SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
SSFF

SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
NUMMER 4 - 1994

Ordföranden har ordet

Sommaren är slut och vi kan blicka tillbaka på en fantastisk säsong. Efter förra sommarens bedrövliga flygväder så kom denna sommar som en rejäl bonus. Vi är många piloter som i sommar fyllt på våra loggböcker rejält både vad beträffar timmar och kilometer. Att distansrekordet från föregående sommar skulle slås var nog alla inställda på men att det skulle slås av så många och att vi skulle få ett så fantastiskt rekord som Roger Janssons 109,8 km, tror jag inte många hade räknat med. Rogers prestation är i bästa Europaklass och visar vilka fantastiska möjligheter vi har att flyga distans i vårt platta land. Vi kan även blicka tillbaka på ett mycket lyckat och väl genomfört SM i Västra Skärmflygklubbens regi. Vår första svenske mästare är korad och det var med en klar och överlägsen seger som Per Jutemar visade vem som är herre i lufthaven.

En debatt har startat i SSFF:s styrelse om hur vi skall komma till rätta med det stora antalet piloter som flyger för avancerade skärmar för sin kunskapsnivå. Jag har för intention att SSFF i samband med olyckor och tillbud noggrant skall titta på förhållandet mellan pilotens kunskapsnivå och skärmen som piloten flyger. I detta sammanhang kommer ett stort ansvar läggas på försäljaren av skärmen. SSFF kommer givetvis aldrig att kunna hindra en pilot från att köpa den skärm som han/hon vill, men jag kommer att verka för att omdömet och rådgivningen från försäljaren granskas.

Det flesta skärmar säljs idag genom våra instruktörer. En nyutexaminerad pilot har sin instruktör som förebild och litar till fullo på dennes råd och anvisningar. Ett sånt här förtroende ställer mycket höga etiska och moraliska krav på instrukören när det gäller att sälja skärmflygutrustning.

Här kommer jag personligen att yrka på kännbara påföljder om det brustit i omdöme och rådgivning vid försäljning. Samtidigt vill jag vädja till alla instruktörer och erfarna piloter. - Hjälp oss att gemensamt försöka få till en attitydförändring bland de piloter som tror att flygprestationen är helt beroende av skärmens prestanda. Vår spektakulära sport gör att den kan väcka stor uppmärksamhet både hos myndigheter och media. Dessvärre ofta negativ uppmärksamhet kring incidenter och olyckor. Inte minst har Luftfartsverket börjat syna vår verksamhet efter det antal olyckor som Statens Haverikommission utrett. Hur katastrofalt okunnigt massmedia skriver och beskriver vår sport är vi ju också alla pinsamt medvetna om. Med lite otur och oförsiktighet kan vår sport snabbt bli omgärdad av ett antal myndighetskrav, regler och förbud. Detta kan starkt komma att begränsa en av vår sports stora tjusningar, nämligen att som idag kunna flyga fritt nästan var, hur och när som helst. Mot bakgrund av det här är det oerhört viktigt att vi inte har piloter som flyger omkring med attityden "ju vassare skärm dessto längre flyg".

/H-P Fallesen

Nytt svenskt rekord - igen

I förra skärmtrycket berättade vi om tre nya svenska rekord, nu har ett av dem blivit putsat lite grann. Två gånger till och med.

Ola Ricktuns rekord i fri distans, 47,3 km putsades först av Peter Wicander, Åre SFK, som flög 74 km från Orsa (se artikel längre fram). En rejäl förbättring, men det varade inte länge. Kort därefter flög Roger Jansson, Västra SFK, 109,8 km.

Roger startade från vinch vid Ålleberg utanför Falköping. Roger flög mot Ulricehamn via Svenljunga (låter som SJ det här), fortsatte längs Ätradalen i riktning Falkenberg. Roger landade strax söder om Mårdklev, nästan i Halland. Snabbfakta: Maxhöjd 2000 meter, minhöjd 400 meter, tid 5 timmar 5 minuter och sträckan som sagt 109,8 km.

Grattis!

USK Information

Under det gångna året har det inträffat flera allvarliga olyckor. Antalet olyckor har inte ökat i förhållande till tidigare år, men med tanke på det nya utbildningssystemet så är det ändå oroande att antalet inte minskat. Orsakerna kan vara flera.

- 1 Antalet utbildade under året har ökat.

- 2 Det totala antalet piloter har ökat.

- 3 Rapporteringen av

Fortsättning nästa sida

olyckor har förbättrats mot tidigare. Det finns dock fortfarande ett mörkertal. SSFF känner till flera olyckor som inte inrapporterats även sådana som skett under utbildning.

- 4 Piloter tenderar till att köpa alltför avancerade skärmar.

Jag kommer inte kommentera alla olyckor, bara presentera en kortfattad sammanställning samt kommentera ett par av de allvarligaste.

Antal inrapporterade olyckor	9
Antal olyckor, utbildning	0
Antal olyckor elevlicens	1
Antal olyckor pilot 1 licens	3
Antal olyckor pilot 2 licens	2
Antal olyckor pilot 3 licens	1
Antal dödsolyckor	1
Brott på ryggkotor, nacke eller kotkompression	5
Inre skador som följd	1
Brott på ben/fotleder, skadade ledband i knä/fötter	3
Övriga skador: (handleder, armar, revben, m m)	2

Vid de de mer omfattande olyckorna har piloten erhållit skador på flera kroppsdelar.

Man kan konstatera att de flesta av de allvarligare olyckorna drabbar rygg, fotleder och ben. Rygg och fotledsskador är mycket allvarliga eftersom dessa ofta medför bestående men och/eller långvarig rehabilitering. Vid flera av olyckorna med rygg- och fotledsskador hade skadorna blivit mindre omfattande om piloten använt ryggskydd och ordentliga kängor. Obligatoriskt ryggskydd är synpunkter som framförts av flera piloter. Jag ser fram emot kommentarer på detta i form av insändare.

Orsaken till att olyckorna inträffat har varit flera men ett par saker lyser igenom.

Negativ rotation (flatspinn) är ofta en orsak till att en olycka inträffar Flera av de allvarliga olyckor som inträffat under det senaste året har börjat med negativ rotation. I de flesta fall har piloten flugit med låg hastighet genom luften och sedan försökt svänga med ensidig stall som följd. En negativ rotation går att åtgärda under förutsättning att piloten har god höjd över marken. I de flesta olyckor som har inträffat med negativ rotation som orsak har höjden varit låg eftersom piloten varit under inflygning för landning. Vid utgången ur en negativ rotation kommer skärmen i de flesta fall att dyka brant åt ena sidan med ensidigt inslag som följd. Kombinationen av pendling och inslag gör att det tar många höjdmetrar innan piloten tar sig ur situationen. Den andra orsaken till att olyckor inträffat kan vara en bild av vad som sker med inställningen till flygningen. Piloter köper allt mer avancerade skärmar och då inte i takt med erhållen erfarenhet. I dag har även mycket säkra skärmar sådan prestanda att det krävs en mycket rutinerad pilot för att flyga bättre med en mer avancerad skärm. Jag tror att piloter tittar sig blinda på antal celler, sidoförhållandet, glidtal och låga sjunktal. De flesta piloter som flyger avancerade skärmar i sverige i dag har inte genomgått någon säkerhetskurs vilket många tillverkare av dessa skärmar rekommenderar. Genom att köpa en skärm som är anpassad till erfarenhet kan många olyckstillbud undvikas.

Omdöme: Det spelar dock ingen roll vilken utrustning eller erfarenhet en pilot har om han glömmer omdömet hemma på hatthyllan.

Dödsolyckan i Norge

Den 20 juni omkom 26-årige Johan Winsa från Kiruna i samband med skärmflygning i Narvik i Norge. Enligt det norska flygsportförbundets utredning har följande inträffat:

Piloten flyger på medvindslinjen på ca 70-80 m höjd. Medvinden är ca 5 m/s och piloten observerades bromsa, troligtvis för att inte hastigheten över marken skulle bli för hög och avdriften skall föra honom ut över vatten vilket omringar landningsplatsen. Piloten svänger sedan kraftigt vänster för att gå in för landning. Eftersom hastigheten genom luften är för låg slutar ena sidan att flyga, den stallar och en negativ rotation uppstår. Piloten släpper upp styrlinorna. Skärmen dyker och front och ena sidan slår in under fortsatt rotation. Piloten bromsar som en reflex upp skärmen helt med påföljd att skärmen stallar och kolapsar bakåt. Piloten släpper nu upp helt igen varpå skärmen dyker ner kraftigt framåt, och slår in igen. Skärmen har nu dykt så långt fram att piloten faller nedåt med slacka linor och en av A-linorna går av då skärmen slår ut igen. Manövern upprepas en gång till innan piloten släpper styrlinorna och kastar nödskärmen. Nödskärmen kastas på endast ca 15 m höjd och hinner inte utvecklas innan piloten slår i marken.

Piloten slår i marken med mycket hög hastighet på ett underlag av hård älvsand. Piloten blir medvetslös och dör senare utan att ha fått tillbaka medvetandet

Vad kan vi lära oss av olyckan i Norge?

Jo, att fart genom luften ger stabil säker flygning. Att en genomgången säkerhetskurs ger piloter betydligt större chans att klara av kritiska situationer eller att undvika att hamna i en sådan.

Jag är övertygad om att att Johan varit i livet i dag om han genomgått en säkerhetskurs.

Under slutet av november genomför SSFF instruktörsseminarium. Då kommer det att bli en grundlig genomgång av årets olyckor och jag hoppas därefter kunna återkomma med en utförligare rapport.

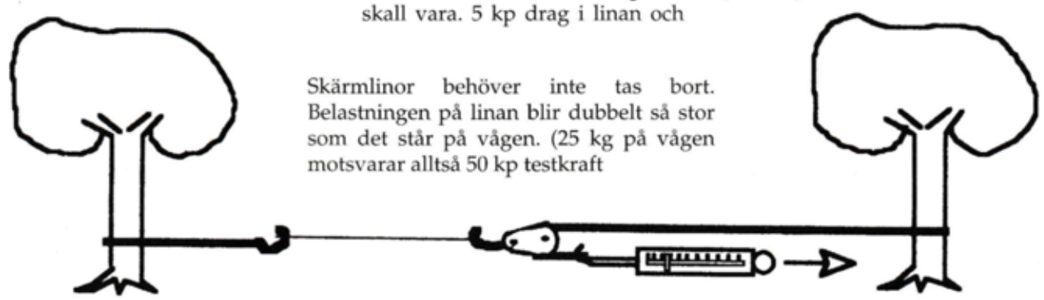
/USK, Anders Magnertelt

Linbrott lönar sig inte

Hemkommen från Moskitveckan i Sälen tänker jag tillbaka på allt. Det fantastiska flygvädret, den instruktiva steg-1 kursen, Thomas sakliga demonstrationer av flyggrejor, det brokiga gänget med trevliga flygare och mitt första hangflyg (har ni känt er fånigt euforisk nån gång?).

Tänker också på dej som fick ett stort högersidigt sidoinslag på din C-skärm. Det pumpades ut problemfritt. Nästa flyg brast din högra bromslina vid landningen! Tänk om..... Vid hemkomsten är jag så inspirerad av all härlig flygning att jag beställer en ny skärm. Min Starlite 26:a är bara 2 år gammal. Jag har flygit med den i knappt ett år. Den måste tyvärr säljas. Alltså kollar iag den först. Porositetstestad för ett år sen med fina värden...det får duga. Sömmar och mellanväggar OK. Bärremmarnas sömmar OK.

