SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
Nummer 2, 1997



Inslag direkt efter start ett gissel...

Foto: Tomas Gustafsson

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Idrottens Hus, 11 tr
Storforsplan 44
123 87 Farsta
Telefon: 08-605 65 12
(Alla vardagar (09.00 - 15.00)

Fax: 08-605 65 14
Flygsportförbundet: 08-605 65 17
Hemsida: http://www.paragliding.se/
Postgiro: 414 08 58-4
Skärmtrycket: ISSN 1104-5590

Material till Skärmtrycket skickas till: Christer Wesslund
Ringvägen 54
118 61 Stockholm

Ansvarig utgivare: Christer Wesslund

Manusstopp för Skärmtrycket 3 1997: 8 september

Ordföranden har ordet

Skärmflygsäsongen är i full gång. De första Sverige-cup tävlingarna är redan avklarade och SM/NM närmar sig. Vi har en fantastisk tävlingssäsong framför oss med både SM/NM i Piedrahita, VM i Castillon de Sos och de första olympiska spelen för flyget (det är så FAI har tänkt sig att det ska bli) med World Air Games i Turkiet. Det verkligen kokar i den till bredden fyllda tävlingsgrytan.

Men hur är det då på "gräsrotsnivå"? Hur står det till ute i klubbarna idag? Jag känner mig orolig, efter att ha varit på årsmöte hos vår största klubb, Cirrus, och räknat in 13!? deltagare. Jag känner mig orolig, när Sveriges äldsta klubb, Stockholms SFK, har upplösts och gått i graven. Är det tillfälligheter eller står vi inför ett trendbrott? Vi har under ett par års tid sett att tillströmningen av piloter har börjat stagnera nere på kontinenten. Inför ett sådant faktum tror jag det är viktigt att ställa sig frågor om hur vi i klubben tar hand om våra piloter? Vilken motivation och drivkraft har piloten när den första entusiasmen lagt sig och det svenska "sommarvädret" härjar? Det är här som gamla slitna uttryck som "kamratskap" och "klubbgemenskap" behöver dammas av och återplanteras i den svenska egoismens åkrar. Vi skärmflygare är en brokig skara individualister och småegoister som genast mår dåligt om flyget är kortare än två timmar och 30 km. Med tanke på hur chansartat vårt flygväder är så tror jag att man måste hitta andra värden om inte flygintresset skall gå förlorat. Det är här klubben med kamraterna och gemenskapen har en oerhört viktig roll att fylla. Jag tror de flesta klubbar idag drivs av piloter som varit med ett tag. Då är det lätt att man bara ser till sina egna intressen och glömmer våra nya medlemmar och deras behov.

Försäkringsfrågan har väckt känslor till liv ute i skärm-flygsverige. Kanske främst bland våra instruktörer. Inför säsongen -97 har de fått två rejäla motgångar genom chockhöjningen av försäkringen samt att det har blivit moms på utbildningar (hur man kan göra något så urbota dumt som att lägga skatt på själva förutsättningen för en nations utveckling, övergår mitt förstånd) När så tillströmningen inte blir den man har förväntat sig förstår jag att man blir orolig och letar syndabockar. Det är vid sådana här tillfällen som det inte är så speciellt roligt att sitta på ansvarspost i SSFF. En av de mest brännande frågorna har varit "varför ska eleven betala hela administrativa förbunds-kostnaden direkt?" Några instruktörer har tyckt att eleven bara ska betala de 400:- som försäkringen kostar och sedan de resterande 310:- när de är klara med kursen och löser ut sin elevlicens. Låter ju ganska rimligt vid en första tanke. Problemet är att vi har uppskattningsvis omkring 500-600 piloter varje år som bara "hoppar på" en äventyrsvecka, går kursen och aldrig mer syns till. De här piloterna är idag stora sponsorer av oss aktiva piloter. Om de ca. 170.000:- som de piloterna bidrar med skulle försvinna i budgeten till SSFF skulle vi få höja licens-avgiften med sisådär 100:- (om vi vill behålla SSFFs verksamhet på nuvarande nivå). Personligen tycker jag att det är bättre att dessa "äventyrare" sponsrar oss aktiva piloter istället för tvärtom. Jag vet att ni instruktörer är bra försäljare och hoppas att ni ska kunna motivera de 310 kronorna. Jag tror de flesta av eleverna förstår att det finns stora kostnader för att driva ett förbund och att alla måste dra sitt strå till stacken. Ett bra argument och även morot är ju också att de får rabatt vid nästa förnyelse.

HP Fallesen, ordförande SSFF

Skärmtryckarna har ordet

Som du ser har Skärmtrycket ändrat utseende. Det har växt till sig lite och fått bilder. Vi har tagit bort begränsningar på annonsstorleken och antal annonser. Detta för att kunna öka antalet annonser och på så vis frigöra medel till produktionen av tidningen.

För att öka mängden material in till tidingen har vi jobbat igång en sponsorverksamhet. Till detta nummer har vi fått in lite tröjor från **SKYSPORT AB** och **SKY TEKNIK.** Dessa skall delas ut till de som förser Skärmtrycket med artiklar. Sätt igång och skriv! Det är vår förhoppning att vi till varje nummer kommer att ha lite presenter från sponsorer att ge bort till de som skriver åt oss.

För att ytterligare öka artikeltillströmningen har vi fått till ett samarbete med Skywings som lovat att vi får plocka artiklar ifrån dem. Martin Agfors hjälper till med översättningarna. Vi jobbar vidare på att få kontakt med andra tidningar också.

Vi kommer även att ta in bilder i produktionen. Känner ni att ni har lite aktuella eller bara fina bilder så skicka in dem till oss. Om ni vill ha material i retur uppge detta noggrant och skicka med frankerat och adresserat kuvert.

Vi tackar våra annonsörer och detta nummers två sponsorer.

Skysport AB och **Sky Teknik.**

Mvh Christer och Tomas

Säkerhetsmeddelande från Tomas Peterson

Som ni kanske läst så hände en mycket tragisk olycka i Frankrike, där PWC-piloten Yann omkom. Efter att ha pratat ingående med Peter Brinkeby och APCO Chefen Anatoly Cohn (som informerats av AFNOR) om olyckan, tror jag att jag fått en ganska klar bild om vad som hände:

Yann flög en Zen med c:a ett år gamla tunna racingkevlarlinor. Selen var troligen en Air Bulle sele. Nödskärm vet jag inte, men spelar i sammanhanget ingen större roll.Efter nästan varje flyg brukade han avsluta med en störtspiral vilket kan ha påverkat olyckan.

Händelseförloppet är enligt vad jag hört följande:

Yann gör en mycket kraftig Störtspiral, och i urgången när G-kraften är som starkast, brister alla A och ev. även B-linorna vid bärremskarabinen.Skärmen får en kraftig räkliknande form varvid Yann troligtvis bromsar kraftigt.Av bromschocken går resten av linorna av.Yann faller fritt och kastar nödskärmen. Nödskärmen går ut men något går sönderoch han faller fritt till marken och avlider omedelbart. Båda skärmarna singlar sakta ned efter honom i princip oskadda.

Vid närmare besiktning av sele och nödskärm konstaterades att bridlelinan det kraftiga bandet med en ögla i ändan av nödskärmen) var avbränd som om man skurit med värmekniv!! Friktionen av att knopen på öglan från selen och bridleöglan inte var åtdragen och rätt gjord, fick bridlelinan att brännas av!! Klättrare har länge diskuterat faran med friktionsvärmen som uppstår vid Nylon mot Nylon vid snabba starka ryck. Tyvärr har vi inte insett faran förrän nu,- för sent.

Många nödskärmar är kopplade på detta sätt i Sverige utan karabin eller snabb-länk. DHV har förespråkat Nylon-Nylon varianten p.g.a risken att få ett slag av karabinen i huvudet. Troligtvis kommer en stor diskussion om ämnet komma i kommande utländska skärmflygtidningar och från Acpul.

Efter att ingående diskuterat problemet med APCO-Chefen, rekommenderade han starkt att man sätter en kraftig karabin mellan selens rem och bridlelinan som var den tidigare normen.Även Tord Björkqvist som är klätterinstruktör tyckte att det var helt rätt tänkt-då det aldrig kan uppstå den friktionsvärmen mellan metall och Nylon.

Detta är vad jag har hört. Hoppas att jag uppfattat all info från olyckan jag fått på rätt sätt. Är det någon som hört något avvikande, tveka inte att kommentera! Detta är en mycket allvarlig säkerhetsrisk som alla piloter i Sverige måste få veta!

Att flyga med tunna tävlingslinor (eller gamla originallinor) och göra kraftiga störtspiraler är förenat med livsfara. Jag kan kommentera att Peter Brinkeby var ganska skakad av händelsen och en nära väns bortgång.Peter tänker inte fresta sin skärm som han brukade göra tidigare, med detta i minne.

Att nödskärmen fungerar om något går fel, räknar alla med. Det kanske inte är så självklart att den är rätt monterad....

Jag hoppas att jag bidragit med något till säkerhetsdebatten som varit nyttigt,

och hoppas att det sprids så fort som möjligt till alla piloter.

Och du...flyg med fräscha linor!!!

// Tomas - APCO TEAM SWEDEN



edel
FIREBIRD SKY SPORTS
Wings of Change '97



SÖKES

Klubbflygare och återförsäljare åt Edel

Edel är inte Sveriges största skärmflygmärke, men **världens största**, och nu även bäst med sin Edel-sector i världscupen.

Under -97, blir det både bättre att äga, och flyga, en Edelskärm. P.g.a bättre service, snabbare leveranser m.m.

Edel-skärmarna ligger på ett mycket förmånligt prisläge, jämfört med likvärdiga skärmar.

Edel har det mesta: Skolskärmen Qantum, Super Space, Saber, Energy, Sector och Gallaxy.

Saber – med mycket bra prestanda, och bra "handling", och som har fått mycket beröm i tester. Bl.a. i "Fly and Glide" och "Skywings".

Edel Sector, som även är DHV-klassad, har gjort succé i världscupen, genom Cristian Tammager´s seger totalt.

Vi säljer även selar, hjälmar, kängor, varios m.m. **Har även Firebird-agenturen, som har en hel del nyheter**.

