



# SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET  
NUMMER 3 - 1993

## Ledare

Daedalus hjälpte konung Minos fru, Pasiphaë, som passionerat förälskat sig i en tjur, att nå sina sällsamma drömmars mål. Frukten av denna förbindelse blev det människoätande vidundret Minotaurus, halv tjur, halv människa. Konung Minos lät som straff spärra in Daedalus och hans son Ikaros i en labyrint tillsammans med Minotaurus. Det fanns emellertid ett takfönster på labyrinten och Daedalus fann på råd: Han lät tillverka konstskickliga vingar åt sig och sin son. Dessa fäste dem med vax vid sina skuldror och kunde på så sätt luftvägen fly från konung Minos på Kreta. Den unge Ikaros kände stor fröjd över att kunna flyga och steg i sin hänförelse högre och högre tills han slutligen kom för nära solen vars hetta smälte vaxet som höll fast vingarna, så att han störtade och omkom i havet. Daedalus däremot kom lyckligt över havet och landade i Italien.

Trevlig sommar,

*/HP Fallesen*

## Svensk Officiellt rekord

Om du vill slå Svensk Officiellt rekord, ring eller skriv till SSFF:s kansli så skickar vi regler och ansökningsblanketter.

*/SSFF Tävlingskommité*

## STALL

Det har gått ut mycket information om att fullstall med åtföljande kollaps är ett bra sätt att ta sig ned från hög höjd. Det har vi alla hört under lång tid och en del av oss har praktiserat detta vid ett flertal tillfällen. Det är dock hög tid att se på vad som egentligen sker vid strömningsavlösning/stall runt skärmens profil och de följer det ger. Dagens skärmar har genomgått en stor förändring och många konstruktioner (alla kategorier, A-C) har bromslinor som fäster från vingpets ända in mot centrum av spännvidden. Detta ger självklart aerodynamiska fördelar och en bättre strömning runt profilen. Men det finns en baksida med detta som jag skall försöka reda ut nedan.

För att kunna se korrekt på vad som händer under stallutveckling så måste vi se till två skilda rörelser. Kroppens massa med pendelverkan och skärmens anfallsvinkel och fart.

Vid ingång till stall, när parallell broms dras, kommer skärmen att sakta av men ej kroppen, som fortsätter framåt. Skärmens anfallsvinkel (luftattityd) ökas "automatiskt" och luftmotståndet ökar. Profilen saktar av och den jämna strömningen avlöser i turbulenser som tar bort lyftkraften. Stall inträffar. Skärmen som är beroende av laminär strömning för att hållas luftfylld kollapsar och sjunker kraftigt. Piloten som då befinner sig framför skärmen, i pendelrörelse, uppfattar det som om kroppen faller baklänges. Kroppen gör mindre luftmot-

stånd än skärmen och kommer att falla ikapp. Linorna sträcks och skärmen hamnar i flygläge igen. Sjunkhastigheten, anfallsvinkeln och ytbelastningen är betydligt högre än normalt och skärmen kommer att accelerera framåt för att återta neutralläge. Piloten uppfattar detta som en kraftig framåtdykning. Vid kraftig pendel kommer kroppen inte att "hinna med" och frontinslag uppstår pga negativ anfallsvinkel.

Piloten skall vid önskad ingång till stall dra 100% broms i en mjuk rörelse för att förhindra alltför kraftig pendel. När skärmen stallar och piloten faller bakåt skall bromsen hållas kvar tills det att piloten befinner sig vertikalt under skärmen. Bromsen släpps upp mjukt för att förhindra dykning framåt och piloten är beredd på att bromsa emot om skärmen dyker kraftigt. Frontinslag och åtföljande pendel är inte ovanligt.

