SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
SSFF

SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
NUMMER 4 - 1993

Ledare

Vi är mitt uppe i flygsäsongen och tack och lov har inga allvarliga olyckor med svenska piloter inblandade rapporterats. Däremot har Frankrike redan haft fyra dödsolyckor.

29/1 -En pilot med licens sedan -89 dödsstörtar ett 20-tal meter i samband med start.

10/2 -En pilot ej licenserad men flugit sedan -91 dödsstörtar vid flygning i medvind i svåra flygförhållanden.

10/3 -En pilot ej licenserad och med flygerfarenhet enbart från -93 hamnar i en högspänningsledning och dödsstörtar sedan ett 50-tal meter.

21/5 -En pilot med licens sedan -90 hamnar i autorotation efter ett inslag på över 50% och dödsstörtar.

Detta är mycket beklaglig läsning och understryker än en gång att vår sport inte är någon lek. Skärmflyg är den gren inom flygning som är lättast och snabbast att lära sig med avseende på att komma upp i luften och flyga självständigt. Därför ställs det extra höga krav på ditt omdöme som pilot. Vi har i år infört ett nytt licenssystem som ställer högre krav på piloten för att få flyga mer avancerade skärmar och under svårare flygförhållanden. Systemet har bemötts med en hel del kritik (viss med all rätt) men med tillgång av olycksstatistik är vi inom SSFF:s styrelse övertygade om att det är ett steg i rätt riktning för att höja säkerheten inom vår sport.

Men det är inte bara vi inom SSFF:s styrelse som har rätt att ställa krav. Du som pilot skall också ställa krav. Det nya licenssystemet gör att en kontakt pilot-instruktör blir nödvändig på nytt, en eller flera gånger beroende på vilken kompetensnivå du önskar uppnå. Här har du som pilot rätt att ställa krav på kompetenta och pedagogiska instruktörer som ger dig valuta för de pengar du betalar. Det är också ni piloter som genom era krav skall styra oss inom SSFF att göra ett så bra arbete som möjligt för skärm-flyget i Sverige

/HP Fallesen

Vore det inte bättre att bita i det sura äpplet och inse att restvärdet nu i praktiken är noll? Klippa av linorna och cellerna och skänka resten till ett "Fritis" där de kan bygga drakar av duken. Annars kan du med lite händighet säkert sy en snygg overall eller klänning.

Tomtesäck! Ja, sy en tomtesäck!

Vad som helst måste vara bättre än att lura upp någon som sedan i bästa fall kommer tillbaka och är förbannad. Om någon skadar sig så kan du aldrig säga att de borde ha fattat eftersom den var så billig.

/Melle, UP Sweden

Vad händer med vraken?

Någon sålde en skärm till ett par killar här i Örebro. 2000 kr. Billigt tyckte killarna som tänkte bogsera efter båten "så där som de gör på Mallis". Man blir svettig!

Grattis till affären, du som sålde!

Jag har inte sett skärmen än, men jag hoppas för allas bästa att det är en riktigt omodern skärm i ganska gott skick. Men man blir fundersam. När man inte kan sälja skärmen för 2000 kr till folk som vet vad det handlar om, är det då moraliskt riktigt att lura på ett par killar utan utbildning ett så´nt vrak?

En liten påminnelse:

Efter påstötningar från klubbar ute i landet vill vi trycka på hur viktigt det är att lokala flygregler följs. Reglerna finns där av goda skäl.

Kom ihåg att piloter som visar uppenbar brist på omdöme kan få sina licenser indragna av förbundet.

Till sådan brist på omöme hör exempelvis att strunta i lokala flygregler för ett flygställe.

/H-P Fallesen

Halvårsrapport från förbundet

Ekonomin

Det kommer glädjande rapporter ifrån vår kassör Claes Bergqvist. Vi har haft en god tillströmning av nya piloter. I skrivande stund har vi 1150 licenserade piloter i Sverige. Det innebär att vi så har långt in på säsongen fått 550 nya piloter, samtidigt som vi har 600 piloter som förnyat sin licens för 1993. Detta gör skärmflyg till den enda av flygsportgrenarna som just nu ökar i medlemsantal. Detta påverkar i sin tur vår ekonomi i positiv riktning. Claes har fått i uppdrag att ta fram en ny reviderad budget för -93 och som vi kommer att presentera i nästa nummer av Skärmtrycket.

Arbetsrutiner

Det ständigt ökande antal medlemmar innebär också ett ökat tryck på oss som jobbar i SSFF. Vi har lyckats få Lars Agnas att sitta på 1/2-tid uppe på kansliet i Farsta men den tjänsten sträcker sig bara till september. Lars har gjort ett jättejobb administrativt och det aktualiserar återigen frågan om att ha någon deltidsanställd på kansliet. Eventuellt kan denna fråga komma att lösas tillsammans med Flygsportförbundet och Fallskärmsförbundet. Jag återkommer i denna fråga så snart det finns mer att berätta.

USK

I USK har Anders Magnerfeldt och Joakim Ekdahl haft mycket att göra med anledning av de ny ändringarna i Föreskrifter & Definitioner. Olycksrapportering till Statens Haverikommission samt förberedelser inför höstens instruktörsseminarium har även det tagit mycket tid i anspråk.

Vi har fått en ny riksinstruktör (RI). Ola Richtun ersätter Peter Wicander. Vi tackar Peter för den tid som varit och hälsar Ola varmt välkommen och önskar honom lycka till. Närmast på Olas program står en samordning och iordningställande av licensernas teoriprov under SSFF:s regi.

