hur fungerar termik?

TEORI

Solens kortvägiga strålar värmer inte luften men väl marken. När luften närmast marken värmts upp, fått tillräckligt låg täthet och blivit varmare än omgivande luft släpper blåsan och stiger genom lufthavet. Blåsan kyls ner av omgivande luft och den kommer att stiga så länge den är varmare än den omgivande luften.

Om den omgivande luftens temperatur faller snabbare än blåsan kyls av, kommer blåsan att röra sig allt fortare och inte stanna av förrän den når upp till mycket höga höjder, man får ett åskmoln.

Det var kort om teorin. Den stämmer som bekant inte alltid med verkligheten. Som vid nästan all vetenskap så försöker även metrologin förutse och beskriva facit. Den riktiga världen är facit. Med hjälp av verktyget matematik försöker man förstå vad som händer – och vad som kommer att hända. De modeller av verkligheten som byggs upp i datorerna på SMHI fungerar ganska bra i det korta perspektivet men är inte så effektiva om man vill se längre in i framtiden.

Du kan själv köra med trial and error. Genom att testa vid vilka väderlägen som just ditt flygställe ger bra termik kan du i din hjärna bygga en modell som ger dig en instinkt om vad som är bra.

Variometer kan både hjälpa och stjälpa dig i dina funderingar över hur termiken ser ut. Man kan också säga att känslan är viktigare än instrumenten. Varion berättar vad som hände för några sekunder sedan. Om man skulle följa variometern strikt skulle man förmodligen inte fånga så många blåsor som var små. Nej, det gäller att lära sig intuitivt när en blåsa kommer.

HUR KÄNNS DET?

Man känner i första hand att det sjunker. Blåsans sjunkområde passeras och du vet att snart kommer framkanten in i blåsan. Du kommer förmodligen inte att träffa blåsan perfekt rakt in i kärnan. Nära marken blir det klurigt att fånga blåsan då du måste bedöma om du kan börja svänga runt i blåsan eller inte. Man kan börja med att svänga s-svängar för att inte riskera närbkontakt med backen. Från vinschen är det oftast inget problem. Här handlar det om att svänga och hålla koll på att man inte har några kompisar bakom sig när man börjar svänga. Det är inte säkert att det är lättare att fånga blåsan på plattan eftersom det inte är lika intuitivt i vilken riktning den rör sig. Nära ett berg som vinden blåser mot följer ofta blåsan med berget. På plattan får man svänga runt och centrera.

INSTRUMENTEN

Varion och höjdmätaren blir ovärderlig då man saknar referenser. Jag själv köpte ganska tidigt variometer. Jag kan inte säga att jag hade så stor nytta av den i början. Men jag tyckte inte den störde mig nämnvärt heller. Höjdmätaren i varion har blivit viktigare för mig med åren. Den hjälper mig att veta om mitt kurvande är till någon nytta i det långa loppet. Blåsor går ibland ganska långsamt i vissa luftlager. Då kanske varion slutar pipa emellanåt och då är det fint att kunna kolla om ens kurvande leder uppåt eller nedåt. Ibland kan det vara bra att stanna i en blåsa där varion visar minus 0,2. Du kanske vet att snart kommer det en blåsa som du kan hänga på som är starkare än den blåsan som du ligger i. För det är ju en blåsa, trots att den inte gör att du stiger. Utan du sjunker långsammare. Att kurva i minus 0,2 när polarna runt ikring far upp som raketer är dock ingen bra taktik, då är det bättre att byta blåsa, då byter man blåsa.

KURVA I SJUNK

Ibland är det inget som helst problem att hänga kvar uppe i luften. Då kan man tröttna på att hela tiden poppa upp som en kork. I dessa lägen kan man söka sjunkområden som man stannar i, genom att kurva. Praktiskt, men se samtidigt upp med din egen hjärna. Kurvning är i normala fall förenat med högre höjd och högre säkerhet. I sjunket kommer du allt närmre marken och skärmen känns mjuk och sladdrig. Det är oerhört lätt att invaggas i falsk säkerhet. För varje varv du kurvar kommer du allt närmre marken. Skärmen som inne i en centrerad blåsa är hård och uppbläst känns inte alls lika pålitlig i sjunkande luft.

STARTEN

Termik är mycket sällan jämn, fin och klockren att förstå. Den ena blåsan är sällan den andra lik. Den första blåsan man fångar på dagen brukar vara ganska klurig att komma underfund med. Man behöver kanske ett par blåsor för att få fart på kurvandet och komma högre. När skall man då starta?

På vinschen har man ofta en kö att ta hänsyn till. Det kan vara svårt att få vänta till exakt rätt ögonblick. Men om vi istället ser till det ideala förhållandet med vinsch utan kö och oändligt antal linor utdragna. Då skulle jag börja med några drag redan på morgonen för att känna hur dagen utvecklas. Termiken slår igång innan den kan utnyttjas för att stiga eller hänga kvar. Men det är svårt att kurva i blåsor som gör att du stiger med minus en halv meter per sekund. Varion piper inte och om den gör det så piper den sjunk. Men om man gör ett par drag så kan man känna av blåsorna tidigt för att sedan sätta sig ned och avvakta att solen ska göra jobbet och öka på styrkan i termiken. När du ändå sitter där så passa på att kontrollera intervallerna på cyklerna och deras styrka. Du känner det som att vinden ökar under några minuter och sedan lägger sig. Har man tur ser man grässtrån som följer med upp. Tätare cykler gör det lättare att hänga kvar. Om det är långt mellan cyklerna så vet du redan innan att du måste vara mer rädd om varje blåsa. När någon polare börja se ut att kunna hänga kvar är det din tur. Om du känner dig osäker så vänta ett par polare. Om ingen kommer ned igen vet du att du också säkert kan hänga kvar. Just att hänga kvar, är hela grejen till en början. Tänk på att en nolla på varion faktiskt betyder att du inte sjunker och det är nu som du ska hänga kvar och vänta på det stora stiget.

Titta inte i skärmen i onödan. Utan titta på dina kompisar, ner på marken och runt omkring. Det är runt omkring dig du kan hitta tecken på blåsor. Kanske en polare går in i något starkt en bit bort. Flyg dit men tänk på att om ni låg på samma höjd när han gick in i blåsan kommer du att ligga lägre när du kommer in i den. Du måste först ta dig dit och sedan måste du gå igenom sjunkområdet innan du träffar blåsan. Ibland kan sekunderna i sjunkområdet kännas jättejobbiga för din rädsla att du kanske missat låget och det tillsammans med att du ser hur polaren kommer allt högre och längre ifrån dig.

NÄR KAN MAN GE SIG PÅ TERMIKFLYGNING PÅ ALLVAR?

Termik leder uppåt. Luftrörelser i vertikal led är stig och sjunk. Skärmen uppför sig efter hur luften rör sig. När man flyger termik är inslag och ryck i skärmen helt normalt. Termiken drar dig uppåt ibland mer än du vill. Av detta kan man dra slutsatsen att man bör ha gått en säkerhetskurs innan man ger sig på termikflygning. Alltså att man kan hantera inslag och att man behåller nedstigningsteknikerna. Nu kräver inte våra licensregler detta förrän för steg 3 och för att flyga ihop till steg 3 måste man i princip flyga termik... Det finns inte så många möjligheter att gå säkerhetskurser. Men man kan väl

Tompas



säga så här. Om man inte känner sig mogen att gå säkerhetskurs då är det smart att fundera ett par gånger innan man ger sig ut i alltför termiska förhållanden. När jag började flyga fanns knappt begreppet säkerhetskurs. Ovetande om konsekvenserna började jag leka lite själv och testa stall och 360 osv. Det var ett uppvaknande som kanske var nyttigt men också ganska riskfyllt. Inget som kan rekommenderas. Men man kan lära känna sin skärm utan att branta till 360 så mycket att det blir en avancerad manöver. Man kan dra på successivt och släppa upp. Man kan göra små lätta och mycket försiktiga vingovers. Känna på skärman helt enkelt. Man kan balansera, dra in ena sidan och lära sig hålla skärmen över huvudet. Man kan låta en kompis vid balansering dra in framkanten och vara beredd att snabbt få ut den med ett jämt bromsande. Prova själv, fast på marknivå så att säga. Ett litet inslag klarar din snälla skärm som du skall ha när du går på termikflygningen, utan större problem. Stora inslag blir ganska häftiga även med en snäll skärm.

Flyg mycket med din första snälla skärm. Lär dig få in reflexerna vid inslag med den. Det kommer att göra dig till en lyckligare pilot och duktigare. Tänk på att när det händer stora grejor vill man instinktivt rädda situationen med stora utslag på bromsarna. Men ju större grej, desto mer fart tappar skärmen och farten är det som får bromsarna att fungera. Därför måste man ibland låta skärmen få fart för att kunna vecklas ut. Som gröning har man inte så bra koll. Skynda långsamt är väl en devis som håller i alla lägen. Dvs undvik att hamna i situationer där du riskerar stora inslag.

