SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
SSFF

SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
NUMMER 1 - 1993

Redaktören har ordet

Hejsan,
Detta nummer av Skärmtrycket är lite större än vanligt, vilket beror på två saker. Jag har ena foten i gips och kan därför inte trycka själv och det andra skälet är att många har skickat in matrial, vilket är mycket uppskattat. När jag ändå pratar om material: Normalt har jag inte tänkt att ta in radannonser, utan de kommer att hamna på en ledig lucka här och var. Till Er som skriver artiklar, diskett är till fördel för mig men inget måste. Företagsannonser, priset för dessa kommer troligtvis att höjas till 1000:-/helsida, detta beror på årsmötet. Materialet ska vara på diskett i Macintosh QuarkXPress3.1 monterbart eller på offset negfilm.

Skärmtrycket tar ganska mycket av min tid, ca 20 tim/nummer. Därför söker jag någon som kan hjälpa mig med kontakter med artikelskrivare och företag. Det är positivt om du bor i Stockholm och har tillgång till en Mac. Gärna också någon som kan hjälpa oss med etikettering. Ring kansliet den 9/2, 08-605 6512 eller skicka ett vykort, Gustav Mogensen, Värtavägen 66:213, 115 38 STHLM.

Jag vill försöka inrikta Skärmtrycket på säkerhet. Om du haft någon erfarenhet som du vill dela med andra eller någon varning, så skriv ner den och skicka till mig. Nog med snack, nu får jag önska er en trevlig läsning om 281km långa flyg, tävlingskalender, skärmklassificering och mycket annat.

/Gustav Mogensen

USK

Nu äntligen börjar saker och ting ta form. Mycket arbete har lagts ner på ändringar av regler, ny utbildningsplan och ett nytt klassningssystem. Parallellt med detta försöker vi följa vad som händer ute i Europa vad gäller standardisering av klassningssystem och utbildning.

Föreskrifter och definitioner

En ny version av "SSFF Föreskrifter och defintioner för skärmflygning", version 1.32, är nu spikad. Denna kommer att tryckas upp och distribueras till alla Klubb- och Instruktörsmanualinnehavare samt alla med giltig skärmflyglicens. Vi räknar med att den går ut i februari.

DHV/AFNOR

Arbetet med att ta fram ett gemensamt klassingssystem fortgår i Europa. SSFF betalar för att få löpande information om vad som beslutas. Man har enats om en lista på termer (på 3 språk) för i stort sett varje tråd tillhörande en skärmflygutrustning. Detta för att inga missförstånd skall uppstå vid diskussioner. Belastningstestet har man också enats om och målet är att under 1993 enas om ett komplett flygtest, vilket skulle underlätta bedömningen av skärmflygutrustning för alla inblandade parter. Troligtvis kommer den att kallas för "test enligt AFNOR normen".

Olyckor/tillbud

USK har gjort en sammanställning på de olyckor/tillbud som inträffat under 1992. Vi hoppas kunna publicera denna i kommande nummer av "Skärmtrycket". De händelser som inträffat från slutet av 1990 fram till hösten 1992, vilka definieras som olyckor har utretts av Statens Haverikommission (SHK). Rapporten har varit på remiss hos oss. Inför nästa nummer ska vi även rapportera om denna.

Det är viktigt att ni rapporterar de händelser som inträffar. För detta ändamål har en ny olycksrapport tagits fram (skall också distribueras till alla). Med utgångspunkt från rapporten görs en analys (av SHK vid olycka) som visar ev. brister i exempelvis vår utbildning, utrustning eller materialproblem.

Förnyelse av licensgrad

De flesta har nu förnyat sin licens och fått den utskickad. Ni som hade flygkraven uppfyllda vid årsskiftet kan genom att betala in klubb- och licensavgift fram tom 930630 förnya er licens utan några extra prov. Detta gäller för alla licensgrader. Därefter blir det krångligare.

Höjning av licensgrad

I förra numret beskrevs i detalj hur detta går till. Här kommer ett förtydligande, dock. De som vill höja sin licensgrad under 1993 har rätt att göra detta antingen efter den nya utbildningsplanen eller efter den gamla. Kraven för den nya utbildningsplanen måste vara uppfyllda om den utbildningen följs och kraven för den gamla utbildningsplanen måste vara uppfyllda om den utbildningen följs. Detta är enbart giltigt under 1993. Under 1994 gäller endast den nya utbildningsplanen.

USK/J. Ekdahl, A. Magnefelt

DHV vs ACPUL

Följande info är från Skywings (engelsmännens förbundstidning), maj 92 (också publicerat i Cross Country, okt/nov 92 och i DHV-info, juli 92). Robbie Whittall beskriver vad Gütesiegel och ACPUL tester innebär. Han anser att det är ologiskt att ha 2 standards för skärmtestning, i ett som man tror enat Europa.

DHV Gütesiegel.

DHV (tyska hängflyg/skärmflygförbundet) säkerhets- och hållfasthetstest för flygskärmar kallas för "Gütesiegel" och i Tyskland är det olagligt att sälja flygskärmar utan ett Gütesiegel. Det består av 2 hållfasthetstester, chock och statiskt test samt ett stringent flygtest. Varje flygskärm flygs av 2 DHV testpiloter (anställda!) som genomför följande manövrar: start, landning, flygning rakt fram, flygning i sväng, frontinslag, B-linestall, symmetrisk fullstall, asymmetrisk fullstall, asymmetriskt sidoinslag, flatspinn (negativ sväng) (långsamt och snabbt), vingover (växling av kurvrikting under kraftig sväng), störtspiral ("360") och tendens att gå in i stabil stall ("parachuting"). Med utgångspunkt från detta får skärmen en given grad eller klass.

Klass 1: skärmen går självmant ur alla situationer och anses vara mycket säker av testpiloterna.

Klass 2: skärmen går självmant ur de flesta situationer. Även om den går ut självmant ur alla situationer kan den fortfarande få klass 2 - beroende på tiden det tar.

Klass 3: skärmen är endast lämplig för mycket erfarna piloter, experter. Ingripande av piloten är nödvändigt. Klass 3 innebär inte att skärmen ej klarade klass 1 eller klass 2. Det händer ofta att skärmen ej klarar testet överhuvudtaget.

Det finns också klass 1-2 samt klass 2-3. Skärmens slutgiltiga klassning erhålls genom att ge skärmen den klass den får för den "värsta" individuella manövern. Om en skärm exempelvis klarar alla manövrar med en klass 1 bedömning utom för en manöver, där den får klass 2, blir skärmens helhetsbedömning en klass 2 skärm. En klass 1-2 innebär att den "värsta" bedömningen i en manöver var 1-2. Det betyder inte att skärmen fick klass 1 i några manövrar och klass 2 i några andra.

Alla testade manövrar videofilmas, men piloterna har alltid sista ordet.