## Incident

I april inträffade en incident under stallövning. Piloten som hade bestämt sig för att stalla (ca 520m höjd) drog 70-80% broms och inväntade kollaps. Skärmen, A-klassad, kollapsade inte och piloten släppte upp för att ta ny sats. Skärmen dök framåt och under kraftig pendelrörelse där piloten befann sig bakom skärmen i horisontalläge, drogs

100% broms igen. Pendelrörelse och sjunkhastighet bidrog till att skärmen kastades bakåt och piloten framåt, han släppte upp bromslinorna utan att bromsa emot. Skärmen dök framåt, piloten kastades in i duken och trasslade in sig i linorna. Detta skedde pga kraftig pendel och därför att bromsen drogs till 100% innan skärmen återtagit flygläge utan pendel. Situationen kan inträffa med alla utrustningar oavsett klassificering och märke. Vad du kan göra för att undvika detta;

1. Undvik att åter dra 100% broms innan skärmen flyger med full fart igen och kroppens pendelrörelse har upphört. Skärmen måste börja flyga innan du försöker igen.
2. Om du hamnat i konstant stall skall du kasta räddningsskärmen om inte pendeln omedelbart upphör. Om pendeln fortsätter är det nästan omöjligt att pricka in rätt ögonblick att släppa upp bromsen utan risk att okontrollerat kastas framåt.

Om bromsen släpps upp för långsamt kan skärmen hamna i konstant stall (parachuting) med hög sjunkhastighet. Släpp upp helt och var beredd på att bromsa emot om skärmen dyker framåt. Om det inte hjälper med 0% broms måste anfallsvinkeln minskas aktivt. Första åtgärd är att korta framlinorna (tryck eller använd speedsystem) ett kort ögonblick och var hela tiden beredd med bromsen. Om skärmen inte går ur konstant stall omedelbart, skall räddningsskärm kastas!

Observera! För många piloter är det mest naturliga att åter kollapsa skärmen och börja från början. Gör det inte! Skärmen och piloten kan hamna i kraftig felpendel med loop eller kraftigt framåtkast till följd.

Varför? På äldre utrustningar var bromslinorna fästa i bakkant av skärmen mot ving-

spetsarna och vid fullstall/kollaps vek sig skärmen bakåt. Även om skärmen fladdrade så var den vertikala rörelsen relativt konstant. Uppsläpp kunde ske i vilket ögonblick som helst utan överraskningar. Med en klumpig profil accelererar skärmen långsamt utan kraftig dyktendens.

Dagens skärmar har bromslinorna fästa i bakkant, från vingspets till centrum av spännvidden. Vid kollaps kommer profilen att vika sig framåt i U-form. En kraftig rörelse inträffar där skärmen växlar mellan U-form och utvecklad vinge, med kraftig pilotpendling till följd. Rörelsen i skärmen är oförutsägbar och det är svårt att släppa upp i lämpligt ögonblick. Dessa skärmar har dessutom en tunn och snabb profil vilket gör att skärmen dyker kraftigt framåt vid urgång ur stall. Om kroppen befinner sig i pendel framför skärmen kan det inträffa att piloten kastas framåt in i linorna eller i skärmen. Försök att släppa upp mjukt när du befinner dig vertikalt under skärmen och var beredd att bromsa emot. Annars kasta räddningsskärmen!

Både ACPULS och DHV kommer att ta bort stallmomentet ur sina testprogram på förekommen anledning. Det har vid ett flertal tillfällen hänt att testpiloterna hamnat i duken. Skärmarna utvecklas och högpstandaskärmarna får alltmer avancerade egenskaper och med bromslininfästning ända till mitten av spännvidden kommer ovanstående lättare att kunna inträffa.

B-stall är också en flygmanöver som skall utövas med stor försiktighet. Skärmen sjunker ju egentligen i konstant stall! Alla flyglägen där den laminära strömningen runt skärmen slutar är kritiska flyglägen. Vid uppsläpp måste båda bärremarna släppas upp snabbt så att skärmen kan dyka framåt och accelerera. Var beredd på att bromsa emot. De flesta piloter jag

har vid steg-2 utbildningar hävdar fortfarande att B-linorna skall släppas upp sakta, det är fel!

## Repetition Fullstall.

Fördel; Fungerar i turbulent luft med kraftig höjdförlust.

