



SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAG FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
NUMMER 4 - 1992

Ny utbildningsplan

Arbetet med vår nya utbildning är i stort sett klart. Fastlagt är att det från och med 930101 kommer att finnas 4 utbildningssteg eller licensgrader (elevlicens, steg 1, steg 2 och steg 3) inom skärmflygsporten i Sverige. Bakgrunden till detta är att vi anser och har förstått från övriga länder (aktiva inom skärmflyg), att utbildningsnivån måste höjas. Även våra instruktörer har haft mycket åsikter om den nya utbildningsplanen, och det är bra.

Den första licensgraden, elevlicens ("student licence"), innebär i princip att man för egen hand får utföra backglidningar i Sverige. För ökande licensgrad minskar begränsningarna och befogenheterna ökar. För varje högre licensgrad måste man tillbaka till en instruktör för en ny "duvning". På så sätt kan instruktören rätta till eventuella felaktigheter och piloten kan få svar på frågor som dykt upp. I och med att man har vissa möjligheter som innehavare av elevlicens och i viss mån steg 1 licens, att flyga under överinseende av en minst steg 2 licensinnehavare, kommer också ett ökat ansvar att läggas på klubbarna. För att få de nyutbildade piloterna att fortsätta flyga, måste klubben arrangera lämpliga aktiviteter där erfarna piloter deltar. Jag är övertygad om att detta kommer att ses mycket positivt av den nye piloten.

Den nya utbildningsplanen gäller i detalj för alla som påbörjar en elevlicensutbildning från och med 930101. För de som har

påbörjat en steg 1 utbildning före årsskiftet eller innehar en licens 1992, gäller den nya utbildningsplanen i detalj från 940101. Det betyder bland annat att en innehavare av en steg 1 licens idag har hela nästa år på sig att ta en steg 2 licens, för att få flyga utomlands på egen hand efter 940101.

De övergångsregler som gäller är följande:

Konvertering av licensgrad

De som har påbörjat sin utbildning senast 921231, eller har en steg 1, steg 2 eller en steg 3 licens godkänd senast 921231, får motsvarande licensgrader (steg 1, steg 2 resp. steg 3) i det nya systemet. De begränsningar/befogenheter enligt den nya utbildningsplanen gäller endast de som påbörjar sin elevlicensutbildning från och med 930101. För övriga gäller under 1993 de regler som finns idag. Från och med 940101 gäller de begränsningar/befogenheter enligt den nya utbildningsplanen alla piloter med svensk skärmflyglicens.

Höjning av licensgrad

De som har påbörjat sin utbildning senast 921231, eller har en steg 1 eller en steg 2 licens godkänd senast 921231, får genomgå utbildning enligt 1992 års utbildningsplan för höjning av licensgrad. Detta är möjligt att genomföra till och med 931231,

dvs alla examinationskraven enligt dagens system skall vara uppfyllda senast detta datum.

Elevlicensen är fastslagen i sin helhet. Av övriga licensgrader återstår att lösa bland annat hur klassningen av skärmar skall kopplas till licensgrader. Anledningen är att det pågår diskussioner på europainivå om ett gemensamt klassningssystem. Till årsskiftet skall den nya utbildningsplanen vara helt fastlagd. Så här långt kan vi dock säga att man får flyga en klass A eller en klass B skärm med en elevlicens eller en steg 1 licens och en klass C skärm med steg 2 licens under 1993. Hur den svenska nya klassningen bedöms, beskrivs på annat ställe i "Skärmtrycket". Den nya klassningen gäller från årsskiftet.

Den stora förändringen drabbar främst våra instruktörer och de nya piloter som utbildas under nästa år. Vi som har licens idag bör planera att under 1993 höja sin licensgrad till den nivå som motsvarar dagens befogenheter/begränsningar. Detta kan som sagt göras på 2 sätt under 1993, antingen enligt dagens system eller enligt den nya utbildningsplanen. Tag kontakt med en instruktör och diskutera vad som är lämpligast (jfr antagningskraven bland annat).

Den nya utbildningsplanen beskrivs i detalj på annat ställe i "Skärmtrycket".