Alla linor ser fina ut, några bytte jag i vintras. De lågt belastade bakre linorna kan ju krympa har jag läst, så en blick i manualen berättar hur långa de skall vara. 5 kp drag i linan och ett vanligt måttband visar att de inte har krympt utan befinner sig inom ~5mm från angivet mått. Och slutligen hållfastheten. Hmm...Det står faktiskt i manualen att man 2 gånger per år skall provdra några nedre A och B-linor till 60% av brotthållfastheten. Det har inte jag gjort. Skärmen är ju knappt 2 år gammal. Med hjälp av 2 krokar, 2 linor, ~ trissa (från speedsystemet t.ex.) och en billig fiskvåg (25kg) var det lätt testat. (se skiss)



Skärmlinor behöver inte tas bort. Belastningen på linan blir dubbelt så stor som det står på vågen. (25 kg på vågen motsvarar alltså 50 kp testkraft

Mina Kevlarlinor 1,5mm/90kp skall klara minst 55kp. Första linan small av vid 35 kp. Hoppsan! Nästa lina inspekterades minutiöst, inga knickar eller nötta ställen. Den small av vid samma belastning. Kollade att fiskvågen verkligen visade rätt (vägde 10 liter vatten). Linorna jag bytte i vintras klarade däremot 55 kp. Enligt manualen byter man samtliga nedre A+B-linor.

Linor är beställda och skärmen redan såld. Linor är färskvara!

Brottbelasta linorna på marken så slipper du brottbelasta dom när du flyger

/Ulf Cannerfelt, HIF Glidflygarna

Nyheter från Cirrus

Junilyftet blåste tyvärr bort, första gången under de fem år tävlingen ordnats som den inte kunde genomföras. Men bortsett från den detaljen var det trevligt på Gesunda, många var där, grilla och ha trevligt kan man göra oavsett vindriktning...

Efter en lång och varm sommar då klubbens medlemmar varit utspridda över hela Europa tänker vi nu dra igång höstsäsongen. Vi kommer att ha bogsering på Bergby alla helger vädret och markförhållandena tillåter. Ring CirrusLine (08-82 02 06) i slutet på veckan så får du veta mer om vad som händer just den helgen. Vi har nu till slut skaffat en klubbskärm för att våra nya piloter ska kunna komma igång med sin flygning. En bogsering med klubbskärm kommer att kosta 80 kr, klubbskärmen kommer alltid att vara på Bergby. Vi hoppas att det här ska göra det lättare för alla er som inte har tillgång till egen skärm, nu kan ni upprätthålla flygkunskaperna och licensnivån.

Om vi ska vara ärliga brukar vi inte lyssna så mycket på vad de i Västra SFK säger (de säger så mycket), men en sak har de rätt i: det är kul att flyga distans. Vi kommer därför att hålla lite undervisning i distansflygandets mysterier. Se separat annons för den första kursen 6 oktober.

Säljes:

Edel Apollo 27, startvikt 85-120, passar bra till elev & steg 1 licens. - 92, nya A&B linor samt speedsystem-94, 8 000:-
Peter 0303-770 556

Bogserutrustning, för bil/båt/scooter inkl lina 900m och trumma. Pris 4850:-
Jarek 0581-14880

Firebird Twist 28, startvikt 60-110 kg, bra och säker nybörjarskärm. Pris 9 500:-
Patrik 031-16 23 90

APCO Hilite 25, 65-120kg, bra termik & hang skärm, säker och trevlig i bra skick. Pris 8 500:-
Tony 023-235 26
010-677 5576

Centrera termik

Det är på marken man träffar alla trevliga flygkompisar. Det är en stor del av nöjet med flyg att stå där, snacka, "ljuga lite" och allmänt fördriva tiden. Ibland kommer viktiga frågor upp, t ex hur man centrerar termik.

Jag började flyga hängglidare 1978. Vår instruktör berättade en ruskig historia om den gången han flög från "Skutan" och flög igenom termik! Hemska saker! Senare gick jag över till segelflyg och där var det bara termik som gällde! Där fick jag lära mig det som den här artikeln ska handla om, alltså hur man centrerar en blåsa. 1987 var jag tillbaka under hängglidaren och fann att samma regler gällde där, men att det var svårt eftersom man alltid fick jobba med de snäva och trasiga blåsorna man hittar nära marken (200-300 m).

Nu flyger jag skärm och det underlättar tack vare att man kan hålla en ännu snävare diameter på svängarna. Jag är ingen expert, men min metod (som inte är min, utan ärvd) är 100%-ig.

När du grundskolade undvek troligen din instruktör att tala för mycket om termikflyg. Troligen avrådde han dig också från att flyga under termiska förhållanden. Sedan har tiden gått. Du har tagit steg 1 och kanske steg 2 och det är dags. Så, hur gör man?

Det finns en mängd modeller över vad en termikblåsa är, men ni ska få slippa dem just nu. Vad vi kan vara överens om är att i termiken finns ett eller flera centra med starkare stig. På väg in dit ökar stiget gradvis. Hur stark termiken är beror på en hel massa faktorer som jag inte heller tycker att vi behöver gå in på. Vi koncentrerar oss ju på centrering.

Vi utgår alltså ifrån att du har valt rätt tid och plats och att du just nu känner av den turbulens som oftast omger en stigande luftmassa. Sjunket ökar för att sedan minska och övergå till stig.

Nu kommer den mycket enkla regeln:

1. Flyg rakt fram så länge stiget ökar.

2. När variometern inte längre indikerar någon ökning påbörjar du omedelbart en 360-graderssväng.

3 Om stiget ökar någon gång under varvet går du ut på rakkurs igen.

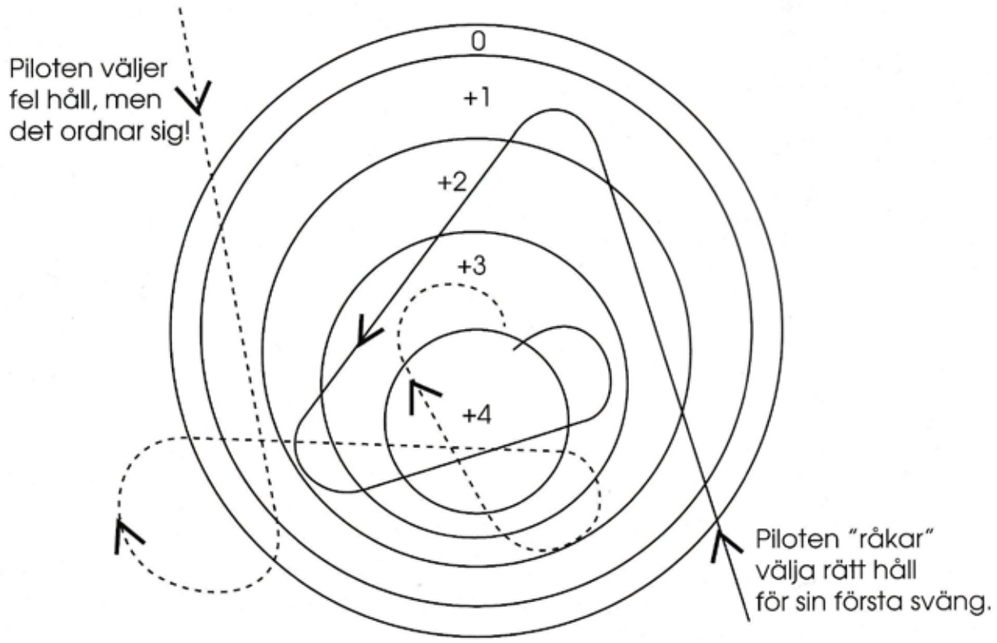
4. Repetera nummer 2 och 1 osv, osv..... För maximalt resultat måste du jobba oavbrutet tills du lämnar stiget. Blåsan byter form och verkar "orma" sig uppåt.

5. Har du börjat i t. ex vänstervarv så håll dig strikt till det. Att byta varv brukar vara dåligt, man tappar lätt koncentrationen.

Det lät väl inte svårt?

Prova nu själv på figuren. Jag har ritat in ett exempel på centrering, men du kan själv gå in i termiken var du vill och centrera om du följer reglerna ovan.

För att flyga termik krävs som du säkert har förstått en variometer. Varion talar om för dig om du är på väg upp eller ner genom att känna av lufttrycket. Det finns många varianter och modeller på varios men ett bra ljud är det viktigaste.



Allt annat "lull-lull" är kul och bra men går faktiskt att klara sig utan.

Några ytterligare tips:

1. Under 500 m kan du inte alltid räkna med stig under hela varvet. Blåsan kan vara smal och trasig. Håll dig ändå strikt till planen. Koncentrerat!

2. Nära bergssidor får du svänga fram och tillbaka i termiken tills det finns utrymme för hela varv.

3. Man kan känna åt vilket håll man ska lägga den första svängen. Den starkare termiken lyfter den ena vinghalvan. Det kan göra det svårare att svänga åt det hållet, men så är det.

4. Får du ett inslag så sväng bort ifrån den sidan som slog in. Inslaget berodde troligtvis på luft som inte steg lika snabbt eller sjönk. Där ska du inte vara.

5. Flyg aktivt. Flyg med ca 50% broms i turbulent luft. När du kommer in i termiken verkar skärmen bromsas upp bakom dig. Släpp upp broms för att stabilisera skärmen över huvudet.

Bromsa upp skärmen när den vill dyka förbi dig. Att flyga så här är mycket säkrare än att bara åka med och dessutom sjunker en pendlande skärm mycket mer. även sidopendlingar ger högt sjunk som du vet.

6. Du behöver ingen tävlingsskärm för att flyga termik.

7. Viljan verkar ha stor betydelse. När man är dåligt motiverad landar man snart trots toppenväder. Knepigt! öka motivationen genom att: Se till att vara mätt, otörstig, varmt klädd och nypinkad. Då har du sorterat bort de vanligaste distraktionsmomenten. Ha en plan eller ett mål för flygningen så har du ökat motivationen ytterligare.

Ja, det var det. Det är lite sent på säsongen nu men torrflyg lite på figuren eller rita egna ovala och runda figurer som du kan testa teorin på. Snart är våren här och då!.....

Om du inte är klar för termikflygning så lägg den här artikeln på spar. Flyg mycket och snart är du där. Börja inte för tidigt. Det kan bli otrevligt och ge dig en fel start på det bästa som finns inom skärmflyg.

Är det är något du undrar över, inte gillar eller har andra idéer om så hör gärna av dig till:

/Melle, 019-32 32 46

PRENUMERERA PÅ SÖDRA OCH VÄSTRA SVERIGES TIDNING.

SVENSKA AIRMAIL



ENDAST 100:- FÖR 4 NR.
NAMN, ADRESS OCH LICENSGRAD PÅ PG. 424 31 64-3.
MEDLEMMAR I PARAPENT SYD ELLER VÄSTRA FÅR DEN REDAN I BREVLÅDAN GRATIS AV RESP. KLUBB.

De kom! De flög! De segrade!