Nackdelar; Stressmoment. Felreaktioner vid in och utgången av stall kan få allvarliga konsekvenser. Viktigt är att båda bromslinorna släpps upp parallellt. Vid ojämnt uppsläpp kan skärmen lätt hamna i spinn. Vid skärmdeformation finns alltid en fara att linorna kan trassla in sig i varandra eller blockera duken. Svårighet att släppa upp bromsarna i rätt ögonblick.

Sjunkhastighet; ca. 10-15 m/s.

Teknik; Dra ner båda bromslinorna mjukt tills skärmen viker sig bakåt och förlorar lyftkraften, 100% broms. För att återgå till normalt flygläge, -släpp upp båda bromslinorna lugnt och var beredd att bromsa emot. Med många skärmar måste piloten vara ytterst vaksam så att inte skärmen dyker framåt mot ett frontinslag eller loop.

## Repetition B-stall.

Fördel; Odramatisk flygfigur med god höjdförlust.

Nackdelar; långsamt uppsläpp av B-linorna kan ge konstant stall. Viktigt är att båda b-linorna släpps upp parallellt. Vid ojämnt uppsläpp kan skärmen lätt hamna i spinn.

Sjunkhastighet; ca. 3-12 m/s.

Teknik; Dra ner båda b-linorna mjukt tills skärmen saktar av och sjunkhastigheten ökar. Håll kvar den nivån och för att återgå till normalt flygläge, -släpp upp båda b-linorna snabbt och var beredd att bromsa emot. Med många skärmar måste

piloten vara vaksam så att inte skärmen dyker framåt mot ett frontinslag.

## Din skärm

Hur pass bra pilot är du egentligen i förhållande till den utrustning du flyger? Det är alldeles för många piloter med ringa erfarenhet som flyger avancerade skärmar idag. Skall du flyga en högpstandaskärm med egen total flygtid under 100-150 timmar så håll dig till lugna förhållanden och lek inte! Vill du öva avancerade manövrar så skall det ske under ordnade former över vatten.

Flyg med förnuft, /Tomas Lund

## INBJUDAN TILL MOSKITVECKAN I SÄLEN

11-15 AUGUSTI

Då var det dags för 1993 års upplaga av Moskitveckan, den andra i ordningen. Vi har även i år valt att hålla till på Hundfjället där vi bor, äter, roar oss och framförallt FLYGER tillsammans! För familjemedlemmar eller kompisar som inte flyger (!?) finns möjligheter till andra aktiviteter som rodel, tennis, golf, ridning, äventyrspool m.m. m.m.

I första hand flyger vi på Hundfjället, men vädret kanske gör att vi måste söka oss till andra berg någon dag under veckan för att få ut mesta möjliga av god termik m.m.

Det kommer att finnas möjlighet att titta närmare på nyheter inom skärmflygningen i form av material från de olika importörerna.

Tag med familj och vänner och möt upp i Sälen för en rolig och händelserik vecka. För dem som inte har licens finns möjlighet att under den här veckan gå en nybörjarkurs.

Rör vidare information kontakta Tony Ekström 023-392 42, Nicklas Carlsson 023-632 86 eller Krister Pallin 010-206 91 25

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA ÖNSKAR SÄLENS SKÄRMFLYGARKLUBB!

**SKÄRMFLYG KURSER**  
Första svenska utbildningsboken

**SKÄRMFLYGKURSER.** Anmäl ditt intresse genom att ringa och beställa sommarens kursprogram.  
**BOKEN OM SKÄRMFLYGNING.** Boken är på 153 sidor, 172 foton & illustrationer köper du direkt av mig till ett pris av 245,- (exkl. postföreskottsavg.) Boken omfattar allt från grundläggande teknik som start och landning till avancerad flygning

Bokbeställning & Kursbokning; åjouren  
Tel; 08-242040, Fax; 08-244110, Öppet Mån-Fre 09.00-18.00

Magnus Agnwik

**HÄNG ME....**  
**TILL St André**

Vecka 39, 40 Flyg från Göteborg och Malmö.  
38, 40 Flyg från Stockholm.