USK/J. Ekdahl, A Magnerfelt

Ny föreslagen utbildningsplan (v. 1.04)

Elevlicens

Kurs:	minimum 5 dagar varav minst 3 flygdagar.
Utbildningsmål:	enligt dagens steg 1 licens (något modifierat).
Teorikrav:	enligt dagens steg 1 licens (något modifierat).
Praktik:	hantering av utrustning, balanseringsövningar, minst 15 backglidningar, minst 10 höjdflyg (vinsch och/eller berg) med en av SSFF godkänd skolskärm.
Examinakrav:	enligt dagens steg 1 licens (förutom antalet höjdflyg).
Befogenheter:	backglidningar på egen hand, vinschade höjdflyg under överinseende av (minst) steg 2 licensinnehavare (förutsättning: bogserutbildad under elevlicenskurs eller efter genomgången bogserkurs), höjdflyg från berg under överinseende av (minst) steg 2 licensinnehavare (förutsättning: minst 5 höjdflyg från berg under elevlicenskurs).
Begränsningar:	ej höjdflyg på egen hand, ej hangflyga på egen hand, ej flyga vid höga vindhastigheter (rek. max 5 m/s i medelvind), ej flyga vid termiska eller turbulenta förhållanden, endast flygning i Sverige, ej flyga klass C skärmar.

Steg 1 licens

Inträdeskrav:	giltig elevlicens, efter elevlicenskurs ha utfört minst 20 höjdflyg (berg och/eller vinsch).
Kurs:	minimum 2 dagar.
Utbildningsmål:	"höjdflygkurs".
Teorikrav:	rep av tidigare samt enligt utökade befogenheter.
Praktik:	minst 10 höjdflyg från berg från om möjligt 2 eller flera olika startplatser.
Examinakrav:	enligt dagens steg 2 licens (något modifierat).
Befogenheter:	höjdflyg på egen hand, under överinseende av (minst) steg 2 licensinnehavare får flygning utomlands, enkelt hangflyg samt termikflygning under lugna förhållanden utföras.

Begränsningar:	ej flyga vid höga vindhastigheter (rek. max 5 m/s i medelvind), ej hangflyg eller termikflygning på egen hand, ej flyga utomlands på egen hand, ej flyga i kraftig termik, avancerat hang, under turbulenta förhållanden, ej flyga klass C skärmar.
----------------	---

Steg 2 licens

Inträdeskrav:	giltig steg 1 licens, efter steg 1 licenskurs ha flugit minst 60 höjdflyg (max 50% vinschade), minimum 1 timmes flygtid på maximalt 3 av höjdflygen, totalt minst 8 timmars flygtid, minimum 2 dagar.
Kurs:	"termik- och hangflygkurs".
Utbildningsmål:	rep av tidigare samt enligt utökade befogenheter.
Teorikrav:	rep av tidigare samt enligt utökade befogenheter.
Praktik:	minst 5 höjdflyg under termiska förhållanden (berg och/eller vinsch).
Examinakrav:	godkänt teoretiskt prov.
Befogenheter:	höjdflygning utomlands på egen hand, termik och hangflygning på egen hand, delta i nationella mästerskap, agera som biträdande instruktör vid utbildning, flyga klass C skärmar, flyga XC, möjlighet att genomgå tandemutbildning och flyga tandem med minst steg 1 licens innehavare.
Begränsningar:	ej flygning under svåra turbulenta förhållanden eller vid mycket stark termik, ej tävla i internationella tävlingar.

Licens steg 3

Inträdeskrav:	giltig steg 2 licens, total flygtid på minst 50 timmar (max 50% från rent hang).
Examinakrav:	godkänt teoretiskt prov.
Befogenheter:	tävla internationellt, flyga på avancerat hang, flyga i stark termik och svåra turbulenta förhållanden, söka instruktörsutbildning, möjlighet att genomgå tandemutbildning.
Begränsningar:	inga.

Säkerhet i samband med skärmflyg, vad är det ?

Just nu diskuteras det häftigt i skärmflygsverige om A- eller C- skärmar. Jag tycker diskussionen ligger på fel plan. Vad spelar det för roll vad man flyger för skärm om man inte själv känner sina begränsningar? Hur många av våra piloter idag har den kompetens det behövs för att flyga sin skärm i svåra förhållanden? Här pratar jag inte om den formella kompetens som vi i SSFF kräver, utan den faktiska kunskap piloten behöver för att agera rätt i en kritisk situation.

