SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
SSFF

SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
NUMMER 5 - 1993

Mörkret lägger sig

Dagarna blir kortare. Första snön har fallit i Stockholm. Vi blickar tillbaka på en skärmflygsommar som inte hade det bästa tänkbara flygvädret. Men nog har vi alla något magiskt ögonblick i selen att minnas nu när termikflygen ter sig oändligt långt borta. Nu har tiden kommit för att se över din utrustning.

Hur är det med linor och lininfästningar? Är sömmar i bärremmar och selen helt OK? Hur ser dina karbinhakar ut? Du som har lättmetallkarbiner bör vara extra noggrann. Har de utsatts för slag eller kraftiga stötar eller har de repor eller jack skall du byta ut dem. Rostfria karbiner är inte lika känsliga men å andra sidan tyngre och det kan ju innebära ett par centimeter i förlorad glidsträcka...

Har du provat på att slänga din nödskärm? Om inte så har du nu ett utmärkt tillfälle inför höstens ompackning. Ordna en klubbträff där ni hissar upp varandra i ringarna i en gymnastiksal och simulerar nödskärmskastning varefter ni tillsammans med auktoriserad nödskärmspackare gör höstens ompackning.

Ja du kan säkert komma på en massa saker att göra för att förbättra din utrustning och dina kunskaper i väntan på att isen skall lägga sig framför den där branten som du simmandes inspekterade i somras. Den blir säkert perfekt att flyga hang på i nordliga ishavsvbindar.

/HP Fallesen

Varning för linbrott!

Den 15/8 -93 råkar en UP Stellar 35 ut för linbrott i samband med en kraftig spinn och därpå följande ett stort inslag. Piloten kastar nödskärm som trots den höga höjden (ca 150m) aldrig utvecklas. Piloten dödsstörtar till marken. DHV tillsatte genast en haveriutredning. Samtidigt skickar UP Europa ut en uppmaning till samtliga innehavare av -93 års modell av Stellar 33, 35 och Katana 55 utrustade med linor av fabrikat Berthels-Feldhof (olycksskärmens lintyp) att skärmarna ej får flygas förrän linorna bytts ut.

DHV:s utredning dat. 7/9 -93 fastslår att olycksskärmen utsatts för överbelastning. Förutom att ett flertal av huvudlinorna brustit har även flera lininfästningar ryckts loss. Även zig-zag sömmarna på selen var skadade (!!). DHV meddelar att dom gjort en ny statiskt belastningstest efter lastbil med en UP skärm och en skärm av annat fabrikat där man testat skärmarna med 25% öroninslag på varje sida. Redan vid 53 km/t rycks skärmen sönder. Man konstaterade flera linbrott samt att skärmens undertyg slitits loss ifrån övertyget. Belastningen vid haveriet var endast 520 kg vilket kan jämföras med 1200 kg då de testades utan öron anlagda.

DHV-varning

I en artikel i Gleitschirm 10/93 går DHV ut i varnande ordalag för extrem flygning med "öron". Man hänvisar exempelvis till en Edel Racer 23 som flögs i brant spiral med anlagda öron och som råkade ut för linbrott med nödskärmskastning som enda räddning. Vid flygning med öron anlagda fördelas skärmens belastning på en mindre yta och på färre lininfästningar. Flygs dessutom skärmen i branta spiraler ökar belastningen mångfalt. Detta gäller alla moderna skärmar med de tunna linor som nu används.

Vad dessa nya rön kommer att innebära i form av nya tester och krav på linor återstår att se.

Vad som är tragiskt och oroväckande i den tidigare nämnda dödsolyckan är att nödskärmen ej utvecklas. Det aktualiserar frågan: -När packade du om din nödskärm sist? Nödskärmen skall packas om minst 1 gång/år och alltid efter att den utsatts för fukt eller väta. I samband med ompackningen ta då tillfället i akt att hänga upp dig i selen och kasta nödskärmen i en simulerad nödsituation.

Kommentar

SSFF har varit i kontakt med UP Sweden där man meddelar att endast en av de i Sverige sålda UP skärmarna varit utrustad med ovan nämnda lintyp och att dess linor är utbytta. Skulle någon ha köpt en UP av 93 års modell av Stellar 33, 35 eller Katana 55 av någon annan än UP Sweden skall ni omedelbart kontakta UP Sweden för kontroll.

/H-P Fallesen

Licensförnyelse för 1994

Så var det dags att förnya licensen igen! I år finns det en stor nyhet i licenssystemet, den berör er som förnyar för första gången. Tidigare har alla betalat full förbundsavgift vid förnyelse vilket var ganska orättvist mot dem som tog sin licens sent på året. Om du gick en kurs i november och tog din licens då fick du redan efter två månader betala ytterligare en full förbundsavgift för att licensen skulle gälla i ett år till.

Reducerad förnyelse

Med det nya systemet får de som börjat sin utbildning sent på året en reducerad förnyelsekostnad. Alla betalar fortfarande full avgift första gången. Som elev har du ett år på dig att fullborda din utbildning och du skall vara försäkrad hela det året. Om du går en kurs i november i år betalar du alltså full avgift vilket ger dig försäkring i ett år framåt. Vid förnyelsen i år betalar du i princip för tiden mellan november nästa år och fram till årets slut, en fyllnadsinbetalning för att komma "i takt" med vårt licenssystem som löper per kalenderår. För att göra det någorlunda enkelt att administrera har vi delat in folk efter vilket kvartal de påbörjat sin utbildning i. Den som påbörjar kurs i kvartal ett betalar full avgift, 350 kr, de som börjar i kvartal två 275 kr, i kvartal tre 200 kr och i kvartal fyra 125 kr.

Några exempel:

Elev A påbörjar sin kurs i februari i år, 1993, alltså i kvartal ett. Elev A får betala full avgift, 350 kr för sin förnyelse fram till 95-01.

Elev B påbörjar sin kurs i april i år, alltså i kvartal två. Elev B får betala 275 för sin förnyelse fram till 95-01.

Elev C påbörjar sin kurs i november i år, alltså kvartal fyra. Elev C får betala 125 kr för sin förnyelse fram till 95-01.

Om det är så att Elev C skickar in sitt elevkort efter det att vi påbörjat licensförnyelsen skickar direkt en licens som gäller till 95-01 mot 125 kr i postförskott istället. Det skulle vara ganska onödigt att först skicka ut en licens som bara gäller till 94-01 och som sen omedelbart måste förnyas.

Vem betalar vad?

Förbundet har skickat ut listor som kommer till klubbarna där det framgår hur mycket de olika klubbmedlemmarna skall betala. De reducerade avgifterna berör bara de som tagit sin licens i år, ni andra skall betala full avgift.

Om du har tagit licens i år och av en eller annan anledning skall byta klubb - Vänta tills du får besked från din gamla klubb hur mycket du skall betala och betala sen den summan via din nya klubb.

När skall du betala?

Licensförnyelsen inleds nu i november med att SSFF skickar ut listor till klubbarna på vilka som är licensierade genom dem. Klubbarna ska i sin tur kontrollera loggböcker och samla in pengarna. Om du betalt till klubben före den 6:e december skall du få din licens före första januari 1994.

Det kommer att ske **en** enda uppsamlingsomgång i januari, men de som betalar då kan inte räkna med att få sin licens förrän till i mars. Observera att dessa saknar giltig licens och försäkring från och med den sista januari!

De som inte betalar i januari heller kan inte räkna med att få sin licens på den här sidan midsommar! Alltså betala så snabbt så möjligt! Den här gången kommer vi **inte** att hjälpa några senfärdiga eftersläntrare!

Till sist

Än en gång! Ni som inte betalar er förbundsavgift i tid kan inte räkna med att få er licens förrän långt senare. Det är inte det att vi vill "straffa" den som är sen. Det är bara det att vi måste samla ihop ett antal förnyelser innan vi processar dem. Vi kan faktiskt inte arbeta med det här dagligen och skicka in licenserna vart efter de kommer in, vi måste samla ihop buntar och ta dem i omgångar.

/SSFF-MRK

Varning!

Det här gäller dig som har en Skysystem "SAS" sele från 1992 eller äldre.

Med vissa typer av innercontainers kan reserven vara svår att få ut. Det kan bli för lite "slack" så containern följer med utåt, utan att oket släpper från gumibanden.

Gör ett provdrag och kontakta Äventyrscenter för instruktioner!

Mån-Tis 12.00-19.00 Tel 031-15 94 34

/Christer Ericsson, Äventyrscenter

ÄVENTYRS-CENTER

VI HAR VIKT NOVEMBER OCH DECEMBER TILL ATT VARA VÅRA FORTBILDNINGSMÅNADER

LICENS STEG 1, 2 OCH 3 — **Utbildningar för steg 1 eller examinationer för steg 2 och 3**

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

INSTABILITY	**Säkerhets video. Borde finnas i varje skärmflygares ägo.**
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.

SKÄRMFLYG I ÅRE

HÖJDFLYG
STEG 1
GRUNDKURSER

ÅREGUIDERNA

ANNIKA OLSSON

BOKNING, INFORMATION 0647-52270, 52271, FAX 52272

ELLER BESÖK OSS I VÅR BUTIK TORGET ÅRE

SSFF Årsmöte 1994

Härmed utlyses Svenska Skärmflygförbundets årsmöte 1994 till söndagen den 6 mars (940306).
Klockslag och plats meddelas senare.

/SSFF

Reviderad budget

Tillströmningen av nya elever har under 1993 varit mycket stor. Detta medför en positiv utveckling av förbundets ekonomi. Styrelsen beslutade därför vid sitt sammanträde 930826 att anta en reviderad budget för 1993.

Den ursprungliga budgeten för 1993 byggde på 950 piloter, denna siffra hade vi passerat redan under juni månad. Den reviderade budgeten bygger istället på 1400 piloter vilket innebär en nettointäkt på cirka 65.000 kronor efter försäkringskostnader.

Styrelsen beslutade därför att tidigarelägga ett planerat inköp av ny dator. Till inköp av datorutrustning (inkl skrivare mm) avsattes 40.000 kronor att avskrivas under två år, kostnaden för 1993 blir alltså 20.000 kronor. I övrigt avsattes pengar till ytterligare information 11.000 kronor, inköp av skärmtester mm utökades med 3.000 kronor. Dessutom avsattes 10.000 kronor till att reglera D. Bons begäran om ersättning för, dels utlägg, dels instruktörsutbildning, under tidigare år.

Den reviderade budgeten innehåller dessutom ett nettoöverskott på 20.000 kronor.

/Claes Bergqvist

Säljes: Högprestandaskärm **Custom Sail ACID**, 29,5 kvm. Pilotvikt 80-110kg. Glidtal 7. Min sjunk 1,1. Höstpris.

HP Fallesen 08/65376 50

Våra försäkringar

Olycksfallsförsäkringen

Maxersättningen för invaliditet har under 1993 fördubblats i enlighet med beslut på årsmötet i våras.

Informationen om vår försäkring har under 1993 gått ut till SOS-International, vilket förhoppningsvis skall innebära att ingen, som behöver hemtransport skall få problem med detta.

Med anledning av en skada, som inträffade under 1993 vill jag påpeka att vår olycksfallsförsäkring inte ger någon ytterligare ersättning för förlorad intäkt än vad sjukförsäkringen ger såvida inga bestående men inträffar. I våra kretsar har vi två ganska stora grupper som kan drabbas av detta:

Dels studerande, som inte har någon nämnvärd inkomst och därmed låg sjukkassa.

Dels småföretagare där den nödvändiga intäkten för att hålla igång företaget överstiger sjukersättningen avsevärt. Båda dessa kategorier bör se över sitt eget försäkringsskydd så att ett okomplicerat benbrott inte innebär ett kraftigt ekonomiskt avbräck.