UTNYTTJA TERMIKEN

Kurva tajt! Det är i mitten det stiger, så stanna där. Det skall nästan kännas som att man gör 360 nedåt... Många är väldigt försiktiga och försöker kurva platt osv. Kurva i stället med vinkel och med fart. Det funkar om det är lite drag i blåsan. Jag brukar dra på lite och det har fungerat bra för mig.

Centreringen är ibland bökelig. Det blir lättare om man är några stycken i blåsan. När du viktstyr ser du lätt dina polare i blåsan och du kan då nästan ana blåsan. Högre upp blir blåsan större vilket gör att blåsan oftare stiger långsammare. Titta upp så att du kan gå ur innan du far in i moln.

Hur hittar man blåsan? Kolla runt omkring dig innan du startar. Observera morgonen innan den gått över i dag. Kontrollera prognoserna. Har en kallfront precis passerat? Då blir det stark termik, kanske för stark. Kolla vindpustar, leta efter cirklande fåglar och andra tecken på stigande luft. Starta i rätt ögonblick. Titta på vimplar runt omkring, när vimpeln börjar lyftas igen efter att ha hängt rakt ned är det dags.

På vinschen är det svårare. Man måste ha lite tur för att träffa en blåsa som kommer lite längre fram ifrån. Linan dras ju in och även om du inte upplever det så mycket så rör du dig i riktning mot vinschen när du vinschas. Man skulle vilja ha en kikare på en liten vimpel som stod kanske halvväg mellan dig och vinschen.

FAROR OCH RISKER

Termiken är inte alltid jättebökelig och otäck. Om det var så skulle ingen flyga termik tror jag. Det gäller att starta i rätt tid för den som vill lära sig. Man skall kanske kvällsflyga lite på eftertermiken eller starta tidigt på dagen innan det blivit för starkt. Men luften rör sig. Jag själv gillar stark men förutsägbar termik. När den är stark tar jag mig in i mitten av blåsan sedan släpper jag den inte. Hård kurvning, slår ytterkanten av skärmen in så trycker jag på lite extra på innerbromsen den tål det utan att ställa när innersidan är inne blåsan. (Obs det går naturligtvis att ställa insidan, drar man tillräckligt så slutar skärmen flyga). Man kan tänka sig ett scenario med en liten blåsa och en pilot som kurvar med halvt inslagen skärm från instaget, när blåsan kommer högre upp så kanske hela skärmen får plats inne i blåsan då och skärmen slår ut av sig själv när skärmen kommer in i termiken. Termik rätt utnyttjad är i sig inte farligt. Men kombinationen av oerfaren pilot och starka betingelser kan ge problem.

Nåväl termik är en vetenskap. Den är aldrig lika. Men det handlar mycket om att kurva. Ligga kvar i svagt sjunkande luft för att invänta den bra blåsan. Man skall värda sin höjd och inte slösa bort den på vilda chansningar. Men det är klart, ibland chansar man ändå, ibland går det bra, ibland får man sola i gräset...

KOLLAPS

SVENSKA SKÄRMFLYG FÖRBUNDET'S MEDLEMS TIDNING

Flugtips:
Lanzarote
Ischgl
Engelberg

Rapport från:
För-VM

Interjuv:
Herbert Hofbauer - Skärmtillverkare

Rapport från:
Hemsedal Open

Läs oss om:
Turbolens,
Mätare och Givare m.m.

Landets hetaste pilot!
Peter Nietlisbach

• ÅRGÅNG 2 • 1991 • NUMMER 4 • PRIS 25 KR

Första avdelningen
• KlubbNytt • Sett och Hört - Det sarrar i hällen • TaxFree • Flyvingsluka •
• Nyheter på boxen • Rekord • Information från Säkerhetsgruppen •

Specialnummer med Skärmflyg

Svensk Fallskärms Sport

Nr 2 • 1991 • Årgång 20

AIRMAIL

Airmail på Sydafrikaspåret
Lyckat SM i Åre
SSFF manar till skärpning

Sista numret
USA CHELAN

SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYG FÖRBUNDET
NUMMER 5 • 1993

Mörkret lägger sig
Dagarna blir kortare. Titta ut över ditt läger och tänk på att det snart är vinter. Det är dags att ta tillvara på sommaren. Vi har ett stort antal artiklar som handlar om sommarparadiset. Vi har också ett stort antal artiklar som handlar om sommarparadiset. Vi har också ett stort antal artiklar som handlar om sommarparadiset.

Varning för linbrott!
Den 15/7-03 råkade en LP-flyger i linbrott vid start och följande tillstånd blev ett stort antal artiklar som handlar om sommarparadiset. Vi har också ett stort antal artiklar som handlar om sommarparadiset.

Kommentar
SSFF har varit i kontakt med LP-Sverige där man meddelat att endast en av de i Sverige skilda LP-skärmar varit utrustad med en säkerhetsfästa och att detta inte är tillräckligt. Skärmar som köps av LP-er utrustade med en säkerhetsfästa är LP-Sverige skärmar som köps av LP-er utrustade med en säkerhetsfästa.

DHV-varning
I en artikel i Glättningen 10/91 gav DHV ut i samråd med SFF för att utrusta alla LP-er med en säkerhetsfästa. Detta var ett stort antal artiklar som handlar om sommarparadiset.

Nu när jag försvinner som redaktör för SSFF's förbundsblad, kan det kanske vara läge att ge en bakgrund till de tidningar som funnits inom Skärmflyget i Sverige de senaste 11 åren.

Det började med entusiasm från en kille som hette Anders Lattermann. Han tog fram en tidning som informationsansvarig i en av SSFF's allra tidigaste styrelser. Anders var en skojfrisk kille som tyckte att tidningen skall heta Kollaps. Namnet var taget från den tidiga skärmflygsterminologin i Sverige. Kollaps stod för alla möjliga typer av inslag som man kan få med sin skärm. Men även fullstall benämndes med kollaps. Tidningen började med ett nummer som var i A5-format. Den innehöll de första frågorna till det första steg 1 provet. Jag minns också att man kunde läsa sig till hur man skulle hantera olika typer av inslag. Tidningen kom sedan ut i A4 format som dagens Skärmtryck. Anders slet väldigt hårt med tidningen och satte på så vis lite grand standarden för SSFF's tidningar framöver. En vingpilot som fick tag i tidningen blev imponerad redan då. Anders

vilde utveckla tidningen och ville få till ett samarbete med något förbund. Genom goda kontakter med fallskärm gjordes något provnummer med deras tidning. Om jag inte minns fel var det Ernst Ebneter på framsidan och den som har tidningen kvar kan även hitta en svartvit redaktör för dagens Skärmtryck bland bläddringsriset i Åre, inne i tidningen. Kombinationen fallskärm och skärmflyg var väl inte hellyckad och något fortsatt samarbete blev det inte. Anders slutade med sitt uppdrag när styrelsen och Anders hade olika åsikter.

I en namntävling i gamla Kollaps hade Joakim Flodin föreslagit ett nytt namn på tidningen nämligen Skärmtrycket. Och nästa blad från förbundet kom att heta just Skärmtrycket. Den tidningen rättades av en styrelsemedlem vid namn Gustav Mogensen. Tidningen fick lite enklare layout och var lite tunnare till en början. Liksom Anders kom Gustav att själv göra tidningen till stor del. Tidningen var mer ett textbaserat blad med ganska få bilder. Den var icke desto mindre uppskattad och Gustav kom att orka ett par år.

När så VSK kom med förslaget att köra budgeten hos SSFF lite minus ett år och knappa på besparingarna och göra en fin tidning slog sittande styrelse och ett extra årsmöte till. VSK's klubb tidning Airmail blev nationell och plötsligt damp det ned en lyrfärgstidning med många långa intressanta artiklar. Nicolas Hervy layoutade och jobbade häcken av sig under 1990-talets mitt. Ett flertal nummer kom ut och alla var jättenöjda. Nicolas fick hjälp av lite andra driftiga personer i VSK och konceptet såg bra ut. Så småningom fick Nicolas mer att göra med annat. Konjunkturen höll på att vända och Airmail på nationell nivå fick lite pypunka blev webbaserad för att sedan försvinna. Saknad av många, en referens helt enkelt. Nicolas for till Cypern och blev en hejare på web innan han fick tidningsjobb på Cross-Country.

SSFF's styrelse ansåg sig behöva en tidning för att förmedla sin information. Tidningsproduktionen köptes in av styrelsen under en period. Ett produktionsbolag tog bra betalt för att göra jobbet. Namnet på bladet blev åter Skärmtrycket.

1996/1997 satt jag och Christer Wesslund i styrelsen och fick på oss att tillverka tidning. Från början var det Christer som hade kontakterna och det var mycket hans förtjänst att det nya Skärmtrycket skapades. Chrille kände Tobbe på Gula tidningen som kunde hjälpa oss med allt det tekniska. Vårt första blad var ganska tunt men snart växte vi på oss. Färg kom in i bilden och det blev en ganska kul tidning. Mycket jobb och slit och förra året tappade vi ett nummer pga sjukdom men annars har vi en 16-17 nummer bakom oss. En kommentar som värmdes var när vi fick ett mejl från den gamla Airmailredaktionen som sade "Släng dig i väggen Airmail".

