



3-2001

HYPOXIA
SKÄRMTRYCKET

Hot Stuff



New: PRO-JECT, the top model for experienced pilots who want maximum performance.
Book a test flight!

Travel: BRAZIL, the ultimate flying site Jan 25th - Feb 10th.
Make a reservation now!

Always: Elev till pilot3-, hang-, termik-kurser. Resor till Spanien & Danmark. Vinchning varje helg 6,8 mil från Sthlm. Stort urval av nya och beg utrustningar. Testflyg gärna någon av GIN's eller Pro Design's många kvalitets-skärmar. Butiken öppen torsdagar 18:30-20:00, Råggatan 11 vid Skanstull.



No compromise in safety. Top-quality materials and finishing.
Ongoing research and development.
Paragliders since 1986!

PRO-JECT DHV 2-3 kontrollgatan in process



SKÄRMFLYGSKOLAN

E-mail: skarmflygskolan@haringe.mail.telia.com
www.fly.to/flygskolan
08-744 49 77 eller 0708-44 49 77



Svenska Skärmflygförbundet, SSFF

Svenska Hängflygförbundet, SHF

Box 750

521 22 Falköping

Internet:

<http://www.paragliding.se/>

<http://www.hangflyg.org/>

Telefon:

0515-37155

Alla vardagar 12.00 - 15.00

Fax:

0515-37158

Postgiro:

414 08 58-4

Flygsportförbundet:

0515-37155

Skärmtrycket:

ISSN 1104-5590

Omstap: www.urban.hedlund.com Himlen i Piedrahita

Skrubenter i detta nummer

Anders Andersson, Andreas Olsson,
Anna (Châlet Chaverette), Annika Olsson,
Gunnar Remer, Helena Tängdén,
Joakim Lax, Johan Appelquist,
Jonas Svedberg, Jonny Carlén,
Katarina Åkerman, Lars Redhammar,
Mark Presson, Markel Neideman,
Martin Agfors, Mats Lindberg,
Peter Brinkeby, Roland Hugosson,
Tibor Berki, Tove Andersson

Redaktion:

Joakim Lax
Johan Bergström
Helena Tängdén
Pernilla Hammar

Grafisk Form:

Andreas Karperyd

Ansvarig utgivare:

Pernilla Hammar

Redaktionellt material :

Manusstopp Nr 4 2001: 12 november

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till
Joakim Lax på bq312@tinet.se.

Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till:
pernila.hammar@swipnet.se
eller per snigelpost:
Pernilla Hammar,
Trotzgatan 59, 791 72 FALUN

Annonser

Annonsmaterial skickas till:
Skärmtrycket
SSFF
Box 750
521 22 FALKÖPING
Instruktioner om formatet ges på
www.paragliding.se under skärmtrycket.

Prenumeration för icke medlemmar:

120,-/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4
Skriv namn, adress på blanketten.

Frågor

Om du har frågor av administrativ karaktär, 1 ex att du inte får din tidning, så ska du INTE ställa dem till redaktionen. Kontakta istället Skärmflygförbundets kansli via epost, telefon eller fax.



När jag var åtta år visste jag exakt hur det kändes att flyga vinge.

Selen var lite för stor för mig men jag kunde ändå trycka ut min fantasispeedbar till höger och känna den branta vänstersvingen. Jag svävade bland molnen högt över bergen. Ibland drog jag åt mig speedbaren och dök för allt vad jag hade innan jag tryckte ut den lätt åt höger för att göra en perfekt wingover.

Jag har aldrig startat med en vinge, än mindre gjort en snygg wingover. När jag var femton år blev det skärm istället och här är jag kvar. Jag tror fortfarande att jag vet hur det känns att flyga vinge, men av nån anledning blir det aldrig av. En dag, säger jag till mig själv hela tiden, en dag ska jag flyga vinge.

Vi får väl se hur det blir med det. Fram till dess har jag i alla fall mina drömmar. Och det är väl det mycket av våra sporter handlar om – att leva på redan flugna flyg och fantasera om framtida upplevelser.

Vi på Skärmtrycket/Hypoxia planerar för en ganska spännande framtid. För om det här numret och nästa funkar bra kommer tidningen att förbli gemensam. Redan det här numret är för mig en önskedröm. Det bästa av två världar skulle man kunna säga. Så visst slår drömmar in.

Pernilla Hammar

Bli skribent

Skärmtrycket/Hypoxia är medlemmarnas – **alltså er** – tidning.

För att vi på redaktionen ska kunna göra den intressant behöver vi era texter, bilder och framförallt idéer. Notiser, skvaller, nyheter, artiklar, reportage – allt är välkommet. Vi kan inte garantera att just din text kommer med i nästa nummer, men det kommer ju fler tidningar. Inskickat material bör hålla en längd på max 2 500 tecken (alltså inte ord). Kortare artiklar ligger på cirka 1 500 tecken. Notiser max 500. Material och frågor om textmaterialet skickas till pernila.hammar@swipnet.se. Passa också på att skicka oss några rader om vad ni tycker om tidningen, och berätta för oss vad ni skulle vilja läsa om. Nästa deadline är satt till den 12 november.



Hej alla hängflygare!

Först och främst vill jag tacka årsmötesdeltagarna för detta stora förtroende att bli vald till ny ordförande och jag ser verkligen fram emot detta med stor glädje och inspiration. Jag tackar också Rolf för allt det arbete som du har gjort och fortfarande gör för hängflyget.

För en hel del av er är jag nog ganska okänd och jag tänkte därför presentera mig. Jag heter Lars Redhammar, är född 1964 och kommer från Sätilla, ett litet samhälle drygt fyra mil sydost om Göteborg.

Första gången jag upplevde denna fantastiska sport som hängflyg är, var i augusti 1987 då jag sprang utför Danska backar under överinseende av Olof, den dåvarande instruktören från Göteborg. Dock var det storm hela veckan så det blev väldigt lite flugget och ingen licens vid det tillfället. Jag tog istället Hang II, som det då hette, på vintern i Åre 1988 med hjälp av bogsöring efter skoter. Instruktörerna var då Arne Madsen och Folke Wikberg.

Jag minns att jag kände mig som en Michelin-gubbe där jag flög, påbyttad mot kylan, men vad gjorde det – jag var ju fullkomligt lyrisk. Kylan var ej kännbar... Jag flög ju. Hursomhelst, av ekonomiska och andra privata skäl så kunde jag då inte köpa någon egen vinge och kunde därför inte uppehålla licensen, så inför 1990 uppfyllde jag inte licenskraven. Det dröjde 5 år tills jag insåg att jag var tvungen att återuppta flygandet. Det fungerar ju inte att bara gå och längta till molnen... Då började jag inse, och det tror jag många av er håller med mig om, att det finns en speciell nackdel med att flyga, och det är att alla andra sporter förbleknar. Därför återtog jag min licens igen 1995, nere i Skåne denna gång. Sedan dess är jag helt och hållet fast (jag kan passa på att tacka Hans Berg och senare även Anders Salonen och Peter Lütze som instruerat mig). Jag har nu i år även tagit ultralättcertifikat för Trike med duktiga Tord Olsson som lärare.

Det var lite om min bakgrund. För närvarande är jag ordförande i Göteborgs hängflygklubb Gwäihir och har på den posten fått "blodad tand" som det heter. Mycket på grund av positivt respons från medlemmar. Det är fantastiskt bränsle. När jag fick förfrågan om att efterträda Rolf var naturligtvis min första tanke att det kan jag ju inte göra (uppdraget tedde sig då något övermåttigt). Jag lämnade dock dörren öppen utifall ingen annan kandidat skulle dyka upp.

Och som ni förstår så återkom Markel och Tomas från valberedningen, som gjort ett väldigt omfattande arbete, och frågade igen. Jag funderade då ytterligare på hurvida jag skulle axla detta uppdrag, och kom sedan fram till att det inte finns någon i Sverige som kan jämföra sig med Rolf och hela hans kunskande, och som dessutom är en av de få personer som verkligen har varit med aktivt sedan hängflygets begynnelse. Och därför är det naturligtvis heller ingen som kan förvänta sig att den nya ordföranden skall vara lika erfaren som han är. Jag kan dock säga att jag skall försöka vara på hugget och göra så gott jag kan. Vad gäller kunskande och erfarenhet så finns det ju gott om sådant i styrelsen som helhet.

Vad kan då jag tillföra hängflyget? Jag tycker om att organisera, planera och komma med idéer. Det ser jag som en tillgång på en ordförandepost. Jag går gärna ut långsamt, innan jag blir varm i kläderna, och ökar sedan gradvis. Och gasar gärna på extra om det är motigt. Jag försöker alltid hålla en positiv attityd till tillvaron. Och jag hoppas att det möjligtvis kanske kan smitta av sig. Jag har den inställningen att det är destruktivt att vara negativ eller att klanka ner på andra. "Kastar man skit på andra smutsar man även ner sig själv" brukar jag tänka. Konstruktiv kritik däremot är välkommen och är till för att förbättra och förädla. Och det är det jag vill göra. Att regler, stadgar och framförallt säkerheten följs anses jag vara en självklarhet.

Jag ser med glädje fram emot många uppgifter framför mig och skall nu först till exempel arbeta för att, med hjälp av alla er värdefulla instruktörer, vända den

nedåtgående trenden när det gäller medlemsantalet. Förra året verkade dock trenden plana ut något och det känns ju skönt. Ett vikande engagemang verkar för övrigt många förbund ha drabbats av i denna IT-tidsålder. Det känns väldigt roligt att den elevkö som nu finns upplagd på förbundets hemsida på nätet (<http://hangflyg.org>), som har till syfte att underlätta för elever och instruktörer att hitta varandra, har fyllits med många intresserade personer. Det verkar lovande.

Att som ordförande ha en dialog med medlemmarna är en självklarhet och väldigt viktigt. Så jag vill därför till sist uppmana er alla att komma med synpunkter, åsikter, tankar och idéer samt att flyga högt, långt, länge och ofta!

Hängflygkonferens och årsmöte

Årets hängflygkonferens kommer att gå av stapeln den 24 november så boka redan nu in detta datum.

Platsen kommer att vara Kvibergs idrottscenter i Göteborg denna gången. Förutom de vanlig ämnena såsom säkerhet, nyrekrytering, tävlingsformer med mera, så kommer det vara några stycken små föredrag som vi hoppas skall intressera. Alla medlemmar är välkomna till denna händelse. Mer info om detta kommer senare.

Och årsmöte kommer att ske dagen efter, alltså den 25 november på samma plats. Inbjudan kommer senare att skickas ut till klubbarna.

Flygcentrat

Det har under juli varit flygcentrum två veckor i Skåne och två veckor i Falköping. Generellt så har det varit lite lågt deltagande och för få nybörjare som byggt på med behörigheter. Detta beror kanske delvis på att information om lägre enbart gått ut via mailistan och hemsidan och att ingen övrig marknadsföring har gjorts. Detta kommer att bli ett ämne på hängflygkonferensen i november då mer förslag får tas fram när det gäller förbundets satsningar på nyrekrytering och utveckling.

Bra hängflygadresser

Förbundets hemsida har under året bytt adress till <http://hangflyg.org/> och vi hoppas att ni utnyttjar den flitigt, för där kommer de flesta nyheter upp samt att där finns väldigt mycket annan information att söka.

Utnyttja även den rikstäckande hängflygmailistan där en del utbyte av information sker. Om du skall skicka mail till listan är adressen: hangg-swe-list@yahoogroups.com Och om du skall komma med i listan så skicka ett tomt mail till: hangg-swe-list-subscribe@yahoogroups.com

I slutet på augusti var ungefär 150 personer anslutna till listan. Tänk dock på att denna lista inte är till för reklam, utan för frågor, info och diskussioner som kan vara av intresse för de flesta som är med på listan. Reklam och annonser hör hemma på hemsidans "Torget – köp och sälj" eller i denna tidning.

Svensk mästare besestrar holländsk elit

Andreas Olsson vann holländska öppna mästerskapen i hängflyg. Han blev också tvåa i för-EM som avgjordes i Slovenien, bland annat före så meriterande namn som Robert Reiziger, 3:a på VM. En längre utfrågning av Andreas kommer i nästa nummer av tidningen.

Godkänt skydd ett måste

Med den nya Föreskrifter & Definitioner för skärmflyg kom ett antal nya krav. Bland annat att man som pilot skall bära hjälm avsedd för skärmflygning. Det innebär att hjälmar för inlines och skateboard inte längre är godkända. Generellt kan man säga att glasfiber- och kolfiberhjälm är bättre än plast. Detta beror på att en plasthjälm studsar mot marken utan att gå sönder. Det gör att vid våld mot huvudet så studsar hjärnan mot skallbenet och man får en skada även av rekylen. En glasfiberhjälm dämpar kraften vid en kollision genom att gå sönder. Här är några hjälmar som finns för försäljning bland Sveriges skärmflyginstruktörer. Priserna är cirkapriser.



Jonny Carlén

1. Charly Insider. Kevlar. Klassad enligt EN 966. pris: 1 800 kr
2. Lazer. Kevlar eller glasfiber. pris: 1 350 – 1 900 kr beroende på modell.
3. Icaro Integral. pris: 1 650 kr
4. Icaro Jet. pris: 950 kr
5. Icaro Top Visor. pris: 2 100 kr

Ladda mobilen och stöd Skärmflygförbundet

Ring, surfa eller tanka mobilkort hos Wise, så går 5% av det du spenderar till Svenska Skärmflygförbundet. Mer information och blankett finns på www.paragliding.se

Bortglömda flygländer värda uppmärksamhet

Några länder som är på väg upp ur glömskan när det gäller häng- och skärmflygning är Kroatien och Bosnien. Många flygställen, bra klimat, asfalterade vägar till de flesta starter, billigare boende och mat än i övriga Europa. Närheten till Adriatiska kusten med traditionellt brett urval av allt möjligt och lite mer som kan göra din semester till årets höjdpunkt. Något att tänka på...

skärmflygradio på nätet

<http://www.wsRadio.ws>

Oludeniz international air festival 10-14 October 2001

Murat Tuzer bjuder in alla skärmflygare till Öludeniz andra årliga flygfestival. Enligt inbjudan kommer luften att fyllas av alla möjliga flygfarkoster under dessa dagar. Bland annat ges det skärm- och hängflyguppvisningar och en skärmflygtävling. Kolla in www.babadag.com eller www.skysports-turkey.com för mer information. Eller kontakta Murat Tuzer på info@skysports-turkey.com

9110 meter över havet med glidskärm

Det är ingen hejd på Acrokungen Mike Küng. För att slå det tidigare höjdvärldsrekordet på 8848 meter lät han sig släppas från en varmluftballong på 9110 meter över havet. www.dhv.de

Thermik 2001 – mässa i Tyskland

Den 8 december är det häng- och skärmflyghöstmässa i Böblingen i Tyskland. Kolla på www.thermikmesse.de för mer information.

NOTISER

Radiosändare för häng- och skärmflygning

De har länge rätt en viss förvirring om frekvenstilldelningen för tvåmeters radio. Har skärmflygare en tilldelad frekvens? Finns det ett generellt tillstånd?

– Vi bör agera gemensamt och intelligent för att skapa ordning i ett nu rådande kaos. Mitt förslag är att samtliga klubbar ansöker om tillstånd för det antal radiosändare man anser sig kunna behöva och låna ut till piloter under aktiv flygning och flygtillfällen där radiokommunikation kan anses vara en positiv säkerhetsfråga. Antalet tillstånd bör stå i proportion till antalet radiosändare som är aktiva, säger Hans P Eckert, som var den från skärmflygförbundet som kontaktade PTS (Post & telestyrelsen) för att få klarhet i hur det ligger till.

Enligt PTS kan en lokal förening som äger radioustrusting och lånar ut denna tillfälligt till sina medlemmar, för användning i samband med sådan verksamhet som föreningen skall främja, anses vara tillräckligt för att föreningen ska vara tillståndsinnehavare. Föreningen är då den som främst har kontroll över radioanvändningen. Användningen kan också anses ske för föreningens räkning. Om föreningen däremot, trots att den är ägare till utrustningen, har den permanent utlånat till vissa skärmflygare som använder utrustningen när de vill, är det inte tillräckligt för att föreningen ska ha ett radiotillstånd. Eftersom det då är den enskilde skärmflygaren som har kontroll över användningen bör denne också vara tillståndshavare.



Nepalesiska öppna för skärmflygare 2001

Det fjärde öppna nepalesiska mästerskapet hålls i Pokhara 8-10 december i år. Alla nivåer av piloter välkomnas till att delta. Anmälningsavgiften på 30 US dollar inkluderar transporter, t-shirt och avslutningsfest. Anmälningsblankett och fler detaljer får du av Adam Hill på +44 (0) 1273-748032 eller Rajesh +977-61-21174, email: sunrise@nepal-paragliding.com. Eller kolla in www.nepal-paragliding.com.

Snuvad på segern

Det såg länge ut som att Peter Brinkeby äntligen skulle ta hem den totala världscup-titeln. En suverän säsong med Peter i topp mest hela tiden bäddade för att den gyllene medaljen äntligen skulle hitta vägen till Sverige. Men i den avslutande finalen i Tolmin i Slovenien var det slut på segertåget och Peter slutade på en fjärde plats. Segrade gjorde istället fransmannen Patrick Bérod. Peters resultat är ändå fantastiskt och nu laddar han för att ta hem titeln nästa år.

Hjälp våra ryska skärmflygvänner

Skärmflygklubben Flight ligger i norra Kaukasus och har funnits sen 1996. Sedan klubben bildades har 200 piloter utbildats och idag har klubben 53 medlemmar. Eftersom en normallön i området ligger på 20-50 US dollar så är det ingen medlem som äger en egen skärm. Det finns några utrustningar i klubben som medlemmarna kan använda, men de skulle behöva fler. Skärmar som klubben förfogar över idag är: Edel Energy (gåva), Swing Prisma (gåva), Advance Omega 1 (gåva), Edel Racer, AVIZ Alpha, AVIZ orion, ParAAvisA-44, SPP-30. De har fem selar och fem motorcykel-hjälmor men inga reservskärmar. Som ni ser så är en del av skärmarna inga direkta nybörjarskärmar och framförallt bör de inte flygas utan reservskärm. Om du känner för att göra en insats och hjälpa våra vänner i öst – hör av dig till Mark Presson på mark@paragliding.se eller hem på 0662-410 53.

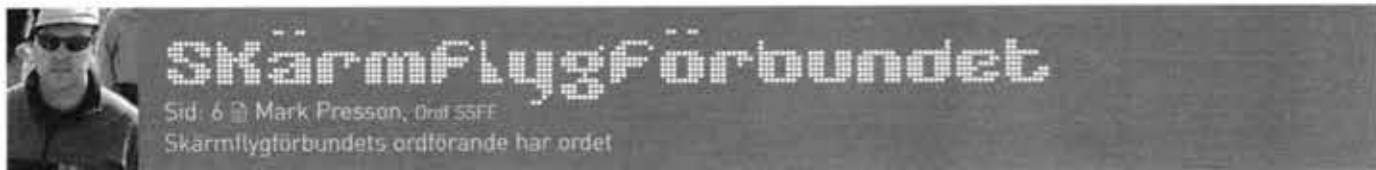
En snabbis med SMHI

Har du några råd för hur vi kan se om ett cumulusmoln kommer att utvecklas till ett cb? Kan vi förutspå hur kort respektive lång tid denna förändring kommer att ta? Cumulus som bildats och som 2-3 timmar senare ej utvecklats vidare i vertikal led brukar sällan övergå i CB. Anledningen är ofta att ett stabilt luftskikt förhindrar ytterligare vertikala rörelser, cumulusmolnet förblir då ett cumulusmoln. I vissa fall kan ett sådant "spårskikt" vara så effektivt att cumulusmolnen utbreder sig i sidled ("flakar ut") och övergår i stratocumulus. Cumulus som snabbt växer i vertikal led övergår ofta i CB. Cumulus som växt till ordentligt i höjdlid har redan många av CB-molnets egenskaper (kraftigt uppsvep i och under molnet, isbildning ovanför nollgradersnivån). Tiden för övergång cu-cb varierar mycket från fall till fall.