Tävlingar

På tävlingssidan har det varit full aktivitet, inte minst med tanke på VM i Verbier. Piloter som har aspirerat på en plats i landslaget har tävlat flitigt, inte minst i Norge, och med goda resultat till följd. Vi ser med spänning fram emot vad vårt VM-lag (Per Jutemar, Torkel Bergqvist, Marcus Noichl och Pernilla Hammar) kan prestera i den stenhårda konkurrensen. Lycka Till!

Skärmtrycket

Skärmtrycket har utkommit med fyra nummer hittills i år och tillkommer efter stort och mödosamt arbete ifrån Gustav Mogensen, Lars Agnas, Martin Agfors och Lars Ekenstam.

Som så många gånger tidigare så efterlyser vi hjälp i form av mer material att trycka. Så länge vi driver Skärmtrycket i rent ideell regi så är det ni piloter ute i landet som avgör hur fyllig tidningen skall bli.

Licensiering

Våra nya licensregler har satt fart på både piloter och instruktörer. Du vet väl att du som licenserad pilot från -92 och tidigare kan välja att uppgradera din licensgrad enligt både de gamla eller de nya reglerna. Detta gäller enbart under övergångsåret 1993. F.r.o.m. 1994 så gäller enbart de nya reglerna. Har du några frågor runt licenserna så hör av dig till din klubb eller till oss i SSFF.

Skärmflygbok

Vi har fått se den första boken om skärmflyg på svenska gå i tryck. Bakom detta stora och enträgna arbete ligger Magnus Agnwik. Han har gjort en fyllig och väl beskrivande bok om grunderna i vår sport som jag tror många kommer att ha stor glädje av. Vi tackar Magnus för det arbete han lagt ner och ser med spänning fram emot fortsättningen.

Till sist

Själv har jag haft en jobbig arbetssituation vilket har gått ut över mina arbetsinsatser i SSFF men med ett mycket bra arbete ifrån vice ordförande Per Jutemar och övriga styrelseledarmöter törs jag påstå att SSFF har fungerat med tillfredställande och att vi just nu flyger i medvind.

/H-P Fallesen

Säljes:

UP Stellar 33, lite använd, 1,2 m/s, 1:7, 11 A, 20.000 kr
Charlie 019-24 60 31

Edel ZX XL, 85-120 kg, inkl sele, 13.000 kr
Peder 031-84 60 97

Jaguar XC-10, pilotvikt 55-75 kg, bra nybörjarskärm
Christina 08-590 927 67

Micropanel 3, har allt inlkusive fartmätare och barograf, 5000 kr
Charlie 019-24 60 31

ÄVENTYRS-CENTER

Hos oss hittar du den där lite speciella skärmflygarprylen t.ex.

INSTABILITY	**Säkerhets video. Borde finnas i varje skärmflygares ägo.**
SKÄRMFLYG	**Den svenska boken.**
NORSK FLYGGAJD	**Upptäck Norge. "Alper" inom räckhåll.**
UNDERSTANDING THE AIR	**En bibel för den som vill utvecklas.**
UV-SÄCK	**Jättesäck i skärmmaterial (för snabbpack och UV-skydd)**
FLYGOVERALLER	**Egen design för bästa komfort och funktion.**
INTERGRALHJÄLM	**Flera modeller.**
RYGGSKÖLDAR	**Egen tillverkning ger bra pris.**

Beställ vår katalog...
ODINSGATAN 20 411 03 GÖTEBORG
TEL 031-15 94 34 FAX 031-15 94 68

Äventyrscenter är en skärmflygskola med lite annorlunda filosofi. Vi satsar nämligen inte bara på kurser. Vi försöker även bygga upp något mer varaktigt till glädje för dej som valt just skärmflygning till din hobby. I Göteborg ligger vår affär som är specialicerad på just detta. Service är något som vi känner blir allt viktigare.

Vi utför ompackningar av din reservskärm, hjälper dig att reparera skärmen eller att få den besiktigad (provflyg, linlängdsmätning, porositetsmätning) Vi kan hjälpa dig att välja den rätta skärmen för just dig genom att vi saluför ett flertal respekterade tillverkares skärmar. B.la. APCO, NOVA, AIRWAVE

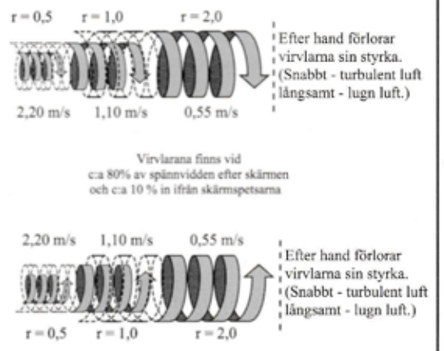
Det är tryggt att köpa skärm hos Äventyrs-center.

Hur starka är virvlarna bakom en skärm?
Apco Astra 27.

© MA -93

Skärmens spännvidd; 10,5m
Fart; 36km/h = 10m/s
Flygvikt; 95kg
Luftens densitet; 1,27kg/m3
= 3,14 (pi)
1kg = 9,81 Newton(N)
r = radie (m)
⌠ = m²/sek (Stora gamma)
V_i = Inducerade tvärhastigheten
(Virvlarnas styrka)





Virvlarnas styrka ökar med flyghöjden pga lägre luftdensitet, eller vid flygning med lägre hastighet. Att korsa någon annans flygbana på hög höjd som flyger med låg hastighet ökar alltså risken för inslag! För att räkna ut V_i måste man först räkna ut stora gamma.

V_i = det inducerade tvärhastigheten. Virvlens centrum rör sig som en solid kärna. Diametern är c:a 20% av halva spännvidden, dvs 1 m i exemplet. I beräkningen ovan har jag räknat på virvlar med diametern 1-2-4 m.