Just det!

Spar en semesterveckan och flyg skärm eller vinge med mej i **St André** Les Alpes, i Provence Frankrike.

**Fakta:**

- Solen skiner 300 dagar om året i genomsnitt.
- Jag prioriterar säkerheten! September och oktober är bäst vädermässigt då termiken är hanterbar-mycket flygning (på sommaren är det endast flygbart på morgon och kväll om man inte är erfaren expert).
- Jag har minibuss på plats som tar oss upp till startplatsen.
- Jag guidar dig så du får optimalt utbyte av vistelsen.
- Jag har skärmflyglicens **steg2** och du kan därför flyga med din **steg1**, om du känner dig mogen.
- Om vädret tillåter och intresse finns gör vi en utflykt till MONACO, där vi flyger från Monte Gross och landar på stranden.
- Videofilmning ( filmen botar vinterdepressioner).
- Handia flygprylar TAXFREE (bra för flygekonomin).

**OBS!!** Begränsat antal platser. **Endast 7 deltagare/vecka.**  
**Pris:** från 4350,- /vecka (inkl. flygresa, boende, transporter, guidning) Börja spara nu!

- Hängglidare som ej väger över 30 kg kostar 800 kr extra att ta med på flyget.
- Anslutningsflyg till Stockholm. (Finns från tex.Luleå för 400 kr extra ToR)
- Anmäl dig före 930601 eller om ni blir **full grupp** får ni utflykten till MONACO gratis (sista anmälningsdag 930701).

Ring **ULF JANSON 013-26 02 37 , 26 04 21**



# SVERIGES BÄSTA FÖRUTSÄTTNINGAR - OCH MAXIMAL SKÄRMFLYGNING!

SkySport Skärmflygskola i Åre erbjuder de i särklass bästa förutsättningarna för dig som vill uppleva flygningens tjusning på det lättaste och mest ekonomiska sättet!

Åre har högsta fallhöjden, den vackraste naturen plus ett snabbt och bekvämt transportsystem till Åreskutans topp - d v s Sveriges enda Kabinbana.

Efter bara 3 säsonger har vi utvecklats till landets största flygskola för Drak- och Skärmflygning. För dig betyder det Hög Kvalitet, Maximal Säkerhet & Mycket Flygning!

## UTBILDNING.

Grundkurser 5 - 7 dagar, Elevlicens. Vidareutbildning, steg 1 - 3. Bogserutbildning. Distansflygutbildning. Även Hängflygkurser, Elevlicens.

Utbildningen sker i Åre, Orsa eller enl. överenskommelse. Vi erbjuder mycket konkurrenskraftiga priser inkl. bra, bekvämt boende i egen lägenhet mitt i Åre.

## UTRUSTNING.

**SKÄRMAR:** ASTRA, Världsrekordskärmen som alla vill ha. 27 & 29 kvm.

STARLITE, marknadens bästa intermediat. 22, 24, 26 & 28 kvm.

PRIMA, perfekt skol- och nybörjarskärmen. 24 & 27 kvm.

SUPRA (Super Astra) APCO's Tävlingskärmen. 25, 28 & 30 kvm.

*(Du som äger en Starlite - vi tar din skärm i inbyte om du köper en Astra.)*

**SELAR:** SECURA - Marknadens bästa och mest efterfrågade sele. Mycket prisvärd!  
2 olika storlekar: CLASSIC och den något mindre COMPACT. *(Finns även med Airbag.)*

FIRST, nybörjarsele. Bra och billig.

**RÄDDNINGSSKÄRMAR:** Mayday, väl beprövad och ett bra pris.

**BEGAGNAT:** SkySport Skärmflygskola erbjuder alltid ett brett och intressant sortiment av begagnade skärmar och selar till förmånliga priser. Ring och lyssna!