Ansvarsförsäkringen

Maxersättningen från ansvarsförsäkringen vid sakskada kommer från och med 940101 att höjas från 1 miljon till 5 miljoner kronor, maxersättningen vid personskada ligger redan sen tidigare på 5 miljoner kronor.

PLUS-försäkringen

Under 1993 har jag haft många samtal med olika försäkringsbolag om möjligheten att få flygskärmen att innefattas i hemförsäkringen då vi inte flyger med den.

Bakgrunden till våra diskussioner är följande: Flygskärmen är ett luftfartyg och ingår därmed inte i hemförsäkringen. En fallskärm, som vi vet är ganska lik en flygskärm, är däremot inte ett luftfartyg och ingår i hemförsäkringen. Ett modellflygplan är ett luftfartyg men där har försäkringsbolagen gjort ett undantag och låter det ingå i hemförsäkringen. För att stärka vår ställning gjorde Luftfartsverket under våren ett uttalande (se ST nr 1 1993) där men menade att flygskärmen bara var ett luftfartyg när den var uppackad för att flygas med. Denna skrivelse har sedan luslästs av olika försäkringsjurister och för dagen gäller:

Följande försäkringsbolag accepterar att flygskärmen ingår i hemförsäkringen då den inte används för flygning:
- Trygg-Hansa SPP
- Wasa
- Skandia
- Ansvar

Följande försäkringsbolag accepterar inte att flygskärmen ingår i hemförsäkringen:
- Folksam
- Länsförsäkringar

Som skärmflygare bör du alltså se över vilket försäkringsbolag du skall anlita.

/Claes Bergqvist

FLYSPORTS

Kurser:

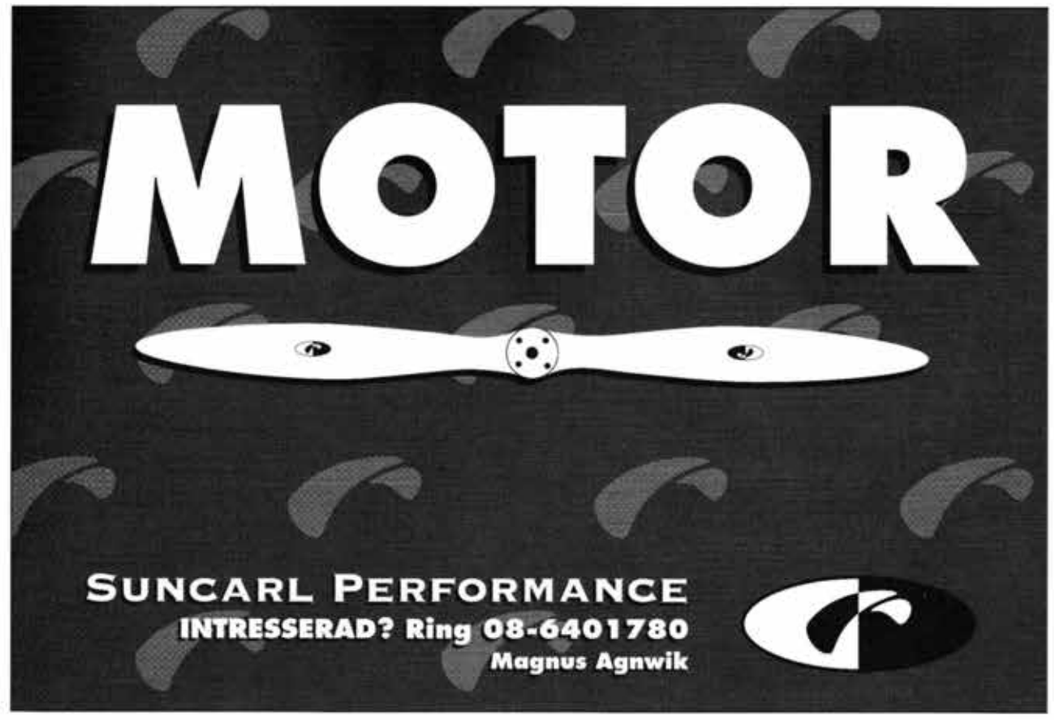
- Nybörjarkurser (Elevlicens)
- Fortsättningskurser (Steg 1 och 2)
- Konternuerligt kursande, vinterkurser från och med vecka fem fram till 1 maj i Åre

Försäljning av utrustning:

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

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

Flyg - Instruktör
Peter Wicander



Årets olyckor fram till och med september

Datum	Plats	Skärm	Skada	Licens
930105	Åre	Apco Astra 27	Fraktur vadben, ledband av	Pilot 2
	- Missbedömning av väder då vinden ökade starkt. Mycket hård landning.			
930313	Wängsö	P.D. Challenger 25	Kotkomression	Pilot 1
	- Stallförsök. Piloten går i backen under kraftig rotation			
930314	Wängsö	Jaguar 10 (11?)	Fotfraktur	Utb
	- Bogsering av blöt skärm. Skärmen skar på låg höjd. Piloten tog i backen med fötterna först.			
930321	Apelviken	Falhawk Neo 11,5	Underarmsfrakturer (båda)	Pilot 1
	- Enbart balansering! Hård vindstöt drar piloten bakåt där han ramlar på mage.			
930322	Åresjöns is	Apco Starlite 24	Fotledsfraktur	Utb
	- Snöskoterbogsering. Piloten utlöste av misstag "flucken" på ca 10 m höjd.			
930329	Speckstaberget	Apco Starlite 26	Fot- och vadbensfraktur	Pilot 1
	- Sidoinslag på låg höjd.			
930403	Locknesjön	Apco Speedstar 27	Kotkompression	Utb
	- Bogsering. Kopplade loss under drag (200 m). Tre st A-linor hade gått av, svänger vänster in i spinn. Försöker kompensera med höger broms och kastar nödskärm som dock ej utvecklas fort nog.			
930403	Tidaholm	Condor Tornado 57	Kotkompression	Utl lic
	- Skärmen flögs med max trim. Efter tredje framkantsinslaget beslöt piloten att kasta nödskärm (20-30m). Den hann ej utvecklas utan piloten landade i rotation (spinn?).			
930425	Åby skidbacke	ITV 25	Fotledfraktur	?
	- Landar i medvind			
930502	Åre	Firebird Apache 23	Kotkompression	Pilot 1
	- Mötte annan pilot vid landning. Väjde för tvärt in mot fältet. Skärmen gick i princip in i en störtspiral.			
930522	Gesunda	P.D. Corrado 12	Armfraktur	Pilot 1
	- Höger sidoinslag på låg höjd. Pumpades ut. När skärmen dök för att hämta fart gick piloten i backen.			
930627	Ekholmsnäs	P.D. Challenger 25	Revbensfraktur, lungsäckspunktering bristning bäckenben	Pilot 1
	- Omvänd startteknik. Lyfter, vänder åt fel håll och flyger med tvinnade linor mot släpliften. Stallar skärmen på 5 m höjd.			
930702	Skuleberget	Apco Starlite 26	Kotkompression	Pilot 2
	- Sjönk mycket kraftigt vid landning. Landade på baken på en vedklabb som fastnade mot nödskärmen.			
930716	Gesunda	Apco Prima 24	Fotfraktur	Utb
	- Efter start flög piloten österut mot ett område med träd och blev hängande där.			
930722	Frankrike	Falhawk Atoll 100	Kotkompression	Pilot 1
	- Landade i uppförsbacke, slog runt och hanade på ryggen.			
930822	Åre	Nova Trend 21	Fotledsfraktur, lätt ryggskada	Utb
	- Kraftigt höger sidoinslag efter start vilket piloten ej hann att få ut.			
930825	Vårgårda	Airvawe Tango (Tandem)	Vadbensfraktur	Pilot 3
	- Piloten trampade snett i starten. Otur.			

Kommentarer till olyckorna 1993

Tack och lov har vi klarat oss ganska bra så här långt vad det gäller allvarsamheten i våra olyckor. Man kan dock se att vi har drabbats av 6 stycken kotkompressioner, vilket naturligtvis inte är bra. Jag har pratat med alla dessa personer och de är alla på god väg att bli helt återställda, mycket skönt. En av dessa hävdar att utan en skyddande ryggplatta hade konsekvenserna kunnat bli mycket värre. Tänk på det ni som ska införskaffa en sele.

Orsaker

Ser man på orsakerna till varför något händer, beror det ofta på fel vald tidpunkt att flyga. Vädret har varit så dåligt att det ställt till med svårigheter. Tyvärr har väl större delen av året präglats av dåligt väder, men det har funnits stunder som har varit helt underbara för flygning.
Antalet olyckor i år, så här långt 17 stycken, innebär en markant ökning från tidigare år. Det kan förklaras med att vi i år utbildat så mycket mer piloter, i alla licensstegen. Vi har fler instruktörer dessutom.

Skador

Den största gruppen av skadade kropsdelar, ben/fötter, har vi i 8 stycken olyckor. Här kan man se i olycksrapporterna att oftast har man kängor som ej är lämpliga för skärmflygning. En skärmflygkänga går en bit upp på vristen som den skydar. Konstruktionen gör att den den är styv upp till ankelhöjd.

Vad väntar vi oss nu? Förhoppningsvis en fin höst med sol och lite vind. Sedan kommer vintern med Jul och allt det där. jag hoppas att skärmflygfolket har gått igenom en mognadsprocess som innebär inga fler olyckor. Skämt åsido, blir inte vädret för dåligt kan vi hoppas på en fin flyghöst och vinter!

/Joakim Ekdahl

Säljes:

Skall du köpa din första skärm? Jag har en ny **Custum Sail HP85**. Pilotvikt 80-110kg. Glidtal 6. Minsjunk 1.3. Mycket trygg och säker skärm. Höstpris.

HP Fallesen 08/65376 50



NORDIC PARAFLYERS

NORDIC PARAFLYERS • DROTTNINGGATAN 32,
745 30 ENKÖPING • TEL: 0171-40537 • FAX: 0171-33968



SÄKERHETS- OCH TERMIKKURS Den 22-26 november 93 och 10-14 januari 94 kommer vi att hålla en kombinerad säkerhets- och termikkurs, på franska rivieran vid Roquebrune. Där går vi igenom allt du behöver veta för att känna dig säker i luften så som ÖRON, B STALL, FULL STALL, FLATSPINN, PARACHUTING etc och eventuell nödskärmskastning. Alla piloter har radio för att kunna få råd när det bäst behövs.

STEG I LICENS Under hela vintersäsongen kan ni i Les Arcs passa på och ta er steg 1 licens under er skidsemester. Ett perfekt sätt att varva skidåkning och flygning.

UTRUSTNING Hos Nordic Paraflyers väljer du i all frihet och handlar TAX-FREE inom EG. Vi saluför de flesta märken plus några till med bland annat Falhawk, UP, Nova, Airwave, MCC, Edel, Sup'Air, Air Bulle m fl.



