KOLLAPS

SVENSKA SKÄRMFLYG FÖRBUNDETs MEDLEMS TIDNING

- ÅRGÅNG 2 - 1991 - NUMMER 5 - PRIS 25 Kr -



Flygtips:
Lofsdalen

EXTRA TJOCKT SOMMARNUMMER!

Reseskildringar:
Provance
Larange
Monte Grappa
Indien

Rapport från:
RM i Åre
Alperna

Läs oxo om:
SSFF-Styrelsen

Tema:
Räddningsskärmar

Fasta avdelningar:
*** Sett och Hört - det surrar i luften * TaxFree * Nyheter på horisonten ***
*** Rekord & Bedrifter * Information från Säkerhetsgruppen * Klubbnytt ***

Redaktören har ordet

Precis när du som minst anar det, kommer en Kollaps smygande.

Som vanligt och alltid försenad. Jag hade förresten en fysiklärare som alltid sade: "Bättre aldrig än sent", men den principen lever turligen inte vi efter. Så här är slutligen sommar numret av Kollaps. Håll till godo:

Först ett par rader om just förseningarna: Det förra numret blev fördröjt i utskicket. Det berodde på strul med medlemsregistret, samt ont om folk som kunde ettikettera och frankera upp 900 tidningar ideellt på dagtid. Från och med detta nummer köper vi den här tjänsten utifrån. Varför är det här numret försenat? Tja, det gick liksom bara av farten. Allvarligt talat: vi valde att senarelägga det här numret för att hinna få in diverse texter vi annars inte skulle fått med. Nog om detta.

De flesta fick ett nummer av "Svensk Fallskärms Sport" i brevlådan för ett tag sedan. Det var ett testnummer där vi hade lyft med sju sidor skärmflyg, för att ge ett smakprov på hur ett tidningssamarbete skulle kunna se ut. Reaktionerna har varit blandade. Vad tycker du? Skriv en rad till mig. Adressen hittar du här bredvid.

Jag satte mig ned och räknade vad det skulle kosta att producera Kollaps på professionell nivå: 53.000 Kr per nummer. Detta ger ett styckpris på tidningen på 53 Kr styck. Går vi ihop med "Svensk Fallskärms Sport" kommer vi undan med 34 Kr per nummer. Vi får dessutom hela sex nummer per år. Dessutom kommer det på köpet 32 sidor om fallskärmshoppning i varje nummer. Tycker du inte om att läsa om det, kan du ju riva loss dem och bara läsa de 32 sidorna som handlar om skärmflygning.

Jag har bestämt mig för att inte producera Kollaps på ideell basis från och med 1992. Efter två år och över sexhundra timmars gratis jobb, känns det som jag gjort min "goodwill" insats för sporten. Som betald redaktör fortsätter jag dock gärna. Mer om allt detta på annat håll i tidningen.

Något helt annat: På min svarare brukar jag varje dag ha tre till fem stycken meddelanden från folk som är intresserade av att börja med den här sporten. Den absolut vanligaste frågan är: Var kan jag gå kurs och när kan jag börja? Till dessa människor brukar vi skicka ut ett nummer av Kollaps. Då får de listan över godkända instruktörer och även en massa annonser från olika skolor. Det lönar sig alltså att annonsera i Kollaps.

På tal om detta: De som hittar fram till min svarare har i regel "åkt runt" på massor av nummer. Det verkar alltså som om intresserade har svårt att hitta fram. I Expressen den 1 juni var det en artikel om skärmflyging på Nya Zeeland. Det ska väl nämnas att det har gjorts bättre artiklar om vår sport. Hur som helst: som en liten fotnot längst ner fanns mitt telefonnummer. Dagen efter fanns det 14 (!) meddelanden på svararen. Att annonsera i "utomstående" tidningar kan nog vara en bra idé (gratistips till alla skolor från SSFF:s avdelning för lösa antaganden).

Med risk för att låta som baksidan på ett skivkonvolut, tänkte jag slutligen skicka ett stort tack till alla som hjälpt till med detta nummer av tidningen.

Har du lust att hjälpa till att skapa Kollaps? Hör av dig!
Vi behöver som vanligt medarbetare. Kan du dessutom fixa materialet på 3,5" diskett formaterad enligt något av följande format: Amiga, Atari, IBM-Kombatibelt eller Macintosh och använda rent ASCII-text format, så står du högt i kurs hos oss. Skriv på disketten vilken dator du använt samt skicka med en print (andra format inklusive handskrivet är oxo okey, slå oss en signal och kolla först).

Jaha, det var allt för den här gången. Återstår bara att berätta att nästa nummer av **"Sveriges enda skärmflygtidning"** ***Kollaps*** beräknas komma i slutet av november.

Manusstopp till det numret är den 13:e oktober.

Till dess, ha en sommar.

Anders Lattermann

Kollaps ges ut av: Svenska skärmflyg förbundet (SSFF).
Box 200 81 163 02 Bromma
Tfn: 08-29 84 94

Ansvarig utgivare:
Yvonne Lin

Redaktör:
Anders Lattermann,
Kopparvägen 19
175 72 Järfälla
Tfn: 0758-557 22

Medarbetare i detta nummer:
Anita Marttila, Mats Jarmer, Yvonne Lin, Mikael Jarås, Pernilla Hammar, Tomas Gustavsson, Eva Nietlisbach, Peter Nietlisbach, Peter Wicander, Tino Gurb, Olle Axelsson, Anna Svanborg, Pierré Rosén, Joakim Ekdahl, Claes Bergqvist

Layout & Produktion:
Håkan Bäckman och
Anders Lattermann

Hård och mjukvara:
Amiga 500 med HD och 1 Mb minne samt Amiga 2000 med HD, 68030 accelerator och 7 Mb minne.
Program: PageStream 2.1

Eftertryck:
Medges efter förfrågan hos redaktören och med angivande av källan

Insänt material:
För insänt material ansvaras ej, returneras endast om adresserat och frankerat kuvert bifogas

Annonser:
Sänds till Anders Lattermann, plats garanteras endast om annonsen är bokad i förväg och insänd före aktuellt nummers material stoppsdatum

Taxfree annonser:
Sänds Anders Lattermann och medtages i mån av plats om de inkommit före aktuellt nummers materialstopps datum

Prenumeration:
Endast till licenscierade medlemmar i SSFF (ingår automatiskt)

Lösnummer:
Kan beställas av Anders Lattermann mot 25 kr i frimärken

Postgiro SSFF: 414 08 58-4

Bankgiro SSFF: 56 48- 45 87

Ledaren

Vart tog förbundet vägen?

Jag tänkte ta den här ledaren i anspråk för att tända ljuset för er som famlar i mörkret och undrar vad som händer och sker inom förbundet. Alltför många har detta år varit ovissa om hur saker och ting egentligen fungerar i verksamheten.

Licenserna har varit det akuta problemet som knappast någon har undgått att märka. Kontakt mellan elever-instruktörer-klubbar- och förbund har inte varit problemfri.

Den enkla förklaringen är att det inte funnits en vettig struktur att arbeta efter. De administrativa uppgifterna har varit personifierade med följd att arbetet havererat om personen i fråga inte varit närvarande. En egentlig struktur för olika funktioner har inte funnits i en större bemärkelse.

Varför har det nu blivit på detta sätt? Varför fungerar inte maskineriet?

Min förklaring är som följer:

Jag har de senaste 20 åren varit involverad i idrottsrörelsen på olika sätt. Jag har sett flera verksamheter ta form, etableras och utvecklas. Aldrig någonsing har jag sett en ny verksamhet utvecklas så snabbt som SSFF. Redan efter ett par års verksamhet är förbundet invalt i RF (Sveriges Riksidrottsförbund).

Detta att jämföra med exempelvis Svenska Bodybuilding Förbundet, Svenska Klätterförbundet eller förbundet för amerikansk fotboll som åter igen försöker att komma in i RF vid nästa stämma.

Anledning till att det fungerat så tillfredställande i etableringen kan endast bero på det stora intresset för sporten och goda kompetensen hos dem som arbetar med utvecklingen. Till dessa hör instruktörer, elever, föreningar och förbundsstyrelse.

Delar av organisationen började svaja då utvecklingen gick alltför fort. Instruktörer hade fullt upp med att utbilda och hann inte sätta sig in i administrationen som följde med. Förbundet hade ej ännu färdigställt arbetsnormer för administration, utbildning, föreningsverksamhet m.m. innan intresset för skärmflygning sköt i höjden.

Följden blev att elever inte fick bra information från instruktörer eller föreningar eftersom de i sin tur inte hade information från förbundet. Elever började ta kontakt med styrelseledamöter som fick ägna större delen av tiden till att svara på frågor än att utveckla organisationen.

Att utveckla organisationen innebär att hitta system för exempelvis medlemshantering, licensiering, tävlingsregler, utbildning m.m.

Detta tar oerhört mycket tid. Tid som läggs ned i form av ideelt arbete utanför det ordinarie arbete som personen i fråga har.

Faran med ideellt arbete är att fördelningen blir ojämn så att en person belastas mer än en annan. Detta resulterar ibland med att personen i fråga hoppar av.

Min uppgift som ordförande är att tillse att arbetet fördelas på ett vettigt sätt. I ett nystartande behövs många händer. Fler än de som finns idag. Vi måste alla dra vårt strå till stacken för att få en fungerande organisation.

Hur hjälper man till? Jo, som elev kan man aktivt deltaga i klubben som man tillhör för att utveckla den verksamheten. Som föreningsledamot kan man utöka kontakt och samarbete med förbundet och ställa sin tid till förfogande ibland. Som instruktör kan man utveckla kontakt och samarbete med USK som ansvarar för framtagandet av kurser och utbildning bl.a.

Det som behövs nu är inte ord utan handling.

De månader som gått sedan årsmötet har bestått utav följande:

*** Katastrofplan för att lösa licensieringsfrågan i år**

*** Ny struktur för medlemshantering**

*** Ny struktur för licensförfarandet**

*** Ny struktur samt utökad instruktörsutbildning**

*** Framtagande av instruktörsmanual**

P.g.a. haveriet i systemet gällande licensieringen har de flesta fått vänta alltför länge på sin licens. Vi är alla medvetna om det och arbetar på det. Vi tror på den nya planen som kommer att träda i kraft 1992.

Ha tålamod och förståelse fram tills dess.

Medlemshanteringen kommer även den att bli ny och bättre utformad. Alltför stor administrativ börda har lagts på instruktörerna. Detta blir det nu bättring på.

Instruktörerna har haft alltför mycket att göra med sina utbildningar för elever att den egna vidareutbildningen kommit i skymundan. Regelbundna semenarier för vidarutveckling är på gång med start i augusti i år.

Instruktörernas efterlängtade manual blir klar tills det första semenariet.

Förbundets medlemmar är våra klubbar. Många som startar föreningar är osäkra på hur det går till att starta upp och driva en föreningsverksamhet. Klubbarna är de som skall ta hand om de enskilda eleverna och informera om utveckling och verksamhet. Vi är nu klara med hur kontakterna skall ske mellan förbund och klubbar och vilken information som saknas hos klubbarna. Ett möte för samtliga ordförande i klubbarna runt om i landet är planerat.

Slutligen skulle jag vilja lista de ledamöter du kan kontakta i olika frågor:

Lennart Karlsson - Föreningsansvarig
Hjälper dig som jobbar med klubben med ex.stadgar, bidrag,registre-ring m.m.

Anders Magnerfelt - Kursansvarig
Hjälper dig med information om kurser och utbildningars när,var och hur.

Joakim Ekdal - USK ordförande
Haveriansvarig. Olyckor och incidenter rapporteras hit. Svarar på tekniska frågor rörande BCL och skärmflyg i allmänhet.

Rolf Erladsson - Kassör
Försäkringsansvarig. Hjälper dig med eventuella försäkringsfrågor.Innehar infofoldern för försäkring.

Annika Olsson - Tävlingsansvarig
Ger dig information om regler etc.

Anders Lattermann - Informationsansvarig. Mottager tacksamt din artikel till kollaps eller bra idéer till aktiviteter, sponsorer m.m.

Yvonne Lin - Organisationsansvarig
Här får du bl.a. information om vart du skall vända dig med olika problem. Här lämnar du förslag och kritik av olika natur. Här får du hjälp med licenshantering tills vidare.