Formel; ⌠ = m²/sek (Stora gamma)

$$\lceil = \frac{\text{Lyftkraft (N)}}{\text{Spännvidd}} \times \frac{1}{\text{Hastighet (m/s)}} \times \frac{1}{\text{Luftens täthet}}$$

$$\lceil = \frac{932}{10,5} \times \frac{1}{10 \times 1,27} = 6,92 \text{ m}^2/\text{sek}$$

Formel; V_i = Virvlarnas styrka

$$V_i = \frac{\lceil}{2 \times \times r}$$

$$V_i = \frac{6,92}{2 \times 3,14 \times 0,5} = 2,20 \text{ m/s}$$

$$V_i = \frac{6,92}{2 \times 3,14 \times 1.0} = 1,10 \text{ m/s}$$

$$V_i = \frac{6,92}{2 \times 3,14 \times 2.0} = 0,55 \text{ m/s}$$

Av Magnus Agnwik. Författare till boken Skärmflygning

Dagbok VM Verbier 1993

Ja så var det dax för årets stora händelse. Efter massor av flygning under våren och sommaren så var det nu dags för VM.

Veckan före VM var vi alla på plats i Verbier för att träna så mycket som möjligt, Pernilla Hammar Markus Noichl, Torkel Bergkvist och jag. Tillsammans med det norska laget flög vi olika banor för att prova på de olika dalarna inom tävlingsområdet. Vädret var bra, kanske lite för stabilt, men vi fick bra träning.

Söndagen den 1/8 ägnades åt invigning med parad genom Verbier med flaggor och skyltar för respektive land, mycket folk och festligt, som OS invigningen i Barcelona (nästan).

Måndag 2/8 Första tävlingsdag

Samling uppe vid Les Ruinettes, där vi fick gå upp till startplats Fontanet, för den promenaden skulle man vara född till bergsget, en lodrätt backe upp till startfållan. Alla kämpade för att komma upp först och få en bra plats i kön. Väl uppe var det snabbt upp med skärmen ur säcken och in i kön framför startfållan.

Vädret var blåsigt, 2000 möh (starten) 25 km/h, 3000 möh 40 km/h, 4000 möh 50 km/h. Vid startbriefingen las en bana på 34 km som race, det innebär att man fritt kan lägga ut skärmen inom startfållan, kämpandet för en bra plats i kön tidigare var alltså helt i onödan...

Jag startade efter ca 15 min då jag såg att termiken verkade funka hyfsat, och den allra värsta paniken i startfållan hade lagt sig. Upp så högt det gick över Les Ruinettes och vidare upp mot Attila. Där låg man nära inversionen och det var svårt att komma riktigt högt. Efter en stund drog jag ut över Verbier och runt klippan riktning mot första fotopunkt, kyrkan ovanför Sembrancher.

Framför klippan var jag tvungen att försöka få lite ny höjd, stökigt som f-n. Efter ett par minuter gick en grön Edel racer i spinn 15 meter framför mig och krashar i ett träd: Oops, stadigt tag om bromsarna och jag drar mig en bit bort, bäst att inte ligga just där....

Efter någon minut får vi som ligger kvar vid klippan sällskap av helikoptern, lika bra att dra vidare mot första punkten. Jag låg nu egentligen alldeles för lågt, så jag dumpade all ballast och kämpade förtvivlat för att hitta något lyft. Sluttningen nedanför fotopunkten låg som tur var i sol och efter en stund släppte en bra blåsa (bara 100m från botten av dalen) och jag kom upp fint, gick bort och fotograferade och fortsatte genast tillbaka till klippan. Där var fortfarande lika stökigt men jag hittar en blåsa som drog ut i dalen och vidare över Le Chable (där fick man ett par kilometer gratis i medvinden). I höjd med landningsplatsen i Le Chable drog jag in i lä i botten på ravinen under Les Ruinettes, inget roligt ställe att vara på, stökigt och trångt, men bra hiss upp till Les Ruinettes igen. Blåsan över Les Ruinettes drev nu med den ännu starkare vinden snabbt bort emot Fionnay. Stökigt i den starka vinden men jag toppar ur en blåsa på 3250m och drar över dalen till den andra fotopunkten. Fotade och drog tillbaka direkt, kom in lågt och drog in i en ravin som gav lä och bra hiss upp igen, väl uppe på 3000m igen så var det dags att ta sig bort till sista fotopunkten, den lilla dammen längst upp i dalen. Såja, nu är det "bara" ett ta sig tillbaka till målet i verbier, 40 - 45 km/h motvind gav en spännande tur tillbaks, nu skulle man ha haft kvar barlasten som jag dumpade i början! Men med nästan full accelerator tog jag mig sakta bort mot Verbier. Jag passerade Urs Haari stående på marken! Det visade sig att han en stund innan jag passerade hade fått ett mycket stort inslag som trasslade sig i linorna och han fick slänga nödskärm. Landningen gick bra men chansen till bra placering på VM var ju borta för honom. Jag tog mig sakta vidare, lyckligtvis var termiken så stark, att jag kunde hålla höjden trots motvinden. Efter att passerat Les Ruinettes var det raka vägen ner till mål. Sköönt efter över fyra timmars flygning. Det kändes fint att klara banan första tävlingsdagen, det gav många fina poäng. Det var totalt 63 piloter som kom runt, och snabbast var Hans Bollinger från Schweiz. Marcus kom också runt banan, Torkel tappade massor av höjd då han fick ett 80% inslag på övre delen av Savoleyres-sidan, och fick nödlanda för att inte fastna i en kraftledning. Pernilla fick dålig höjd vid Attila och kom inte över Verbier på väg till första fotopunkt.