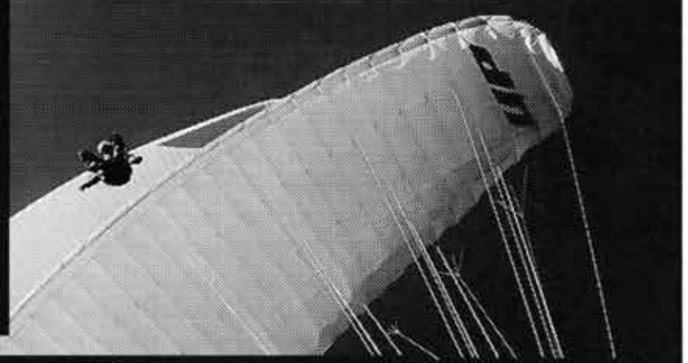
Vision och Kendo

I årets tester och tävlingar har Vision och Kendo ständigt varit med i toppen. Hög prestanda ihop med säkra flygegenskaper har lett till både en mängd rekord och vunna tävlingar runt om i Europa. Senast vann Per Jutemar SM-94 med sin Kendo C-L! Grattis!

Vad behöver du?

Selar, räddningsskärmar, ryggplattor, instrument, raketsystem, ryggsäckar, T-shirts, jackor, flygoveraller, sweatshirts, radiofodral, kepsar.....

.....eller ett testflyg? **Ring!**



MODELL	STARTVIKT	GLIDTAL	MIN.SJUNK	KM/H	KLASS	PRIS
Vision S	60-85	7,0:1	1,15	20-45	12A/DHV2	20950:-
Vision M	70-95	7,1:1	1,15	20-45	12A/DHV2	22100:-
Vision L	85-130	7,2:1	1,15	20-45	12A/DHV2	23300:-
Kendo M	70-95	8,0:1	1,05	20-48	11A 1B	25750:-
Kendo L	75-115	8,1:1	1,05	20-48	10A 2B	26550:-

Foto:Uli Wiesmeier

UP SWEDEN
Melle: 019-323246
Charlie: 019-246031

74 km Orsa - Svartnäs

Det fantastiska flyget från Orsa flygfält

Efter sju säsonger skolningsverksamhet och flygning ifrån Orsa Tallheds flygfält hade nu denna dag kommit då jag skulle bevisa att det inte bara går att flyga långt med en hängglidare (Mats Romson 210 km km, midsommarafton).

Den dagen, i slutet av juni, svag västlig vind gör vi oss startklara, de första cumulusen börjar att bildas och Tibor Berki, Anders Andersson (flyger bara vinge) och jag ger oss iväg i det blå via DAF-variomatic-bogsering. Kopplar loss direkt från bogseringen in i en fin tvåmetersblåsa och börjar cirkla upp till molnbasen, ca 2000 m. Perfekt tycker jag, den här dagen börjar ju fint, jag fortsätter vidare mot Skattungsbyn och mot Furudal där jag hittar nytt fint lyft. Jag "dansar" vidare via fina moln och delvis via molngator som helt enkelt ser perfekta ut. Fyra mil passerar ganska fort och under mig kan jag se Tibor som ligger väldigt lågt och tyvärr inte hittar något lyft och tvingas landa. Synd tycker jag, tillsammans hade det varit roligare att flyga iväg över Dalarnas ödemarker. Som tur är är det inte första gångenjag flyger åt detta håll, har flugit vinge 9 och 11 mil till Hedemora.

När jag nu lämnar Boda kyrka börjar jag komma lågt, "bara" 500 meter. Men, med skärm behöver man ju aldrig tänka på någon speciell landningsplats. Jag får syn på en sjö där jag kan se någon rotationsliknande rörelse, lite som en minitromb. Jag flyger till strandkanten och precis som beräknat - det underbara lyftet kommer, det är som när en liten femåring längtar efter en glasspinne - Jag är räddad!

Efter ha mjölkat ur blåsan ordentligt, ca 1900 meter, inser jag att jag snart är i Lamborn och att nytt svenskt rekord (6 mil) är slaget (då i alla fall...). Vid Lamborn tänker jag för mig själv: "Va lungt det är i luften idag, inte ett ins... ...lag!? Precis när jag tänker ordet "inslag" på 900 meters höjd slår 90% av min Voodoo 29 in. Försöker styra emot, skärmen skjuter fart framför mig, ett kvarts varv spinn, viktlös och sen flyger skärmen igen. Varion visar nu 800 meter. Tur att jag inte fick inslaget på 100 meters höjd...

Brun i byxorna fortsätter jag flygningen, hittar lite lyft till som jag driver 1,4 mil till med och landar till sist på ett hygge mellan Lamborn och Svartsnäs. Efter en lång promenad och skjuts med en pensionär träffar jag Anders Andersson som har landat med sin hängglidare och "endast" flugit 6 mil.

Dalarna är fantastiskt, den här sommaren har det slagits många rekord! Varför inte SM i Orsa nästa år?

/Peter Wicander

Försäljning av utrustning

APCO programmet

Supra
Sabra
Spectra
även UP Vision
inbyte av begagnad utrustning

Tillbehör

Variometrar
Hjälmar
Releaser

UTBILDNING - KURSER

Året runt
Grundkurser
Fortsättningskurser, Steg 1 & 2
Säkerhetskurser
Hängflyg • Ultralätt
Åre • Orsa • Stockholm • även utomlands i Turkiet & Lanzarote



FLYSPORTS
Flyg - Instruktör
Peter Wicander
010-255 90 75
fax: 0250-446 27

FLYSPORTS

AIRWAVE APCO CONDOR FUN2FLY NOVA



NAMN: Profile 24/27/30
TILLVERKARE: Fun2Fly
MIN SJUNK: 1,0 M/S
GLIDTAL: 7+
KLASSAD: Alla A!!

OMDÖME: Lättstartad, säker intermediaskärm med ypperliga prestanda. Går närmast att jämföra med Edel Space. Samma skärmduk som APCO lämnar 3 års porositets garanti på. Storsäljaren på kontinenten är nu här.

KANONERBJUDANDE
FUN2FLY "PROFILE 27"
18.400:-

BESTÄLL ÄVENTYRSCENTERS KATALOG GRATIS – ALLT FÖR SKÄRMFLYG PÅ POSTORDER

ODINSGATAN 20
411 03 GÖTEBORG

ÄVENTYRS CENTER
för säkra äventyr.

TEL: 031-159434
FAX: 031-159468

Höststädning i Åre!

SkySport tackar härmed våra kunder för en fantastisk säsong. Åre och SkySport har ånyo befäst sin position som Sveriges ledande träffpunkt för all skärmflygning. Det tänker vi fira genom att sälja ut hela lagret av begagnade skärmar och selar till mycket förmånliga priser: Så passa på nu och köp din skärm till suveränt höstpris!

Skärmen det handlar om heter APCO - ett märke som gjort stor succé under 1994.
Modeller: Prima, Sabra, Spectra & Supra.
Storlekar: 24 & 27 m² (Prima) 25, 27 & 30 m² (övriga modeller).
Priserna? Ring eller skriv till oss - så blir du glatt överraskad!

Tack för 1994,
på återseende i Åre 1995!

ÅRE FJÄLLEN



Bästa flyghälsningar från Lars, Andreas & Annika.
SkySport Skärmflygskola Åre.

SKY SPORT
SKY SPORT AB • ÅREVÄGEN 3 • 830 13 ÅRE
TEL & FAX 0647-511 86 • MOBILTEL 010-255 90 89

Svenskt Mästerskap - 1994

Äntligen, äntligen blev det ett mästerskap. Det genomfördes på plattland och de belackare som aldrig trott på vinschtävlingar fick allt bita i sten. Fem heat i rad och mycket rättvisa och utslagsgivande tävlingar. Trots varmmasseväder (=dålig termik) blev det distansflygning varje dag. Det fanns heat där i stort sett alla kom iväg. Medaljtrion hade i snitt omkring 8 vinschningar per man, sammanlagt under de fem tävlingsdagarna! De gjorde alltså oftast bara en vinschning och så var dom iväg.



Piloter som längtar efter att komma upp i luften.

Nyckeln till en lyckad vinschtävling ligger i att ha ett bra fält. Fältet vi använde ligger i Gudhem, en mil norr om Falköping. Det har det mesta man kan önska av ett fält, stort i alla riktningar, gott om triggers och landningsplatser. Dessutom var det dokumenterat bra termik sedan 1700-talet då man noterade att det inte fanns några flugor på fältet. (De följer med uppströmmarna.)

Förutom ett bra fält, krävs givetvis lite tur med vädret. Vi lyckades pricka in århundradets varmaste och torraste vecka. Det fick tävlingspiloterna känna av då de fick vänta på start i full mundering med solen gassande på det stekheta fältet. Funktionärerna hade det nog ännu värre, de fick ju aldrig någon svalka uppe vid molnbas. Ett stort tack vill vi ge till alla som ställde upp och ett grattis till de som klarade sig ifrån solsting.

Redan på träningsdagen innan tävlingen började vi förstå att tävlingen skulle hålla hög klass. En pilot drog 6 mil en annan 4 mil osv. Och så fortsatte det.

Dag 1

Redan här började tävlingsledningen få gråa hår. Varifrån ska vinden blåsa? Nordligt på fältet, vissa prognoser säger vridning mot nordväst andra säger sydväst. Alla prognoser och gissningar slog fel, vinden vrider till sydost och ökar. Det är bara att bita i det sura äpplet och flytta vinscharna mitt under tävlingen och inse att banan ligger i stark motvind. De bästa i heatet lyckades komma iväg en dryg mil efter 2,5 timmar i luften. Här gör Stefan Christiansson en spektakulär uppvisning då han efter ett veklänksbrott på 75 meters höjd ändå lyckas ta sig upp till molnbas. Han har då drivit en halvmil åt fel håll i den starka vinden. Kämpade sig mot alla odds till första fotopunkt.

Dag 2

Varma sydostliga vindar och inte ett moln på himmeln. Eventuell termik kommer att vara blåtermik. Bana på 18 km läggs och 4 piloter passerar mållinjen. Starkt! Per Jutemar vinner även detta heat och har med två heatsegrar tagit en duktig ledning.

Dag 3

Samma väder som dagen före och nästan samma bana. 5 piloter kommer i mål. Peder Dyrssen har bästa tiden efter att ha passerat mållinjen på endast 5 meters höjd!

Dag 4

Äntligen sydvästvindar och vi kan lägga en bana på 36 km(!) över klassiska termikområden. Tyvärr vrider vinden och ingen kommer ända fram. Här kunde vi stänga fönstret efter 4 timmar då alla piloterna hade kommit iväg. Johan från Kiruna börjar få grepp om plattlandsflygning och kommer trea i heatet och börjar ett starkt avancemang i resultatlistan

Dag 5

Stor risk för nimbus hade Pholman hotat med, men till slut blev det kanonförhållanden. En del förflygare från Västra, som tyvärr inte hade kvalificerat sig, bänkar sig retfullt uppe i molnbas en knapp timme för att beskåda tävlingen. Detta gör aktiviteten stor bland de tävlande så fort fönstret öppnade. En kort (11km) bana läggs för vi vill låta tiden bli mer avgörande. Över 10 piloter passerar mållinjen. Patrik Söderqvist är förste man att passera vattentornet, som är mållinje, fortsätter sedan ytterligare 35 km fri distans men får gå ner p.g.a. hotande nimbus.