ACPUL/SHV.

ACPUL är en frivillig certifiering som utförs i Frankrike eller Schweiz. Likt Gütesiegel består det av 2 hållfasthetstester, chock och statiskt, samt ett flygtest. Flygtesten består av 12 noga specificerade manövrar: start, landning, max hastighet rakt fram, kurvstabilitet 2x360° (åt var sitt håll på max 18 s), tendens att gå in i stabil stall mha bromsar, tendens att gå in i stabil stall mha bakre bärremmar, symmetriskt frontinslag, asymmetrisk stall, asymmetriskt frontinslag (sidoinslag), fullstall, spinn och vingover. Varje manöver bedöms enligt skalan A, B eller C beroende på tiden det tar för skärmen att gå in i normalt flygtillstånd. Bedömningssystemet är mycket strikt och baserat på en noggrann tidtagning och iakttagelse på video. Pilotens åsikter är av minimal betydelse. Vid testens slut får inte skärmen en helhetsbedömning, utan bedöms individuellt för varje manöver (exempelvis nio A och ett C).

Fördelar och nackdelar

Gütesiegel

Fördel: Testerna är mycket omfattande. Skärmen testas alltid till ytterligheter. Om testpiloterna känner att det kan vara ett problem, försöker de upprepade gånger att finna det. Inte bara separata test, skärmens "känsla" är testad.

Nackdel: Ingen strikt tidsgräns för urgång ur testmanövrar.

ACPUL

Fördel: Tidsåtgång för urgång ur testmanövrar är fullständigt definierade. Det kan inte bli några tvivel på vilken bedömning en skärm får i varje testmanöver.

Nackdel: Undersöker inte tillräckligt skärmens normala flygegenskaper. Skärmen testas inte till ytterligheter (till dess gränser).

Kommentarer.

Jag (Robbie) jobbar ständigt med båda certifieringssystem. I det hela taget anser jag Gütesiegel vara överlägset pga att skärmen testas grundligt ur alla aspekter. Testpiloterna letar noggrant efter specifika problem om de har en minsta tvekan. Å andra sidan, gillar jag striktheten vid ACPUL testen. Likväl har skärmar ej lyckats att få en klass 3 efter ett Gütesiegel test men lyckats mycket bra i ett ACPUL test.

Det viktigaste är att undersöka båda certifieringssystemen när du köper en ny skärm. Det finns några kritiska detaljer som inte kan ignoreras, speciellt en parameter som jag skall fokusera.

I alla flygsporter finns en parameter som av tillverkare anses viktig och det är vingbelastning, vilket är vikt per areaenhet som vingen är designad att med säkerhet bära. Designers tar hänsyn till detta när max och min vingbelastning beräknas - och det är ett mycket viktigt kriterium för certifieringskravet - men de meddelar denna information till oss i form av en enkel uppgift om max och min pilotvikt för varje storlek på skärm. Som ett resultat av detta kan vi ofta hamna inom en eller flera skärmstorlekar för en speciell skärmtyp. Så vilka faktorer skall vi då granska för att välja den ideala storleken på skärmen?

Om vi tittar på en pilot med en flygvikt (inkl all utrustning) på 80 kg, kan han flyga vilken som helst av 3 storlekar som av tillverkaren angetts till 55/70, 65/85 och 80/100, överlappningen komplicerar valet.

I detta exempel är det ideala valet medium 65/85, då pilotens vikt hamnar i mitten på vingbelastningsintervallet för den storleken. Men vad händer om han väljer någon av de andra? Man kan tro att med en mindre skärm kan man flyga i hårdare vind - slutsatsen är riktig men vad händer när skärmtyg och linor överbelastas vid hårda vindstötar eller då skärmen slår ut efter ett oväntat inslag? Hur blir det då med 80/100? Många piloter skulle föredra den här storleken i lättare vind för att "hänga kvar bättre". Jag måste påpeka att detta är ett farligt sätt att resonera! Kom ihåg att vid lugn luft är vindhastigheten helt irrelevant för skärmens uppträdande - det är skärmens hastighet genom luften som är viktig. För en given skärmstorlek gäller ju lägre pilotvikt desto lägre vingbelastning; ju lägre vingbelastning desto lägre hastighet. Det här betyder en reducerad lyftkraft genererad av skärmen och som konsekvens en lägre spänning på bärlinorna.

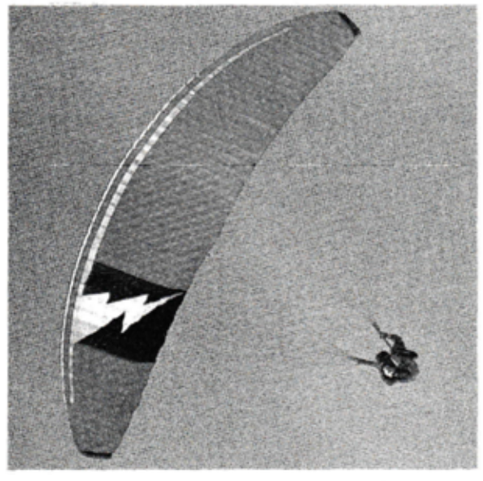
Under dessa omständigheter kan plötsligt oväntade inslag ske med mycket elaka resultat till följd. Ett sätt att demonstrera detta är att reducera pilotvikten tills man bara har den tomma selen, dra upp skärmen, kontrollera skärm samt linor och släpp sedan allt. Vad händer då? Skärmen är helt inkapabel att behålla sin profil och kollapsar pga för låg vingbelastning.

Slutsatsen blir att man skall alltid välja en skärmstorlek där man hamnar i mitten på viktintervallet angett för den skärmen. Flyg aldrig en skärm vars viktintervall ligger utanför pilotvikt - det är inte bara farligt, det medför även att klassningen blir ogiltig.

PS. Tyvärr, är det för många flygskärmar oklart om de angivna viktintervallen för resp storlek menar pilotens nakna vikt eller en fullt utrustad pilot. Detta bör den som köper en skärm kräva av säljaren att få veta (övers. anm.).

Översatta av Joakim Ekdahl

VILKET MÄRKE DOMINERADE TÄVLINGSSÄSONGEN 1992?



UP vann EM, Paragliding Worldcup, German Open, Bavarian Open, British XC-Cup och British Nationals under året som gick. Med en UP sattes dessutom nytt världsrekord i distansflygning till förutbestämt mål (144 km) och nytt Brittiskt distansflygrekord.

Allt här ovan är trevligt för oss att presentera samtidigt som vi vill meddela att UP Sweden nu finns! Det är vi som är beredda att förse er med bitarna ur UP:s godissortiment: JAZZ nybörjarskärmen i tre storlekar. STELLAR kanonskärmen för dig som vill komma vidare och göra termikblåsorna till ditt andra hem. Den finns i fyra storlekar och en tandemversion därtill. KANTANA högprestandaspjutet. Snabb och säker, fyra storlekar. Väger du bara mellan 45-110 kg så har vi något som passar dig!