Tisdag 3/8 Andra tävlingsdagen

Väderprognosen lovar fortsatt stark vind, 2000 möh 35 km/h, 3000 möh 40 km/h, 4000 möh 40 km/h samt stor risk för CB och åska på eftermiddagen. Vi får en bana på 36 km som går upp mot St Bernardspasset och tillbaka till Verbier, uppgiften var speed, alltså individuell start, kortast tid vinner. Det var ganska mycket moln så alla avvaktade, efter en stund spricker det upp och norrmännen och vi beslutar oss för att starta, vi är bland de första iväg. Det tog lång tid innan jag kom upp ordentligt över Les Ruinettes, kanske lite beroende på att jag hade mycket barlast pga den förväntade hårda vinden. Väl uppe på 3300 så korsade jag dalen, jag klarade att passera kammen på andra sidan med god marginal (säkert minst 10 m) svängde söderut mot det förväntade stiget vid en ravin en bit upp i dalen mot St Bernards passet. När jag just börjat klättra uppåt igen medelade tävlingsledaren via radio att heatet var avblåst pga att en åskfront närmade sig. Det var bara att gå ner och landa, synd när man låg så bra till, det var många av dem som korsade första dalen från Verbier som inte kom över kammen, det var inte mer än max 10 piloter före mig. Strax efter att jag hade landat började det regna, så det var nog ett riktigt beslut av tävlingsledningen. Torkel låg på 3200 m över Les Ruinettes när heatet avblåstes, Markus och Pernilla hade inte startat.

Onsdag 4/8 Tredje tävlingsdagen

Dagens väder lovade starkare vind på hög höjd 50 km/h på 4000 möh och stor risk för åska redan vid lunchtid. Samlingen vid Les Ruinettes kl 10.30 blev uppskjuten till 12.00. Väl uppe på starten närmade sig ett kraftigt regnmoln och alla fick gå ned till Les Ruinettes igen (man får i alla fall bra träning för benen!).

Efter någon timme klarnade det upp igen, och man utlyste ett Raceheat med start framför Les

Peter Wicander

Flygföretag

010-255 90 75

FLYSPORTS

Ruinettes. När fönstret öppnade kl 14.50 såg vädret riktigt bra ut och i stort sett alla startade samtidigt, direkt! Det var rejält trång i första blåsan över Les Ruinettes men jag kom upp ganska fort och drog bort till första fotopunkten (kapell på toppen av klippan NV om Le Chable) vände direkt tillbaka mot Les Ruinettes men termiken var svag när man kom in lågt. Låg och kämpade ett tag ihop med ett helt gäng andra skärmar. Efter en stund började vi alla sakta tappa höjd, så jag drog vidare upp i dalen, hittade lite termik men inte lillräckligt. Flög ut höjden och landade i Champsec.

Torkel kom 500 m längre än mig, vi låg nog ungefär i mitten av fältet. Strax efter att vi hade landat avblåstes heatet då en ny åskfront närmade sig. Dagen bjöd ändå på en hel del dramatik: En pilot krashade då han skulle landa på en mycket liten landningsplats, han bröt armen och fick hämtas med helikopter. En tysk tjej fick slänga nödskärm efter att ha kommit i spinn (andra gången på tre dar för henne!) men hon landade OK. En annan tysk flög in i två koreaner som låg och kurvade, tysken fick den ena koreanens skärm runt kroppen, båda slängde nödskärm, koreanen bröt armen vid landningen.

Torsdag 5/8, fjärde tävlingsdagen bjöd på ännu starkare vind 40-60 km/h och stor risk för åska. Torsdagens heat avblåstes kl 12.00.

Fredagen 6/8 Femte tävlingsdagen

Nu var vädret bättre igen, svagare vindar och ingen risk för åska.

Dagens uppgift var Speed, ungefär samma bana som andra dagen, altså upp mot St Bernards passet och tillbaka till Verbier, total distans 47 km. Jag kom bra iväg och ganska fort upp i den vanliga blåsan vid Les Ruinettes. Men det var svårt att nå tillräckligt hög höjd för att korsa dalen direkt, ett inversionsskikt på 2800 möh stoppade upp. När jag kom upp mot inversionen var det ganska stökigt, just som jag drog vidare var det en Edel Racer II en bit ifrån mig som gick i negativ, stallade, släppte upp för fort, hamnade i skärmen och fick slänga nödskärm.

Eftersom det inte gick att gå direkt över dalen siktade jag på att gå runt via Sembrancher. Jag fick lite ny höjd på "hörnet" vid Sembrancher och fortsatte mot Orsieres. Där låg jag ihop med 25



andra piloter och gnetade i minst en timme, men till slut släppte en blåsa och vi kom högt nog för att fortsätta upp i dalen. Vi gick nu på läsidan av dalen, eftersom det var där solen sken. Det gjorde att så fort man kom upp en bit i en blåsa, fick man mycket stök. När jag hade passerat tre piloter som krashat i träd hade jag fått nog och flög mer eller mindre bara ut höjden, jag landade vid fotopunkten uppe vid St Bernad.

Det var inte så många som var före, max 25 stycken, och jag såg att de inte kunde komma tillbaka upp över kammen mot Verbier, så jag tyckte att det fick räcka. Senare visade det sig att heatet ändå inte blev godkänt på grund av att man hade satt en för lång minimidistans 25 km (som minst 20 % måste klara). Senare bestämde man sig för att alltid ha 15 km som minimidistans. Om man hade haft det på detta heatet hade det blivit godkännt...