Stefan Christiansson

Dag 6

Dag 6 är risken för överutveckling alltför stor och vi beslutar att avsluta tävlingen efter dessa fem heat. De flesta hade nog fått så mycket flygning att det räckte för ett tag. Till och med på en del kvällar hade vi fått perfekt bris för hangflygning på Ålleberg. Resultatlistan var till slut odiskutabel. En mästare var korad.

Vi hoppas att de klubbar som är på gång att starta upp vinschverksamhet fick en rejäl vitamininjektion. Riktig plattlandsflygning är en fantastisk upplevelse, helt annorlunda mot annan flygning. Givetvis med sina för- och nackdelar. Vi har en hel del piloter här i Västra SFK som ligger på 30-40 flygtimmar per år bara på plattlandstermik! Så kom igen bara, men se till att ni har vinschar som ger jämt drag även i termisk och turbulent luft.

Tack, alla funktionärer och tävlingspiloter för ett jättefint SM. Mycket samlad erfarenhet finns nu för att göra ännu bättre tävlingar ett annat år. För nog borde det väl finnas termik i Stockholmstrakten också!?

/Herman Grönkvist, Västra SFK



Briefing en solig sommardag.

Lagtävlingen

Västra 1	7225
Cirrus 1	6697
Västra 2	6039
Västra 3	5638
Åre SFK	5036
Cirrus 2	3809

Rospiggarna 2003 (utom tävlan)

Heaten och slutsresultatet

	Namn		Klubb	Skärm	Lag	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Heat 5	Totalt
1	Per	Jutemar	Cirrus	UP Kendo Comp	Cirrus 1	1000	1000	770	1000	824	4594
2	Peter	Brinkeby	Västra SFK	Nova Sphinx	Västra 1	0	791	852	690	968	3301
3	Roger	Jansson	Västra SFK	Apco Supra	Västra 1	320	*730*	858	572	515	2998
4	Joakim	Engman	Cirrus	UP Kendo	Cirrus 2	533	485	492	550	396	2457
5	Tibor	Berki	Åre SFK	Flight Design B3	Åre	807	434	492	642	0!!!	2374
6	Stefan	Cristiansson	Västra SFK	Nova Sphinx	Västra 2	287	271	893	183	695	2329
7	Alf	Olsson	Åre SFK	Mac Vision	Åre	287	442	0	550	873	2152
8	Peder	Dyrssen	Västra SFK	Airwave Rave	Västra 3	0	0	*900*	183	1000	2083
9	Nicolas	Hervy	Västra SFK	Nova Sphinx	Västra 3	320	661	0	524	402	1907
10	Patrik	Söderqvist	Västra SFK	UP Katana FR	Västra 2	0	554	191	314	824	1884
11	Johan	Sjöström	Arctic	Airwave Rave		0	0	236	686	940	1861
12	Staffan	Jansson	Västra SFK	Apco Supra	Västra 2	0	795	0	262	769	1826
13	Christer	Ericsson	Västra SFK	Nova Sphinx	Västra 3	287	648	191	284	238	1647
14	P-O	Bergström	Cirrus	Advance Omega 2	Cirrus 2	0	0	476	480	396	1352
15	Göran	Asplund	Stockholm	ITV Rubis		0	0	232	297	788	1317
16	Torkel	Bergkvist	Cirrus	UP Kendo	Cirrus 1	0	524	382	236	0!!!	1142
17	Anders	Magnerfeldt	Luntis	Edel Rainbow	Rospiggarna	333	0	382	258	0	973
18	H-P	Fallesen	Cirrus	Customs Sails XS	Cirrus 1	0	262	402	297	0	961
19	Ola	Ricktun	Västra SFK	Nova Sphinx	Västra 1	0	554	0	371	0!!!	925
20	Magnus	Stern	Stockholm	Nova Phönix		0	271	191	201	0	663
21	Bertil	Liljeblad	Luntis	Apco Supra	Rospiggarna	0	0	577	0	0	577
22	Peter	Lindholm	Åre SFK	Swing Minoa	Åre	0	0	244	266	0	510
23	Berndt	Nystrand	Roslagen	Apco Astra	Rospiggarna	0	0	191	262	0!!!	453
24	P-O	Moström	Västerbotten	Apco Starlight		0	0	0	*83*	0	83
25	Jörgen	Hammer	Cirrus	Challenger C25	Cirrus 2	0	0	0	0	0	0

!!! = nollat efter protester, *kursivt=100poäng avdraget, tveksamt foto*

Att sålla agnar från vetet

Nu har vi äntligen lyckats genomföra den första fullständiga SM-tävlingen och jag vill i första hand tacka arrangörerna för en synnerligen väl organiserad tävling. Västra hade valt en historisk plats i flygsammanhang, Ålleberg, och i mina ögon det perfekta stället för en tävling i skärmflyg. Med restaurang, camping, öltält och möjligheter att flyga hang på kvällarna efter tävlingsheaten. Vi var 24 tävlande som hade glädjen att få vara med om denna ur vädersynpunkt underbara vecka.

Förhandssnacket gick ut på att tävlingen skulle bli turbetonad. Med facit i hand delar jag inte denna uppfattning. För att förstå talesättet "sålla agnar från vetet" så tolkar jag det omvänt i skärmflygsammanhang. Agnarna var de som flög iväg till destinationen och vetekorna fick en närmast magnetisk dragning till koskiten i hagen. Nu undrar jag om inte ens tro på högre väsen har en betydelse, mina kyrkobesök inskränker sig till familjesorger och glädjehögtider. Nu tvingades man leta upp kyrkor och fotografera dem från olika vinklar, ganska lätt tror ni, men de ligger där nere dolda av träddungar, byggnadsställningar och åt h-e för långt bort för vetekorn som jag.

Frustrationen visste inga gränser när man tvingades att starta om och om igen. Man såg agnarana försvinna i alla omöjliga riktningar. Termiken fanns, men hur skulle den tas? Det fanns inget att skylla på annat än oerfarenhet. Bogser-operatörerna kanske? Inte då, de gjorde ett heroiskt jobb i denna över trettiogradiga värme. Tänk er själv att sitta inne i en skåpbil där alla solbelysta metalldelar glöder, där att byta handgrepp betydde nya brännsår. Även vi deltagare fick kämpa i värmen, att stå och vänta på sin tur vid start var en pers.

Vi genomförde 5 heat på 5 dagar i trettio graders värme. Agnarna behövde mellan 7 och 10 drag för att utföra sina prestationer medan vi vetekorn höll vinscharna igång uppåt 20 gånger var under veckan utan att komma iväg. Skärmen då...? Jag flyger en likadan skärm som Roger Jansson, Västra, han har ett nysatt distansrekord och tog en topplacering i SM med sin. Det gjorde inte precis frustrationen mindre. Det sitter skit i selen, sa någon, det var nog att slå huvudet på spiken.

Jag beklagar alla som haft möjlighet att vara med men som inte tagit den. En mer lärorik vecka har jag aldrig haft under de år jag flugit. Vad har jag då lärt mig undrar ni? Inte var det att bli vinschad, nej det var hur en blåsa skall behandlas och var den bör komma. Så nu gäller det om möjligt att realisera detta till kommande flygningar och slippa alla sömnlösa nätter med analyserande av vad man håller på med. Komockorna har skrapats av skor och utrustning, revanchsuget har börjat växa.

Det här med slättlandsflygning det sållar verkligen agnarna från vetet. Att komma med enbart erfarenhet från bergsflygning räcker inte på långa vägar: Ni som bor i detta platta land, åk till vischställena också.

En uppmaning till agnarna: delge era kunskaper i eftersnacket, så slipper vi andra gro fast i koskiten.

Hela tävlingen genomfördes utan några allvarliga tillbud utom en fot som inte höll för en hård landning i spinn. Ungefär 350 uppdragningar till 250- 350 meter räckte för att kora våra mästare. Jag har all respekt för dem, det visade sig att mest erfarenhet vinner i längden. Som en kul detalj kan nämnas att vår förbundsstyrelse var väl representerade bland deltagarna, det laget slog ingen. Vilket annat förbund i RF kan konkurrera med det?

Till sist, tack för en superb och utslagsgivande tävling, jag skall försöka komma igen till nästa år och då djä...

/Bertil Liljendahl

Säljes:

Rekordslaktaren, 109.8, **APCO Supra 28**, uttagen april -94, nytt linpaket. Vario, Bräuniger PIII
Roger 0510-250 21

TERMIK/DISTANS

Nästan ny skärm säljes mycket förmånligt. Bra prestanda/-säkerhet. Pilotvikt 80-110kg.
H-P Fallesen tel. dag 08-6537650
kväll 08-6442935

PRO Design Corrado Challenger 23, lättstartad och stabil, som ny säljes pga husköp. Pris 15 000:- med sele och nödskärm(Apco Aviation).
Micke 08-5003 0279
arb 08-743 7606

APCO Supra 28, vit/röd/rosa, flugen 1 säsong, fint skick. Pris 17 000:- sele + nödskärm finns också till bra pris. RING!
Lars Hedström 0647-511 86
010-255 9089

APCO Starlite 26II, blå, 70-90kg, maj-93, mycket säker och välskött nybörjar/intermediate skärm med bra prestanda säljes inkl speedsystem. Prisidé 12 000:-
Stefan arb 0280-860 68
hem 861 67

UP Stellar 33, mellanstadieskärm, rolig och säker med mkt bra prestanda till bra pris, total flygvikt 75-110 kg. Glid 6?, minsjunk 1.3-1.4 m/s Ärligt. Pris 12 000:-
Fredrik Bergner 0122-813 22
0920-150 06