**ÖVRIGT:** Vi säljer även Fluckor, Hjälmor, Flyghuvor, Variometers, m.m.

## INFORMATION!

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



Välkommen till SkySport  
Skärmflygskola i Åre!  
Vänliga hälsningar,  
Lars & Andreas Hedström

# SKY SPORT AB

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

## En dag på Aurlanda eller Dagen då skärmen flög med mig eller Konsten att angöra en brygga

Så står vi då där. 900 m över havet. Långt nedan för fötterna vilar den norska fjorden med alla torskar i. Vi står på en snöplätt och vädret är gnistrande klart med perfekt vind. Det kan inte bli bättre om man har flygning som bøjelse.

Nyinköpta skärmen är med och utvecklad. Den ligger fint upplagd och lyser med sin grå och orange färg. Den är provflugen 2 ggr hemma i fjuttbackarna. Inköpt i bättre begagnat skick, en Jaguar XC11. Stabil och bra sak.

Alla har flygit iväg utom vi som är de två sista. Vi fastnade på utsikten ett tag och tyckte inte att det var så bråttom. Nu är det dags. "Spring, spring, spring...". Ploff och så bara hänger man där, mitt över en norsk fjord.

Vi är på säkerhetskurs och skall lära oss att ställa och gå in i spinn. Norges tre bästa flygaress har samlats för att instruera just oss i säker skärmflygning.

Jag skall bara sätta mig tillrätta i selen och släpper båda bromsarna. Hastigt svänger det vänster. Måste ha lutat mig i selen utan att jag märkt det. Va nu då, på väg tillbaka till starten? Jag har då inte svängt 180°, vem var det som vred på landskapet?

Jag tittar snabbt upp på bromslinorna, båda är lika långa. Inget trassel. Skärmen svänger lika fullt kraftigt vänster så fort jag släpper bromsarna. Besynnerligt. Den gör helt enkelt en spiral om man lämnar den åt sitt öde. Efter att ha lindat två varv av bromslinan kring min högerhand går den äntligen rakt fram över den norska fjorden.

Nu skall vi se om man kan svänga höger. Jo, om man drar ned 3 dm lina så kommer den sakta. Men det var fasligt vad man förlorade höjd. Och fort gick det. Det måste vara något fel med polardiagrammet...

Obehaget sprider sig i maggropen. Det är något fel med skärmen. Det här kan inte bero på mig. Nej, tänker jag för mig själv, jag är inte rutinerad skärmflygare med 200 timmar häng om året och två D-skärmar i garderoben, men detta kan inte bero på mig. Skärmen är ute och flyger med mig. Den bländande vackra norska naturen kanske är hård. Det är ju faktiskt berg. Vad är det för fel på skärmen? En ytterligare koll av selen och linor avslöjar inget konstigt.

### Det är vatten i hjälmens är det första jag tänker

Tankarna går bakåt i tiden. Hur hade det känts i Ekholmsnäs? Hade den inte dragit vänster där också? Var det därför som jag fick styra så kraftigt emot för att inte hamna i liften? Det var för kort flygning. Jag hann inte kolla allt då.

Nu gäller det att komma ned hel. Där är landningen, stor och fin. Massor med höjd har jag också. Blåser lite emot. Där är en annan pilot på väg, det kommer att bli perfekt med en högersväng ut och sen in över gräsplätten. Enkelt.

Mitt i högersvängen inser jag mitt misstag. Höger var ingen bra sväng med den här skärmen. Det var ju då jag tappade höjd,

inser jag nu över den norska kalla fjorden som kommer otäckt närmare. Men där är ju en betongbrygga. Den kan man ju alltid landa på. Stiligt. Imponerande. Då slipper jag i alla fall det 4° vattnet.

Men det fort både nedåt och framåt och betongbryggan är ju faktisk hård. Vattnet kanske är mjukare? Men vanäran då? Jag drabbas av beslutsångest. Tiden är knapp och här kommer ju bryggan farandes faktiskt. Vi tar den. Jag drar i båda bromsarna. Farten minskar inte alls som vanligt. Jag landar med fötterna på den lanternan som lyser rött som båtarna skall ha när den skall in i fjorden mitt i natten. Bonk. Förbannat pinsamt. Jag balanserar en kort sekund på lanternan och faller sedan pladask baklänges ner i vattnet ute på bryggans spets.