Lördag 7/8 Sjätte tävlingsdagen

Denna dag bjöd på fint väder, svag vind och lite moln. Termiken var svag och under 1700 möh var luften nästan stabil. Man beslutade därför att flytta upp starten till Attila. Stort kaos utbröt när 150 piloter och 100 medhjälpare skulle åka med den minimala kabinen, men jag fick en bra placering i dagens första heat, racet till startplatsen!

Dagens flyguppgift blev en Speedbana på 27 km i närområdet runt Verbier. Total kaos i startfållan när fönstret öppnade, men jag kom i alla fall bra iväg och bra höjd direkt efter start. Tog första fotopunkt, tillbaka till Les Ruinettes, upp bra igen. Tog andra fotopunkt som låg borta på Savoleyres sidan. När jag kom tillbaka mot Les Ruinettes igen började det bli svagare, ingen kom upp ordentligt längre. Jag fortsatte upp i dalen mot sista fotopunkten men kom aldrig upp till den, jag landade en bit under fotopunkten när jag insåg att alla som låg där var på väg nedåt. Dagens placering blev 66, totalt efter 2 godkända omgångar en 53 plats. Torkel hade återigen otur, på väg mellan första och andra fotopunkten kom han på en läsida in i så kraftig turbulens att han inte fick ordning på skärmen igen, så det blev nödskärmslandning, som väl var gick det bra och Torkel kunde packa ihop och vandra tillbaka. Markus kom 2.5 km längre än mig och kom på 20 plats. Pernilla klarade första fotopunkten men inte andra, hon startade lite senare, och det var nog bäst förhållanden i början av heatet.

Hans Bollinger var återigen först i mål, tätt följd av John Pendry och Urs Haari.

Söndag 8/8 Sjunde tävlingsdagen

Återigen lite ostadigare väder, inte så kraftiga vindar men risk för CB och åska under dagen. Dagens uppgift blev ett Race från Les Ruinettes på 32 km. När fönstret öppnade var förhållandena perfekta vilket gjorde att i stort sett alla startade direkt, och då menar jag direkt ! Här blev nog många läckra bilder tagna...

Inom en minut dem säkert minst 100 piloter startat, det blev givetvis ganska trångt, men termiken vid Les Ruinettes var som vanligt bra och fältet spreds ganska snabbt ut. Jag tog vägen om Attila bort till första fotopunkten som låg på Savoleyres sidan. Bra höjd när jag vände tillbaka, men när jag kom tillbaka mot Attila så gick solen i moln och det blev tvärstopp, jag kom bara lägre och lägre ner mot byn medan de som kom fem minuter före mig redan kommit vidare mot nästa fotopunkt uppe i dalen. För att inte behöva landa i byn så flög jag runt Les Ruinettes och provade på framsidan, men det var omöjligt att ta sig upp, fortsatte vidare upp i dalen på allt lägre höjd och fick till slut landa i närheten av Champsec. Katastrof!!! En ganska enkel bana som man bara inte fick missa, 40 piloter kom i mål och 90 piloter klarade nästan hela banan. Torkel och Pernilla missade tyvärr också medan Markus tillhöde dem som kom i mål. Det borde vi också ha gjort.....

Det kändes möjligen något bättre när jag insåg att även en "storfräsare" kan göra bort sig, John Pendry landade strax efter mig på samma fält...

Bäst för dagen var Didier Exiga från Frankrike.

STELLAR ÄR SKÄRMEN FÖR DIG SOM VILL KOMMA VIDARE.

Du har flugit ett tag på en nybörjarskärm eller är nyutbildad och vill ha en skärm som du inte växer ur redan efter en säsong.

Då ska du tänka på Stellar.

Stellar är säker tack vare hög aerodynamisk stabilitet, men den är också snabb, med bibehållna mellanklassegenskaper. I alla lägen uppvisar Stellar problemlösa flygegenskaper.

I februarinumret av *Drachenflieger* öser man i sin test beröm över Stellaren:

"Stjärnan på superklasshimlen... genomarbetat och okomplicerat accelleratorsystem... mycket snabb även utan accellerator... mycket lättstartad... så lättflugen att oerfarna klarar den... full kontroll även i hård turbulens... ", osv.

Det var inte vi som sa det, men det är vi som säljer den:



UP SWEDEN

MELLE: 019-323246 CHARLIE: 019-246031

Modell/celler	*Startvikt*	*Glidtal*	*Min. sjunk*	*Hast.*	*Klass*	*Pris*
Stellar 29	55-70	7,0:1	1,2	40+	B	19300 kr
Stellar 31	65-85	7,2:1	1,2	40+	B	19800 kr
Stellar 33	75-110	7,3:1	1,2	40+	B	20400 kr
Stellar 35	90-130	7,4:1	1,2	40+	B	21600 kr
Tandem 47	140-200	6,9:1	1,3	40+	B	24700 kr

Måndag 9/8 Åttonde Tävlingsdagen

Nu var avgörandets tid inne, detta var sista dagen före final. Efter denna dagen måste man vara bland de 80 första för att gå vidare. Efter min katastrofala miss på söndagen så hade jag rasat från en 53 plats till 70. Pernilla låg på 110 och Torkel på 116 ingen av dem hade väl längre någon realistisk chans att gå till final, men Markus var däremot i stort sett klar för final med sin placering som 28 så här långt.

Dagen bjöd på låg molnbas, strax över Les Ruinettes, inversion på 2500 möh och svaga vindar som förväntades öka under dagen. Dagens uppgift blev Elapsed-timerace, vilket innebär att både snabbast tid och först i mål premieras.