Svenska Distansligan

UPPDRAGSGIVARE VÄSTRA SKÄRMFLYGKLUBBEN

Ställning 1 september

INDIVIDUELLT

					Flyg 1	Flyg 2	Flyg 3	Flyg 4	Flyg 5	Summa	Lag
1	Per	Jutemar	Cirrus	UP Kendo	23,2	47,5	60,5	17,8	29,7	178,7	Adventure Skärmflygskola
2	Roger	Jansson	Västra SFK	Apco Supra	14,5	14,5	111	17,6	18	175,6	APCO Sideburns team
3	Torkel	Bergkvist	Cirrus	UP Kendo	20,3	24	42,9	22,9	20,1	130,2	Adventure Skärmflygskola
4	Patrik	Söderqvist	Västra SFK	UP Katana FR	15,5	12	23,8	12,9	45,9	110,1	
5	Ola	Ricktun	Västra SFK	Nova Sphinx	32,5	47,3	12,9	12,1		104,8	Skumbananerna
6	Tord	Björkqvist	Västra SFK	Apco Supra	10	22,5	27,5	16,8	21,8	98,6	APCO Sideburns team
7	Tibor	Berki	Åre SFK	Flight Design B	15,2	11,3	46	13	10	95,5	
8	Staffan	Jansson	Västra SFK	Apco Supra	20,5	26,5	11	17,6	11,3	86,9	APCO Sideburns team
9	Stefan	Christiansson	Västra SFK	Nova Sphinx	13,5	19	12	13	18	75,5	
10	Alf	Olsson	Åre SFK	Mac Vision	18,4	16,1	12,6	11,3	11	69,4	Nybo - Åre
11	Nicolas	Hervy	Västra SFK	Nova Sphinx	12	39				51	Skumbananerna
12	Lars	Hedström	Åre SFK	Apco Spectra	12,6	32				44,6	Skysport
13	Zsolt	Hegmegi	Västra SFK	Apco Astra	10,3	22,3				32,6	Grungeungarna
14	Herman	Grönkvist	Västra SFK	Nova Sphinx	30,5					30,5	Skumbananerna
15	Fredrik	Pettersson	Västra SFK	Apco Astra	11,5	18,4				29,9	
16	Peder	Dyrssen	Västra SFK	Airwave Rave	11	18				29	Team Äventyrcenter
17	Thomas	Pettersson	Västra SFK	Apco Sabra	28					28	
18	Fredrik	Lindholm	Åre SFK	Apco Supra	10,8	17				27,8	Nybo - Åre
19	Peter	Brinkeby	Västra SFK	Nova Sphinx	10	16				26	Team Äventyrcenter
20	Mattias	Säll	Västra SFK	Nova Sphinx	25					25	
21	Martin	Annsberg	Cirrus	Apco Supra	10,1	10,8				20,9	
22	Pernilla	Hammar	Åre SFK	Firebird Marlin	17,3					17,3	
23	Henrik	Fröjd	Västra SFK	Airwave Rave	17,2					17,2	Grungeungarna
24	Christer	Ericsson	Västra SFK	Nova Sphinx	17					17	Team Äventyrcenter
25	Andres	Hedström	Åre SFK	Apco Supra	17					17	Skysport
26	H-P	Fallesen	Cirrus	Customs Sails XS		13,8					13,8
27	Roland	Andersson	Västra SFK	Edel Rainbow	11,5					11,5	
28	Lars	Ekenstam	Cirrus	UP Kendo	11,3					11,3	Adventure Skärmflygskola
29	Peter	Lindholm	Åre SFK	Swing Minoa	11					11	

Summa: 1587

LAGTÄVLINGEN

1	Apco Sideburne team	361,1 km	(Tord Björkqvist, Staffan Jansson och Roger Jansson)
2	Adventure Skärmflygskola	320,2 km	(Per Jutemar, Torkel Bergkvist och Lasse Ekenstam)
3	Skumbananerna	186,3 km	(Ola Ricktun, Herman Grönkvist och Nicolas Hervy)
4	Nybo - Åre	108,2 km	(Alf Olsson, Fredrik Lindberg och Peter Lindberg)
5	Team Äventyrscenter	72 km	(Peter Brinkeby, Peder Dyrssén och Christer Ericsson)
6	Skysport	61,6 km	(Lars Hedström, Andreas Hedström, Ingemar Eriksson)
7	Grungeungarna	49,8 km	(Zsolt Hegmegi, Henrik Fröjd och Jesper Eklöf)

• Termikkurs med Cirrus •

Lär dig flyga termik och distans av Per Jutemar. Var? När? 6 oktober, klockan 19.00, sal Norrland, Idrottens Hus, Farsta Centrum, (Storforsplan) vi släpper in er fram till 19.00 (dörren låst sen) Hissen till plan 11, gå upp en trappa till. Vi är där och visar er till rätta! Cirrusmedlemmar gratis, ni andra 50 kr.

Mot Slovenien i en Folkabuss - EM 1994

Per Jutemar, Peter Brinkeby, Fredrik Lindholm och jag träffades på centralen i Göteborg söndagen den 19/6 kl. 20.00. Därifrån avgick resan mot Slovenien. Vi hyrde en Folkabuss av Tomas Petersson. Den var inte snygg, den var inte heller i toppskick, men den var bättre än ingenting.

Resan gick bra och vi kom fram helskinnade till det hus vi hyrt tillsammans med det norska landslaget. Fast en del av oss var ganska slitna efter resan.

Tävlingscentrum låg vid ett hotell i ett samhälle som hette Preddvor där också huvudlandningen var. Det fanns två start platser i närområdet. Kravavec nådde man genom en kabinbana och en stollift, den låg på ca: 2200 möh. Kriska Gora fick vi flyga helikopter upp till och den låg ca 1900 möh.

De följande dagarna bjöd på mycket bra väder och vi la uppgifter tillsammans med norrmännen för att söka av de flesta av områdets fotopunkter och de svårare dalpassagerna. Onsdag kväll anlände Marcus Noichl och Pernilla Hammar från Österrike, nu var huset fullt. På torsdagen kom vi överens med de norske om att försöka flyga till Kranjska Gora (61,5 km) eftersom det kunde bli en uppgift under tävlingen. Jag och Veronica som var den norska lagledaren gjorde vår första dag som aktiva lagledare och följde gänget i bil med hjälp av radio. Marcus och Ronny Helgesen var först i mål senare kom även Per Arne Soldal och Hans "Bula" Engelsen. Jutemar kom en bra bit på väg men inte riktigt ända fram. Brinkeby blåste över en tvåtusen meter hög kam som var gränsen till Österrike. Han snackade sen om alpernas största lärotor som gjorde att han landade endast 5 min senare med en kraschad vario. Resten av den dagen fick han ängna hemresa. Utan pass och med bara några få slovenska sedlar i fickan hade han ganska stora problem. Vi övriga tyckte detta var mycket bra dag, framförallt norrbaggarna var lite kaxiga den kvällen.

Lördag innebar anmälningsavgift och officiell träningsdag med uppgift. Både Jutemar, Brinkeby och Marcus klarade banan som var ca: 40 km och även Pernilla och Fredrik gjorde bra ifrån sig. Nu anmälde jag hela laget inklusive Peter Nietlisbach som anlände under dagen. Söndag var officiell vilodag, men vi kände för att flyga. Väderprognosen sa mycket vind på höjd och turbulens vid topparna. Det fick jag erfara med ett stort inslag och twistade linor så kastade jag räddningsskärmen. Jag hade tur och landade i en skidpist. En rejäl smäll men tack vare kevlarplatta och 8 liter vatten så klarade jag ryggen. På kvällen var det invigning i en liten stad som hette Bled där vi gick parad och viftade med flagor och sånt som man gör på sådana där tillställningar.

Tävlingsdags

Det här gällde i tävlingen: Fyra heat fungerade som kval där de femtio bästa herrarna och de tio bästa kvinnorna gick vidare till final, totalt startade 110 st.

Måndag var den första tävlingsdagen. Direkt en mycket tung uppgift. Speed run 75 km, Start Kravavec tre fotopunkter och mål i Preddvor. Tre gubbar i mål, schweizarna inponerande direkt 1:a och 2:a. Marcus fick en bra start och var 9:a (65,5 km). Brinkeby började också mycket bra och blev 29:a (50,0 km) och slog därmed bäste norrman, gott! Jutemar tog sig in som 52:a och var därmed med bland de femtio bästa när tjejer och japaner var borträknade. Fredrik blev 76:a vilket också var bra med tanke på orutinen. Nietlisbach och Pernilla med ett tiotal andra kom inte över den första dalpassagen som i bland kunde vara rätt lurig.

Dagens topp tre:
1 Hans Bollinger SUI
2 Oliver Nef SUI
3 Christian Tamegger

Tisdag & onsdag

På tisdagen fick flyga helikopter upp till en annan startplats vilket i sig var mycket trevligt. Uppgift, Speed run 52km, Start Kriska Gora, två fotopunkter och mål i Preddvor. Jutemar och Brinkeby hade startat när tävlingsledningen ställde in heatet p.g.a Cb över startplatsen.De tävlande fick meddelandet på radio och jag lovar det var en mäktig syn att se ett 60-tal skärmar vända samtidigt med bigears mot landningen.

Onsdag var det race to goal 61,5 km, Start Kravavec och mål i Kranjska Gora. 39 st kom i mål och schweizarna 1:a och 2:a igen. Marcus 11:a i mål fortsatt mycket bra endast 10 minuter efter Bollinger. Även två norrmän Hans Engelsen (23) och Per Arne Soldal (34) gick i mål. Både Jutemar (41) och Brinkeby (46) kom nästan till mål, Per landade 1 km ifrån och Peter 2 km, vilket vi tyckte var för j...! Fredrik (70) kom 43 km och Nietlisbach (81) 30 km.

Dagens topp tre:
1 Hans Bollinger SUI
2 Olivier Nef SUI
3 John Silvester GBR

Torsdag

Race to goal 63 km. Start Kravavec tre fotopunkter och mål i Preddvor. Ingen i Mål. Turnpoint .1. låg ca: 10 km ut på plattlandet och var mycket svår. Tätgruppen med Bollinger, Nef och Holzmuller hade för brått och ramlade ner efter Turnpoint. Dom som kom från den högre bergskedjan bakifrån var de som klarade sig bäst däribland var Marcus som blev 6:a. Brinkeby, Jutemar, Fredrik och Nietlisbach kom den lägre vägen och landade bland de sextio andra inom några km efter Turnpoint.

Dagens topp tre:
1 John Silvester GBR
2 Luciano Pacher ITA
3 Christophe Mougin

Fredag & lördag

Fredag inställd, för låg molnbas.

Lördag var sista dagen på kvalet Marcus, Brinkeby och Jutemar låg bland de femtio bästa och skulle klara sig om de inte gjorde bort sig helt. Uppgiften var Race to goal 43 km. Start Krvavec tre fotopunkter och mål i Preddvor. Hela 55 st gick i mål. Brinkeby slog Marcus, Marcus såg Peter hela den sista milen och knappade in på slutet men lyckades aldrig komma ikapp 26 sek skilde dem åt i mål på platserna 23 och 24, 20 minuter efter segraren. Jutemar kom i mål som 38:a, 40 minuter efter segraren. Fredrik blev 82:a och Nietlisbach 91:a. Detta betydde att Marcus, Brinkeby och Jutemar var klara för finalen iiiiiha !

Tyvärr räkte det inte till för Fredrik, Nietlisbach och Pernilla men att Fredde har utvecklingsmöjligheter, det visade han. Nu fick de vara med i en tävling som hette Predvor Cup.

Dagens topp tre:
1 Sebastien Bourquin FRA
2 Richard Gallon FRA
3 Christian Tamegger AUT

Totalt efter fyra heat:
1 Luciano Pacher ITA
2 Christian Tamegger AUT
3 Hans Bollinger SUI
7 Marcus Noichl SWE
33 Peter Brinkeby SWE
44 Per Jutemar SWE

Söndag.

Vem är Pacher? Vi hade inte en aning. Marcus visade oss. Aha, det var italienaren som flög Nova Proto. Dagens uppgift var Speed run 49 km. Start Kriska Gora två fotopunkter och mål i Preddvor. 31 st i mål. Även denna dag blev en bra svenskdag. Marcus kom i mål som 22:a och Brinkeby som 25:a. Jutemar landade 3 km från mål men det blev ändå en bra 33:dje plats.

Dagens topp tre:
1 Walter Holzmuller
2 Sebastien Bourquin FRA
3 Armin Eder AUT

Måndag

Transport 10 mil söderut till ett nytt område. Det var fruktansvärt varmt, att det varit varmt förut det tyckte vi alla men med 35 grader i skuggan och ett par km att gå med skärm och ballast till starten det var bara för mycket. Detta var första dagen jag var glad att ta bilen ner för att lotsa di svenske över de svårare passagerna via radio som mycket av mitt jobb bestod av. Uppgiften var Speed run 68 km. Start Liljak två fotopunkter och mål i Postojna.