Helena och Andreas kom in efter några år och innebar ett lyft på alla plan. Jättekul att få jobba med dem. Helena har verkligen de rätta egenskaperna för att hålla i information och texter. Andreas gillar inte texter men har som alla säkert redan vet gjort ett kanonjobb med layouten. Detta var historien om tidningarna. Nu väntar framtiden vi får se vad det blir av den!

TÄVLINGSKALENDER 2001

Datum	Tävling	Plats
04.jun 2001-10.jun 2001	Paragliding World Cup 2001 Schweiz CIVL kat. 2	Simmental - Schweiz
16.jun 2001-01.jul 2001	2001 Paragliding World Championship / World Air Games CIVL Kat. 1	Granada, Spanien
23.jun 2001-24.jun 2001	NC 2001 CIVL kat 2	Voss, Norge
05.jul 2001 -12.jul 2001	SM 2001 (även Norskt, Danskt och Nordiskt Mästerskap) CIVL kat. 2. www.cirrus.nu/nordic	Piedrahita, Spanien
15.jul 2001-21.jul 2001	Paragliding World Cup 2001 La Clusaz CIVL kat. 2	La Clusaz - Frankrike
29.jul 2001-04.aug 2001	Paragliding World Cup 2001 Spanien CIVL kat. 2	Castejon de Sos - Spanien
03.aug 2001-05.aug 2001	Sverige Cup/DM Plattlandspokalen	CPS
04.aug 2001-05.aug 2001	Norges Cup 2001 CIVL kat 2	Odda, Norge
07.aug 2001-18.aug 2001	German Open	Greifenburg, Tyskland
11.aug 2001-12.aug 2001	Sverige Cup, Kittelfjäll	Norrskan
11.aug 2001-12.aug 2001	NC 2001 i samband med Hemsedal Open CIVL kat 2	Hemsedal, Norge
19.aug 2001- 25.aug 2001	Paragliding World Cup 2001 Slovenien CIVL kat.2	Kobarid - Slovenien
04.jul 2002-20.jul 2002	2002 7th European Paragliding Championship CIVL kat. 1	Kobarid, Slovenien

NJORDS GUNSTLING FÖR EN DAG - mälarcupen 2000 och jag

Lördagen hade blåst bort och lämnat en känsla av att det än en gång skulle bli ett inställt flygäventyr. Söndag morgon, vinden drar på av och till redan och jag blir allt mer dämpad. Några testdrag görs och piloterna har svårt att penetrera i den hårda vinden på höjd. Man noterar att man riskerar att blåsa in i Västerås TMA och CTR. "Kanske kunde man åka hem nu och hinna med att göra något av dagen", börjar jag fundera och dröjer mig kvar på parkeringen till in i det sista innan fönstret för söndagens heat skall öppna.

Uppgiften har bestämts till att runda Simtuna kyrka för att sedan gå rakt mot Enköping. Målet är en grusplan vid vägmotet E18 och väg 70. I princip är det att följa väg 70 mot E18 i tre mil.

Jag har kommit fram till fält två som ligger parallellt med fält ett, det vanliga startfältet vid N/S vind, men 0,5-1 km längre väster ut. "Tråkigt att Mats & Mats fick start på andra banan", tänker jag. Jonas har också gått till den banan så jag lägger mig i gräset för att titta på de rutinerade piloterna för att se hur de tar sig ut. De som startar vänder snabbt tillbaka mot skogsbrynet där vi sitter. Vinden ser hård ut på höjd och piloterna försvinner strax ur synfältet över skogen med en sydlig riktning, mot Västerås.

Vinden drar stundvis på från väster vilket gör att det blir ordentlig sidvind vid vinschningen. Vid fält ett får man flera linbrott denna dag. Jag beslutar mig efter en stund för att åtminstone göra ett drag och anmäler mig för start.

"Kör, kör, kör". Skärmen ställer sig nästan på högkant på vägen upp i vinschningen. Jag försöker styra upp skärmen och tänker att de får väl sluta att dra om jag drifrar av för mycket.

Releasrar på drygt 400 meter... och varion fortsätter att pipa. Jag börjar att försöka gripa tag i blåsan och börjar kurva. Det stiger mellan 1 och 2 m/s och jag driver mot starten på fält ett. Borta vid skogen tappar jag blåsan men har kommit upp på 800 m. Jag är väldigt förvånad men mycket koncentrerad. Väl över skogen kommer jag på nytt in i en blåsa och tänker att den här ska jag bita mig fast i. Att vinna höjd är det enda jag tänker på. In i blåsan, stiget ökar, fortsatt rakt fram, stiget minskar något, jag svänger och får ökat stig igen. Nu börjar jag kurva. Det stiger fint, ibland uppåt 4 m/s, men det är mjukt och behagligt. Strax upptäcker jag att jag drifrar inte söder ut utan istället mot Tärna kyrka som ligger i linje mot Simtuna kyrka. "Tänk om jag skulle klara en mil!", börjar jag tänka. Turnpointen ligger 12 km från start.

Jag ligger kvar och kurvar och inser att jag måste börja tänka på maxhöjden i denna sektor som ligger på 1350m QNH. Jag kan knappt fatta att jag, innan Simtuna

kyrka, måste avbryta kurvandet - jag har nått taket!

Nu tar jag sikte på kyrkan och börjar tänka på att jag nu måste fotografera kyrkan, och göra det rätt. Jag har börjat kurva igen då sektorn där kyrkan ligger har en för dagen maxhöjd på 1850m QNH. Det är dags, nu är jag strax förbi kyrkan - upp med kameran och knäpper. Då blir det plötsligt stökigt och jag kastar kameran i knät för att gripa tag i bromsarna. Mats Hjulströms nödskärmkast finns i bakhuvudet. Jag har strax full kontroll igen men upptäcker att jag kommit upp mot vinden från kyrkan. Jag vänder åter. Jag knäpper febrilt tre kort på kyrkan.

Känslan som finns i mig när jag tar sikte på Enköping långt därborta är samtidigt avlägsen som den är stormande. Jag vill/kan inte tro att det är sant. Jag har passerat en mil - och jag håller på att kurva mot nästa tak! Vid drygt 1750 m QNH styr jag rakt mot målet med vinden i ryggen. Varion visar senare att jag varit uppe på nästan 1840 m QNH.

Högt där uppe i det blå ser jag ett sportflygplan passera mig lång under mig. En underlig upplevelse. Jag fibblar med GPS:en för att få fram uppgiften om "final approach" på varion som sitter kopplad till den. När jag lyckats och väl börjat förstå alla blinkande siffror på varion inser jag att om jag fortsätter på detta sätt kommer jag in 600 m över



Överraskande tvän Christer Walderik plockar åt sig från prisfilten medan segrare Simon Fulford får champagnebubblor i näsan. Tävlingsledarna Anders Eklind och Mats Lindberg tittar på.

målet! Jösses, jag kommer ju att kunna nå ända fram!!! Nu kan jag inte hålla tillbaka allt som bubblar i mig: Jag kommer att nå målet på min första distans! Jag vrålar av glädje och jag skulle vilja dansa runt i min sele, men avstår det senare.

Jag trycker ned speeden så långt jag orkar. Varion vrålar sjunk på över 4 m/s men just det gör inget just nu. Däremot håller jag ett strängt vakande öga på fronten på skärmen. Men jag blir snart orolig att sjunket är för mycket och jag håller på att äventyra mina chanser att nå fram. Jag ligger på 1300 m. Jag inser att detta är ett fantasifylg. Det är detta jag drömt om allt sedan 1994 då jag tog elevcerttet. Nu sitter jag här och bara susar fram på långt över 1000 m och känner full kontroll. GPS:en loggar max ground speed på över 71 km/h.

Jag är framme! Jösses, jag är framme! Men alldeles för högt. Sista biten har jag kört med öron och full speed och nu lägger jag mig över korsningen E18 och väg 70 i branta 360 för att tappa höjd. Målet måste passeras på högst 300 m. Jag ser att det ligger skärmar på en stor gräsplan bortanför McDonalds längs E18 och efter jag passerat målet vänder jag dit. Landningen blir perfekt. Jag dimper ner bredvid Simon F och Martin A. Jag stänger av instrumenten, sliter av hjälmen, kopplar ur selen och hoppar ur overallen, allt på en gång. Jag dansar och vrålar "Det är inte sant! Det är otroligt!" De andra tittar på mig och ler lite. Mia har kommit dit. Mats A ringer just då och jag kan bara vråla "Jag är i mål! Jag är i mål". Glädjen är obeskrivlig. Att få uppleva en dröm gå så totalt i uppfyllelse är en oförglömlig och bubblande upplevelse.