Ring för mer information! De som beställer en katalog får en vindvimpel gratis, så långt lagret räcker

SKY TEKNIK

Roland Andersson

tel/fax 0510/402 49
biltel 070/767 21 40

Regler för flygning på Ålleberg

1. För att få flyga på väst och ostsidan krävs minst kompetenserna Backglidning, Höjdflygning och Hangflygning (Häng flyg). Om någon av dessa saknas, måste tillstånd för flygning fås av instruktör eller lokal pilot med pilotlicens.

2. För topplandning krävs pilotlicens. Topplandning får ej ske då annan flygverksamhet än skärm- eller hängflyg pågår.

3. Landning nedanför västhanget skall ske på vinschfältet väster om grusvägen. Landning nedanför osthanget kan variera. Se anvisningar på anslag eller fråga lokal pilot.

4. En höjd av 200m över Ållebergs flygfält krävs för att få passera.

5. Då segel och motorflygverksamhet pågår på Ållebergs flygfält skall all flygning på osthanget ske söder om startrampen. Detta gäller upp till 200m över berget.

6. Nedanför västra sidan av berget skall bilar parkeras på vinschfältet i norra eller södra änden. Parkering är ej tillåten på vägren eller mötesplatser.

7. Nedanför östra sidan av berget får inga bilar köras ut på fälten. Undvik parkering på vägren utan tillsyn.

8. Flyg alltid med kontroll av vad som sker på Ållebergs flygfält.

Ållebergs Hängflygklubb.
Kolla in Ållebergs HFK:s Nya Hemsida: http://home3.swipnet.se/~w-37232/

// Tomas - APCO TEAM SWEDEN

Vindmätare Ålleberg

Vi har en vindmätarstation vid Ålleberg, som du kan ringa till. Den har ett menyval.

\# = fyrkant
1# Telefonsvarare (det kan finnas med delande om klubb möte, ändrad vinsch-
jour,planerade flygresor osv.)
2# Antal mottagna samtal.
3# De 20 senast uppmätta vind styrkorna. (ca:3 min.)
4# De 20 senast uppmätta vindriktningarna (ca:3 min.)
5# Genomsnittsvärden för dom fyra senaste kvartarna.

"OBS" Du trycker in de olika menyvalen när fröken är tyst. Tryck i minst en sekund.
De flygbara vindriktningarna från berget är mellan väst och nordväst, och mellan ost och nordost.
Tel: 0515-34107

Hammars-backar & Kåseberga

Strax efter nyår gick det rykten om att länsstyrelsen hade förbjudit all flygning på Hammars backar och Kåseberga. Efter att ha läst länsstyrelsens beslut och pratat med handläggaren stod det klart att vi hade klarat oss undan förbudet. Länsstyrelsen har av någon konstig anledning förbjudit hängflygning på sydhanget men inte skärmflygning. Att vi klarade oss beror främst på att Länsstyrelsen inte visste att det finns olika typer av flygfarkoster som flyger på hanget. Förbudet aktualiserade en del andra frågor som rör flygningen vid Hammar/Kåseberga.

Bonden som äger marken upp till sydhanget vill inte att vi kör på vägen (det är en enskild väg). Skall du flyga på sydhanget parkera i byn och gå upp till hanget, kör inte upp till militärens anläggning, vi kan behöva motionen.

Samvaron med hängflygarna, framför allt Paul och hans skola, vid Hammars backar. Hängflygarna upplever (med viss rätt) att det är problem när det är många som flyger på hanget. De få dagar det är verkligt mycket folk som flyger där kan det vara idé att starta vid Ale stenar istället. Tillsammans med hängflygarna har vi skrivit ner ett par lokala flygregler för Hammar.

Lokala flygregler Hammarsbackar - Skåne

Syftet med dessa regler är att underlätta samarbetet mellan häng- och skärmflyg och att undvika att olyckor händer på hanget.

Nybörjare skall ha en meterlång röd vimpel fäst i skärmen eller vingen. Andra piloter skall ta extra hänsyn till nybörjarna och se vimpeln som en varningssignal.

Området vid Hammar skall främst ses som start och landningsområde, hängflygarna har när dom landar hög hastighet och behöver därför betydligt större utrymme vid landning. När du har landat flytta genast din utrustning bort från starten/landningen. Balansera inte skärmen öster om vägen när det är vingar i luften.

Vingarna läggs längs vägen med tanke på skärmflygare som kan draggas bakåt.

När det är många piloter på hanget skall man starta, ta höjd på den höga delen och sedan flyga bort mot Ale stenar för att lämna starten/landningen fri.

Om start skall ske i hanget framför/nedanför starten skall någon stå på ovanför och varna eventuellt startande hängflygare.

Kontrollera luftrummet innan du startar.

Vid möte skärm - hängglidare håll ordentligt avstånd, minst 10 m.

Följ alltid väjningsreglerna för hangflygning.

// CPS Henrik

Försäkrings-information

Fr o m NU kan ingen teckna PLUS-FÖRSÄKRING!!! Detta gäller tills vidare, eller tills förhandlingarna är klara.

M a o har förhandlingarna strandat och INGET är klart vad det gäller denna materialförsäkring.

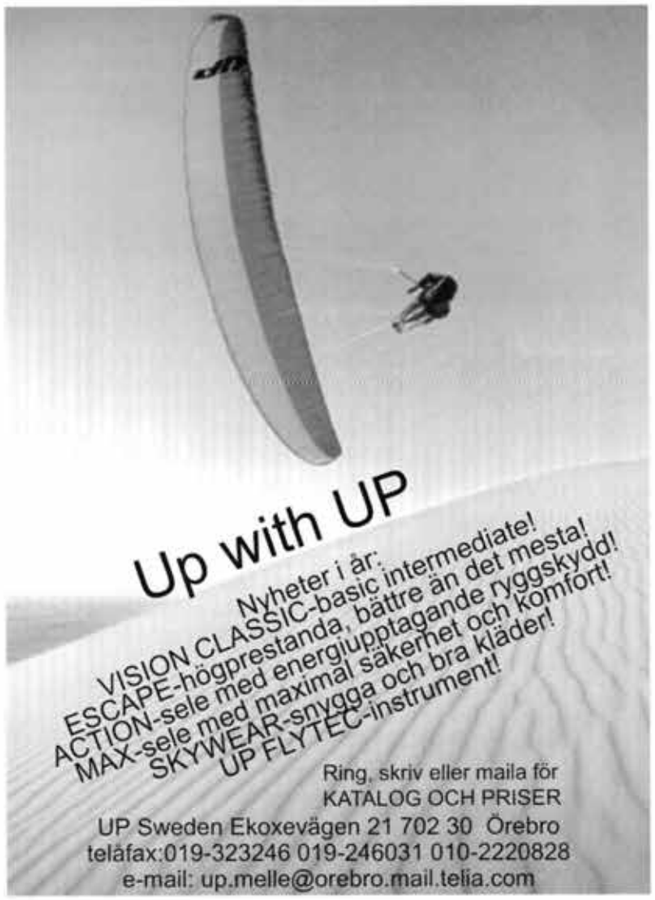
Vi registrerar betalning men den täcker ingen försäkring i nuläget!!! M A O SKÄRMEN ÄR OFÖRSÄKRAD NÄR DEN ANVÄNDS FÖR FLYGNING!!!

Åsikter om detta kan framföras skriftligt till SSFF's styrelse (som förhandlar).

Appropå försäkring, GLÖM INTE ATT BETALA förbundsavgiftshöjningen på 210:- till DIN klubb före 970615!!

Hälsar Monique på SSFF-kansliet

Svenska Flygsportförbundet
Idrottens Hus, 123 87 FARSTA
Tel direkt 08-605 65 17
Fax 08-605 65 14



Hang olycka i Nynäshamn

Hej alla vid "Rangsta Brygga" söndagen den 2 februari -97!

Jag vill "tacka alla" som var med vid händelsen som ju aldrig skulle hända mig, bara andra..... Men nu hände det mig.

Först som sist " jag kommer att bli återställd så gott som ny" det tar bara lite tid.

Vad hände?? Det gick ju så j..a fort. En tröst det går alltid j..a fort.

Söndag 97 02 02 en härligt soligt vinterdag, Ut och flyga... Väl på plats, vinden rakt mot hanget 5-7 m/s, flera piloter var redan uppe i luften och hangade så det stod härligt till.

Till slut hade jag även min maskin flygklar och var beredd att starta. Då underlaget inte är det bästa på den platsen bad och fick jag starthjälp av ett ankare.

Baklängesstart skärmen kommer upp jämt och fint, 180 grader vändning och nu för mycket stirrande i backen för att inte trampa snett. Nu hände det, fick en känsla av att skärmen var på väg att dyka framåt, snabbt på med lite broms utan att förvissa mig först att skärmen verkligen var uppe i flygläge. Gissa vad som händer nu.... Jo skärmen var inte uppe i flygläge den stiger nu istället till väders snett bakåt, innan jag släpper bromsen befinner jag mig, för det observerade jag snabbt, i lä bakom hanget. Ankaret fick släppa mig, för att inte följer med upp. Resultatet #1 av detta är nu given trots mina tappra försök, att både styra undan snett till en inskärning i hanget för att undkomma inte eventuella "ROTORER" utan befintliga "ROTORER" (osynliga j..la, kan ingen sätter färg på dessa?) samt att koppla in speedsystemet (det var faktiskt monterad), åkte jag expresshiss 8-10 meter rakt ner. Resultatet #2 av detta är också given, båda hälarna skadade och en fraktur vid knät.

Men jag hade en stor portion tur, inga andra d.v.s. vitala delar allvarligt skadade. Jag kommer att kunna gå så småningom. Jag ta gärna emot konstruktiva kommentarer för min och andras glädje.

Franz Santner
lic.# 394

Komentarer från Nicolas Hervy

Trots att jag inte vet din erfarenhetsnivå eller antal timmar på hang, vågar jag mig ändå på en analys.

Uppenbarligen var vinden för hård för att förlåta din startmiss (den onödiga bromsningen). Speeden var onödig att tänka på om du redan låg i, eller på god väg, in i rotorn. Väl bakom "point of no return" bör du/man ha två saker i huvudet, bara.

1. Håll skärmen så gott det går över huvudet och mot vinden. Pararera kast och inslag.
2. Fallteknik. Titta vart du är på väg att sätta ner även om det är en stressig situation. Räkna med att landningen blir tuff.