Startplatsen blev strax ovanför Les Ruinettes. Eftersom jag låg på rätt sida om final strecket beslöt jag mig för att ta det lungt, så att jag absolut inte missar något i början av banan, och sedan försöka komma ungefär i mitten av fältet. De två första fotopunkterna låg i närheten av Verbier och de gick bra, sedan följde jag Savoleyrs-sidan västerut för att via Sembrancher och Orsieres ta mig mot målet som låg i Ferret. Vinden som nu hade ökat en aning kom från norr, så när man följde Savoleyres sidan låg man på läsidan.

En bit framför mig gick en skärm i negativ och krashade, han hann inte slänga nödskärm förrän han var på marken. Han blev hämtad med helikopter men klarade sig tydligen hyfsat. Jag kämpade mig sakta vidare och kom så småningom bort från läsidan och kunde korsa dalen mot Sembrancher. Skönt med några minuters vila efter den ganska jobbiga flygningen tidigare. Väl framme vid Sembrancher så visade det sig att dalvinden hade ökat markant, jag tog mig upp några hundra meter på en blandning av termik och hang. Men fick inte någon riktigt bra höjd, när jag var ungefär lika högt som jag hade varit på fredagen (då vi flög ungefär samma väg) så drog jag vidare in mot Orsieres, men den nu ännu starkare vinden drev mig mot fel sida av dalen och för att inte hamna i en kraftledning fick jag landa strax utanför Orsieres.

Markvinden var något mer än skärmens maxfart så landningen blev något spektakulär men gick helt OK (säkert minst 10 m till kraftledningen!). Torkel och Pernilla kom ungefär lika långt som jag, medan Markus som passerade Orsierse betydligt tidigare än vi lyckades ta sig i mål. Jag räknade ut att jag var ungefär mitt i fältet vilket innebar att min tidigare 70 plats borde räcka till att ta sig till final.

Tyvärr visade det sig senare på kvällen att arrangören dem räknat fel, jag låg bara på 78 plats inför den sista dagen. Spänd väntan på resultatlistorna på tisdag morgon. När listorna kom upp visade det sig att jag kom på 83 plats, stor besvikelse....

Slutresultat

Markus klarade sig bra även de sista dagarna och slutade totalt som 28. Av våra norska vänner klarade sig Stein Egil Mangseth bäst med en 23 plats totalt. Totalsegrare blev Hans Bollinger, Schweiz. Tvåa Ernst Strobl Tyskland och trea John Pendry, GB.

Så här efteråt

Nu när den värsta besvikelsen har lagt sig så kan jag i alla fall konstatera att årets tävlingar har gett "blodad tand" och nu är det bara att sikta på EM nästa sommar.

Du som är intresserad av att satsa på att tävla under nästa säsong: Hör av dig till oss på SSFF, vi kommer att försöka ordna gemensamma resor till flera tävlingar under 1994, både i Norge och nere i Alperna, samt troligen någon form av träningsläger runt påsk.

Ett litet pekfinger till slut. Efter att ha sett många mycket erfarna piloter som inte lyckats tygla sina tävlingskärmar, så tål det att upprepa: Köp inte tävlingsmodeller om du inte tänker dig att tävla på högsta nivå. Det finns så många bra skärmar som har i stort sett lika bra prestanda. Eller som Edels chefsdisigner sa vid en diskussion med en av tävlingspiloterna angående säkerheten på deras senaste tävlinsskärm, Rainbow:

"you better not collaps it ! "

/Per Jutemar



Ny Skärmflygskola i Stockholm

- Nybörjarkurser
- Fortsättningskurser
- Resor

Ring!

Lars Ekenstam tel 08-652 23 88
Per Jutemar tel 08-618 96 57
Torkel Bergkvist tel 08-512 414 57

SKY SPORT SKÄRMFLYGSKOLA I ÅRE GER MAXIMAL FLYGNING!

SkySport Skärmflygskola i Åre erbjuder de bästa förutsättningarna: Högsta fallhöjden, underbar miljö och snabba transporter till Åreskutans topp med Kabinbanan. På 3 säsonger har vi utvecklats till landets största Skärmflygskola. För dig betyder det Hög Kvalitet, Maximal Säkerhet & Mycket Flygning!

UTBILDNING.

Grundkurser 5 - 7 dagar, inkl.flygning från Åreskutan. Vidareutbildning, steg 1 - 3. Bogserutbildning. Distansflygutbildning. Forts.kurser utomlands. Utbildning till Elevlicens Hängflyg,samt Trike (UL-klass A).

UTRUSTNING.

APCO SKÄRMAR: PRIMA & STARLITE för nybörjare/mellanstadiepiloter. SUPRA - den idag bästa och säkraste tävlingsskärmen i världen? Ja, den har iallafall satt världsrekord med hela 281,5 km! Och vi på Sky Sport håller med efter tuffa testflygningar i hård termik runt Åreskutan och i Israel. 25, 28, 30 m².
DESSUTOM: Selar. Räddningsskärmar. Bogserreleaser. Integralhjälmar. Variometers. Fleeceflyghuvor. Kompletta Hängflygutrustningar (3 märken). Kompletta UL-Flygplan klass A (Pegasus).
BEGAGNAT: Ovanstående kvalitetsutrustningar finns även begagnade till suveräna priser!

Du är välkommen att kontakta oss för mer information gällande tips, priser, boende, broschyrer och annat matnyttigt för en hungrig och nyfiken skärmflygare!