Jag hoppas att denna vägledning hjälper oss alla att spara tid så att vi får mer tid till att FLYGA!

Yvonne Lin
Ordförande-SSFF

Fotnot: Adresser till styrelseledamöterna hittar du längre fram i tidningen.

PARASAIL SYSTEMS

JAGUAR XC

SÄKERHET
KVALITET
PRESTANDA

AKTUELLT

PARASAIL ESPRIT LIGHT I/II
räddningsskärm för glidskärmpiloter.

INSTRUMENT

AIRCOTEC
BRÄUNINGER m.fl.

UTBILDNING - KURSER

Grundkurser
Fortsättningskurser
Åre • Orsa • Stockholm

AIR annika olsson FLYGskola

FLYSPORTS

WALLA GÅRD 14800 ÖSMO 0752-389 72 010-73 90 29 fax:0752-389 72

Debatt

Såsom de flesta redan har märkt, har testnummret med Svensk Fallskärmsport gått av stapeln. Reaktionerna har varit blandade. Somliga tycker det är bra, andra tycker det inte. Den enda skriftliga åsikt som inkommit till redaktionen publiceras nedan:

Tankar om samarbete med Svensk Fallskärmsport

"Efter ingående diskussioner inom styrelsen och ute på fältet (fjället) kom vi enhälligt fram till att Fallskärmshoppning och Skärmflygning är i grunden två helt olika idrottsgrenar (även om båda använder skärm, så är syftet helt olika). Det är en god tanke att gå ihop med Fallskärmsport men vi tror att allmänhetens svårigheter att skilja på en Fallskärm och en Flygskärm skulle förstärkas av att ha en gemensam tidning.

Vi tycker Kollaps är mycket bra med tanke på hur ungt Svenska Skärmflygförbundet är. Vi väntar gärna ett par år tills det finns resurser att få med färgbilder i Kollaps. Skärmflygsportens identitet vinner på det. Eventuellt samarbete med Hängflygtidningen Hypoxia skulle vi dock rekommendera. Med Hängflyg har vi allt gemensamt utom just Skärmen."

Tack för att vi fick tycka till

Åre Skärmflygklubb
c/o Ebneter
Pilgrimsvägen 8
830 13 ÅRE

Fakta om samarbetetsprojektet:

Svensk Fallskärmssport utkommer med sex nummer per år. Vid ett sammangående, kommer tidningen att ökas från 32 till 64 sidor. Varje sport för alltså halva tidningen var (i testnumret hade vi bara lyft in sju sidor för att småskaligt visa hur en hopslagning kan se ut).

Kollaps utkommer med tre nummer per år, den är på 36 sidor. Vid en hopslagning kommer vi alltså att få dubbelt så många sidor om skärmflygning per år än idag. En hel del bilder blir i färg. På köpet får vi dessutom 32 sidor per nummer om fallskärmshoppning.

I dag produceras Kollaps helt ideellt. Det enda som kostar är tryck och porto, vilket tillsammans kostar ca 25.000:- per nummer.

Om Kollaps producerades på proffessionell basis, skulle den, när annonsintäkterna är bortdragna, kosta 53.000:- per nummer.

Från och med 1992 kommer jag inte att jobba med tidningen på ideell basis. Som betald redaktör, visst gärna. Men jag orkar inte längre lägga ut 100 timmars gratis jobb per nummer. Efter två år och över 600 timmars arbete utan någon ekonomisk ersättning för nerlagt jobb, känns det som om jag har gjort min "goodwill"-insats för sporten.

Vilka alternativ återstår?

1) Producera Kollaps i SSFF:s regi och betala för hela produktionen. Fyra nummer per år är det tänkt att bli. Det är tufft att uppnå när man även måste layouta själv, men det går.

2) Producera tidningen tillsammans med Svensk Fallskärmssport. Cewe förlaget svarar för layouten. Redaktören behöver bara ansvara för text och bild. Detta alternativ ger sex nummer per år.

3) Hitta en ny redaktör som driver tidningen ideellt. En lösning jag inte tycker är bra alls. Jag om någon bör veta, jag sitter just i den sitsen. Tre nummer per år är max vad som går att få ihop.

Kostnader

Nedan visas vilka kostnaderna blir för de olika alternativen:

Siffrorna är beräknade på att SSFF har 1.000 medlemmar.

På alternativ två, får vi sex nummer per år. På alternativ 1 fyra stycken och på alternativ 3 bara tre stycken. "Sporterna blandas redan idag ihop, hur kommer inte det att bli om man slår ihop tidningarna" är det vanligaste argumentet mot ett samarbete. Jag håller inte riktigt med, går vi ihop har vi alla chanser i världen att lära folk att det handlar om olika sporter.

Slutligen tänkte jag berätta om att det är min förhoppning att vi i framtiden ska lyckas få hängflyg och/eller ballong att också komma med. Då blir vi en flygäventyrstidning med en upplaga på 5.000 ex. Tillräckligt mycket för att distribueras till tidningskioskerna.

Och då, då blir vi slagkraftiga.

Anders Lattermann
Informationsansvarig-SSFF

Vad tycker du?

Hur ska vi göra?

Skicka in din åsikt till:

Kollaps
c/o Anders Lattermann
Kopparvägen 19
175 72 JÄRFÄLLA.

Alternativ:	1	2	3
Per nummer:	53.000 Kr	34.000 Kr	25.000 Kr
Antal nummer:	4 st	6 st	3 st
Per år:	212.000 Kr	204.000 Kr	75.000 Kr
Per medlem & år:	212 Kr	204 Kr	75 Kr
Per exemplar:	53 Kr	34 Kr	25 Kr

Resan då det mesta hände!

Bakom pennan: Tino Gurb

Provenceresan skulle bli årets stora händelse och blev till och med mer än vad de flesta skulle kunna drömma om...

Öppningen på resan tilldrog sig på HP:s kontor. Där ett gäng glada flygare samlades för att informeras om några av Europas bästa flygställen. Eftersom HP hade omvandlat informationsträffen till en "Fransk afton". Vilken ju som bekant inte bara består av baguetter utan även kan avnjutas av livets vatten. Flygställena blev under kvällens lopp med andra ord bara bättre och bättre. Med nya perspektiv innanför västen var det inte svårt att övertyga ytterligare ett gäng om hur fantastiskt skönt Provence framstod i jämförelse med att stanna hemma i Stockholm.

Transporten ner till Provence

Det gemensamma målet för resan var byn Callas någon mil norr om Cannes. Valet av by kan verka vara lite märklig.

Någonstans måste man ju bo, dessutom råkar HP på ett märkligt sätt (vilket jag inte skall berätta här) inneha ett jätteläckert hus i Callas. Det senare alternativet måste anses vara det övervägande skälet till valet?

Ett gäng med stark ekonomi tog det enklaste färdsättet ner. De flög alltså ner. Berndt, Janne, Rune och jag själv med småländska påbrån valde att bila ner. Efter att ha tankat i Danmark fortsatte färden neråt mot alperna. Du med livlig fantasi inser säkert att när man passerar Danmark i Påsktider består "tankningen" av den ädla öldrycken "Påskebrygg". Bilen blev plötsligt väldigt baktung. Glada i hågen fortsatte vi vår färd. En bit ner i Tyskland på autobahn hörs plötsligt klonk, klonk, i ett avtagande ljud. -Fel, det är inte ölen vi tappar, utan höger framljus lossnar från bilen. Efter att ha stannat och upptäckt vår förlorade högerlykta springer Rune tillbaks ett par kilometer och hittar lyktan. Lycklig och med tungan som en slips kommer han tillbaks med lycktan i fyra delar. Vilket dock visade sig vara helt förgäves. Lyktj--ln ville inte sitta kvar. Det var bara att kasta in lyktan i bakluckan tillsammans med ölen. Resten av resan spanade vi efter samma modell av Volvo med hel högerlykta. När vi närmade oss alperna beklagade sig Rune över att han hade ont i foten. Alkohol dämpar smärta hade vi hört. Inte genom att hälla på det onda utan genom att inmundiga densamma. Dessutom lutade bilen betänkligt bakåt. Nu hade vi chansen att rätta till två fel. Sagt och gjort Rune mådde betydligt bättre fast bilen lutade nog lika mycket ändå. Alkoholets inverkan var som bekant inte hur länge som helst och efter ett par timmar hade Rune ont igen. Nu var det dock inte så långt kvar. Vid framkomsten hade Rune svårt att gå. HP tog emot vid huset i bara t-shirt mitt i natten.

Transporten till sjukhuset

Dagen därpå hade Rune feber och sov hela dagen medans vi var ute tillsammans med de övriga och rekade backar. På eftermiddagen när vi skulle äta försökte jag väcka Rune men förgäves. Han hade kommit i någon form av coma. Turligt nog fanns en läkare i byn som kom till huset inom ett par minuter. Läkaren trodde att Runes sockerhalt sjunkit kraftigt och att han därigenom kommit i coma. Vi körde till sjukhuset med Rune. Dagen därpå när vi skulle hämta honom hade de sövt ner honom och han låg i respirator på intensiven. Det onda i foten visade sig vara en blodförgiftning som spridit sig i kroppen och resulterat i en hjärnhinneinflammation av mycket allvarlig karaktär. Det fanns en ljusglimmt i allt det svarta och det var Runes värden som var mycket bra hela tiden. Sjukhuset var mycket modernt och hade all upptänklig apparatur samtidigt som personalen var väldigt vänliga. Det lugnade oss något. Dagen därpå fyllde Berndt och jag år vilket av förklarliga skäl inte blev den brakfest vi hade tänkt oss. Plötsligt var flygning och födelsedagar inte så viktiga längre. Vi kunde dock inte bara sitta och oroa oss och deppa ihop. Det bästa var att börja flyga och låta hjärnan börja jobba med andra saker också.

Första höjdflyget på länge

På grund av mitt tidigare benbrott hade jag inte flugit på ett och ett halvt år. Jag hade gjort några korta flyg i Johannelund för att värma upp lite innan de riktiga flygen. Dagen var perfekt för ett första högflyg. Molnigt och några meter drag upp i backen. Allt var perfekt iväg...

Äntligen ute i luften. Det var en skön känsla att få flyga högt igen efter all tid när jag sett alla andra sväva omkring som fåglar. Flyget blev inte speciellt långt eftersom det inte fanns någon termik. Det blir en hård landning automatiskt sätter jag ner det friska benet först knak... Vad händer? Jo, jag vrickar foten. Inget ont som inte har något gott med sig. Nu har vi en självskriven chaufför upp och ned för berget. När vi på eftermiddagen hälsar på Rune passar jag på att röntga foten. Som tur är, är inget brutet. Sjukhuspersonalen undrar vad vi gör i Callas. När jag berättar att vi är i Provence och skärmflyger tycker alla att det verkar jätteläckert men är inget för dem...

Husberget

Några kilometer från Callas ligger Roque Esclapon. Även kallat husberget. Vädret blir bara bättre och bättre. Peter och Russell ansluter sig till de övriga och flygningarna börjar ta fart på allvar. Termiken är grym, i alla fall mitt på dagen. Russell har ingen höjdmätare och susar omkring som en prick på himmlen. När han äntligen LYCKAS ta sig ner är han uppspelt värre och förklarar på sin härliga svensk - amerikanska. Hur skräckslagen han var under flyget för att inte tala om en annan flygare han mötte bland molnen: "Shit man, jag mötte a frenchman his ögon was round like this!" Han visande med händerna och fingrarna.

När termiken var som värst startade drakflygarna, som i sin tur drog till sig traktens alla segelflygare. Hela himlen var full av skärmflygare, drakflygare och visslande segelflygplan likt ilskna bålgetingar. En fantastisk syn.

Transporten till sjukhuset

Hasse försökte sig på en snedvindstart. Det resulterade i att han slog i huvudet, fick ett sår i huvudet och gjorde en akrobatisk rullning. Vrickade till sitt knä och slog i den ädlaste delen. Stackars Hasse, skinkan svullnade upp till det dubbla. Vi tyckte alla att han nog behövde uppsöka sjukhuset för att sy ihop såret i huvudet. Efter att ha tvättat såret och Hasse protesterat att inte åka till sjukhuset körde jag honom till hotellet. I ärlighetens namn skall jag säga att jag inte heller vågade visa mig på sjukhuset mer efter allt som hänt. Mitt i natten knackar Christina på och säger nu måste vi nog köra honom till sjukhuset i alla fall. På sjukhuset bara skrattar de och skakar på huvudet: "Nu är de galna svenskarna här igen."