Låt oss börja med den teoretiska delen. Det går att hitta mängder med artiklar och facklitteratur som beskriver allt du behöver veta. Problemet är att samtliga är på främmande språk. Hur många har tillgång till dem och av de som har det, hur många har verkligen satt sig in i vad det handlar om? Jag tror att övervägande delen av teorikunskaperna idag baserar sig på "snack" i backen eller på puben.

Utan att på något sätt förringa den kunskapsinlämningen vill jag poängtera vikten av riktigt djupgående teoretisk inlämning. Idag finns ingen sådan organiserad inlämningsmöjlighet. Här har klubbarna en viktig funktion att fylla. Varför inte ordna teorikurser under vinterhalvåret? Det är först med denna fördjupade teorikunskap som förståelsen för den praktiska delen blir komplett. Dvs det är med den teoretiska delen som grunden läggs till - med vad, när och hur, du ska flyga.

Så över till den praktiska delen. Hur många piloter idag "känner" sin skärm fullt ut? Dvs vet av egen erfarenhet hur skärmen beter sig vid exempelvis asymmetriskt inslag på mer än 50% av skärmen eller ensidig stall med efterföljande flat spin. Jag förs påstå att vi har en handfull piloter i Sverige idag som har denna kunskap. Med detta menar jag inte, att samtliga som flyger för sitt nöjes skull, skall besitta dessa kunskaper. Men jag blir skrämdd över det stora antal avancerade skärmar som flygs, där denna kunskap behövs men saknas hos piloten.

Vi har i Sverige fått en väldigt farlig attityd till val av skärmar. Allt för många stirrar sig blinda på glidtal, min sjunk och A:n i Acpul tester, i stället för att ta reda på hur skärmen verkligen uppför sig. Vad har du för glädje av att flyga några meter och sekunder längre om du hela tiden skall sitta på helpänn och parera inslag? Lägg därtill att du förlorar 30 m eller mer i höjd på ett rejält inslag, samt "tävlingsskärmens" uppförande i "situationer", så inser nog alla nöjespiloter det vansinniga i att flyga en "tävlingsskärm".

Vad är då en "tävlingsskärm"? Allt för många tror att C i testprotokollet är lika med "tävlingsskärm" och A är lika med en säker skärm. Låt mig ta två exempel.

1) Acpuls test på asymmetriskt inslag.

- En skärm flyger efter inslaget med stabil kurs men sjunker med 6-8 m/s och är knappt manöverbar. Acpulstest = A.
- En skärm flyger efter inslaget fullt manöverbar och med ett sjunk på 1,5-2 m/s men avviker från kursen mer än 90°. Acpulstest = C.

Vilken är den säkraste skärmen?

2) ITV Saphir Must I2A Advance Sigma II 8A 3B 2C

Den översta skärmen skall du inte ens bokstavera till innan du har gedigen flygerfarenhet. Den sista skärmen är dokumenterat stabil och mycket säkrare att flyga. Som jämförelse kan även nämnas att man nere på kontinenten rekommenderar minst 100 flygtimmar innan man köper en högprestandaskärm.

En högprestandaskärm eller "tävlingsskärm" är en skärm som konstruerats för att erhålla så maximal prestanda som möjligt. För att uppnå det har man tvingats lägga skärmens normala flygtillstånd närmare gränsen för onormalt flygtillstånd. Det gör att piloten har mycket kortare tid på sig att reagera vid en "situation" och att skärmen är mycket känsligare på dessa reaktioner jämfört med en mellanklassskärm. Detta finns det inga tester på!!! Det Acpulstesten beskriver är hur skärmen reagerar när den väl kommit in i det onormala flygtillståndet.

Jag avslutar med att citera Torkel Bergqvist, en av våra allra bästa piloter. Hans kommentar, efter att ha provflugit en av de senaste tävlingsskärmarna, angående vad den kräver av sin pilot var "Jag vet inte om det är värt det". Något att tänka på inför ditt val av skärm.

/H-P Fallesen

Studera även den nya klassningen av skärmar som gäller efter årsskiftet. Finns på annan sida i "skärmtrycket". Om du inte innehåller en steg 2 eller steg 3 licens är du inte försäkrad när du flyger en C-skärm, tänk på det.

GLIDTAL

Vad är glidtal, varför är det viktigt och hur utnyttjar man skärmens prestanda?

Definition

Det finns flera definitioner på glidtal. En av dessa är motstånd/lyftkraft (D/L), se fig 1.