Bakom namnet UP Sweden står Melle Jönson och Charlie Ahlstrand i Örebro. Vi representerar UP:s hela sortiment, selar, kläder, tillbehör och även hängflygdelen. Vi har nära och tät kontakt med UP Europe och TEAM-UP.

Ring oss för mer information, säsongen står för dörren!

SÅSSEJALSTYRELSEN VARNAR:
SKÄRMFLYG ÄR ETT NJUTNINGSMEDEL SOM REDAN EFTER KORTARE TIDS ANVÄNDNING ÄR BEROENDEFRAMKALLANDE.

UP SWEDEN
MELLE: 019-323246 CHARLIE: 019-246031

Första flyget med min nya skärm

eller

Jag borde ha stannat kvar på marken



Jag hade sålt mitt gamla styrkjärn i höstas och nu fått tag i en lite "hottare" skärm. Den har 11 A:n och ett B på assymmertriskt inslag. Efter att ha balanserat i Johannelund en timme, så åkte jag till Åre veckan efter nyår för att flyga smörflyg och därigenom flyga in skärmen så att jag kan hantera den i sommartermiken.

Andra dagen vaknade jag och tittade ut, jo minsann två skärmar var på väg nerför hummeln. Snabbfrukost och så var man uppe på hummeln. 8-10 m/s byig sydlig vind, in och fika. Över kaffet sa jag till några andra flygare att det är oftast de rutinerade piloterna som skadar sig, de överskattar sin förmåga. En timme senare hade vinden lugnat sig. Jag och Magnus satt där ute och kollade vinden i 20 min innan vi bestämde oss för att starta. Vinden var 0-5 m/s fortfarande mycket byig, men som sagt det brukar ju bara ta 5min för att komma ned.

Efter två misslyckade startförsök där linorna hade fastnat i stenarna och skärmen kom upp snett (kanske skulle behövt en timme till i Johannelund), så fick jag en klockren start. Steg 60m på hangvinden, släppte upp bromsarna och började att penetrera. När jag kommit ut över kabinwirerna så började problemen...

Sidoinslag, styra emot och pumpa ut, precis som man lärt sig (det gamla strykjärnet slog ju aldrig in och när det slog in var inslaget ute innan man ens reagerat). Men det dröjde inte länge innan andra sidan slog in, osv. När det var som värst var mer än halva skärmen inslagen och jag hade roterat 180 grader i selen för att sedan twista ut och snurra runt och flyga baklänges åt andra hållet. Samtidigt som man har den flygande sidan strax innan stallpunkten och pumpar på andra sidan. Gissa om jag önskade att jag stod på marken. Som tur var startade Magnus inte.

Efter en kvart hade jag kommit bort över draklanda och en bra bit ut över sjön, men jag hade fortfarande 300-400 m över landningen. Nu ska det väl ändå lugna ner sig tänkte jag, sen kollapsade hela skärmen. Samtidigt började det blåsa upp och jag backade. Nu borde jag ha gjort öron eller B-line stall, men det var ju första flyget och det kunde också vara en tillfällig vind ökning. Det var det inte.

Gissa om jag önskade att jag stod på marken

Acceleratorn var inte påkopplad men jag tvivlar på om jag hade kunnat använda det i denna turbulenta vind. Drog man ned A-linorna 4 cm så började fronten att se mjuk (skumpig) ut och sen kom nästa inslag.

Det dröjde inte länge för än jag var ovanför kabinwirerna 100m över start. Nu var goda råd dyra. Jag kände hur det började suga till i magen från stiget av svartberget. Jag måste ner och landa på hummeln till vilket pris som helst. Alternativet var att landa uppe på skutan eller baksidan, nej det fanns inget alternativ. Jag drog B-linorna till botten. Äntligen kom marken närmare men jag backade ännu snabbare. Skärmen hade en tendens att svänga, så två gånger fick jag släppa upp stallen och svänga upp mot vinden för att sedan dra B-linorna igen.

20 meter ovan mark tittade jag ner och såg mina fötter brett isär. Så ville inte jag landa, ihop med fötterna, böjda knän och in med huvudet. Någonting har man lärt sig. 10 meter innan mark släppte jag stallen. Landningen skulle ske på den frusna tjärn som ligger bakom hummeln stugan.

Bang, touchdown, skärmen rycke mig baklänges och sen började jag linda bromslinorna runt händerna. Fick stopp efter ett par meter. Mark, mark, mark, vilken glädje att var nere på marken. Kände efter: känsel i fingrar och tår, inga armar och ben brutna, ryggen och höften var hela innan jag började röra mig. Foten måste vara ordentligt stukad. Nu hade det kommit fram tre personer. Ytterligare någon minut senare (5min efter landning) kom Bobbo och Henrik från Åreliftarna dit. Jag vill tack alla för hjälpen och omtanken.

Haltade in till hummeln stugan för en öl, måste lugna nerverna lite, handen var inte direkt stadig. Senare på Östersunds lasarett visade det sig, frakutur i vadben och ett ledband i foten var av. Gips i sex veckor framåt. "Bra" säsongstart? Men jag är mest glad att jag lever.

Smörflyget som skulle ta 5 minuter slutade i en 20-25 min lång skräckupplevelse.

Mitt tips.

- Starta inte om inte allt känns perfekt.
- Starta inte i byig och turbulent vind.
- Lyssna på väderleksrapporten.
- Överskatta inte din egen förmåga.
- Köp dig en snäll skärm.

/Gustav Mogensen

Flyglära

Här följer översättningar på artiklar översatta från ett par av de utländska skärmflygtidningar som finns. Det här är info som också är intressant för oss att läsa. Artiklarna är fritt översatta.

Åtgärder vid inslag

Följand artikel är hämtad ur Cross Country. I juni/juli numret skriver Bruce Goldsmith en artikel om instabilitet. Engelsmännen fann under ett instruktörsseminarium, att det var oenighet mellan instruktörerna om hur man exempelvis parerar ett kraftigt sidoinslag. I korthet ger han följande råd.

Motbromsa. Vid ett sidoinslag är det viktigast att motbromsa på den sidan av skärmen som ej är inslagen för att kontrollera flygriktingen. Bromsas för mycket finns risken att stalla (uttalas "ståla") den sidan på skärmen, bromsas för lite kan skärmen öka rotationshastigheten och i det extrema fallet gå in i autorotation.

Pumpa ut inslaget. Under motbromsning skall den inslagna sidan pumpas ut. "Pumpa ut" är ett något för starkt uttryck. En allmän åsikt är att en pumpning räcker för att få ut inslaget. Bromsen dras till max och hålls där i åtminstone en sekund. Hjälper inte detta upprepas pumpningen. Den här manövern utförs under motbromsning på motstående sida för att hålla kurs. Att hålla på och "smårycka" i bromslinan har ingen effekt på inslaget.