Lennart Andersson på SMHI



Foto: www.urbanhedlund.com



Hej alla skärmflygpiloter!

Jag har aldrig flugit så lite som i år, men de flyg som jag har genomfört har varit kanonfina. Som en hel del av er redan vet, bor jag i en liten by som heter Kärrsjö. Och i Kärrsjö finns det ett berg som är 250 meter högre än där jag sitter nu. I fem års tid har jag väntat på att MoDo (nuvarande M real – they need to get real) skulle ge oss tillstånd att röja en startplats. I år fick vi det och jag, Mats Arctaedius och Kenneth Jakobsson gick upp på berget för att utföra ett snabbt fyratimmars jobb. Tolv timmar senare kom vi ner med ännu en kanonstartplats att föra till Sverigeistan. Jag är helt enkelt lite bortskämd med ett hang på två kilometer och en SV till SO startplats.

Skärmflygning är intressant. Denna kamratskap som bildas är stark. Jag har faktiskt aldrig träffat en pilot som jag inte gillat! Okej då, det var en tysk på Baba Dag som var säker på att min skärm var hans startmatta men det är också en annan historia.

Kamratskap ja. Mats har lärt mig mycket om skärmflygning, och jag tror att han tillhör la crème de la crème på att tolka väder på plats. Han är kul, för det spelar ingen roll hur rätt jag tror jag har, så brukar han säga "Mark du har fel!". Och för det mesta har han rätt. Kenneth – han är en relativt ung pilot, men jag gillar Kenneth för att han, liksom jag, har en enorm respekt för flygning. Det är alltid tryggt att ha Kenneth med eller numera – att hanga med Kenneth. Tack för startplatsen guys!

Respekt för flygning, det är en himla bra sak. Jag minns att min pappa som flög 150:or och 172:or alltid sa, liksom många andra att "det går inte att var 99,9% säker – man måste vara 100!". Det är så sant. Mina flygande kamrater, om ni inte är 100 – starta inte.

Året kommer snart att bli kallt och vitt för det mesta, och just nu koncentrerar styrelsen och jag oss på att slutföra allt arbete som vi har påbörjat. Det är roligt ibland och ibland inte, men det är en spännande tid vi lever i. Mycket är på gång på motorfronten och det har varit en tendens med färre olyckor och färre allvarliga olyckor. Det kan bara bero på att USK's arbete visar resultat eller att vi alla har slutat flyga. Jag tror på denna förra. Heja Kattis, Tove och Kalle!

Vi har en ny tidning tillsammans med Hängflygförbundet. Jag har inte sett "denna", men det känns rätt spännande det också! Lycka till Pernilla & co. Hoppas att det bli en succé. Hur är det med pappalivet Tompers?

Ja, så har vi det här med att vi måste komma på ett sätt att öka antalet medlemmar. Och jag efterlyser era förslag. Vi har rätt många som går grundkursen, men sedan väljer att inte ta ut licensen. Vad ska vi göra åt detta? Hör av er till mig mark@paragliding.se

Har ni nåt ni vill säga till alla skärmflygare i hela världen? Sverige är mycket insatt i CIVL-business så hör av er!

Så, jag hoppas verkligen att alla har nått något av era flygmål under sommaren. Det är ju viktigt att ha ett mål med livet och med varje flyg. Jag fattar inte ibland att mina mål kan ändras så himla mycket. Jag brukar alltid ha ett mål när det är bra distansflyg väder och det är att slå P Wicanders rekord. Ska jag "give up"? Nej, jag har andra mål som också är skoj att slå. Sveriges distansrekord är ett seriöst mål, men typ att kunna spela "little wing" som Stevie Ray Vaughn är också ett riktigt mål. Fast jag spelar inte gitar, men... jag flyger skärm! Watch out Petel! Ha det så bra & God Bless

Skärmflygförbundets årsmöte 2001

SSFF utlyser härmed årsmöte.
Tid: Lördag 1 december klockan 11:00.
Plats: Idrottens Hus

Det gäller att ha [glas]ögonen med sig Sid: 7 Martin Agfors

Det var i Mexiko i januari 2001. För mig var det tredje året som jag följde med normmännen Ronny & Tonny till Valle de Bravo för att njuta av sol, tacos och termik. Vi hade varit där i ungefär en vecka och det var som alltid härligt väder och rejält med termik. Jag hade några dagar tidigare fått till ett fint flyg ända hem till byn och den här dagen hade jag också tänkt flyga långt.

Jag flög ut från startplatsen, förbi bergstoppen El Peñon (som ger flygstället dess namn), och befann mig vid vad de skandinaviska piloterna kallar för vänthanget. Det kallas så eftersom piloter ofta ligger där och samlar flyghöjd och väntar in varandra inför distansförsök över den närbelägna Mezan (en högplatå). Området kännetecknas av pålitlig, stark och tidvis turbulent termik; Ett bra område för att vinna höjd till fortsatt flygning, men också ett ställe att se upp med. Det är en öppen skålförmad trädbevuxen dal, i öster avgränsad av den sockertoppsliknande El Peñon och i norr och i väster av klippkanten som utgör vänthanget. Bakom vänthanget breder Mezan ut sig i form av en flack skogsplatå.

Jag hade flugit i kanske 50 minuter och försökte som bäst följa en stark, men något oregelbunden, termikblåsa som jag hade fångat nedanför klippkanten och som rörde sig snett uppåt bakåt in över skogen. Jag hade två dagar tidigare fångat en häftig blåsa på samma ställe som likt en expresshiss tagit mig några hundra meter uppåt. Men den här dagen gick det sämre med kurvandet och jag åkte gång efter gång ut ur de blåscr jag hittade. Jag flög okoncentrerat och dåligt och hade flera gånger funderat på att ge upp och flyga ner och landa. Inte heller den här blåsan lyckades jag centrera, jag åkte istället ur och hamnade i den turbulenta luften "i lä" bakom blåsan. Jag fick ett kraftigt sidoinslag, det var så våldsamt att vänster linpaketet träffade mitt huvud med stor kraft och slet av glasögonen trots den skyddande integralthjälmen.

Efter inslaget ställade skärmen och gick ganska omgående in i spinn. Jag försökte häva spinnen, men efter två till tre varv märkte jag att farten i rotationen bara ökade. Jag var lite osäker på höjden över skogen (jag ser dåligt utan glasögon) och kastade nödskärmen. I efterhand har vi uppskattat att jag vid inslaget befann mig ca 150-175 meter över skogen och att jag kastade nödskärmen ca 100-125 meter över skogen (mycket ungefärliga uppgifter). Enligt en norsk pilot som flög nära intill och beskådade det hela, betedde sig skärmen som jag hade någon form av "cravatte", alltså som att en del av skärmen hade låst sig i kollapsat läge efter det första inslaget. Jag hade själv en diffus känsla av att skärmen inte svarade på mina försök att häva spinnen.

Det tog kanske en och en halv sekund innan det ryckte till i axlarna och jag hängde lugnt och stadigt i den gula nödskärmen. Jag började utan större framgång försöka

kollapsa huvudskärmen, till en början svängde den runt mig en del men flög sedan stabil snett framför och nedanför mig. Lagom när jag närmade mig träden lyckades jag i någon mån få huvudskärmen att kollapsa – jag fick tag i ett B/C-linpaket och halade in det. Jag dalade lugnt ned i skogen, lyckligtvis mitt i en öppning bland de cirka 20 meter högra träden och landade mjukt på fötterna rakt i ett vindfäll. Bägge skärmarna draperade sig stilla över ett kanske fyra meter högt träd. Någonstans under nedfärden träffade jag en gren eller liknande som gav mig ett rejält blåmärke på undersidan av ena läret, annars var landningen förvånansvärt mjuk och stillsam.

Så där stod jag. Från vild spinn, fart och adrenalinrush var det nu tyst och stilla och skogen omkring luktade kåda. Flugor surrade. Jag kände en plötslig bubblande glädje över att stå där helt oskadd och att utrustningen av allt att döma klarat sig bra. Men jag svor lite över att 2 000 kronor glasögon försvunnit ut i skogen. Dessutom värkte näsan efter smällen den fått. Jag plockade snabbt ned utrustningen, packade, och efter åtskilliga timmars svettig promenad genom skogen fick jag lift hem.

Hemma på hotellet letade jag fram reservglasögonen; utan dem hade flygresan varit över. Jag fick hjälp att packa om nödskärmen och började sedan tillsammans med flygkompisarna H-P och Riika reda ut huvudskärmen. H-P hittade nu upphovet till att skärmen inte velat flyga efter inslaget; Mitt i en kraftig härva av stamlinor i vänster linpaket satt de hopknycklade resterna av mina glasögon intrasslade.

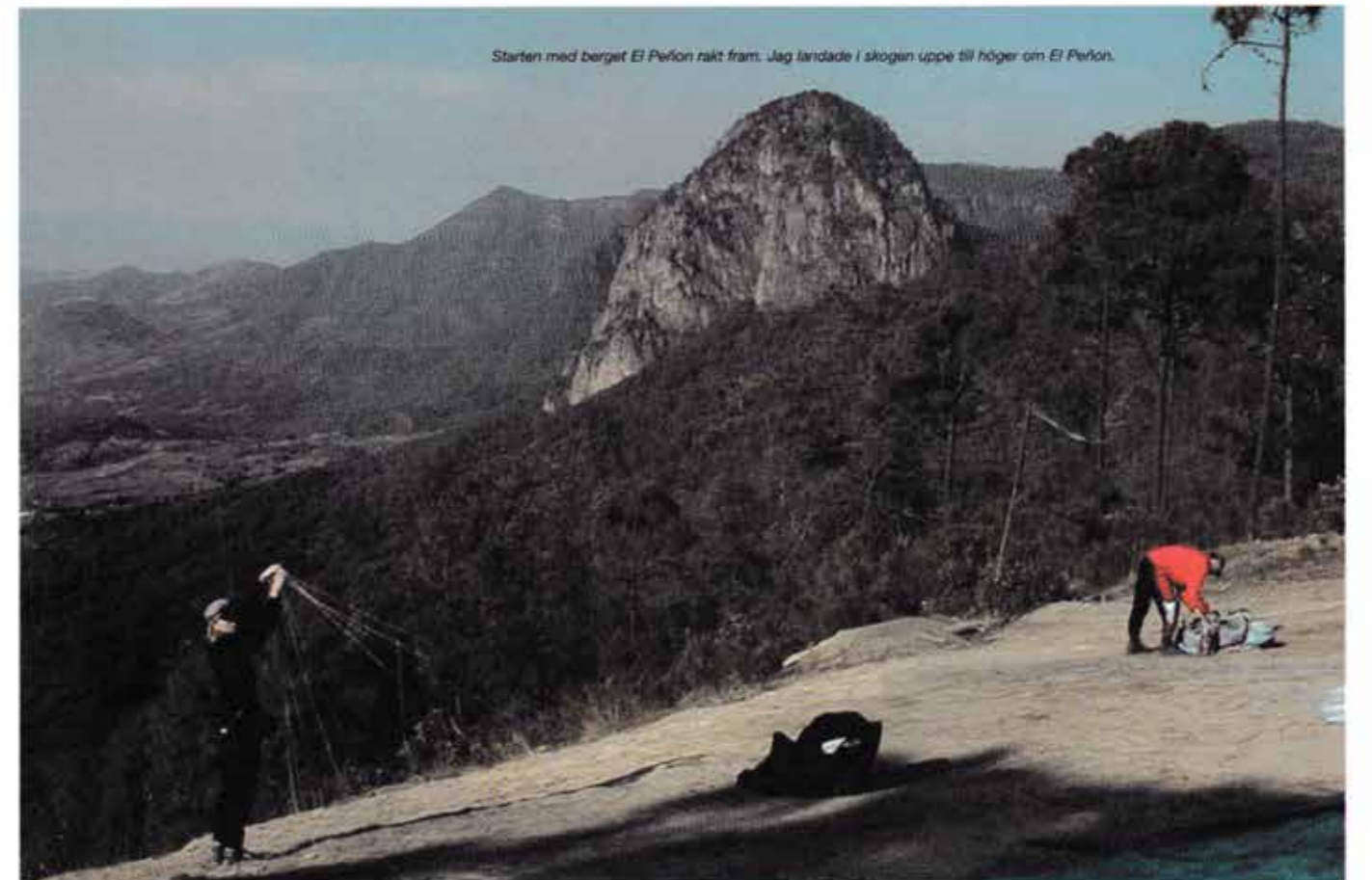
Vad kan man då lära av det här?

Hela incidenten berodde först och främst på att jag flög okoncentrerat och dåligt i den turbulenta termiken. Väl utspottad ur blåsan jag misslyckats med att fånga var jag fortsatt klantig, jag var för ivrig att ta mig tillbaka in i blåsan igen och lät inte skärmen få tillräcklig flygfart vilket skapade förutsättningen för det kraftiga inslaget och den påföljande stallen.

Att glasögonen slits loss av linorna, fastnar i dem och trasslar till dem är en märklig och osannolik händelse som det är svårt att skydda sig mot. Det är bara att konstatera att nödskärmen är oerhört bra att ha och att man inte ska tveka att kasta den.

I korthet:

- Mexiko är ett bra flygländ; pålitligt väder, utmanande flygning och goda tacos
- Flyg inte i stark termik om du inte är helt fokuserad och i form
- Kan du inte fokusera och det känns fel – landa
- Tveka inte att kasta nödskärmen, den fungerar
- Kontaktlinser kan vara en bra idé



Starten med berget El Peñon rakt fram. Jag landade i skogen uppe till höger om El Peñon.

Klasskamp

TÄVLINGSKLASSER 2002 OCH FRAMÅT

Sid: 8 Jonas Svedberg

Serieklassen som Sverige gick över till 2000, har inte slagit internationell under 2000-2001, men nationellt sett har vi aldrig tidigare haft ett såpass jämnt SM som i Piedrahita 2001. Tävlingsklassdiskussionen gäller för SM (öppen internationell tävling) och för SC (öppen nationell tävling) samt för vad vi vill skall gälla för de tävlingar som SSFFs landslag deltar i, alltså FAI Kategori-1 tävlingar såsom EM/VM/WAG).

Alternativen som jag ser är :

1. Bibehålla en enhetlig "Serial" klass (nuvarande Svensk modell).
2. Gå över till en enhetlig "Certified" klass (Engelsk modell).
3. Gå över till en enda "Open" klass (enligt PWC, FAI).
4. Gå över till två separata klasser "Open och Serial" (Norsk modell).

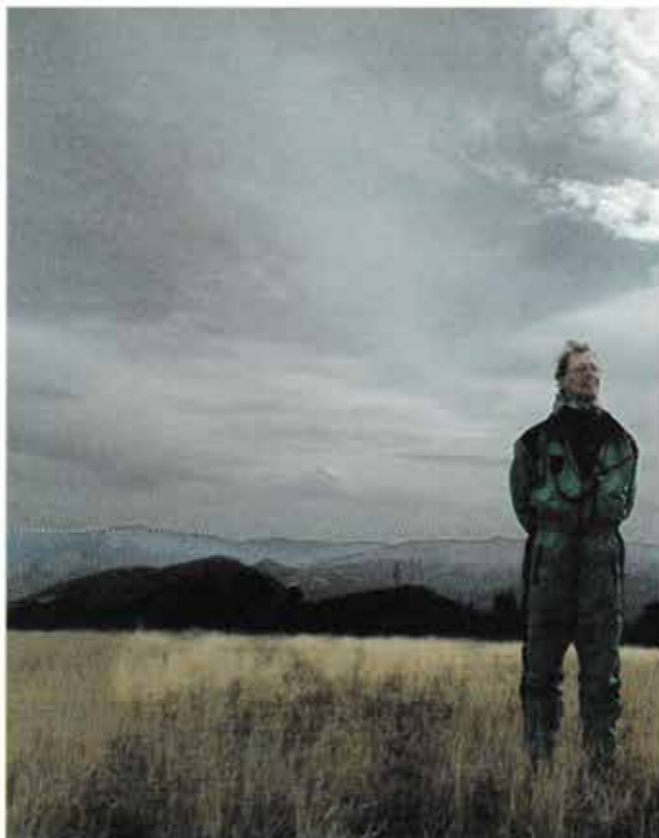
Med "Serial" menas klassad AFNOR Perf., DHV2-3, CEN-X
Med "Certified" menas klassad AFNOR Comp., DHV 3, CEN-Y

Med "Open" menas klassad enligt "Certified", alternativt kan skärmen vara en prototyp som är belastningstestad samt att piloten innehar ett intyg från tillverkaren att han kan flyga den.

Slutsatser

Om man ser Sverige som en avlägsen skärmflygar-ö utan kontakter utåt skulle "Serial"-klassen passa oss som handsken. Om man ser till den internationella utvecklingen så kan man inte bortse att det vore bra för våra landslagspiloter att ha goda chanser att vinna internationella tävlingar. Ser man bara till utvecklingen av säkerhetsmedvetandet och marknaden i Sverige vore det en fördel att fortsätta att behålla "Serial".

Personligen tycker jag att vi bör driva linjen att SSFF-piloter skall kunna tävla och vinna internationellt i EM/VM/WAG samtidigt som vi försöker bibehålla förbundets säkerhetsmedvetande. Två framkomliga metoder kan vara:



1. Jobba vidare för att FAI/CIVL skall införa en serieklass parallellt med "Open" kategori-1 tävlingarna.
2. Om alternativ 1 inte lyckas så kan SSFF införa jämställda "Open och Serial"-klasser i SM och SC, för att ge piloter som har ambitioner möjlighet att kämpa mot den internationella toppen. Mycket höga erfarenhetskrav kan då lämpligen krävas för tävlande "Open" klassen.

Helt klart finns det en uppsjö av åsikter runt detta ämne, delge dina idéer till resten av skärmflygarsverige!