Efter några timmar är jag tillbaka på Tärnafältet för att lämna in filmen, få rapporten för Distansligan påskrivna mm och för att packa för hemfärd. Efter en del ryggdunkande av Mats och Jonas (Mats A har packat och givit sig av hemåt), frågar Mats om min tid i racet. "Tid? Ingen aning!" svarar jag. Jag har inte ens haft ro att kolla vario eller GPS och inte ägnat det en tanke; Jag har inte kommit hit för att tävla utan för ett allvarligt försök för ett eventuellt distansflyg, mitt första. Mats försvinner bort mot det som skall föreställa sekretariatet. Väl tillbaka menar han att jag nog bör ha lite koll på resultatet som just håller på att räknas samman. Det verkar ha gått ganska bra.

Efter en stund står det klart att jag har dagens näst snabbaste tid av de elva som kom i mål av 40 anmälda piloter. Prisutdelning å allt.

Efter denna osannolika dag, en dag som jag kommer att bära med mig resten av mitt liv som något alldeles fantastiskt, är jag säker; Den gamla guden Njord måste ha vaknat och visat mig all sin gunst.

Vi anmälde ett Njordlag: "Helmut's grabbar" med Jonas alias Helmut Chrom som lagledare. Med min placering och Mats Hjulströms godkända distans lär vi vara med i den resultatlistan.

Christer

NOVA - AIRWAVE - UP - CRISPI - WOODY VALLEY - SKYSYSTEMS - CHARLEY
NSD - FLYTEC - SPORTLITE - WINDTECH - VIKING - DYNAMIT

Vi arrangerar skärmflygresor, tävlingar, nybörjarkurser och allehanda fortsättningskurser.

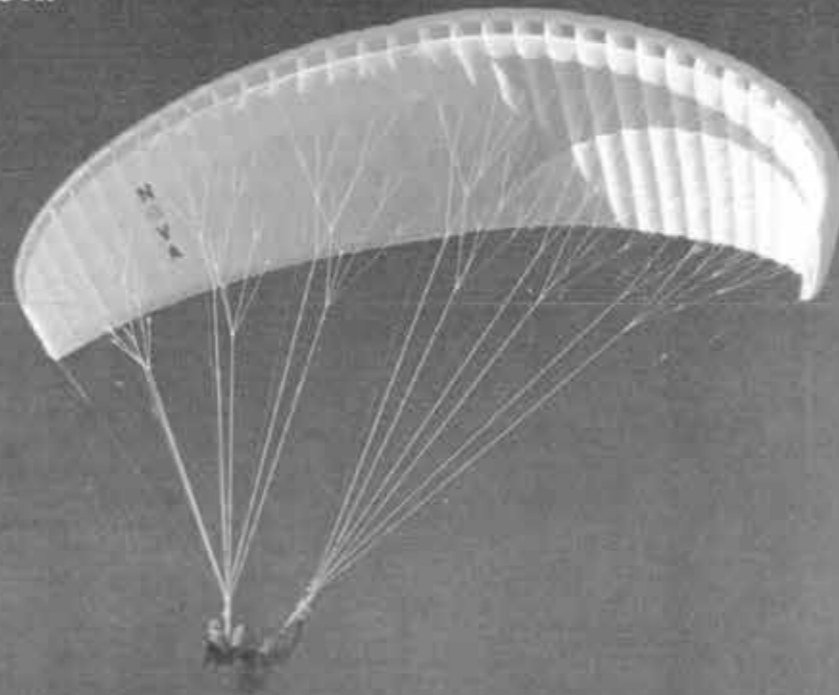
RÄNTEFRITT: Extremt förmånlig finansiering av ditt skärm / motor köp!

PARAMOTOR: Utbildning och försäljning.

NYHET: Nya skärmfabrikat, Airwave, UP och Windtech.

STÖRST I SVERIGE PÅ UTLANDSRESOR:

Höstens resor går till Azorena, Turkiet & Alicante,
ring för avresedatum



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

NYBÖRJAR-PAKET

Nybörjarpaket = Kraftigt rabatterade priser, DHV 1 och DHV 1-2 skärmar.

UP PAKETET

UP Makalu inkl sele,
Karbener, nödskärm mm.
Känt märke satsar på Sverige

NOVA PAKETET

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

AIRWAVE PAKETET

Airwave Logic inkl sele,
karbener, nödskärm mm.
En trevlig 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. Mobil Peder 0705-416371

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

APCO APCO

Simba

DHV 2/Perf, med comp-linor. Tävlingsprestanda med hög stabilitet. Över 600 sålda på 4 mån!

Allegra

DHV 1-2/Stand. Mycket populär skärm, valkordinerad, otroligt bra prestanda för sin klass

Fiesta

DHV 1 /Stand./Tandem, Perfekta valet som förstaskärm eller för paramotor. "Bombproof"

Prima

Standard Sveriges mesta och bästa skolskärm Lättflugan, säker, stryktålig och bra pris

Alla med APCO:s suveräna tyg - Garanti 3år/250tim.

FINESSE Ny sele. Sitt rätt med bra skydd, till rätt pris!

MAYDAY pp20 Perfekt för paramotor, upp till 160 kg!

BRAUNIGER

IQ-MOTOR nytt instrument för paramotor, med bl.a. varvräknare, cylinder-toppstemperatur och levelflight.

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

TA DIGITALA FLYGMINNEN !

I Skärmtrycket nr.2-1999 hade jag en artikel med titeln "fotografiska flygminnen", men det är lämpligt att komplettera den. Jag anser fortfarande att man bör välja en systemkamera och 50-ISO diafilm för bästa möjliga bildkvalitet, om ingen hänsyn behöver tas till vare sig vikt eller volym, och att en Canon Ixus L1 (med f 2,8 !) är optimal om man vill ha minsta möjliga vikt och volym.

Men nu går det, i motsats till 1999, inte att avfärda digitalkameror som alternativ. Det finns relativt billiga digitala kameror, men de som är värda att satsa på och kanske spara till, är sådana med minst två megapixel-CCD och dessutom möjligheten att välja mycket kort slutartid för att slippa skakningsoskärpa. Det finns kameror, där man beroende på förhållandena kan välja en känslighet motsvarande ISO 100, 200 eller 400! Välj helst också en, där det går att ta flera bilder i snabb följd. Digitala kameror var irriterande tröga förr, och kontrasttåligheten var också dålig. Nu däremot går det med de dyrare apparaterna att ta t.ex. 5 bilder i följd med 1,5 bilder per sekund, och detta i full storlek (tills buffertminnet är fullt!) För att få en upplåtning om den idag möjliga fina bildkvaliteten se t.ex. på www.canon.com klicka sedan på "Digital Ixus 300", sedan på "sample image". Kopiera bilden och titta sedan på den i detalj med t.ex. MS Photo Editor - och häpna kanske.

Digitala bilder har några speciella fördelar jämfört med både negativfilm och diafilm (som i sin tur kanske har som sin största fördel en "garanterad" lång livslängd). Mot negativfilm: Bilden blir mycket större och därmed bättre på bildskärmen än som 10x15cm pappersbild. Mot diafilm: Det går i stor utsträckning att kompensera under- eller överexponering i efterhand.

Några allmänna fördelar med digitala bilder är välkända, men jag vill för fullständighetens skull ändå nämna, att man utan extra kostnad kan ta extra bilder, se resultatet direkt och radera misslyckade bilder. Man kan skicka dem per email, man kan lagra dem mer eller mindre välordnat i datorn och lätt plocka fram enstaka eller en serie av bilder. Dessutom kan man besikta bilden så att motivet framträder optimalt, man kan vrida bilden så att en lutande horisont blir horisontell igen, och inte minst så kan man lätt göra delförstorningar, antingen bara på bildskärmen eller inför utskrift. Jag själv är kanske mest hänförd över möjligheten att "sy ihop" flera delbilder i datorn till en enda stor bild med programmet Photo Stitch som följer med Canon kameror, och jag älskar att göra så. Jag ser fram emot att även panoramabilder från luften, som nästan motsvarar den verkliga synupplevelsen. Jag har för resten också använt programmet för att "sy ihop" en topografisk karta som jag hade skannat in i delar!

Det finns tyvärr en stor hake, när det gäller kompakta digitalkameror med hög upplösning och manuella inställningsmöjligheter, och det är priset för dem samt för ett extra minneskort. De som måste vänta med att anskaffa en sådan kamera av ekonomiska skäl, kan ändå få några digitala bilder från sina APS-negativ genom att lämna filmen till en fotoaffär. Det samma gäller förstås även för 135-film, men sådan skulle också kunna skannas in hemma med diatillsatsen till en Agfa Snapscan 50 skanner för 2500kr, som har lovprisats i Ljud och Bild. Till vissa digitalkameror finns det dia-inskanningstillätsar, så man kan "fotografera av" sina gamla negativ eller diapositiv. Den som vill se exempel på inskannade dia- och APS-bilder eller diskutera priser eller modeller kan maila till: Peter_Loeskow@iname.com

Peter

Dalarnas SKÄRMFLYGSKOLA

Ny webadress!
www.skarmflyg.se

Gör klart din elevlicens i vädersäkra Dalarna
Säknar du bogsparflyg, bergsflyg eller backglidningar för din elevlicens?
Vecka 33 lät du möjlighet att göra dina flyg hos oss. Begränsat antal platser. Boka nu!