VERSANT DU SOLEIL
PARAPENTE

LE VERSANT DU SOLEIL, BP 65, 73701 BOURG-ST-MAURICE, FRANCE
TELEFON: 009 33 79 07 20 82 • TELEFAX: 009 33 79 07 30 70



KOMMITTÉN FÖR MOTORSKÄRMFLYG

INOM SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET

Informationsbulletin

Nu är äntligen en styrelse klar för Kommittén För Motorskärmflyg. Som namnet ovan belyser så kommer kommittén att ligga inom samma tak som SSFF, men med egen styrelse. Allt började ta form under försommaren då undertecknad diskuterade med Roland Bäcklin på Flygsportsförbundet och SSFF:s styrelse. SSFF fick någon månad innan signaler från Luftis som gjorde det möjligt att inta en annan inställning till motorflygning än man hade haft möjlighet till innan.
Samtidigt som den här bulletinen går ut så är det första styrelse-protokollet inlämnat till SSFF:s styrelse. I protokollet finns de förslag som skall bearbetas för att vi snabbt skall kunna utforma regler för motorflygning. Kommittén är utformad enligt nedan:

Utbildning/Säkerhetskommittén

Matrielkommittén

Styrelsen sitter fördelade i kommittéerna enligt följande:

Jörgen Hammer, ordförande

Mats Hummel, suppleant

Jan Grandell, suppleant

Olle Wide, kassör

Förutom ordinarie styrelsens ledamöter används två st externa konsulter:
Tomas Lund, instruktör Stockholm
Frits Ebert, flygingenjör DULV Frankfurt

Informationsansvarig :

Jörgen Hammer
Landåvägen 16
131 49 Nacka
Tel. bost. 08-7181075 tillika fax
Tel. arb. 08- 4525615

/Kommittén För Motorskärmflygning

Säljes:
Apco Astra 27, flugen ett halvår, 16000 kr *Joakim 031-86 48 44*
Apco Starlite 24 -92, flugen 8 tim, A-klassad, glidtal 6+, sjunk 1,3 m/s *Mattias 0304-103 20*
Challenger 23, 14.000 kr *P-A 08-757 16 87, 08-18 32 37*
Falhawk Apex MR 120 säljes eller bytes mot nybörjarskärm (A-skärm) *Per 08-618 96 57*
Advacne Omega 28, Gul-blå, 28 kvm, C-klass *Ring 08-724 49 70*
Apco Astra 29, 90-110 kg, utan sele i skick som ny, lite flugen, pris 18.500 *Christer 0280-875 84*
Nova Phönix 28, 85-100 kg, bra pris vid snabb affär *0510-402 49*
Edel ZX XL, 85-120 kg, inkl sele, pris 13.000 kr *Peder 031-84 60 97*
Apco Astra 27, 70-90 kg, utan sele, nyskick, pris 18.000 kr *Peter 0280-206 16*
Nova Phantom 49, 95-120 kg, nyskick, utan sele, pris 16.000 kr *Christer 0280-875 84*
Excel 28; glidtal 7.5, min sjunk 1.1, hast 43+, celler 49, pilot vikt 85-105 kg, sidoförhållande 4.55, mat PORCHER, SHV/AFNOR, tillverkad 8/93, flugen 1 tim. Ny pris 19 900:- Nu 15 900:- ej prutb. *Jarek 0581-160 33*
APCO Starlite 26 (klass B) röd. Ny nov-92, flugen 6 tim. Pris 12 000: *0611-61359*
Almanacka "Paragliding 94" och **vindstrut** i självlysande färger. Pris 250:- *Jarek 0581-160 33*
Jaguar XC 10. Klass A, 50-70 kg. Lite flugen. Glidtal 5.7, sjunk 1.5, inkl sittsele och säck. Slumpas bort. Ring *Torbjörn 08-623 1824* eller *Putte 08-934094* efter 18.00.
Advance Sigma 25,5, fint skick 12.000 kr *Fredrik 08-662 35 47, 010-66 38 406*
Falhawk Atoll 120, 85-120 kg, bra A-skärm 12.000 kr *Patrik 08-655 46 03*

Köpes:
90 kg pilot söker skärm i mellanklass. Gärna komplett utrustning eller lösa delar för sig. *Magnus 0911-568 17*



Kurser:
Elev: start 5/2 över 2 helger i Stockholm.
start 5/3 över 2 helger i Stockholm.
Steg I: start januari i Norge (Lillehammer).
20% rabatt för tjejer.
Resor:
Flygning i Alperna
1/1–9/1 1993. Verbier 1 vecka för min steg 1 pilot.
Distansflygkurs
26/3–4/4 1993. Bassuno Italien för steg 2 piloter.
Återförsäljare för UP:s sortiment. Luhina Delta Technology. Säkerhetssele med ryggplatta för integrerad nödskärm. Gütesiegel godkänd. **3.500:-**
Adventure Skärmflygskola
Torkel 08-512 414 57
Per 08-618 96 57
– mobil 010-213 65 51
Lasse 08-652 23 88
– mobil 010-218 33 89
Postgiro 441 29 63-3

FLYGRADIO I FICKFORMAT - 760 KANALER

TR-1

NYHET



SPECIELLT FRAMTAGEN FÖR SKÄRMFLYGARE, HÄNGFLYGARE OCH FALLSKÄRMSHOPPARE.

ERBJUDER KOMMUNIKATION MED OPTIMAL RÖRELSEFRIHET.

PRIS: 4.770:- INKL. MOMS

STORT INTRESSE FRÅN FÖRBUND OCH KLUBBAR. VID STÖRRE SAMLAD BESTÄLLNING BLIR PRISET 4290:- INKL. MOMS.

EVENTUELLT LÄGRE PRIS BEROENDE PÅ D-MARK KURSEN.

TEKNISKA DATA

Frekv:	118.000-136.975 MHz
Kanalsep:	25 kHz
Uteffekt:	0,3 W
Batteri:	NiCad 9-12 V
Strömförbr:	standby: 10mA
	sändn: 70 mA
Användn tid:	ca 10 tim
Laddn tid:	4-6 tim
Mått:	112x60x36 mm
Vikt:	350 g

CIRRUS FLYG BORÅS
Ramnavägen 51
502 65 BORÅS
Tel/Fax: 033-11 48 00

Informerar om Skärmflygning i Årefjällen

Tillväxten för flygsporterna i Årefjällen har varit mycket tydlig under 1993, det är skärmflyget som växer snabbast. Det glädjer oss i Åre Skärmflygklubb. Riktigt bra flygdagar delar vi luftrummet med kanske 50 andra skärmflygare, 30 hängglidare, 10 segelflygplan, bogserflygplan, trikar, helikoptrar, sportflygplan, ballongflyg, militära företag och annan kommersiell trafik. Under högsäsong finns upp till 10 000 skidåkare på Åreskutan och det innebär att vi flyger inför en stor publik. Varje ansvarfull pilot inser att kraven på säkerhet, omdöme och hänsyn ökar i takt med flygsporternas ökade aktivitet. Därför vill vi informera om de huvudsakliga riktlinjerna för skärmflygning i Årefjällen som gäller från **1993-12-15.**

Informationspunkt Draklanda är navet

Tillsammans med Åre Drakflygklubb har vi färdigställt Informationspunkt Draklanda i sommar. Informationspunkt Draklanda består av en timmerstuga som är placerad på Draklanda. Här hittar du alltid aktuell information som tex. gällande version av regelbladet, SSFF:s föreskrifter och definitioner dessutom finns information från Åre SFK, Åre DFK, Åreliftarna, instruktörer med mera. Här finns också ett pryltorg och produktinformationspärmar för dig som vill sälja begagnat eller nytt flygsportmaterial. Är du kommersiell säljare gäller speciella regler, kontakta oss.

Att vara väl förberedd är halva flygningen.

En självklarhet och skyldighet för dig som ansvarsfull pilot är att "innan" du åker upp till startplatsen bekanta dig med landningsfältet och tar reda på lokala regler och aktuell information som finns anslagen i informationspunkten.

Kostnader kring Draklanda och Åreskutan

Sedan mitten av 1991 har Åre SFK och Åre DFK satsat cirka 90.000 kronor på att upprätthålla service och vidareutvecklingen av flygsporten i Åre. De 90.000 kronorna avser enbart direkta investeringar i tex skyltning på Skutan, Flyg-guiden och Informationspunkt Draklanda. Tillkommer gör ett otal timmar ideellt arbete från klubbarna. Idag har Åre SFK och Åre DFK tillsammans årliga "driftkostnader" för flygsporten på cirka 10.000 kronor. Kostnader som skall täckas är tex arrenden, avgifter, underhåll, försäkringar, flaggor, vimplar, strutar, klippning, informationsmaterial, distribution, etc. Hittills har medlemmarna i Åreklubbarna i stort burit alla dessa driftkostnader, med hjälp av kommunen och lokala företag. Tyvärr har möjligheterna till detta sätt att finansiera den **"allmänna flygnyttan"** snabbt begränsats för Åre SFK och Åre DFK pga ekonomiska realiteter hos de som tidigare stöttat oss. Upp till 75% av våra medlemsavgifter satsas utanför den rena klubbverksamheten. För att klara våra ambitioner att vidareutveckla och stärka flygsporten i framtiden krävs det ett finansieringssätt av den "allmänna flygnyttan".

Flyger du i Åre vill vi att du är med och bär din del av kostnaderna

Från Åre SFK och Åre DFK vill vi därför vädja till dig som gästpilot i Åre, hjälp till och bidra till att täcka din del av kostnaderna för den allmänna flygnyttan genom att betala 50kr. i "flygsportavgift". Avgiften är den samma oavsett antal flyg och gäller årsvis 15/12-14/12. Du får en dekal i tre delar som visar att du hjälper till att bära din del av kostnaderna här i Åre. Vi vill att du fäster den stora delen av dekal på din utrustning så den syns tydligt, tex på hjälmen. En av de två mindre delarna av dekalen fäster du på vårt lokala regelblad. **Vi garanterar dig att varje krona kommer att gå tillbaka till flygsporten här i Åre.**

Enklaste sättet att vara med är att betala in på Åre Skärmflygklubbens postgiro **39 18 78 - 6**

1. Bli också medlem i Åre SFK. Medlemsavgiften för 1994 är 200 kronor (flygsportavgiften ingår).
2. Betala 50 kronor i årsavgift som gästpilot.

-Ange namn, adress, postnr, ort, klubb,licensgrad. Dekalen resp. medlemshandlingar kommer med posten.
-Givetvis kan du bidra på andra sätt om du så önskar. Det väsentliga är att vi får ekonomin att gå runt.
-Du kan också köpa dekalen i turistbyrån på torget i Åre eller i kabinkassan. Ange uppgifter enligt ovan.

Kabintur 65 kr.
Enkel med lift 25 kr per lift

Mot uppvisande av regelblad med påklistrad flygsportdekal får du köpa dagkort som gäller enbart i samband med flygning för 120 kr. Årskort för enbart flygning efter 30/11/93 1795 kr

Om du vill köpa årskortet före 93-11-30 ring 0647-53 000 och fråga hur du ska göra.



Informationspunkt Draklanda. En träffpunkt på landningen.

Dekalen ger dig rabatt

Du får det speciella dagliftkortet för flygsport mot uppvisande av regelblad med påklistrad flygsportdekal och ditt pris täcker väl de 50 kronor du betalt i årsavgift.

Åreliftarna informerar

Åreliftarna planerar att köra liftarna på samma sätt som den gångna vintern. Högzonsområdet har öppet från 12 februari - 1 maj. Lågzonsområdet har öppet från 18 dec. 93 -17 april 94.

Liftkortspriser: (med reservation för ev. ändringar)

Årskort före 30/11/93	**1795 kr**
Årskort efter 30/11/93	**2095 kr**
1-dagskort	195 kr
3-dagarskort	550 kr
5-dagarskort	795 kr
7-dagarskort	970 kr

Flyg-guiden för Årefjällen

32 sidor i behändigt fickformat som innehåller den viktigaste information du behöver beträffande flygning här i Åre. Flygguiden kostar 20kr + porto. Betalar du årsavgiften enligt ovan är paketpriset med Flygguiden endast 60 kronor inklusive porto, om betalning sker via postgirot.