I grund och botten hade olyckan kanske undvikits genom att du innan du hangade på detta hang övat på andra mjukare hang. Ett annat kanske ännu bättre sätt att försäkra sig mot dylika skador är att balansera mycket i olika vindförhållanden gärna även när det blåser snäppet under balanseringsbart för att på så sätt öva inför hangstart. (Ofta blåser det snäppet under balanseringsbart när man skall starta på hang.)

För att kunna lära sig någonting av balanseringen måste du som pilot ha koll på grejorna. Har du inte det är vinden för hård för din nivå = sluta balansera fortsätt när vinden mojnat något.

Har du koll på grejorna - provocera skärmen på olika sätt. Red ut det utan att glida med vinden (för mycket). Lär. Prova även hur C-remmarna effektivt tar ner skärmen (på de flesta modeller dock inte lika effektivt på Freex Frantic tex). Att dra ner C-remmarna är som ett nödstopp men måste göras innan situationen gått för långt.

Angående snedtrampning:
Snedtrampningar är nog en skada som vi får leva med. Oftast beror den på att uppmärksamheten är inskränkt till bara skärmen. Mycket balansering råder bot på även detta.

Hälsningar Nicolas Hervy
Lic #396

KURSPLAN samt PRISLISTA
Hittar du på vår hemsida.



POSTORDER FÖRSÄLJNING
Komplett prislista flygutrustning hittar du på vår hemsida.

UTBILDNING MED BOENDE, SÄLEN OCH ÖLAND

Steg 1, 2 eller 3, i stort sett när som helst, ring och boka en tid som passar Dig! Elevlicens/ Nybörjarkurs ink. vinsch och bergsbehörighet som vanligt. Vi erbjuder också boende från 100 kr person och dygn.
Elevlicens - med vinsch från 3.000 kr

RESOR OCH ARRANGEMANG

ISRAEL - Sol, bad, flygning! Termik och kusthang, flygning utöver det vanliga garanteras! För Dig som vill ha det bästa!
ÖSTERRIKE - I Sillian hittar Du flygning som passar både nybörjare och mera avancerade flygare. Goda sträckflygmöjligheter, samt ett mycket trevligt och prisvärt rese arangemang.
DANMARK - Lökken, milslånga kusthang, lätt flygning! Trevligt familjealternativ.

FÖR MERA INFO, TITTA IN PÅ VÅRA HEMSIDOR
www.moguls.se
E-mail, flyg@moguls.se

Moguls Inc. Box 47, 780 67 Sälen • Tel/fax 0280-206 16
mobil Peter, 070-626 06 16 eller Tony, 070-626 06 14

Information från Utbildnings och Säkerhetskomiten

Sammanställning av olyckor och tillbud under tiden 27/6-96 till 8/4-97

OLYCKA 96 06 27
Sörångens flygfält, Tvetaberg
Kvinna 58 år
Elev under utbildning till elevlicens.
APCO Prima 24

Piloten hörsammar ej instruktörens anvisningar över radion och landar i medvind.

Kotfraktur på sjätte kotan.

OLYCKA 96 07 27
Åre, tusenmeter berg
Man 49 år
Student B 31 flyg
Cirrus SFK
APCO Sentra 28

Piloten startar framlänges och sätter sig tillrätta i selen, skärmen dyker för att hämta fart varvid piloten slår i en sten på marken.

Ryggfraktur

Piloten borde haft bättre fart i startögonblicket och ej satt sig så tidigt i selen.

OLYCKA 96 10 20
Husa gård, Brottby
Piloten okänd annan rapportör
Licensgrad okänd
Firebird Apach

I samband med vinschning, på ca 10m höjd bromsar piloten så kraftigt att skärmen stallar. Piloten kraschar i sittande ställning.

Kotkompression.

OLYCKA 96 10 27
Netanya , Israel
Man 26 år
Pilot 3 BTI Stor erfarenhet
Åre SFK
APCO Futura 28

Piloten flyger hang då vinden avtar. För att inte tappa hanget flyger piloten så nära berget som möjligt när han plötsligt får ett frontinslag. Piloten tittar upp i skärmen och bromsar ut inslaget, ca 2 sekunder senare "landar" han i medvind in i hanget.

Bruten lilltå och en spricka i fotleden.

Det är viktigt vid inslag att hålla koll på flygriktningen, särskilt vid flygning nära marken. En instruktör borde kanske välja andra flygskor än sandaler!?

OLYCKA 96 08 21
Bollebygd
Kvinna 51 år
Elev på prova på dag.
Firebird fox 24

Piloten stod ikrokad och klar för backglidningsstart när instruktören på plats observerade en kraftig vindökning en bit bort. Han tog därför tag i pilotens skärm som dock slets ur händerna på honom av den kraftiga vinden. Piloten draggades ett 50-tal meter.

Bruten arm och arm ur led.

OLYCKA 96 11 06
Alfacar, Spanien
Man 51 år
Student B 35 flyg
Cirrus SFK
AGT 131 XL

Piloten missbedömer inflygningen och flyger in i en jordvall vid sidan av landningsfältet. Han tar emot sig med benen och slår knäna i bröstet.

Fraktur på kota 2 och 12.

OLYCKA 96 10 26
La Palomarete, Spanien
Man 75 år
Licensgrad okänd ca 20 höjdflyg
Club Parapente Syd
APCO Prima 24

Piloten missbedömer inflygningen och landar i motlut ca 100 m innan landningen.

Benbrott

OLYCKA 96 12 08
Totthummeln Åre
Man 23 år
Pilot 3 BT
Åre SFK
APCO Zen 28

Efter en stunds hangflygning bestämmer sig piloten för att flyga ned och landa. Skärmen dyker lätt och stallar på höger sida och går in i flatspin ända ner i backen.

Piloten oskadd.

En trolig orsak kan vara nedisning pga underkylt regn.

OLYCKA 96 08 17
Lofsdalens skidanläggning
Man 30 år
Pilot 1 B ca 40 timmar
Hudiksvalls Skärmflygklubb
Skärmtyp okänd

Piloten missbedömer inflygningen till landningsplatsen som lutar svagt utför och missar därför landningen helt och hållet. Piloten väljer då att vända om och landar rakt in i slalombacken.

Frakturer på ryggkotor och bäckenben.

Det är viktigt att kontrollera landningsplatsen före start samt planera sin inflygning väl.

OLYCKA 97 01 06
Väckelsång, Växjö
Kvinna 31
Pilot 3 ca 150 timmar
Club Parapente Syd
Harly

Under uppvinschning hamnar skärmen i parachuting på ca 30 m höjd och piloten går i backen.
Ett senare test visade att skärmen var porös. Därefter kasserades skärmen.

OLYCKA 97 02 02
Rangsta, sorunda
Man 60 år
Pilot 1 B ca 10 timmar
Cirrus SFK
UP-Stellar 33

Piloten vill starta på hanget med hjälp av en intruktör som finns på plats. När skärmen är på väg upp bromsar piloten vilket får till följd att ekipaget dras uppåt bakåt, piloten slutar då att bromsa och skärmen är på väg upp i flygläge igen. Då bromsar piloten en andra gång så att piloten och hans starthjälp dras bakom hanget varvid starthjälpen tvingas släppa taget. Piloten befinner sig nu i lärotorn där han går i backen.

Båda hälarna krossade och fraktur på vänster knä.

Instruktören som fungerade som starthjälp fick efter den här olyckan en varning samt i uppgift att utreda instruktörernas ansvar på startplatser. Orsaken till varningen är att en pilot med steg I får endast flyga på enkelt hang och endast i vindstyrkor upp till 5 m/s. Det aktuella hanget kan inte klassas som enkelt och vid starttillfället blåste det 6,5 m/s. Givetvis kan man också ifrågasätta pilotens agerande vid start.

OLYCKA 97 01 26
Almunecar, Spanien
Man 71 år
Pilot 2 B ca 39 timmar
Pegasus
UP Vision L

Piloten startar efter att ha balanserat sin skärm utan att upptäcka något ovanligt. Efter en stunds flygning använder piloten för första gången vänster broms för att svänga, bromslinan fastnar då i det lilla hjulet den löper igenom. Skärmen kollapsar på vänster sida och går i flatspin ned i backen.

Skador på fötter, flera brott på revben och bäcken samt inre blödningar.

Piloten verkar ha förbisett att vänster bromslina var uppfransad och därför fastnade den i hjulet som håller bromsen.

OLYCKA 97 02 14
Govenador Valadares, Brasilien
Kvinna 31 år
Pilot 3 B ca 165 timmar
Club parapente syd
Airwave Alto XMX 26

Piloten startar men hinner inte få upp tillräckligt med fart samtidigt som hon snubblar ut över kanten.

Hjärnskakning.

OLYCKA 97 03 05
Röda Rappet, Åre
Man 19 år
Student B
Cirrus SFK
Advance Sigma 25

Piloten startar ut över pisten utan att förvissa sig om att inga skidåkare kommer. Han flyger in i en flicka som kommer åkande, väjer och slår foten i en pistmarkering.

Stukning av fot. Flickan ådrog sig hjärnskakning.

Förbundet har beslutat att dra in pilotens licens eftersom denne startat från berg utan att först ha tagit kontakt med en behörig pilot som övervakat starten, vilket krävs enligt föreskrifter och definitioner. Då kanske olyckan kunnat undvikas.

OLYCKA 97 02 19
Valadarez, Brasilien
Man 31
Pilot 3 BT ca 330 timmar
Åre SFK
APCO Zen

Piloten landar efter en lång glidning under tävling nära kanten på en liten kulle. I samma ögonblick som han landar släpper en termikblåsa som drar honom över kanten på kullen vilket resulterar i ett fall på mellan 5 och 10 m.

Muskelbristningar och muskelblödningar i ryggen.

Otur i kombination med en relativt illa vald landningsplats, vilket kanske kan förklaras med att det var världscuptävling Det krävs mycket erfarenhet för att behärska utelandningar vid tävlingar.

OLYCKA 97 04 07
Åresjöns is
Kvinna 50
Elev under utbildning till elevlicens
APCO Prima 27

Under start vid bogsering avbryts bogseringen då piloten är på ca 0,5 m höjd. Skärmen har kommit upp lite snett och piloten är ur balans i landningsögonblicket och kliver därför snett.

Spricka i ben.