10 min från Gesundaberget
hämtar du oss. Här finns bra och billigt boende året runt.

Kurser
Från elev till pilot 3. Utbildning på Gesundaberget och Osa flygfält.

Försäljning
Vi säljer skärmar, selar och allt annat livsnödvändigt för skärmflygaren. Vi säljer endast märken från stora och internationellt välkända märken såsom GIN, Swing, Apco, Woody Valley, Braunitzer, Icaro m.fl.

Väl mött på berget!
Mia och Martin

Liten skola med stor personlig service.

0250 - 202 55
070 - 555 78 38
www.skarmflyg.se

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

RANKING 8 MAJ 2001 73 piloter är rankade.

Den dåliga utdelningen tävlingsmässigt sommaren 2000 gör att endast ett fåtal piloter kommit upp till 10 uppgifter under de föregående 18 månaderna, därför haltar rankingen något för närvarande. Resultat från Australien och Brasilien har haft störst påverkan på majrankingen.

Inbjudan till Midnattsol Cup

Hei alle svenske
Hangglider og
Paraglider piloter,

Bode Hang- og Paraglider Klubb ønsker å invitere til årets Midnattsol Cup. Dette er en høyst uformell konkurranse med vekt på det sosiale. Vi gjør også vårt beste for at piloter på alle nivå kan delta, fra de helt ferske til de mest garvede.

Dato for arrangementet er fra fredag den 06. Juli til søndag den 08. Juli. Etter cup'en, på mandag 09. Juli drar vi på felles uketur til Lofoten for mere (fri)flyging.

Allt om konkurransen skal vi ikke skrive her, men i korthet er det en merkelandingkonkurranse for elever/nybegynnere (norsk SP2 HG eller PP2 PG sertifikat) og en pylon- og merkelandingskonkurranse for viderekommende (norsk SP3, SP4 og SP5 HG eller PP3, PP4 og PP5 PG sertifikat). I tillegg premieres også beste kvinnelige piloter i Ladies Cup.

Informasjon om vår klubb, flysteder, tidligere Midnattsol Cup'er etc. finner du på www.bhpgk.com. Ta gjerne også kontakt med Ola Sakshaug, Bode Hang- og Paraglider Klubb, på e-post mail@bhpgk.com eller telefon + 47 75 56 09 91 p, + 47 75 52 11 90 a, + 47 90 19 26 36 m.

1	PETER BRINKEBY	9801
2	OLIVER THURMANN	5645
3	PETER MANNERSTRÅLE	4659
4	MIKAEL JARÅS	4565
5	ERIK REHNELDT	4235
6	ANETTE GÄRDHAGEN	3910
7	CHRISTER WESSLUND	2915
8	JOHAN BLOMQUIST	2364
9	JOHAN SJÖSTRÖM	2283
10	NICOLAS HERVY	2205
11	JOHAN MÄRTENSSON	2040
12	AUGUST SANDQVIST	2011
13	JONAS BÖTTIGER	1942
14	JOHAN APPELQUIST	1935
15	TONY HELINSKY	1796
16	LARS ERICSSON	1752
17	ERIC BLIDMARK	1650
18	ÅKE KINDBLAD	1632
19	JONNY BERGHOLTZ	1632
20	FREDRIK BERGNER	1560
21	HANS GUSTAVSSON	1519
22	MIKAEL KJELLMAN	1489
23	PATRIK SAETHE	1371
24	LEO ORBING	1340
25	LENA ALFREDSSON	1270
26	ANNA RYD	1194
27	JONAS SVEDBERG	1178
28	MATS ARCTAEDIUS	1126
29	PEDER DYRSÉN	1096
30	JAN MICHAEL BJÖRENÄS	1016
31	BJÖRN C HÄRDSTEDT	999
32	ROBERT AUNES	994
33	NIKLAS KARLSSON	984
34	ERIK LI HERMANSSON	968
35	MARTIN KJELLMAN	914
36	HERMAN GRÖNKVIST	902
37	OSKAR GREEN	883
38	PER-ARNE NORDMARK	855
39	MARTIN ANNSBERG	798
40	SIMON FULFORD	764
41	ANDERS EKLIND	749
42	PETER SJÖSTEDT	718
43	STEFAN ÖLSSON	634
44	CHRISTER WALDERIK	629
45	PETER PETERSSON	594
46	LEIF KARLSSON	582
47	JOHAN GRANATH	575
48	ANDREAS KARPERYD	560
49	JONNY CARLÉN	512
50	TIBOR BERKI	490
51	LARS-ANDERS JONSSON	488
52	TOVE ANDERSSON	450
53	KRISTER PERSSON	443
54	HÅKAN JOHANSSON	438
55	BENGT VESTERBERG	410
56	JONAS OSTWALD	383
57	PETER WICANDER	342
58	TONY EKSTRÖM	305
59	SAMUEL JONSSON	293
60	JOHAN EINEBRANT	282
61	OLA ÖRÄDD ÖLSSON	234
62	PER-ÅKE TORLUND	232
63	ULF ANDERSSON	232
64	ANDERS KRÖNVALL	219
65	PERNILLA KRAKAU	219
66	CARL BEJVEL	219
67	PER-ERIK NILSSON	91
68	BERTIL IVERT	89
69	PER EKLIND	68
70	MATS HJULSTRÖM	68
71	JOAKIM SANDQVIST	60
72	MIA TENLÉN	56
73	JONAS WELANDER	20

Arctic Hanggliding & Paragliding Club

Johan Sjöström
Terassgatan 5
981 35 Kiruna
0980-839 11

Flygklubben Dundret
Håkan Johansson
Kraftstationsvägen 606
982 38 Gällivare
0970-131 69

Flygklubben Offerdal
Johnny Eriksson
Tallåsvägen 33
831 42 Östersund
063-12 48 27

Glidflygarna Luleå Häng- & Skärmflygklubb
Peter Ahlén
Vänortsv. 9, 1-121
977 54 Luleå
070-370 62 79

Njord Skärmflygklubb
Jonas Olsson
Kapellgatan 14
185 31 Vaxholm
070-467 59 21

Hoting Skärmflygklubb
Bert Tjälund
Kyrkvägen 3298
830 80 Hoting
0671-105 92

Norrskan Häng- Skärmflygklubb
Daniel Bengtsson
Vindelvägen 5
920 70 Sorsele
0952-12296
070-6974157
090-126 833
0660-168 33

Åre Drak- & Skärmflygklubb
Box 32
830 13 Åre
0647-502 79
0647-201 82 (fax)

Svealand

B-Stallet
Anders Jauring
Ekshagsvägen 11
104 05 Stockholm
08-655 46 03

Skärmflygklubben Branäs Wings
Jon Thonander
Gruvgången 115
653 43 Karlstad
054-56 58 22

Cirrus Skärmflygklubb
Mats Lindberg
Fjällstigen 17 A
141 41 Huddinge
08-689 97 10
08-605 90 40

Data Häng- & Skärmflygklubb
Robin Fjällström
Kallmora skola
794 92 Orsa
0250-550196

Skärmflygklubben Dalmåsarna
Conny Carlsson
Källviken 1
774 94 Avesta
0226-200 40
070-534 01 60

Fenix Skärmflygklubb
Björn Härdstedt
Zinkens väg 53
117 41 Stockholm
08-668 27 21
0708-88 27 21
08-668 68 88
MedLkontakt även
0708-11 24 94

Hunflens Skärmflygklubb
Ronny Nilson
Åsgatan 14
780 50 Vansbro
0281-100 90

Skärmflygklubben Pegasus
Anders Dillman
Lidvägen 24
135 54 Tyresö
08-712 08 15
0709-99 63 01
08-656 67 49

Razor Skärmflygklubb
Mårten Brink,
Alströmergatan 32,
112 47 Stockholm
08-654 39 42

Rotormännen Skärmflygklubb
Peter Herrfalk
Sikvägen 61
135 41 Tyresö
08-721 43 79

Skärmflygklubben Solskärmarna
Lars Nilsson
Älvdalsgatan 5 B
652 29 Karlstad
070-565 69 06

Sälens Skärmflygklubb
Peter Ahlbin
Box 47, Stenheden 714
780 67 Sälen
0280-206 16
0280-206 36 (fax)

Örebro Häng- & Skärmflygklubb (i d Örhänget)
Samuel (Mette) Jönsson
Erik Rosenbergs väg 76
702 20 Örebro
019-32 32 46
019-611 54 01

Götaland

Club Parapente Syd (CPS)
Markus Abrahamsson
Björkgatan 3
243 34 Hör
Johan Bäckman
0413-274 64
0739-80 19 64
046-14 62 64
044-21 24 24

Frisksportarnas Skärmflygklubb
Harald Hultén
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
0370-467 51

Gotland Paragliding Friends
Carl Winther
0498-22 33 95

Skärmflygklubben Göteborg
Andreas Palmnäs
Dr. Westrings Gata 21F
413 24 Göteborg
031-15 94 34
(Christer Eriksson)

Linköpings Häng- & Skärmflygklubb
Arne Pettersson
Skedagatan 4
582 37 Linköping
013-23 84 33

Smålands Skärmflygklubb
Fredrik Pettersson
Mossgatan 5
331 52 Värnamo
Medlemskontakt:
Stefan Djerv

Norrköpings Skärmflygklubb
Lars Flygeborn
Gustav Classonsgata 46
603 78 Norrköping
011-17 29 24
070-662 02 99

Västra Skärmflygklubben (VSK)
Peter Olsson
Box 1121
405 23 Göteborg
031-44 62 18

Paracub 2000
Västergårdsvägen 4
433 31 Partille

Ordförande Mattias Säll, tel: 031-210304

KLUBBAR



Den flygande prästen

Lars-Olof Kevnell bestämde sig sent i livet för att bli präst. Ännu senare började han skärmflyga. Vilden i honom behövde stilla sig i kyrkan. Samma vilde drev honom upp i luften.