Draklanda vårt landningsfält

Som du läst ovan kan flygverksamheten vara omfattande många dagar i Åre. Skärmar och hängglidare skall dessutom samsas om Draklanda. Det är oerhört viktigt att inflygningen utförs enligt SSFF's riktlinjer till punkt och pricka för att undvika tillbud och olyckor. I Informationspunkt Draklanda finns beskrivningar omkring landnings- och packningsprocedurer på Draklanda. Nytt för denna säsong är ruskor på isen som visar islandningens begränsningar utanför Draklanda.

På och kring Åreskutan

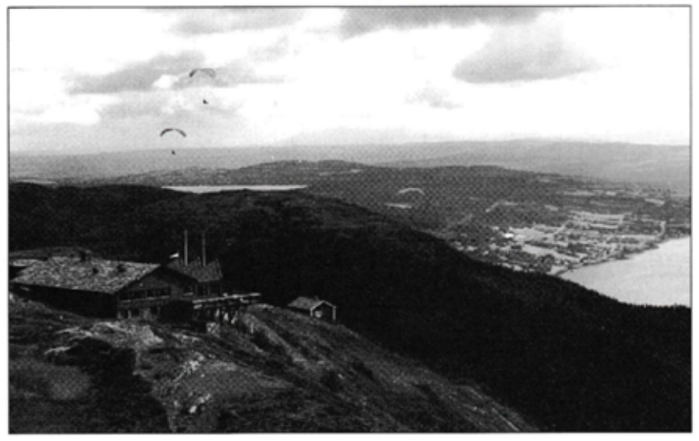
Det som gäller finns angivet i Flyg-guiden, Informationspunkt Draklanda och på aktuell version av regelbladet. Vi vill understryka att pisterna är för skidåkare. Så länge man inte flyger gäller SLAO-regler (Svenska Liftanläggningars Organisation) och de anvisningar som anläggningen ger till brukaren. Under det gångna året har våra skidåkande gäster återkommande framfört synpunkter på skärmpiloternas flygning nära pister och liftar. Generellt gäller dock att icke flygande gäster i Årefjällen (ca 1.200.000 gästnätter senaste vintern) upplever flygverksamheten som mycket positivt och intressant. Tänk bara på att våra "åskådare" inte kan någonting om skärmflygning och ser oss i helt andra vinklar i förhållandet till liftar osv. Starter och flygning som sker nära och på låg höjd över pister och liftar är strängt förbjudet, lika gäller för landningar i pisterna. Undantagna är manövrar och landningar i syfte att undvika tillbud, olyckor och räddningsinsatser. Det stora flertalet piloter sköter sig exemplariskt och skall ha full "credit" för detta. Tyvärr finns det ett litet fåtal som ställer till det för alla andra. Detta fåtal piloter som saknar ansvar, omdöme och hänsyn borde inte få flyga överhuvudtaget.

LOKALA REGLER

Åre är ett av få flygställen i Sverige som erbjuder flygning motsvarande alpina förhål-



landen. Flygningen skiljer sig också en hel del från tex vinschbaserad flygning i flack terräng. Bland annat växlar vädersituationen mycket snabbt i fjällen. Dessutom kan ett stort antal piloter starta i snabb följd från olika startområden. Du inser själv vad som kan hända om tex 10 skärmar måste landa på Draklanda samtidigt. Tillhör några hängglidare till situationen (och att det dessutom inte finns is på Åresjön) börjar det bli intressant. Därför har Åre Skärmflygklubb i samråd med Åreliftarna utarbetat ett lokalt regelblad. För upptransport med lift gäller att skärmflygpilot har ett signerad regelblad med sig som han kan visa upp vid kontroller. Ett nytt regelblad finns tillhanda i informationspunkt Draklanda, i kabinreceptionen, på turistbyrån eller hos klubben den 15/12/93. Pilot som inte följer anvisningar på regelbladet riskerar att inte få ta med skärmen upp i liften eller att liftkortet dras in.



Hummelnstugan: Ett populärt fikaställe när vädret inte tillåter flygning.

Behörighetsgrader för flygning i Åre

- Från 1993-12-15 gäller att piloter med skärmflyglicens steg 1 och högre får flyga hela året i Åre, inom de befogenheter och begränsningar respektive licensgrad anger.
- Elevlicensinnehavare med behörighet från berg får flyga i sällskap med pilot som innehar (minst) skärmflyglicens steg 2 då landning kan ske på Åresjöns is. Elevlicensinnehavaren skall namnge piloten han tänker flyga tillsammans med på sitt regelblad och ha avtalat med piloten innan upptransport sker till startområdet. Flygningen sker i sällskap mellan elevlicensinnehavaren och (minst) steg 2 piloten. För dig som inte har "tillgång" till pilot med minst steg 2 erbjuder Åres bofasta instruktörer flygning från Skutan. Vi anser det rimligt att pilot med (minst) steg 2 tar hand om max. 2 elevlicensinnehavare och att det sker på ideell och kompis basis. Minsta övertramp kommer att innebära att minst steg 1 gäller året runt med omedelbar verkan.
- Som elevlicensinnehavare utan behörighet från berg är du naturligt välkommen att flyga i Åre, men då **måste** du flyga i sällskap av Instruktör. Bofasta instruktörer i Åre är: Peter Nietlisbach (0647-503 91), 010-22451 51), Annika Olsson (0647-511 70, 0647-522 76) Lars Hedström (0647-511 86, 010-255 90 89)
- Från Åre SFK:s sida vill vi vädja till dig som har elevlicens att respektera om steg 2 piloter nekar att bära det ansvar som det kan innebära att vara "instruktör" för dig. De känner dig inte och vet inte heller vilka kunskaper och färdigheter du besitter.

Kommersiell verksamhet

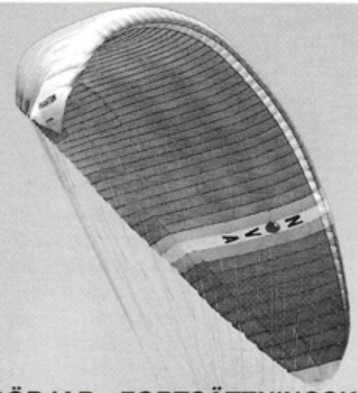
All kommersiell skärmflygverksamhet inom Åreliftarnas Skidområde kräver personligt tillstånd från Åreliftarna AB. Egenmäktigt förfarande i detta hänseende är grund för vidare juridiska åtgärder och kan innebära böter stora skadestånd vid tex. driftavbrott för liftarna. Tillståndet bestämmes suveränt av Åreliftarna AB. Tillståndsansökningar beställer du av Åre Skärmflygklubb i god tid före den planerade kommersiella verksamhet. Beviljade tillstånd kan vara förknippade med kostnader och avgifter.
Obs. Åreliftarna AB och Åre SFK anser att kommersiell skolningsverksamhet pågår när steg 2 piloter tar betalt för att följa med elevlicensinnehavare.

Information är oerhört viktigt

Syftet med denna information från oss i Åre är att det inte skall råda några som helst oklarheter om vad som gäller för flygning i Åre.Skulle något vara oklart, hjälper vi dig gärna till rätta. Lättaste sättet att komma i kontakt med oss är givetvis att skriva till Åre Skärmflygklubb, Box 32, 830 13 Åre. En lista på kontaktpersoner finns anslagen i Informationspunkt Draklanda. (Vi skickar den gärna till dig om du vill)!

Välkomna till Årefjällen 1994!

/Åre Skärmflygklubb
(medlem i Åregruppen AB)



NYBÖRJAR • FORTSÄTTNINGSKURSER
PROVA PÅ DAGAR • TANDEMTURER
FLYGSAFARIS

FÖRSÄLJNING o UTHYRNING AV
ALL SKÄRMFLYGUTRUSTNING



FÖR INFORMATION o BOKNING
MOGULS - Sport Extrem
780 67 SÄLEN TEL. 0280-206 16



* GRUNDKURSER
* VIDAREUTBILDNING
* TANDEMFLYG
* RÅDGIVNING

* FLYGRESOR Steg 1- och 2-kurser i KITZBÜHEL och VERBIER v 2-5 1994.
Vill Du uppleva fantastiska flyg kombinerat med skidåkning i alperna så ring oss för mer information!

* FÖRSÄLJNING av skärmflygartiklar och kläder

* FIREBIRD * PARATEC * FLYTEC * OXBOW

VI SATSAR PÅ KVALITÉ OCH SÄKERHET!

ÅRE SKÄRMFLYGSKOLA, Peter Nietlisbach
Årevägen 60, 830 13 ÅRE
Tel:0647-503 91, 010-224 51 51, Fax:0647-505 51
Affär "Zum Gade" i Produkthuset, Åre 0647-523 82

ÅRE FJÄLLEN

SKY SPORT SKÄRMFLYGSKOLA ERBJUDER EN NY SPÄNNANDE SÄSONG 1994!

SkySport Skärmflygskola i Åre erbjuder de bästa förutsättningarna inför säsongen 1994: Högsta fallhöjden, suverän miljö och snabba transporter till Åreskutans topp med Kabinbanan. Som vanligt kan du räkna med Hög Kvalitet, Maximal Säkerhet & Mycket Flygning. Liftarna öppnar 18 december - Välkommen!

GRATISERBJUDANDE!

GRATIS STEG 1-UTBILDNING: Gäller alla som *samtidigt köper en ny skärm* hos oss: Provflyg hela sortimentet och välj sen den skärm som passar dig bäst efter kursens slut! GRUNDKURS ELEVLICENS 5 - 7 DAGAR: Inkl. flygning från Åreskutan samt bra boende i Åre. Pris 4.000:- VIDAREUTBILDNING STEG 1-3: Bogsering, bergsflyg, hang, termik. Pris 500:-/dag inkl teori, prov & boende i Åre. DESSUTOM: Bogserutbildning på Åresjöns is upp till 300 m höjd. Provflygning av hela APCO-sortimentet. Hyrköp av skärmar.

FÖRSÄLJNING AV UTRUSTNING.

APCO Aviation Ltd.
SABRA: APCO:s nya mellanstadieskärm med tävlingsprestanda - måste provflygas!
SUPRA: Marknadens säkraste tävlingsskärm för närvarande! Högsta prestanda. 11a, 1b.
STARLITE, PRIMA: Nybörjar/ mellanstadieskärmar.



BEGAGNAT&TILLBEHÖR
Begagnade skärmar/selar. Nya selar i 4 olika modeller. Räddningsskärmar. Variometers. STUBAI - FLY - krokar. Bogserkopplingar. Integralhjälmar. Slå en signal så skickar vi broschyrer.

Vi ses i Åre!

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



PILOT: NICOLAS HERVY, VSK

Det är 14 augusti. Distriktsmästerskap i Skåne på vinsch och 10 VSK piloter inklusive jag, har åkt dit för att visa Parapente Syd var skåpet skall stå. Molnbilden är perfekt, äckligt perfekt. Molnbasen lite låg kanske. Vinden är sydlig.

Briefing.

Vi får först ut en karta över NNO om Sjöbo, varifrån vi startar, men den var tydligen inte rätt riktning så vi får senare "rätt" karta (en svart-vit kopierad sak med ett gytter av flygskit och små streck). 1000 meter högre upp kommer jag att desperat försöka få fram den första kartan men dit kommer vi till sen.

Jag får startnummer 6 och startar strax efter halv tolv. Release under 300 meter. Under ett cumulus hittar jag lite småplock men först på 250 meter får jag min första riktiga blåsa. På 800 meter ser jag ett segelflygplan som kurvar 150 meter ovanför mig. Jag vinkar och segelpiloten vinkar tillbaka.