	FÖRDELAR	NACKDELAR
SERIAL	<ul style="list-style-type: none">• Alla piloter kan införskaffa "Serial"-ekipage (sportslig fördel)• Liknande tävlingsprestanda gör att tävlingen till stor del avgörs av piloten och inte materialet. (jämför F1 och CART)• "Serial"-skärmarna har en någorlunda lika lägsta passiva säkerhetsnivå.• Den svenska marknaden för billiga prototyper i stort sett obefintlig.• "Serial"-ekipage har ett visst andrahandsvärde.• Piloter tvingas inte att flyga prototyper för att ha chans att vinna.	<ul style="list-style-type: none">• Internationellt har "Serial" inte fått fäste i de stora tävlingarna.• Svenska Piloter som är kvalificerade att flyga "Open", tvingas att ha två skärmar och "lära" sig flyga "Serial" inför SM/SC.• Världsrangeringen som ger Sveriges antal platser på FAI kategori-1, (EM/VM/WAG) baseras på resultat i "Open"-tävlingar• FAI/CIVL har för närvarande inga planer på att stödja serial-tanken• En "Serial"-skärm garanterar ingen säkerhet, den förbättrar bara oddsen statistiskt.• Formella kontroller av att skärmen uppfyller klassen bör göras (e.g. linjelängder, trimmers, vikt).
CERTIFIED	<ul style="list-style-type: none">• Alla piloter kan införskaffa ett ekipage. (sportslig fördel)• Prestandaskillnaden upp till PWCs/FAIs "Open" är inte ohejdat stor.• Prototyp-marknaden spås inte på.• Piloter tvingas inte att flyga prototyper.• Inga problem med personliga intyg, lintestests-intyg	<ul style="list-style-type: none">• Klassningen innehåller en stor variation säkerhetsmässigt.• Formella kontroller av att skärmen uppfyller klassen bör göras.
OPEN	<ul style="list-style-type: none">• I stort sett alla kan flyga den skärm de vill• Ligger i linje med vad PWC och FAI tillåter	<ul style="list-style-type: none">• Ingen antydan till att standardisera en lägsta säkerhetsnivå. (problem för arrangörer)• Piloter tvingas flyga skepp de helst inte skulle flyga.• Materialskillnader ges större utrymme att påverka resultatet.• "Slask"-marknaden för billiga äldre prototyper kommer tillbaka.
OPEN & SERIAL	<ul style="list-style-type: none">• Alla kan tävla med den flygskärm de önskar.• De som vill tävla mot andra vid liknande säkerhetsnivå kan göra det i "Serial"-klassen• Fler medaljer och längre prisceremonier.	<ul style="list-style-type: none">• Vem är mästaren/tävlingens egentliga vinnare ?• Hur många piloter blir det i respektive klass ?• Hur gör man med rankingberäkningar och landslagsuttagningar• Kontrollapparaten för "Serial" behövs fortfarande



STEG TILL DEN RÄTTA SKÄRMEN

Sid: 9 Annika Olsson



Efter att du genomgått grundkursen och sedan bestämt dig för att skärmflyg verkar vara en sport du vill satsa på. Då är det bara till att dra på sig storstövlar och kliva in i skärmmarknadens snårskog.

Jag har pratat med flera nyblivna piloter om vad man vill veta innan man köper sin första skärm (och även inför skärmköp nr. två). De flesta har svarat att de vill ha en skärm som "passar mig" vilket kräver en massa kunskap och erfarenhet för att lyckas med. Det vanligaste är att man har någon erfaren pilot eller instruktör som hjälper till med att hitta en passande utrustning. För att komma på rätt spår och inte gå vilse vill jag ge er följande råd:

1. Se till att skärmen har en klassning som stämmer överens med din licensgrad.
2. Se till att skärmen inte är för vass. Även om den har en

snäll klassning är det inte säkert att den lämpar sig för nybörjare.

3. Läs tillverkarens rekommendation av pilotkategori för skärmen. Det brukar vara en rättvisande rekommendation eftersom tillverkarna har ett flertal modeller för att passa de olika pilotkategorierna.

4. Ligg mitt i skärmens vikregistret.

5. Se till att provflyga skärmen i den storlek som passar dig. Eller hitta någon som flyger eller kan referera till den storlek på skärm som är aktuell för dig. Trots att märket och modellen är den samma så skiljer sig skärmens egenskaper åt beroende på vilken storlek av modellen det är.

6. Går den att vinscha/bogsera utan att den har tendens att hamna i parachuting.

7. En begagnad skärm bör vara kontrollerad av en fackman. En sådan test bör inkludera provdragnig och kontrollmätning av linor, porositetmätning av duken samt en allmän översyn.

Tänk också på att kvaliteten inte endast ligger i materialvalet utan också konstruktionen, tillverknings-sättet, möjlighet till support och reservdelar och reparationer. Som avslutning vill jag också påpeka att även om man är en driven och framåt pilot så är det inte säkert att man ska skaffa en skärm att "växa i" – alltså en lite vassare skärm – det passar oftast bättre att göra om man är en lugn och eftertänksam pilot. Lycka till!

Annika är en av dem som gick Sveriges första instruktörs-kurs 1990. Föro det flög hon vinge och arbetade på Parasail i Tyskland (delar av nuvarande Turnpoint).

räuser rutan

Sid: 9 Peter Brinkeby

Egentligen är det inte så svårt.

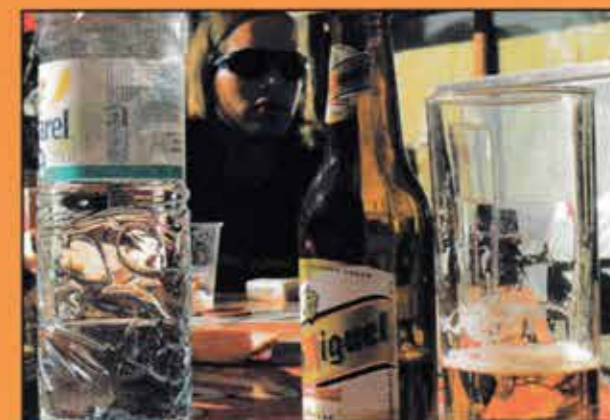
Det piper i varion – man kurvar. Enkelt eller hur? Men bevisligen finns det piloter och skärmar som kan göra det bättre än andra så därför tänkte jag dela med mig av mina tankar om termikflygningens konster och hemligheter.

Kurvtekniken en av dom viktigaste kunskaperna om man vill prestera i skärmflygning. Anta att du ska kurva 2 000 meter och du gör detta med 2m/s i medelsteg. Då tar det nästan 17 minuter. Din konkurrent gör precis samma sak, fast lite bättre med 2.5m/s i medelsteg. Denna pilot når molnbas på drygt 13 minuter. En skillnad på bara fyra minuter säger ni. Jo, fast om man upprepar det under en normal tävlingsdag där man kurvar sammanlagt ungefär 15-20 000 meter, så blir det en skillnad på 40 minuter!

Utrustningen är så klart väldigt betydande. Olika skärmar kurvar olika bra. En skärm med lågt sidoförhållande sjunker generellt mer när den svänger i jämförelse med en skärm med högt sidoförhållande. Det beror på ett par olika faktorer – luddigt förklarar man säga "lyftkraftkoefficienten under sväng" och mer precist "energibehållningen" eller något liknande. Med alltför högt sidoförhållande kan det vara svårt att centrera kärnan eftersom svänggraden är större, så dom bästa skärmarna brukar vara DHV 2-3 skärmar.

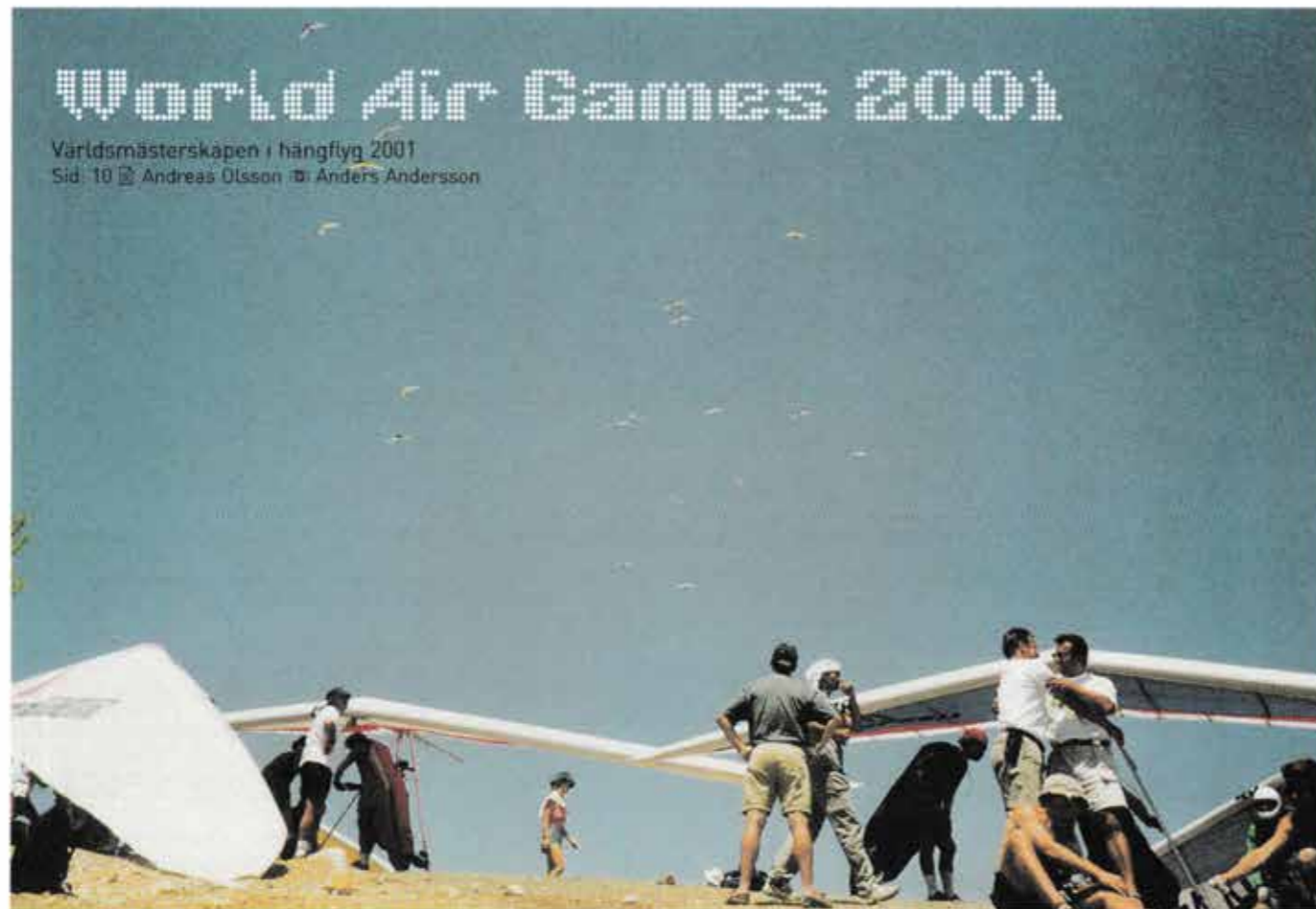
Selen har också en stor betydelse. Det gäller att hitta en sele som ger så mycket känsla som möjligt. Ungefär som en skidpåk ska ge direkt kontakt med skidan – så ska även en sele fungera. Jag vet att många sikter knäck när dom för första gången upptäcker hur mycket en skärm rör på sig. Självt flyger jag utan en bröstrem (fast med en kroppssrem så att jag inte ramlar ur) modell UP Fast 2. Detta ger utimat viktstyrning och massor av information från skärmen.

Efter lite träning kan man märka vilken av vinghalvorna som har mindre/mer tryck och fart. Denna information är jätteviktig eftersom pilotens reaktion bör vara baserad på luftens rörelse och inte pilotens önskan.



Tänk på att man kontrollerar en skärm med HELA kroppen och inte bara bromsarna. Det är viktigt att belasta rätt sida vid rätt ögonblick. Rent tekniskt är det svårt att förklara det med ord, det bästa är som vanligt övning, övning och lite träning. En bra tränings teknik kan vara att försöka flyga utan att använda bromsarna, både i termikflygning och halvturbulenta glid. Dom flesta inslagen kan man förhindra med bara kroppsrörelse och ingan broms inverkan, men det är svårt och i vissa fall omöjligt om man inte har rätt sele.

Peter Brinkeby är skärmflygsveriges meste tävlingspilot. Sedan 1995 jobbar han professionellt med skärmflygning som testpilot och utvecklare.



VM i hängflyg 2001, som också är World Air Games (WAG), hålls i den lilla byn Algonodales i sydöstra Spanien. Det är ett blandat landskap med plattland, berg, platåer, olivodlingar, konvergensområden, sjöbris och dalvind, allt i en obegriplig röra. Som extra krydda kan man lägga till blåtermik, låg molnbas och upphill-landningar. Det svenska laget möts i Algonodales fyra dagar innan VM/WAG börjar. Då har en front precis passerat med åskväder och regn – det har inte regnat i Algonodales i juni på 10 år! Bra tänker vi, ovädret kanske sveper bort den stabila luft som området är så ökänt för. Vi får också ett par fina träningsdagar innan VM:et drar igång.

De svenska piloterna:

Andreas Olsson, som i år är här för att göra bra resultat. Vinterträning i Australien och en bra vinge samt två tidigare tävlingar i området borde göra susen, allmänt tävlingskåt. Peter Isaksson är killen med det platta ansiktet och den stora talangen. Många års tävlande och mycket rutin ger bra förutsättningar i det svårflugna Algonodales. Anders Andersson har deltagit i fler stortävlingar än någon annan aktiv svensk tävlingspilot. Tyvärr har han det lite skrait med flygtimmar de senaste åren; det är helt enkelt för mycket jobb och för lite fritid. Hur ska man kunna tävla i toppklass om man inte flyger 150 timmar per år, minst. Markus Hellkvist har efter ett års comeback vant sig vid de europeiska förhållandena och börjar göra riktigt bra ifrån sig. En stabil gotilänning i ordets rätta bemärkelse. Christer Carlén (också känd som alias Carley i vissa delar av Chile) är den grönaste av svenskarna som är nere, en optimistisk personlighet. Renato är lagets suveräne chaufför. Han hanterar både svenska och spanska vilket är en ovärderlig tillgång när det är dags att beställa middag eller fråga efter vägen till någon gudsförgätnen liten spansk håla. Jussara är Anders flickvän och hela svenska lagets hejarklack. Ingemar Karlsson är nere för att friflyga lite och blir snabbt utsedd till VM-winddummy (ursäkt, wind technician ska det visst vara).

Tävlingen dag för dag

Dag 1 – Inställd: Tyvärr håller inte det fina flygvädet vi hade under träningsdagarna i sig. Det blåser nordlig vind och det är omöjligt att starta på väststarten.

Dag 2 – Inställd, nordlig vind, igen.

Dag 3 – Inställd

Äterigen blåser det och vi kommer inte av berget. Tråkig start på ett VM.

Dag 4 – Äntligen heat

Banan går ut på slätten, 68 Km. Första benet går i en motvind som är starkare på låg höjd. Första turnpointen visar sig vara mycket besvärlig och nästan alla landar i närheten av den. Andreas lyckas snika sig runt och är en av sju piloter i mål.

Dag 5 – En liten triangel

Många piloter har problem vid starten men så småningom kommer vi iväg. Banan är:

Start en liten bit från berget -> Prado del Rey -> en gammal teaterruin en bit från Ronda -> huvudlandningen (60.7 km); en typisk Algonodalesbana.

Dag 6 – Al-go-do(w)n-ales

Begreppet 'Al-go-do(w)n-ales' myntas av Thomas Suchanek. Det syftar till att området kring Algonodales är mycket svårflyget och att många av de bästa piloterna gjort bort sig och bombat ut minst någon dag. Så även nyss nämnde champion. Banan är lite av en 'Cats Cradle' som går i zick-zack fram och tillbaka runt Algonodales (80 km). Andreas klarar sig bäst av svenskarna och tar sista turnpoint men kommer inte upp i sista termikblåsan, utan landar några kilometer innan mål.

Dag 7 – The Curse of the Gaggle

Idag är första dagen som det är ordentligt stabilt och nu börjar "på riktigt" det som kommer att bli det mest utmärkande draget för tävlingen: Gaggle-flygningen. Gaggle är ett engelskt ord som syftar på att man flyger i tillsammans i flock. Normalt är det en bra taktik ty sig till en gaggle när det börjar bli svåra förhållanden. I Algonodales är det en bra taktik att aldrig lämna sin gaggle. Markus och Christer flyger bra men för laget går det katastrofalt dåligt. Andreas har för bråttom och bombar ut, vilket tar honom från de tio bästa och ned till runt 30:e plats.

Dag 8 – Inställd på grund av stabilitet

Tänk dig att solen går upp klockan sex på morgonen och sedan gassar från en klarblå himmel precis hela dagen. Man tycker den värmen borde räcka till att generera termik som fungerar, men nej; inversionslagret 200 meter över starten är 'locke förhandlingsbart' och stoppar effektivt alla vertikala lufrörelser.

Dag 9 – Inställd på grund av stabilitet

Dagen inställd redan under briefing. Ingen vind att tala om, inga stormar, ingen turbulens, bara så stabilt att all termikflygning är omöjlig.

Dag 10 – En favorit i repris, nästan

Äntligen en bana som tar oss bort från Algonodales närområde. Den går via Estepa till ett UL fält på en högplatå. Peter kommer nästan i mål och vi kan se honom landa bakom en trädröd bara några hundra meter bort.

Dag 11 – En bra dag

Äntligen, äntligen blir det en dag med moln och bra flygning. Hela fyra svenska piloter kommer i mål (80 km).

Dag 12 – Inställd

Dag 13 – Stabilt igen

Vi kommer upp bra vid startberget och vi börjar med att raca. Men när vi kommer fram till 2:a turnpointen som ligger en liten bit ut på slätten ligger inversionen 600 meter över backen och många piloter landar runt 2:a turnpointen.

När Ingemar gör sig klar att starta kommer ingen mindre än Thomas Suchanek fram och påpekar att han på grund av säkerhetsskäl nog inte bör flyga med en så skrynklig framkant. Ingemar, som ändå flugit varje dag hittills, packar snopet ihop vingen.

Resultat dag för dag			
Dag	Plats	Poäng	Pilot
Dag 4	1	627	Sergey Drobyshv (UKR)
	7	565	Andreas Olsson
	22	428	Markus Hellkvist
	34	390	Anders Andersson
	87	231	Peter Isaksson
	107	191	Christer Carlén
Dag 5	1	578	Manfred Ruhmer (AUT)
	28	408	Andreas Olsson
	61	266	Anders Andersson
	66	265	Peter Isaksson
	78	230	Markus Hellkvist
	90	192	Christer Carlén
Dag 6	1	700	Manfred Ruhmer (AUT)
	20	520	Andreas Olsson
	59	346	Peter Isaksson
	65	336	Anders Andersson
	72	266	Markus Hellkvist
	86	208	Christer Carlén
Dag 7	1	853	Nene Rotor (BRA)
	78	374	Markus Hellkvist
	82	352	Christer Carlén
	83	347	Anders Andersson
	92	304	Peter Isaksson
	101	247	Andreas Olsson
Dag 10	1	909	Luiz Neymayer(BRA)
	19	783	Andreas Olsson
	22	644	Peter Isaksson
	66	344	Christer Carlén
	110	162	Markus Hellkvist
	111	158	Anders Andersson
Dag 11	1	725	Paris Williams (USA)
	32	527	Andreas Olsson
	45	496	Peter Isaksson
	62	402	Anders Andersson
	98	228	Markus Hellkvist
	107	182	Christer Carlén
Dag 13	1	700	Attila Bertok (HUN)
	57	429	Anders Andersson
	80	357	Peter Isaksson
	84	346	Andreas Olsson
	84	346	Markus Hellkvist
	96	297	Christer Carlén



Det Svenska Hängflyglaget: Anders Andersson, Andreas Olsson, Peter Isaksson, Markus Hellkvist, Christer Carlén

Ett magert VM

Helt klart är att vädret inte var på piloternas sida under tävlingen. Totalt blir det sju tävlingsdagar (varav en riktigt bra och resten sisådär) av 13 möjliga och det är faktiskt väl dåligt. Även för ett tveksamt ställe som Algonodales. CIVL har innan tävlingen fått mycket kritik för valet av plats för VM, och i efterhand är det bara att konstatera att kritikerna fått rätt.