Det är vatten i hjälmens är det första jag tänker. Men inte så kallt faktiskt. Jag spottar ut kallsupen och upptäcker att världen blivit orange sedan sist. Jag befinner mig under min skärm, ett tillstånd som jag annars gillar. Men inte i norskt fjordvatten. Finns det haj här? För kallt säger förnuftet. Man ser ända ned till botten. Kristallklart. Inga hajar. Sakta kravlar jag mig ut och börjar simma mot land. Skärmen är tung men efter ett par minuter så står jag på botten två meter ut från strandkanten. Nyfikna kommer anländande. F-n, har de inte sett vinterfjordbadare förut?

Uppfriskande, men var vad det som hände? Min absolut sämsta flygning hittills.

Instruktörerna berättar att de såg att något var på tok men de förstod inte vad.

Vi brer ut skärmen och kollar alla linor. Allt är perfekt. Utom duken. När man testar den med enkel mun-mot-mun-metod känns det mer som att blåsa mot myggnät än en tät duk som skall bära upp mitt liv. Skärmen är porös. Allas mardröm. Min skärm. Belagd med flygförbud. Eller som norrmännen sa: "Kannock akkurat bli en mye bra vindstrutt".

### Sens moral:

- Om du köper en begagnad skärm (Jaguar xc11, tillverkad 1990, "Werknummer: P06111550, GütSiegel GS 01-098-89, 104 490", och andra) provblås alla kvadratmetrar av duken. Porositeten var partiell hos min fd skärm.
- Provflyg noga. Kolla att skärmen kommer upp i starten som den ska och att den går rakt fram om du släpper bromsarna helt. Backglidning räcker inte om du inte är proffs. Vinscha eller gör ett höjdflyg (om du vågar).
- Begär 2 månaders öppet köp.
- Skriv kvitto som statuerar att köpet återgår om skärmen inom 2 månader kan visas vara porös.
- Tag med skärmen till en instruktör och be eller betala honom att kolla allt.

Happy landing!

/Thomas Ljungdell, SSFK  
(bidrag till fonden för mitt fortsatta flygande emottages tack-samt.)

### Säljes:

UP Katana 47, ett år gammal, bra skick, bra pris vid snabb affär.

Lars 08-652 2388 (bost)  
08-743 2910 (arb)

Falhawk Apex MR120, bra termiskärm, bra skick, pris kan diskuteras.

08-618 9657(b), 08-629 8003(a)

## VÅGÅ OPEN

19-27/6 i Vågå, Norge

Oslo Hang- og Paraglider Klubb inbjuder till öppna norska mästerskap i skärmflygning.

Bäste skandinav blir Nordisk mästare 1993,

Tävlingarna startar den 20/6 och avslutas den 26/6, registrering sker den 19/6 för 19.00 vid flygcentret i Vågå. Första briefing hålls vid centret 20/6 kl. 09.00.

Deltagande piloter skall ha trinn 5 licens (motsvarar svensk steg 3 licens).

Anmälningsavgiften är 800 Nkr och skall betalas senast 11/6 till:

Paragliding NM 1993

Oslo Hang- og Paraglider Klubb

Post-box 4651, Soflenberg

0853 OSLO

NORGE

Postgiro 2 29 31 16

Efteranmälan vid registreringen kostar 50 Nkr extra.

Oslo Hang- og Paraglider Klubb hälsar även alla andra flygare välkomna till Vågå under tävlingsveckan. Det blir fina möjligheter till friflygning och det finns dessutom många andra aktiviteter runt Vågå för den som inte flyger. Stor grillfest arrangeras på kvällen den 23/6.

Har du några frågor så kontakta tävlingsledaren Christian Johnsen telefon 00947-66 79 06 60 (12.00-13.00) eller kvällstid 00947-03 84 20 8.

SSFF Tävlingskommitté har kopia av tävlingsregler, ring eller skriv om du vill ha en kopia.