I molnbas med segelflygplan

Nyfiket låter han planet banka i nästan 90° och kommer på så sätt ner till min höjd där vi ligger och kurvar tillsammans upp till molnbas. Han flyger iväg till ett annat moln och jag fortsätter ensam igen till nästa moln i min riktning. Efter uppskattningsvis en dryg halvmil misslyckas jag med att hitta startplatsen, hur jag än letar efter andra skärmar ser jag inga. Den skånska slätten ser likadan ut överallt. Även om det är en underbar utsikt med perfekta molngator så är jag lite oroad över detta. Jag kurvar strax under molnbas. Plötsligt bildas det slöjor omkring mig och även under mig. Medan jag fortfarande ser marken tar jag fram kompassen och flyger rakt fram ut ur molnet. Wow, Vilken känsla! Eftersom jag inte tog på mej vantar fryser jag om händerna då det är ganska kallt i skuggan av molnen. Jag är glad att jag inte behöver pilla med något. Fingrarna är faktiskt stelfrusna inser jag efter ett tag. Plötsligt efter att ha siktat på ett moln upptäcker jag att det håller på att upplösas. Jag vänder tillbaka. Sjunkvarnaren brölar frenetiskt. När jag kommer ner till 400 meter övergår jag från att titta i molnen efter stig till att leta på marken efter lämpliga termikutlösare. Det enda positiva med detta, tänker jag, är att händerna återfår lite av sin forna värme. På 250 meter letar jag istället efter lämplig landningsplats med landningsvittnen. Desperat börjar jag prata för mig själv. "Lyft, lyft, LYFT!" Och som på beställning kommer lite småplock som jag envist tvingar min skärm att kurva omkring så tight jag bara vågar. Till slut hittar jag ett hyfsat stig som sakta bär mig upp. Efter mycket slit är jag tillbaks under molnen. Då får jag plötsligt en mindre chock.

Östersjön!

Bara några mil till höger ser jag Östersjön! Jag ser ända till Blekinge! Detta utlöser aktivitet. Var låg det där fyrkantiga flygområdet! Mina stelfrusna fingrar försöker få fram den andra kartan och misslyckas kapitalt. Jag ser mig omkring efter flygplan men ser inga. Nu kommer nästa chock! En grön skumbanan (Nova Sphinx) ligger i häcken på mej en 5km bort. Det måste vara Peter Brinkeby, tänkte jag. Glad i hågen över lite sällskap väntar jag in honom. Han har väldigt bråttom ser jag. Resultatslöst ropar jag på min stympade radio (Roger Jansson har decimerat antennen). Plötsligt ser jag honom inte längre. Förmodar att han ramlade ner (Mycket riktigt).



Närbild på skånemoln strax underifrån. Överst: Vacker vy över den skånska slätten och dess molngator. Bilden tagen i molnbas 1000m (lämplig klädsel, jeans och slitna budgetskor?).

Ensam igen ser jag att jag inte kommit förbi en bondgård på 20 min och drar slutsatsen att vinden måste ha vänt. Senare förstår jag att detta var sjöbrisen från Östersjön. Jag byter taktik. Istället för att blåsa med vinden ser jag till att få höjd och speedar sedan mot säkra moln. På så sätt lyckas jag ta mej framåt några kilometer innan ett enmotorigt plan går förbi mej, 100 meter på vänster sida. Jag inser så smått att jag måste vara i flygområdet trots allt och att det tyvärr är dags att bita i det sura äpplet d.v.s helt sonika gå ner från 1000 meter och landa (detta är jobbigt att inse, men än värre att realisera). Inte långt efter att jag insett detta så ser jag plötsligt en bred asfalterad jättegata! Mitt i Skåne, bara nå´n km ifrån mej kändes det (i verkligheten en knapp mil). Nu var beslutsångesten bara. Vad skall jag göra? Jag styr mot närmaste större stad.

Störtspiral

Med 1050 meter i höjd, början till cumulus ovanför mig och 3 mps i stig går jag ner i störtspiral. Det känns inte så hemskt endå att tvingas landa för då fryser jag så jag skakar i selen, fingrarna har domnat bort och jag är otroligt jättekissenödig. När jag skall landa kan jag knappt räta på benen för knäna har frusit. Jag tar mark 14:20. På marken är det härliga 25° varmt och jag kan inte komma snabbt nog ur selen för att ställa mig bakom första bästa träd. Sedan blir jag bjuden på kaffe, öl och bullar av ett trevligt landningsvittne. Jag kom i alla fall längst utan tvekan men var på helt fel ställe så det var en klar diskning. Brinkeby ramlade ner under 300 meters gränsen före flygområdet. Brinkeby(VSK) fick 1:a pris, Roger Jansson(VSK) och Kruse (VSK) fick delat 2:a pris, jag fick tröstpris.

Sensmoralen av detta flyget är (förutom att VSK är duktiga på termik):

Eftersom vi håller på med flygning och inte orientering kan ju tävlingsledningen peka ut lite riktmärken för piloter som är nya på flygstället, t.ex antenner, sjöar, kyrkor d.v.s sånt som syns från luften. Och att jag nästa gång skall ha färgpennor att fylla i dessa kopierade kartor med. Naturligvis borde jag gått ner så fort jag anade att jag var utanför min karta. Det finns ingen ursäkt för att göra något annat. (Kan inte syrebrist försämra omdömet?)

Jag hade tur att det inte blev något allvarligare av det. En varning kanske är på sin plats här. Det är mycket lättare att låta sig uppslukas av vackra upplevelser (varions glada pipande) än vad man tror. Annars vill jag passa på att tacka Parapente Syd för en mycket trevlig tillställning och proffsigt arrangemang.

Högsta höjd 1300 m.ö.h
Högsta stig: >4mps
Tid: 2tim40min
Skärm: Nova, Phantom
Sele: SAS
Vario: Diavolo Duo
Hjälm: Broschans skateboard hjälm av okänt märke.

Säljes:

APCO Starlite 26, 70-90 kg, paradisesele med integrerad nödskärm, säljes komplett i mkt bra skick. 15 500:-
Christer dag 0240-82073
kväll 0240-15642

APCO Starlite 22, 50-65 kg, paradisesele med integrerad nödskärm, säljes komplett i mkt bra skick. 15 000:-
Eva dag 0240-86466
kväll 0240-15642

Edel ZX-L (23),70-95 kg, ca 10 h flygtid, DHV 2-3, topprestanda för 15 000:-, Nödskärm 2 000:-
Owe 08-530 340 63

Insändare

Regler eller respekt?

Från och med den 18:e mars i år gäller ett antal regler som i allra högsta grad inverkar på vår flygning. Dessa regler presenterades i Skärmtrycket nr 2-93 och avser sk "nödsituationsträning". Jag har stött på många kommentarer från andra piloter och ingen verkar vara särskilt positivt inställd till reglerna. Förbundet bör därför tänka om i dessa.

Istället för att sätta upp regler som belastar själva flygningen bör vi arbeta för att kunskap sprids om olika flygsituationer. Det som krävs för att undvika eventuella olyckor är inte i första hand regler utan kunskap om och respekt för de situationer som kan uppså och provoceras. Att sen alla inte inser eventuella risker är något man aldrig kan komma ifrån – alla följer ju heller inte uppsatta regler. Det bör vara upp till var och en hur man flyger så länge man inte utsätter andra för fara (t ex är väjningsreglerna i allra högsta grad berättigade).

Det är hedervärt att förbundet försöker göra sporten så säker som möjligt att utöva. Men regelskrivandet får inte gå så långt att det inverkar på det vi alla faktiskt vill göra – flyga. Till sist måste alla vi som flyger ändå inse att vi ägnar oss åt en sport där riskerna är höga. Det viktigaste är att inse sin egen kunskap och sina egna begränsningar. Då kan man minimera riskerna.

Flyg väl och må väl
/Mårten Brink å RazorSFK's vägnar



DETTA BLIR INTRESSANT FÖR DIG

Jag har mest skrivit artiklar i den internationella skärm och hängflygtidningen Cross Country samt i den svenska hängflygtidningen Hypoxia. Detta är första gången som jag skriver i Skärmtrycket, och jag känner mig manad att göra det efter att ha läst "Äventyrscenter/Sky Adventure Open" där Christer Eriksson skriver om en flygdag på Hammars Backar.

Denna dagen, 19 juni, var jag en av de mest aktiva piloterna i luften. Jag flög tre timmar på min vinge XS-2 och två timmar med min skärm EXCEL 28.

Jag har flygit i många olika svåra flygförhållanden, från stark vind till kraftig torbulens. Detta har fått mig att inse att 12m/s är maximal vindhastiget för att flyga vinge på ett säkert sätt. Jag vill påstå att Christers påstående att Pierre drog upp och startade sin Nova när det blåste 10-12 m/s lätt kan sätta en del läsares och oerfarna piloters liv i fara. Inga skärmar klarar av att penetrera så stark vind då skärmar inte flyger mer än 10 m/s utan accelerator.

Det som hände var följande. Jag hangade med andra hängflygare på det 40 meter höga hanget då det blåste ca 8 m/s. Pierre som är en mycket erfaren hangflygare startade på det låga kusthanget som endast är 5-8 meter högt med sin Nova. Jag hoppas att de flesta piloter är medvetna om att det blåser mindre på låg höjd pga den oundvikliga vindgradienten. Jag kan uppskatta att det blåste ca 6-7 m/s på den höjden vilket var ganska tillräckligt för Pierre att starta i. Naturligtvis undvek han det höga hanget för att inte blåsa bak med vinden.

Jag topplandade, tog fram min EXCEL 28 och gjorde honom sällskap i luften, vilket även andra piloter gjorde i den avtagande vinden. Snart fanns det piloter hela vägen till Kåseberga. Det jag vill säga med detta är att vindstyrkor på 10-12 m/s inte är för skärmflygare, utan piloter skall hålla sig inom sitt hastighetsregistret för att undvika olyckor.

Denna sommaren flög jag min första distans på 30 km med min EXCEL 28 i Bulgarien. Jag startade på 900 möh och den första blåsan på 2m/s tog mig upp ca 600 m. Jag beslutade mig för att ligga kvar på samma ställe för att komma upp till molnbasen innan jag gav mig iväg. Snart fick jag en stökig 3 m/s blåsa som tog mig upp till 1800 m. Jag tillämpade min normala hängflygartaktik genom att följa bergskammen. Det gick bra, men mycket långsammare än vad jag är van vid. Nästa blåsa tog mig upp till molnbasen igen, men det var ganska stökigt.

Jag har blivit medveten om att glidskärmar inte är den bästa "flygmaskin" i kraftig termik. Det är inte längre roligt att flyga skärm då det är oroligt i luften, man kan nästan känna sig rädd. När jag flög mellan de olika blåsorna så låg jag länge i sjunket pga dess låga glidhastighet, vilket jag inte är van vid med min vinge. Efter att ha kommit tillbaka efter vändpunkten så hade termiken blivit för stark varpå jag började flyga vinge i stället. De 8 nästkommande dagarna fick jag ihop 370 km på 18 timmar inklusive ett "fram och tillbaka" flyg på 3.5 timmar min vinge.

Mitt budskap med detta är att skärmar är inte den allra flygfarkosten för distansflygning i stark termik. Jag håller fullständigt med Xavier Remond att "paragliders are made for flying localy". Jag har hittat den bästa lösningen. Flyga vinge i stark termik och flyga skärm i lugna flygförhållanden.