OLYCKA 97 04 08
Åresjöns is
Man 45 år
Pilot 2 B
Hudiksvalls SFK
Mac Prestige

Piloten gör wingovers utan rytm på låg höjd under inflygning mot landningsplatsen. På ca 50 m höjd stallar ena sidan på skärmen som går 1,5 varv i spinn. Piloten släpper upp bromsen och skärmen slutar spinna och dyker för att hämta fart, piloten faller mot skärmen med slacka linor. Just som linorna sträcks och utpendlingen börjar slår piloten i isen.

Hjärnskakning.

Förbundet har beslutat att dra in pilotens licens då han visat stora brister i attityd och omdöme genom att "leka" på låg höjd under inflygning.

Indragna licenser

På det senaste styrelsemötet den 18 april beslutade styrelsen att dra in licensen för två piloter som visat brist på omdöme och dålig attityd. Indragningarna är en följd av policyförändringen som gick ut till klubbar och instruktörer förra året. Dessa licenser kommer att vara indragna till dess att piloterna gjort om sina respektive senaste utbildningar. De får själva välja hos vilken instruktör eller skola de vill gå utbildningen men de måste först meddela förbundet var de tänker gå kursen så att förbundet kan ta kontakt med berörda instruktörer och förklara varför dessa piloter går om kursen.

Varför... och i så fall hur?
Svänger en flygskärm

Av: Per Jutemar

Det första någon frågar när dom ser en flygskräm är, hur svänger man? Vi brukar svara, att det är bara att dra i bromslinan på den sidan som vi vill svänga åt, svårare än så är det inte!

Men i verkligheten är det många faktorer som påverkar skärmen i en sväng, genom en bra svängteknik kan man utnyttja skärmens yta på ett mer effektivt sätt.

Bra svängteknik gör dig till en bättre pilot!

Teoretisk avdelning

Om vi ser en skärm ovanifrån och drar en linje tvärs över mitten av skärmen. På den linjen, ganska nära framkanten ligger tyngdpunkten, det är runt den punkten som skärmen vrider sig.

Om vi ser skärmen framifrån, eller bakifrån, kommer den att vrida sig (rolla) runt piloten. D.v.s. skärmen rör sig i sidled och piloten står praktiskt taget still. Varför? Jo, skärmen har stor yta, men liten massa (liten tröghet). Piloten har liten yta men stor massa (stor tröghet).

Dessutom har vi "pitch" axeln (skärmens rörelser frammåt och bakåt), som påverkar anfallsvinkeln och hastigheten på skärmen.

Det är runt dessa axlar som skärmen rör sig.

När vi gick nybörjarkurs fick vi lära oss att om anfallsvinkeln ökar, ökar också lyftkraften. Vi fick också lära oss att ökad anfallsvinkel får vi genom att dra broms.

Om vi tänker oss att vi i full dart drar lite broms på höger sida, ökar vi alltså anfallsvinkeln på höger sida, vilket ger mer lyft på höger sida, resultatet blir alltså att skärmen rollar något åt vänster!!! Skärmar med stort sidoförhållande, har långt avstånd ut till vingspetsen och får en större rolltendens (hävstångsprincipen).

Vid små bromsning, i full fart, fortsätter p.g.a detta fenomen vissa skärmar i stort sett rakt fram!!!

På kursen fick vi även lära oss att mer broms leder till ett ökat motstånd, som i sin tur leder till lägre hastighet. Vi fick också lära oss att lyftkraften är beroende av hastigheten (lyftkraften ökar med kvadraten på hastigheten).

Om vi nu tänker oss att vi drar höger broms, mer än till bästa glidtal, då kommer motståndet på höger sida öka, vilket leder till att hastigheten på höger sida minskar, höger sida av skärmen kommer alltså vrida sig bakåt. Den obromsade vänstersidan har nu högre hastighet än högra sidan. Skillnaden i hastighet gör att höger sida nu också sjunker.

Resultatet blir alltså att höger vinge vrider sig bakåt (hastighets skillnad) och samtidigt nedåt (skillnad i lyftkraft).

Problemet är att vid en sådan sväng så får ytter-vingen en tendens att "flyga ifrån" innervingen. Resultatet blir att skärmen "skär" ned framför piloten med stor höjdförlust som följd. Ju större bromsutslag, desto mer "skär" skärmen. Hastighetsökningen som detta leder till ger ofta en pitch/roll pendling som ytterligare försämrar skärmens prestanda i svängen.

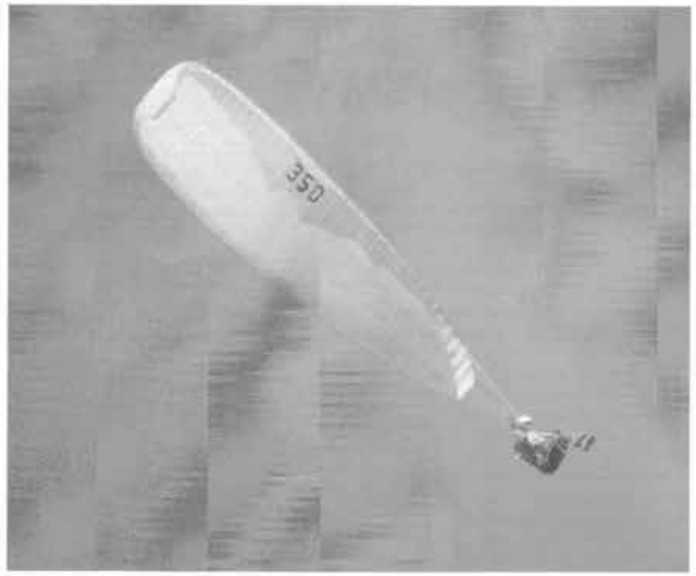
anm. det krävs ett ganska stort bromsutslag för att hastighetskillnaden ska bli så stor att en vridning (rollning) åt rätt sida ska starta.

Detta är teorin bakom den vanliga ensidiga uppbromsningen som leder till en sväng - men en ganska ineffektiv sväng!

Observera att många skärmar kräver ganska ansenliga bromsutslag innan dom överhuvudtaget börjar vrida på sig!

Den effektiva svängen!

Vi tänker oss att vi flyger rakt fram på bästa glidtal, om vi nu lutar oss mot höger i selen, desto större sidoförhållande skärmen har, desto mer måste vi få över vikten mot höger. Från den här ställningen startar vi nu en höger sväng. Vi startar med att dra ned höger bromslina ca: 50%. Vi sätter nu med höger broms runt bästa sjunk, och vänstra runt bästa glidtal. Poängen är att vi genom att inte släppa upp ytterbromsen helt motverkar tendensen att skärmen skär fram i svängen. Det faktum att vi redan före svängen la över vikten mot höger, förhindrar tendensen att skärmen rollar åt fel håll.



Högprestanda skärmar med stort sidoförhållande har relativt stort lyftkraft ute på vingspetsarna och ger dräför mer lyft även i den innre vingspetsen vilket leder till "plattare" svängar. För att svänga dessa skärmar krävs mer arbete med viktförskutning för att förhindra att innervingen lyfter för mycket.

Om du inte redan provat ovanstående svängteknik, gör det nästa gång du är ute och flyger. När du för första gången får till det kommer du märka hur snabbt skärmen svänger, och hur lite sjunk du fick i svängen!

Träna in svängarna tills dom sitter i ryggmärgen. Kom ihåg att lugna rörelser skapar en lugn skärm, det ger en behagligare flygning och skärmen flyger bättre!!

FLY HIGH!

Delar av artikeln är efter tillstånd av författaren Lars Sletten översatt från Norska förbundstidningen FriFlukt nr 1 -94.

Det är viktigt att man lägger över vikten innan man börjar bromsa, det är mycket svårare att kompensera för den felaktiga rollningen om den redan har startat, man blir liksom dragen åt fel håll i selen!

När vi nu efter viktförflyttningen har startat höger svängen är vi på "rätt plats" och skärmen börjar svänga omedelbart. Vänstervingen har nu högsta flygfarten, det är på den sidan som styrutslagen är mest effektiva, följdaktligen är det vänsterbromsen som ska användas mest aktivt i själva svängen. Högerbromsen håller vi i stort sett konstant på 50-60% broms. Detta för att bibehålla hastighetskillnaden mellan inner- och yttervingen.

Om vi nu tänker oss att vi från bästa glidtal på yttervingen släpper upp bromsen på yttervingen något, hastighetskilladen ökar då och svängradien minskar. Om skärmen "skjuter" fram har du släppt upp för mycket, eller för fort. Kom ihåg, lugna rörelser!!

Om vi istället drar mer broms än bästa blidtal på yttervingen, minskar hastighetsskillnaden och svängradien ökar och svängen blir "plattare".

Kom ihåg att målet är att aldrig flyga med 0/ broms i sväng! Märker du att svängradien blir för stor när du har ca 10% broms på yttervingen måste du istället luta dig mer med kroppen inåt i svängen. Möjligen kan du också dra lite mer broms på innervingen, men observera att många skärmar har en tendens att gå i spinn om man drar mer i innerbromsen i detta läget!!

Det är alltså på detta sättet vi hela tiden reglerar yttervingens hastighet, vill vi svänga brantare, så lutar vi oss mer inåt och släpper lungt upp något på yttersidan. Vill vi sänga "plattare" lutar vi oss mindre inåt och drar lungt ned något i yttre bromsen.

APCO TEAM SWEDEN

APCO Take off kit
Sentra el. Sabra II * TOPsele * Kevlarplatta
PP16 nödskärm * Hjälm * T-shirt * Vindstrut
-En komplett utrustning till ***15-20% rabatt***

FUTURA
Årets succeskärm i Sverige och Europa.
Högprestanda med fantastisk handling och glidtal! Performance,DHV 2-3

Silhuette
Ny sele, liknar ***Contour,*** men enklare.
En bekväm och säker sele till kanonpris.