Jag försöker föreslå att vi borde få mängdrabatt med tanke på all sysselsättning vi "fixar" åt dem. De fraaska läkarna är inte direkt intresserade av att försöka förhandla fram en bra deal. Utan jag försöker snabbt hitta ett nytt samtalsämne. Då jag plötsligt från entren hör Berndt ropa:"Hjälp, hjälp!!" I entren finns nämligen en automat med en underbart god juice. När Berndt tagit ett glas fortsätter juicen bara att spruta i strida floder. Som de flesta nog känner till är Berndt en väldigt praktisk kille. Han sticker naturligtvis in fingret i hålet för att förhindra att ytterligare juice dränker ner hela lokalen. En av sjuksystrarna har även hon hörsammat Berndts färtvivlade rop och hinner först till den nödlidande. Hon uppmanar Berndt att ta bort fingret vilket han också gör. Sjuksystern inser även hon vådan av att fylla sjukhuset med juice. Snabbt som ögat sticker hon in fingret för att inte göra skadan värre. Vi vet inte hur vi skall hjälpa henne så vi lämnar skrattande systern åt sitt öde och vrider oss av skratt hela resan hem. Förmodligen står hon där än...



Saint André

Nu hade alla blivit varma i kläderna. Intet berg var för högt eller för brant. Saint André blev nästa mål. Ett fantastiskt flygställe även det. Här måste piloterna dock vänta tills senare på dagen när den värsta termiken lagt sig. Att flyga på Saint André innebär att du flyger när solen börjar sjunka och bergen brinner i mörka röda färger. Självaste flygen har jag inget att säga om förutom att det måste bli ett evigt minne för dem som flyger här.

Bargemon

I Roque Esclapon träffar vi några tyskar som bor i Bargemon. De berättar att i dalgången intill Callas borde man få de häftigaste flyg man överhuvudtaget kan drömma om. Starten är en smal stengång som slutar i ett stup med andra ord ganska spektakulär. Enligt tyskarna bör vi innan vi landar fråga Comptessan Villeneuve om lov. Peter och jag tar bilen ner till slottet (ett fantasiskt ställe) och försöker hitta Comptessan. Utan resultat. Efter många om och men stöter vi på ett engelskt par. Enligt paret borde det vara OK att landa eftersom drakar tidigare landat på hennes domäner. Det får bära eller brista. Vår signal till dem ett par kilometer längre bort på berget är att blinka med helljuset. När vi står där och blinkar hör vi hur Comptessan kör in på sina ägor. Nu är goda råd dyra! Snabbt ner till Comptessan och artigt be om lov. Efter att ha slagit på stora charmen går hon motvilligt med att några får landa på en av hennes ängar, bara de landar på den ängen (säger hon och pekar) och är försiktiga om hennes stora träd. Snabbt replikerar jag: "Det är inga problem. En skärm kan vända på en femöring." Comptessan undrar när de skall flyga? I ögonvrån upptäcker jag att Janne precis har startat. De startar Nu svarar jag! Hon vänder sig om och mycket riktigt han har startat. Hon vänder sig om mot mig och ser väldigt konfunderad ut. Hon undrar nog än idag vilka telepatiska egenskaper jag hade som kunde meddela mig på det avståndet.

Hennes krav var bara att hon ville ha lugn och ro. Comptessan står bredvid oss och ser när Janne kommer in och gör en snygg landning på ängen bredvid slottet. Näste flygare är Russell som med sin svensk - amerikanska vrålar så det dånar mellan träden och slottet. "Shit man, vilket häftigt flyg!" Jag gör allt för att dämpa



Russell, comptessan som precis sagt att hon vill ha lugn och ro. Hon står dock kvar oberörd och ser på näste som är HP. Han gör en snäv sväng innan landningen tuschar nästan det högsta trädet. Comptessan sväljer några gånger. Gud nu är han på väg mot de två stora blommande mandelträden. De står väldigt nära varandra, kommer han att komma emellan? Han klarar träden men landar i fel åker. Nu har comptessan fått nog hon tar sin hund och går in i slottet aningens blek. Att HP får fortsätta att flyga och landa på hennes äng är för mig en gåta?

Slutet gott...

Efter allt som hände på denna resa. måste jag summera att det var nog en av de roligaste resor hittills. Trots allt elände som inträffade. Man måste kunna skratta åt elände också, förutom allt roligt som inträffade ändå. Vad anbelangar Rune så mår han nu alldeles utmärkt och vi drar alla en lättnadens suck och ser ljust tillbaka på årets resa.

PS. Skulle du mot förmodan hamna på sjukhus i södra Frankrike, berätta inte att du är svensk!

Sett och Hört - det surrar i luften

-Att även drakflygare som provat skärmflygning tycker det är en trevlig sport. Följande kommentar är saxad direkt efter en drakflygares första flyg med skärm: "Visst fan var det skoj, nu är det bara ett problem - hur fäller man ihop den?"

-Att det surrar ivriga rykten om en ny startmetod från Sverige i Schladmin - Ramsau. Innovatören inom denna teknik heter Anders "Snowman" Lindmarker. Här följer en kortfattad och enkel beskrivning: För att lyckas behövs 30-70 cm mjuk snö, några risiga buskar och en ganska brant startplats. Lägg ut skärmen noggrant och dra upp den i vanlig ordning. Tag ett par rappa steg nedför och släng dig sedan på magen. Nu följer det svåra momentet som kräver åtskillig träning. Samtidigt som du bodysurfar ner för startplatsen med så stor del som möjlig av kroppen under snön balanserar du skärmen ovanför dig. Efter att i hög hastighet forcerat ett hinder i form av ett par buskar kicka skärmen och låt den majestätiskt lyfta dig ur snön och flyg. För mer ingående teknisk beskrivning kontakta gärna Anders. Inrapporterat av: **Ola Ricktun.**

-Att följande kommmentar är plockad ur en skärmflygares loggbok: *"Dålig start, bra flyg, STALL-360, USCH"*. Fler kommentarer överflödiga.

- Att Peter Wicander (skärm- & hängflyginstruktör) under ett friflyg vid VM i hängflyg i Brasilien 1991 var mycket nära att råka riktigt illa ut. Peter skulle just påbörja en looping när selen bröts sönder. Då även säkerhetsvajern gick av samtidigt, blev Peter hängande i armarna i styrbygeln (A-ramen) han lyckades styra in vingen mot en närliggande flod och kraschade mot vattnet i 90 km/h. Efter att ha varit medvetslös en kort stund lyckades Peter simma in till land. Tillverkaren av selen (Air Bulle) erkänner lite halvt att detta är ett konstruktionsfel i selen - men vill inte ersätta Peters vinge för 30.000:-. *Det är kanske det som kallas att slänga pengarna i sjön.*



-Att skärmflygning härstammar från fallskärmshoppning - visste vi väl i och för sig redan. Ta en titt på urklippet ur Svensk Fallskärmsports omslag nr 1 1987 här bredvid. På bilden "fallskärmsflyger" (det kallades så) man med en vanlig fallskärm. Bilden är tagen i Åre. Hur bra glidtalet (borde kanske kallas falltalet?) var, är en helt annan sak. Hur som helst. Detta torde vara en av de första backstarterna med skärm i Sverige.

-Att kungen var och åkte skidor i Åre. Högt upp kom Annika Olsson flygandes i ensam majestät (ursäkta vitsen). Majestäten dvs han på marken lär enligt välundererättade källor blivit mycket imponerad.

Nyheter på horisonten

LIFTBACK, är ett av alla de ryggskyddsplattor som börjar dyka upp för skärmflygning. Plattorna skyddar mot ryggskador vid slag mot ryggen. Enligt uppgift ska man också sitta bekvämare i selen med en sådan platta monterad.

INFO:
LIFTBACK, USA (415) 927-2813

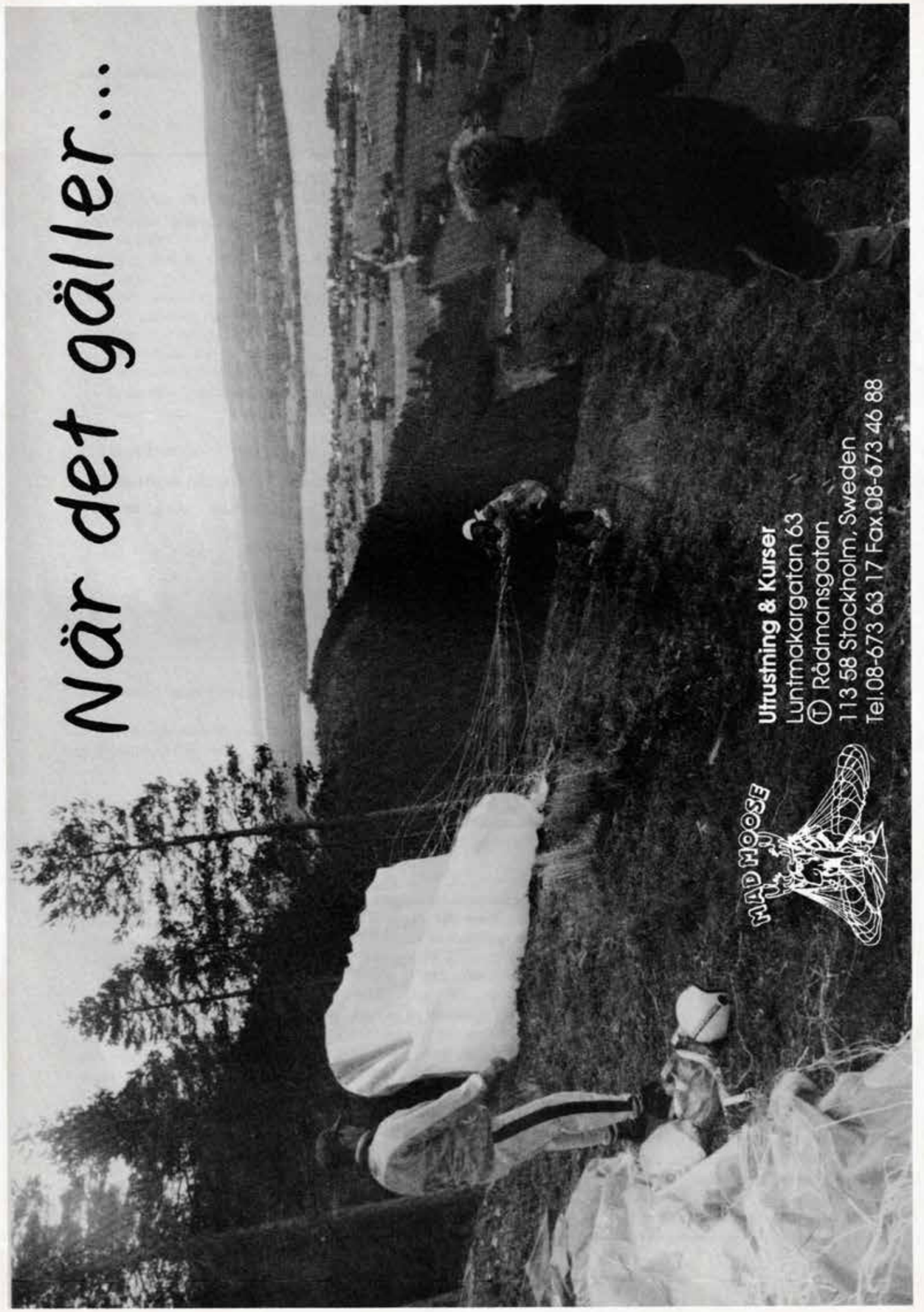
FILM OM OTTO LILIENTHAL, efter 9 månader och DEM 150.000:- (ca SEK 550.000) är Henry Haucks senaste film klar. Den handlar om glidflygets förste pionjär: Otto Lilienthals liv. Filmen innehåller också gamla filmupptagningar på när Otto flög sina glidare. Robbie Witthal och John Pendry provflyger en av Lilienthals glidare och jämför den mot dagens moderna vingar - skillnaden av 100 års utveckling. Lilienthal-glidaren sätts också upp på DHV:s testbil och får genomgå samma tester som används för att godkänna dagens glidare. Filmen är 30 minuter lång.