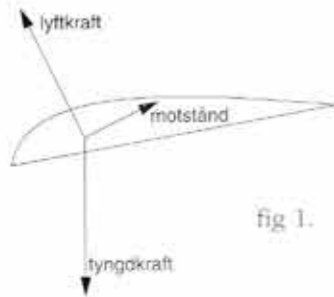


fig 1.

Denna definition säger inte mycket om man inte har läst kurser i aerodynamik. För vem vet hur mycket lyftkraft eller motstånd man har när man flyger?

Ett annat uttryck för glidtal är sjunkhastighet/horisontal(luft)-hastighet, vilket man snabbt kan räkna ut i luften med hjälp av Pythagoras sats, om man flyger med vindmätare och vario.

Men vad man egentligen är intresserad av är glidtalet i förhållande till marken, det så kallade praktiska glidtalet. Här blir glidtalet fallhöjd/distans. Detta är den definition jag använder i fortsättningen.

Polardiagrammet

Polardiagrammet är det bästa sätt att visa en skärms prestanda. På y-axeln återfinns sjunket och x-axeln visar horisontellhastighet. Här kan man avläsa minsta sjunk, minsta/max hastighet och räkna ut bästa glidtal. Glidtalet i datablad för en skärm menas det bästa glidtalet i stillastående luft och fås genom att dra en linje från origo till tangenten på kurvan.

Värdena för tangeringspunkten divideras och resultatet blir glidtalet. Se fig 2. Denna fiktiva skärm har glidtalet $1.5/5=1:3.3$ som uttalas "ett till tre komma tre" (sämre än en VS??!).

Vid stigande luft flyttas kurvan motsvarande värde uppåt som luften stiger och visa versa. Vid motvindsflygning flyttas kurvan åt vänster lika mycket som vindhastigheten. Låt oss ta ett exempel: 1.5 m/s stigande luft och 6 m/s (21.6 km/h) motvind, ett typiskt hang. Vi flyttar kurvan och drar en ny tangent.

Se fig 3. Bästa glidtalet nu blir $2.5/2.75=1:1.1$, men varför vill vi flyga med bästa glid på ett hang.

Vid hang och termik flygning vill vi flyga med minsta sjunk (endast inne i blåsan vid termikflygning), eftersom vi oftast strävar för att stanna uppe så länge som möjligt. Därför bromsar vi upp skärmen till minsta sjunk och resultatet blir att vi stiger med $1.5-1.3=0.2$ m/s men observera att vi backar med $21.6-16=5.6$ km/h vilket inte alltid är så roligt. Alltså släpper vi upp bromsarna tills vi har samma hastighet som vinden. Nu visar det sig att luften inte stiger tillräckligt för att ligga kvar på hanget, vilket inte

är så konstigt med tanke på denna skärms prestanda. Om kurvan efter förskjutningen skulle hamna på origo blir resultatet att vi kan ligga helt stilla och hovra som är ganska ballt. Hamnar origo under kurvan går det att hanga under förutsättning att man svänger i åttor. Då kan man inte dra en tangent.

Ett varningens ord när man flyger på minsta sjunk: För de flesta skärmar ligger minsta sjunk väldigt nära stallhastigheten.

Vid en snabb förändring av vindförhållanden kan anfallsvinkeln bli för stor (eller farten för låg) och skärmen stallar med en efterföljande kollaps.

När man flyger i den sjunkande luften mellan två

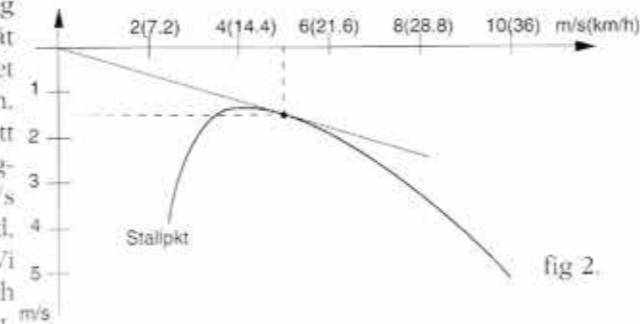


fig 2.

termikblåsar kommer ofta bästa glid relativt marken att hamna vid skärmens max hastighet. En pilot som inte "känner" sin skärm eller är osäker med inslag bör därför bromsa lite för att minska risken för inslag.