## Tävlingskalender

### Tävlingar i Sverige

- 19-20/6 Äventyrscenter/Sky Adventure Open i Skåne. För information ring 0456-157 19.
- 7-8/8 DM södra/västra Sverige, reservhelg 14-15/8. Arrangör Club Parapente Syd och Västra SFK.
- 11-15/8 Flygvecka i Sälen?
- 21-22/8 DM östra Sverige. Arrangör Cirrus SFK.

### Internationella tävlingar

- 21-27/6 Worldcup, Charmonix, Frankrike.
- 21-25/7 Worldcup, Gstaad, Schweiz.
- 2-15/8 Världsmästerskap, Verbier, Schweiz.
- 17-22/8 Worldcup, Avoriaz, Frankrike.
- 6-12/9 Worldcup, Digne, Frankrike.

/Tävlingskommittén

## Meeting Monte Grappa, Bassano Italien

Meeting Monte Grappa är en av de största tävlingarna under året och är årets första tävling för många. Alla de stora skärmflygnationerna deltar, i allmänhet med sina bästa piloter. I år ställde över 140 piloter från 12 länder upp. Vi svenskar hade av arrangörerna blivit tilldelade 5 platser. De fem svenska piloter som ställde upp var Peter Nietlisbach, Torkel Bergkvist, Lars Ekenstam, Per Jutemar och Håkan Larson. Allihop utom Håkan hade tidigare erfarenhet av internationella tävlingar. Vi anlände två dagar för tävlingen skulle börja för att kunna känna på de lokala förhållandena. Det var bra väder så vi fick chansen att prova på omgivningarna, några av oss flög iväg ett par mil längs bergskedjan för att "lära oss" bergen. Vi såg fram mot den första tävlingsdagen.

Tyvänn visade det sig att arrangören lite oväntat valde att lägga de två första tävlingsdagarna på ett annat ställe än där vi hade tränat. Det var uppenbart

att visa lag fått reda på detta i förväg. När den officiella bussen anlände till det nya stället befann sig dessa lag redan på startplatsen. Detta innebar dessvärre att vi hamnade långt bak i startkön vilket var en klar nackdel:

Andra dagen var vi mer på alerten och köade upp så långt fram vi kunde. Men tyvärr hade ungefär halva fältet även denna dag fått förhandsinformation om var starten skulle ske, vi lyckades i alla fall komma vägg ungefär i mitten av startfältet. Efter ungefär tre timmars flygning kunde vi konstatera att Per, Håkan och Torkel gjort ett mycket bra heat. Ingen av oss tre kom runt hela banan men ett mycket bra lagarbete via radio gjorde att vi lyckades flyga mellan 35 och 38 kilometer. Det var bara fem av de 140 startande som lyckades komma runt hela banan.

Tredje dagen bjöd på ännu en ny startplats och mycket svag termik. Vi kom iväg fint ungefär i mitten av fältet och placerade oss kring mitten eller strax efter

mitten. Det var meningen att det skulle bli en fjärde tävlingsdag med final enbart för de trettio bäst placerade, men denna fick ställas in på grund av dåligt väder.

### Hur gick det då?

Den slutliga listan har vi inte fått ännu men lagmedlemmarna placerade sig relativt samlat strax efter mitten av fältet. Den inbördes ordningen var: Per, tätt följd av Torkel, Håkan, Peter och Lasse. I lagtävling placerade vi oss på en mycket hedrande sjätteplats. Totalsegrare i tävlingen blev Robbie Withall och Storbritannien vann även lagtävlingen. För att summera kan vi säga att tävlingen gett oss nyttiga erfarenheter, framförallt i taktik inför start och vikten av ett bra samarbete inom laget. Att få flyga med de allra bästa i världen ger många nyttiga erfarenheter om till exempel vägval under banflygning.

/Per Jutemar

## STELLAR ÄR SKÄRMEN FÖR DIG SOM VILL KOMMA VIDARE.

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

Då ska du tänka på Stellar.