INFO:
Henry Hauck Productions
Schlörstrasse 10
8000 MÜNCHEN 19.

Ordspråk om höjd

Flyg aldrig högre
än du vill ramla ner.

Upphovsman okänd.



Klubbnytt

Som vanligt har klubbarna blivit inbjudna att beskriva sin verksamhet:

Stockholms Skärmflygklubb

När ni läser detta har våren förhoppningsvis fått ett rejält övertag och vi kan med nyvunnen entusiasm se fram mot en ny flygsäsong.

Boka in första helgen i juni, då arrangerar nämligen SSFK en klubbträff i någon av Stockholmsbackarna med tävlingar och gemensam flygning under dagen. På kvällen tänder vi grillarna och fortsätter samvaron **(eftersom tidningen inte hann ut till dess, hoppas vi att ni fick det trevligt /Reds anm.)**

Före semestrarna har vi tänkt genomföra en kvällskurs i landningsteknik. Två av våra medlemmar, med erfarenhet från fallskärmshoppning, lär ut rätt sätt att klara en hård landning. Nyttig träning för alla skärmflygare, med eller utan reservskärm.

Vår klubbpub har tagit fart. På torsdagar från ca 19.00 träffas vi i baren, en trappa ner på Markurells. Här har du också möjlighet att köpa vår klubb t-shirt. Kom du med.

När detta trycks har RM gått av stapeln i Åre. Klubben har representerats av två lag, se särskilt reportage.

För dig som är intresserad av att tävla finns fina möjlighet i Norge under sommaren. Vi har information om Norge Cupen, tider platser m.m.

Information om klubben fås genom klubbtidningen "MED SKÄRM" eller via vår telefonsvarare **08-83 66 18**.

Har du frågor, vill veta mer om klubbens verksamhet eller skärmflygning hör gärna av dig.

Stockholms Skärmflygklubb
c/o Anna Svanborg
Gustafsvägen 5, 3tr.
171 49 SOLNA

Tfn:**08-730 16 51**
Tfnsvarare: **08-83 66 18**

PG: **4140876-6** medlemsavgift 90:-/år

Västra SkFK

Klubben växer och vi har passerat 150 stycken betalande medlemmar för i år. Efter semestern hoppas vi kunna distribuera vår backguide på de flygställen i vår region som är lämpliga för skärmflygning. Det blir mellan 15 och 20 stycken flygställen och är bra för att vara sydvästra Sverige. Ett studiebesök på SMHI - Landvetter, har arrangerats. Om intresset är tillräckligt stort gör vi om det till hösten igen.

Vinsch
Vi har ett avtal med vinschägarna i Vårgårda nu. Finns det någon icke Västra SkFK medlem som vill vinscha går det bra att ringa vår telefonsvarare och be om mer info. Det är samma priser för alla. Ett par klubbmedlemmar är i slutskedet på en egen byggd vinsch. Det ser mycket lovande ut och efter provkörning har vi förhoppningsvis fördubblat vinschkapaciteten. Det är en helhydralisk vinsch anpassad för bogsering av skärmflygare. Detr ser mycket lovande ut och efter provkörning har vi förhoppningsvis fördubblat vinschkapaciteten.

Klubbflygning
Vårt planerade KM (15-16 juni) blir en helg med klubbflygning. Ingen tävling alltså. Klubben hyr vinschen hela helgen och alla med behörighet kan vinschas för 40:-/start. Även icke klubbanslutna är välkomna. På lördag kväll blir det andra aktiviteter. De som vill kan tälta på området över natt. Om det blir avblåst p g a dåligt väder meddelas detta på vår telefonsvarare. (Troligtvis är detta datum passerat då tidningen trycks).

För mer info om klubben kontakta:

Joakim Ekdahl (ordf.), tel:031-864844

Lennart Karlsson (sekr.), tel: 031-261001

Klubbadress:

Västra SkFK
Box 4022
431 04 Mölndal

Tel. svarare: 031-269738

VSK besöker SMHI på Landvetter

Den 14 maj besökte en liten men entusiastisk skara VSK-medlemmar SMHI på Landvetter.

Vi fick en genomgång av, dels den historiska bakgrunden, dels den idag mycket tekniskt sofistikerade analysen med hjälp av satelliter och väderradar.

Historiskt sett började det hela som så mycket annat med krig. Vid ett sjöslag under Krimkriget gjordes stora förluster p.g.a. en storm, som tidigare passerat hela Europa men eftersom ingen varning förmedlades öster ut kom stormen överraskande till de stridande. Man började då att fundera på att göra väderobservationer och sprida dessa med den sedan några tiotal år använda telegrafen. Efter två år var man igång i Frankrike och sedan spred det sig över världen. I Sverige startade föregångaren till SMHI 1873 med enkla grundobservationer för att sedan tillföras mer och mer teknik.

När man ser på dagens situation vet ju alla att det fortfarande är svårt att spå väder. Det kan dock nämnas att dagens sexdygnsprognoser är lika bra som tvådygnsprognoserna var 1970. Problemet ökar dock när man vill ha noggranna prognoser om små exakta geografiska områden, typ backar för skärmflygning, för någon längre tid framåt. Vissa förutsättningar finns emellertid att få en rullande information om de mest intressanta flygställena lämpligen förmedlad via telefonsvarare. Vilka kostnader detta skulle medföra är oklart men det skulle kunna vara intressant att undersöka.

Det kan i detta sammanhang också nämnas att SMHI är en i det närmaste självfinansierande statlig insitution. Intäkterna fås genom att sälja de prognoser man får fram, dels till andra statliga organisationer t.ex. Luftfartsverket, dels till olika företag.

Claes Bergqvist

Club Parapente Syd

Säsongen har startat mycket bra både vad gäller flygningen och tillökningen av klubben. För närvarande är vi 20 personer. Vår intressantaste flygning är utan tvekan hangflygning som det verkligen bjuds på här i de södra delarna. Flygtider på 90 minuter har hittills åstakommits. Det lär dock inte vara svårslaget. Klubbmedlemmarna har varit i Idre för en tid sedan och provat sina färdigheter. Tyvärr var vädret lite si och så.

En klubbtidning är startad: "SkyNews". Ytterligare en skärm har införskaffats för uthyrning till klubbmedlemmarna. Väderinfo får man varje helg på en telefonsvarare. Vi ombesörjer så att samtliga medlemmar tar licens den 28/6 - 2/7.

För ytterligare info, kontakta:

Club Parapente Syd
c/o Pierré Rosén
Jollevägen 10
294 00 SÖLVESBORG

Tfn 0456-157 19
Pg. 33 22 74-0

JuniLyftet
Äntligen börjar vi närma oss sommaren och JuniLyftet. Den 15-16 juni går, som vi tidigare berättat, klubbens stora flygevenemang av stapeln. Vi har beställt fina ostliga vindar, massor med sol och en fungerande lift. Från dig som klubbmedlem har vi bara en önskan - att du kommer. Det blir som vanligt lite av familjefest över det hela och vi kommer ha några olika tävlingsmoment inlagda. Vi tänkte oss följande:

- Pricklandning behöver knappast någon närmare förklaring.

- Tidsbedömning, du gissar din totala flygtid.

- Differensflygning där man skall försöka göra två flyg med så lika tid som möjligt.

- Längsta tid i luften.

Vandringspriset går verkligen inte av för hackor. Dessutom blir det en hel del andra fina priser. Boendet bokar du själv, t ex hos Gesunda Fritidscenter på tel 0250-290 00. Ett alternativ är på Sollerön där man kan hyra stugor för en billig penning, tälta går också bra. Startavgiften till JuniLyftet är 50:-/person och avser endast de som önskar tävla. Pengarna vill vi ha oss tillhanda omgående. På lördagkvällen tänkte vi ha en liten grillfest för alla intresserade. Vi håller med elden och du med kött och eldvatten.

Liften kommer vara öppen hela helgen och den tar oss 250 höjdmeter upp till toppen. De bästa vindriktningarna är ost och nord, även syd är flygbart men något svårare. Vid ostlig vind brukar det ibland finnas möjligheter till hangflyg.

Gesunda ligger 10 km söder om Mora och är lätt att nå med bil.

Om inte förr, så strålar vi samman vid liften på lördag morgon kl 9. Vi flyger fram till söndag eftermiddag då vi städar ur husen och åker hem.

Missa inte årets största flyghändelse, vi räknar med att just DU kommer! Kontakta gärna Mats Jarmer, 08-659 56 14 eller Tino Gurb , 08-82 60 90 för närmare information. **(När tidningen trycks har JuniLyftet redan gått av stapeln, vinnare blev: Lars Ekenstam. Grattis Lars! /Reds anm.)**

Rapport från klubbmötet 2 juni
Den 2 juni träffades vi på Glada Enkan för vårens sista Cirrusmöte. "Enkan" är vårt vattenhål och den plats där vi träffas varje torsdag kväll. Temat för mötet var "Säker flygning i sommar". Tomas Lund berättade om hur man bäst undviker att försätta sig i problem men också vad man kunde kunde göra för att reda dem. Han talade om allt från frontkollaps till autorotation och negativ kurvning. På slutet diskuterade vi också nödskärmar - ett säkerhetshjälpmedel som borde vara lika självklart som bilbälte.

I vanlig ordning, visades ett bildspel, fast den här gången handlade det inte om flygning. Vi fick följa med på en

hisnande skidresa genom Klippiga bergen. Otroligt är inte ord nog för att beskriva bilderna som skulle platsa på omslaget till vilket National Geographic Magazine som helst och som delvis funnits som omslag till Åka Skidor. Bildspelet var gjort av HP Fallesen och Tino Gurb, mannen bakom kameran var ingen mindre än Magnus Ritz - känd skidfotograf. Även om vi nu alla längtade efter sommaren så fick nog många lite snö i blick. Så slutade mötet som lockat 45 personer till Glada Enkan en solig söndagkväll.

Sommarens aktiviteter

Ifjol var ganska många Cirrus-medlemmar i Danmark, i Hanstholm närmare bestämt. Erfarenheterna var så pass goda att vi tänkte satsa på Hanstholm igen. Under vecka 28 finns det definitivt folk därnere och möjligen också v. 27 och 29. Hanstholm ligger på Jyllands västkust och är egentligen ett fiskeläge. Men här finns också långa gräsvallar, de högsta är ända upp till 60 meter, som är alldeles utmärkta att träna hangflyg på. De är alldeles släta och vindförhållanden brukar vara mycket stabila. Perfekt för hangflyg mao. Till Hanstholm tar du dig för egen maskin.

I september, vecka 38 för att vara exakt, planerar vi en resa till Provence. Det blir en flygsafari liknande vårens arrangemang. I nästa CirrusNytt berättar vi närmare om evenemanget.

För mer information, kontaktar du:

Tino Gurb (ordförande)
Framnäsbacken 28
171 42 Solna
Tel. 08-82 60 90

Mats Jarmer (sekreterare)
Lidköpingsvägen 53
121 49 Johanneshov
Tel. 08-659 56 14

Adresser

Club Parapente syd
C/O Pierre Rosén Jollevägen 10
294 00 SÖLVESBORG

Cirrus Skärmflygarklubb
C/O Tino Gurb Framnäsbacken 28
171 42 SOLNA

Cumulus Skärmflyg Klubb
C/O Stefan Tärnström Kapplandsg. 84
414 78 GÖTEBORG

Frisksportarnas Skärmflygklubb
C/O H-O Carlsson Karlsgatan 3
541 50 SKÖVDE

Skärmflyg klubben Handelshögskl
Idrottsutskottet Box 6501
113 83 STOCKHOLM

Hotings Skärmflyg Klubb
Box 89 Kyrkviken
830 80 HOTING

Järvsö Skärmflyg Klubb
C/O Nils Olle Olsson Kramsta 2016
820 40 JÄRVSÖ

Kiruna Skärmflygklubb
C/O Mikael Winnerbäck
Konduktörsg. 21E
981 34 KIRUNA

Kramfors Skärmflygförening Kråkorna
C/O Fredrik Ringblom Furuv. 17
872 00 KRAMFORS

Luntis Idrottsförening
Luntmakarg. 63
113 58 STOCKHOLM

Sälens Skärmflyg Klubb
C/O Peter Ahlbin V:A Långstrand 255
780 67 SÄLEN

Skärmflygklubben Rotormännen
C/O Peter Hernfalk Sikv. 61
135 41 TYRESÖ

Stockholms Skärmflyg Klubb
C/O Anna Svanborg Gustavsv. 5 3 tr
171 49 SOLNA

Västra Skärmflyg Klubben
Box 4022
431 04 MÖLNDAL

Åre Skärmflygklubb
C/O Eva Nietlisbach Årev. 60
830 13 ÅRE

Tryckfelsnisse

I artikeln om Hemsedal Open i Kollaps nr. 4-91 försvann artikelförfattarens namn. Det var Anna Svanborg som hade skrivit den.