Marcus ropade på radion och frågade vilken kompassriktning och hur långt ut på plattlandet målet låg från sista turnpoint. Det var så disigt att han inte såg någonting på marken. Han fick informationen och landade 3 km från mål vilket räckte till delad 2:a, mycket bra. Jutemar gjorde också mycket bra ifrån sig och kom 27:a, 55 km. Brinkeby kom ner på jorden lite efter hans tidigare fina flygning. Han låg i tätgruppen med bla. de två fransyskorna, Claire Bernier och Nanou Berger, tjejerna som låg etta och tvåa i tjejligan, men Peter tyckte att dom flög för sakta så han drog ifrån dom och tog sin egen lilla väg. Det resulterade i att han landade vid första turnpoint och blev 48:a den dagen ja, ja...

Dagens topp tre:
1 Kaspar Henny SUI
2 Marcus Noichl SWE
2 Maurizio Bottegal ITA

Tisdag

Race to goal 43 km. Start Kravavec tre fotopunkter och mål i Preddvor. En lätt bana i dessa samanhang, hela 58 piloter i mål.Marcus håller för trycket och går in på tjugonde plats 10 min efter Pacher. Brinkeby kom igen efter missen dagen innan och blev 32:a 20 min efter segraren. Jutemar tog lite tid på sig men han gick i mål som 52:a.

Dagens topp tre:
1 Luciano Pacher ITA
2 Walter Holzmuller AUT
3 Hans Bollinger SUI

Det var inte så många som protesterade när vi fick regnskurar och låg molnbas ett par dagar, det slet hårt både fysiskt och psykiskt på kroppen när det var så varmt, nu fick vi chansen att dricka lite öl, åka till Ljublijana och handla. Vi utforskade även världen största droppstensgrottsystem, Postojna grottorna det var mycket intressant.

Lördag

Tävlingsledningen gjorde ett des-

perat försök att genomföra ett heat till. Tyvärr var det även den här dagen alldeles för låg molnbas.

Men tävlingsledaren påstod att det bara var dimma vilket det absolut inte var. Men han stod på sig och staten gick. Uppgiften var Race to goal 45 km. Start Kravavec två fotopunkter och mål i Preddvor. Att se alla sextio piloterna försvinna in i moln direkt efter start det var nervöst. Det blev ett Kalle Anka heat, han som kom längst kom ca 15 km. Piloterna protesterade genom att varken lämna in filmen eller landningsrapporten. Heatet blev därigenom ogiltigförklarat.

Sammanfattningsvis kan man säga att det var tre mycket bra veckor, vi hade tur med vädret och vi bodde bra och vi var ett gött gäng. Just att hela laget bodde ihop tror jag betydde mycket för lagandan. Samarbetet med det norska laget var också värdefullt för oss. Inte minst att dela lagledarsysslan med Veronica var värt mycket annars hade jag nog behövt en assistent.

Resultat totalt:

1 Luciano Pacher ITA
Nova Proto
2 Hans Bollinger SUI
Advance Omega Proto
3 Richard Gallon FRA
UP Kendo
7 Marcus Noichl SWE
Pro Design Contest
34 Peter Brinkeby SWE
Nova Spinx
41 Per Jutemar SWE
UP Kendo Comp

Resultat Tjejer:

1 Claire Bernier FRA
Edel Rainbow
2 Nanou Berger FRA
Advance Omega
3 Sarah Fenwick GBR
Nova Spinx

Lagtävlingen:

1 Frankrike
2 Schweiz
3 Österrike
7 Sverige
9 Norge

/Roger Jansson

Säljes:

APCO Astra 27, ca 15 tim, 11A 1B, vikt, hook in vikt 70-90 kg, sele Apco Secura med Mayday pp/16, kevlar och airbag. Pris 17 000:- Nyskick.
Putte 08-13 39 52

UP Katana FR 57, -93, billigt.
Christian Rönning 08-712 9486
HongKong 8528822063

UP Stellar, 60-90 kg, nästan ny, 13.000 kr
Torkel 08-512 414 57

Airvawe Black Magic, en mycket säker och stabil skärm, säljes billigt
Per 08-618 96 57

Nova Phönix 28U, -feb 93, Stabil mellanklassskärm att utvecklas med, 80 flyg, ej bogserad, mintgrön & lila, hook in vikt 85-100 kg. Pris 12 000:-
Fredrik 0647-525 44

Kompletta **Releaser** för bogsering flera färger finnes, väger end 70 gr. Pris 200:-
Björn Danielsson 08-742 2082

Nova Phönix 28, -92, grön/lila, linor genomgångna, ej bogserad inkl sele, "Tryggare kan ingen vara". Ring och bjud.
Åke 0470-167 73

Prodesign Corrado Challanger 25,-92 inkl sele och nödskärm, 85-110 kg samt Vario Aircotec Alibi II, ca 60 flyg. Pris 18 000:-
kväll 08-24 10 08

Firebird Fox 26, 6-8 tim, Mycket säker och lättflugen A-skärm som ny inkl sele, -91. Pris 8 000:-
Lars dag 033-17 98 20
kväll 033-13 73 35

APCO Starlite 26+, Nyskick inkl accelerator, flugen i 7 mån, Säljes omgående.
P-O 0930-130 26

UP Jazz 25, Den perfekta nybörjarskärmen för dig som vill ha en stabil skärm med mkt bra prestanda, som ny, endast provflugen, 55-75 kg. Pris endast 13 000:-
Jocke E 08-808369/771 7469

Firebird Navajo 25, -93, lila, 65-90 kg, gott skick. Pris 15 000:-
Pernilla 0647-503 91

Paratech P-40, 29 kvm, -93, inkl speedsystem. **APCO Paradise** sele med räddningsskärm. **Bräuniger PII** variometer med höjdmätare.
Mats 063-866 89

Komplett skärmflygutrustning
Säljes med stor vånda pga tidsbrist. **UP Stellar 33**, (22000:-) Acpul 12A, DHV 2, med accelerator, högsta betyg i Gleitschirm, 75-110 kg , nyskick efter 21 flyg med 6 tim i luften. Pris 17000:-. **Advance** sele (3500:-) med integrerad nödskärm **Minitex 110** (2500:-) med pilot-skärm för extra snabb utveckling. Pris 4000:-. **Mast-Air** Variometer (2000:-) och vindmätare **Sky Watch** (700:-) tillsammans 1 000:- Hela paketet för **21 995:-**
Jocke 08-661 8802
mobil 0708-340750

Airwave Taboo 25, säker B-skärm, 60-80 kg (naken), lila/grå, porositetstestad. Pris 9 000:-
Staffan 0510-285 92

APCO Supra 28,. 11A 1B, nov 93, gul/vit, nya A-linor.
Staffan 0510-285 92

Nova Sphinx 29, Novas senaste högprestandaskärm, flugen ca 15 timmar under 8 månader. En skärm för dig som vill komma lite längre. Säljes för 19.500 kr
Ola 08-658 27 58

Advance Sigma II, 75-95 kg, 5 timmar i luften. Säljes med sele, nödskärm (Sigma) och vario Flytec 3010. En hel komplett utrustning för 19.000
Hasse 08-767 17 25

FÖRSTA SKÄRMKÖP?
Utveckla dina kunskaper i en stabil och säker skärm. Nästan ny. Bra pris vid snabb affär. Pilotvikt 80-110kg
H-P Fallesen tel. dag 08-6537650
kväll 08-6442935

Apco Starlite 24, 60-80 kg, sele & nödskärm. Endast en ägare.
Tommy 0322-10137

UP Katana 47, 60-80 kg, hög-prestandaskärm till lågt pris, 9000 kr. Sele, nödskärm m m kan ordnas till bra pris.
Torkel 08-512 414 57



MAC PARA TECHNOLOGY *har blivit ett välkänt märke på den europeiska marknaden.*
Nu har MAC kommit till Sverige med två av de mest framgångsrika modellerna i absolut högsta kvalité.

MAC** NIRVANA intermediaskärm* *från* ***16 250:-

MAC** VISION högprestandaskärm* *från* ***17 700:-

Selar:
LUBIN LX/TX/RX ; MAC RX ; LET MANIA *från* ***1 250:-***

Räddningsskärmar:
EASY FLY / TECO ; MAC SE ; SKY SPARE *från* ***2 850:-***



Bra grejer behöver inte vara dyra, det har vi upptäckt och många med oss. Vi erbjuder ytterligare ett 50-tal produkter. För komplett prislista ring eller faxa till: ***JAREX HB 0581 14880 ; 010 6644305***

Norge - vackert, fint och trevligt!

När det gäller flygning i all form som vi utövar är det kanske frihet, både i form av att få flyga när man vill, vart man vill, hur man vill och om man vill, man är ute efter.

Det unika och roliga är att alla flygningar är olika, även om vädret kan verka lika varje gång. Och ju mer man flyger desto mer vill man flyga.

Flygningen är för en del att känna närheten till naturen och verkligheten. För andra bara en skön avkoppling när man exempelvis kurvar under ett moln tillsamman med någon fågel, ett sätt att bryta vardagen, komma bort från dagliga bekymmer och en massa måsten. För andra är det kanske till och med en livsstil. Gemensamt är att vi alla tycker att det är lika kul.

Med god planering, lugn i kroppen och tur med bra väder på lämpligt ställe så blir det ofta bra flygning några timmar. Men för att få flygningen så här, krävs en viss planering, både till vistelseorten, dels före och under flygningen.

Planera måste man (om man nu måste använda ordet måste) göra även som relativt oerfaren pilot innan man bara kastar sig ut för att får se vad som kommer att hända.

Finns det termik eller inte?, Hoppas att jag får någon blåsa nån gång!, Oj då!, vad händer nu? Svaren på många av dessa frågor är oftast inte så svåra. Glöm inte heller att ta beslut!

Om man vill få just det här lugnet i kroppen av landskap med utsikt över stora bergskedjor och gröna djupa dalar med betande kor och getter och en molnbas på ibland över 3500 meter så skulle jag vilja rekomendera en semestertripp till Norge.

Det är tyverr inte så många som har upptäckt att vårt fina grannland kan ge lika fina flygningar som i många av alpländerna och södra Europa. Dessutom med en vår och försommartermik som kan ge en fjärilar i magen.

Har man inte tidigare flugit här eller känner någon av våra trevliga norska kolegor så är det lämpligt att ta sig till "Rikssenter" intill byn Vågomo i Ottadalden först.

Vågåmo

Det lätt att hitta hit. Enklast är att köra E6 till Otta och sedan väg 15 västerut mot Lom. Rikssenter hittar ni på vänster sida av vägen mot vattnet där den långa raksträckan till byn Vågomo börjar.

Det här är Norges gemensamma bas för både Hängflyg och skärmflyg. Här finns kaffeteria, bastu, toalett, panoramafönster mot bergen, väderkartor, massor av trevligt folk, soffor och fåtöljer för ev dåliga dagar, och en otroligt fin landningsplats med väl synliga vindstrutar. Gör bara inga inflygningar över vattnet eftersom det är kallt smältvatten och bjuder på ett rejält sjunk. Priset för att få nyttja detta fina ställe (landningsavgift) inklusive bomavgift upp till starten har varit endast 100,-Nok/år de senaste åren.