– Det är en adrenalinkick av Guds nåde att flyga.

Vi sitter på pastorsexpeditionen i Övertorneå. Det här är Lars-Olof Kevnells arbetsplats, åtminstone i teorin. – Här sitter jag bara när jag absolut måste, säger han. Oftare, och hellre, är han ute och rör sig bland folk. Han tycker att han gör mer nytta när han stannar och pratar med folk i skidspåret än när han sitter och vänder papper. Helst dyker han upp oanmäld hemma hos församlingsborna.

– Annars börjar de knäskura taket, säger han med ett leende.

Han har gott om åsikter om kyrkan av idag och har alltid sagt rakt ut vad han tycker och tänker. Inte sällan har hans provocerande frispråkighet lett till konflikter med biskopar, kyrkopolitiker och andra höga potentater. Men det bekommer honom inte.

– Här i Tornedalen säger vi vad vi tänker. Det finns ingen anledning att krypa för någon och det predikar jag också. Jag tål själv en hel del. Jag ser hellre att folk skäller ut mig efter en predikan än går oberörda därifrån.

Hans väg till prästyrket var dock inte spikrak. Lars-Olof drev i 17 år en egen byggfirma med som mest ett femtontal anställda. En dag stod han på banken med sin då sexåriga dotter.

– Plötsligt frågade jag mig själv: Vart har de här sex åren tagit vägen?

I Lars-Olof Kevnells värld är det kort mellan tanke och handling. På bara några månader hade han avvecklat byggfirman och börjat plugga. Sin teologie kandidat läste han in på rekordtid. – Ett år, åtta månader och tre dagar, säger han stolt. Det låter som skryt och det är det också. Även om han som präst förmodligen jobbar mer än som byggmästare är arbetstiderna ändå friare. Han säger sig ha fått mer utrymme för sina barn, såväl de fem egna som några fosterbarn. Samtidigt förutsätts han alltid vara i tjänst när det behövs och för att få riktigt ledigt är han tvungen att lämna Övertorneå. Sedan några år lastar han gärna flygskärmen och drar iväg till något högt berg med bra flyghang. Det var ett TV-program som fick vilden i honom att vakna rejält. – När jag såg det kände jag att jag måste prova innan jag blir för gammal. Jag tänker absolut inte sitta i någon gungstol och ångra mig över saker jag velat göra men inte gjort, säger Lars-Olof som fyller 58 år nästa gång. Han köpte sig en skärm och började ta den licens som behövs. Snart fick han uppleva den känsla han längtade efter. – Många har skojat med mig och

undrat om jag försöker hitta en genväg till chefen. Men det är inte det det handlar om. När man svävar där uppe är det lätt att förstå varför fåglarna kvittrar så glatt. Helt riskfritt är det dock inte. Snarare tvärtom vilket Lars-Olof bittert har fått erfara. För två år sedan kraschade han rejält och med lite mer otur hade han förmodligen inte överlevt. Nu klarade han sig undan med ett söndertrasat knä och en rejäl minnesbeta.

– Jag hade helt enkelt inte läst på teorin ordentligt. Som så ofta handlade jag innan jag tänkte. Före olyckan hade jag inställningen att ner kommer man alltid. Nu vet jag bättre.

Läkarna trodde först att det var kört med hans knä. Lars-Olof har dock kämpat sig tillbaka och blivit så pass återställd att han både kan jobba och flyga igen. Förutom den fantastiska känslan i att flyga betyder den sociala gemenskapen bland flygarvännerna mycket för honom. Även om de på ytan kan vara väldigt olika varandra. – Vi har alla lite av en gambler i oss. På så sätt är vi lika. Dessutom tror jag att alla innerst inne känner samma skräck för att störta 800 meter. Det blir som en outtalad gemensam nämnare.

Vi går in i Övertorneås träkyrka för fotografering. Kyrkan är en av de bäst bevarade 1700-talskyrkorna i hela norra Skandinavien. Utsmyckningarna är fantastiska, inte minst orgeln som är Sveriges enda spelbara 1600-talsorgel. Den stod först i Tyska kyrkan i Stockholm men transporterades till Övertorneå 1781. Sommardag får Lars-Olof Kevnell tillbringa många timmar i kyrkan. Kyrkan är mycket populär och folk kommer långväga för att gifta sig eller döpa sina barn. Långt ifrån kommer också människor till de väckelsemöten som Laestadianerna ordnar. Det var här i Tornedalen som Lars Levi Laestadius drog igång sin väckelse rörelse på 1800-talet, en rörelse som är mycket stark än idag. Den strikta syn på religiositeten som laestadianerna har går allt som oftast stick i stäv med Lars-Olofs inställning. – Jag har en bror som är lekmanpredikant. Vi kan tala med varandra om allt, men inte om det.

Trots allt tycks Lars-Olof Kevnell gå hem hos de flesta av församlingens medlemmar. Hans starkaste sida är att umgås med människor och med sitt raka och direkta sätt är han lätt att tycka om, även för den som inte delar hans åsikt. Så som det ofta är med människor som handlar eller talar samtidigt, eller till och med innan, de tänker. Kanske är hans fru den som är bäst skaffad att karakterisera Lars-Olof Kevnell. När han kom hem från sjukhuset med sitt sargade knä sade hon: Nu är du snart pensionär och ändå har du inte blivit vuxen!

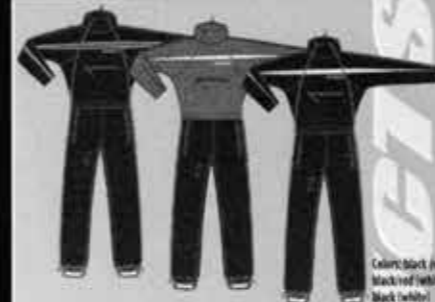
Lars Kågström

ULTRALITE PRODUCTS

www.up-europe.com Paragliding

SKYWEAR PARAGLIDING HARNESSSES

OVERALL OWENS 2000



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

UP JACKET ANNA PURNA



Color: dark blue

UP T-SHIRT



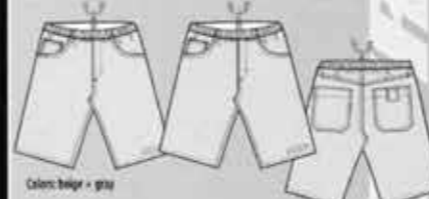
Colors: black/yellow

UP LONG SLEEVE



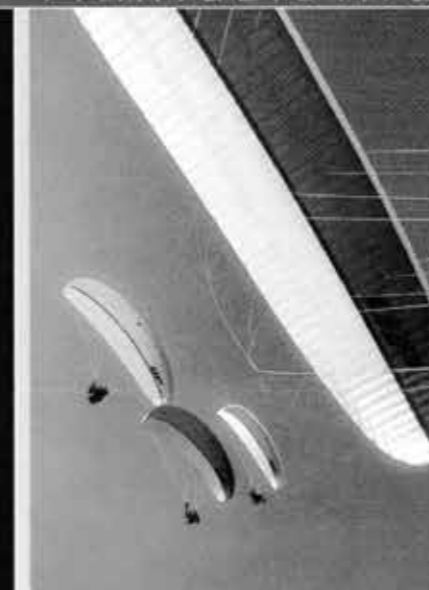
Colors: black/red + yellow/black

SHORT NAMIB



Colors: beige + grey

BASEBALLCAPS



PRESENTS

S	65 - 85 KG	PULSE
M	80 - 105 KG	BEGINNER DHV 1
L	95 - 120 KG	
XS	55 - 75 KG	MAKALU
S	65 - 85 KG	BASIC INTERMEDIATE DHV 1-2
M	80 - 105 KG	
L	95 - 120 KG	SUMMIT
XL	110 - 150 KG	INTERMEDIATE DHV 2
S	55 - 75 KG	GAMBIT
M	80 - 100 KG	HIGH PERFORMANCE DHV 2-3
L	95 - 120 KG	
150 - 220 KG		SHERPA
		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
aventyrcenter@aventyrcenter.se
www.aventyrcenter.se