Red beklagar.

Ordspråk om vädret

Pessimisten säger att det är ett moln framför solen.

Optimisten säger att det är en sol bakom molnet.

Upphovsman okänd.

Meningen med dessa "Klubbsidor" är dels att klubbarna ska få grepp om varandras verksamheter och förhoppningsvis knyta kontakter med varandra. Den andra anledningen är att de som är nya i sporten ska kunna hitta "sin" klubb. Vill din klubb oxo presentera sin verksamhet?

Skicka in er berättelse senast 13:e oktober /Red.



Rapport från:

Meeting Internazionale di volo libero, Monte Grappa -91, Italien.

Varje år vid påsktid tilldrar sig denna mässa med en massa jippon och utställning av diverse luftburna konstruktioner. Dessutom är det tävling för hängflygare och skärmflygare. I år var det 10-års jubileum och deltagarantalet i skärmflyg och hängflygklassen var 150 st i vardera. Så man kan lugnt påstå att det var trångt i luften dessa dagar. Dels också p.g.a. alla friflygande italienerare som hade semester under påsk. Det var andra året som skärmflygtävlingen gick av stapeln. Sverige representerades endast av en pilot: Peter Nietlisbasch. Marcus Noichl var också där men tävlade för Österrike.

Torsdag 28/3

Hängflygarnas tävling startade denna dag, skärmflygarnas började först på fredagen. Detta gav Peter tid att göra en efteranmälan, vilket inte borde vara några problem. Trodde han ja! Alla platser var upptagna, men han sattes upp som reserv och fick återkomma nästa dag för att se om han fått plats. Det fanns inte mycket mer att göra än att återvända till landningen där de svenska drakflygarna var. Efter ett tag fick vi rapport om att en av de svenska deltagarna hade tvingats dra nödskärm och landat i en ravin. En liten svensk expedition åkte upp på berget där det var stor uppståndelse. Peter och Patrik (en drakflygare) klättrade ner till den nödställde. Som tur var hade han radio. Rykten sa att en skärm hade kollapsat ovanför honom och att piloten hade stött i sina fötter i hans kingpost med en följd av ofrivilliga "baklängesloopingar". Drakflygaren klarade sig relativt bra, med en spricka i foten och nu kunde drakflygarna inte längre hacka på skärmflygarna höga "kastning av räddningsskärmfrekvens". Efter en besvärlig vandring/klättring ner för drakflygaren och räddnings- expeditionen kom de så äntligen ner till en väg där vi hämtade upp dem. Kvällen förflöt lugnt i goda vänners sällskap. Peter har nämligen tävlat i drakflygning här nere tidigare vid några tillfällen. Det brukar vara ungefär samma gäng som är här och så även detta år. Byn vi bodde i hette Borso d Grappa.

Fredag 29/3

Klockan 09.00 var vi nere vid tävlings- kontoret och fick beskedet att en italienare inte dykt upp, så Peter fick ta hans startplats, nr 8. Klockan 09.30 var det väderinformation. Vädret skulle vara bra fram till 15-tiden då en front skulle komma norrifrån. Men heat skulle kunna genomföras. Kl. 11.00 var det briefing uppe på toppen. Fönstret öppnade 12.00 och skulle ha stängt 15.30, men efter rapporter från friflygande piloter ute på banan om att fronten börjat komma, stängdes fönstret 14.30. Det var då fortfarande många som inte hade startat - däribland Peter - så heatet förklarades senare ogiltigt. Kanske var det lite onödigt eftersom ändå alla friflög, men riskerna var nog för stora för att flyga banan. Ännu en trevlig kväll i goda vänners sällskap.

Lördag 30/3

Klockan 09.00 väderinformation vid tävlingskontoret. Kl. 11.00 var det briefing på toppen, men den sköts upp p.g.a. fel vind. När inte vinden såg ut att vrida upp blev det byte av startplats och 150 piloter vandrade iväg över berget med skärmarna över axeln som små färgglada prickar. Vid 13-tiden var alla piloter i luften. En pilot fick dra nödskärm men han klarade sig utan några skador.



Marcus, Peter och Pernilla uppe vid starten



Peter i luften vid starten

Någonstans efter halva banan hade Peter landat och vi åkte och hämtade honom. Marcus hade gått banan runt på den 28:e snabbaste tiden. Det var mycket bra, med tanke på att endast 69 piloter klarade banan. På kvällen åt vi, tillsammans med de andra svenskarna, en delikat middag på hotellet som var fullpackat denna påskaftonskväll.

Söndag 31/3

Kl 09.00 väderbriefing. Det såg inte så lovande ut. Molnbasen var låg, men den skulle lyftas och spricka upp någon gång mitt på dagen. När vi kom upp till starten låg den i moln. Det såg ut som om det skulle lätta ibland, men det drog igen igen. Vid 13-tiden lättade dock molntäcket betydligt och fönstret öppnade kl 13.45. Vi stod och tittade på alla de 150 piloterna som låg ovanför starten och trängdes och ett tu tre såg vi en som flög in i Peters skärm, vilket gjorde att hans skärm kollapsade rejält. Det såg mycket otäckt ut. Som tur var kom skärmen ut ganska snabbt igen. Peter visste inte om det var något hans nya Ninja bara gjorde utan anledning (han visste inte att en annan skärm hade flygit in i hans) eller om det var något fel på skärmen så han gick han ner och landade i nästa by. Marcus gick banan runt. Sent på eftermiddagen åkte vi upp till toppen för att ta ett kvällsflyg. Där uppe mötte vi Yvonne Lin med familj och några andra svenskar. Efter ett lugnt flyg och en snabbdusch åkte vi tillsannans med Yvonne, Anders, Christoffer, Lasse och Kicki till Crespano där vi åt pizza och hade en jättetrevlig kväll.

Måndag 1/4

Sista tävlingsdagen. Kl 08.30 var det väderinformation. Kl 11.00 briefing på start och kl 12.00 öppnades fönstret. Solen strålande från en klarblå himmel denna sista dag och möjligheterna var utmärkta till ett bra heat. Den här dagen gick det ganska bra för Peter, han kom till Turnpoint, men den starka motvinden gjorde att han inte kunde ta hela banan. Så var den soliga veckan över och det var inte med lite vemod man packade sina väskor och styrde kosan hemåt där plikten kallade.

Tyvärr har vi inte fått någon resultatlista från Italien vilket gör att vi inte kan med säkerhet säga vilken placering Peter kom på, men han borde ligga något omkring 100:e. Marcus fick en avsevärt bättre placering.

Till sist vill jag tillägga att Monte Grappa är ett utmärkt flygställe för såväl nybörjare som rutinerade inom sporten. En liten nackdel är att det behövs bil för at komma upp till starterna.

Pernilla Hammar

FLYTEC

Swiss kvalitets instrument.



Flytec 3010
Variometer upp till 8m/s, Höjdmeter med 2 höjder, Hastighet, Minne med de senaste 5 flygen.

Flytec 3020
Variometer upp till 10m/s, Höjdmeter med 2 höjder, Hastighet, Klocka, Stoppur, Minne med de senaste 5 flygen.

Flytec 3030
Variometer upp till 10m/s, Höjdmeter med 2 höjder, Hastighet, Klocka, Stoppur, Minne med de senaste 5 flygen. Barograf presenterar de senaste 30 timmarna. Utskrift via en vanlig PC.

Instrumenten innehåller 2st uppladdningsbara batterier som vart och ett har en förbrukningstid på minst 60 timmar Fästanordnig för drake eller skärm medföljer. Vikt inkl. batterier 310g. 1 års garanti.
För omgående leverans.

Generalagent:
Åre Skärmflygskola Årevägen 60 830 13 ÅRE Tel 0647-503 91 Fax 0647-505 51

LÄR DIG ATT SKÄRMFLYGA MED MOGULS INC - Sport Extrem



FÖRSÄKRING.
Under utbildningen är du ansvarsförsäkrad i skolans regi. Du har dessutom en personlig olycksfallsförsäkring via Svenska Skärmflygförbundet, som gäller ett år från ochmed kursstarten.

Moguls Inc. är medlem i Svenska Skärmflygförbundet och Flygsportförbundet.

UTHYRNING.
Vi hyr även ut skärmflygningsutrustning, under förutsättning att giltig skärmflygningslicens kan uppvisas.

Det säkraste och enklaste sättet att flyga, skärmflygning. Utbildningen omfattar fem dagar teori och praktik.

Vi använder oss av godkänd utrustning (Klass A-skärmar). För att du skall lära dig så fort och så säkert som möjligt, flyger du med radio. Instruktören kan alltså praktiskt taget sitta på din axel under hela flygturen.

Du blir också videofilmad, vilket gör det lättare att förstå. Att det sedan brukar vara kvällens höjdpunkt att titta på dagens flygfilm gör det ju inte mindre intressant.

Vi använder oss av bogsering som startalternativ, om det inte finns backar eller om vindarna ligger fel. Under sommaren är vi på Öland och flyger. Resten av året hittar du oss i Sälen.

Kurserna är i första hand förlagda till Sälen och Öland. Men också andra platser kan komma ifråga om tillräckligt intresse finns. Är ni en grupp som vill ha egen kurs eller "Prova på dag", måste ni vara minst fem personer.

Vi skickar dig gärna vår broschyr och kursplan om du hör av dig.

Förutom skärmflygning arbetar vi med äventyrsarrangemang, fotografering (reklam och reportage).

MOGULS INC. SPORT EXTREM

780 67 Sälen
TEL o FAX 0280-206 16

387 02 Köpingsvik
TEL o FAX 0485-760 67

MOBIL 010-55 17 51

ORTS INFORMATION:

Lofsdalen - flyg i alla vindriktningar

Lofsdalen ligger i Härjedalen, 6 timmars bilfärd från Stockholm. Det är en skidanläggning med 492 m fallhöjd. Berget heter Hovärken och är flygbart i alla vindriktningar.

På vintern finns släplift upp, vilket gör att man måste ha skidor på sig för att ta sig upp. Slalombackarna är belägna i västligriktning, det är denna vindriktning som är bekvämast att flyga i eftersom man slipper gå runt berget för att komma till liften igen.



Det tråkiga är att den utnyttjbara fallhöjden endast är 245 m. Då landar man efter en 360 eller ett par s-svängar på Toppen. "Toppen" är namnet på mellanstationen i Lofsdalen och varför man har valt det är inte riktigt utrett ännu. Kanske har man problem med vad som är upp och ner - vad vet jag. När det blåser över 4 m/s går det att hanga längst vänstra kanten. Då flyger man över stora stenblock vilket känns lite nervöst eftersom en landning bland dem har små chanser att bli helt riskfri.

Det ska enligt uppgift även gå att flyga i Lofsdalen på sommaren, då finns det dock ingen lift som går. Jag har också hört att stenblocken ser ännu otrevligare ut när de inte är snöklädda. Detta gör att Lofsdalen kanske mest bör betraktas som vinterflygställe.

Kom som alltid ihåg att få starttillstånd från liftpersonalen innan du flyger. De var vid vårt besök mycket vänligt inställda till skärmflygning och gav många nyttiga tips.

Väderinfo går att få på tfn **0680-41091**.

Numret till Lofsdalen Fjällanläggningar är **0680-413 00**.

Om det inte går att flyga p.g.a. av väder och vind går det att på vintern åka skidor. Lofsdalen har många fina backar i alla kategorier. Det går att hyra alla möjliga sorters skidor i skidshoppen, såsom: monoski, snowboard, telemark, Big-Foot, längdskidor, snow-racer, pulkor m.m.