Här brukar man samlas varje morgon för att kolla vädret innan man tillsammans beger sig till lämpligt startställe.

Precis ovanför Rikssenter så ligger Vole med en fallhöjd på ca 740 m. Åk upp vägen bakom Vågo Hotell mot Blåhö. Vid avfarten till starten finns en skylt med en vinge på. Det är perfekt för den som inte är influgen i termikens underbara värld än att starta här på morgonen eller kvällen i midnattssolens sken på sommaren. Härifrån ser man nämligen landningen rakt nedanför. Det tar ca 20 min med bil upp till starten. Och en nedflygninge tar nästan samma tid. Här brukar i allmänhet termiken börja rätt tidigt eftrsom riktningen är lite åt SSO hållet.

• Bra lätt startplats.

Fortsätter man istället vägen ytterligare upp på bergsryggen till Salsknappen så hamnar man på ca 1560 m.ö.h. Här brukar man starta om det blåser lite mer åt SO. Ganska flack start, men bred och jämn.

Här får man passa sig varma dagar då termiken har sitt säkraste ställe bara ett hundratal merer ut mot höger vid en spets som kallas Skagsnebb. Om man nu inte startar i en blåsa eller om man kommer flygandes från Vole är detta oftast ett säkert kort för att hänga med hissen upp. Dock bör man nog passa sig här som skärmpilot vid extrema dagar eftersom det kan komma rejäla körare.

För den erfarne piloten är det mycket vackert och fint om man fortsätter ytterligare upp till det stora radiotornet på toppen Blåhö på drygt 1.600 m.ö.h. Här har man möjlighet att starta dels i termiken snett nerifrån plattån från SV dels från SO. Det går även att starta åt VNV och flyga runt toppen för att komma fram till sydsidan. Här uppe kan dock varnas för dustdevils som inte är att leka med.

Jag har själv bara startat här ett par gånger och då med vinge, men vet flera som startat här med skärm vid bra förhållanden. Starten är inte direkt vänlig för skärmar med stenar som linor och dyl. kan fastna i. Man får sig lätt en liten funderare här, för precis nedanför "springbiten" är det bara en massa stora vassa stenblock. Här bör man starta direkt i en blåsa. Men så kommer man upp på höjd direkt också.

Oavsätt om man startar vid Vole, Salsknappen eller Blåhö så är det oftast den här vägen man flyger om man vill iväg någonstans. Från Blåhö sen kan man flyga dels NO över dalen och sedan NV upp mot Dombås eller enklast och vanligast SO nedöver till den stora flata platån innan Otta för att sedan dra vidare ner på solsidan i Gudbrandsdalen. Här är det vackert! Dessutom så följer E6:an hela dalen, vilket betyder att hemfärden tillbaka inte brukar bli något problem. Landningar finns det gått om med lite planering uppifrån.

Tänk bara på att du inte är unik här, vart du än landar. Det flygs mångt och mycket i hela området. Om du skulle landa i en åker, vare sig det är sått eller inte, ta upp plånboken innan bonden ber dig!

Jag har själv aldrig stött på annat än vänlighet och blivit bjuden både på dricka och fika, men det beror mycket på din egen inställning. Här är all mark privat och så även många småvägar.

Tänk på att allemansrätten bara finns i Sverige!

Alternativ

Om det skulle blåsa från Nord, kan man åka en liten väg från Holungsöyi, mitt emot nedfarten till campingen, upp mot Nordsel. Vägen upp till start där kan jag tyvärr inte förklara riktigt bra här men norrmännen vet. Starten är bred men kort mot kanten. Nedanför har man landingsmöjligheter på fotbollsplanen eller den ibland anvisade åkerlotten närmast vägen. Här ser man att två dalar möts och noterar då hur luften kan bli därefter.

Om viden däremot är Väst till Nordväst så är det till Jotunheimen man åker. Det är nog det finaste och "maffigaste" området att uppleva i Norge när det gäller vyer.

Åk då västerut och fortsätt väg 15 till Lom (samma väg du åkte när du kom hit) och därefter mot Galdesand och Juvashytta. Vid Galdesand är det en liten väg upp till vänster mot Juvashytta. Det finns små skyltar.

Som dom flesta småvägar här skall man betala en bompeng på ca 15-30 Nok, -glöm inte det!

Man skriver sitt bilnummer på ett litet kuvert, lägger i slantarna och stoppar ner det hela i en låda. Det här gäller då för hela den dagen.

Vid Västvind är det vid första anhalten uppe vid Raubergstulen som man startar. Det är en jämn fin start med en skog av småträd nedanför. Här är det goda topplandningsmöjligheter vilket också rekomenderas eftersom dalen nedanför är ordentligt stökig av den kalla luft som kommer ner från Norra sidan av dalen och blandas med soluppvärmda åkrar och hustak.

Om man vill kan man även fortsätta upp till fina startmöjligheter ut med hela vägen, beroende på vindriktning, ända upp till Juvasshö och Galdhö på ca 2220 m.ö.h. där man även hittar ett centra med lift för bra sommarskidåkning.

Landskapet här är mycket dramatiskt och vackert även för den som inte flyger. Och det är ju inte nog så viktigt om man exempelvis har familjen med sig.

Termiken startar lite senare här eftersom det vätter mot Väst, så man behöver inte ha bråttom från Sentret på morgonen. Ta lite av tiden och njut av landskapet.

Det tar ca en timmme med bil hit och man brukar oftast inte starta här före två-tre tiden på eftermiddagen. Vid bra termik kan man flyga upp till Galdhöpiggen som är Norges högsta berg på 2469 m.ö.h. och bort över glasiären Glittertind. Det måste bara upplevas!

Om man vill hålla sig i området så bör man säkrast topplanda nere på Raubergstulen. Tänk också på att man startar senare här om du flyger in över området och att termikaen kan tvärdö när solen kommer ner för lågt. Luften är ju tunnare och kallare här och hela området behöver mer solenergi för att värmas upp.

Här har jag själv haft min vackraste höstflygning en septembereftermiddag för ett par år sedan. Hösten här bjuder på alldeles gula och klarröda bergväggar upp till trädgränsen innan löven faller av. Detta tillsammans med blå himmel och snöklädda toppar går knappast att beskriva med ord hur det är att få uppleva från luften. Dessutom med termik på upp till 3 m/s så sent på året!

Det finns också betydligt fler ställen här i Norge att flyga vid som ni kommer och märka och höra när ni träffar våra grannar i Väst

Campa eller hyra en "Hytte" går utmärkt på Vågo camping vid bensinmacken på södra sidan bron i Vågomo eller på annat ställe.

Telefon till Rikssenter är från Sverige är 00947 61232100.

Det här hoppas jag kan ge en första vägledning till ortoligt fin flygning på ganska nära håll och att ni får trevligt på semestern. Norrmännen hälsar oss alltid hjärtligt välkomna!

Planera och njut av fina flygningar och låt eventuella äventyr bli på marken. Det finns här även tillgång till både utom- och innomhusväggar för klättring. Och för den som vill åka gummiflotte i virvlande forsar (Rafting) har ni definitivt kommit rätt.

(Def. äventyr = summan av dålig planering)

/Thomas Klang

Tomas Småfranskor

Laurent de Kalbermatten (grundare av Ail de K) har uppfunnit en ny sorts flygfarkost "Delka". När hans konsrtuktion är utvecklad kommer den att göra runt 80 km/h med ett glidttal på 15. Delkanväger 25 kg inklusive sele, monteras på 10 min och packas ihop i en 2,5 m lång säck.

Parapente Mag 34.

Vincent Sprungli flög den 26 april 142 km från Annecy till S:t Nazaire i Royans. Nytt Frankrike rekord. Rekord flyget överskuggas dock av den FAI triangel som Vincent tillsammans med Pierre Bouilloux flög den 30:e juni, 153,3 km (!), nytt världsrekord. De båda piloterna startade från Plan Praz i Chamonix och flög i 8 timmar och 45 minuter. Pierre som fortfarande var flygsugen flög en liten omväg via Aiguille de la M innan han efter 9 timmar och 15 minuter kom i mål, efter en total flugen sträcka på 160.5 km. Värt att notera är att Vincent anser sig säker på att ha klarat av uppgiften med en mellanklass-skärm istället för den tävlingsmodell han flög.

Parapente Mag 34,35

För att bli instruktör i Frankrike krävs att man är mer än 18 år. Utbildningen är på totalt 13 veckor. 1 veckas inledande avslutas med ett prov som måste klaras för att man ska få gå vidare. 8 veckors utbildning enligt ett fixt program, med bla sjukvårdsutbildning. 3 veckors pedagogiska studier hos en skärmflygsskola samt 1 examens vecka. Dessutom krävs att man lyckats ta poäng på tävling. Kostnad för utbildningen är ungefär 1500 FRF per vecka i utbildningskostnader till det kommer kostnader för resor och boende. Det finns fyra utbildningscenter och inskrivningen sker i juli.

En instruktör tjänar i runda tal 6500 - 7500 FRF per månad netto. Antalet arbetsdagar per år är ungefär 60 stycken vilket för med sig att de flesta måste ha någonting annat att jobba med bredvid skärmflygningen. Utbildningen är givetvis på franska. Du som vill ha mer info kan kontakta mig.

Parapente Mag 34

I en lång artikel skriver Guy Sennequier om moln i bergsområden. Genom att studera moln kan man uppskatta och få en ide om den vindriktning och vindstyrka som för dagen råder. Enligt Guy ska man komma ihåg att cirrus moln som rör sig med 100 km/h på 8000 meter inte nödvändigtvis behöver betyda att det blåser på bergskammarna, om du inte befinner dig i Himalaya förstås !!. Det är bättre att titta på de låga moln som finns i området som altocumulus och små cumulus moln. Dock måste man se upp med altocumulus som är mandelformade dessa moln är i själva verket vågmoln. De bildas när hård vind träffar en bergssida och bildar en vågformad luftström som pressar fuktig luft till hävning på toppen av vågen. Eftersom det är en fråga om stående våg nybildas och försvinner molnen så det ser ut som de står still i luften. Det är lätt att tro att det inte blåser alls på höjd. Vågmoln förekommer ofta i samband med föhn. Under vågmolnen kan förvridna cumulus moln bildas. De uppkommer pga av ett slags rotor som uppstår i lufthavet och de rör inte heller på sig trots att det blåser hårt.

Det finns också något som heter "orografiska" moln som bildas i det lokala lågtryck som uppstår bakom en bergstopp vid mycket hård vind. Också de är immobila och nybildas hela tiden. Bergsmetrologi är en komplicerad vetenskap och tar lång tid att lära sig.

Parapente Mag 34

Pierre Bouilloux skriver in till redaktionen om hur krångligt det kan vara att se till att ett rekord blir officiellt enligt FAI:s regler.

Med sitt skärmmärkes ord i ryggen, "132 km i triangel ..Zehr gut aber...nicht homologiert!", gav han sig ut för att flyga i enlighet med reglerna.