Totalt sett flyger svenska laget bra och 3 svenska piloter placerar sig på den övre hälften av resultatlistan. Andreas kunde ha flugit bättre – man får inte ha två dåliga dagar på en sjudagars-tävling, men en 29 plats på VM (32:a på WAG) är ändå godkänt.

OBS: De resultat som presenteras är resultaten för VM. Resultaten för WAG är snarlika, men det kan skilja någon placering.

TOTALT RESULTAT – INDIVIDUELLT

Plats	Poäng	Pilot
1	5190	Manfred Ruhmer (AUT)
2	4929	Geroif Heinrich (AUT)
3	4771	Robert Reisinger (AUT)
29	3392	Andreas Olsson
52	2642	Peter Isaksson
67	2326	Anders Andersson
83	2033	Markus Hellkvist
96	1748	Christer Carlén

TOTALT RESULTAT – LAG

Plats	Poäng	Lag
1	15183	Österrike
2	13381	Brasilien
3	12678	Frankrike
13	8917	Sverige
16	7769	Norge



Foto: www.zutphen.be/indf.com



Håkan Sundin

kan fira silverbröllop med luften

Sid: 12 Joakim Lax

Håkan Sundin började flyga 1976 och har 1800 timmar totalt i luften. Han har flugit på åtskilliga ställen på vår jord och vunnit det mesta han har ställt upp i. Nu satsar han på roliga flygningar med andra piloter.

Vad betyder hängflygningen för dig?

Jag hinner inte tänka så mycket på naturupplevelsen. Oftast är det fullt upp med att planera nästa steg i flygningen, vilket moln ser bra ut, finns det rybildning, vilket område jag bör undvika och så vidare. Men visst etsar sig bilder fast. Först och främst måste det vara kul att flyga, annars tror jag inte att man vinner tävlingar. Men visst har viljan att vinna funnits där. Den tillsammans med viljan att bli bättre att flyga har varit de största drivkrafterna genom åren. På den "gamla goda tiden" när det flögs som mest i Åre och med marginella termikförhållanden var det oftast tävling (även om det inte alltid var uttalat) att inte landa först. Detta gav bra träning att hänga kvar, även när det var lite besvärligt.

Har du någon gång haft en sån där riktig upplevelse?

Det finns flera sådana minnen, men jag kan nämna två. Den första upplevelsen fick jag under en out&return från Tälje (Ånge) en vårdag för länge sedan, med en molnbas på ca 2900m och kallt som fan. Det bildades iskristaller under molnen. Det glittrade vackert omkring en, men ack en så kall flygning det blev. Till saken hör att jag inte var klädd för den kylan, men det är ju klart att man just då får såna flygningar. Murphys lag, ni vet. Den andra upplevelsen var att flyga med en Australiensisk wedgetail (en ganska så biffig örn). Jag upptäckte den där biffiga örnen under höger vingpets efter att ha haft blicken riktad åt annat håll. Den gången stod nackhåret på högkant. Jag lovar. Jag bara väntade på att det skulle smälla i seglet. Men som tur var så ansåg den väl att jag inte var inne i dennes "CTR". Undrar om det inte var denna dag som Björn Kroglund blev attackerad och fick en reva i nosen på sin vinge?

Vart är du sugen på att åka härnäst och flyga?

Vart som helst! Är det inte syndigt? Kanske man skulle kunna åka och hanga på Getberget i kväll.

Viiken vinge har du trivts bäst med?

Lite svårt att välja, men av mina 24 vingar som jag ägt får det nog bli Airwaves MylarKiss som jag hade mellan 1990 och 1992. Den hade mycket bra prestanda för sin tid och den var tacksam att trimma. Fast visst var den instabil i girled (yaw), men det kunde man även utnyttja till sin fördel. Det var också under denna period som jag utvecklades mest.

Viiken högpstandavinge kan du rekommendera en nybörjare som just skall köpa en? Har inte flugit så många nyare vingar, men Seedwings vingarna, 610:an och Merlin, som jag flög innan Moysen tycker jag passar rätt bra, mycket på grund av att de är yaw stabila.

Viiken högpstanda kan du inte rekommendera till en nybörjare som just skall köpa en?

Alla som är yaw instabila. Särskilt om den ska flygbogseras. Häng gärna kvar ett år längre vid din gamla h-g istället för att byta för tidigt. Fråga instruktörer och erfarna piloter vad de tycker skulle kunna passa. Kolla också att din tilltänkta h-g har rätt storlek.

Vem är den bästa hängflygare du har sett i luften?

Det beror på under vilket tidsspektrum man ser det. Här i Sverige var Gunnar Åstrand outstanding när jag började, så man ville ju bli lika bra som honom och helst bättre. Sen på senare år kom en annan skånepig: Mats Karlsson. Idag har vi Andreas Olsson som flyger selen av oss andra!

Samma sak internationellt. Från 1985 och under lång tid framåt var John Pendry helt suverän genom att vinna det mesta som gick att vinna. Senare kom "The Mighty Mouse", Thomas Suchanek, att dominera och idag gör Manfred Ruhmer detsamma.

Hur många hängflygare finns det i Sverige om 10år?

Jag hoppas och tror att fler kommer att upptäcka detta underbara flygsätt. Men undrar samtidigt om det kommer att finnas tillräckligt många hängivna elever som verkligen vill lära sig. Det krävs engagemang och en stor portion vilja för att få sina "vingar". Det är synd att antalet piloter har minskat så mycket när det finns så fina vingar idag, jämfört med för 10-15 år sedan. Plus att det i dag är så lätt att bli luftburen och att få termikanslutning genom flygbogseringen.



FAKTARUTA HÅKAN

Namn: Håkan Sundin
Född år: 1952
Bor i: Sundsvall
Familj: Singel
Yrke: Byggsnickare
Fritidsintressen: Flyg, resor, skoter, skidåkning, datorer, musik, umgås över en öl eller tre.
Senast sedda film: Pearl Harbor
Senast lästa bok: Win 98 på 3 veckor "ler"
Favoritmusik: Pink Floyd, AeroSmith, Eagles, Journey, Neil Young, Red Hot Chili Peppers, Yes.
Dricker: Det mesta går nog ned "ler igen"
Röker: Näll
Vinge: Just nu en Moyes CSX5
Sele: Skyline
Varlo: Flytec
GPS: Garmin
Klubb: Sundsvalls Hänggäng
Brutit hur många bygelben: Ingen aning
Antal SM-titlar: 5 SM
Andra meriter: nordisk mästare tre gånger
Flygtimmar per år : Har bara flugit så pass att jag har behållit licensen de senaste åren

Längsta flygningen i kilometer: 3 st 180 km
Bästa flygstället på jorden: USA's plattland verkar intressant. Jag skulle gärna flytta till USA eller Australien för flygmöjligheterna.
Flyger helst i Sverige: Gärna från Täljefältet (Ånge) om det gäller öppna distanser. Vad som krävs för det är en relativt hög molnbas eftersom flygningen sker över stora områden med enbart skog och hyggen (och en och annan björn). Annars är Köping ett kanonställe, speciellt för att flyga banor.
Bästa höjdvinst: Måste väl ha varit i Owens Valley. Ingen aning hur stor höjdvinsten blev, men vi var och nosade på 6 000 m lite till mans. Mats Karlsson var i alla fall upp på den höjden.
Längsta tid i luften: Två stycken åttatimmars pass. Ett i Åre under en ÅreCup tävling. De flesta ramlade ned när det slog om från termik till våg. N-Å Henden och jag blev de enda kvar i luften. Sedan var det bara och åka fram och tillbaks mellan kyrkan i Duved och kabinbanans dalstation, som var brytpunkter. Den andra 8-timmarsflygningen gjordes i Fiesch under VM -89, där jag till slut landade uppe i ett pass som jag inte lyckades ta mig över.

SÄLL UT LANDNINGSTÄLLEN

Tibbe om selar och ryggskyd

Sid: 13 Tibor Berki

Samma sak internationellt. Från 1985 och under lång tid framåt var John Pendry helt suverän genom att vinna det mesta som gick att vinna. Senare kom "The Mighty Mouse", Thomas Suchanek, att dominera och idag gör Manfred Ruhmer detsamma.

Hur många hängflygare finns det i Sverige om 10år?

Jag hoppas och tror att fler kommer att upptäcka detta underbara flygsätt. Men undrar samtidigt om det kommer att finnas tillräckligt många hängivna elever som verkligen vill lära sig. Det krävs engagemang och en stor portion vilja för att få sina "vingar". Det är synd att antalet piloter har minskat så mycket när det finns så fina vingar idag, jämfört med för 10-15 år sedan. Plus att det i dag är så lätt att bli luftburen och att få termikanslutning genom flygbogseringen.



Prova det här:

Sätt dig på ett bord och dingla med benen. Hoppa ner från bordet men ta inte emot dig med fötterna och benen, utan hoppa rätt ner på lilla ändalykten. Låter smärtsamt va? Ändå är det just det här du skärmflygare gör vid en förmodad hård isättning.

Orsakerna bakom en hård landning är många, men jag kan sätta en slant på att du sitter alldeles för bekvämt och tycker att du har lite svårt att komma upp ur selen till stående ställning i tid. Du kanske också trycks in i selen direkt efter start, så du inte kan ta de där sista viktiga stegen som instruktören alltid tjatade om? Du kanske har airbag och blivit lat?

Hur välja sele

När man väljer storlek på sele gäller det att se till att man sitter lagom bekvämt. Sittplattan ska inte ta i vaderna när du går med selen, då är selen för stor eller axelremmarna för långt inställda. Tanken är att du ska komma i selen utan för mycket besvär. Gör du inte det – prova en annan storlek. Olika storlekar är ibland oproportionerliga hos olika tillverkare, så prova själv. Tänk på att skillnaden på din kroppsvolym är stor mellan vinter och sommar (kläder). Placeringen av nödskärm beror lite på individuellt tycke och vad selen ska användas till. Det viktiga är att bandet mellan handtaget och nödspaketet är så kort som möjligt. Om det är över 30 centimeter blir det svårt att kasta snabbt. Vid sitt val av sele kan man också skänka en tanke på hur trist det är att packa ner stora grejer i en trång ryggsäck. För mycket irritation kanske gör att du slutar med sporten.

Position i selen

Vår kära sele är gjord för att vara bekväm under flera timmars flyg. Ändå flyger ganska få av oss så länge. Sittplattan är lång och har ibland dessutom en fritt ställbar förlängningsplatta. Lite för bekvämt... Du kanske sitter mycket bakåtlutad för att du tycker du ser cool ut. Det gör det bara svårare för dig att komma ur selen och skaderisken på rygg och aschul ökar. Du ska kunna komma ur selen genom att bara sträcka på benen. Justera benremmarna och lutningen så detta funkar! Jag har sett folk dra upp sig till stående i bärremmarna 5-10 meter över marken vid start och landning. Vad händer om de drar i A-remmarna av misstag?

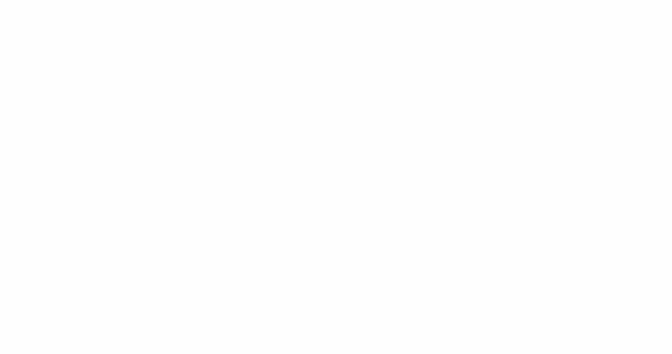
Olika typer av selar

Motorsele – ibland utan protektor, med hård platta och/eller tunnare skum. En motorsele medför så upprätt position för piloten att man utelämnar protektorn eller satsar på penetrationskydd. Sittplattan är kortare och piloten har benen närmast marken. Man hävdar att buren runt propellern skyddar. Dessutom flyger motorpiloter oftast ändå i lugnare luft än utan motor. Det viktiga här är att man uppnår en acceptabel sittposition utan hjälp av händerna.

Samma sak internationellt. Från 1985 och under lång tid framåt var John Pendry helt suverän genom att vinna det mesta som gick att vinna. Senare kom "The Mighty Mouse", Thomas Suchanek, att dominera och idag gör Manfred Ruhmer detsamma.

Hur många hängflygare finns det i Sverige om 10år?

Jag hoppas och tror att fler kommer att upptäcka detta underbara flygsätt. Men undrar samtidigt om det kommer att finnas tillräckligt många hängivna elever som verkligen vill lära sig. Det krävs engagemang och en stor portion vilja för att få sina "vingar". Det är synd att antalet piloter har minskat så mycket när det finns så fina vingar idag, jämfört med för 10-15 år sedan. Plus att det i dag är så lätt att bli luftburen och att få termikanslutning genom flygbogseringen.



Liggsele – Mest för tävlingspiloter – varierande grader av skydd. Lågt luftmotstånd. Bensträckarpinne att trampa i efter start, så man kan sätta sig till rätta utan att ta hjälp av händerna. Nackdelarna är uppenbara: Man kommer inte upp i sittande/stående ställning snabbt om nåt skulle hända. Å andra sidan komprimeras inte kotpelaren om man ligger på rygg och slår i, skulle jag tro. Svårt med statistik där.

Vad flygs det med för protektorer?

Platta – Jag hoppas att alla bytt ut sin gamla hårda glasfiber eller keviarplatta för vanlig skärmflygning. De skyddar i och för sig mot stenar, men bidrar i vissa fall till en ryggskada då de inte låter kotpelaren att svikta. Man får en slags brottanvisning i stället. De går inte igenom någon testinstans längre, vad jag vet.

Mjuk skumprotektor – Förmodligen den vanligaste formen av protektor på marknaden. I kombination med ett "skai", ett penetrationskydd på utsidan av plast eller glasfiber, är det ingen dum idé. Nackdelen är packvolymen.

Hårt skum (typ cykelhjälm) – En sorglig historia, som i och för sig klarade DHVs strikta 20g-tester -97. Den är hopplös att packa och måste bytas ut efter en hård isättning, vilket låter som en affärsidé. De flesta tillverkare verkar dock ha lämnat den idén.

Airbag - Ska man satsa på med eller utan airbag? Definitivt med airbag, tycker jag. Villkoret är att du aldrig får bli lat i start och landning för att du vet att du har ett bra skydd. Vid "sneträff" är dessutom ditt akydd inte så särskilt bra längre. Det finns tyvärr inga tester på sådant. Somliga (som inte har airbagselar att sälja kanske) hävdar att airbagselarna skulle vara farliga av just den anledningen. Det är ungetår som att hävda att det är farligt med säkra skärmar, för då flyger piloten i stökigare luft... ungefär, typ, fattaru? Jag har i alla fall ofta sett airbagen rädda folk, men aldrig sett den göra skada. Att vissa modeller av selar med airbag har en fördel aerodynamiskt jämfört med utan airbag är dessutom ett plus. Kombinera med sidoprotektorer, tunnare skumprotektor och penetrationskydd för max säkerhet. Att inte välja airbagselar för att man flyger nära vatten är i mina ögon inget argument. Landa i vatten med vilken sele som helst på marknaden utan airbag och du blir vänd med ansiktet nedåt direkt! Tänk istället och använd flytväst som blåser upp sig i kontakt med vatten. (Går att sno på SAS som återbäring för dina dyra biljetter. Planen kan ändå inte vattenlanda!)

Tibbes riktiga namn är Tibor Berki. Bland skärmflygare är han mest känd för några fantastiska såsonger i Världscupen, ständigt närvarande med sitt stora burriga hår (som numer är borklippet). För andra kanske han känns igen från TV-sporten när han missade landningen på SM i Vågå -93.

TOPLESS

Topless på gott och ont

Sid: 14 Anders Andersson

De flesta tänker på bad och vackra kvinnor när ordet topless nämns. I alla fall de som inte är hängflygare. Men topless är benämningen på vingar utan överrigg och namnet kommer från den först serieproducerade vingen utan topprigg – La Mouette Topless.

Den stora fördelen med toplessvingar är mindre luftmotstånd; bästa glidtalet ökar med 0,5 till 1 enhet. Luftmotståndet minskar ännu mer vid högre hastigheter. Topless plus en del andra åtgärder de senaste åren har gjort att medelhastigheterna höjts och flygsträckorna har blivit mycket längre. Som ett exempel har vi det senaste världsrekordet på 700km som inte hade varit möjligt med de "gamla" vingarna.

Barnsjukdomarna botade

Den enda nackdelen jag kan se med topless är att vingen blir tyngre och dyrare. Flygegenskaper ändras inte av att överriggen försvinner. Jag får ibland höra att landningsegenskaperna blir sämre, handlingen styvare, vingarna blir farligare och så vidare.

Visst, det fanns problem hos vissa fabriker av första generationens "topless", men problemen berodde på att man släppte ut produkter som inte var färdigt utprovade. Nu har den tredje generationens topless kommit och dessa är nästan samtliga mycket säkra med trevliga flygegenskaper och med små skillnader mellan de olika fabrikerna.

Kolfiber ger starka vingar

Toplessvingar har i nästan samtliga fall en självbärande korsbom tillverkad i epoxi amerad med kolfiber. Kolfiber är ett mycket starkt material med lång livslängd. Man har testat segelflygvingar genom att böja dem upp och ner i 5000 timmar utan att någon försvagning har konstaterats.

Livslängden för kolfiber är minst lika lång som för aluminium. Den som inte har förtroende för materialet skall nog inte flyga med något av de civila passagerarplanen.

Topless i jämförelse

Men hur stor är då skillnaden på en topless och en "vanlig" vinge när det gäller prestanda. Om vi säger att motståndet fördelas enligt nedan. Ej nämnda motstånd, såsom inducerat motstånd, formmotstånd från vingen med flera, uppskattas ge upp till 50% av det totala motståndet. Listan motsvarar alltså hälften av alla motstånd.

		Front area	Mall Alfa	Fiktivt Värde	Procent av totalmotstånd
Pilot kropp		120	0,4	48	20,31402091
Armar		100	0,4	40	16,92835076
Sele		12,5	0,5	6,25	2,645054806
Hangstropp		3	0,4	1,2	0,507850523
Bygelben	Finsterwalder	90	0,3	27	11,42663676
Speedbar	Rund	45	0,8	36	15,23551568
Sido vire	3mm	15	0,8	12	5,078505227
Fram vire	3mm	15	0,8	12	5,078505227
Bakvire	3mm	15	0,8	12	5,078505227
Kingpost	Finsterwalder	28	0,3	8,4	3,554953659
Topvire		25	0,8	20	8,464175378
Reflexbrida		12	0,8	9,6	4,062804181
Instrument		4,8	0,8	3,84	1,625121673
				236,29	
Lifytkraft	1300	Motstånd tot		118,181	
Glidtal	11	Ovan valda		59,09	Faktor = 59,09 / 236,29

En vinge med denna konfiguration har ett glidtal kring 11.

Lift dividerat med drag = glidtal. Om vi säger att lyftkraften är 1300 N (dvs startvikt 130 kg) ger detta ett total drag på 118,181. Totaldraget / 2 motsvarar motståndet enligt tabellen dvs om man multiplicerar all värden det sammanräknade värdet 236,29 med 0,25 så får man det absoluta värdet på motståndet = 59 N.