Vänliga flygarhälsningar från Lars & Andreas Hedström

SKY SPORT

Sky Sport AB • Årevägen 3 • 830 13 Åre • Tel & Fax 0647-511 86
Mobiltel 010-255 90 89

FLYSPORTS

Kurser:

- Nybörjarkurser (Elevlicens)
- Fortsättningskurser (Steg 1 och 2)
- Även kurser enligt önskemål, t.ex. i Stockholmsmassiven på hösten

Försäljning av utrustning:

- APCO Prima, Starlite, Supra
- Selar: Secura, First inklusive räddningsskärm
- Vario: Flytec
- Diverse tillbehör

Flyg - Instruktör
Peter Wicander

FLYSPORTS
Walla gård
148 00 ÖSMO
08-5203 8972 010-255 90 75
fax: 08-5203 8972

Äventyrscenter/Sky Adventure Open

Den 8-9 maj genomförde Äventyrscenter den första deltävlingen i "Äventyrscenter/Sky Adventure Open" med ett tjugotal deltande skärmpiloter. Uppgiften var enklast möjlig, fri sträcka!

Platsen var Axvalla hed, ett gammalt militärt övningsfält inte långt från Hornborgarsjön utanför Skara. Under lördagen hade vi strålande väder med ostlig vind ca 5 mps. Till vårt förfogande hade vi två vinschar med duktiga och rutinerade vinschförare. Den första dagen resulterade i att åtta piloter fick godkända sträckor, med Jan Kruse i ledning med ett 13 kilometers flyg. Tävlingen gav i sig en förnämlig PR för vår sport eftersom vinschfältet låg kant i kant med Axvalla marknad som denna helg räknade med bortåt 15.000 besökare. Kvällen blev en gemytlig skärmträff med camping på fältet, grillning, historieberättande och frisbeekastning.

Söndagen bjöd på sämsta tänkbara vind. En stark turbolent "nordan" som ledde oss in i Sotenäs TMA efter ca 15 km. Vi fick dock klartecken från flygledningen och tävlingen kunde fortsätta. Ett antal SM-piloter anslöt sig på söndagen efter att ha ledsnat på Årevädret. Revanchlusten lyste i deras ögon... "här skulle flygas". Efter ungefär en timmes vinschning drog den förste iväg och helt plötsligt låg det färggranna skärmar som på ett radband över Skara sommarland och bort i fjärran. Inte dåligt med tanke på att det var blåtermik och ett inversionsskikt på drygt 600 meter.

Deltävling två

Den andra deltävlingen gick av stapeln den 19-20 juni på Sky Adventures hemmaplan i centrala Skåne. Tävlingen var mycket ambitiöst planerad av Pierre Rosén med öltält, mat och musik. Stämningen var under fredagen på topp. Sen började det blåsa...

På Söndagen gav vi upp och hela gänget drog iväg till Hammars backar för att hangflyga som ersättning. Drakflygarna hade show när vi kom dit, minst ett 10-tal i luften. Det blåste mellan 10 och 12 sekundmeter när Pierre Rosén startade med sin Nova Sphinx. Det flöt fint för honom och när vinden gradvis mojnade började fler och fler av oss vanliga dödliga att starta. Det var en komisk syn: Plötsligt var det femton skärmar i luften som förmodligen tryckte undan drakflygarna. Vi fick en fantastisk dag på hanget så det var endast glada miner trots att deltävling två blåste bort.

Den första helgens resultatlista fick bli den slutgiltiga:

1. Peter Brinkeby
   Apco Astra 21,7 km
2. Roger Jansson
   Apco Astra 17,3 km
3. Jan Kruse
   Apco Supra 13,1 km
4. Ola Ricktun
   Nova Phönix 11,0 km
5. Thomas Ekberg
   Apco Astra 7,2 km
6. Nicolas Hervy
   Nova Phönix 4,7 km
7. Arne K Larsen
   Apco Starlite 4,5 km

/Christer Eriksson, Äventyrscenter

Ställningen i Distansligan 16/8

1.	Peter Brinkeby	VSK	Nova Sphinx	114,8 km
2.	Roger Jansson	VSK	Apco Astra	68,2 km
3.	Per Jutemar	Cirrus	UP Katana	53,8 km
4.	Torkel Bergkvist	Cirrus	UP Katana	35,0 km
5.	Tomas Peterson	VSK	Apco Supra	18,0 km
6.	Patrik Söderqvist	VSK	UP Katana	17,8
7.	Nicolas Hervy	VSK	Nova Phantom	15,0 km
8.	Christer Ericsson	VSK	Airwawe Jive	15,0 km
9.	Tord Björkvist	VSK	Paratech P40	12,0 km
10.	Pierre Rosén	PPS	Vova Sphinx	11,2 km
11.	Ola Ricktun	VSK	Nova Phönix	11,0 km
12.	Peder Dyrssen	VSK	Edel ZX	11,0 km

/Äventyrscenter

Säljes:

Acid 85 Custom Sail, 29,5m^2 min sjunk 1,1 hastighet 18-40 km/h glidtal 7 ACPUL 11A,1C
Mycket bra pris.
H-P Fallesen d=08/653 76 50
k=08/644 29 35

Nova Phönix 28, 85-100 kg, bra pris vid snabb affär
0510-402 49

PC-Barograf med mjukvara för PC, FAI-godkänd, 3000 kr
Charlie 019-24 60 31

Falhawk Neo 11,5. Sveriges bästa A-skärm, med sele. Pilotvikt 75kg. 10 000:-
Ola Orädd 0340-75505

En katt har nio liv - Själv verkar jag ha tio

I nedanstående artikel redovisar jag om min flygincident på Gesundaberget i mitten av Juli.

Det hela började en fin solig söndagmorgon när Ylva och jag hade bestämt oss för att flyga på osthanget på Gesundaberget. Väl ute i luften njöt vi av den fina termodynamiska vinden som tillät en lugn fin flygning på ca 15 minuter.