Dämpa dykningen.

Efter extrema manövrar, speciellt fullstall (kollaps), dyker alla skärmar framåt framför piloten för att öka farten. Hos speciellt extrema högprestandaskärmar kan det gå så långt att piloten ramlar ner i skärmen. För att förhindra att skärmen dyker för mycket dras båda bromsar snabbt för att minska skärmens framåthastighet. En distinkt och snabb bromsmanöver kan användas vilken släpps upp nästan omedelbart då skärmens framåtdykning har avtagit helt. Skärmen befinner sig då framför piloten men har ej högre framåthastighet jämfört med piloten. Den här manövern kan vara nödvändig att utföra även på intermediära skärmar om piloten av misstag har släppt upp en fullstall då skärmen befinner sig i den värsta positionen, nämligen horisontalt bakom piloten.

Ett typiskt asymmetriskt inslag.

Antag att 50% av skärmens vänstra sida slår in. Pilotens omedelbara åtgärd skall vara att motbromsa på höger sida. Detta ger piloten kontroll på flygriktingen för att undvika någon omedelbar fara. Det här kan också mycket väl vara tillräckligt för att få ut inslaget. Om inslaget ej slår ut av sig själv, skall detta pumpas ut enligt ovan.

Urgång ur spinn.

Om du olyckligtvis har gått in i spinn med din skärm, skall den omedelbara reaktionen vara att släppa upp bromsarna för att låta skärmen själv gå ur. Efter rotationen har upphört försöker skärmen att dyka för att öka hastigheten. Då tillämpas tekniken "dämpa dykningen". Om detta ej lyckas fullständigt kan skärmen få ett assymmetriskt inslag. Detta åtgärdas med motbromsning och sedan pumpas inslaget ut.

Användning av de 3 teknikerna. En erfaren pilot kan använda dessa tre tekniker för att motverka de flesta problem som uppstår efter en kollaps. Enda sättet att på ett säkert sätt lära sig dessa manövrar är att öva under överinseende av en erfaren instruktör. De avancerade övningarna utförs på hög höjd ovan vatten, piloten bär flytväst och reservskärm samt en båt finns redo att plocka upp en blöt pilot.

Översatt av Joakim Ekdahl



HEAVEN PARAPENTE

HEAVEN PARAPENTE HB · Docentbacken 7 · S-104 05 STHLM
Telefon 08-16 61 39 · Telefax 08-31 60 86

HIF Glidflygarna

Vi är en nystartad häng- och skärmflygklubb uppe i Luleå. Vi sorterar under Högskolans IF, HIF, som en "glidflygsektion", och kallar oss själva följdaktligen HIF Glidflygarna. En stor fördel med att vara en sektion inom Högskolans IF är att våra medlemmar kan utnyttja alla förmåner så som rabatterade flygresor och att gratis kunna utnyttja sporthusen m.m. Inom klubben arbetar vi förnärvarande mycket med att fixa klubbskärm och klubbvinge. På skärmflygsidan är vi idag åtta aktiva, men ytterligare sju är under utbildning av Tommy Åhsell. Hängflygare finns det betydligt fler av, för närvarande tjugotre, och Gunnar Remer kommer att utbilda fler under våren. HIF Glidflygarna utsåg styrelse och antog HIFs stadgar redan i maj -92, därefter har vi införskaffat komplett bogser-utrustning, fått två bogseroperatörer för skärmflyg och en övningsledare för hängflyg. Vi har ett bra samarbete med flygledningen på F 21, vilket har resulterat i att vi kan utnyttja ett nedlagt flygfält strax utanför Luleå för bogseringar. Dundret, Kittelfjäll, Riksgränsen och i viss mån Hemavan är annars våra vanligaste flygställen. Två klubbrekord kan noteras, längsta flyget: 181 min och lägsta flyget: 1 fot högt i 1 min!

Med vänliga hälsningar HIF Glidflygarna.

HIF Glidflygarna
Högskolans IF
Högskolan
95187 LULEÅ
0920 / 690 78

Västra SFK

Jag heter Herman Grönkvist och är ny ordförande i Västra SFK. Denna artikel är en beskrivning av verksamheten i klubben just nu.

Säsongen 1993 är snart här och vi i Västra SFK ser förväntansfullt fram emot alla de underbara flyg som kommer att göras. Vi har även i år en i stort sett helt ny styrelse. Men nu består den av idel aktiva flygare. Det är nog en förutsättning, så fort som utvecklingen går.

Klubbaktiviteterna kommer att koncentreras runt Vårgårda-vinschen. Vi har ett bra avtal med ägarna. Om man beaktar de olika vinscharnas kvalitet, termikmöjligheter och framförallt luftrums-restriktionerna, ser man att Vårgårda är det absolut bästa stället i Göteborgs närområde.

Vårgårdavinschen blir alltså det nav som klubben kommer att snurra kring. Vinschning uppfattar vi som den säkraste flygning hos oss. Den passar bra för alla med steg 1 licens. Där kommer man också i kontakt med de erfarna pilotema, som ser den stora utmaningen i distansflygning. Vi har utmanande målsättningar i år: Vem blir först till 30 km? Kommer vi att knäcka 50 km-vallen redan i år?? Inte tänker vi låta stockholmare vinna distansligan i år!?

Flygställena inom vårt närområde känner vi ansvar för. Därför har vi satt ihop en backguide. Den täcker bara vårt distrikt, som är Värmland, Dalsland, Bohuslän, Västergötland, Småland och Halland. Ett par ställen i Skåne är också med. Det är hittills 48 st flygställen. Guiden kan köpas även av andra intresserade. Den kostar 120 kronor.

Många av flygställena är ojämna klipphang på västkusten och jag vill passa på att utfärda en **varning** för dessa. De är endast för erfarna piloter. Nästan alla dessa hang är mycket avancerade. Nästan uteslutande har de stupstarter som ofta är hala. Landningsplatserna är inte mycket bättre. Vissa har försökt att landa på såphala stenbumlingar i sid- eller medvind. Höjden är 50 120 meter. Så det måste blåsa minst 6-7 sekundmeter för att man ska kunna hänga kvar. Under 4 sekundmeter är det svårt att starta. Vid dessa vindar blir det väldigt turbulent. Man måste hålla ordentligt ut från kanten, flyga med bra fart och aldrig försöka ligga på lägsta sjunk precis vid stallgränsen. Vi har haft för många intermezzon.

Därför har vi i backguiden satt ut en minimikompetens för de olika flygställena. Följ dem! Ännu viktigare är det förstås att man har gott omdöme och är tuff nog att våga låta bli att flyga om vinden är för byig, för sned eller om det finns risk för av- eller tilltagande vindstyrka.