Glidtalets hysterin

Alla frågar hela tiden vilket glidtal skärmen har. Vad som egentligen

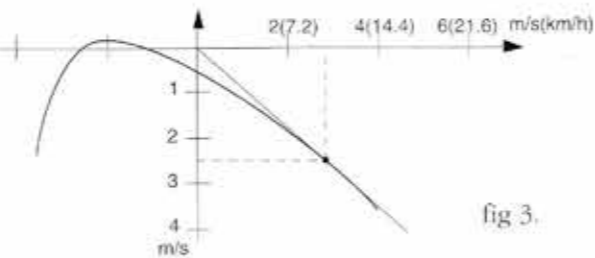


fig 3.

är intressant är minsta sjunk, max hastighet och sjunk vid max hastighet (som för många skärmar med acceleratorsystem blir väsentligt högre). Här skulle en tabell över våra vanligaste skärmar finnas men tidsbrist har förhindrat en sådan.

/Gustav Mogensen

Artikeln är tidigare publicerad i "Med Skärm".

Internationell licens från FAI Para Pro/Safe Pro

FAI har nu äntligen introducerat en internationell utbildningsnorm för skärm och hängflygare. Para Pro som gäller för oss skärmflygare och Safe Pro för hängglidare.

ParaPro går från steg 2 till steg 5. SafePro finns i steg 1 till 5. Varför börjar då ParaPro på steg 2? Jo, de olika stegen för ParaPro och SafePro skall likna varann. SafePro steg 1 har nivå: lågflyg, SafePro steg 2 har nivå: elevhöjdflyg, medans ParaPro steg 2 har nivå: lågflyg och elevhöjdflyg. Med lågflyg menas backglidning nära marken över mjuk terräng, normalt ej över 5m. Med höjdflyg menas flygning med tillräcklig höjd över marken för att manövrera relativt fritt (t.ex man kan göra en 360 på vägen ner). Vår (svenska) definition av höjdflyg(150m fallhöjd) kommer att ersättas av minst 100m i flyghöjd (vertikalavstånd till marken).

Syftet med ParaPro är att piloten inte bedöms efter vad han/hon har gjort utan efter vad han/hon kan. Nedan finns en kort beskrivning av den 21 sidor långa ParaPro häftet

ParaPro steg 2 (orange):

När man har denna får man flyga lågflyg och låg höjdflyg. Instruktör måste vara närvarande.

Krav: minst 6 flygdagar, minst 30 lyckade flyg varav 10 höjdflyg.

ParaPro steg 3 (grön):

När man har denna får man flyga smörhang och svag termik.

Nu får man börja flyga på egen hand.

Krav: minst 60 flyg och totalt 5 flygtimmar. Minst 5 olika flyg ställen. Minst 3 flyg och totalt 1 flygtimme i hang eller termik.

ParaPro steg 4 (blå):

När man har denna får man flyga avancerade hang och kraftigare termik.

Nu får man börja tävla och göra uppvisningar.

Krav: minst 10 flygtimmar. Minst 2 timmar hangflygning och 2 timmar termikflygning.

ParaPro steg 5 (brun):

När man har denna får man flyga CrossCountry (XC).

Krav: minst 20 flygtimmar. Minst 5 XC flyg, dock ej med hjälp av hang.

Som du märker så "får man inte" flyga det som är krav för nästa steg. Meningen är att du ska utveckla dig som pilot innan du börjar på nästa nivå. Alltså när man haft t.ex steg 4 ett bra tag så börjar man flyga XC lite försiktigt på lätta ställen med många landningsplatser.

För att kunna visa folk (som du möter i utlandet) hur mycket du kan, så beställer du ett **IPPI-Card** (International Pilot Proficiency Identification). Var och hur du beställer kortet är inte bestämt ännu, men troligtvis kommer våra instruktörer att sköta detta. Ett kort kommer att kosta ca:50-60:- och gäller tills du skaffat nästa Parapro steg, man behöver alltså inte förnya varje år.

/Gustav Mogensen

RazorSPK. Dricka grogg på 90a och risolja, skött höns.



MOGULS - Sport Extrem

KURSER

På våra nybörjarkurser använder vi vinsch och berg som startalternativ. Vilket ger dig större valmöjlighet som elev i mellanläget. Tills du går din steg - 1 kurs.