Bräuniger Bräuniger
Peter Brinkeby lovordar den nya ***IQ-GPS***
"Mirakelmaskin med oändliga funktioner packeterat i ett litet lättanvänt paket för den ambitiose flygaren. "
" Bräuniger har enklare varianter också med samma 'lättavlästa' ljud och känsliga tryckmätare. "
- Basis IQ Classic IQ Comp. IQ Comp-GPS -

Petersons Sport AB
Bergsängsvägen 68, 521 30 FALKÖPING
Tel: 0515-71 11 21 Mobil: 010-299 32 62
e-mail: tomas.peterson@mailbox.swipnet.se
http://home1.swipnet.se/~w-10810/apco

SKYSPORT ÅRE

- **Butik** - stort lager av nya och beg. skärmar, selar, variometers samt alla tillbehör.
- **Postorder** - Du får snabb leverans och personlig service Beställ vår katalog!
- **Utbildning** - till alla licensnivåer året runt

SKY SPORT SKÄRMFLYG • ÅRE

Årevägen 3 830 13 Åre
Tel & fax 0647-51186
Mobil 010-2559089
http://www.skysport.se
paragliding@skysport.se

Steve Ham,
aktuell som tävlingsledare för SM 97

(En intervju gjord till oktobernumret 1995 av Skywings)

Bor i Spanien, men ställer ändå upp i Brittiska mästerskapen och ser dessutom till att under året sätta nytt brittiskt rekord med 175 km. Han hade dessutom det inofficiella europeiska distansrekordet tills John Silvester tog det ifrån honom förra året. Tidigare en framgångsrik hängflygpilot men sköter numera Airwave i Spanien och har i år organiserat World Cup-omgången i Piedrahita. 1994 var han med i det brittiska laget till EM i Preddvor och vid flera tillfällen har han varit nära att komma med i det brittiska laget till VM.

Ålder: 32
Civilstånd: Ensamstående
Född i: Bristol
Var bor du?
Piedrahita i Spanien.
Yrke: Administrerar Airwave i Spanien, skärmflyginstruktör och tävlingsorganisatör.
Tidigare yrken: Lärare i engelska, försäkringsförsäljare och hängflygfanatiker.
Hur och när började du flyga?
Några dagar vid en skola i Kent 1982, sedan på riktigt och fanatiskt när jag började med Paul Farley i sydöstra Wales 1987.
Vilka piloter har haft störst inflytande på dig?
Mark Haycraft var min guru i Avon Club, han drog med mig längs alla rutter för distansflyg som finns i hela West Country. Det var han som uppmuntrade mig att börja tävla.
Vilket är ditt favoritflygställe i Storbrittanien?
Ubely, eftersom det är så vackert, fungerar bra och ligger precis rätt till för att flyga ned till Cornwall när de där ljuvliga nordostvindarna blåser. Är bara vädret det rätta är nog Storbrittanien det trevligaste land jag vet för distansflygning.
Vilket är ditt favoritflygställe i Europa?
Piedrahita på grund av de enorma möjligheterna till distansflygning plus att det är lätt att ta sig till start, fina landningar och suverän termik. Men blåser det nordost är Ubely finare.
Vilket är ditt favoritflygställe i världen?
Jag gillar Flatlands, de stora öppna områdena, och Bright i Australien. En av orsakerna till att jag bosatt mig i Piedrahita är att flygförhållandena och terrängen här liknar de i Flatlands/Bright. Jag gillar också Governador Valadares i Brasilien. Generellt tycker jag att flygning i Alperna är överreklamerad - för mycket dåligt väder, otrevliga landningar och hangflygning.
Var och när hade du ditt mest minnesvärda flyg?
De flyg som gjorde ont kommer man ihåg. När jag flög 100 km out-and-return för första gången, i Forbes Hangliding Flatlands 1990, hade jag nycklarna i byxfickan. Efter sex timmar hade de grävt en grop i min höft. Sedan har vi gången då jag kraschade med huvudet före in i en vägg under 1992 års spanska mästerskap i hängflyg eller när jag landade med nödskärm mitt under en byig frontpassage samma år. Sådana saker är aldrig långt borta i tankarna när jag startar.
Vem beundrar du mest inom sporten?
Jag beundrar dem som når fina resultat i stora tävlingar, speciellt de som gjort det både i häng- och skärmflyg. Av dem jag känner personligen sätter jag nog Bruce Goldsmith på piedestal eftersom han har varit med så länge, provat allt och ändå forfarande är en entusiast och en genomtrevlig kille.
Vad tycker du sämst om hos dig själv?
Brist på tålamod.
Vad tycker du sämst om hos andra?
Otrevlighet.
När du inte flyger, vad kopplar du av med då?
Läser och provar nya leksaker. Tyvärr gör min brist på tålamod att jag snart har sönder dem eller glömmer bort dem.
Vad är det bästa musikstycke du vet?
Det här kommer nog inte att förbättra mitt anseende, men det är faktiskt Wondeful Day från Seven Brides for Seven Brothers.
Favoritfilm?
Europe Europe, en film om en ung polsk jude som går från från hängiven jude till kommunist och sedan till Hitler Jugend under andra världskriget. Jag antar att det tilltalar kameleonten inom mig.
Favoritbok?
The Flashman Papers av George MacDonald Fraser. En gnällig fegis blir hela nationens hjälte av en slump. Ett annat av mina favorit ämnen.
Vad är du mest rädd för?
Att ge upp.
Vad är din uppfattning om lyckan?
Ha kul leksaker och bra sällskap samt tid och pengar nog för att kunna ha glädje av dem.
Om du hade ett motto, vad skulle det vara?
Livet är ingen repetition.
Hur skulle du vilja bli ihågkommen?
1961 gjorde en chimpans med namnet HAM (förkortning för Holloman Aerospace Medical Centre) den första amerkanska rymdfärden. Hans belöning blev en banan och att sedan bli dissekerad av forskarna. Kort efteråt gjorde astronauten Alan Shepard en likadan rymdfärd. Hans belöning blev en parad på femte avenyn, medalj från presidenten och all ära och berömmelse i världen. Det är jäkligt tufft att bli ihågkommen alls med ett namn som Ham.

Översatt av Martin Agfors

DreamIt! - FlyIt!

Försäljning av skärmar och utrustning av högsta kvalitet till bästa priser.

ADVANCE

Världsledande skärmar av toppkvalitet. För den som förutom bästa prestanda och högsta säkerhet även uppskattar en vacker och in i minsta detalj genomtänkt och genomarbetad skärm.

EPSILON² - Nybörjarintermedia med otroliga prestanda.
SIGMA³ - Högprestandaintermedia med hett temprament.
OMEGA⁴ - Den nya WC-skärmen. Vågar Du låta bli?



WASMER memory: Variometer med 40 minnen, tidtagning och tidlogg samt starthöjdsminnen. **Pris: 2200 kr**
WASMER memory PLUS: Som ovan fast med barograf och utrustning för uppkoppling mot PC. **Pris 3900 kr.**

Firebird FLAME, **Flight Design** A6 och B4 samt **Swing** Ventus och Mistral är andra nya välflygande skärmar vi säljer och som snabbt har blivit populära i alpländerna. **Sele, nödskärm** och andra **tillbehör** i stor sortering finns också.

Ring när Du skall köpa skärm! Det lönar sig.

FlyIt!
Björn Henriksson
Klampareg 17
413 17 GÖTEBORG
Tel: 031 148881
Fax: 0707 114330
Fredrik Bergner
08 285709
010 6525512

Faxa, sänd eller ring in namn och adress idag så får Du en komplett prislista och info om skärmarna.

Namn: _____
Adress: _____
Tfn: _____

Intervju med Peter Brinkeby

I februari i år startade Världscupen i skärmflygning. Under fem dagar mellan den 15:e och 20:e februari så flög världseliten i skärmflygning fem heat i Governador Valadares i Brasilien. Det var fint väder men organisation och poängberäkning var lite rörig. Till slut stod det dock klart att en svensk vunnit hela tävlingen, Peter Brinkeby. "Löjligt att det går så bra för svensk skärmflygning" berättar Peter "med tanke på antalet piloter vi har som flyger i det här landet"..

Redan förra året lät svensk skärmflygning tala om sig genom att Tibor Berki vann en världscupstävling i Gstaad. Då var Peter Brinkeby med och så i februari i år var det hans tur att få stå överst på prispallen. Säsongen är ännu inte avslutad, vi får väl se hur den totala poängställningen ser ut i slutet av året. För att få reda på lite mer om svensk skärmflygning har vi gjort en liten intervju med segraren från Valadares i Brasilien.

-Tänkte börja med och fråga när du började flyga?

-Jag började flyga hösten 1990 hos Christer Ericsson, Äventyrscenter i Göteborg

- Hur och varför börjar man med den här sporten ? Har du någon koppling till bergsklättring eller kanske till någon annan flygsport.?

-Jag var en stor klätterfantast och tyckte att skärmflyg kunde vara ett schysst kompliment till klättringen. Klättra-upp-och-flyga-ner var min stora dröm. Strax efter avslutad nybörjarkurs började jag jobba som klätterinstruktör på Äventyrscenter. Efter två år var jag även skärmflygsinstruktör och hade börjat banta ner min klättring till skärmflygets fördel. Idag önskar jag att jag kunde klättra mer...

Vi fortsätter med att be Peter berätta lite om skärmflygning Brasilien.

- Flygningen i Brasilien är inte så annorlunda från den vi har i Sverige. Skillnaden i stort är att det är lite starkare och pålitligare termikblåsor, vädret är mycket (!) varmare och solen mycket "billigare".

- Kan vem som helst åka dit och skärmflyga ?

-Visst kan vem som helst åka dit, men det kan man till alla ställen i världen och personligen tycker jag att det finns bättre och billigare flygställen att åka till.

Vi ber naturligtvis Peter att berätta lite om tävlingen också.

-Tävlingen var lång och givande (5 dagar) med alla heaten godkända. I Valadares startar man från ett berg och flyger ut över plattlandet, ungefär som i Åre, med skillnaden att det faktiskt fungerar i Brasilien. (I Åre är det svårt att flyga bort från berget, Skutan. Intervjuarens amn.) Själv trodde jag att det skulle bli min svåraste tävling, eftersom jag tycker bäst om snabbare och radikalare förhållanden såsom i Alperna.

- Hur var det med arrangörernas kompetens ?

- Tråkigt nog var organisationen i det sämsta laget, poängsystemet fungerade inte och knappast någon visste hur en tävling bör organiseras. Hur som helst var det skönt att vara där och att få starta en ny tävlingssässong.

Brinkeby har även tidigare gjort bra reslutat ifrån sig och slutade bla totalt som fjärde man i förra årets upplaga av Världscupen. Vad är hans hemlighet ?

- Tyvärr känner jag inte till några direkta hemligheter. Riktlinjer som jag försöker hålla är; hängivenhet, uppmärksamhet, kärlek, attityd och framförallt, glädje.