JUNKERS Profly

PRESENTERAR:

EXCEL 26 och EXCEL 28
"B"-klassad glidskärm

FLYTEC – 3005, 3010, 3020, 3030
"King of the air"

OGGY – GENERALAGENT, WIENERGATAN 6, 252 28 HELSINGBORG, TEL 042-14 13 71
ÅTERFÖRSÄLJARE – WEDE ÄVENTYR HB, ÖRJAN WEDEKULL, ASSISTENTVÄGEN 188, 977 52 LULEÅ, TEL 0920-997 37

Det kanske är på tiden att jag presenterar mig själv lite närmare. Jag började flyga vinge 1983. Skärm flög jag första gången sommaren 1987. Fram till nu har jag över 1000 timmar i luften på vingar, trikar och skärmar. Min största passion är distansflygning och jag börjar närma mig 10000 km.

Jag har varit en framgångsrik pilot Bulgarien, varifrån jag kommer. Där jobbade jag som hängflyg och trike instruktör på heltid samt att jag tränade det Bulgariska landslaget. 1990 var jag lagledare för det svenska landslaget i hängflygning. Jag har även varit testpilot under två sommrar i Californien för Pacific Airwawe. När jag tävlade i de Amerikanska mästerskapen kom jag på en 32:dra plats. Jag har flygit på många olika ställen både i Europa och i USA. I det mytomspunna Owens Valley har jag haft min enda incidens. Jag är utbildad jägmästare och har även studerat ekonomi på Lunds Universitet.

Med tiden har jag blivit generalagent för "Moyes Delta Gliders" och "Junkers", som är det före detta Justra Stratos. För alla som läser Skärmtrycket är det förmodligen av intresse att veta lite mer om "junkers". Det är ett företag som ligger i Prag och tillverkar skärmar, selar, räddningsskärmar och trikar. Företaget har växt mycket och är idag tyskägt. Skärmar som JUNKERS tillverkar är bl a den B-klassade högprestandaskärmen EXCEL. Nybörjar skärmen heter PRACTIC, men den blir i vinter ersatt av den mer moderna PROTON. Världsmästaren i hängflyg Tomas Suchanek flyger JUNKERS trike. För mera information kan ni ta kontakt med Örian Wedekull på WEDE ÄVENTYR som är återförsäljare i norra Sverige (Se annons).

Min erfarenhet av den Svenska marknaden är att återförsäljare och generalagenter klarar av att leva med en större konkurrens, även om det inte är så kul. De flesta har sett eller provflygit JUNKERS EXCEL och upptäckt dess fina flygegenskaper och attraktiva pris. Tyvärr har några spridit ogrundade rykten för att skydda sina egna märken. Jag har personligen hört flera av dom. Jag vill med detta säga att man inte ska tro på rykten, utan ta reda på fakta från din återförsäljare eller generalagenten som ger svar på dina frågor. Jag kan bli kontaktad på tel 042-141371, Wienergatan 6, 252 28 Helsingborg.

Flyghälsningar Ognian "Oggy" Ougrinov

Säljes:

Mustang "L" EDEL säljes, 90:a, 27.2 m^2, 80-110kg, 40/44 km/h, glid 5.8+, sjunk 1.45 m/s. Medföljer: Sele, hjälm, nödskärm. Prisidé 12 500:- *Peter Back, och Jan Matsson 668 6629*

APCO Hilite II 25, Uttagen april-93, 65-100kg, 5 flygtimmar, B-skärm. 13 000:- *Jesper Eklöf 775 0710*



WEDE ÄVENTYR

En ny återförsäljare av skärmflygutrustning

Detta firar vi genom att erbjuda:

* JUNKERS EXCEL 26,28. En superskärm som endast är B-klassad. Passa på och byt upp dig! Varför tveka? Provflyg skärmen, vi vet att du kommer att älska den. Introduktionspris 19900:- tom 940131.
* FLYTEC 3005. Marknadens mest prisvärda variometer. Introduktionspris 2650:- tom 931231.
* JUNKERS PLUS 23,25,31. Populära räddningsskärmar med bra testresultat. Passar de flesta selar. Introduktionspris från 2950:- tom 940131.

Vi säljer också selar, böcker, linor, reptejp samt förmedlar begagnad utrustning. Vi har det mesta i lager. Hör av dig !!

JUNKERS Profly

Wede Äventyr HB, Örian Wedekull, Assistentvägen 188, 977 52 Luleå, Tel/fax 0920-99737

Championne Du Monde De Parapente 1993

dvs VM i skärmflygning 1993

Som ni alla vet, efter tidigare publicerad artikel, så gick VM:et i skärmflygning i Verbier under tiden 2-14 augusti.

Detta blir ingen lång artikel, eftersom det finns en flera sidor lång sådan i förra numret, endast en sammanfattning för att knyta ihop med resultatlistan som Ni även kan ta del av.

Landslaget (se foto) tillbringade (tror jag) 3 roliga, händelserika och för det mesta soliga veckor nere i det vackra alplandskapet. Dessutom fanns på plats 2 teamleader, Pelle Englund och Peter Meltisbach. Undertecknad fanns också med som såg det mesta på håll och från marken, men som även vågade sig ut i luftrummet med tandemskärm, så klart med make Peter.

Jag måste säga att jag tycker det svenska laget kämpade tappert. Marcus gjorde ju en mycket bra placering med sin 26:e plats. Synd att Per inte kom in i finalen som var så nära, men, men that's life. Torkel och Pernilla kämpade långt bak, men gjorde det bra. Torkel hade ju lite otur och fick dra räddningsskärrnen vid ett av heaten. Pernilla lyckades med att få en fraktur i foten veckan innan tävligen började. Så iväg till doktorn, han gipsade förståss, men efter Pernillas påtryckningar fick hon av gipset till tävlingarna började. Ont dessvärre men hon kämpade på ända och gjorde det jättebra. Första heatet gick ej så bra, men resultatet blev bara bättre och bättre efter varje heat. Som ensam tjej bland de 3 svenska killarna gällde det att försöka hänga med och det lyckades hon bra med, 2 av heaten kom hon 2:a av gänget, Markus så klart 1:a hela tiden bland svenskarna. Och i de andra 2 heaten kom hon inte sämre än 3:a bland dem. 4 godkända heat genomfördes innan finalen satte igång.

Vid finalens heat var familjen Nietlisbach–Hammar tillsammans nere på markplan, det kändes skönt efter många oroliga dagar med Pernilla i luften i tuffa förhållanden. Vi var på plats vid start och landning för att stötta vår Marcus som var med på finalen Tyvärr åkte de andra svenskarna hem.

VM:et avslutades med en banken dagen innan prisutdelningen. Precis efter prisutdelningen började det an åska och regna skyfall. Ja, det gjorde ju inget nu för allt var över och det var dags att styra kossan hemöver mot Sverige, med många nya bekantskaper och minnen i bagaget.

/Bakom orden, Eva Nietlisbach



Pelle Englund, Torkel Bergqvist, Per Jutemar, Peter Nietlisbach
Markus Noichl, Pernilla Hammar

JUNKERS
Profly

EXCEL offers: High Perfomance, Excellent control, Easy take-off, Extreme stability in turbulence, Wide Speed Range (trimming and speed system are standard), High Quality Workmanship, Top Quality Material from Porcher Marine (Skytex 6.6) and Edelrid (Kevlar and Dyneema).

Special Christmas price: EXCEL 26 or 28,
and DE LUX HARNESS "VICTOR",
and KEVLAR PLATE,
and "PLUS" 25 RESCUE,
and FLYTEC 3005

Technical data	EXCEL 26	EXCEL 28
Area	25.60 sq.m.	27.90 sq.m.
Aspect ratio	10.79 m	11.27 m
Wing chord	4.55°	4.55°
No. of cells	49	49
Pilot weight	70–90 kg	85–110 kg
Min. sink	1.1 m/s	1.1 m/s
Gliding ratio	7+	7+
Max. speed	43 km/h	43 km/h
Certification	SHV 8A, 2B DHV	SHV 7A, 3B DHV

Yes, it is true!!! **28.950 SEK**
EXCEL only: 19.900 SEK
Dennis Pagen's books:
"Paragliding Flight" 225 SEK
"Understanding the Sky" 285 SEK

OGGY
Wienergatan 6
S-252 28 Helsingborg
Tel 042-14 13 71

Resultatlista från VM i Verbier 1993

Av utrymmes- och arbetsskäl redovisas bara de sextio första piloterna med skärm och poäng. Siffrorna inom parantes är tjejernas interna placeringar.