Men vi är relativt nöjda med de flygmöjligheter som finns här. Vi har ju dessutom ganska nära till de fina hangen på Jylland och det är inte många timmars bilresa till kanonställen i södra Norge.

/Herman Grönkvist

Flygråd i Tandådalen

Allmänt flygråd angående Tandådalen, Sälen.

Under lång tid har vi i Sälen försökt få till en landningsplats vintertid i Tandådalen. I år så har vi fått en sådan på försök. Landningsplatsen är liten och ligger väldigt nära lift och barnområde i skidanläggningen och kräver enligt vår mening en god pilot med omdömme. Det behöver väl knappast påpekas att en olycklig i ex barnområdet och all flygning i Tandådalen blir nedlagd. Det är vår förhoppning att alla respekterar detta och verkligen använder omdömme när det flygs här.

Viktigt! Det har vid flera tillfällen visat sig att området över landningsplatsen är mycket turbulent. Det är alltså inte lämpligt för rena nybörjare.

Skall du flyga så kolla alltid med anläggningen att det inte stör någon annan verksamhet.

/Peter Ahlbin, instr Sälen

Tävlingskalender 1993

Sverige:

2-8/5	SM Åre. Arrangör Åre SFK (se separat inbjudan).
8-9/5	Äventyrscenter/Skysport Open, Västergötland. Information tel 031-15 94 34.
5/6	Klubbtävling Västra SFK. Reservdag 6/6.
12-13/6	Junilyftet, klubbtävling Cirrus SFK
19-20/6	Äventyrscenter/Skysport Open, Skåne. Mer information ring tel 031-159434.
7-8/8	DM södra/västra Sverige, Reservhelg 14-15/8. Arr. Parapente syd/VästraSFK.

Augusti "Moskit veckan" Flygvecka i Sälen. Information ring tel 0280-87584 eller 010-281 10 48.
Distansligan, 5 längsta distansflygen i Sverige under 1993. Arrangör Äventyrscenter Göteborg. För mer information ring 031-15 94 34.

Norden:

8-12/4	Norges Cup, Voss.
15-16/5	Norges Cup, Vågå.
19-22/5	Norges Cup, Bondalseidet.
4-6/6	Norges Cup, Hovden.
20-26/6	Norska/Nordiska mästerskap, Vågå.

Nordiskt Årsrekord i fri distans, längsta distansflyget i Norden under 1993 belönas med en vandringspokal. Arrangörer är alla nordiska förbund tillsammans. För information kontakta SSFF tävlingskommité.

Internationella:

26/2-7/3	Worldcup, Kyushu Japan.
4-7/3	Fun and Fly Induga-93, Augsburg Tyskland.
8-12/4	Monte Grappa, Italien. Max 5 deltagare från Sverige, kontakta SSFF Tävlingskommité senast 22/2.
20-23/5	Worldcup, Zillertal Österrike.
18-20/6	Guarnieri trophy, Feltre Belluno Italien.
21-27/6	Worldcup, Chamonix Frankrike.
22-27/6	Italian Paragliding championship, Val Vigesso, Italien.
21-25/7	Worldcup, Gstaad Schweiz.
2-15/8	VM, Verbier. Kontakta SSFF Tävlingskommité senast 1/4.
17-22/8	Worldcup, Avoriaz Frankrike.
6-12/9	Worldcup, Digne Frankrike.

För mer information om Internationella tävlingar, tag kontakt med SSFF tävlingskommité.

För att deltaga i SM skall piloten inneha minst steg 2 licens, för flertalet utländska tävlingar krävs motsvarande Svensk steg 3 licens. Observera att giltig tävlingslicens (FAI) krävs för samtliga internationella tävlingar, ansökningshandlingar kan rekvireras från SSFF eller KSAK/FSF. Ifylld ansökan skickas sedan till KSAK/FSF Bromma.

Landslag.

Samtliga piloter som är intresserade av att deltaga i ett landslag vars mål är att deltaga i VM som går i Verbier 2-15 augusti, ombeds snarast ta kontakt med SSFF tävlingskommite. Pilot som inte anmäler sitt intresse före 15/3 och inte deltager i de aktiviteter i form av träning och tävling inför VM kan inte garanteras en plats i laget.

Svenskt rekord i Skärmflygning.

Regler för officiellt Svenskt rekord i skärmflygning finns nu klara. Regler kan rekvireras från SSFF Tävlingskommité. Läs även om Torkels inofficiella rekord.

DM östra och norra Sverige

Ingen klubb har anmält något intresse av att arrangera DM för östra resp DM för norra Sverige. Vi ber alla klubbar som finns i dessa områden att fundera på om inte ni kan arrangera DM i eran region. Ansökan skall i såfall skickas till SSFF.

Distansligan 1992

Prisutdelning har nu skett i distansligan 1992. Förstapris, en Airwave räddningsskärm samt pokal gick till Torkel Bergkvist Cirrus SFK. Andra och tredjepris, pokaler gick till Per Jutemar Cirrus SFK och Christer Eriksson Västra SFK. Samtliga resultat:

1 Torkel Bergkvist	Cirrus SFK	85 km
2 Per Jutemar	Cirrus SFK	61 km
3 Christer Eriksson	Västra SFK	28 km
4 Lars Ekenstam	Cirrus SFK	27.5 km
5 Ola Riktun	Västra SFK	22 km
6 Thomas Ekberg	Västra SFK	16.5 km
7 Ola Thomsson	Västra SFK	11 km
8 Roger Jansson	Västra SFK	10 km



Första och andrapristagarna i distansligan 1992, Torkel Bergkvist Cirrus SFK (t.v.) och Per Jutemar Cirrus SFK.

ÄVENTYR!

Testprogram för skärmar

Äventyrscenter kan nu erbjuda ett testprogram för dina skärmar. Vi är först i Sverige med att investera i en **porositetstestare** för skärrnduk.

När skärmduken blir äldre blir den allt mer luftgenomsläpplig. En porös skärm som släpper genom mycket luft kan vara livsfarlig att flyga. Flera mycket allvarliga olyckor på kontinenten har berott på porösa skärmar.

Den tid det tar för en skärm att åldras beror på en mängd faktorer:

UV-strålning: Skydda därför skärmen mot solljus när den inte används.
Smuts: Rengör din skärm medan den ännu är fuktig.
Fukt: Torka den torr så fort som möjligt.
Frost: Om en fuktig skärm blir nerfryst, t.ex. i bagageluckan i en bil, sker en "issprängning" på fibernivå. Det påskyndar åldrandet mycket starkt.

Det är inte bara skärmen som åldras. Linorna måste också kontrolleras. Eftersom den största belastningen uppstår i framlinoma kan dessa sträckas, men ännu vanligare är faktiskt att baklinorna krymper.