Svensk skärmflygning står dock inte och faller med Peter Brinkeby, vilka andra piloter i Sverige tror han kan vara med och tampas i toppen framöver ?

Sverige har massor av lovande och redan väldigt bra piloter. Tittar man på det totala antalet skärmflygsutövare i Sverige jämfört med andra länder (Sverige 1.500-Frankrike 30.000) så är det helt löjligt vad duktiga vi är... (stor klapp på axeln) och det är synd att mina Svenska tävlingskamrater kommer lite i skymundan pga mina framgångar. Jag är t.ex. bara den andra att vinna en PWC (Paragliding World Cup), Tibor Berki vann förra året i Gstaad, vilket nu gör att Sverige har vunnit två stycken deltävlingar och t.ex.har England bara vunnit en. Tibor, Tord Björkvist, Michael Sörensen, Anders Andersson, Pernilla Hammar och Birgitta Varga är bara några få av detta årets toppiloter. Jag tror definitivt att Sverige kan få en medaljplats på VM.

VM avgörs i Spanien under juli månad.

- Vad gör du just nu ?

- Jobbar som testpilot för Airwave i syd Frankrike och försöker samtidigt få en djupare insikt och förståelse för livet. Eller så lär jag mig att spela boule och dricka vin med gubbarna i min by.

- Flyg lågt och sakta !

- Du låter precis som min mamma !!! Hon säger alltid det !

-Vi höres

-Absolut.

Tomas Gustafsson



SM 97 Information

De som anordnar SM 97 har reserverat ett 40-tal bäddar på ett hotell i Pedraheita. Billigt och gemytligt boende utlovas bar finns... Kontakta:
HP Fallesen 08-653 76 50
Mats Lindberg 08-689 97 10, 070-815 98 29
Jan Järnesjö 070-564 71 78
Det ryktas även att IdrottensResebyrå kan ha reserverat några stolar till en billig penning till Spanien. Kontakta dem snarat som intresse finns:
IRB 08-605 65 80

Inbjudan till Apco distansflygvecka i Vindeln.

Skärmflygarna i Västerbotten ibjuder dig härmed till en APCO- distansflygvecka i Vindeln den 7/7-11/7, I vindeln. Vi räknar med minst tre flygdagar under veckan. Inga reservdagar då Sverigecup går av stapeln 12/7.
Plats: Lunds Flygplats Vindeln.
Tid: 7-11 juli 1997
Reservdatum: Saknas
Licenskrav: Steg 2-3, bogseroperatörsbehörighet ett måste alla deltar i bogserverksamheten.
Typ: Bilbogsering
Max antal piloter: 20 st
Pris : 500: - för boende och bogseravgifter.
Anmälningsavgift: 100:- till handa snarast på postgiro: 677 555-5



Tävlingsuppgift: Totalt antal flugna km under veckan.
Vecka 29 är det öppen distansflygvecka. 40 :-/ bogsering. Max 200 :-/ dag.
boende 20- 30 :-/ natt.

Inbjudan till Apco/Sverigecup i Vindeln

Skärmflygarna i Västerbotten inbjuder dig härmed till deltävling i Sverigecup. Deltagande enligt Förbundets regler.
Plats: Lunds Flygplats Vindeln.
Tid: 12-13 juli 1997
Reservdatum: 19-20 juli 1997
Licenskrav: Steg 2-3
Typ: Bilbogsering
Max antal piloter:15 st (Kan ev. utökas)
Anmälningsavgift: 200 :- Sätts in på postgiro 677 555-5 innan 23 juni.
Efteranmälan: 300 :-

Inskrivning: Lunds Flygplats 12 juli kl 08.00-09.00.
Ingår: Film, karta.
Egen utrustning: Kamera med databakstycke.
Priser: 1:a pris Apco Contour sele.
Kontaktperson: P-O Moström 0930-130 26 (hem), 0930-140 57 (arb), 010-675 43 33

Apco distansflygvecka i Ålleberg

Från måndagen den 21/7 till torsdagen den 24/7 arrangeras. Apco-distansflygvecka, på Ålleberg. Passa på att träna i tävlingsområdet och förbättra dina poäng i distansligan.

Inbjudan till Apco/ Sverigecup i Ålleberg

Plats: Falköping- Ålleberg eller vinschfält.
Tid: 25/7-27/7 1997
Licenskrav: Minst steg 2
Inskrivning: 25 juli kl 8:00-9:00, Restaurangen Ålleberg, Falköping.
Första Breifing: 9:15
Startavgift: 350 :-, inbetalas senast den 8 juni på postgiro: 631 24 93-7, Tomas Peterson.
Glöm inte att uppge Namn, adress, telefon, mobiltelefon, licensnummer och grad, personnummer och klubb på inbetlaningskortet.
Egenutrustning: Kamera med databakstycke, release.
Typ: Vinschning eller bergsstart från Ålleberg.
Boende: Ållebergs Camping eller segelflygets baracker, 0515-371 57
Vi vädjar till alla deltagare att träna vinschstarter för att minska väntetider och ge en mer rättvis tävling.
Kontaktpersoner:
Tomas Peterson, 0515-711 121
e-post: tomas.peterson@mailbox.swipnet.se
Johan Blomqvist, 031-18 54 46
e-post: jbt@pd.sigma.se
Mer info och eventuella ändringar kommer på Apco Team Sweden's hemsida:
http.//home1.swipnet.se/~w-10810/apco

PARA TECHNOLOGY
MAC
Glidskärmar & tillbehör

- tillverkas i Frankrike, Tyskland, Österrike och Tjeckien.
- utprovade i tuff alpmiljö.
- testad och godkänd enl. SHV (Schweiz).
- kvalitet, prestanda och bra service!
- inga fördyrande mellanhänder, minst 30% billigare skärmar.
- provflyg våra skärmar innan du köper din egen utrustning.
- erbjuder en på marknaden helt unik serviceförsäkring.
- inga dyra jippon och reklamkampanjer ger högsta kvalitet till lägsta pris.

UL-trike/flygplan, motorer, para- motorer, instrument & tillbehör.

Presenteras i Skandinavien av:
JAREX HB
tfut

Sky Adventures Speedcompetition/Träff på VEN

Sky Adventure bjuder härmed alla piloter, till Sky Adventures SpeedCompetition för tredje året i rad. Den 2/8-3/8 äger träffen/tävlingen rum. på Ven. Genom Vens goda möjligheter till bra hangflygning i ett flertalvindriktningar hoppas man på fin flygning. Tävlingen går ut på att behärska precision och hastighet.
Anmälningsavgift : 0 :- !!!
Vid tävlingen läggs ett överenskommet belopp i en hatt och delas efter tävlingen ut till vinnaren.
Plats : Ven
Tidpunkt : 2-3/8
Licenskrav: Alla välkomna vissa hang inte tillåtna för elevlicensare och steg 1.
Max antal tävlande: 20 st.
Max antal friflygande: obegränsat.
Kostnadsförslag:Alt 1; Båt t o r Landskrona Ven. Dubbelrum 2 nätter, cykel 2 dagar. frukost 2 dagar middag 2 dagar. 1020 kr / person
Alt 2; Båt t o r Karlskrona Ven , tält, cykel 2 dagar, frukost 2 dagar, middag två dagar. 510 :-/person.
Glöm bilen den är överflödig på Ven.
Sky Adventures har en bil för utrustningstransporter.
För mer info Ring turistbyrån 0418-169 80, 0418-724 20 eller faxa till den på 0418-195 60
Sky Adventures saknar ekonomiskt intresse i arrangemanget. Pengarna betalas kontant till värdparet på pensionat
Ollonborren 0418-724 75.
Övriga frågor ring Sky Adventures på tel 0456-70 600.
Kom och tävla eller bara för att flyga och umgås, gott om altertnativaktiviteter.

Flygning i Husqvarna och Jönköpingstrakten

Frisksportarna i Jönköping hälsar att det går fint att hanga vid Elmiamässanhanget vid Vättern, men det är kontrolleratluftrum så ring tornet på Jönköpingsflygplats.

Vid flygning på Brunstrorpsberget, i Husqvarna, gäller 1000GND, men
för din egen säkerhet bör du ringa tornet även här. Detta p.g.a. Jkpgs
polishelikopter ofta flyger lågt över E4:an och även landar
för fikapaus på Brunstorps värdshus (mycket fika blir det).

Telefon till tornet Jönköpingsflygplats tel 036/311220.

Källa: e-postlistan

Motioner som antogs på SSFF's årsmöte.

D.nr. 96204
Vid tävling skall någon ur förbundsstyrelsen inneha jour som säkerhetsansvarig, Detta ifall någon myndighet vill komma i kontakt med förbundet. Arrangörsklubben ombesörjer själva för kontakten.
D.nr. 96218
Anmälan om instruktörsutbildning skall ske till USK.
D.nr. 96221
Pilot med elevlicens får lov att hanga på lätta hang under överinseende av minst steg 2 pilot. (OBS få hang i Sverige är att betrakta som lätta. Definitionen i Föreskrifter och Definitioner bör ses över.) Reds. anm.
Teoriutbildning utökas med genomgång av typiska olyckor, orsak, förlopp och hur de hade kunnat undvikas.
D. nr. 96223
Instruktörerna skall ha närvaroplikt på instruktörseminariet varje år.
D.nr. 96225
SSFF skall söka samarbete med hängflygarna och utarbeta en gemensam tidning.

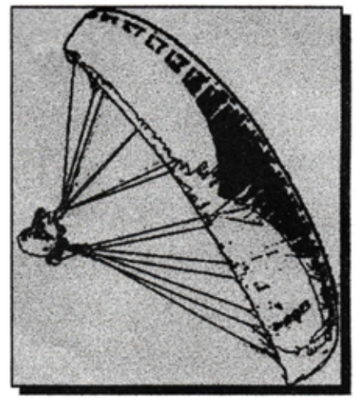
Nytt Världsrekord ?

Pierre Bouilloux lär ha flugit en triangel på 181,1 km med en Up Escape. Det tog 7 tim. och 30 min. mellan Grd. Montets - le Madoux - Parmelan - Col de Balme, vindriktining syd sydväst, molnbas 3500 m.

Bit ihop och kämpa vidare. Snart är vi ifatt ?