Skärmtryck-Red

1.	Hans (Hausi) Bollinger	Schweiz	Advance Proto	6582
2.	Ernst Strobl	Tyskland	UP Proto	5885
3	John Pendry	Storbrittanien	Airvawe Rave	5823
4	Christian Tamegger	Österrike	Edel Rainbow	5822
5	Patrick Bérod	Frankrike	Edel Rainbow	5783
6	Camilla Perner (1)	Österrike	Edel Rainbow	5711
7	Richard Gallon	Frankrike	UP Katana FR	5527
8	Richard Berkman	Tyskland	Edel Rainbow	5470
9	Didier Exiga	Frankrike	UP Katana FR	5462
10	Eric Vonlanthen	Schweiz	Nova Sphinx	5427
11	Simon Nighy	Nya Zealand	Advance Proto	5386
12	Cameron Young	Australien	Edel Rainbow	5381
13	Walter Holzmuller	Österrike	Nova Sphinx	5365
14	John Sylvester	Storbrittanien	Edel Racer	5240
15	Robbie Whittal	Storbrittanien	Firebird Navajo	5238
16	Ewald Tchanhenz	Österrike	Nova Sphinx	5138
17	Luciano Pacher	Italien	Nova Sphinx	5046
18	Bruce Goldsmith	Storbrittanien	Airvawe Rave	5025
19	Urs Haari	Schweiz	Edel Rainbow	5018
20	Robert Hefti	Schweiz	Edel Rainbow	5010
21	Sei Joung Jeong	Korea	Edel Rainbow	4903
22	Maurizio Bottegal	Italien	Swing Prisma	4861
23	Stein Egil Mangseth	Norge	Edel Rainbow	4829
24	Bernhard Koeller	Tyskland	UP Katana	4789
25	Harry Buntz	Tyskland	Nova Sphinx	4761
26	Macus Noichl	Sverige	MCC Challenger C	4745
27	Robert England	USA	Apco Supra	4709
28	Nonou Berger (2)	Frankrike	Advance Omega II	4655
29	Martin Buehler	Lichtenstein	UP Katana	4648
30	Richard Carter	Storbrittanien	UP Katana	4615
31	Ali Gali	Frankrike	ITV Atiks	4581
32	Gin Seok Song	Korea	Edel Rainbow	4553
33	Leopoldo Turco	Venezuela	Nova Sphinx	4543
34	Lives Santagiuliana	Italien	Swing Prisma	4427
35	Domen Slana	Slovakien	Air System Aerologic	4415
36	Alex Louw	Sydafrika	Apco Supra	4380
37	Klaus-Günter Eberele	Tyskland	UP Katana	4372
38	Patrice Bonnefond	Frankrike	Edel Rainbow	4371
39	Jay Van Deventer	Sydafrika	Apco Supra	4365
40	Reto Buechel	Lichtenstein	UP Katana	4350
41	Miyuki Tanaka (3)	Japan	Nova Sphinx	4336
42	Claire Bernier (4)	Frankrike	MCC Challenger C	4246
43	Ulrich Bohren	Schweiz	UP Katana	4228
44	Ronny Hegesen	Norge	Edel Racer	4185
45	Pierre Carter	Sydafrika	Edel Rainbow	4162
46	Andrew Smith	Sydafrika	Apco Supra	4151
47	Yariv Ben Tovim	Israel	MCC Challenger C	4142
48	Michel Von Wachter	Venezuela	Edel Racer	4064
49	Luis Rosenkjer	Argentina	Nova Sphinx	4056
50	Armin Eder	Österrike	MCC Challenger C	4027
51	Carlos Izquierdo Martin	Spanien	ITV Atiks	4004
52	Micael Ruedissler	Österrike	Edel Racer	3974
53	Robert Schroettner	Australien	Nova Sphinx	3970
54	Robert Schick	USA	Edel Rainbow	3944
55	Chris Muller	Canada	Apco Supra	3926
56	Jose Luis Diaz Iraeta	Spanien	Nova Sphinx	3867
57	Hezi Dvir	Israel	Apco Supra	3754
58	Takeshi Matsubara	Japan	Nova Sphinx	3742
59	Hirokazu Koneshi	Japan	Perch Aerologic	3537
60	Stewart Karstens	Nya Zealand	Pacific Paragliders Jellyfish	
61	John Bouchard	USA		
62	Maeng Young Kim	Korea		
63	Gabriel C Esteban	Spanien		
64	David Castillejo	Venezuela		
65	Glenn Derouin	Canada		
66	Peter Maclaren	Canada		
67	Hiroshi Moriyama	Japan		
68	Dani Lavi	Israel		
69	Ronald I McKenzie	Australien		
70	K. C. Weng	Taiwan		
71	Gherado Zanotell	Italien		
72	Sarah Fenwick (5)	Storbr.		
73	Jens Hinderaker	Norge		
74	Kaoru Ogisawa	Japan		
75	Judu Leden (6)	Storbr.		
76	Christian Rönning	Hong Kong		
77	Matej Jocif	Slovenien		
78	Mark McIntyre	Nya Zealand		
79	Andras Tiboldi	Ungern		
80	Hermann Lenherr	Lichtenst.		
81	Bela Bocsak	Ungern		
82	Riccardo Nigi	Italien		
83	Per Jutemar	Sverige		
84	Ales Suster	Slovenien		
85	Chung huei Chang	Taiwan		
86	Gabriela Wuest (7)	Schweiz		
87	Yoko Tsuchiya (8)	Japan		
88	Ricardo C Arauju	Brasilien		
89	Pang tun Liu	Taiwan		
90	Mai-Britt Ulviksbakken (9)	Norge		
91	Silvia Siegrist (10)	Schweiz		
92	Yasunaru Konishi	Japan		
93	Dusan Kultan	SVK		
94	Barbara Lacrouts (11)	Tyskland		
95	Thierry Moreau	Belgien		
96	Pavel Štepan	Tjeckien		
97	Milos Vaclav	SVK		
98	Nicoletta Solda (12)	Italien		
99	Siggi Bockmaier	Sydafrika		
100	Roman Lednik	Tjeckien		
101	Peter Simonics	Ungern		
102	Ales Koci	Tjeckien		
103	Carlos Vega	Argentina		
104	Piotr Dziergas	Polen		
105	Michéle Baptist (13)	Belgien		
106	Tibor Guba	Ungern		
107	Pernilla Hammar (14)	Sverige		
108	Magdalena S Moreno (15)	Spanien		
109	Benoit Mailleux	Belgien		
110	Piotr Dudek	Polen		
111	Vladmir Sykora	SVK		
112	Paul R Utley	Hong Kong		
113	Torkel Bergqvist	Sverige		
114	Oleg Zaitsev	Ukraina		
115	Jeroen Servaes	Brasilien		
116	Elisabetta Senini (16)	Italien		
117	Enrique Orsini	Argentina		
118	Angus Scott	Hong Kong		
119	Sergey Shelekov	Ukraina		
120	Ruy Marra	Brasilien		
121	Daniela Anke (17)	Tyskland		

Att läsa om Skärmflygning

I SSFF har vi hört att många piloter ute i landet skulle vilja komma över böcker eller tidningar om skärmflygning. För att göra det lättare för den oinvigde att hitta något publicerar vi här en lista över de utländska skärmflygtidningar vi har kunnat få tag i.

Känner du till någon ytterligare tidning är vi tacksamma för tips. Tanken är att på sikt få fram en lista över i stort sett allt som finns att läsa om vår sport, böcker såväl som tidningar. Här nedan har du adresser till några av de oftast lästa tidningarna.

Vi har dessutom kopior av de "prenumerationsblanketter" som finns i de olika tidningarna på förbundets kansli. Vill du ha kopior av dessa, skicka ett kort med Lic nr, Namn, Adress till oss så skickar vi kopiorna.

- På franska:

PPM
12, rue de Bercy
75012 Paris
FRANCE
VOL Libre
Editions Rétine 3
rue Ampére
94200 Ivry-Sur-Seine
FRANCE
Parapente Mag
BP 260
92212 St-Cloud Cedex
FRANCE

- På tyska:

Gleitschirm
Abodienst
Gleitschirm
Posfach 187
CH-7007 Chur
Switzerland
Schwezisk skärmflygtidning, säljer dessutom böcker och video om skärmflyg
Drachenflieger
Leserservice
Postfach 1163
D-74168 Neckarsulm
Germany

Tidningar på engelska

Cross Country
Route du Val Suzon
Messigny 21380, FRANCE
215 Franska franc/år
SKYWINGS
BHPA
The Old Schoolroom
Loughborough Road
Leicester
ENGLAND LE4 5PJ
32 Engelska pund/år (Airmail)

Utför all rep. av Flygskärmar samt ompackning av Reservskärmar Lic. fallskärmskontr

Uffeshoppshop 021-355750

Var bor du någonstans?

Vi vill åter igen passa på att påminna om att ni skickar in flyttkort eller på annat sätt hör av er om ni flyttat eller om ni saknar utskick från förbundet. Sen den förra blänkaren i ST nr 4 har vi fått in cirka 45 flyttkort, tackar!

När vi får försändelser i retur stryker vi den adressen ur registret. Ogiltiga adresser har vi ju ingen större glädje av. Här är en lista på personer som har giltig licens men som saknar adress i vårt register:

- Björn Peck, Arctic Hanggliding
- Katarina Andersson, Cirrus SFK
- Kasper Ezelius, Cirrus SFK
- Tomas Zorman, Cirrus SFK
- Peter Lorenz, Cirrus SFK
- Kenneth Norberg, Cirrus SFK
- Håkan Rundgren, Parapente Syd
- Christer Jacobsson, Stockholms
- Hans Eriksson, Sälens SFK
- Erik Mölne, Västra SFK
- Fredrik Strand, Västra SFK
- Agneta Strand, Västra SFK
- Mats Rodén, Västra SFK
- Krister Persson, Västra SFK
- Jan Östlund, Åre SFK
- Åsa Gustavsson, Åre SFK
- Adele(n?) Ivaldsson, Åre SFK.

Känner du någon av dem? Be dem skicka flyttkort i så fall!

/SSFF-MRK

METEOROLOGI-AFTON

För alla meteorologisugna anordnar nu Cirrus SFK en Meteorologiafton. Detta för att bredda ditt kunnande inom området.

Du kommer att lära dig hur du bättre tar reda på vilka väderutsikter som gäller inför helgen, så dina resplaner blir som bäst. Vidare kommer du att lära dig mer om termik, som vi nog alla tycker ganska bra om. Att kunna förutse farliga vädersituationer är en viktig kunskap som varje skärmflygare bör ha Så.....

Kom till "Glada Enkan", källaren, tisdagen 23:e november, kl. 19-21.

Välkommen till ännu ett Cirrus arrangemang!
PS. Du som ännu ej är medlem i Cirrus, bli medlem, annars kostar det 30 pix...

Fungerar din räddningsskärm?

Alla piloter som erhåller svensk skärmflyglicens skall ha räddningsskärm när de flyger. Sådan är regeln. Men oavsett vilka regler som gäller bör alla förstå att en räddningsskärm är en nödvändighet.

Även om skärmflygning är en säker sport när den utövas på rätt sätt så är det inte bara våghalsiga piloter som kan komma att behöva sina räddningsskärmar. På senare år har risken att kollidera med en annan pilot ökat i takt med att fler och fler utövare samlas på de bästa flygställena. Brister i utrustningens hållbarhet (även om den är testad) kan också förekomma och få ganska otrevliga följder. Alltså är en nödskärm ett måste!

Under sommaren 1993 har jag packat om ett femtiotal nödskärmar av olika typer. Till min häpnad upptäckte jag att inte mer än 50% hade kunnat användas på ett tillfredsställande sätt. Resten hade öppnat sig med svårigheter eller inte fungerat alls. Denna obehagliga statistik har flera orsaker:

• Många skaffar sig selar med inbyggd nödskärmsficka. Säkert det bästa alternativet enligt min åsikt. Men, problem kan uppstå när det gäller att installera en sidohängande nödskärm i den nya selen. Vissa delar som nödskärmens remmar, innercontainer eller handtag kan behöva bytas. Framför allt skall man se till att snöret mellan sprinten och handtaget är tillräckligt kort för att sprinten skall lossna innan plattbandet mellan innnercontainern och handtaget spänns.

• Det finns huvudsakligen två typer av innercontainers. Den ena öppnas helt som en blomma, och används i de flesta nya konstruktioner. Den andra ser ut som en liten påse med en öppning på ena kortsidan. Även om denna modell av innercontainer är en del av en testad och godkänd konstruktion, så kan den, enligt min erfarenhet, förlänga (om inte värre!) kalottens utdragning. Även om vissa tillverkare har insett att en sån här innercontainer är en svag länk i deras konstruktion och försett den med en liten utdragningsskärm (t.ex Sigma) så tycker jag att den klokaste lösningen är att byta ut påsen mot en "blommodell".

Ett säkerhetssystem bör vara enkelt, starkt och som sagt, säkert. Den består av flera delar och systemet kan inte vara effektivare än sin svagaste länk. Alltså bör du kontrollera att alla delar fungerar bra för sig själva och tillsammans. Är det dags för ompackning eller kontroll bör du vända dig till en (mycket) erfaen person. Väljer duatt lära dig att göra det själv bör du i varje fall testa flera gånger på marken ditt sätt att packa din rädningsskärm. Var rädd om ditt säkerhetssystem!

Vänliga hälsningar /Dominique Bon

Skärmar

PRIMA Skol och nybörjarskärm, FLYGSKOLORNAS FAVORIT. 24 och 27 kvm. A-skärm

SABRA NYHET! Ersätter Starlite som är Sveriges mest sålda intermediatskärm. 24, 27 och 30 kvm.

ASTRA Populär Intermediate-Högprestandaskärm med 11 A och 1 B. 27 och 29 kvm. EXTRAPRIS!

SUPRA Ger dig tävlingsprestanda, men utan nervösa egen skaper. Ett extremt högt inre tryck ger stabil och säker flygning. 11 A & 1 B! 25, 28 och 30 kvm.

SELAR

FIRST Nybörjarsele med nödskärmsfica och ryggskydd.

SECURA Maximal säkerhet med aktivt och passivt skydd

RÄDDNINGSSKÄRMAR

MAYDAY PP16 24 KVM -106 kg Världens mest sålda räddningsskärm! DHV och AFNOR godkänd.

MAYDAY PP 18 29 kvm -125 kg

INSTRUMENT

BRÄUNIGER Mångårig erfarenhet av olika instrument (10 år) gör valet lätt, höh kvalitet, bra service och prisvärd.

***HOT NEWS!**

• APCO utvecklar ständigt sina produkter. Det kommer en ny sele inom kort som upp fyller den avancerade pilotens högt ställda krav på komfort säkerhet och lastbarhet.

• APCO:s nya intermediate, SABRA utveck lad med speciell betoning på brett fartregis ter, hög stabilitet och fina startegenskaper. "LOVE AT FIRST SIGHT"

• Vi har sänkt priserna på säkerhetsutrust ning som AIRBAG och kevlar ryggsköld, FÖR DIN SKULL.