Vi testar din skärm och dina linor med vår nya testutrustning. Vi byter linor vid behov och stretchar krympta baklinor med erkända metoder. Givetvis kollar vi även skärmens sömmar och lagar revor och hål.

Besiktningsprotokoll

När du köper en ny skärm hos Äventyrscenter får du årliga besiktningar utan kostnad så länge du är förste ägare.

Köper du en begagnad skärm hos oss medföljer ett utförligt besiktningsprotokoll där du kan utläsa skärmens kondition. Har du redan köpt en begagnad skärm någon annanstans kan vi utföra en test av den som dokumenteras med ett besiktningsprotokoll. Eller om du skulle vilja sälja din skärm så blir den mer lättsåld om du kan uppvisa ett besiktningsprotokoll. Vi testar gärna din begagnade skärm för 250:-.

Hos oss kan du köpa skärmar och tillbehörsutrustning från ett flertal välkända tillverkare som Nova, Apco, Airwave, Firebird och North. Vi har därför alla möjligheter att kombinera en utrustning som passar just dina önskemål och din plånbok.

Äventyrskatalogen 93

Nu kan du beställa vår Äventyrskatalog 93. Den är fullspäckad med nya, vanliga och udda skärmflygarprylar. Några exempel: Uvex Dynemahjälm, "Insiability", Video, S-Lite, vinschreleaser, Crispi"Para Tec" skor, SAS-sele med carbon/kevlar, Secura sele med eller utan airbag, Fly karbinhakar, varios från Bräuniger och Flytec med mera. Saknar du något i vår katalog kan vi ordna fram även det.

Chansa inte, köp skärmen hos Äventyrscenter!

Vi satsar på service och trygghet. Porositetstestaren är ett sådant exempel, men det finns fler.

Aktiviteter

Ring redan nu och anmäl dig till våra aktiviteter: Succén från detta år, Distansligan, kommer att fortsätta även 1993. Äventyrscenter/Sky Sport Open, en tävling i fri distans med 2 deltävlingar i Västergötland och Skåne samt en termikkurs i Småland. Vi har också klätterkurs, vinschkurs och kurs för steg 2-licens. Fler aktiviteter kommer under våren 93. Redan nu vet vi till exempel att det blir en säkerhetskurs i Israel under hösten 93.

ÄVENTYRSCENTER
ODINSGATAN 20 B
411 03 GÖTEBORG
TEL: 031-15 94 34
FAX: 031-15 94 68

SVENSKT MÄSTERSKAP I SKÄRMFLYGNING –93

Arrangör:	Åre Skärmflygklubb
Datum:	3-8 maj 93. Reservdag: 9 maj
Plats:	Åre
Inskrivning:	2 maj 16:00 - 19:00 (se anslag på Huvudlandningen -Draklanda)
Pilotkrav:	Steg 2 (steg 1 piloter som fyller steg 2 kraven ,men inte hunnit göra proven kan söka dispens hos Åre Skärmflygklubb)
Tävlingsregler:	Enligt SSFF:s tävlingsregler vid aktuell tidpunkt.
Anmälan:	200:- sätts in på Åre Skärmflyg-klubbs PG 3918 78 - 6 senast 8 april 1993. Ange namn, adress och klubb på pg.blanketten.
Efteranmälningar:	Efteranmälningar på plats för en extra kostnad av 100:-
Liftkortspris:	Ingår inte i anmälningsavgiften. Priset är ej fastställdt ännu.
Boende:	På Lundsgården har vi fått ett pris på 95:- kr natten(utan lakan) 0647-17400 Åre turistbyrå 0647-51220
Information:	Skriftlig inbjudan skickas ut till alla klubbar inom kort.

Lokala regler i Åreflällen

Krav för flygning Vintertid:
Giltig Skärmflyglicens
Minst 25 höjdflyg varav 10 över 250m höjdskillnad
Undantag: Piloter som påbörjade sin utbildning efter 93-01-01 och har pilotlicens steg1 får flyga vintertid (höjdskillnadskraven faller bort.

Krav för flygning Sommartid:
Giltig Skärmflyglicens
Minst 30 höjdflyg över 350m höjd-skillnad
Undantag: I sällskap av instruktör

Varje pilot som fyller kraven enligt ovan ska ha med sig ett ifylld och signerad regelblad. (finns i liftkassorna)

Kontaktpersoner i Åre Skärmflygklubb:
Emst Ebneter tel. 0647–502 79 (dagtid)
Peter Nietlisbach tel.0647-503 91(kvällstid)

Sv. inofficiellt distans rekord

Jag startade från Åre skutan syd-starten kl 14.20. Hittade termik över Olympia, kurvade upp till 2300 möh (ca 1100 m över start). Sydvästlig vind, flög alltså över skutan mot kall.

Hittade termik nummer 2 nån km före kallsjön, började kurva. Termiken drev mot sjön, så i molnbas låg jag över strandkanten och hade ca 2000m ned till vattenytan, alltså inga problem att flyga över sjön ca 2 km bred.

På andra sidan sjön kom nästa problem, flera mil ödemark. Men ett svenskt rekord kan vara värt en promenad.

Jag flög mot ett hygge som sluttade mot sydväst. Mycket riktigt, termik nummer 3, var nu nere på 800 möh (ca 400 över hygget) kurvade upp till drygt 2000 möh. Full accelerator med vinden hittade ingen mer termik. Det började kanske bli för sent på eftermiddagen? Flög mot en grusväg vid en sjö. Beskrev landningsplatsen över radion till de andra. Landade därefter i en mosse ca 20 m från en grusväg. Sedan en lång promenad....

Tack till Hasse Geijer och Peter Lindqvist för upphämtningen. Jag hade flygit 30 km, men med bil var vägen över 7 mil. Samtidigt flög Per Jutemar och Lasse Ekenstam ca 1.3 km innan de stoppades av kallsjön (flyg över nästa gång fegisar).

Pilot: Torkel Bergkvist
Distans: 29.5 km — Flygtid: 1,45 tim
Skärm: Advance Omega 26 — Sele: Sitting bull
Vario: Flytec 3030

/Torkel Bergkvist



MOGULS - Sport Extrem

KURSER

På våra nybörjarkurser använder vi vinsch och berg som start alternativ. Vilket ger dig större valmöjlighet som elev i mellanläget. Tills du går din steg - 1 kurs. Sommarkurser på Öland med båtbogsering och Abrollwinder ca. 1000 höjdmeter garanteras! Vidareutbildning till steg 1 & 2, kör vi ofta i samband med våra flygsafaris

NYTT FÖR I ÅR

Flygsafaris i fjällen, Sälen, Trysil, Branäs bl.a. Dessutom tar vi dig på vinter bogsering på någon sjö. Vår nya Abrollwinder kan lyfta dig till 1 000m om förhållanden är perfekta.

KÖPA UTRUSTNING?