Om vi sedan tar bort kingposten och alla vajrar som tillhör den, kommer tabellen att se ut som nedan

Standard	Topless	Front area	Alfa	Värde	Procent av total motstånd
Pilot kropp		120	0,4	48	20,31402091
Armar		100	0,4	40	16,92835076
Sele		12,5	0,5	6,25	2,645054806
Hangstropp		3	0,4	1,2	0,507850523
Bygelben	Finsterwalder	90	0,3	27	11,42663676
Speedbar	Rund	45	0,8	36	15,23551568
Sido vire	3mm	15	0,8	12	5,078505227
Fram vire	3mm	15	0,8	12	5,078505227
Bakvire	3mm	15	0,8	12	5,078505227
Instrument		4,8	0,8	3,84	1,625121673
				198,29	

Om man tar bort toppriggen minskar motståndet till 198,29 x 0,25 = 32,32. Det totala motståndet blir då 59 + 32,32 = 91,32 det ger ett nytt glidtal på 11,93, d.v.s. så gott som en hel enhet.

Detta motsvarar gariska väl vad uppmätningar har visat.

Vi kan då fortsätta och kontrollera vad som sker om vi bygger vingen till en racering. Bygelbenen byts till 21mm tjocka Wills Wing ben, speedbaren byts till en profilerad plus att alla vajrar byts till 2mm vajer.

Tävlings	Topless	Front area	Mall Alfa	Värde	Procent av total motstånd
Pilot kropp		120	0,4	48	20,31402091
Armar		100	0,4	40	16,92835076
Sele		12,5	0,5	6,25	2,645054806
Hangstropp		3	0,4	1,2	0,507850523
Bygelben	Wills Wing	70	0,1	27	2,962461
Speedbar	Freeman	24,5	0,2	36	2,044098
Sido vire	2mm	10	0,8	12	3,38567
Fram vire	2mm	10	0,8	12	3,38567
Bakvire	2mm	10	0,8	12	3,38567
Instrument		4,8	0,8	3,84	1,625121673
				199,25	

Med uträkning enligt mallen ovan blir då glidtalet 1:14.

Man kan alltså säga att topless ger cirka 1 enhet bättre glidtal, sedan kan man genom att byta bygel och vajrar öka glidtalet med cirka 2 enheter till. Toppiloterna tar sedan till ytterligare några knep med trånga selar och modifieringar av vingen som höjer glidtalet med cirka en enhet till.

Inte nödvändigtvis topless

Finns det då någon anledning för söndagspiloten att köpa en toplessvinge? Jag tycker att det helt beror på vad piloten vill med sin flygning. Ännu går det att vinna SM med en "vanlig" vinge. Begagnade nyare högreprestandavingar är mycket billiga. För de flesta piloter är det nog smartare att lägga pengarna på flygning än att investera i en helt ny vinge.

Anders är en av Sveriges mest rutinerade tävlingspiloter och har under sina 20 år i luften inte bara tävlat för hängflyglagslaget, utan också för skärmflyglagslaget och i Paragliding World Cup säsongen -97.

Källa alfa-värden:
Rör och bygelben, Wills Wings prov i vindtunnel.
Ronnie Freman uppmätningar.



Utbildnings- och säkerhetskommittén utvärderar
Sid: 15 Katarina Åkerman Fulford & Tove Andersson

Nu när sommaren närmar sig sitt slut är det dags att summera årets olyckor. Vi kan med glädje konstatera att antalet olyckor som rapporterats är färre än förra året. Det kan inte uteslutas att skillnaden beror på att vi flugit mindre och/eller att det fortfarande finns många rapporterade olyckor, men vi hoppas på att detta speglar en positiv utveckling.

Sommarens fina väder verkar ha lockat piloter till våra kusthang (även mig), vilket vi kan se i olycksstatistiken.

I sommar när jag hangade i Millau i Frankrike hade jag en nybörjare på utsidan om mig. Att han var nybörjare såg jag med hjälp av det röda band alla nybörjare har på kontinenten. Piloten höll hela tiden samma fart som jag och trängde in mig mot hanget mer och mer och hindrade mig från att svänga. Flera gånger försökte jag få honom uppmärksam på var jag befann mig, men han var väldigt upptagen med att titta på sin skärm och hålla sig i det marginella lyftområdet.

Många känner säkert igen den lite otäcka känsla man får när många skärmar tävlar om ett litet utrymme på ett hang. I dessa situationer är det viktigt att man kan väjningsreglerna. Piloten visste troligen att man inte får flyga förbi någon på hang. Han vågade heller inte flyga långsammare så att jag kunde komma före honom. Detta skapade en sorts dödläge där vi bara flög längre och längre bort. Minskade jag farten gjorde han det också. Jag fick honom till slut uppmärksam på att jag ville svänga och han gav mig mer utrymme.

Vad kan man lära sig av denna händelse som säkert många av er känner igen? Jo, för det första var det bra (tycker jag) att han hade det röda bandet, vilket gjorde att jag såg att han var oerfaren pilot och tog mer hänsyn till honom (något som säkert skulle underlätta för hängflygarna som oror sig för oerfarna skärmflygare). För det andra, väjningsregler i all ära, men det är också viktigt att ha översikt över andra skärmar på hanget och försöka tänka sig in i hur de andra piloterna kommer att manövrera, samt hålla avstånd.

Av de olycksrapporter som har kommit in i sommar har flera handlat om att inte läsa av piloterna runt omkring sig och att man inte gett varandra tillräckligt utrymme. Med andra ord "ha sunt förnuft och visa hänsyn" så kan fler beundra de vackra vyerna på ett hang!

Att det har varit många hangolyckor i sommar har säkert bidragit till att handledsfrakturer har varit överrepresenterade bland skadorna. Stark vind, som ger hög fart, i kombination med "dragning" och förlorat fotfäste, kan lätt leda till en reaktion där handen sätts ut för att dämpa fallet. Handleden är rätt ömtålig och det är inte ovanligt att man inom andra snabba sporter som till exempel snowboard och inlines använder handledsskydd. Handledsskydd minskar troligen handledsskador och handskador, men uppgifter finns om att det istället orsakar armfrakturer. Att träna fallskärmslandning, använda handskar och vara medveten om att hangflygning inte är så säkert som många verkar tro, kanske kan förbättra statistiken. Man ska komma ihåg att hangflygning ofta sker nära marken i stark vind, med hög hastighet som resultat och det är MARKEN SOM GÖR ONT!

Ryggsckador å andra sidan (vilket det var mycket av förra året) har minskat i år och av de olycksrapporter som vi läst har samtliga haft minst 10 cm dämpande ryggskydd och i många fall kombinerat med "airbag". Glädjande tycker vi i USK!

En vinscholycka vill vi dock uppmärksamma. Förlopp: Piloten startar kontrollerat och dras upp till cirka 15 meter. Draget avtar då plötsligt, vilket senare förklarades med att linhäftaren kört över linan på väg tillbaka till vinschen. Piloten dämpade dock dykningen och landade kontrollerat. Här skulle allt kunnat slutat lyckligt om inte bogseroperatören plötsligt ökat draget igen och fortsatt bogsera utan att startledaren gett något som helst kommando om detta. Piloten blev överraskad och eftersom linan hade fastnat runt pilotens ben drogs linan runt benet med en allvarlig knäskada som följd.

Med tanke på det arbete som styrelsen lagt ner på nya bogseroperatörs- och startledarutbildningsplaner är det viktigt att poängtera startledarens roll vid bogsering och att bogseroperatören ALLTID ska avvakta kommando innan drag.

Vi har under sommaren fått förfrågningar kring hur ni ute i klubbarna ska kunna

utbildas till det nya systemet. En del skolor kommer att utbilda bogseroperatörsutbildare till klubbarna redan nu i höst. En lämplig kandidat till en bogseroperatörsutbildare är en duktig bogseroperatör med pedagogisk lämplighet, och han rekommenderas av klubben. Han kan sedan utbilda bogseroperatörer i klubbarna. Startledarutbildningen ingår numera i pilot 2 utbildningen. Utbildningsplaner finns på webben. Ni som redan är pilot 2 ska läsa in er på utbildningsplanen. Kanske kan er klubb anordna en kväll där ni diskuterar hur ni ska agera vid vinschverksamhet. Jag vet att flera klubbar redan har gjort det och många klubbar har haft en alldeles ypperlig vinschverksamhet i sommar.

Utbildning av bogseroperatörsutbildare

SSFF anordnar i höst utbildning för bogseroperatörsutbildare.

Vem kan söka?

Du är erfaren bogseroperatör på vinsch, bil eller båda bogserteknikerna, samt har pedagogisk lämplighet.

Varför söker man?

Du kan med utbildningen föra kunskaperna vidare inom klubben och utbilda bogseroperatörer.

Vad ingår i kursen?

En helg (beroende på väder) som inkluderar praktik (där du praktiserar att lära ut att bogsera) samt teoretisk genomgång (där ni går igenom utbildningsplanen och diskuterar olika scenarier mm kring bogsering).

Kostnad?

2000kr/deltagare som betalas (förslagsvis av klubben) via SSFF till skolan.

Hur anmäler man sig?

Man anmäler sig hos Linda på SSFF kansliet tel 0515-371 55 och berättar vilken skola man vill gå hos och vilken bogserteknik du normalt använder.

Vilka erbjuder utbildningen?

Stockholms Skärmflygskola 6-7/10 och 13-14/10 (minimum 4 deltagare)
Daniel Mattsson, Flysport Orsa, enligt överenskommelse. Jonny Carlén, Falköping, enligt överenskommelse. Skärmflygskolan, enligt överenskommelse.



Tove A försöker få "kontakt" med tibbe

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.
Kolfiber-
propeller
och 10 l.
tank.
Wingman
sele med
vikt-
styrning.

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

FREE FLY FOUNDATION

En nybildad organisation för friflygare

Sid: 16 @ Anna - Châlet Chavenette

Skärmflygsporten har utvecklats mycket sen slutet av åttiotalet. Med sportens framfart har också ett behov av nya instanser för att ta tillvara flygning av lite annan karaktär än den som man kanske först förknippar med skärmflygning vuxit fram.

De olika flygförbunden har kommit att syssla mer med regelverk och stadgar och har kanske kommit att bli lite för enkelriktade allt eftersom sporten har vuxit. I Frankrike finns det cirka 50 000 utövare av skärmflygning och det är också här en ny organisation håller på att bildas. Den franska testpiloten David Eyraud har tillsammans med ett par andra franska piloter startat Free Fly Foundation. Organisationens huvudsakliga syfte är att skapa ett forum där man som pilot kan uttrycka sina funderingar och kanske skapa nya förutsättningar för sportens utveckling.

En av frågorna som är aktuella är den om piloter som flyger lite mer aktivt i den bemärkelsen att de gör manövrar i luften som oftast är förknippade med säkerhetskurser. I dag finns det inom skärmflygning ingen officiell form som heter konstflygning eller akrobatikflygning. Det är till och med så att det är förbjudet att utöva sådan flygning utan särskild dispens. Dock är det fler och fler piloter som mer regelbundet utövar manövrar som spinn, asymmetrisk spinn, fullstall, wing overs eller liknande. Man menar att en så pass stor del av piloterna utövar någon slags konstflygning på mer eller mindre hög nivå, så att man behöver ta in detta som en del av friflygning.

Det finns ett antal tävlingar i akrobatikflygning, som är en spektakulär och publikvänlig form av flygning, och Free Fly Foundation menar att man behöver involvera skärmtillverkarna och tävlingsarrangörerna för att göra den här formen av tävlingar så säkra som möjligt. Idag finns det inga skärmar som är klassade för annat än "normal" påfrestning.

Free Fly Foundation är en ideell förening och man uppmanar alla som vill, att bidra med sin åsikt eller frågeställning. Allt med syfte att skapa en bredare bas för friflygning. Man hoppas kunna vara en plattform för piloter att samlas på och att på gemensam grund kunna uppvakta eventuella förbund eller liknande. I huvudsak kommer man att använda sig av internet som kommunikationsform.

Den som vill bli medlem eller är intresserad av att veta mer kan skriva till Free Fly Foundation på adress:
ZA de Perroix
74290 Talloires
France
eller hör av er till davideyraud@wanadoo.fr email: www.freeflyfoundation.com

PELLE FJELLSTRÖM HAR LÄMNAT OSS

Sid: 16 @ Gunnar Remer



Hängflygaren Pelle Fjellström har lämnat oss. Han var vid sin bortgång 78 år ung och hade bara några dagar kvar till att fylla sitt 79:onde. Han började sin hängflygarkarriär vid 64 års ålder 1984 och blev fort uppmärksam av både press och TV. Han var okonventionell och talade sig gärna varm för hängflygning.

Trots sin ålder flög han aktivt och deltog även i tävlingar som SM och senior-VM. Hemmaberget Galtispuoda var det ställe han mest

flög på. Följaktligen hade han naturligtvis toppat av tallarna som skynde sikten från övervakningen mot berget. På toppen hade han arrangerat en stor vindstrut och vid fönstret hade han en stativkikare för att kunna se vindriktning och vindstyrka. Han såg också till att strö aska i snön på bilvägen till toppen så att solens strålar kunde öppna upp vägen tidigare på våren.

För de hängflygare som fick lära känna Pelle blev han både vardagshjälte, husgud och legend. Han hade en frisk inställning till livet och var positiv och nyfiken till sin läggning. När jämnåriga kamrater hälsade på och pratade för mycket om ålderskrämpor kunde han slita fram dragspelet och spela så frenetiskt för att de skulle gå lite tidigare. Han tyckte sig själv vara för gammal när han erbjöds en hängflygkurs 1984, men han menade att han genast blev lite yngre. Han var med i programmet Äventyr i TV och berättade sakligt och lustfyllt om hängflygningen. Ju äldre han blev, desto mer minskade hans intresse för att ställa upp på TV och tidningars önskemål om att visa upp sporten, eftersom han upplevde att människor kunde få en felaktig bild om att det bara var äldre som höll på med hängflygning.

Vi är många som sörjer vår gode vän Pelle, men vi är samtidigt glada över att ha fått ha honom bland oss dessa år. Kroppen svek honom och han ville absolut inte dö inständ på ett värdrum. Han dog uppe i luften - ombord på ett flygplan - av en hjärtattack.

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!

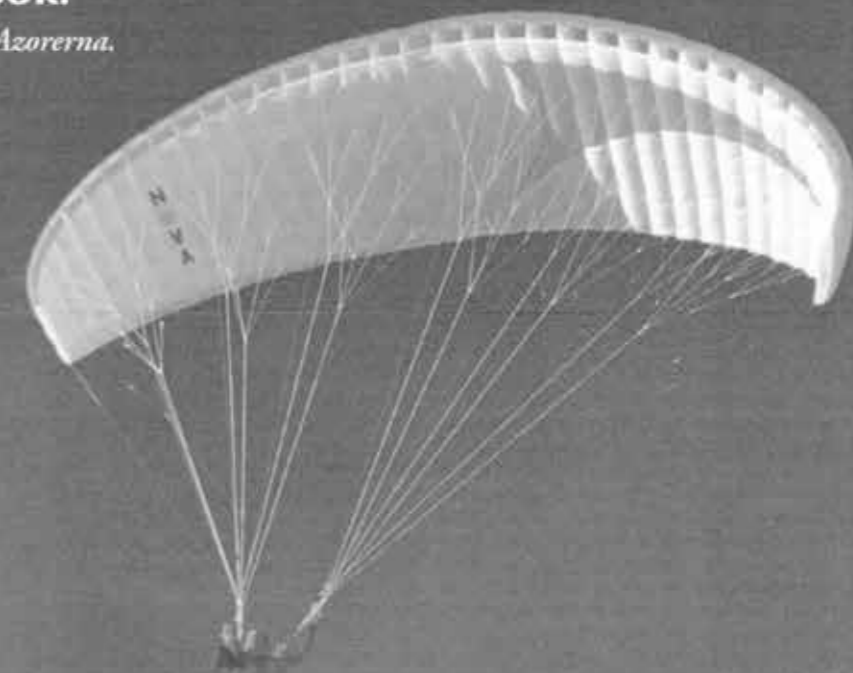
PARAMOTOR: Utbildning och försäljning.

NYHET: Nya skärmfabrikat, Airwave, UP och Windtech.

STÖRST I SVERIGE PÅ UTLANDSRESOR:

Vårens resor går till Sydafrika, Spanien/Alicante, Azorerna.

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,
Karbiner, nödskärm mm.
Känt märke satsar på Sverige

NOVA PAKETET

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

AIRWAVE PAKETET

Airwave Logic inkl sele,
karbiner, 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: aventyrscenar@aventyrscenar.se Internet: www.aventyrscenar.se

Nordic Open 2001 Piedrahita



Henrik Jensen mottager vinnarbucklan i Nordic Open



Johan höjer segerbucklan för SM!



- 6 heat genomfördes i bra förhållanden.
- 132 piloter från 13 olika nationer deltog.
- Open tävlingen vanns i suverän stil av Henrik Jensen, Danmark, som i och med det också blev nordisk mästare. Tvåa kom Nevil Hulett, Sydafrika och på tredje plats Rolf Dale, Norge.
- Johan Sjöström tog hem SM-titeln.
- Peter Pettersson, Jonas Böttiger och Simon Fulford (B-stallet) vann lag-SM.
- Bästa tjej i SM blev Anette Gårdhagen, CPS.

6-12 juli arrangerade Cirrus Nordic Open i Piedrahita, Spanien. Tävligen som bestod av nordiskt, svenskt, norskt och danskt mästerskap blev mycket lyckad. Första dagen som var lite för blåsig följdes upp av sex dagar med bra förhållanden. Totalt genomfördes otroliga sex heat med varierande banor på mellan 45-101 km. Fullständiga resultatlistor, bilder och lite annat hittar du på www.cirrus.nu/nordic.

Den före detta hängflygaren Henrik Jensen sopade banan med konkurrenterna. Under de sex heaten placerade han sig som sämst 3:a. Sviten blev 2, 1, 3, 2, 1, 1! SM-tävlingen var spännande in i det sista. Efter fem heat var det 5-6 piloter som hade rejäl vinstchans. Johan Sjöström blev den som till slut drog längsta strået. Vinnartaktiken för Johan blev att han flög på säkerhet istället för speed. SM-generalen Mats Lindberg höll koll på fältet bakifrån och klarade sitt mål att inte komma sist. /Mats Lindberg

Från arrangören Cirrus SFK vill vi tacka alla våra sponsorer för mycket generösa bidrag till prisbordet



Stockholms Skärmflygskola



Chalet Chavenette



Övriga Sponsorer:

Fly Sports
Skysport
Skyteknik
System-Text
Velodrom

Äventyrscenter
Skyadventures
Skärmflygskolan
Tomas Peterson Sport
Dalarnas Skärmflygskola

World Air Games för skärmflygarna

Sid:19 Johan Appelquist Lagledare pg



Skärmflyg-VM skulle gå av stapeln under WAG (World Air Games)-organisationen i södra Spanien. World Air Games ska vara flygsporternas "olympiska spel" och mina förväntningar var mer än högt uppsatta på denna tävling. Efter att själv ha varit med och organiserat och genomfört några sverige-cuper så känner jag till många av de problem som kan, och kommer att, dyka upp på en tävling. Särskilt om man har klent med resurser att lösa dem med.

Så detta WAG kunde ju bara bli superbra...

Första briefing blev en smärre chock. I 40 minuter så yrade "meet director" Maribel omkring i centrala Sierra Nevada och letade efter en lokal där vi skulle ha vår briefing. Hmm... borde man inte veta det innan?

Under samma briefing meddelades det att det skulle genomföras en natoflygövning i samma region men den "skulle nog" inte påverka oss nämnvärt.