PETER WICANDERS SKÄRMFLYGSKOLA FLYSPORTS

Sommarkurser i:
- **Skärmflyg**
- **Hängflyg**
- **Ultralätt**



Vi har kurserna på ORSA flygfält och på Gesundaberget i Mora.
I elevlicensen ingår **boende** och **fem** bergsflyg.
Försäljning: APCO, NOVA, UP, AIRWAVE, releaser m.m

Planera en flygsemestervecka i **Turkiet** i höst.
Från 5000:- inkl. steg 1 kurs och boende.

Hör gärna av Dig till oss på tel/fax: 0250/44627 eller 070/6381070.
Och titta på vår hemsida:

http://www.flysports.se

Licens frågor

Per Jutemar förtydligar Förskrifter och Definitioner.

Fråga: Får en elevlicensare flyga tillsammans med en instruktör utomlands?
Svar: Ja det är helt OK från SSFFs sida, en instruktör kan hålla sin utbildning vart han vill i världen förutsatt att han har tillstånd från de lokala myndigheterna.
Fråga: Går det lika bra att som elevlicensare åka utomlands och FLYGA (ej uppgradera licens) med en lokal (t.ex. spansk eller schweizisk instruktörs handledning?
Svar: Det står inte omnämnt i FoD, men praxis är att det är OK
Fråga: En steg 1 får flyga utomlands under överinseende av en steg 2. Duger det lika bra med en lokal pilot, motsvarande steg 2 och vad är isåfall "motsvarande"?? Är en instruktör tillräckligt?
Svar: Det står inte heller omnämnt i FoD, men praxis är att det är OK om man flyger tillsammans med en lokal pilot som har motsvarande, eller högre, licens nivå/kunskap som en Svensk Pilot 2. Ett lätt sätt att jämföra licenserna mellan olika länder är IPPI korten, som också SSFF säljer. De finns i nivå ParaPro 2 till ParaPro 5, en Pilot 2 motsvaras av Para Pro 4.
Fråga: I t.ex. Sydafrika har man ett licenssystem som i mångt och mycket liknar det svenska. Är det ok att åka dit som steg 1 och flyga tillsammans med en lokal instruktör?
Svar: Ja.
/Per Jutemar

HP kommenterar

Tack för påpekandena. Vi behöver se över F&D här och uppdatera. Kopplingen finns dock att läsa i Klubb&Instr. manualen. Den i sin tur är en katastrof vad beträffar uppdatering men det är på gång. A,B,C är direkt överförbart till Afnor Stand., Perform., Compet. Således får en steg 2 pilot flyga Comp.skärm. Det viktiga är att skärmen är KLACIFIERAD. Alltså förbjudet för steg 2 att flyga oklassade och prototyper.

Hälsn. HP Fallesen

Om ni har funderingar och frågor om något kring Föreskrifter och Defenitioner, skicka era frågor till oss på redaktionen så försöker vi svara så gott vi kan.

PARAGLIDING
TOUR '97
WORLD CUP

1	Brinkeby, Peter	SWE
2	Tamegger, Christian	A
3	Pacher, Jimmy	I
4	Holzmuller, Walter	A
5	Nef, Oliver	CH
6	Huglin, Stephan	-
7	Pendry, John	GB
8	Hediger, Andy	CH
9	Goldsmith, Bruce	GB
10	Bollinger, Hans	CH
22	Berki, Tibor	SWE
79	Andersson, Anders	SWE
83	Björquist, Tord	SWE
99	Sörensen, Michael	SWE
149	Illerfelt, Andreas	SWE
198	Varga, Birgitta	SWE

Nova Xenon 30 vit-blå "competion" 110 timmar pris 7000:- tel. 0456-70600 Pierre

Motor Solo 210 120cc i gott skick pris 15000:- tel. 0705-756233 Danne.

Nova Xyon 26 lila-vit 60 timmar i toppskick pris 23000:- tel. 0708-740499 Nicklas

MAC Prestige 29 80-105 kg. Ny endast provflugen 1 tim.MAC Perfect sele med Mac se-35 reserv & ryggplatta. Enkel vario endast ljud. Pris 16500:- för alltihop. Kurt.
Tel. 0653-77097, 010-6824640, 0650-541406

Apco Astra 29 85-110 kg.Alla A & 1 B i test, säljes billigt. För mer info. ring Henrik 0510-44070.

Edel Rainbow XL, gul med alla regnbågens färger. Mycket fin skärm, 85-110 kg. Säljes billigt.
Edel Saber , endast testfl. 80-105 kg.
Firebird G-sport,bra intermedia skärm, endast testflugen 80-105 kg. Rolle 0510-40249.

Trekking Miura medium 75-95 kg.
Trekking tandem skärm , Espace XL.
För mer info. ring Fredrik 010-6525512

APCO Sentra 28 -96 70-90 kg. 35 tim. pris 18000:- APCO Top secura sele med rs och kevlar ryggplatta 5000:-. Vario Flytec 4010 som ny 3000:- alltihop för 24000:- Ring Johan 0970-12848,10590

APCO Prima 22 -96 55-65 kg. helt ny. Pris 7500:- Johan 0970-12848,10590

APCO Starlite 24 med sele något beg. Pris 9000:- Ring Kristne 0481-16357

UP Stellar , 30 tim. mkt. fint skick, Minitex nödskärm & sele. Pris 8000:-
kan diskuteras Ring Helena 08-6506018

UP Stellar 29 50-70 kg. Nyskick flugen 3 tim. Komplett med sele UP Lady & nödskärm UP Profile. Pris 10000:- Tel 019-314485

Falhawk neo 9,5. 55-65 kg. Mörkblå.
En bra nybörjarskärm. Lubin sele med ryggplatta & integrerad nödskärm ,(pro design sc 90 help) FlyTee vario 3005, Stor säck . Allting i fint skick. Pris 13500:- T: 0155-289797

SOLO flygmotor använd 2 ggr. inkl..
sele 4-bladig propeller Pris 9500:-
Tel. 070-5908672

Custom Sail Acid -92 29,5 kvm. 75-95 kg. competion klassad. 30 tim. mkt. fint skick. Sky Angel sele med ryggplatta inkl. minitex nödskärm. Pris 7000:- Intergralhjälm strl. 64 helt ny. Nypr. 1900:- säljes för 1200:-
Ring H-P 08-6442935

Free-X Spark M intermedia topprestanda . Mkt. fint skick. Ring Ola 08-6565517, 0705-182333.

APCO Zen 32 35 tim. nyskick wc prestanda. Ring Putte 08-4649991, 0708-133952

APCO Sabra 30, 85-110 kg. hook in, -94, 15h, lila/vit. Nybörjarskärm till bra pris.
Patric 0920-23 25 85, 010-679 39 11

APCO Top sele, utan skavanker, snabbspännen. 2000:-. Räddningsskärm, utan skavanker. 2000:-
Paketpris: 3500:-
Herman 031-44 57 78,0704-53 21 26

UP Vision L, 90-130 kg, -95, Intermedia (Acpul 12 A, DHV 2) 12000:- Peter 0303-77 05 56

Airwave Reggae 24, 60-80 kg, 40 min!!!
Bra nybörjarskärm. Sele SAS II, ryggplatta nöskärm Apco PP 16, vinschrelease, snabbpackpåse. Bra pris vid snabb affär. Pernilla
031-68 12 07 (hem) 031-747 19 94 (arb)

APCO Sabra 27 -95, lite flugen, lila, fint skick. Inkl. säck och speedsystem. 11.000:-
APCO Spectra 27 -95, gul/vit, inkl. säck och speedsystem. 12000:-
APCO Starlite 26 -93, röd, inkl. säck och speedsystem.
APCO Prima 27, lila/röd, nya A- och B-linor, inkl. säck och speedsystem. 7000:-
APCO Prima 30, lila/gul, nya A- och B-linor, inkl. säck och speedsystem. 8000:-
Sele och nödskärm kan ordnas från 4000:- komplett. Lars Hedström
0647-511 86, 010-255 90 89

APCO Sentra 31 -96, med eller utan sele och nödskärm. Johan 08-98 80 88 (dag)
08-20 87 35 (kväll)

Paratech P41 28m², Acpul Standard, DHV 2, 4 timmar, ett fynd. 13000:-
Paratech P41 31m², Acptul Standard, DHV 2, 16000:-
Paratech P60 S 27 m², Acpul Performance, DHV 2, 8 timmar, uttagen mars -97. 19000:-. Tobias Lundkvist 042-33 14 74

APCO Spectra -25, 25 h,som ny. 13000:-
APCO Supra 25, 65 h, välv. genomgången. 5000:-. Sele, Woody Valley Fire, ryggskydd, quicklocks, extra stor ballasttank, Woody Valleys stora nödskärm. 6000:- (nypris 9100:-) 3.000:- utan nödskärm. Micke och Malin 063-10 55 63, 0647-505 47, 070-512 95 65

Säljes! (kan tyvär inte flyga själv de närmaste åren.) Sele: Advance-ADVE med integr. nödskärm Minitex Sigma. Vario: Flytec mod. 3005 si. (ny) Vindmätare: Skywatch (ny) Säljes helst i paket till hyggligt pris. Lämna gärna ett bud. Franz. 08-642 17 06, 070-590 23 59.

UP Vision M, 6h. UP sele med räddnings-skärm, allt i mycket fint skick. Carl-Johan
0141-22 83 73, 0141-23 54 84, 0705-54 23 57

ITV Merak 31, 50 h, pilot över 80 kg. Performance-klassad. Billig, ring och pruta. APCO Top sele med nödskärm finns också. Ola Orädd 054-21 88 88, 070-642 59 94

Airwave, ALTO 27 kvm, Rek. take off vikt: 75 kg, gul, gö handling, snabb med ändå "säker", bra skick, trim + speed ingår. Prisidé: 17.000:-. Birgitta V. 0418-733 11, 070-557 93 22

Efterlysning
Åre Skärmflyg Klubb efterlyser den person som betalt in 550:- utan att skriva namn på postgirotalonge, det är dessutom gammal klubbavgift. Ernst, Åre Sfk.