Hyr först! Vid köp drar vi av för hyran!
APCO - NOVA - AIRWAVE
Dessa är märkena som vi för.
Instruktör
Peter Ahbin
MOGULS INC-Sport Extrem 780 67 SÄLEN
0280-206 16

One Day, two Astras, 560 km

Back at work after ten days in Kuruman, it was almost a pleasure – at least the air-conditioning worked! And we had something to reflect on. Over the last 8 days Alex and I had flown 1160 km between us with our best flights of 281.5 and 278 km!

Alex Louw and I teamed up in October to do some distance flying. We limited the competition between us to R100 (+-30$) per day bet for the longest flight and kept our main objective as one or (even better) both of us getting the official paragliding distance record for South Africa and Apco. Distance flying in South Africa doesn't rate highly in the glamour stakes – hot, windy, dusty, dry and five hours drive away.

To make matters more depressing, the weekends were the worst and Captain Nick had a full itinerary of top pilots ready to pounce on any good weather during the weeks. Already the effects were starting to show: Urs had a 118 km tandem flight plus a 3400 m height gain, Michi got a solo height gain of 3200 m, and Judy had a 128 km record flight.

So we moved base to Kuruman, 150 km west of Vryburg with Captain Nick's Japanese crew. On our third day we didn't get away and were contemplating relaunching at 1.30 p.m. Deciding that it was too late for a record flight we elected rather to assest Minegiski's takeoff and head for the swimming pool. He ends up making 265 km! Imagine our motivation in the following days.

By the 30st December we'd been in Kuruman for six days and our best flights were 145 and 105 km. But we were now getting away virtually every winch and knew that at least 2000m above ground is necessary to fly through the ferocious 8 m/s sink.

New year's eve 1992 turned out to be our day. We launched from the airfield at 12h15 (Alex) and 12h45 (Andrew), both of us getting away first time. Perfect medium sized cu's were already formed with cloudbase at 4400-4500 m ASL (about 3000 m AGL).

The day was almost a carbon copy of the perfakt day exactly one year and one month previously when I managed 231 km – good development to the east and clear sky westwards. Alex stayed in the blue thermals while I opted for a more direct line in the developt sky.

We followed parallel routes about 20 or 30 km apart, figuring that this would give our team the best possible opportunity. Our two ground crews feeding us with info and encouraging us the whole way. At one stage Alex is led from thermal to thermal by a saviour eagle who flies parallel to us and seams to be on a similar mission to us.

Alex kept radioing me that he was "topping out" at 3700m AGL. But, no matter how hard I tried, I couldn't seem to get that high. Even by thermalling into the cu's and flying out the sides 3650m AGL was the maximum I could manage (5100m ASL). Only after we landed did we realize that it was actually hypoxia talking and Alex didn't get that high but was misreading his vario! As his hypoxia gets worse, Alex has difficulty concentrating on his map: so he fastens it to his arm, flies with one hand and hold his map in front of his eyes. Finally the rest of the team realises what's happening and encourage him to fly a little lower and sanity returns.

Conditions are still strong though, and as we get too lazy to respond promtly to big turbulence we both have wake-up calls – gliders below the feet!

At +4500m I have to reduce my bladder pressure. It's probably 2 degrees below freezing and rather rough. After much fumbling my mind clears I wounder it this is a record of sorts – +3000m AGL?

As we get closer to Minegishi's target we start to plan carefully. We debate the extent of the Kimberley and Bloemfontein TMA's with the ground crew and guide each other around then. We discuss the huge cu-nimb to our east and how close we should get. The gust fronts become stronger so we climb to get over the obvious lines of dust. We use the GPS to calculate our best glide, getting ground speeds of over 85 km/h. But the crew warns us gusts on the ground are exceeding 45 km/h.

When its certain that we've beaten 265 km and the controlled airspace ahead will prevent us from attaining a 300 km record flight, we decide to land together to make a double. But the howling wind and dust storms make it impossible for us to find each other and we head off for safe, witnessed landings.

9.30 pm finds the Apco team in a one horse town keeping the hotel open as we gratefully ply our weary ground crew with alcohol. They have an 1100 km round trip in 38 C with many gates to open. Thanks Bridget, Heiner, Renier!

/Andrew Smith

Summary

Pilot	Alex Louw	Andrew Smith
Distance	281.5	278.0 km
Glider	Apco Astra 30C	
Harness	Von Blon	Apco Secura
Vario/Baro	Flytec 3030	
Max climbrate	12.0 m/s	7.4 m/s
Max climbgain	3475m	3640m
Max height ASL	4900	5060
Time	ca:6h40min	

Tomas Småfranskor

Ditt och datt från alperna.

I Parapente Mag nr 20 har Kti Devos sammanställt lite intervjuer från personer som råkat i trubbel i luften.

Pierre Bouilloux berättar tex om hur han under en av sina "cap" flygningar fick ett inslag på runt 80%. Resultat, autorotation som han tog sig ur med välkända metoder (luta sig åt öppna delen av skärmen, bromsa emot, pumpa ut inslaget). Pierre är självkritisk och menar på att misstaget var att ge sig upp i det dåliga vädret.

Robby Whitall berättar hur han startat "sous le vent" (franska för "under vinden" dvs när man flyger på läsidan av ett berg) i Chamonix. Engelsmannen cirklade sig upp i en blåsa när plötsligt skärmen var i en enda röra. Han förlorade 50 meter i höjd och en av wirarna till selen hade gått av. Mellan 5 meter och 500 meter över marken är det farligt att flyga på läsidan av ett berg menar Robby .

Med några få undantag har de som medverkat i artikeln flygit "sous le vent" och/eller flygit med ny utrustning. Tag lärdom.

Parapente Mag nr 21 har Hubert Aupetit skrivit en intressant artikel under rubriken "Om min lillasyster flög".

Han räknar upp fyra metrologiska fällor för skärmflygare:

1 Flyg aldrig "sous le vent"

2 Lär dig skilja på metrologisk vind och termisk vind.

3 Lär dig skilja på vind och rotor, och lär dig bedöma när det är bra att starta och vart.

4 Se upp med åskmoln

I nummer 22, av samma tidning, citeras Thierry Barboux (hemskärmbyggare som numera jobbar åt Ailes de K) "90 var det parachuting, 91 autorotation, årets sjukdom är "les cravates" (franskt ord för intrasslad vingspets i linorna). Man undviker att få det genom att välja en skärm som inte har för stort sidoförhållande och som inte har för smala vingspetsar."

Pierre Bouilloux skriver i samma nummer om hur han tvingades kasta nödskärm när två tredje delar av hans skärm hade slagit in och fastnat i linorna.

En Edel ZX kan man se på bild i ParapenteMag 23. Inget konstigt i sig om inte bilden varit tagen av Fredrik Stork och skärmen inte flugit i Ekholmsnäs, Stockholm.