Lofsdalen är ganska litet och därför också ganska billigt. Personalen var genomgående trevliga. Att sen toppen ligger i mitten - det får man leva med...

Text och bild:
Anders Lattermann

SSFF har fått nytt telefonnummer

SSFF har fått nytt officiellt nummer: **08-29 84 94**. Än så länge kommer bara en svarare att finnas installerad på detta nummer. Svararen hjälper den som ringer genom att hänvisa olika ärenden till rätt person.

Alla läser
KOLLAPS
Annonsera
Du oxo

Helsida, inte gratis.
Halvsida, drygt hälften.
Specialformat, beror på...

Kontakta Redaktionen
Online 0758-557 22



Glidtalstest

Den 19:e december 1990 i Grabs (Schweiz) genomfördes ett glidtalstest mellan olika skärmar. Förhållandena var perfekta: 0-3 km/h vind och inga vertikala luftrörelser. Fallhöjden var 333 m:

Skärmar utan Gütesiegel

Typ	kvm	Tillverkare	Pilot	Glidtal
Ninja*	26,4	Firebird	Wiesmeier	7,90
ZX*	29,5	Edel	Eder	7,76
ZX*	32,0	Edel	Geg	7,76
Flash	27,5	UP	Eberle	7,76
Phantom	25,3	Nova	Lechner	7,55
Flash	33,0	UP	Strobel	7,55
Omega	26,0	Advance	Chapuis	7,34
P3	26,0	Paratech	Hediger	7,34
Pantair	26,0	Ailes de K	Schönauer	6,43
Flash	25,0	UP	Anderegg	6,35
Bull Ball	24,0	Paradelta	Müller	5,39

(* = Speciell tävlingsversion)

Skärmar med Gütesiegel

Ninja	24,0	Firebird	Settele	6,99
Sigma	28,0	Advance	Stalder	6,53
Apex	24,0	Falhawk	Broger	6,51
Apex	27,0	Falhawk	Stapnitschka	6,51
Exception	28,0	North	Löliger	6,43
Ninja	30,0	Firebird	Hörburger	6,35
CXC	24,3	Nova	Schönauer	6,35
P2	24,0	Paratech	Lüthi	6,32
AGT	23,7	AGT	Zahner	5,84
AtleteNeo	28,0	Falhawk	Schmölz	5,55

TaxFree

I sista minuten, har följande annons inkommit:

CHARLY POPULAIR 26, 70-100 kg. Nybörjarskärm, pris 6.000:- Tel: 0980-106 16 eller 0980-113 63. Leif Oinas.

Micke Jarås säljer sin GEMMA 25 för 13000 bupp. Snabbaste skärmen på marknaden? Garanterat roligt i luften! Oanvänd skärm till **nött** pris. Ring: 08- 654 39 42 .

Ordspråk om gud

Den som syndar mot himlen, har inget att be till.

Konfuzius.

ABSOLUT SKÄRMFLYGNING

Sveriges enda skärmflygshop

ADVENTURE
AFRO
AIRCOTEC
BRÄUNIGER
CASIO
CHARLY
CRISPI
DIMENSIONE VOLE
EDEL
FLY
FLYTEC
GLEITSCHIRM
ITV
MEINDL
MILLET
POCKET WIND
PRETEL
PRODESIGN
SKYWATCH
STUBAI
SUPA´IR
TREKKING
WASMER
ZODIAC

FUNWAY

FUNWAY Svenska skärmflygskolan AB Furusundsgatan 12 115 37 Stockholm
Tel; 08 - 214141 Fax; 08 - 667 38 09 Öppet 13.00—15.00 Även postorder

Rapport från:

SSFF på Gymmix-iaden & RM i aerobics

Eriksdalshallen 26-27 april -91

SSFF har som en av sina målsättningar 1991 att försöka värva mer tjejer till sporten. Att ha en monter på denna tillställning, där de flesta besökarna var just tjejer, ansågs som ett bra sätt att verka för detta mål. Anita Marttila, Förbundets sekreterare, fanns på plats:

Fredag 26 april 1991 - Gymmix-iaden 1991:

SSFF:s monterteam bestod av: Anita Marttila, Lena Jarham & Mårten Brink (med skadad, väl dold högerarm) bland gamla & unga "friskisar"som svettade sig igenom hela fredagen med Funkaerobic, Workout, Working, Tai Chi, Low Impact, Step Up m.m. Mellan passen, när deltagarna passerade SSFF:s monter, matades de med information, fick 1st Kollaps (årgång 1 nr tidigare) samt lista på Klubbar & godkända instruktörer.

Lördag 27 april 1991 - RM i aerobics:

Lena & jag hann gotta oss åt lördagens evenemang i lugn & ro. Var fanns all skärmflygintresserad publik? Antagligen satt de som fastnaglade i "hallen" och såg de tävlande (individuella Herrar, individuella Damer, Par & Lag) göra sitt allra bästa - samt proffsiga "pausare" såsom: elever från balettakademien, Rytmisk sportgymnastik, Solfjädersdans, elever från Lasse Kühlers dansskola, Tai Chi, Funk, A-box, Järfälla gymnasterna, "Peking Operan" m.fl.

Publiken fick ingen information från tävlingsledningen om att montrarna fanns. De låg dessutom lite "avsides"- vilket kanske bidrog det till den dåliga genomströmningen av intressenter under lördagen?!

SSFF annonserade i programtidningen (1/4-sida), som säkert 98% av publiken köpte. Annonsen innehöll en svarskupong som kan skickas till SSFF för att få mer information.

SSFF:s ordförande - Yvonne Lin - en av arrangörerna, medverkade aktivt i många av evenemangen och var faktiskt riktigt duktig.

Totalt fick ca 80 personer information om skärmflyg, ett 20 tal var riktigt intresserade. Kanske möter vi dem i luften snart!

Anita Marttila

Funway:s monter på vildmarksmässan



Fler mässor:

Den 12-14 april hölls på Sollentunamässan (Sthlm) en mässa kallad "Vildmarksmässan". För den flygintresserade fanns dessväre inte mycket att beskåda. "Stockholms Fallskärmsklubb" hade en monter där de bl.a. visade video. På skärmflygsidan var "Svenska Skärmflygskolan - Funway" det enda företag som hyrt in sig på en monter. De fick således ensamma hålla flaggan i topp för vår sport. Angående hopblandningen med fallskärmshoppning, hade de till sist tröttnat på alla frågor, och satt upp en skylt med texten: "Detta är inte fallskärmshoppning - vi strävar upp, inte ner".

Något som kanske borde bli vår slogan?

Anders Lattermann

Vädertelefonnummer

Nu när många börjar bege sig till alperna kan det vara bra att ha med sig lite information om var man får tag på väderleksuppgifter.

Listan nedan är saxad ur "**Gleitschirm 3/4 -91**" och vi har inte brytt oss om att översätta den till Svenska. Detta av den anledningen att den information som ges på dessa telefonnummer ändå kräver att man kan Tyska.

Flugwetterberichte

Deutschland:
Segelflugwetterberichte (während der Thermiksaison), sonst Flugwetterübersichten auf Band:

Düsseldorf:	0211/11506	
Frankfurt:	069/11506	
Hamburg:	040/11506	
Hannover:	0511/11506	
München:	089/11506	
Nürnberg:	0911/524036, 524037	
Stuttgart:	0711/11506	

Österreich:
Segelflugwettervorhersagen (saisonal), sonst Flugwettervorhersagen:

Wien:	0222/773611	Bandaufsprache
Graz:	0316/295639	Bandaufsprache
Linz:	07221(0732)72681	Bandaufsprache
Innsbruck:	0512/892693	Bandaufsprache
Flugwetterübersichten für Sichtflug:		
Salzburg:	0662/852450	Bandaufsprache für Österreich Mitte
Klagenfurt:	0463/43531	Bandaufsprache für Kärnten und Osttirol
Volmet Wien internat.	0222/776109	akt. Wettermeld. auf Band
Volmet Innsbruck nat.	0512/85786	akt. Wettermeld. auf Band
Volmet Klagenfurt nat.	0463/43646	akt. Wettermeld. auf Band

Bildschirmtext: BTX, MET aktuell
Flugwetterübersichten, Segelflugwetter, Gefahrenmeldungen: 1. Seite, 23106 Satellitenbild, Flugplatzvorhersagen: 2. Seite, 23107

Wien:	0222/771319 77164	pers. Flugwetterberatung
Graz:	0316/291284	pers. Flugwetterberatung
Klagenfurt:	0463/41520	pers. Flugwetterberatung
Linz:	07221(0732)72030	pers. Flugwetterberatung
Salzburg:	0662/852454	pers. Flugwetterberatung
Innsbruck:	0512/85372	pers. Flugwetterberatung

Schweiz:

Segelflugwetter-prognosen:	01/251 66 30	Bandaufsprache im Zeitraum Ende März bis Mitte November (falls erforderlich wird gebietsmässig unterschieden)
Windprognosen:	01/251 29 51	saisonale Bandaufsprache akt. Wettermeldungen auf Band
GAFOR-Schweiz	01/261 75 20	Flugwetter-Gebietsvorhersagen auf Band
Spezialwetterbericht:	01/252 76 44	Bandaufsprache
Flugwetterzentrale Zürich:	01/816 20 23	persönliche Flugwetterberatung
Flugwetterzentrale Basel:	061/57 26 08	persönliche Flugwetterberatung

Kollaps
Sveriges enda skärmflygtidning

INFORMATION FRÅN:

SÄKERHETSGRUPPEN

Information från Utbildnings- och Säkerhetskommittén (USK):

SSFF Föreskrifter och Definitioner

Fr o m 910401 gäller version 1.23 av "Föreskrifter och Definitioner". Den kommer att finnas till försäljning hos KSAB (tel 08-7646080, kostnad 25:-/ex). Denna skärmflygarnas bibel rekommenderas varmt.

Övergångsperiod förlängd utbildning

T.o.m. 910630 är det tillåtet att påbörja steg 1 utbildning med endast 4 höjdflyg i kursplanen. Dessa piloter måste dock vara godkända senast 910930.

Ny definition av olycka

Efter en första "feed-back" från Luftfartsinspektionen har definitionen av olycka ändrats. Vi skiljer på olycka resp. tillbud d.v.s. tillbud till olycka. Olycka definieras som personskada där vederbörande omhändertas på sjukhus för vård under minst 48 timmar. Allt övrigt som inte faller inom olycksdefinitionen definieras som tillbud. En olycka rapporteras till SSFF samt Luftfartsinspektionen medan tillbud endast rapporteras till SSFF. I detta nummer av Kollaps finns i mittuppslaget en olycksrapport. Riv ur den och lägg den i loggboken. Då har du alltid med den när du flyger (vilket du ska ha). Olycksrapporeter från olyckor/tillbud utomlands vill vi (SSFF) ha in för statistikens skull. Dessa rapporteras inte till Luftfartsinspektionen. Noterbart är att stukade fötter hör till sporten och skall således ej rapporteras.

Första förband

Skall medföras vid all skärmflygning. Dessa köpes hos apoteket. Kostnad runt 30:-.

Försäkringsbroschyr

De personer som vill ha, kontaktar lämpligen resp. klubbordförande som kontaktar FSF för eget utskick till alla klubbens medlemmar. På så sätt underlättas arbetet för FSF. Det finns möjlighet att teckna en plusförsäkring för din skärmflygutrustning (finns beskriven i broschyren). Vill du ha den försäkringen betalar du in 150:- på SSFF postgiro (PG 414 08 58-4) samt skriver på inbetalningskortets meddelandedel: namn, adress, personnummer samt den utrustning som önskas försäkrad (skärmtyp, typ av sele).

Nödskärm

Fr.o.m. 920101 är nödskärm obligatoriskt vid all skärmflygning över 150 m, oavsett skärmklass. Nödskärmar måste också vara godkända enligt DHV, SHV eller ACPUL. Den främsta anledningen till att den här bestämmelsen finns är den ökade kollisionsrisken i luften (skärm/skärm, Skärm/drake).

Skärmklassificering

Förhoppningsvis kan vi ha ett uppdaterat skärmklassificeringsregister klart till hösten och kommer då att distribueras till varje klubbordförande. Det dyker upp nya skärmar varje månad vilket gör att detta register är svårt att hålla á jour. Dessutom innehåller registrer modeller som ej längre säljs som nya skärmar (svårt att kolla vilka).