Godkända skärminstruktörer

Namn & adress	Skola & klubb	Tel bostad	arb/mobil	fax
Peter Brinkeby Äventyrscenter Odinsgatan 20 411 03 GÖTEBORG	Äventyrscenter Västra SFK	+33 609087250	031-159434	031-159468
Christer Ericsson Äventyrscenter Odinsgatan 20 411 03 GÖTEBORG	Äventyrscenter Västra SFK	0705-461699	031-159434	031-159468
Peder Dyrsén Äventyrscenter Odinsgatan 20 411 03 GÖTEBORG	Äventyrscenter Västra SFK	0705-416 371	031-159434	031-159468
Jesper Eklöf Äventyrscenter Odinsgatan 20 411 03 GÖTEBORG	Äventyrscenter Västra SFK	0708-792726	031-159434	031-159468
Pierre Rosén Sandviksvägen 6 294 74 SÖLVESBORG	Sky Adventure Parapente Syd e-post; sky-adv@algonet.se	0456-70600	070-6409343	0456-70600
Tomas Peterson Bergängsvägen 68 521 30 FALKÖPING	Peterson Sport AB Västra SFK	0515-711121	010-2993262	
Simon Fulford Gamla Skolvägen 34 133 35 SALTSJÖBADEN	Stockholms Skärmflygskola Cirrus SFK	08-7179878		
Peter Pettersson Mickelsbergsvägen 121 125 54 ÄLVSJÖ	Stockholms Skärmflygskola Capital Soul Gliders	08-4649991	0708-133952	
Lars Ekenstam Bergsgatan 9 112 23 STOCKHOLM	Adventure SFS Cirrus SFK	08-6522388	010-2183389	08-201790
Andreas Illerfelt Arvodesgatan 10 129 33 Hägersten	Cloud Base HVTO	08-7444977	070-8444977	08-196507
Tomas Lund Korsfaravägen 150 181 40 LIDINGÖ	Funway HVTO	08-214141	010-2285000	
Per Jutemar Gyllenborgsgatan 11 112 43 STOCKHOLM	Adventure SFS Cirrus SFK	08-6189657	070-7507710	
Anders Magnerfelt Lillskogsvägen 9 139 00 VÄRMDÖ	Luntis IF SFK Pegasus	08-57162137	010-2104846	
Torkel Bergqvist Villa Nordhem 186 97 BROTTBY	Adventure SFS Cirrus SFK	08-51241457	010-6985407	
Peter Ahlbin Box 47 (Stenheden 47) 780 67 SÄLEN	Moguls Inc Sälens SFK	0280-20616	070-6260616	0280-20616
Peter Wicander Lisselhed 2517 794 92 ORSA	Flysports Dala H&SKFK	0250-44627	010-2559075	070-6381070
Tommy Åsell Pl 1098 Ede 830 50 OFFERDAL	Ede Äventyr & Upplevelser Åre SHFK http://home1.swipnet.se/~w-13158/ede.htm	0640-30626	010-2243196	
Tibor Berki Box 6 830 13 ÅRE	Flysports Åre SHFK	010-6965960		
Pernilla Hammar Årevägen 60 830 13 ÅRE	Åre Skärm Flyg Skola Åre SHFK	0647-50391	070-5720880	
Peter Nietlisbach Årevägen 60 830 13 ÅRE	Åre Skärm Flyg Skola Åre SHFK	0647-50391	010-2245151	0647-50551
Andreas Hedström Årevägen 3 830 13 ÅRE	Skysport Åre SHFK e-post; paragliding@skysport.se	0647-51186	010-2559089	0647-51186
Annika Olsson Årevägen 3 830 13 ÅRE	Skysport Åre SHFK e-post; paragliding@skysport.se	0647-51186		
Lars Hedström Årevägen 3 830 13 ÅRE	Skysport Åre SHFK e-post; paragliding@skysport.se	0647-51186	010-2559089	0647-51186
Lars Linde 954 West Front str Red Bank, New Jersey 07701 USA	EPC HVTO	0091-9087477845		

Klubbadresser

Stockholms Skärmflygklubb
nedlagd

Sälens Skärmflygklubb
c/o Peter Ahlbin
Box 47 (Stenheden 714), 780 67 SÄLEN
0280-206 16 (även fax), 070-626 06 16

Skärmflygarna Västerbotten
c/o Moström
Kyrkogatan 51 A, 914 33 NORDMALING
0930-130 26, www.outdor.se/skarmflyg/

VIP Skärmflygarna
Hör av er annars avförs ni!

Västra Skärmflygarklubben
Box 4022, 431 04 MÖLNDAL
031-44 62 18

Åre Häng- & Skärmflygklubb
Box 32, 830 13 ÅRE
0647-502 79, 0647-201 82 (fax)

Örebro Häng- & Skärmflygklubb (Örhänget)
c/o Harald Pettersson
Västermovägen 24D, 732 49 ARBOGA
0589-183 46

HOTING SFK
c/o Bert Tjärlund
Kyrkviken 3298, 830 80 HOTING
0671-105 92

Hudiksvalls Skärmflygare
c/o Kjell Bylund
Jakobbergsvägen 20, 7 tr. 824 30 HUDIKSVALL
0650-133 57, 010-251 25 41

Järvsö SFK
c/o Per Elis Eriksson
Sörby Pl 6558, 820 40 JÄRVSÖ
0651-460 56

Linköping Häng- & Skärmflygklubb
c/o Johan Hellström
Majeldsgatan 1A, 582 63 LINKÖPING
013-12 18 06, e-mail: johan.hellstrom@saab.se

Razor SFK
c/o Mårten Brink
Ahlströmergatan 32, 112 47 STOCKHOLM
08-654 39 42

Roslagens Skärmflygklubb
c/o Bernt Nystrand
Vegagatan 38, 761 32 NORRTÄLJE
0176-168 28

Rotormännen Skärmflygklubb
c/o Peter Hernfalk
Sikvägen 61, 135 41 TYRESÖ
08-721 43 79

Skärmflygarklubben Pegasus
c/o Anders Dillman
Hökmossevägen 7, 126 38 HÄGERSTEN
08-18 13 89

Smålands Skärmflygklubb
c/o Fredrik Pettersson
Backegårdsgatan 8, 331 33 VÄRNAMO

Artic Hangglidning & Paragliding Club
c/o Johan Sjöström
Terassgatan 5, 981 35 KIRUNA

B-Stallet
c/o Anders Jauring
Ekhagsvägen 11, 104 05 STOCKHOLM
08-655 46 03

Cirrus Skärmflygarklubb
c/o Mats Lindberg
Fjällstigen 17A, 141 41 HUDDINGE
08-94 52 72

Club Parapente Syd
c/o Henric Fröjd
Arkivgatan 18A, 223 59 LUND
046-211 85 02

Dala Häng- & Skärmflygklubb
c/o Peter Wicander
Lisselhed 2517, 794 92 ORSA
0250-446 27 (även fax)

Flygklubben Dundret
c/o Jouini Nirhola
Åkaregatan 10, 983 33 MALMBERGET
0970-237 21

Frisksportarnas Skärmflygklubb
c/o Harald Hulthén
Kvarnängsgatan 18, 331 34 VÄRNAMO
0370-467 51

Frösö Häng- & Skärmflygklubb
c/o Brett Simpson
Björneborgsvägen 9, 830 13 ÅRE
0647-321 15

Glidflygarna Luleå H&SKFK
Jonas Svedberg
Lingonstigen 73, 973 33 LULEÅ
0920-195 85

NYHETER '97

FUSION - *Airwaves nya superintermedia. Enl Peter Brinkeby: 50 km/h Bättre i handling och prestanda än Alto.OBS extremt stabil under fullspeed! Förväntas standardklassning.*

HARMONY - *En drömskärm för nybörjaren Ytterligt stabil,lågt sjunk och framför allt, handling i världsklass!*

XMX - *Marknadens just nu bästa och framgångsrikaste Competition skärm .*

Airwave

AXON - *Standardklassad "högprestanda" skärm Vinnare av Stubaitals Glidtals test -97 Vad mer kan man önska sig?*

NOVA

FLAME - *En ny DHV II klassad succe från Firebird. Ett tryggt högpresterande fullblod utvecklat av Robbie Witthal*

Firebird

FUTURA - *Performance skärm i toppklass Det är en ren fröjd att flyga den.*

APCO

WOODYVALLEY SELAR
Vi har hela sortimentet

ÄVENTYRS CENTER

VARFÖR KÖPA SKÄRM HOS ÄVENTYRSCENTER?

1 Kostnadsfria årliga besiktningar på alla skärmar som är sålda hos oss.
Detta gäller från och med -97,så länge du själv är ägare till skärmen! Vi testar: Porositets, Betsometervärde, elastitetsmodul, Kontrollmäter / provdrar linor. Dessutom gör vi en visuell översyn av sömmar duk och karbiner.

Resultatet får du på ett lättavläst protokoll.
EN TRYGGHET FÖR DIG!

2 Servicen
Vi har orginal reservlinor, dukar, prylar. Vi reparerar, ompackar, till specialpriser för de som köpt utrustningen hos oss.
TILL NYTTA FÖR DIG!

3 Urvalet
Äventyrscenter saluför fem olika skärmtillverkares hela sortiment förutom de olika specialprylar som vi plockar hem från när och fjärran. Detta borgar för att vi verkligen kan erbjuda "rätt skärm till rätt pilot" och i övrigt prylar som du trivs med.

Vi har butik och postorderförsäljning. Vi jobbar heltid med skärmflygning.
TILL GLÄDJE FÖR DIG!

- **Säkerhetskurser**
- **Allehanda fortsättningskurser**
- **Mängder av spännande tillbehör för skärmpiloten**

ÄC RESOR -97

- Höjdarflyg till Norge
- Minicharter till Anholt, en ny spännande hangresa.
- Hangresor till Jylland
- Nya resmål i Spanien
- Termikresor till Italien och Österike
- Turklet för hela familjen
- Sydafrika vintertermik

Kontakta oss för ytterligare reseinformation.



NOVA • AIRWAVE • APCO • FIREBIRD
FUN2FLY • SKYSYSTEMS • CRISPI

ÄVENTYRS CENTER

Butiken öppet mån–tisdag, 12.00–19.00.
Odinsgatan 20, 411 03 Göteborg.
Tel 031-15 94 34. Fax 031-15 94 68.
E-mail: aventyrscenter@aventyrscenter.se
Internet: www.aventyrscenter.se
ÅTERFÖRSÄLJARE: Sky Adventure, Sky Sport, Flysport, Tibbes flyg & flax, Moguls Inc, Seateck flygcenter, Mad moose.