Vidareutbildning till steg 1 & 2, kör vi ofta i samband med våra flygsafaris

NYTT FÖR I ÅR

Flygsafaris i fjällen, Sälen, Trysil, Branäs bl.a. Dessutom tar vi dig på vinter bogsering på någon sjö. Vår nya Abrollwinder kan lyfta dig till 1.000m om förhållanden är perfekta.

KÖPA UTRUSTNING?

Hyr först! Vid köp drar vi av för hyran!

APCO - NOVA - AIRWAVE

Dessa är märkena som vi för.

Instruktör

Peter Ahbin

MOGULS INC-Sport Extrem 780 67 SÄLEN

0280-206 16

AERONAUTICAL SPORTS

Saluför Skärmar Selar Reservskärmar Hjälmor och Kläder av de bästa märkena. Låga omkostnader och direktkontakt med tillverkarna borgar för bra priser.

Prova Flyair som fått idel lovord i Tyskland och Frankrike.

Skaffa info om Ailes de K's nyhet 93:

termikdödaren Spyair.



AILES DE K



Kasper Ezelins
08-660 26 42

ÄVENTYRI

ÄVENTYRSCENTER
ODINGGÅTAN 20 B
411 03 GÖTEBORGS
TEL: 031-15 94 34
FAX: 031-15 94 68

Testprogram för skärmar

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

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

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

UV-strålning: Skydda därför skärmen mot solljus när den inte används.

Smuts: Rengör din skärm medan den ännu är fuktig.

Fukt: Torka den torr så fort som möjligt.

Frost: Om en fuktig skärm blir nerfryst, t.ex. i bagageluckan i en bil, sker en "issprängning" på fibernivå. Det påskyndar åldrandet mycket starkt.

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

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

Besiktningssprotokoll

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

Köper du en begagnad skärm hos oss medföljer ett utförligt

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

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

Äventyrskatalogen 93

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

Chansa inte, köp skärmen hos Äventyrscenter!

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

Aktiviteter

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

Skärmklassning

Svensk klassning av flygskärmar. Denna klassning gäller från och med 930101. Bedömning av svensk klass görs endast med utgångspunkt från DHV och AFNOR(ACPUL).

Då en skärm har testats enligt båda normerna DHV och AFNOR gäller den mildaste graden av klassning. Klassningen gäller endast för den typen av utrustning som skärmen hade då testen utfördes (t.ex sele med korskoppling), har skärmen annan utrustning räknas den som oklassad.

Studera tabellen nedan så vet du hur skärmarna klassas

Sverige	DHV	AFNOR (ACPUL)
klass A	klasse 1, klasse 1-2	enbart "A"
klass B	klasse 2	minst ett "B", inga "C"
klass C	klasse 2-3, klasse 3	minst ett "C"

oklassade skärmar samt testade skärmar som ej godkänts.

Medlemsregistret

Medlemsregistret fungerar nu äntligen som det ska och ligger i vår nyinförskaffade "burk" på idrottenshus. En ansökan till datainspektionen har lämnats in.

I och med detta kommer registret att finnas till salu för t.ex skolor och försäljare, detta för att förbättra SSFF:s ekonomi.

Om du inte vill att dina uppgifter skall säljas: skicka in ett vykort till SSFF och meddela detta.

I registret finns information om licensnummer, personnummer, namn, adress, telefon, licensgrad, instruktör, klubbtilhörighet och förmylsemanad.

Larmrapport från Danmark

Tydligt kan svenskar inte flyga hang. Om vi inte visar mer respekt för andra luftfarkoster, lär oss väjningsreglerna och våra egna begränsningar så kommer svenskar att bli portförbudna på hangen i Danmark. **Skärpning!!**

•OBS!!•OBS!!•

I förra nummret av Skärmtrycket var tryckfelsniss framme på två ställen.

I SSFF postgironummer blev en 8 en 5.

Alltså SSFF:s riktiga postgironummer är:

Pg 414 08 58-4

SÄKERHET KVALITET PRESTANDA

AKTUELLT

APCO MAYDAY
räddningsskärm för glidskämpiloter.

INSTRUMENT

AIRCOTEC
BRÄUNINGER m.fl.