• HI-VISION är APCO:s nya integralhjälm

KURSER Skärmflygkurser och hängflygkurser vid ÅLLEBERG SVERIGES FLYGCENTER. Även vidareutbildning (Steg 1-3) och resor till Spanien, Norge och Israel mm.

SKANDINAVISK REPRESENTANT FÖR *APCO AVIATION*:

PETERSONS SPORT AB

BERGSÄNGSVÄGEN 68 TEL 0515-111 21
521 30 FALKÖPING NMT 010-299 32 62

RING FÖR MER INFORMATION!

APCO:s produkter finns också hos:

Urban Olofsson	ALFAC AB	Gällivare	0970-100 01
Örian Wedekull	WEDE ÄVENTYR	Luleå	0920-997 37
Lars Hedström	SKYSPORT	Åre	0647-511 86
Peter Wicander	FLYSPORT	Åre-Orsa	010-255 90 75
Tommy Åsell	SEATEC	Östersund	063-10 75 62
Peter Ahlbin	MOGULS	Sälen	010-255 17 51
Peter Tettersson	PARAFLAX	Stockholm	08-13 39 52
Christer Ericsson	Äventyrscenter	Göteborg	031-15 94 34
Pierre Rosén	SKY ADVENTURES		
		Sölvesborg	0456-157 19

Svensk rekord?
eller
Varför ligger alltid TMA:n i vägen?

Torsdagen den 1 Juli var en ganska blåsig och tråkig dag. Jag hade inga större förväntningar på dagen, men man kommer ju ingenstans utan chansningar, så vi var ett gäng som packade in oss i en bil som skulle transportera oss till Vårgårda.

Väl ute på flygfältet stod jag startklar som andreman, fullt utrustad med diverse cross-countryprylar (karta, kompass, barograf, radio, telefon, vatten, landningsformulär osv), man vet ju aldrig! Vindstyrkan pendlade mellan 5-7 m/s, sydväst och molnbilden 1/8 altocumulus, men som sagt, det är optimisterna som kommer längst.

Release skedde på 520 m och jag tappade ca 200 m innan jag hittade första blåsan, med en sån stark vindstyrka är det väldigt konstiga blåsor man hamnar i, söndertrasade och oftast utan en kärna. Jag lyckades ändå hålla mig uppe men hela tiden hade jag mina reservlandningsplatser utkollade ifall jag skulle tappa en blåsa.

TMA i vägen

Mitt nästa problem var Trollhättans TMA som låg som en tårtbit i vägen för mig. Med endast 300 gnd är det meningslöst att försöka gå under så jag var tvungen att försöka gå runt. Detta innebar att så fort jag hade gnetat ihop en hyfsad höjd var jag tvungen att styra 90° mot färdriktningen. Att frivilligt kasta sig in i megasjunk när det stiger som bäst kan jag nu av erfarenhet säga att det svider i varenda skärmflygnerv.

En positiv grej med blåsigt väder är att det släpper väldigt ofta och att det går fort, redan efter 45 minuter var jag i jämnhöjd med Herrljunga (ca 17 km) där jag hade landat förra året efter en dryg timmes flygtid.

Efter Herrljunga kommer en ganska stor skog som det är lite krassligt med landningsplatser i. Nåväl, tänkte jag, det enda som händer är att jag kanske måste landa på ett kalhygge och gå flera kilometer till närmsta väg, lite motion kan man väl inte dö av?! Jodå, skogen gick jättebra och det fanns fler landningsplatser än hade väntat mig.

Nu började jag skymta Fåglavik där jag trodde att jag skulle bli tvungen att landa. Fåglavik och ett järnvägsspår var mina riktmärken på spetsen av TMA:t. Jag insåg ganska snabbt att jag inte skulle komma runt så jag valde att försöka gå under. Med endast 250-300 meter till marken gick jag över Fåglavik och under TMA:t med otroligt branta 360, så att jag inte skulle vinna någon höjd.

Direkt efter hittade jag den häftigaste blåsan på hela flyget, med ett medelstig på 5 m/s kurvade jag mig upp till 850 qnh. Med ett sådant stig ökar självförtroendet 110% och ingenting känns omöjligt. Jag började fantisera om Sveriges första tiomilare, om att flyga över Ålleberg (5 mil från Vårgårda) och vinka ner till skärmflygarna där nere, om hur jag skulle ta mig till Vättern o.s.v.

Kanske var det bara för att jag fick en sådan enorm egotripp som gjorde att jag tappade allt stig som fanns. Tappade det, det gjorde jag i alla fall, det sjönk överallt och hur mycket jag än kämpade kunde jag inte hitta tillbaks. Så jag satsade allt på ett grustag som låg i närheten, där brukar det alltid släppa. Och mycket riktigt gjorde det det, men tyvärr hade jag bara 100 meter kvar till backen och blåsan var väldigt liten. Så jag valde att gå ner på en stor äng med landningsvittnen istället för att riskera att inte få landningsformulären ifyllda.

Summering

Hela flyget tog 1 timma och 26 minuter. Skärmen jag flög med var en helt ny Nova Sphinx 26 som på sitt första termikflyg sätter svenskt rekord (?), en härlig skärm. Min vario heter Afro Micropanel 3 och det är en kul liten grej med massor av funktioner.

Distansen är uppmätt till 36 km vilket egentligen inte är särskilt långt (drygt en tiondel av världsrekordet!!!). Jag är säker på att det är någon jäkel snart slår det med ett flyg på över 50 km. Lycka till!

/Peter Brinkeby, Äventyrscenter

Säljes:

UP Stellar 29, tjejskärm 55-75 kg, violett

Hanne 08-618 96 57

Apco Astra 29 -92, flugen 15 tim, 11A 1B, glidtal 7+, sjunk 1,1 m/s

Håkan 0304-100 47

Advance Omega 26, Pilotvikt 65-85 kg, drygt ett år gammal, bra prestanda och i gott skick

Joakim 08-80 83 69

=Flytec=

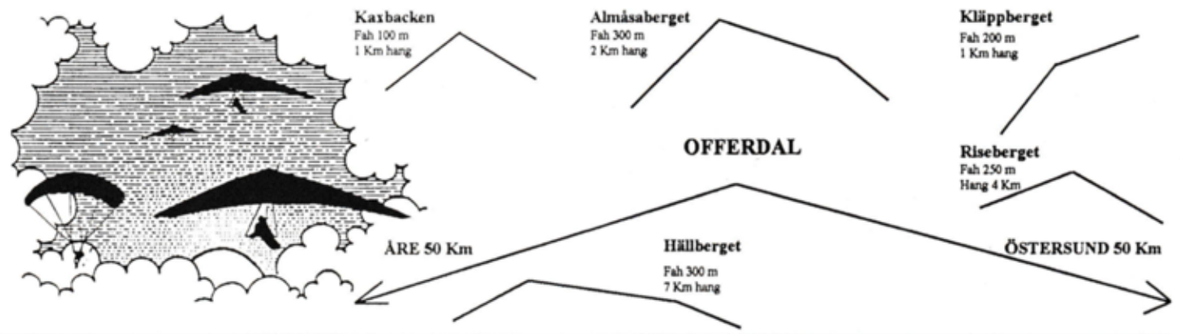
Vi tycker att det skall finnas möjlighet att kunna köpa en vario i Sverige till ett rimligt pris och få svensk garanti. Det kan vi ge. Den dagen kommer kanske då du behöver hjälp. Då vill man att det skall gå snabbt, oavsett om det är garantifel eller en mindre kraschskada.

Vi är auktoriserad servicestation för Flytec i hela Norden. Vi strävar efter kortast möjliga servicetid, oftast går en reparation på mindre än 15 minuter. Schweiziska Flytec står för kvalitet i alla led i hela världen, kvalitet som lönar sig i längden. Köp den nya 3005 (2990:- inkl moms), liten, högsta kvalitet till lågt pris, eller på 3030 Professional om du siktar på tävling.

Vill du kika först, eller kanske hyra? Vi satsar på flygelektronik och service. Om din vario behöver reparation - ring oss!

Airborne ab
Vindpilen

c/o komab, Lindhagensgatan 80, 112 43 Stockholm. Tfn & Fax 08 - 13 31 90



Under vintern - 94 erbjuder vi Kurser och Vidareutbildning i

Skärmflyg
Hängflyg
Vinchning upp till 600 m
Uthyrning av rum
Förs. och Uth. av Flygutrustning
Guidade turer i området

För vidare information.
Seatec Flygcenter
Tommy Åsell
Box 3042
831 01 ÖSTERSUND
010-2243196 / 063-107562

B

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

Tävlingskommittén

Det första målet för den kommande säsongen är att bygga upp en landslagsgrupp som landslaget sen kan rekryteras ur. För att lyckas i de internationella tävlingarna måste vi kunna arbeta som ett lag. Vi måste ha ett gäng som ställer upp i många tävlingar och samlar erfarenhet.

Vårt andra mål för säsongen är att få ihop ett bra lag till EM i Slovenien som går veckan efter midsommar.

Vårens aktiviteter

Planerde aktviteter för våren är till att börja med att ha ett träningsläger i alperna runt påsk och att delta i vårupptaktstävlingen i Bassano, Italien i påsk. Sen, under maj månad, skall vi försöka delta i så många norgecuptävlingar som möjligt och även i de öppna norska mästerskapen.

EM i Slovenien

Platserna till EM i Slovenien kommer i första hand att gå till dem som deltar i vårens aktiviteter.

För att kunna vara med i internationella tävlingar måste du ha steg 3 licens eller få en sådan klar under första delen av våren. Dels för att steg 3 licens är ett inträdeskrav i internationella tävlingar och dels för att man måste ha åtminstone så mycket erfarenhet för att det skall vara någon idé att vara med och tävla.

För att vi skall kunna planera vårens aktiviteter vill vi att du som är intresserad hör av dig så snart som möjligt.

Lagledare?

Vi behöver också någon som kan agera lagledare på de internationella tävlingarna, är du intresserad hör av dig.

/Per Jutemar, SSFF-TK

Säkerhetskurs

Flatspinn, autorotation, B–stall, inslag och frontinslag.

Ja. – alla har vi hört talas om dessa uttryck, men när får vi praktisera sådana flygmanövrar?

Hitills har ingen i Sverige organiserat en säkerhetskurs, varför vi Simon Fulford och Peter Wicander planerar att genomföra en kurs med båt och "payout vinch" nästa sommar. Uppbogseringshöjden kommer att vara mellan 500-700 m.

Är ni interesserade, hör gärna av Er i tid så att vi kan planera sommaren! Krav minst elevlicens, egen skärm och nödskärm

/Peter Wicander

Säljes:

Kom radio ALINCO; DJ 180 E,
Pris 3 800:- *Jarek 0581-160 33*

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 1-94 14/1
Skärmtryck nr 2-94 18/3
Artiklar och annat sändes till:
Gustav Mogensen
Värtavägen 27, 5tr
115 29 STOCKHOLM

Godkända instruktörer

Peter Ahlbin	010-255 17 51
Dominique Bon	00933-79073070
Christer Ericsson	031-15 94 34
Lars Hedström	0647-511 86
Per Jutemar	08-618 96 57
Lasse Linde	08673 63 17
Tomas Lund	08-21 41 41
Anders Magnerfelt	08-673 13 91
Peter Nietlisbach	0647-503 91
Annika Olsson	0647-511 70
Tomas Peterson	0515-111 21
Ola Richtun	031-14 05 82
Christian Rönning	Hong Kong
Peter Wicander	010-255 90 75
Tommy Åsell	063-10 75 62