Ny instruktör

Peter Nietlisbach är nu godkänd skärmflyginstruktör. Från den förra instruktörskursen har vi ytterligare en aspirant som snart är klar. Från vårens instruktörskurs har vi 4 aspiranter som kämpar med instruktörsveckor och teoriprov. Den utlovade statistiken över skärmflygkurser dröjer ännu. Underlaget är för litet, men generellt sett får alla instruktörer mycket bra betyg.

USK under året

Kommande verksamhetsår i förbundet kommer till stor del att koncentreras till utbildning och säkerhet. Vi ska ta fram en instruktörsmanual där instruktören har en checklista för varje elev. Denna kommer att ta stor del av vårt arbete. Vi för en dialog med Luftfartsverket som också trycker på utbildning och säkerhet. Vi har valt (SSFF styrelsemöte 91-06-07) en riksinstruktör (RI) som har till uppgift att bl.a. ansvara för ej definerade moment i våra bestämmelser. Vald till RI blev Peter Wicander.

Olyckor

Under 1990 hade vi 4 olyckor som vi rapporterade till Luftfartsinspektionen. Hittills i år (t o m 910512) har vi haft ytterligare två (kända) olyckor och ett tillbud. Vid en av olyckorna flög piloten in i sidan på en sluttning efter hangförsök. Det slutade med ett spräckt bäckenben. Vid den andra olyckan hamnade piloten i spinn med en C-skärm och tvingades utlösa nödskärmen. Trots att det var en erfaren skärmflygare hamnade han i svårigheter. Resultatet blev en spräckt fot. Det finns en tendens bland vissa mindre erfarna piloter att "byta upp sig" till en C-skärm i tron att man blir en bättre skärmflygare. Det är dumt för att inte säga huvudlöst att komma på tanken. En mindre erfaren pilot får ut

Om olyckan skulle vara framme



SKÄRMFLYGFÖRSÄKRING
Paragliding Insurance

SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
BOX 20081, 161 02 BROMMA

Appendix A **Olycksrapport** **1 (4)**

Vid olycka sändes denna blankett ifylld till SSFF och Luftfartsinspektionen, medan vid tillbud sänds den endast till SSFF:

Svenska Skärmflygförbundet SSFF Box 200 81 161 20 Bromma	Luftfartsinspektionen 601 79 Norrköping

❑ **Olycka** ❑ **Tillbud**

Allmän information

Pilotens namn	Ålder
Adress	
Telefon	Nationalitet
Klubb	
Datum för olyckan	Tid för olyckan
Plats för olyckan	Närmaste ort
Rapportörens namn och adress (om annan än piloten)	
Telefon	Datum för denna rapport
Rapportörens flyggrad eller erfarenhet	

Omgivnings- och väderförhållanden

Backens fallhöjd och beskaffenhet
Typ av flygställe (beskriv)
Personer som bevittnade flygningen och/eller olyckan (adress och telefon)
Väderförhållanden (klart, mulet, dimma snö, etc)
Vindhastighet ca m/s, (jämn, rätt byig, mycket byig, termik)
Flygriktning i förhållande till vindriktningen (mot vinden, med vinden, snett, sväng)
Övrigt

Pilotuppgifter

Piloten hade vid olyckstillfället svensk/utländsk licens (precisera grad el dyl). Om ingen grad är känd ; Skulle du beskriva piloten som (nybörjare, medelgod, mycket erfaren)
Erfarenhet enligt loggbok (flygtid och/eller antal flygningar)
Pilotens fysiska/psykiska kondition
Övrigt

Personskador

Pilotens skador: (inga, lätta, svåra, livshotande, dödande)
Typ av skador: (fraktur(-er), blödning, medvetslöshet)
Skadade kroppsdelar: (huvud, ansikte, rygg, ben, fötter, armar, händer, bål, invärtes)
Diagnostiserade skador efter läkarundersökning
Skador på passagerare eller andra personer
Övrigt

Flyg- och hjälputrustning

Flugen skärm (fabrikat, typ, storlek, ålder och kondition)
Piloten hade: ❑ Hjälm (ange typ, etc) ❑ Kängor ❑ Handskar
Nödskärm (ange typ, storlek, etc)
Flygställning: (hängsele, sittsele, styrsele)
Flygskärmens kondition efter olyckan: (helt förstörd, skadade linor, bruten sele, skadade/brutna hakar, segelskador)
Övrigt

Skiss över olycksplatsen

INFORMATION FRÅN:

SÄKERHETSGRUPPEN

mycket mer av sin skärm om man flyger en A- eller B-skärm. En rekommendation från alperna är "minst 100 timmar inann man flyger en C-skärm". Den som tror att han/hon blir en bättre pilot med en C-skärm är den som minst behöver en! Det finns också reglerat i våra regler vem som får flyga en C-skärm. Känn ert ansvar ni som säljer C-skärmar!

Tillbudet bestod i att releasen vid vinschning löste ut på låg höjd. Metallreleasen for upp i ansiktet och slog ut en tand. Kontrollera att de metallreleaser ni använder ej är slitna eller använd tyg-releaser. I det senare fallet får ni aldrig problemet med returnerande metall mot ansiktet.

Om man betänker de konsekvenser som blir vid en olycka är det väl onödigt att påpeka att man aldrig flyger ensam.

Flyg mycket och säkert!

USK

Den till Tomas Lund av SSFF tilldelade disciplinära varningen återtas av förbundet. Anledningen är att Tomas ej skriftligen, innan publicering i Kollaps, blev tilldelad varningen. På SSFF:s styrelsemöte 901211 beslutades att tilldela Tomas en disciplinär varning samt underätta honom per rekommenderat brev, vilket ej skedde.

USK

Vid kollisionsfara

Om du under flygning hör att motordrivet flyg eller helikoper är på väg in mot det område du befinner dig i kan du genom att göra flacka 360 eller s-svängar göra dig mer synlig. En skärm som flyger rakt fram är näml- igen p.g.a. sin låga hastighet svår att upptäcka, detta trots de starka färgerna. Genom att göra kursändringar på ovan nämnda vis blir effekten liknande ett roterande varningsljus och du blir mycket lättare upptäckt. Tipset kommer från Tyska jaktflygpiloter.



Test av gamla skärmar

I Tyskland kommer, fr.o.m. 1 januari 1992, alla skärmar att besiktas vart annat år. Skärmar som används för skolning kommer t.o.m. att testas årligen. DHV (Deutsche Hängegleiter Verband) har upptäckt att äldre skärmar kan tappa sin lufttäthet med åren. Detta leder till ett högre sjunk och att skärmarna har svårare att ta sig ur en Kollaps. Exakt hur testerna ska utföras är i skrivande stund inte känt...

Lanzarote nödradio

Vid nödfall under flygning på Lanzarote kan räddningstjänsten kontaktas direkt på 2m-bandet, 142.525 MHz.

Vid Kollaps/inslag:

1) Ingen panik

2) Överblicka

3) Korrigera

Tänk på att det viktigaste vid inslag är att hålla kursen!

Rostiga krokar

Ta en titt på bilden här bredvid. Kroken har rost i gängorna. Får den fortsätta att rosta minskar hållfastheten. Kroken på bilden var monterad mellan skärmsele och räddningsskärm. Om den suttit ytterligare ett år, hur hade den sett ut då? Köp endast krokar av bra kvalitet, de rostar inte. Det otäcka är att rosten sitter under "muttern" och syns bara när man öppnar kroken.

Hur ser krokarna ut som du hänger upp ditt liv i?

Nödskärmskrav

Fr.o.m. den 1 januari i år är det lag på att flyga med räddningsskärm i Tyskland.

Det finns två sorters Kollaps

Den ofarliga och den farliga

Den ofarliga håller du i

Se till att du vet hur du ska hantera den farliga

Riksinstruktör (RI)



SSFF:s styrelse har valt riksinstruktör. Valet föll, efter långa diskussioner på, Peter Wicander:

"Mein Name ist Peter Wicander, ich bin ein super extremes Hochleistungspilot aber ich fliege nur Spitzenschirme der absoluten Genussfliegerklasse!"

Skämt åt sido, jag har i alla fall, fått förtroendet av SSFFs styrelse att verka som RI i Svenska Skärmflygförbundet. Jag tackar för förtroendet. Jag vet att det kommer att bli mycket jobb men jag skall försöka göra mitt bästa.

För de som inte känner mig, kan jag berätta att jag är 31 år och har alltid varit tokig i flyg. Det började med modellflyg när jag var 8 år och sedan 1980 hängflyg, ultralätt och trike. Idag har jag väl 1000 timmar i selen och har utbildat lättflygspiloter sedan 1987, då jag även började med skärmflyg. 1990 gick jag skärminstruktörskurs i Åre tillsammans med 15 andra aspiranter. Jag jobbar i Åre på vintern och i Orsa på sommaren, där jag till 90% utbildar med hjälp av bil d.v.s. skoterbogsering. På min fritid försöker jag flyga så mycket som möjligt själv och tävlar inom hängflyg, det känns jobbigt att ha båda fötterna på marken när Cumulusmolnen bara växer och växer!!! Så långt om mig.

Jag hoppas att jag kan uppfylla de krav som ställs på mig som RI och jag skall göra mitt bästa för att skärmflygningssporten skall växa och bli en säker sport med många duktiga piloter!

Flyghälsningar & many happy landings!

Peter Wicander

ÅREFJÄLLEN

Boende i Duveds Semesterby i självhushåll i 4- eller 6-bädds stugor med dusch, toalett, välutrustade kök och kabel-TV. Vintertid även tillgång till bastu.

Du erhåller våra rabatterade priser om du bokar på TELEFON 0647-260 90 (Claes-Håkan) och visar din licens vid ankomst. Vi svarar normalt på telefon från 08.30-21.00 alla dagar. Du ansvarar för lakan, handdukar och slutstädning.

Priser sommaren 1991.
7 dygn i 4-bädds stuga 1.290:-/stuga eller i 6-bädds stuga 1.680:-/stuga. (Dvs ca 40:-/person och natt i full stuga!!!!)
1 dygn i 4-bädds stuga 200:-/stuga eller i 6-bädds stuga 250:-/stuga. (Dvs ca 50:-/person och natt i full stuga!!!!)

Priser vintern 1991/1992.
Alternativ 1. Du får 15% rabatt på våra redan låga priser. Rabatten gäller dock ej vecka 1, 8, 9 och påskveckorna.
Alternativ 2. Du betalar 200:-/250:- per dygn och stuga (4- resp. 6-bädds) om du bokar tidigast 2 dygn före ankomst.

Vi skickar gärna broschyrer om Duveds Semesterby till dig. Ring telefon 0647-260 90 eller faxa på 0647-201 82.

DUVEDS SEMESTERBY
Box 24, 830 15 Duved

Rapport från:

Tomas småfranskor...

Alperna



De följande notiserna är saxade ur de franska tidningarna: Vol libre, Parapente Mag & Parapente Mensuel. Översättningen och den svenska bearbetningen är gjord av Kollaps egen franskexpert:

Tomas Gustavsson

De franska konstruktörernas egen testorganisation ACPUL (tidigare ACFPULS), tänker se över sitt 12-punkters testprogram. Detta sedan skärmar som ITV SAPHIR MUST och Custom Sails JEDAI fått klass 1 dvs A-skärm trots avancerade egenskaper som gör dem olämpliga som nybörjarskärmar. Vi får nog vänja oss vid att det i framtiden är skillnad på klass 1 och klass 1 skärmar.

ACPUL (igen) kommer att sätta upp ett klassificeringssystem för nödskärmar. Man kommmer att testa sjunkhastighet, öppningstid etc. Det nya med testen blir öppning i 200 km/h = fritt fall, något som dagens nödskärmar inte lär vara testade för. Redan nu har man vid provisoriska tester konstaterat att dagens nödskärmar sjunker för fort. En nödskärm bör vara större än 30 kvm och sjunka mindre än 6 m/s. Innan man är klar med sitt klassificeringssystem rekommenderar man Gütesiegel godkända skärmar.

Patrick Berod har flugit 106 km i Frankrike mellan La Dent du Chat och Comborin. Nytt inhemskt rekord. Tuffa förhållanden rådde, t.ex blåste det 55 km/h vid landningen. Skärmen han flög var en Schweizisk Paratech P3, något av det snabbaste som finns i skärmväg just nu.