UTBILDNING - KURSER

Grundkurser
Fortsättningskurser
Åre • Orsa • Stockholm



Flyg - Instruktör
Peter Wicander

FLYSPORTS

Walla gård
148 00 ÖSMO

08-5203 8972 010-255 90 75
fax: 08-5203 8972

Starlite



KLASS
I(A)

TECHNICAL DATA	STARLITE 22	STARLITE 24	STARLITE 26
Cells	27	29	31
Area (sqm)	22.3	24.2	26.2
Span	8.64	9.28	9.92
A/R	3.3	3.6	3.8
Min sink m/s	1.5	1.4	1.3
V min	20 Km/h	20 Km/h	20 Km/h
V max	40 Km/h	40 Km/h	40 Km/h
Pilot weight	50-60 Kg	60-78 Kg	70-90 Kg
Lines:Kevlar/			
Polyester jacketing	90 Kg	90 Kg	90 Kg
Sail cloth: Ripstop Nylon 46 gr/sqm (zero porosity)			
Rib reinforcement: Mylar 180 gr/sqm			

B

Begränsad eftersändning. Vid definitiv eftersändning återsänds försändelsen med den nya adressen påskrivnen till:

Svenska Skärmflygförbundet, Idrottens hus 11 tr, Storforsplan 44, 123 87 FARSTA

Bogseroperatörskurs

Eftersom behovet av bogseroperatörer har ökat och kommer att öka så har RI (Peter Wicander) bestämt sig för att anordna en bogseroperatörskurs. Den riktar sig mest till de piloter som redan har skaffat sig en vansch och är relativt erfarna flygare. Kontakta Peter för en intresse anmälan 010-255 9075.

Licensförnyelse

Om du inte har betalt 350:- till din klubb ännu så gör det snarast för då kommer du med licensförnyelsen omgången i januari månad.

Din klubb skall även ha sin klubbavgift och en kopia på din loggbok (dina 10 sista flyg).

När det ändå talas om pengar. Den planerade sammanslagningen av Flygsportförbundet (FSF) och Kungliga Svenska Aero-Klubben (KSAK) blir troligtvis inte av. Detta betyder att kostnaden till FSF kommer inte att höjas utan ligga kvar på 40:-/medl. Denna kostnad betalas av klubbarna. 20:- av dessa går tillbaka till SSFF.

SSFF ekonomi är för närvarande god. Styrelsen har diskuterat lite om man skall sänka medl avgiften, ordna en mer täckande försäkring eller lägga på hög för något större ändamål. Kan vara något att besluta om på årsmötet.

Idéellt arbete

Vi hör från våra läsare att det finns ett stort intresse för översatta artiklar från utländska facktidsskrifter eftersom många inte har tillgång till dessa eller finner språket svårtillgängligt. Vi hör också att det finns piloter, som är beredda att göra detta översättningsarbete mot ersättning.

Jag tänker då på att många av oss, som arbetar inom klubbar och förbund lägger ner flera hundra timmar per år utan ersättning och säkert tycker många av er, med viss rätt, att vi måste vara heltokiga, men det ger ganska mycket andra värden att göra något, som är till nytta för hela den grupp man tillhör. Därför undrar jag om det inte bland våra snart 900 piloter finns någon eller några lite halvtokiga personer, som har tillgång till intressanta artiklar och har kapacitet att översätta dessa med enda ersättning att känna att de har gjort något nyttigt för skärmflygverksamheten i hela Sverige.

Passar du in på denna beskrivning bör du ta kontakt med Gustav snarast.

/Claes Bergqvist

Om du gillar att skriva egna artiklar om t.ex säkerhet, flygerfarenhet, lufrum, radio, klassificering, utbildning, tävlingar, vinschning, aerodynamik osv. Kontakta mig. Enklaste sättet: Skicka ett vykort med namn och telefonnummer så ringer jag upp när jag är hemma.

Gustav Mogensen
Värtav 66:213, 115 38 Stockholm

Övrigt

SSFF

Idrottenshus 11tr

Storforsplan 44

123 87 FARSTA

fax 08-605 65 14

tel 08-605 65 12 bemannad
tisdagar 18-20, om du kommer
fram till växel/telefonsvararen under
denna tid - försök igen, det är
bara upptaget.

Pg 414 08 58-4

Bg 56 48-45 87

Manusstopp till nästa Skärmtryck
13/1. Artiklar och annat skickas
gärna till:

Gustav Mogensen

Värtavägen 66:213

115 38 STOCKHOLM

Årsmöte-93

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

Motionerna skall vara förbundsstyrelsen tillhanda senast 15/1-93 (endast klubbarna får "motionera").

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