På min fråga om det fanns några flygkartor över området vi skulle flyga i svarade man:

- Nej, det är fri luft så det är inga problem. Hmm, lätt konstigt eftersom Granada som ligger två mil från Sierra Nevada har ett antal flighter per dag.

Dags att flyga

På första träningsdagen så var väderprognosen 70 km/h på 3 000 meters höjd (starten ligger på 2700) och tävlingsledningen avsåg att köra ett träningsheat ändå. Då beslutade jag att Sverige skulle ha en vilodag. Dels på grund av vinden, och dels på grund av att två i laget kom klockan 04:00 på natten och att flyga med sömnbriest i den vinden skulle vara som gjort för en olycka.

Andra träningsdagen fick 14 lag skäll av organisationen för att dom inte rapporterat in efter genomfört träningsheat?! Då försvann den diplomatiska samtalsstenen på nolltid, på flera olika språk ifrågasatte man organisationens säkerhetstänkande. Att skärmflyga en dag med 70 km/h i prognosvind på 3 000 meter och med en start på 2 700 meter - det är helidiotiskt. Då svarade man:

- Vi flög ju från den låga starten så att berget skyddade mot den starka vinden.

Den dagen kraschade en australienare och bröt ryggen. Jag undviker att berätta om kvaliteten på sjuktransporten av denna pilot, men det gick inte friktionsfritt.

Invigningsceremonin

På en så här stor tävling måste ju invigningsceremonin vara något enastående. Men vi blev nekade att delta i den officiella invigningsceremonin trots att den stod med som en punkt på det preliminära programmet. Så skärmflyg-VM hade en egen högst pinsam invigning i Sierra Nevada. Cirka 200 skärmflygare och ett 30-tal lokalbor deltog och såg på något som påminn mig om någon tontig skolparad. Suck!

Tävlingen i stort

De första heaten var ganska korta utan några särskilda anmärkningar. Lite tråkigt att en ung svensk pilot med bra tävlingserfarenhet och kämparanda landar en kilometer kort från mål och konstaterar att han inte slagit på GPS-loggen - slarver!

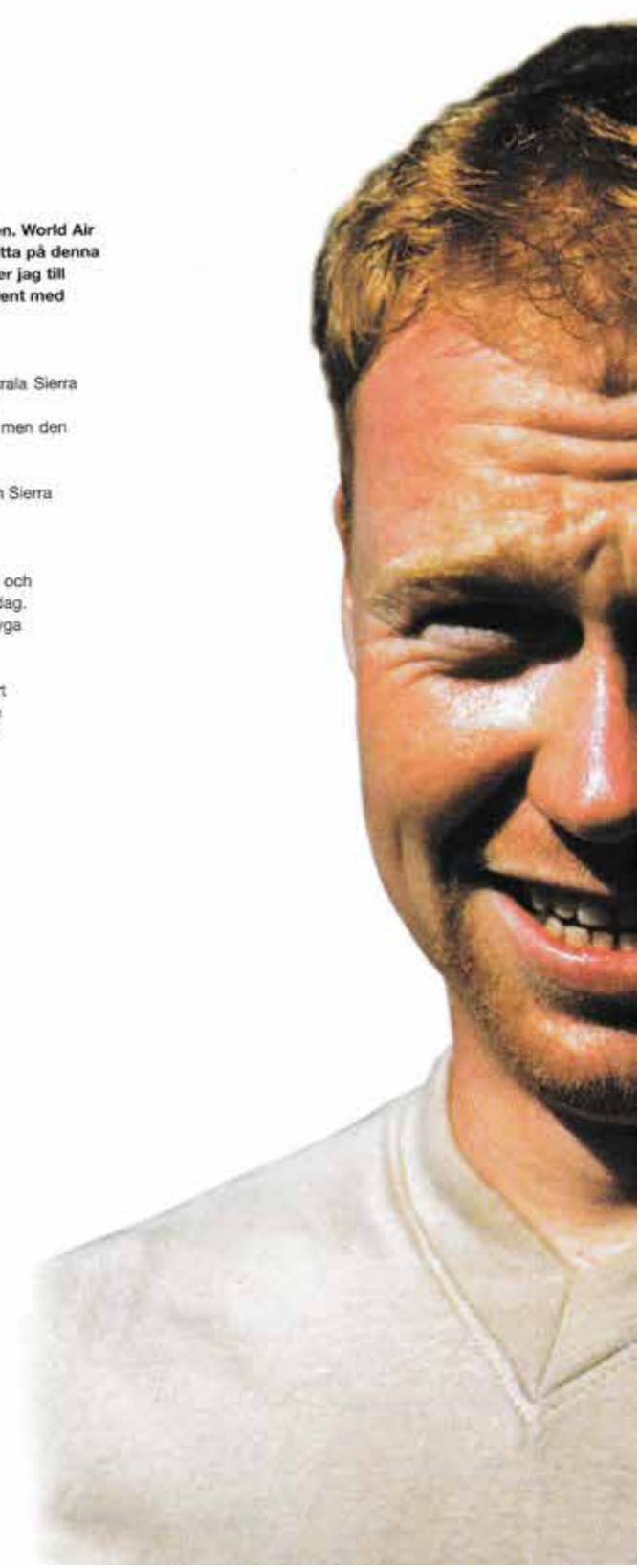
Några dagar senare kraschar Lena och skadar arm och käke i samband med en taskig landning i en slätt bland kraftledningarna damm och massor av turbulens. Den dagen kraschade tre stycken varav två skadade ryggen. Lena "fick bara några skrämor" i det sammanhanget.

Tävlingen skenade vidare. Så en dag fick en engelsk pilot se en rote F16 fighting falcon sniffa fram på 50 meter i den dalgång där alla flög. En annan dag så var hela startfältet inne i en luftled.

Efter lite diplomatisk förhandling så fixade en finsk FAI-representant fram en luftnavigationskarta och ett NOTAM angående ovan nämnda NATO övning.

Och enligt dessa papper hade vi flugit i ett avlyst militärt flygornråde (skjutornråde?) och rakt igenom en luftled samt flugit i Granadas CTA.

När jag som en av fyra intresserade åkte till den officiella avslutningsceremonin, drog jag en lättadens suck över att ingen dött, krockat med annan flygmaskin eller dylikt. För allt kan ju hända i flygsporternas olympiad WAG.





Den 13 juni i år, strax efter klockan 13 startade Peter Wicander på hemmafältet Orsa Flygplats. Drygt tre och en halv timme senare landade han i Österfärnebo – mest känt för att vara Sveriges myggtätaste ställe. Med en tillryggalagd sträcka på 150,2 kilometer hade han slagit sitt eget nordiska rekord i fri distans med 15 kilometer. Möt mannen som slår rekord efter rekord.

Vad tror du gjorde att du slog nytt nordiskt rekord i år?

1995 flög jag 13,5 mil med en Airwave Vodoo. Sträckan var då Orsa-Avesta och Ylva var gravid med Egil. 1996 flög jag ingen lång distans, men 1997 flög jag 13,6 mil med Futuran och landade utanför Avesta vid Rembo. Då väntade Ylva Marcus. 1998, 1999 och 2000 gjorde jag inga bra distanser, men i år slog jag till igen. Och nu var Ylva gravid med Agnes. Det verkar nästan som att Ylva måste vara gravid för att jag ska slå rekord.

När insåg du att du skulle slå ditt gamla rekord?

Det var ungefär när jag var vid Hofors. Jag kände i och för sig under hela vägen att det var ett bra flyg. Jag var ju aldrig lågt. Aldrig under 1000 meter. Vid de andra långdistansflygen har jag varit nere på 300, men inte här. Den här gången var det bara molngator. En tysk kompis flög med mig i en och en halv timme med sin Swift med motor. Han hängde med till Rättvik och sen vände han tillbaka till Orsafältet. Mellan Rättvik och Hofors kurvade jag inte en enda gång och det är en sträcka på 4-5 mil. Det var heller inga monstermoln, utan det var fina högrivningsmoln med subsidens (molnen bildas, är platta och löser upp sig igen) med 2,5-3 meter i medelsteg, så flygningen var trevlig utan kraftig turbulens. Men det var en del vind. Groundspeeden låg ibland på cirka 60-70 kilometer i timmen. Jag höll väl en 45-50 i snittfart. Ju längre söderut jag kom, desto mer vind var det. När jag landade i Öster Färnebo hade jag 7-8 m/s vid landningen. När jag kollade på barografen efteråt såg det ut som delfinflygning. Många gånger flög jag bara rakt fram utan att kurva.

Vad tycker du om dagens skärmar?

Jag tycker att utvecklingen har stannat upp lite grand. Lite av min flygfilosofi är att flyga med det som jag är nöjd med. Jag tänkte likadant när jag flög mycket vinge. Folk bytte kors och tvärs, men jag flög med den jag var nöjd med. Det är lite av min flygfilosofi. Jag flög ju en Futura det här flyget. Hade jag haft en Prima hade jag flugit 10 mil. Det är namnet som gör att skärmen är gammal, det betyder inte att det är en dålig skärm.

Är det någon händelse som har påverkat dig som pilot?

Alla näradöden upplevelserna.

Har du haft många?

På skärm har det inte varit så dramatiskt. Men med vinge har jag haft två större incidenter. En när selen gick av på 800 meters höjd i Brasilien –91. Jag hängde med armhållorna i bygen. Hade inte fioden varit där hade jag inte klarat mig. Sen kraschade jag med en trike en gång i Södertäljefjärden –88. Men det är konstigt. Jag tänker inte så mycket på det. Med vingen där i Brasilien så var det så många lyckliga faktorer som gjorde att det gick bra.

Vad tycker du är viktigast att tänka på när det gäller flygning?

Att flyga i rätt väder. När jag flyger skärm har jag himla respekt för upptornande moln. Jag tycker inte om moln som ser ut att ge åtta meter i stig. Det har hänt mig flera gånger att jag har stått med full accelerator och öron och ändå har fem meter stig. Är det sånt väder föredrar jag en flygmaskin som klarar av det. Med vinge kan jag i alla fall speeda bättre. Men segelflyg är nästan det säkraste då när det gäller turbulens och stark termik och sånt.

Vilken pilot – skärm eller häng – tycker du är världens främste just nu?

John Pendry. Honom har jag sett upp till i alla år. När jag hängflög var Pendry störst och sen att han vann VM i skärm också –97... En annan riktigt duktig kille är Brinkeby. Andra hängflygpiloter som jag ser upp till är Suchanek och Ruhmer. Suchanek som multitalang, Ruhmer för att han är duktig just nu.

Hur ser du på skärmflygtävlingar?

Jag har bränt ut mig på för många tävlingar. Och så har jag har tröttnat på tävlingar för man sitter för mycket i dåligt väder. Jag gillar att bara dra ut och flyga själva. Men när det är en bra tävling så är det fränt.

Vilket är ditt nästa mål?

Jag flyger ju för att det är roligt. Men viest analyserar man alltid en flygning efter man har gjort den. Jag lämnade sista blåsan under rekordflyget vid 1500, varför gick jag inte upp till 2000? Så målet är väl 17 mil. Eller 18 mil borde vara möjligt.



FAKTARUTA PETER WICANDER

Började flyga: Vinge 1980. Skärm 1988.

Ålder: 41 år

Familj: Fru Ylva och tre barn; nyfödda Agnes 3 månader, Egil 6 år och Marcus 4 år.
Arbete: Har haft skolan Flysports sen 1988. Utbildar inom hängflyg, skärmflyg och ultralätt. Säljer flygande gummibåtar och allt möjligt som hör flygning till. Har precis börjat med kite också.

Favoritträtt: Älskar fisk. Och allt som Ylva lagar.

Bästa bok: "På 80 dagar runt världen" av Bryan Milton.

Bästa tv-värdre: Pohiman – ej tv4.

Skärm: Apco Futura 28

Flyger just nu: Det jag flyger mest just nu är trike. Men om jag får välja nåt som är roligast just nu så är det att flyga en stor tung Cessna med flottörer (300 hästar) som hela familjen ryms i. Sen älskar jag att flyga tandem med mina barn och att segelflyga. Hängflyg har hamnat lite i skymundan. Med skärm är det termik som gäller.

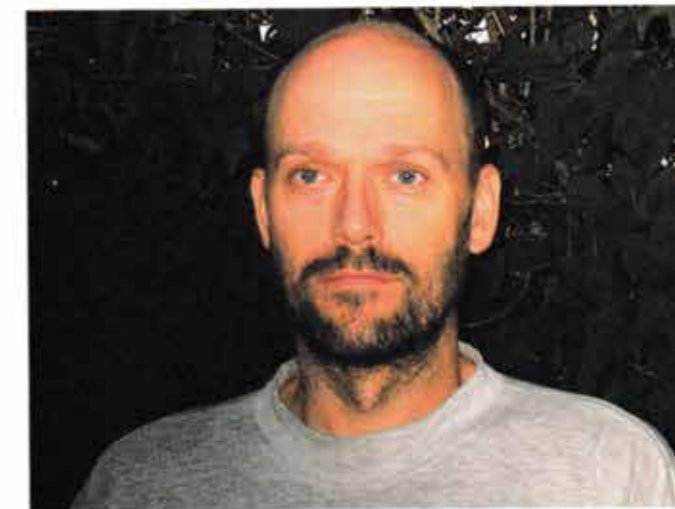
Favoritflygställe: Man kan ta så många ställen, men Alpina ligger högt på listan. Om jag tänker tillbaka på de ställen jag flugit så är mina favoritställen: Larnage – för det är inte så grymma berg, Zillertal, och Fiesch i Rhône-dalen. Verbier också naturligtvis. Sen har vi ju förstås Governador Veladares i Brasilien. Det grymmaste, vackraste och mest orörda ställe som jag har flugit på är Himalaya. Himmachal Pradesh, 60 mil norr om Dehli, där Himalaya-kedjan börjar.

Person som har påverkat mig mycket som pilot: Tiobe för att vi har flugit mycket tillsammans många gånger. På vinge är det Håkan Sundin, Anders Andersson, Folke Wikberg, Kenneth Norberg, Mats Karlsson, Mats Romson. Jag blir lycklig. Av att vara med familjen. Med mina underbara barn och min fru. Det är en grej som bara de som har barn kan förstå. Mina pojkar kan jag gå ut och göra roliga saker med nu och sen att jag har fått en dotter – det är huvudet på en spik. Sen är fortfarande flygning jätteroligt.

Jag blir arg: När de håller salt på vägarna. Annars brukar jag inte bli så mycket arg egentligen.

Livsfilosofi: Att ha mycket fritid och att leva ett fridfullt och lyckligt liv. Att absolut inte stressa. Inte att bli rik, men ha så att man klarar det dagliga brödet och att kunna leva ett lyckligt liv.

När luften inte är fri



Rolls stalltips nr:8

Sid 21 Roland Hugosson

Att spela krocket, och krocka varandra, kan vara roligt en ljummen sommarkväll – men det är inte roligt att göra i molnbas... krocka alltså.

En gång var jag väldigt nära att göra just detta med en hängflygare. En annan gång blev jag "påflugan" av en tjej på marknivå – men det är en annan (hängflyg)historia.

Det finns trevligare ställen att "stöta ihop" med en hängflygare än på ett par tusen meters höjd. Just den här dagen var strålände och alla i tävlingen kom iväg fint från bergssidan. Efter ett tag avtog dock termiken. Då noterade jag plötsligt några vingar som började kurva och jag – liksom alla andra inom synhåll – drogs åt det hållet likt svältande gamar till en gratismåltid. Från nejdens alla hörm kom hängflygare sälltande. Alla svärmade runt varandra, tills alla lika plötsligt som de samlats försvann i olika riktningar utan att ha funnit något stig. Jag misstänker att de piloter som "kurvade" kände sig ensamma.

Håll till höger

När trängseln i lufthavet avtagit så avtog även min koncentration. Huvudet slutade leka karusell och ögonen för inte nunt i ögonhålorna likt pingisbollar under en VM-match i bordtennis. Jag var den onvisaste och sist kvarvarande optimisten – trodde jag! Efter en brant vänstersväng insåg jag att det kom en annan tjurskalle glidande på samma höjd som jag, och på rakt motsatt kurs. Dyrbara sekunder tickade förbi innan min hjärna godtog detta flygfä av dacron som en realitet i stället för en hallucination. Jag ökade farten och hängde mig i höger bygelhörn. Vingen svarade oändligt långsamt. Rollen kom igång och jag tryckte ut fullt. Ekipaget girade uppåt höger – i sista sekunden. Mitt under min vänstra vinge passerade kingposten på den motande vingen med en höjdseparation på endast några meter; och med anseilig hastighet eftersom den motande dykt rakt fram vid insikten om vårt nära förestående möte. Hennes kommentar när vi möttes var: oj, oj, oj! Det hörde jag tydligt trots fartvindens brus! Vad hade hänt om vi båda dykt rakt fram? Vad hade hänt om vi båda svängt höger (vilket man skall göra enligt regelboken). Hade vi frontalkolliderat i första fallet? Ja utan tvekan! Hade våra vänstervingar krockat i det andra fallet? Omöjligt att säga men troligen inte!

Hur kunde vi undgå att se varandra? Vad jag tror är att vi båda måste ha gjort branta svängar, hon en högervägg, jag en vänstersväng, och att vi båda gått ur sväng samtidigt och på rak kollisionskurs. Under svängarna skymde våra egna vinghalvor sikten så vi inte såg varandra. Dessutom så syns inte hängflygekipage så bra rakt framifrån förrän på korta avstånd. En inte så bergfast övertygelse om att vara ensam och en blick över axeln före ingången i svängen hade troligen inneburit att vi båda sluppit den chockartade upplevelsen.

Fjädrar anamma – andra flygande föremål

Kanske var det denna incident som vid ett senare tillfälle gjorde att en hög höll på att skrämra slag på mig. Jag hade glidit iväg från fältet i en synnerligen motsträvlig termikblåsa när jag plötsligt såg något mörkt i ögonvrån. Det var en hög som villt flaxande girade undan för min vingspets. Innan jag fattat vad det var hoppade jag högt (hur man nu kan göra det när man redan befinner sig på tusen meters höjd, liggande i en hängflygele). Pippin chockades nog också och tyckte säkert att jag var ett riktigt

blindstyre och tillika en kvalificerad trafikdrulle. Självt var jag glad att det inte var – som jag först trott – en kompis från flygfältet, med en knippe hårda aluminiumrör i sällskap. En fågel har bättre manöverförmåga och är mindre hård än en hängglidare (fast ändarna på fötter och huvud är ju vassa förstås). Men även mjuka och små "osynliga" saker kan ställa till det om man kolliderar med dem.

En tårdrypande historia

Ytterligare en lärdom fick jag mig när jag flög utan soiglasögon i början av min hängflygkarriär. Det gick utmärkt bra ända tills jag kurvade i en blåsa som tagit med sig lite souvenirer från marken som den lättat ifrån. En av dessa souvenirer kom i min färdväg och träffade mig. Det rörde sig om ett väldigt litet föremål, så litet att man vanligtvis inte skulle ha märkt om det träffade en. Nu träffade det dock mig mitt i ögat...

Vi flyger med hjälp av visuella referenser varför det inte går så bra att flyga – än mindre landa – när tårarna sprutar ur ögonen. Den här gången blev resultatet bara att jag tappade blåsan jag flög i medan jag fumlade av mig handsken och försökte få stopp på störtfloden. Turligt nog så låg jag inte i landningsvarvet utan hade mer än tusen höjdmeter på mig att återfå synen. Turligt nog så var de inte heller några andra flygare med mig i blåsan där jag flög omkring blint...