Pierre Kivol berättar i samma nummer om två tävlings kurser som hölls av Bruce Goldsmith och Robbie "VM" Whitall. Det intressanta som kom fram var att innan man börjar flyga termik måste man kunna ta sig ner, öron B-stall 360. I krissituationer måste man alltid välja det säkra före det osäkra tex hellre låta sig blåsa in i träden än att stalla för att komma ned på landningen.

Att fatta egna beslut och inte bara följa efter andra utan att tänka efter, är det allra svåraste, avlsutas artikeln.

I nr 24 berättas om hur "multiskärmflygskonstnären" Michel Werli bett om att få ställa upp i franska mästerskapen under en tandemskärm, med passagerare. Då reglerna inte tillät detta stannade Werli och friflög med resultat att han och hans passagerare slog nytt sträckrekord för tandemskärmar 92 km, ingen annan flög så långt under tävlingen.

Xavier Murillo berättar om hur han flugit över La Verte 4122m efter att ha startat från Grand Montets 3200 m. Ett spännande flyg som avlutades med poliseskort från landningen. Det är nämligen förbjudet att flyga på Mont Blanc-sidan av Chamonix dalen under juli och augusti. Poliserna gav sig dock snart ty med den höjd den berömde fotografen haft kunde han omöjligt utgjort någon fara för räddningshelikoptrarna.

I Bretagne har man flugit 72 km från en 40 meter hög kulle, imponerande .

366802xx det är ett användbart nummer i Frankrike, byt xx mot nummret på det departement där du vill veta vädret. Det kostar 2,19 F per minut allt enligt nr 25. Det fungerar endast inrikes.

En lång artikel om flygning i turbulenta förhållanden finns med i samma nummer. Olika toppiloter ger goda råd om "skumpflygning".

Dra åt bröstrem respektive korsband, håll kursen vid inslag, flyg med halv broms för att hålla trycket i skärmen och ändå ha bromsväg kvar vid inslag och håll god höjd. De allra bästa piloterna är så pass duktiga att de inte ger sig ut i sådant väder att de måste visa vad de kan...

Jag har valt att inte prata om nya skärmar. De flesta tillverkarna satsar stort på sina mellanklasskärmar. Det är en naturlig utveckling först skaffar sig eleven en nybörjarskärm och flyger ihop 20-30 timmar och sedan går han/hon över på en mellanklasskärm som har fina egenskaper och flyger väl så bra som föregående års tävlingsskärmar. Att sedan ta steget upp till tävlingsskärm är bara intressant för de som tävlar, vilket är en bråkdel av alla de som flyger.

/Tomas Gustafsson

Säljes: Falhawk Atoll 90, Klass A. Glidtal 6.5+, sjunk 1.2 m/s, pilot vikt 45-65 kg, Supair komfortsele med ryggskydd och nödskärm. Hjälm samt enkel vario ingår. Nypris 25000:- Nu 15500:-. Tel 08-5835 2165

B

Begränsad eftersändning. Vid definitiv eftersändning återsänds försändelsen med den nya adressen påskriven till:
Svenska Skärmflygförbundet, Idrottenshus 11 tr, Storforsplan 44, 123 87 FARSTA

Loggbok etc

Ett litet tips. Är ni intresserade av att köpa flygdagböcker för skärmflygare, flygkartor eller annat som har anknytning till flyg. Ring då KSAB, tel: 08-7646080. De har inte mycket om skärmflyg specifikt, men exempelvis ett kompendium om meteorologi gäller för alla flygare.

Godkända skolskärmar

Fr o m 930101 kräver SSFF att de skärmar som används i utbildning av elevlicenstagare måste vara godkända av förbundet. Den som vill ha en speciell skärm godkänd för utbildning till elevlicens ansöker om detta hos förbundet. Anledningen är att undvika sådana skärmar som av SSFF anses olämpliga trots en fördelaktig klassning. Det finns ett antal exempel på detta.

De skärmar som hittills är godkända är följande:

Firebird Fox 24, 26
Firebird Commanche 26, 29 (med Firebird sele)
Airwave BlackMagic 22, 24, 27
Apco Starlite 22, 24
Nova Trend 19, 21, 23
ProDesignCorradoChallenger 21, 23, 25
Parasail Jaguar 10, 11
Edel Corvette 25, 27

Generellt gäller sele med korskoppling för de skärmar som har blivit testade och godkända med detta.

/USK

Försäkring av skärmar

I de flesta hemförsäkringsbrev står det i finstilt längst ner "gäller ej luftfarkost".

Vi har nu fått ett brev från Kjell Franzén på "Luftis", där det står bla: ... Vid en jämförelse med andra luftfartyg skulle befälhavaransvaret i flygskärmsfallet inträda när föraren påbörjar uppackningen av skärmen eller åtminstone vid utbredning av skärmen i avsikt att flyga. Något befälhavaransvar kan knappast heller åvila den som bär omkring eller transporterar en nedpackad flygskärm. Skärmen kan därvid betraktas som vilken lös egendom som helst. ... Enligt inspektionens mening erhåller en flygskärm status av luftfartyg i och med uppackning i avsikt att flygas och behåller denna status till nedpackning är klar.

Detta betyder att din hemförsäkring skall täcka din skärm då den är nedpackad i säcken. För säkerhets skull bör du ringa ditt försäkringsbolag och kolla.

Vill du ha skärmen försäkrad även när den är uppackad så ska du teckna en Plus-försäkring. Den kostar 170:-/kalenderår och täcker upp till 20000:- med 1000:- i självrisk. Sätt in pengarna på SSFF:s konto och skriv Namn, personnr och typ av utrustning.

/Gustav Mogensen

Övrigt

SSFF
Idrottenshus 11tr
Storforsplan 44
123 87 FARSTA
fax 08-605 65 14
tel 08-605 65 12 bemannad tisdagar 18-20, om du kommer framtill växeln/telefonsvararen under denna tid - försök igen, det är bara upptaget.

Pg 414 08 58-4

Bg 56 48-45 87

Manusstopp till nästa Skärmtryck 26/3. Artiklar och annat skickas gärna till:
Gustav Mogensen
Värtavägen 66:213
115 38 STOCKHOLM

Årsmöte-93

Ett **extra årsmöte** är satt till **28/2** kl **13.00** i sal Norrland, **idrottenshus** 12tr. Det **ordinarie årsmötet** hålls direkt efter att det extra årsmötet är avslutat. Anledningen till det extra årsmötet är att rösta igenom nya stadgar. Dessa stadgar ligger ute på en sista remissrunda hos klubbarna just nu.

Valberedning. Om du har någon att rekommendera som ledamot i förbundsstyrelsen eller vill ställa upp själv så ska du kontakta valberedningen. Ordf. i valberdningen är: Ove Jönsson 08-89 03 99

Säljes:

Apco Mayday p/p 16 Räddningsskärm. Pris 2600:-
Ingvar 0220-20122