Syd

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

RAD ANNONSER NOTISER

BIFOGA 20 SKR / ANNONS

Skärm Fun 2 Fly 27

turkos med ett gul och ett rött streck, Sele Apco Top Secura med hårt ryggskydd. Nödskärm Airwave a35 röd/blå. Variometer Bräuniger Alto Vario. Ikrokningsvikt 70-90 kg. Flygtid ynka 20 h (som ny) Fantastisk skärm för nybörjaren! En säker skärm som tar dig till oanade höjder. Pris för alltihop 12.000:- Ring till Tomas Welin, Hem: 031-294004, Arb. 031-7061023, Mobil: 0708-745661 eller maila till: tomas.welin@witre.se

EDEL SuperSpace II XL

Nybörjar/Intermediate skärm med Apco nödskärm och EDEL Protector sele. Integralhjul och vind mätare fås på köpet. Viktklass 95-115kg (naken) eller 105-125kg (ikrokad). Sparsamt flugen senaste åren och totalt ca. 150 exponerade timmar. Kollad och godkänd innan senaste nedpackningen. Hela paketet fås för 8000 kronor. Finns i Stockholm och levereras enligt överenskommelse. Christian Nilsson. Tel: 070-3008318 Christian.A.Nilsson@era.ericsson.se

GODKÄNDA SKÄRMFLYGINSTRUKTÖRER

SKÄRMFLYGSKOLAN

Arvodsvägen 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: 08-4648222
125 54 ÄLVSJÖ
Web-sida: www.skarmflyg.com
E-post: info@skarmflyg.com
Peter Pettersson Mob: 070-8133952
E-post: peter@skarmflyg.com
Simon Fulford Mob: 0708-341415
E-post: simon@skarmflyg.com
Jonas Böttiger Tfn 08-34 57 23
Jonny Carlén Mob 0708-86 01 10

ÄVENTYRCENTER SKÄRMFLYGSKOLA

Odinsgatan 20
Tel: 031-159434, Fax: 031-159468
411 03 GÖTEBORG
Web-sida: www.aventyrcenter.se
E-post: aventyrcenter@aventyrcenter.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

Ryggsäcksmotor M3-T

Flugen 12 tim, skick som ny, elstart.
Nypris 41.000:- nu 27.000:-
Tel 021-148840, 0706-006592 Anders

Airwave Samba 29,

90-110kg.Sele airwave rap med nödskärm och ryggskydd, ryggsäck.
Slumpas bort för 7.500:- Tel 0706-061365

ANSÖKAN OM REKORD

Rekordansökningar inne för behandling:

Pilot: Anette Gårdhagen

Rekorddatum: 2001-02-09
Plats: Mt Bora, Manilla, Australien
Klass: Utomlands
Kategori: Kvinnlig
Moment: Fri distans
Skärm: Apco Bagheera (DHV-2)
Resultat: 100.8 km
Tidigare rekord: ←ej reg.→

Pilot: Peter Brinkeby

Rekorddatum: 2000-11-29
Plats: Quixada, Brasilien
Klass: Utomlands
Kategori: Standard
Moment: Fri distans
Skärm: UP Gambit (Comp.)
Resultat: 271.0 km
Tidigare rekord: ←197 km, Putte Petterson→

OPEN AIR

Olivier Lasmarias
Petrejusvägen 32
121 38 Johanneshov
Tel: 08-6446352
Mob: 070-7688464
olivierlasmarias@hotmail.com

PETERSON SPORT AB

Tomas Peterson
Bergslagsvägen 68
521 30 Falköping
Tfn 0515-71 11 21
Mob 070-600 11 21
Epost: tomas.peterson@mailbox.swipnet.se

FRISKSPORTARNA

Harald Hultén
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
Tfn 0370-467 51
Mob: 070-537 10 23
Epost: harald.hulten@gnosjo.se

MAD MOOSE

Anders Magnerfelt
Fiskarevägen 10
132 36 Saltsjö Boo
08-156641
0705246708

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 Tenlén 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
Dan Mattson Mob 070-306 90 25

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

NOTISER



PARAMOTOR

SSFF-motor har i princip gjort allt arbete klart för konvertering till PM-1 licens samt typning och besiktning av utrustning. Just nu ligger våra dokument hos Luftfartsverket för behandling. Allt ser positivt ut och en reglering kan väntas under detta år.

Den 26 till 28 april genomfördes en PM-instruktörskurs, och tre instruktörer är i princip klara. Det som återstår är en samträningsdag med uppvisning för Luftfartsverket. För nyfikna kan vi rapportera att de tre instruktörerna är Christer Eriksson, Tomas Peterson och Pierre Rosén.

Enligt ett krav från Luftfartsverket har SSFF-motor nu en ansvarsfördelning som ser ut så här: Tomas Peterson är Verksamhetsledare. Som teknisk ledare fungerar Christer Eriksson och som ansvarig Flygchef jobbar Pierre Rosén. Säkerhet, besiktning och typning av utrustning ansvarar Ronny Tobjörk för.

DET PRAKTISKA SOM BESLUTATS OCH FASTSTÄLLT ÅR FÖLJANDE:

- Försäkringskostnad ca 350 kr extra per år för paramotorflygning - tillägg till den vanliga skärmflygförsäkringen.
- Extra PM avgift till SSFF utöver de 350 kr för försäkring.
- Elevkort för PM-1 och konvertering färdigt.
- Alla typnings-, besiktning- och egenbesiktningsskildokument är klara.
- Utbildningsmaterial och kursbok klart.
- Provfrågebank är upprättad. Konvertering till PM-1 för piloter med gedigen PM-erfarenhet skall ske inom 3-månader efter allt är klart med Luftfartsverket. Därefter krävs en fullständig PM-kurs.

Fotstartskravet är kvar från Luftfartsverket. All PM-utrustning skall vara typad och godkänd av SSFF-Motor för att få användas vid flygning i Sverige. SSFF-Motor uppmanar alla tillverkare, hemmabyggare och importörer av paramotorutrustning att snarast typbesiktiga sina motorenheter. OBS !! Efter regleringen är det förbjudet och straffbart att flyga med icke godkänd PM-utrustning. Typning kan ske innan regleringen från Luftfartsverket är klar! För information se www.paragliding.se eller kontakta Jonny Carlén på Flygsportförbundet.

Konverteringskrav: Eleven ska minst inchoa en giltig elevlicens för skärmflyg. Eleven ska äga en godkänd paramotorutrustning och ha gedigen flygerfarenhet med paramotor. Eleven ska göra: Uppflygning som motsvarar PM-1 (med en godkänd PM-utrustning), lösa teoriprov samt kunna göra en egenbesiktning av sin PM-utrustning. Eleven ska visa gott omdöme och bedömas lämplig att genomföra säker paramotorflygning. Konvertering ska ske hos en av SSFF-motor godkänd paramotorinstruktör. Vid konvertering krävs minst 70% rätt på teoriprovet för att bli godkänd. Om eleven inte godkänds ska eleven genomgå en teorikurs för paramotor och därefter lösa ett nytt teoriprov. Vidare information kommer att redovisas och uppdateras på www.paragliding.se. Vi i SSFF-motor har tyvärr inte möjlighet att personligen svara på alla frågor.

SSFF motor

HÄNGFLYG PÅ INTERNET

Var hittar man numera hängflyg på webben.
Jo här <http://www.hangflyg.org>

"LEK INTE MED GRANATER"

Det rycktas att det har landat en osmälld granat på Hammarsbackar. Respektera militärens avspärningar, man leker inte med granater. Om granaten försvunnit kan du kolla vädret igen på Hammarsbackar. Ring numret till telefonen 0411 5220 53.

SEGELFLYGPROGNOSE TILL NORDISKA LÄNDERNA FRÅN SMHI

En ny webbsida har byggts upp för segelflygprognoser. Här finns specialprognoser för Sverige, Norge, Danmark och Finland. Förra året inleddes försök med segelflygprognoser på webben efter samarbete med segelflygintresserade meteorologer på SMHI och Försvarsmakten. Erfarenheterna blev goda och en utvidgning har blivit möjlig till årets säsong.

Segelflygklubbar i de nordiska länderna har nu valt att satsa på tjänsten. Via en ny webbsida klickar man in sig på aktuellt land. Här visas huvudsakligen två typer av prognoskartor, en termikprognos och en kompletterande prognos av vind och temperatur. Varje prognoskarta finns för tre olika tidpunkter på dagen. En omgång kartor görs för södra delen av landet och en för den norra. Segelflygprognoserna tas fram automatiskt i SMHIs produktionssystem. Prognoserna kommer att finnas tillgängliga till och med september. Just nu går de att nå av vem som helst via Internet, men eventuellt kommer SMHI att lösenordsskydda dem längre fram. Synpunkter på prognoserna kan skickas till: Gordon.Carlson@smhi.se. Länken är: <http://produkter.smhi.se/trafik/flyg/soar/>

FLYGVÄDER TILL MOBILEN

Flygväder via SMS eller WAP.