Se inte bara upp – utan även åt andra håll när du flyger. Se också till att förbli "klarsynt" i alla lägen. Inte bara moln kan skymma sikten. Tårar, imma, regndroppar och säkert mer än dessa saker. Säkert har du egna erfarenheter. Se till att föra dem vidare till oss andra!

Roland Hugosson och är en välkänd profil inom hängflygvärlden. Mest känd är han för att flyga vilse. Sedan en tid tillbaka har hans tankvärda anekdoter kryddat innehållet i Hypoxia. e-mail: roland.hugosson@telia.com

"RAKETDOKTORN"

Sid: 22 Pernilla Hammar Tove Andersson



Mästerliga Johan

Det har varit en hektisk flygsäsong för Johan Sjöström. Efter ett tufft VM där han slutade som andre svensk på en 92:a plats, fortsatte han till SM i Piedrahita, Spanien. Här svarar årets svenska mästare på några snabba frågor.

Hur kändes det att bli svensk mästare?

Otroligt roligt att äntligen lyckas helt ut, men jag var samtidigt mycket förvånad eftersom jag visste att det fanns väldigt många duktiga flygare på plats.

När insåg du att du skulle bli svensk mästare?

Helt säker var jag inte förrän på prisutdelningen, men när Putte Pettersson, som förste av dom närmaste konkurrenterna, kom in i mål cirka 20 minuter efter mig det sista heatet var jag ganska säker. Det hade varit en mycket tätt tävling med många möjliga vinnare in i det sista (kul, men nervpåfrestande).

Vad tror du gjorde att du kunde ta hem titeln i år?

Ett intensivt flygår, som började redan i januari med två intensiva veckor i Mexico. Sedan blev det diverse resor och tävlingar under våren till bland annat Italien, Norge och sist men inte minst ett intensivt och långt VM i Granada. Att jag sedan vann SM berodde förmodligen på att jag flög väldigt konservativt. Jag tog inte för stora risker, med vetskapen om att det kunde bli många heat.

Hur ser du på din framtida flygkarriär?

Att försöka vara med så mycket som möjligt så länge det är roligt och jag har chansen.

Vilket är ditt nästa mål?

Att till en början kämpa om en plats i landslaget.

FAKTARUTA JOHAN

Ålder: 34 år ung.

Har flugit sen: början av 1990, då Dominique Bon höll kurs i Kiruna med ett gäng gamla VS-skärmar från 80-talet.

Arbete: Rymdingenjör (systemingenjör och projektleddare) på Svenska Rymd Aktiebolagets satellitstation på Esrange (ca 45 km utanför Kiruna).

Familj: Förutom Föräldrar (Finspång) och en syster (Mariefred) tyvärr ingen egen...

Favoritträtt: Raggmunk med lingonsylt.

Bästa bok: Måsen (Berättelsen om Jonathan Livingston Seagull) av Richard Bach (liten bok om längtari och kärleken till att flyga).

Bästa film: From nowhere to the middle of nowhere (skärmflygfilm med John Silvester som med tandemskärm försöker korsa västra Nepal). Den för fram det jag tycker är så fantastiskt med skärmflygningen. Äventyret och dom oväntade och exotiska mötena med främmande kulturer, människor och natur.

Favoritflygställe: Hemma är det Abisko (även om det sällan fungerar är det otroligt vackert). Utomlands är det alla nya spännande ställen som medför intressanta möten med lokalbefolkningen och andra flygare (senast Mexico (Valle de Bravo)).

Person som har påverkat mig mest som pilot: Det är så många och på olika vis så det blir omöjligt att svara rättvist på den frågan.

Flygning som jag föredrar: Lagom blandning av berg och plattland, typ Piedrahita. Det ska vara stark termik och stora höjdvinster.

Gör mig lycklig: Gemenskap med goda vänner under diverse aktiviteter såsom "fjällstäng", kiteing med skidor och skidbestigningar (fjällstäng = fika, snacks och vänta på bättre förhållanden).

Gör mig arg: Blir sällan arg men i skärmflygsammanhang kan jag bli arg när folk tar onödigt stora risker i denna sport är det dock svårt att leva som man lär i denna fråga.

Livsfilosofi: Passa på att leva fullt ut (man vet aldrig när det är sluf) och gör dig inte äldre än du känner dig...



Tävlingsskommittén

skärmflyg Sid: 23 Jonas Svedberg

Tävlingar under 2002

SM: Norge har anmält sitt intresse och till att arrangera de Nordiska Mästerskapen 2002. Troligen blir platsen Kössen, Östernrike. Ingen svensk klubb har i dagens läge anmält intresse att arrangera SM 2002 till SSFF. SSFF har redan meddelat normmännen att vi är inriktade på ett samarrangemang av Nordiska och SM nästa år. Vi uppmanar härmed de klubbar som är intresserade av att se till att nästa SM blir lika bra som årets att söka SM-delen av arrangemanget. Framförallt behövs det en framåt klubb som kan stödja den norska huvudarrangören med kompetens på plats och med förberedelser inför SM. Klubbar, detta är ett bra sätt att på ett relativt smärftfritt sätt lära sig om tävlingsarrangemang på hög internationell nivå – tag chansen! Skriv ansökan till SSFF innan årsmötet.

Sverige Cup: Under 2001 blev en uppgift godkänd i SC. Enligt reglerna krävs det två validerade uppgifter för att utse en SC-2001 vinnare, så det blir tyvärr till att vänta till nästa år med att kora en SC-mästare. Under året har det delvis varit svårt att få tillräckligt med piloter till Sverige Cup-deltävlingarna och SSFF skulle tacksamt ta emot förslag på hur vi kan förbättra och göra den nationella tävlingsverksamheten populärare. Vår sport är mycket väderberoende och det gör att vi bör se till att ha många arrangemang under flygsäsongen. Finns det något bra sätt att göra många lättviktsarrangemang kanske? Vi behöver de nationella tävlingarna för att förbereda och kvalificera piloter för internationella tävlingar. För att göra nästa års SC/DM-tävlingar mer attraktiva och lättare för piloterna att planera in, ber SSFF/TK klubbarna att redan nu planera in och söka SC och distriktmästerskapsevenemang. Almanackan för 2002 är bara en sida bort, ta fram den och PLANERA nu!

SWEPOOL 2002

Under 2001 har SSFF för första gången haft ett uttalat träningslandslag något som har sporrat många piloter till bra resultat och därmed hjälpt Sverige på världsrankingen. Det har dessutom avsevärt underlättat uttagningsförandet inför World Air Games. Målet för 2002 är att de piloter som blir antagna till SWEPOOL 2002 tidigt skall komma igång med planerad träning inför Europamästerskapen 2002 i Slovenien och långsiktigt inför världsmästerskapen 2003 i Portugal. Om du har landslagsambitioner så gör slag i saken och ansök om att vara med i träningslandslaget. Kriterier, ansökningsinstruktioner och formulär finns på SSFFs webb under menyvalet 'tävlingar->swepool'. Skicka in din intresseanmälan/ansökan innan 15 oktober. Detta gäller även er som var SWEPOOL-medlemmar under 2001.

SSFF/TK 2002

Ett av målen för SSFF/TK under 2001 var att sprida arbetet med tävlingar, landslag, regler och rekord på fler personer för att göra verksamheten långsiktigt uthålligare. Detta har inte lyckats, utan det är ett fåtal eldsjalar som släpar långa strån till stacken. Inför 2002 behövs det nya engagerade medlemmar för att få fart på tävlingsverksamheten, framförallt behövs det någon ny i styrhåndtagen som tar ansvar för att driva förbundets tävlingsverksamhet vidare framåt. Du som känner dig motiverad och vill jobba för att utveckla skärmflygets tävlingsformer med hjälp av landets klubbar, hör av dig till valberedningen och till SSFFs styrelse.

GPS-verifiering av rekord

Under 2001 har SSFF inte godkänt rekord med endast GPS-logg som bevis, förutom under välkontrollerade tävlingssituationer. Det som gör det problematiskt är att det inte går att garantera att GPS-loggen som sänds in till SSFF är tillverkad. Loggen kan ha producerats i marknivå eller av ett program. Som exempel hur dessa problem kan ge sig tillkänna, kan nämnas att en tävlingspilot fick sina poäng indragna under Nordic Open på grund av att han promenerat sista biten in i målcylindern. En annan pilot landade på en slutning, gjorde en direkt och snabb omstart och fick på det sättet en längre distans. Det var bara genom andra piloters uppmärksamhet som dessa överträdelser kunde beivras. Ytterligare ett problem är att det inte framgår av GPS-loggen vilken uppgift som deklarerats och ej heller vet man när uppgiften deklarerats.

För att lösa detta problem kommer SSFF/TK att uppdatera rekordreglerna med ett deklaraionsark som skall bevitnas med tidsangivelse innan flyget, samt kräva att vittne finns vid nedladdningen av GPS-loggen till dator. Rekordreglerna kommer även att ange en största cylinderradie och felmarginal som skall användas vid rekordverifiering. Om SSFF får igång en bra server/datatjänst framöver kommer även deklaraion med hjälp av tidsstämplad e-post troligen att fungera. (Det går redan idag att skicka e-post via SMS). TKs förhoppning är naturligtvis att den klubb som sköter distansligan ser till att vi nästa år dessutom kan använda GPS för att validera distansligeflygen, och då på ett sådant sätt att det går att validera rekord.

Fördelarna med att använda GPS-loggen är att framför allt att det är enkelt för piloten. Det blir också möjligt att använda "bästa position" i rekordbedömningen och det blir enklare för piloten att flyga vidare efter ankomst till mål. Med de allra senaste GPSerna får man dessutom höjdinformation och kan då visualisera flygningen relativt enkelt.

Du som har åsikter och kunskaper i området GPS verifiering, skicka gärna konstruktiva förslag till SSFF under hösten/vintern.

Internationellt rekord

FAI/CIVIL har nyligen fått in denna fantastiska rekordansökan:



Rekordmoment: Distans mot angivet mål

Plats: Zapata, Texas (USA)

Resultat: 308.9 km

Pilot: Josh Cohn (USA)

Farkost: Windtech Quax

Datum: 27.07.2001

Tidigare rekord: 250.2 km (18.12.1994 - Alex François Louw, Sydafrika)

Svenska skärmflygrekord 2001

Dessa rekordansökningar har nu processats av SSFF och har skickats in till FSF för slutgiltigt beslut.

STORT grattis till piloterna.

Datum	Klass, Kategori, Moment	Pilot, skärm, plats	Resultat
1999-07-15	Utomlands Standard Distans mot angivet mål	Jonas Böttiger FreeX prototyp Piedrahita, Spanien	100.5 km
2000-11-29	Utomlands Standard Fri distans	Peter Brinkeby UP Gambit comp Quixada, Brasilien	271.0 km
2001-02-09	Utomlands Kvinnlig Fri distans	Anette Gårdhagen Apco Bagheera Manilla, Australien	100.8 km
2001-06-25	Inom Sverige Kvinnlig Distans mot angivet mål	Tove Andersson Gin Bandit Malmby, Sverige	50.0 km
2001-06-25	Inom Sverige Kvinnlig Fri distans/Malmby, Sverige	Tove Andersson Gin Bandit	52.0 km
2001-06-13	Inom Sverige Standard Fri distans	Peter Wicander Apco Futura 28, Orsa, Sverige	150.2 km

Godkända hängflyginstruktörer 2001

Albatross Hängflygklubb
Michael Andersson
0910-523 46, 0910-78 60 16
Bo Kärman
0911-710 78, 0911-910 10

Dala H & SFK
Peter Dahlborn
0240-843 58
Mats Fernström
0250-437 97
Robin Fjellström
0250-55 01 96
Peter Wicander
0250-446 27, 010-255 90 75

Dundrets Flygklubb
Urban Olofsson
0920-879 96
Anders Wredendahl

Friflygarna HFK
Gunnar Remer
0960-212 72, 070-218 15 72

Gwahir HGC
Anders Salonen
031-91 99 98, 0706-98 99 69

Peter Lütze
031-87 90 20

Hammars HFK
Paul Kiraly
0411-52 25 44
Ognian Ougrinov
042-14 13 71, 0708-32 42 51

Köpings Flygklubb
Tomas Danielsson
0581-62 06 74, 070-644 49 74
Anders Palmkvist
0591-138 58, 070-546 58 23

Skånes Drakflygklubb
Hans Berg
042-33 15 53, 070-522 81 15
Rickard Jönsson
046-14 40 54
Jonas Nilsson
035-15 65 04, 0706-50 20 14
Per Trotsman
042-944 94
Jörgen Åstrand
046-12 91 91, 044-13 12 85

Stockholms HFK
Rolf Björkman
08-739 39 70, 08-764 60 95
Roland Hugosson
018-39 12 22
Mats Romson
08-755 83 38
Ralph Ståberg
+47 359 21 23
Dick Söderholm
08-650 93 49

Åre Drak- och Skärmflygklubb
Ernst Ebnetter
0647-502 79
Ingemar Karlsson
0647-325 75

Sundsvalls Hänggång
Anders Andersson
060-16 24 49, 070-604 71 61
Kenneth Norberg
060-58 83 23
Håkan Sundin
060-12 59 29

Ållebergs HFK Ikaros
Tommy Andersson
0383-592 58, 0739-97 58 31
Christer Carlén
036-413 20, 0703-40 72 57
Daniel Ericson
0515-136 89, 0704-44 36 36

Peter Isacson
0706-61 18 64
Leif Johansson
0502-144 86, 070-727-37 99
Tomas Peterson
0515-71 11 21, 070-600 11 21

Örebro Skärm- och Hängflygklubb
Bengt Höök
070-581 75 80
Tord Olsson
019-12 58 58 (b), 019-15 92 96 (a), 070-525 43 94

Godkända skärmflyginstruktörer 2001

Peter Ahlbin
Moguls
Box 47
(Stenheden 714)
780 67 Sälen
Tfn 0280-206 16
Mob 070-626 06 16
Fax 0280-206 36
Epost flyg@moguls.se

Martin Annsberg
Dalarnas Skärmflygskola
Stenis 3091
792 91 Mora
Tfn 0250-202 55
Mob 070-555 78 58
Epost info@skarmflyg.w.se

Jonas Böttiger
Stockholms Skärmflygskola
Sveavägen 121
113 49 Stockholm
Tfn 08-34 57 23
Mob 070-510 33 43
Epost jonas@tatlin.se

Jonny Carlén
Stockholms Skärmflygskola
Dotorpgatan 23
521 44 Falköping
Tfn 0515-188 91
Mob 0706-86 01 10
Epost jonny.carlen@airsport.se

Peder Dyrssen
Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Fax 031-15 94 68
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Jesper Eklöf
Äventyrscenter
Bergsäter 2735
448 96 Tollered
Tfn 0302-323 03
Mob 0709-54 02 00
Epost jek@manpower.se

Tony Ekström
Moguls
Box 47 (Stenheden 714)
780 67 Sälen
Tfn 0280-206 16
Mob 070-626 06 14
Fax 0280-206 36
Epost flyg@moguls.se

Christer Ericsson
Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Fax 031-15 94 68
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Simon Fulford
Stockholms Skärmflygskola
Gamla skolvägen 34
133 35 Saltsjöbaden
Tfn/fax 08-717 98 78
Mob 0708-34 14 15
Epost simon@skarmflyg.com

Andreas Hedström
Skysport
Ärevägen 3
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-654 06 97
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Lars Hedström
Skysport
Ärevägen 3
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-569 90 89
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

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

Andreas Ilterfelt
Skärmflygskolan
Arvodsvägen 10
129 33 Hägersten
Tfn 08-744 49 77
Mob 0708-44 49 77
skarmflygskolan@haringe.mail.telia.com

Per Jutemar
Adventure Skärmflygskola
Parkgatan 10
112 30 Stockholm
Tfn 08-652 37 45
Mob 070-423 59 03

Olivier Lasmarías
Open Air
Petrejusvägen 32
121 38 Johanneshov
Tfn 08-644 63 52
070-768 84 64
Epost olivierlasmarias@hotmail.com

Fredrik Lindholm
Skysport
Ärevägen 3
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-311 40 00
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Anders Magnerefelt
Mad Moose
Fiskarevägen 10
132 36 Saltsjö Boo
Tfn 08-15 86 41
Mob 070-524 67 08

Daniel Mattson
Flysports
Lisselhed
794 92 Orsa
Mob 070-306 90 25
Epost info@flysports.se

Annika Olsson
Skärmflygskolan
Arvodsvägen 10
129 33 Hägersten
Tfn 08-744 49 77
Mob 0705-11 65 30
Epost
skarmflygskolan@haringe.mail.telia.com

Peter Pettersson
Stockholms Skärmflygskola
Mickelsbergsvägen 121
125 23 Stockholm
Tfn 08-464 99 91
Mob 0708-13 39 52
Epost peter@skarmflyg.com

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

Pierre Rosén
Sky Adventures
Sandviksv 6
294 91 Sölvesborg
Tfn 0456-706 00
Fax 0456-706 07
Mob 0708-600 221
Epost sky-adv@algonet.se

Niclas Sandgren
Sky Adventures
Sandviksvägen 6
294 91 Sölvesborg
Tfn 0456-706 00
Fax 0456-706 07
Mob 0708-740 499
Epost sky-adv.e@algonet.se

Mia Tenlén
Dalarnas Skärmflygskola
Stenis 3091
792 91 Mora
Tfn 0250-202 55
Mob 070-376 50 06
Epost info@skarmflyg.w.se

Peter Wicander
Flysports
Holen 2587
794 92 Orsa
Vinteradress:
Åre Kläppens Fjällhotell
83013 Åre
Tfn 0250-446 27
Mob 070-638 10 70
Epost info@flysports.se

Hängflyg & Skärmflygklubbar Sverige 2001

[H&P] → Hänggliding & Paragliding

[H] → Hänggliding

[P] → Paragliding

Albatross Hängflygklubb [H]
c/o Michael Andersson
Yttervik 193
931 91 Skellefteå
0910-78 60 16
http://host.bip.net/albatrosshfk

Aquil Hängflygklubb [H]
c/o Anders Johansson
Storgatan 18
903 21 Umeå
090-12 70 31

Arctic Hänggliding & Paragliding Club [H&P]
c/o Juha Liikamaa (HF)
Vänortsgatan 6
981 32 Kiruna
0980-838 12
c/o Johan Sjöström (SF)
Terrasgatan 5
981 35 Kiruna
0980-839 11

B-Stallet [P]
c/o Anders Jauring
Köpmansgatan 35
269 33 Båstad
0708-16 03 30

Cirrus Skärmflygarklubb [P]
c/o Mats Lindberg
Fjällstigen 17 A
141 41 Huddinge
08-689 97 10, 08-605 90 40

Club Parapente Syd (CPS) [P]
c/o Markus Abrahamsson
Björkgatan 3
243 34 Höör
0413-274 64, 0739-80 19 64,
044-21 24 24

Dala Häng- och Skärmflygklubb [H&P]
c/o Robin Fjellström
Kallmora skola
794 93 Orsa
0250-55 01 96
www.algonet.se/~opel/flyg

Drakflygklubben Stockholm [H]
c/o Carl Hylander
Bagartorpsringen 80
170 65 Solna
08-655 82 89, 0708-55 54 71
www.angelfire.com/ut/dfls/

Dundreta Flygklubb [H&P]
c/o Håkan Johansson
Kraftstationsvägen 606
982 38 Gällivare
0970-131 69
www.gellivare.se/forening/
FKD/huvuds.htm