Vi topplandade för att vi märkte att vinden vred mer och mer mot syd. Eftersom jag fortfarande var flygsugen bestämde vi oss för att gå till sydrampen och titta hur förhållandena var på den sidan. Stefan Grahn och jag tyckte att det såg bra ut, så vi begav oss genast ut i luften. De som känner till sydstarten på Gesunda vet att det inte handlar om en lätt startplats. Men, är man "så skickliga som vi är" så brukar det gå bra ändå. Tyvärr står man mitt i hanglyftet när man startar ifrån den bräckliga rampen, så något tal om omstart är det inte. I alla fall lyckades vi ta oss ut i den byiga 4-6 m/s termiska hanglyftet. Stefan steg som en kork liksom jag - men oj då, något var fel med min skärm. Hela flygekipaget drog kraftigt åt höger, jag styr emot vänster för att inte svänga in i berget då jag upptäcker att höger B-rem har fastnat i min Flytec vario. Jag flyger alltså omkring med 30-40% B-stall på höger sida. Min första tanke: "Så här kan du inte fortsätta att flyga". Jag försöker rycka bort B-remmen från varion - då händer det!! Skärmen totalkollapsar på höger sida - jag hamnar i en rejäl spinn och marken närmar sig i rasande tempo. På ca 50 meter över trädtopparna bestämmer jag mig kvickt att kasta nödskärmen som öppnar väldigt snabbt. I en excentriskt liknande rotation singlar jag ner mot startrampen. Ena varvet fort, andra varvet långsamt. Precis när jag landar sjunker jag väldigt långsamt och står på moder jord utan en skråma och kan bara konstatera att jag har tio liv. Nio gånger har jag klarat mig med minimala marginaler och denna gång är jag väldigt förbannad över att en sådan banal grej som att variofästet fastnar i en B-rem sånär kunde kostat mig livet.

Tack att det finns en nödskärm i min sele!

Två veckor senare åkte vi till Åre där jag flög 3 mil från Åreskutan till Ställtjärnstugan utan ett enda inslag att tala om med min Starlite.

/Peter Wicander



B

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

Junilyftet

12-13 juni anordnade traditionellt Cirrus en skärmflygträff med inslag av tävling på Gesundaberget. Trettiofyra piloter ställde upp och ytterligare några flög för sällskaps skull.

Första dagen bjöd på regn och låga moln vilket ledde till boule och videotittande (oj vad de kan Condor-killarna). En tapper pilot vägrade inse att vädret var som det var och tillbringade en blöt och kall dag på bergets topp. Men när sen molnen sprack upp och solen tittade fram vid sextiden var han förstås först ner -Triumf.

Solskenet ledde till stugtömning på två minuter blankt och ett färgglatt lämmeltåg stretade upp mot toppen. Sen blev det grillning i solnedgång medan skärmar gled ner över dem som satt och åt. Sämre kan det definitivt vara.

Under söndagen flögs det en hel del i den starka nordvinden. Ett heat kunde genomföras innan vinden till slut blev för stark. Efter en mycket komplicerad poängberäkning korades Cirrus nyblivne vice ordförande Tomas Tibbling till segrare. Ami Svensson blev bästa tjej på en fjärde plats. Torkel Bergkvist väckte uppmärksamhet genom att missa landningen med 35 km.

Stort tack till Tino och Per för att de ordnade en kul helg. Väl mött nästa år

/Martin Agfors

Säljes:
Pro Design Challenger 23 med sele, flugen mindre än 15 tim
P-A dag 08-757 16 87
kväll 08-18 32 37

Föreskrifter och definitioner

Alla ska ha fått verision 1.32. Det är ett A5 häfte på 30 sidor som du kan läsa allt om vad du får och inte får göra. Det kan ha blivit något fel i utskicket i April. Om du inte har fått den skicka ett kort eller ring till Förbundet.

Var bor du någonstans?

Känner du någon som klagar på att han/hon inte får Skärmtrycket, sin licens eller annat från förbundet? Be i så fall denne att skicka ett flyttkort till förbundet.

Varje gång vi gör ett större utskick till våra medlemmar är det en hel bunt som kommer i retur med "Adressaten okänd eller avflyttad" stämplat i rött tvärsöver hela försändelsen.

Om vi får reda på när och vart ni flyttar så blir det betydligt enklare för oss att ge er den service ni kan förvänta er av oss.

/SSFF-IK, Martin Agfors

Säljes:
Ska du köpa din första skärm?
29m2 sidoförhållande 4,3 glidtal 6 hastighet 20-37 km/h
Köp min "nya" **Custom Sail HP** 85 till ett oslagbart pris.
H-P Fallesen d=08/653 76 50
k=08/644 29 35

Övrigt

SSFF
Idrottens Hus 11 tr
Storforsplan 44
123 87 FARSTA
Telefon: 08-605 65 12
bemannad tisdagar 18-20
Fax: 08-605 65 14
Pg 414 08 58-4
Bg 56 48-45 87

Manusstopp till:
Skärmtryck nr 5-93 21/10
Skärmtryck nr 1-94 (14/1)
Artiklar och annat skickas till:
Gustav Mogensen
Värtavägen 27, 5 tr
115 29 STOCKHOLM

Godkända instruktörer

Peter Ahlbin	010-255 17 51
Dominique Bon	0171-405 37
Christer Ericsson	031-15 94 34
Lars Hedström	0647-511 86
Per Jutemar	08-618 96 57
Lasse Linde	08-673 63 17
Tomas Lund	08-21 41 41
Anders Magnerfelt	08-673 13 91
Peter Nietlisbach	0647-503 91
Annika Olsson	0647-511 70
Ola Richtun	031-14 05 82
Christian Rönning	Hong Kong
Peter Wicander	010-255 90 75
Tommy Åsell	063-10 75 62

Ytterligare fyra instruktörer lär vara på gång!!!