En triangel som räknas i den franska disstans ligan har oftast inte FAI status även om den minsta sidan på triangeln utgör mer än 28% av det totala kilometertalet. Man måste dessutom starta på ett av triangelns hörn, vilket verkligen enligt Pierre krånglar till "le jeu" (spelet). Alltså måste piloten bege sig upp långt upp i bergen för att ta sig fram till ett av hörnen och samtidigt ta med sig en FAI domare som kan övervaka.

Barograf och kamera måste vara FAI godkända. Vändpunkterna ska vara lätt igenkännbara bergsformationer eller dylikt fotade från mindre än 1000 meters höjd. Bouilloux tycker att det verkligen måste se dumt ut när en pilot som har god höjd ute på en sträckflygning börjar dra öron för att komma ned till den reglementsenliga höjden... Inte nog med det, du måste se till att lämna in filmen hos en fotograf som du kan lita på så att filmen inte förstörs i fram- kallningen. énnu värre är det om du råkar göra fel i handhavandet av din barograf vilket Pierre råkat ut för. Efter att ha flygit en 128 km triangel i enlighet med reglerna tryckte han på fel knappt och vips var alla data borta från hans flyg. En vecka senare gjordes ett flyg på 9 timmar bara för att avslutas pga en mycket stark nordvind som stoppade honom 15 km från målet. Dagen efter lyckades han slutligen flyga sin triangel och hålla sig till reglerna. "Suck", avslutar Pierre och utropar, "leve bivackflygningen och dess naturintryck".

Parapente mag 35

Jimmy Pacher heter den nya europamästaren knappt mer än 20 år gammal. Efter att ha dominerat alla italienska tävlingar tog han ledningen i världscupen och vann i Slovenien. Han kommer från Canazel i norra Italien. Hans bästa kompisar heter Richard Gallon och Hans Bollinger. De tre tillsammans dominerar alla stora internationella tävlingar. Tack vare att han är "fabriksförare" kan han ägna all sin tid åt "vol libre"

Parapente Mag 35

36 68 10 14 telefon nummer som ger en bra prognos för Alperna, på försök fram till 30 september, på franska bien sär. På 36 68 02 65 får du motsvarande prognos för PyrenÇerna.

Parapente Mag 35

Ett trettiotal Trekking Miura Large har för korta C linor kontakta: (1) 42 92 80 92, i Paris.

Parapente Mag 35

Av fem, i Parapente Mag, testade tävlingsskärmar har endast två genomgått testning hos Acpul och eller DHV. Skillnaderna i prestanda mellan toppklass-skärmarna och mellanklass kusinerna blir allt mindre. En tävlingsskärm har idag en max hastighet runt 45-46 km/h minsjunk på 1 m/s och ett glidtal runt 7,5. För mellanklassen gäller, 42-43 km/h, 1,1-1,2 m/s och 7,0 i glidtal. dvs säga en skillnad på ungefär 6 - 7 %. Tänk noga efter om dessa procent är värda tunna linor, tekniska flygegenskaper, oklassad skärm samt ett betydligt högre pris.

Parapente Mag 34,35

Det här med testning och siffror är intressant. En mellanklass skärm testades av två oberoende tidningar. Max glidtal uppnåddes vid 34 km/h i ena tidningen vid 37 km/h i den andra. Max hastigheten mättes av den första till 42 km/h och 43 km/h i den andra, men glidtal vid max- hastighet skiljde sig så mycket som 5.18 respektive 6.24 !! En i sanning ganska markant skillnad. Läs er inte blinda på tester provflyg själva och välj den skärm som ni trivs bäst med i stället.

Parapente Mag 35, Vol Libre 216.

15- 18 September Ikaros cupen i St Hilaire, strax utanför Grenoble. èk dit och upplev den flygande maskeraden.

Gerald Delorme, en av frankrikes många skärmflygs gurus skriver om ballast och för stora skärmar.

För det första slår Gerald fast att det fungerar. En större skärm har bättre prestanda på grund av att motståndet från vingspetsvortexar och pilot i stort är lika stort hos alla storlekar av en viss skärmtyp. Vilket för med säg att förhållandet lyftkraft/motstånd blir större för en större skärm. Detta ger bättre gildtal och ibland bättre minsjunk. Väger piloten lite och vill ha toppprestanda krävs med andra ord ballast.

Nu till de nackdelar som ballast för med sig. Den första nackdelen är helt och hållet praktisk. Så länge som piloten är kvar på marken är ballastvikten bara en onyttig extravikt som tynger säcken fram till starten.

Den andra nackdelen handlar om säkerheten. Riskerna kan ibland träda fram redan i själva starta momentet. Det räcker att ha sett en liten pilot starta med 10-15 kg ballast vid lite termiska förhållanden, för att förstå vad som kan hända. Med lite eftertanke förstår man att det kan bli ganska krångligt att komma i luften med extra tyngd på ryggen eller under ändan.

Nåväl om nu starten gått bra så är piloten i luften. All flygning avslutas med en landning.Vid en lite hårdare landning kan ballasten orsaka stora problem. Ballastens rörelse energi ökar nämligen med kvadraten på hastigheten enligt fysikens lagar. Den energin överförs ögon- blickligen på ryggraden via selens axelremmar, naturligvis oavsett om extravikten sitter på ryggen eller under plankan. För de som inte tycker att detta är något problem rekomenderar Gerald att de ska hoppa från köksbordet först utan utrustning och sedan med sele, nödskärm och ballast...

Den tredje nackdelen handlar om flygegenskaperna. även om de stora skärmarna (Varför kallar inte vi våra skärmar för vingar som fallskärmshopparna och drakpiloter och alla andra som flyger kallar de bärytor som håller dem i luften...?) har bättre prestanda så har de också sämre manövrerbarhet. ér det värt att tjäna 0,5 i glidtal vid raktfram flygning, på bekostnad av flyglädje och prestanda i termik? undrar Mr Delorme.

Vad finns att tjäna rent siffermässigt?. En pilot som väger 80 kg fullt utrustad och vars skärms maxhastighet är 42 km/h, kommer med 5kg ballast att kunna flyga i 43,3 km/h, 44,5 km/h med 10 kg och 45,8 km/h med 15 kg, inte så mycket. För minsjunk gäller, om en totalvikt på 90 kg ger 1,4 m/s, ger 85 kg 1,36 m/s, 80 kg, 1,32 m/s och för 75 kg fås 1,28 m/s.

Pilotens skicklighet att flyga och hans/hennes beslut i luften betyder betydligt mer än de prestandavinster som uppnås med stora "flygetyg". Att släppa ballasten i luften för att få mindre minsjunk kan leda till svåra problem, med inslag och stabilitet, om termiken tar fart igen.

Parapente Mag 35

/översatt av Tomas Gustavsson

Köpes

Önskar köpa en bättre begagnad **A/B-skärm**, startvikt över 80 kg, inkl sele och nödskärm, även flyginstrument av intresse.
Hermann 042-22 74 73

APCO Prima 24, nybörjarskärm, 60-78 kg samt sele och nödskärm, allt förutsätts vara i gott skick.
Ursula 036-16 34 17

B

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

Säljes:

Edel Aero 27, säker nybörjarskärm, lite använd, 70-100 kg. Pris 9 000:- säljes eller bytes mot liknande 21-24 kvm.
Nina 08-93 31 32

APCO Starlite 24. Lugn och säker nybörjarskärm i bra skick, utan sele. A, B och bromslinor bytta vären -94. Pris 10.000
Hans Thulin 08-581 746 38

Advance Omega 26, högprestandaskärm till lågt pris, 60-80 kg, 8000 kr. Sele, nödskärm m m kan ordnas till bra pris.
Torkel 08-512 414 57

UP Kendo Comp, sveriges bästa tävlingsskärm, uttagen april -94, har gått ca 50 mil sen dess. Om du är rätt pilot för skärmen kan du få en mycket vass skärm till ett mycket bra pris.
Per 08-618 96 57

APCO Supra 30, tillv aug 93, ca 20 tim, 11A 1B, vikt naken 80-105 kg , sele Apco Secura med Mayday pp/18, kevlar och airbag. Pris 23 000:- Komplett
Putte 08-13 39 52

Advance Omega 28, mycket fint skick, 75-95 kg, glid 7+, sjunk 1.1, tävlings- till fortsättningsskärm
Anders 08-669 15 96

Advance Signa II, 75-95 kg, 5 timmar i luften, Säljes med sele, nödskärm (minitex) och vario (Flytec 3010). en komplett utrustning för 19.000
Hasse 08-767 17 25

Sökes:

Erfaren **tandempilot** för jobb utomlands i flygeldorado.
Putte Paraflax 08-13 39 52

Redaktör till skärmtrycket.
SSFF kansli 08-605 6512

300 lyckade bogseringar på Stockholm waterfestival

Ja, det är faktiskt sant, vi lyckades göra 300 starter, tandem och solostarter, termikflygning. Själv lyckades jag hänga kvar en timme i luften ovanför Sveriges fantaskiska huvudstad – Stockholm. Det hela började med att våran promotor Erik "Acke" Öhman lyckades övertyga Stockholmstad, markägare, polis och luftfartsverket att få tillstånd att flyga på ladugårdsgärdet. Vädret var på våran sida och för det mesta lyckades vi få 300 m i bogseringshöjd (en del gånger även mera höjd – men officiellt hade vi bara 1000 fot , som tak).

Med CocaCola som sponsor (tandemskärm och övriga kostnader), Peter Nietlisbach vinsch och Tibor Berki, Simon Fulford, jag själv, tjejerna Pernilla Hammar, Eva Nietlisbach som piloter blev det allt som allt en väldig lyckad PR vecka för sporten (se även TV4-reportage "Festivalvecka") och vi kommer igen nästa år, det lovar vi!

/Peter Wicander

Efterlyses:

Bestulen utrustning, **APCO Supra 30**, -93, blå ovan vit under med trimtaps, serie #334815. **Securasele** med glasfiberplatta, **PP18 Apco** nödskärm, Flytec 3030pro #5356, Apco intergralhjälm
Håkan Olsson 0304-100 47
fax 100 23

Säljes:

UP Stellar 29, 55-75 kg, violett
Hanne 08-618 96 57

Övrigt

SSFF
Idrottens Hus 11 tr
Storforsplan 44
123 87 FARSTA
Telefon: 08-605 65 12
bemannad tisdagar 19-21
Fax: 08-605 65 14
Pg 414 08 58-4
Bg 56 48-45 87

ISSN 1104-5590

Manusstopp till:
Skärmtryck nr 5-94 17/11
Skärmtryck nr 1-95 (26/1)
Skärmtryck nr 2-95 (30/3)
Artiklar och annat skickas till:
Gustav Mogensen
Värtavägen 27, 5 tr
115 29 STOCKHOLM
e-mail: gustav.mogensen@mm.se

Godkända instruktörer

Magnus Agnwik	08-640 17 80
Peter Ahlbin	010-255 17 51
Torkel Berqvist	08-51241457
Dominique Bon	(0171-405 37)
Peter Brinkeby	031-15 94 34
Christer Ericsson	031-15 94 34
Peder Dyrsen	031-15 94 34
Lars Ekenstam	08-652 23 88
Andreas Hedström	0647-511 86
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
Tomas Peterson	0515-111 21
Ola Richtun	031-14 05 82
Peter Wicander	010-255 90 75
Tommy Åsell	063-10 75 62