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

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

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

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

MELLE: 019-323246 CHARLIE: 019-246031



**UP**  
SWEDEN

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

# B

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

Svenska Skärmflygförbundet, Idrottenshus 11 tr, Storforsplan 44, 123 87 FARSTA

## SM i Skärmflygning

3-8 maj 1993 stod Åre Skärmflygklubb som värd för årets SM. Rekordmånga hade skrivit in sig, hela 45 piloter ville vara med och kämpa om titeln. På grund av att vädret var som det var dröjde det ända till torsdagen (6/5) innan startfältet kunde skickas iväg på sin första uppgift. Efter ett enligt många piloter mycket bra heat var allting uppåt på den gemensamma middagen på Lundsgrården. Lördagen den 8 maj kl. 13.00 var det tyvärr bara att inse fakta. Det blev ingen Svensk Mästare i år heller.

Jag vill tacka alla piloter för en, trots vädret, mycket givande och för mig lärorik vecka. Det var ett mycket tålmodigt och trevligt startfält att vara tävlingsledare för.

Hälsningar / Ernst Ebneter  
Tävlingsledare

## Distansligan

Glöm inte att anmäla dig till Distansligan (för information ring 031-15 94 34).

Längsta sammanlagda distans av fem flyg vinner.

Längsta distans flugen i Norden belönas med ett Nordiskt vandringspris, det måste väl bli en svensk som tar hem det??!!

## Nytt från Cirrus

På Cirrus årsmöte den 25 april valde vi en ny styrelse att efterträda den gamla som kände att den gjort sitt.

Vår nye ordförande heter Peter Butcher, om du behöver kontakta styrelsen är det honom du skall ringa eller skriva till.

Peter Butcher  
Skogvaktargatan 16  
115 42 STOCKHOLM  
TEL 08-664 19 20

Telefonnumret går till en kombinerad telefonsvarare och telefax.

## Prenumeration

Om du känner någon som skulle vilja prenumerera på Skärmtrycket så går det bra. Det kostar 75 kr/år, pengarna sätts in på SSFF:s Postgiro 414 08 58-4, skriv namn, adress, telefon och att det gäller prenumeration på Skärmtrycket.

### Säljes:

Flyair 1000 med Pro-techsele och Sup'Air 35 nödskärm 20.000:-  
Reservskärm Minitex 110, max 100 kg, 29kvm. Pris 2.800:-

Kasper 08-660 2642

Falhawk Atoll 90, en mycket säker skärm (klass A) mod topp prestanda. Glidtal 6.5+, sjunk 1.2m/s, pilot vikt 45-65 kg, Sup'Air komfortsele med ryggskydd och nödskärm. Flyghjälm samt enkel vario ingår. Inköpt juni 92, nypris ca 25 000, nu endast 15.500:- komplett.

Olle Axelsson 08-5803 3111

## Övrigt

### SSFF

Idrottenshus 11tr  
Storforsplan 44  
123 87 FARSTA

tel 08-605 65 12 bemannad  
tisdagar 18-20  
fax 08-605 65 14

Pg 414 08 58-4

Bg 56 48-45 87

Manusstopp till:

Skärmtryck nr 4-93 18/8.

Skärmtryck nr 5-93 (21/10).

Skärmtryck nr 1-94 (14/1).

Artiklar och annat skickas gärna till:

Gustav Mogensen

Värtavägen 27, 5 tr

115 29 STOCKHOLM

## Godkända instruktörer

Peter Ahlbin	010-255 17 51
Dominique Bon	0171-405 37
Christer Ericsson	031-15 94 34
Lars Hedström	0647-511 86
Lasse Linde	08-673 6317
Tomas Lund	08-21 41 41
Peter Nietlisbach	0647-503 91
Annika Olsson	0647-511 70
Ola Richtun	031-14 05 82
Christian Rönning	HongKong
Peter Wicander	010-255 9075
Tommy Åsell	063-10 75 62

Två stycken instruktörs-  
kurser har hållts under våren,  
detta leder till att ytterligare sex  
stycken instruktörer är på gång!!!