Fenix Skärmflygklubb [P]
c/o Björn Hårdstedt
Fattburs Kvarngata 40
118 64 Stockholm
08-668 27 21, 0708-88 27 21,
08-668 66 88

Flygklubben Offerdal [H&P]
c/o Johnny Eriksson
Tallåsvägen 33
831 42 Östersund
063-12 48 27
http://thor.prohosting.com/~offerdal/

Friflygarna HFK [H]
c/o Sten-Ove Stenman
Glassgränd 44
906 24 Umeå
090-18 80 33/070-603 76 64
http://wl.960.telia.com/~u96002528

Friskisportarnas Skärmflygklubb [P]
c/o Harald Hultén
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
0370-467 51

Glidflygarna i Luleå Häng- & Skärmflygklubb [H&P]
c/o Magnus Eriksson
Docentvägen 299
977 52 Luleå
0706-37 35 67
http://hem1.passagen.se/glidflyg
Gotland Paragliding Friends (SF)
c/o Carl Winther
0498-22 33 95

Gwahir HGC [H]
c/o Lars Redhammar
Liskullavägen 25
510 21 Sätla
0301-424 27, 0703-197 193
http://hem2.passagen.se/gwahir

Hammars HFK [H]
c/o Arina-Karin Åkesson
Hammar 27
270 21 Glemmingebro
0411-225 44
www.torget.se/users/hvhabrok/hammars

Hornlanda FK [H]
Reutergatan 8
598 30 Vimmerby
0492-125 00

Hunflens Skärmflygklubb [P]
c/o Bengt Vestbergs
Risheden 6
780 54 Äppelbo
070-370 30 13, 070-625 24 44

Köpings Flygklubb [H]
c/o Tomas Danielsson
Åviksvägen 20
710 41 Fellingsbro
0581-62 06 74, 070 644 49 74
http://home7.swipnet.se/~w-74332/

Linköpings Häng- & Skärmflygklubb [H&P]
c/o Arne Pettersson
Skedagatan 4
582 37 Linköping
013-23 84 33
http://clover.se/hst/flp19992.htm

Njord Skärmflygklubb [P]
c/o Jonas Olsson
Haga Parkgata 22 A, 2 tr
723 36 Västerås
070-467 59 21

Norrköpings Skärmflygklubb [P]
c/o Lars Flygeborn
Gustav Classonsgata 46
603 78 Norrköping
011-17 29 24, 070-662 02 99

Norrskan Häng- och Skärmflygklubb [H&P]
c/o Robert Eriksson
Sågvägen 9
934 41 Ersmark
0910-72 32 36, 070-315 44 31
090-126 833, 0660-168 33
www.outdoor.se/skarmflyg

Paracub 2000 [P]
c/o Mattias Säll
Västergårdsvägen 4
433 31 Partille
031-21 03 04, 031-44 62 18

Razor Skärmflygklubb [P]
c/o Mårten Brink
Alströmergatan 32
112 47 Stockholm
08-654 39 42

Rotormännen Skärmflygklubb [P]
c/o Peter Hernfalk
Sikvägen 61
135 41 Tyresö
08-721 43 79

Skånes Drakflygklubb [H]
c/o Lars MacLennan
Arkeologvägen 15
226 54 Lund
046-211 91 71, 0703-79 16 29
http://fly.to/sdfk

Skärmflygklubben Branäs Wings [P]
c/o Jon Thonander
Gruvängens 115
653 43 Karlstad
054-56 58 22

Skärmflygklubben Dalmásarna [P]
c/o Conny Carlsson
Källviken 1
774 94 Avesta
0226-200 40, 070-534 01 60

Skärmflygklubben Göteborg [P]
c/o Andreas Palmnäs
Dr. Westrings Gata 21F
413 24 Göteborg
031-15 94 34 (Christer Eriksson)

Skärmflygklubben Pegasus [P]
c/o Anders Dillman
Lidvägen 24
135 54 Tyresö
08-712 08 15, 0709-99 63 01,
08-656 67 49

Skärmflygklubben Solskärarna [P]
c/o Lars Nilsson
Älvdalsgatan 5 B
652 29 Karlstad
070-565 69 06

Smålands Skärmflygklubb [P]
c/o Fredrik Pettersson
Mossgatan 5
331 52 Värnamo
Medlemskontakt: Stefan Djerv

Stockholms HFK [H]
Tärnaby
733 93 Sala
010-258 41 94
http://fly.to/shfk

Sundsvalls Hänggång [H]
c/o Göran Westerlund
Ålvgatan 4
862 00 Kvissleby
060-51 31 31

Sälens Skärmflygklubb [P]
c/o Peter Ahlbin
Box 47, Stenheden 714
780 67 Sälen
0280-206 16, 0280-206 36 (fax)

Sällskapet Flygarna HVTO [P]
c/o Blomsterkraft
Årsta Skolgränd 18
117 43 Stockholm
08-19 00 01, 08-709 37 70

Vänersborgs HFK Pegasus [H]
c/o Lennart Karlsson
Lilla Håjumsgränd 11d
461 35 Trollhättan
0520-186 24
www.torget.se/users/vvhfk

Västra Skärmflygklubben (VSK) [P]
c/o Peter Olsson
Box 1121
405 23 Göteborg
070-552 16 09, 031-44 62 18

Ålands Skärmflygare [P]
c/o Mikael Holmström
Vasavägen 26
169 58 Solna
0709-27 83 22

Ållebergs HFK Ikaros [H]
c/o Leif Johansson
Idrottsgatan 9
522 00 Tidaholm
0502-144 86, 070-727 37 99
http://home.swipnet.se/drakberget

Åre Drak- & Skärmflygklubb [H&P]
Box 32
830 13 Åre
0647-502 79, 0647-201 82 (fax)

Örebro Häng- & Skärmflygklubb [H&P]
c/o Göran Andersson
Furuvägen 3
640 10 Högsjö
0151-453 11, 019-611 54 01
www.friflyg.nu

Ö-viks Vingar [H&P]
c/o Lennart Eriksson
Överbilla 3451
890 27 Överhörnäs
0660-732 15



SM I HÄNGFLYG

Förhandsfavorit tog hem mästartiteln
Sid: 26 ☒ Markel Neideman
☒ Seija Stenius



startkö på köpings flygplats, för start Markus Hellkvist

Det var få deltagare som hade samlat till årets hängflyg-SM i Köping. Men mästerskapet gav dem valuta för investerad tid och bjöd dem på fem fantastiska flygdagar.

Återigen genomfördes ett lyckat SM i Västmanland med fem genomförda och godkända heat.

Alla hade dock inte tagit lärdom av de senaste SM-tävlingarna i området. Det var inte mindre än fem piloter och en bogsertrike som valde att hoppa över första heatet för att prognosen såg dålig ut. Den lilla ystra skara piloter som trotsade prognosen tyckte det var en alldeles utmärkt flygdag. Det var även nära att vi missade en dag till, dag fyra, då bägge tändsysteimen på Sundsvallstriken behagade att krångla samtidigt som Köpingtriken stod med trasig slängkoppling. Tack vare en energisk mekanisk insatts av Sundsvallspojker och en inlänad trike lyckades vi dock med en sen start få alla i luften.

Efter ett par sena avhopp blev vi bara 14 deltagande piloter vilket egentligen är lite för få för att det skall vara bra. Det fanns flera olika anledningar till det låga deltagarantalet och kan inte bara skyllas på vikande intresse för tävlingar och hängflyg i allmänhet.

Att Andreas Olsson vann var lika väntat som självklart. Lite mer överraskande var väl att Håkan Sundin slutade som tvåa, trots att han knappt flugit alls på ett år. Trea blev Johan Dahlqvist som har haft en fin säsong.

Dag 1

Rak bana 54 km, till Salanda. Ingen pilot gick i mål. Längst flög Andreas och Markus med dryga 45 km.

Dag 2

Rak bana 40 km till Glanshammars kyrka. Inte mindre än åtta piloter i mål. Snabbast var dubbel-Anders, men Andreas vann heatet för att han startade och landade först.

Dag 3

91 km out and return till Sättrabrunn. Ingen lyckades ta sig i mål. Vann gjorde Andreas med 68 km.

Dag 4

55 km "dog leg" till Sala via Surahammar kyrka. Ingen pilot i mål, men Andreas landade bara fyra kilometer kort från mål.

Dag 5

Rak bana 38 km till Haraker. Fem piloter går i mål. Johan vinner dagen efter att han hade snabbaste tid och även tidigast start och som naturlig följd av det även först i mål.

Resultat individuellt

1. Andreas Olsson, Moyes Litespeed, 2930 p
2. Håkan Sundin, Moyes CSX, 2163 p
3. Johan Dahlqvist, Moyes Litespeed, 1927 p
4. Marcus Hellkvist, Icaro MRx2001, 1908 p
5. Anders Andersson, Airborne Climax, 1832 p

Resultat lag

1. Köpings FK, 5417 p
Johan Dahlqvist, Marcus Hellkvist, Markel Neideman

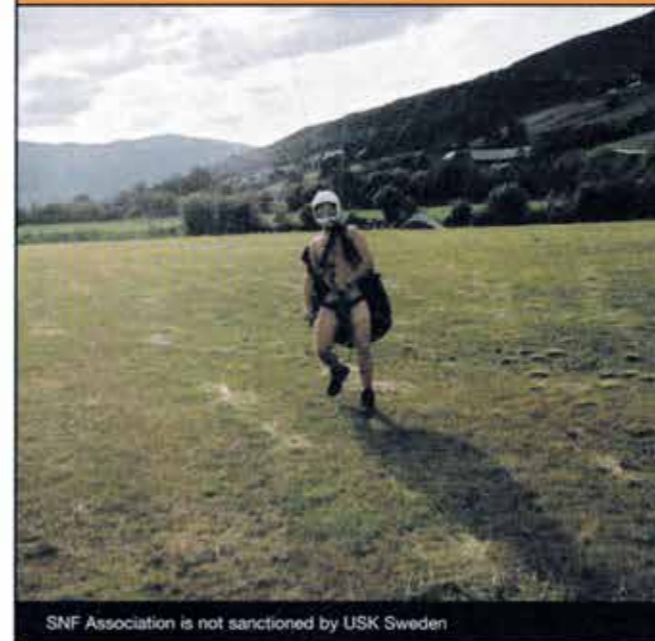
Fullständiga resultat

<http://www.hangflyg.org/sm01.html>

Ett stort tack till våra sponsorer: Swedish airsport, Alltjänst Köping, PK kläder, Skogaholm. Ett särskilt stort tack till våra medhjälpare, Peter Dahlbom och Seija Stenius. Ett lika stort tack till våra trikehjältar, Anders "kyckling" Palmqvist och Mattias "brikeboven" Högglund.

SNF Association

The Swedish Nude Flying Association



SNF Association is not sanctioned by USK Sweden

RADANNONSER

BIFOGA 28 SKR / ANNONS

Hängflyg köpes

Utgångna fallskärmar. Jag söker utgångna fallskärmar. Oavsett modell, ålder, storlek eller färg. Allt är välkommet!
Peter Lütze 031-879020, 0708-890810 e-mail: flyg@vingar.nu

Hängflyg säljes

Airwave K3 (för tyngre piloter), 3 nya bygelben, XC-fodral och hjul. 5 000 kr, Lasse Larsson 08-664 30 61

APCO NIMBUS DS 180, 17 kvm, delbara hjul, ett par extra bygelben, fallskärm. Justa Stratos. Carl-Gustav Culmsee, Prästslättsvägen 4, 374 40 Karlshamn Tel: 0454-13958 eller 0457-41011.

Hangglider med Motor. La Mouette Hermes 16, Sele med skärm, Scharze - Minimum. Total flygvid 29 tim, (defekt propeller). Säljes komplett eller bara motor. Högstbjud. Nils, Tel 040-189844

Seedwings Merlin 148. Byggår: 1995. Flygtid: ca 120 timmar. Fint skick. Kan provflygas vid Köpings Flygklubb. Pris: 10 000 kr. Airzone tracksele inkl. nödskärm med raket ("2nd Chantz"), för kroppslängd om ca 180-185 cm. Pris: 1 500 kr. Variometer Flytec 3030 inkl. fartsensor och hg-fäste. Pris: 900 kr. Gunnar

Hellberg. Tel.: 070-510 74 15. E-post: hellberg.gunnar@eu.dragoco.com

Shark 144 (Airborne), Mycket väihållen och skönflygande vinge från -97. Pris: 15 000 kr. Pär Luttröpp. Tel: 0709-251888

Skärmflyg säljes

Ozone Proton L, 10 000 kr. 2m radio Kenwood th 22, 2 500kr.
Johan, 0704-946226

Sup'Air Evolution Sele med ryggskydd 17 cm och en Sup'Air 35 nödskärm båda i topp skick: 5 000 kr. Advance sele: 1 000 kr. Advance Omega 2, fint skick (kan tex använda tyget till att sy en kite): 1 000 kr. Airwave XXX M testad utan anmärkning: 10 000 kr. Olivier: 08-644 63 52

Free Frantic Plus. Skärm lämplig för nybörjare/medel. Snäll att flyga och lättmanövrerad. Ikrokning/vikt 45 - 70 Kg. Sele Woody Valley. Vario (Breuniger). Integralhjälm.
Oliver Trepte Tel. 08-650 25 94 eller 070-821 40 05

Swing Arcus -00, L (10 flyg), Woody Valley Express airbag (XL), FlyTec 4005 (oanvänd) 20 000 kr. Aki Urhonen, Östersund 070-218 29 72 eller 063-127408

Tandemnötis säljes. Ny tandemnötis SupAir med yttercontainer. Perfekt motornötis. 5 000 kr. Peter Sjöstedt, 070-3456754

Swing Arcus. Flugen enbart i ett par timmar. Apco sele med airbag, ny. Lillviking paramotor även den enbart ett par timmar. 2 st nödis BSA. Allt som nytt. Ring och bjud. Per-Arne 0525-431 01 / 070-2454674

UP BLUES MEDIUM

Mycket lite flygen, väldigt fräsch, bra pris? Ring och bjud!
Jon Thonander, 054-565822, 070-9445028

Swing Arcus (storlek Large) inklusive Apco sele, Nodskärm, Ryggsack, Flyghjälm. Swing Arcus är den basta Dhv 1/1-2 skarmen, mycket bra prestanda i förhållande till hur sakerhet. Den är dessutom mycket enkel att starta och otroligt lämplig för bogsering och även paramotorflygning. Skarmen är knappt använd, ej utsatt för motorflygning eller flygning i regn. Pris: 15.500 ell bud mottages (men hall tungan rätt i mun för detta är billigt som det är)
Patrik 0733-542038

Annonsplats

Spread your wings!

HORNET

Das Warten hat sich gelohnt!

Der Hornet überzeugt durch seine Sicherheit, das traumhafte Handling und absoluter Leistungsstärke.

15 Jahre erfolgreiche Zusammenarbeit und er hat noch lange nicht genug!
Dani Loritz (CH),
Fluglehrer, Acropilot,
Testpilot - verantwortlich für Entwicklung und Design bei FIREBIRD.

www.firebird.de

GLIDERS

@ DHV 1-2

MATRIX II DHV 1-2

HORNET DHV 2

HORNET SP DHV 2

HORNET ACRO DHV 2 (LIMITED EDITION)

CHOICE SPLICE DHV 1-2

CHOICE TT SPLICE DHV 2

INSPIRATION DHV 2-3



FIREBIRD SKY SPORTS AG

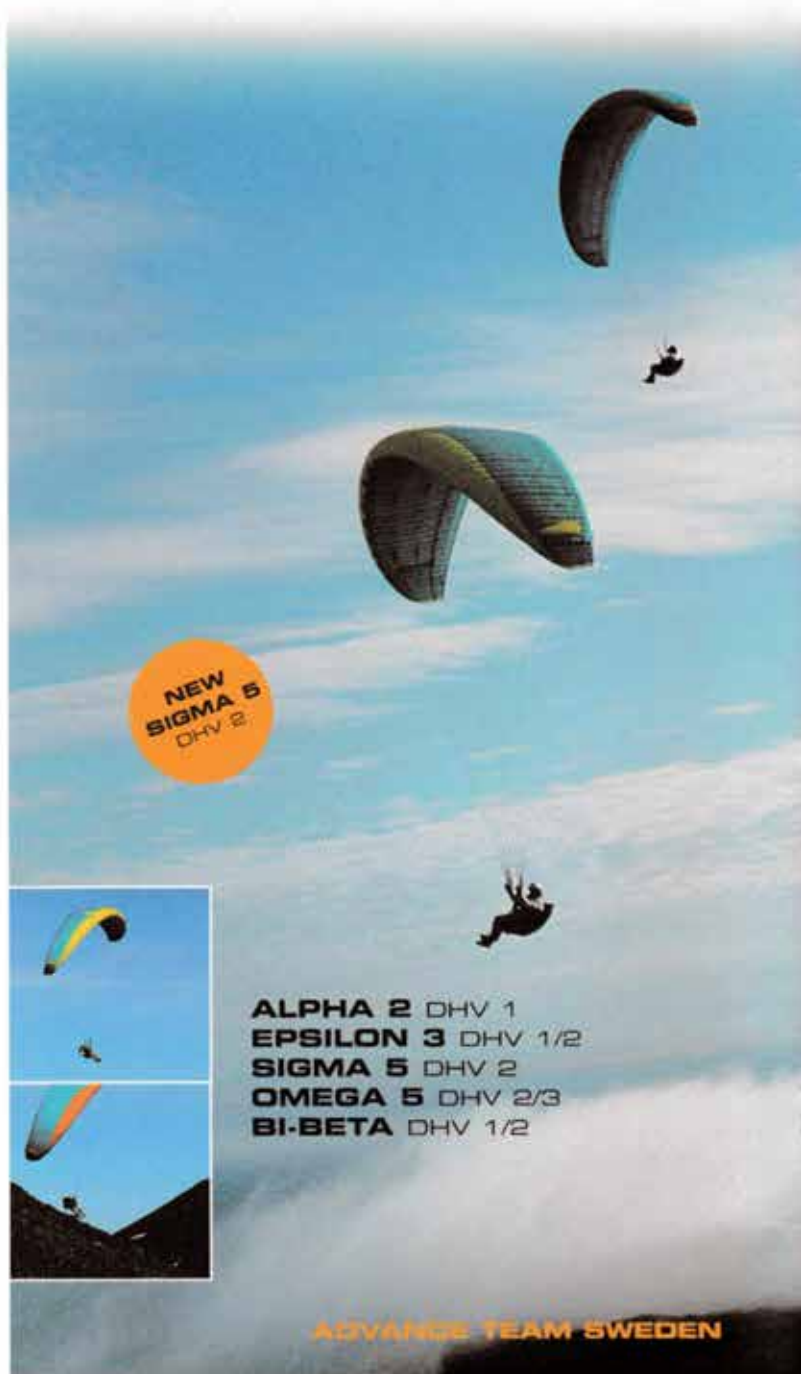
skytechnik@telia.com
Tel: 0510-54 02 49 eller
070-767 21 40

B**POSTTIDNING**

Returadress:
 Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
 Box 750
 521 22 Falköping



Feel different!



**NEW
 SIGMA 5
 DHV 2**



ALPHA 2 DHV 1
EPSILON 3 DHV 1/2
SIGMA 5 DHV 2
OMEGA 5 DHV 2/3
BI-BETA DHV 1/2

ADVANCE TEAM SWEDEN



STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA

WWW.SKARMFLYG.COM

Butiken är öppen tis och tors kvällar 1900-2200
 Mickelsbergsv. 121
 125 54 Ätvsjö
 tel. 08-464 82 22