Gå in på adressen nedan så får ni det senaste av det sena.
http://www.wapmx.com/aviation_services.htm

ANNECY CHALET CHAVENETTE



Trevligt boende
Utmärkt mat
Fantastisk flygning
www.annecy.nu

tel: +33(0)450 327986 e-mail: erik&anna@annecy.nu



MED EN TÄVLINGSLANDNING I MANILLAS KAFFEPLANTAGE



Vi lämnar Lund en regning dag i januari. När vi landar i Sydney 21.30 lokal tid möttes vi av 36 varma sköna grader. Redan nästa morgon börjar äventyret. Klockan halv sex på morgonen, då vi tar bussen till inrikesterminalen, är det varmt, vilket indikerar den dagstemperatur som vi har att vänta. En liten propellerkärra tar oss på knappt en timme till Tamworth flygplats, därifrån är det bara 40 minuter med buss till Manila. Denna dag, den 26 januari är det the Big Australia Day. Samtidigt är det avslutning på den årliga Countryfestival, som pågått i tio dagar.

Efter att vi fått lift in till centrum i denna lilla stad och tagit oss till buss stationen fick vi reda på, att denna stora dag går det inte några bussar: "men varför stannar ni inte hellre här och lyssnar på countrymusik". Vi tog oss så snabbt vi kunde med packningen och nyinköpta 30+ sunblock, genom stan till norra utfarten, nu var det riktigt varmt 47+, alla vi mötte tyckte vi skulle sätta oss i skuggan och vila så att vi inte kollapsade med de stora backpacksen på ryggen, och lifta, nej det kan ni glömma, ingen åker ut ur stan i dag, det är ju fest. Vi tänkte inte stanna en minut till, möjligtvis en regning dag att vi åker tillbaka för att shoppa. (den regniga dagen kom).

Ganska omgående, vi behövde inte alls vänta länge, så stannade en pic-up med hund och kylbox på flaket. Antingen kör man monsterjeep med superantenn på kängurufångaren, eller så kör man pic-up med kylbox på flaket och en hund eller två. Gissa vad som finns i boxen! Ni förstår säkert varför kylbox på flaket är "obligatoriskt".

Vi kom till ett sovande Manila ungefär mitt på dagen, det var otroligt varmt, vårt svenska tempo passade inte in så vi fick genast byta till "koala speed walk", mer passande för klimatet. Det tempot höll vi sedan under hela vistelsen. Till saken hör också att våra mobiltelefoner inte skulle fungera här, så de lämnades hemma, vilket gjorde den totala upplevelsen ännu större. Det första vi mötte när vi svänger ner på huvudgatan är den blå-gula fanan, vilket välkomnande. Vi träffade också "The God", Godfrey Wenness, han blev jätteglad när vi kom eftersom han stod i valet och kvalet om han skulle beställa en svensk flagga. Vi avstod flygning den här första dagen, behövde acklimatisera oss till värmen, istället åkte vi runt och kollade in området, startar, landning, icke landning osv, vi var på kängurujakt utan resultat, kangaroos fick vi tillfälle att se senare under resan.

Förutom allt startplatserna ser ut som fint sluttande torra fotbollsplaner, och att det är gott om landningar, och att det är lätt att få lift, och att det är lätt att komma upp på berget om man inte

lyckas ta sig upp med första blåsan, och att ölen är kall när man landar, så är det mesta perfekt! Människorna är fantastiskt lätta, hjälpsamma, generösa, nästan så man tror mungiporna sitter fast i örnsnibbarna på något konstigt sätt, de ler nämligen hela tiden. Dessa människors generositet får man känna av då man uteländar, vilket man alltid gör när man flyger här.

Första tävlingsdagen landade jag 16 km kort från mål, även om jag trodde jag skulle nå mål, vilket jag alltid tror, men aldrig gjort. Nåväl när jag surt fick landa och fick välja på ett fint torrt fält på andra sidan en kraftledning, eller ett mycket grönt fält som var en säkrare landning, men det var grönt och grönt betyder fuktigt, mycket fuktigt, dessa fält bevakas nämligen. Så klart jag valde det säkrare alternativet, på närmare håll ser jag hur det gröna liksom flyter, och när jag sätter ner fötterna så sitter jag fast. Jag sitter fast i ett cottonfield, med lera upp till vaderna. Det är nu jag blir räddad av en av dessa fantastiska människor, det tar bara två minuter och så sitter han där, i sin monster jeep med sin superantenn i kängurufångaren. Han säger något obegripligt på sin Aussie-farmer dialekt "you have actually landed in my 'coffeefield"... Balanseras i leran försöker jag svara honom med samma aussidialekt, "Ah, well I actually love coffe". Det var väl inte bara lera upp till vaderna. Jag hade väl förmodligen bomull i öronen, tyckte väl att det var en konstig kaffeplantage. Hela det lilla missförståndet

slutade med att jag blev bjuden på kaffe, kakor och kall god dryck, samt fick mina kängor renspolade i trädgården och skjuts hela vägen tillbaka till Manila.

Jag kan väl berätta att alla inte hade lika stor tur när det gällde att lifta, kan bero på långt blont hår och blå ögon. Men bär man skärmsäck är det ganska lätt ändå, skärmpiloter ses som ofarliga, däremot har man långt mörkt hår stora läppar och ögon som sitter vid tinningen så kör monsterjeeparna snabbt förbi. Vid ett annat tillfälle fick jag åka pic-up med tre dingos på flaket de bands fast så inte min skärm skulle bli Dingomat. Den gången landade jag ganska långt bort från civiliserad väg. Innan jag blev körd och avsläppt på den större civiliserade vägen, fick jag vare sig jag ville eller inte, lugnt åka med på ägorna. Jag fick hjälpa till att driva boskap, det var fyra monster ungtjurar som skulle motas in i ny paddock. Den gången hade jag "inte tid" med kaffe.

Vi var 128 piloter från 18 länder om jag minns rätt, många har jag träffat tidigare på andra tävlingar och start platser, det är alltid kul att ses igen. Man kan tro att det skulle bli trångt på starten, men det funkade väldigt bra, det är bara japaner och koreaner som är odisciplinerade. Förutom att de kliver över andras skärmar och linor så tar dom upp hela startplatsen och låter sina skärmar ligga exponerade i solen. Trots tydlig information att inga skärmar fick ligga på starten om inte pilot var i kopplad, med hjälm på huvet och tänkt

starta. Till allas jubel och glädje plockades de till slut bort från startplatsen, åter till ordningen.

Flygningen var nästan lika varje dag, briefing på start kl 12.00, start 20 min senare. Det var ingen idé att vänta med att starta, då vinden ofta vred och ökade, så startplats fick bytas. Det gällde att vara taktisk i starten, det var många som bommade ut, 20-40 st varje dag. Det unika med den här tävlingen var att det var tillåtet att starta om så länge fönstret var öppet. Vissa gjorde både två och tre startförsök, det är inte bra för tävlingsnerverna i 40-gradig värme. Berget är inte högt, fallhöjd är ca 380-400 m och har startplats i alla riktningar. En av dagarna blev det väldigt trångt i luften, när närmare 100 piloter kurvade i samma blåsa. Men som oftast var det kanske 40-50 piloter, eftersom så många ofta bombade ut. Väl i molnbas var det bara att sätta fart, det är plattlandsflygning och det gäller att läsa av marken och molnen och förutse var blåsorna släpper samt hur de går. Vi hade inte det där berömda rekord förutsättningarna som vi läst om, med blåtermik upp till 4000

meter. Men vi hade många fina moln att flyga på med en bas som bäst på 2300 meter. Flygningen och utsikten är verkligen fantastisk, man sitter och dinglar med benen och kan se hur långt som helst, det är verkligen platt, för någon minut glömmar man tid och rum och är bara lycklig.

Man kan vara riktigt lågt till och med under trädtoppar och ändå rädda sig upp igen. Man flyger på bruna och röda fält, det är säkra termik källor, är det en traktor på fältet ska man absolut dit, det lyfter garanterat, det är bara att ligga på 0:an och vänta. En engelsk pilot har rekordet att "kurva lägst", han kurvade runt taket på en traktor och kom upp igen! Så man ska aldrig ge upp.

Manilla är definitivt en plats jag kan åka till igen, och vänta på rekordvädret.
(bilder Anette G & Tony Helinsky)

Anette G

B

POSTTIDNING

Returadress:
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
521 22 Falköping

the **SKY** is the limit!

SKYADVENTURES

äntligen!

vi öppnar butiken mitt
i hanget i Kåseberga
16 - 30 augusti.
välkommen!

- Skärmflygpaket fr 23.000:-
billigast i Sverige. Skräddar-
sydda just för dig.
- Sveriges största
paramotorutbud.
Se mer på vår hemsida.
www.skyadventures.se
- Ny serie av vår populära
viking paramotor.
Snart klar!
- Resor: Slovenien, Spanien,
Bali, Sydafrika.
Nytt resmål fr.o.m. i år:
Azorerna.
- Vi är även återförsäljare för
GIN, UP, MAC,
FLY CASTZLUCCIO
PARAMOTOR,
VIKING PARAMOTOR



www.skyadventures.se

epost: sky-adv@algonet.se