På tal om rekord så har Xavier Remonds världsrekord i Namibia blivit Officiellt (FAI),- det var 149.963 km från start till landning dvs 37 m från att få till ett jämnt tal.

I Schweiz fanns det 11.241 piloter med licens 1990. 123 av dessa var instruktörer VS har haft det kämpigt efter säljsuccen med VS skärmarna. Nu har man kommit ut med en tandemskärm med intressanta prestanda, glidtal 7, sjunk 1,2 - 1,3 och färdiga handtag på de yttre framlinorna för att dra in öron. Att skärmen har en spännvidd som en segelkärra är ju en helt annan sak. Ferdinand (chefen för VS) håller som bäst på att förminska ned skärmen för att få fram en högprestandaskärm (ensitsig).

Falhawk gör numera innerväggarna i Apex och Neo i nät vilket gör att skärmarna lättare luftfylls efter inslag = bättre säkerhet. Mesh kallas det nya systemet.

Olycksrapport 1990. Frankrike är inte klar riktigt ännu (mars 1991) men några olyckor har kommit fram - läs och lär:

En elev under skolning blev påkörd av en pilot som gjorde branta 360 för att ta sig ner. Piloten borde ha kollat luftrummet bättre.

En schweizisk pilot landade i kraftledningarna till en järnväg. Han blev hängande och klättrade upp efter skärmen. Han brändes ihjäl när han kom i jord mellan ledning och stolpe.

I Schweiz, igen, startar två piloter under en enkel skärm (ej tandem) efter ett inslag släpper hela framkantens linor från sina fästen, båda avled.

Under en filminspelning kommer en skärm in i turbulens från helikoptern som användes - våldsam kollaps 30 m fall. Resultat diverse frakturer.

En tandempilot glömde att spänna benremmarna på sin passagerare och tappar denne på 400 m höjd, passageraren avlider.

En pilot får hjälp i starten av en kompis, denne fastnar i linorna på något sätt och följer med upp och faller sedan från 300 m höjd.

En ny typ av olyckor har börjat dyka upp, det är ganska erfarna piloter med 200-300 höjdflyg som skaffat ny skärm och genast vill prova den under termiska förhållanden. Det är inte vid lunch mitt på sommaren man ska flyga in sig på sin nya skärm.

Och så har vi engelsmannen som startar med en för trång sele och får, pga detta, cirkulationsproblem som gör att han tappar medvetandet på 1.000 m. Han vaknar med tre brutna revben hängandes i ett träd.

TEMA Räddnings-skärmar

"När jag kastade min räddningsskärm"

Efter en lång vinter med skolning kunde vi äntligen friflyga igen. Måndagen den 22:a april åkte vi upp med kabinbanan fyllda av höga förväntningar om en bra flygdag. De första Cumulusmolnen hade redan börjat bildas när vi trampade genom de turistfria pisterna.

I tankarna lekte vi med nya rekord i distans och höjdflygning. Det skulle ju inte vara så dumt att kunna nå Undersåker eller Duved - en distans på minst 13 km.

Otto, Johan och jag rullade ut våra skärmar och kånglade på oss selarna. Otto och Johan startade först och jag stod kvar och iakttog deras flygning och spanade efter tecken på påbörjad termik. Men det verkade vara för tidigt och ingenting rörde på sig i luften, så det skulle bara bli ett nerflyg som uppvärmning på dagen. De första turisterna kom redan nersusande i pisten, så det blev dags för mig att starta. Efter 2-3 steg gled jag sakta över störtloppts pisten. Det var lugnt i luften, så jag kostade på mig några extra svängar över de få morgonpigga skidåkarna i pisten.

Ett inslag

Efter några minuter befann jag mig över Olympiaplatån. Jag gled över bergskanten i hopp om att finna lite termik. Jag kände ett lätt ryck i skärmen och tänkte: "Åhå, ett inslag så här tidigt på dagen?" Jag korrigerade med motsatt broms, som vanligt, men det hände ingenting och skärmen började gå i sväng mot berget. Då drog jag lite till, med följd att skärmen stallade helt. Jag fick en pendling bakåt och tappade mycket höjd. Jag släppte upp bromsarna till 70%. Följden blev att skärmen sköt fram och hamnade under mig. Med en snabb blick mot marken insåg jag att jag inte hade mycket tid på mig och blixtsnabbt kom tanken på räddningsskärmen. Samtdigt som skärmen fortsatte att gå i spinn fick jag handen fri för att greppa räddningsskären, den satt på ryggen, och jag har många gånger tidigare tänkt på hur jag ska komma åt handtaget där bak. Men handen hittade greppet på en gång och skärmen flög motståndslöst åt sidan.

Oturlig landning

Jag kände ett starkt ryck och skärmen hade öppnat sig över mig. Efter några sekunder såg jag marken från två meters höjd, men tyvärr fanns det ingen snö på just det stället jag var på väg emot. Däremot fanns där en hånflinande sten som tog emot mig. Jag tyckte inte att jag landade med hög hastighet (det kändes ungefär som en medvindslandning). Det smärtade till i foten och det kändes som om jag hade stukat den. Det gick inte att belasta den. På knä började jag packa ihop mina två skärmar som fridfullt hade lagt sig bredvid varandra. SLAOs skoter kom och hämtade mig och körde mig till kabinen för nedtransport.

5 månader utan flyg

På sjukhuset fick jag diagnosen krossat hälben. 5 månader ska det ta innan jag kan belasta foten helt och flyga igen. Jag klarade mig lindrigt undan trots att en flygsäsong går förlorad. Om jag inte hade haft räddningsskärmen hade det kanske tagit ännu längre tid innan jag får komma i luften igen. Eller kanske aldrig mer.

Min inställning till räddningsskärmar är att de alltid ska finnas. Det spelar ingen roll vilken nivå piloten är på, eller vilken utrustning han har. Räddningsskärm borde var obligatorisk för alla. Den används ju inte bara för oförutsedda händelser orsakade av naturens krafter utan dessutom vid kollissioner - vilket kan hända vem som helst.

Peter Nietlisbach

Att landa med räddningsskärm:

1. Riktig upphängning av räddningsskärm: Dubbelinfästning. Piloten hänger upprätt och kan fjädra upp nedslaget med benen.

2. Felaktig upphängning. Piloten har ingen möjlighet att dämpa fallet.

3. Landningsfas I:
Knä och fötter ihop, lätt böjda knän. Håll armbågarna tätt mot kroppen.. Hakan mot bröstet.

4. Landningsfas II:
Vid markkontakt, fall åt sidan över knäna och höften.

5. Landningsfas III:
Rulla över skuldrorna.



Om Räddningsskärmar

Räddningsskärmar skiljer sig från varandra genom linornas längd, kalottens form och konstruktionen. Vid långa linor befinner sig räddningsskärmen ovanför glidskärmen. Pendlingstendensen är då mindre, men höjdförlusten vid öppningsförloppet är större än hos kortlinade skärmar. Faran för att räddningsskärmen ska hamna i huvudskärmen är också större hos de långlinade skärmarna. Pendlingstendensen är även beroende på kalottens form. Med slät kalott får man en skärm med mycket mindre duk, hög verksam kalottdiameter (och ett litet skärmpaket), den pendlar däremot mer än en skärm med relativ hög kalott.

Därtill kommer en punkt, som ofta glöms bort, nämligen själva containern: Extremt viktig är öppningsmekanismen. Det finns splint-system som inte är färdigutvecklade och som kan haka upp sig och en normalt problemslös öppning kan bli till allvarlig fara.

De flesta skärmar har även en centrallina vilken hjälper till att ge en snabbare öppningstid.

Att tänka på när man köper en räddningsskärm:

* Container med säker öppningsmekanism.

* Kort öppningstid (korta linor).

* Ingen pendlingstendens (hög kalott profil).

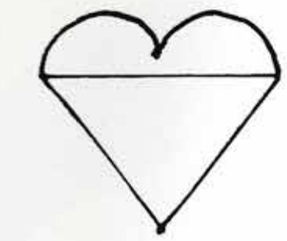
* Litet paket.

* DHV Gütesiegel.

* En sjunkhastighet under 5 m/s.

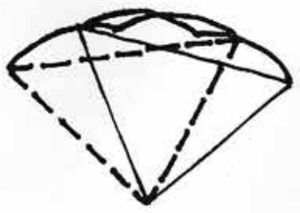
* Tvåpunktsupphängning.

Peter Nietlisbach



Hög kalott:

Ingen pendlingstendens



Slät kalott:

Stor pendlingstendens vid samma skärmdiameter

Rapport från:

Riksmästerskap i Åre 15-19 maj 1991

Ja, så har nu det 2:a RM:et genomförts här i Åre. 18 piloter deltog i tävlingen varav 3 stycken tjejer.

Inskrivningsdagen
Var regnig och blåsig. Utsikterna var små att det skulle bli flygbart tills tävlingen skulle börja. Detta stämde alldeles riktigt. Inga heat kunde genomföras varken onsdagen eller torsdagen p.g.a. blåst och regn. Andra aktiviteter genomfördes då såsom videotittning och pilkastning m.m.

Fredagen
Var det äntligen flygväder. Då genom fördes 1 heat som vanns av Torkel bergkvist. Heatet bestod av poängjakt och tid i luften. De först startande piloterna fick den bästa termiken t.o.m. så stark att de fick bygga av höjd med B-linestall. Tyvärr väntade några piloter för länge på starten och kom inte iväg innan fönstret stängdes. På kvällen grillade vi nere vid sjön och hade en mysig kväll.

Lördagen
Under lördagen genomfördes 3 heat. Det första heatet bestod av en bana, Olympia, hummeln och landningen. Snabbast var Dominique Bon tätt följd av Mårten Brink. Med förhoppning på bättre termiska förhållanden blev uppgiften för nästa heat poängjakt med tid i luften. Heatet vanns av Dominique Bon. Den som tog mest poäng på poängjakten var Joakim Flodin.

P.g.a. hård vind sattes en bana för sista heatet med riktning mot Duved. Fotopunkterna bestod av Olympialiften och en vägkorsning vid E75:an och landningen. 6 piloter kom i mål. Bästa tid hade Rolf Erik Solheim, andra bäst var Dominique Bon och 3:e bäst var Torkel Bergkvist. Många piloter hamnade vid andra fotopunkten. Otur hade Peder Dursén som missade landningen med 70 meter. Klockan hade blivit 15.30 och det beslutades att inga mer heat skulle genomföras i dag. De flesta tog chansen och åkte med sista kabin upp till skutan för att njuta av ett lugnt kvällsflyg.

Söndagen
Blev en lugn dag. Heldött i luften. Inga heat genomfördes, men desto fler friflyg. På kvällen hade vi prisutdelning uppe på Lundsgården som avslutades med en middag.

Tävlingsarrangörer var Åre Skärmflygklubb och tävlingsledare Roland Bäcklin.

Eva Nietlisbach
Sekreterare Åre SFK



Resultat RM i Åre 1991

Pl.	Namn	Klubb	Skärm	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Total
1	Dominique Bon	Åre SkFK	Falhawk/Apex	695	1060	736	958	3449
2	Torkel Bergkvist	SkFK Cirrus	Adv./Omega26	833	936	570	923	3263
3	Rolf Erik Solheim	Sthlm SkFK	ITV/Saphir100	498	987	63	1020	2568
4	Ludovic Flandin	Le therm..	Falhawk/Apex	493	816	381	857	2547
5	Ola Olsson	Sthlm SkFK	Falh./Neo11.5	694	934	542	301	2471
6	Per Jutemar	SkFK Cirrus	Advance/25.5	-	988	551	884	2423
7	Jan Järnesjö	SkFK Cirrus	Adv./Omega28	-	865	660	869	2394
8	Per Segergren	Sthlm SkFK	Trekk./Corv.	444	888	443	242	2017
9	Jesper Bremme	SkFK Cirrus	Advance/28	466	911	358	221	1956
10	Mårten Brink	Sthlm SkFK	ITV/Meteor	-	1036	274	221	1531
11	Tomas Gustafsson	Åre SkFK	Alien 22	445	173	319	217	1154
12	Peder Dyrsén	Sthlm SkFK	Edel/ZX	427	233	63	246	969
13	Annika Olsson	Åre SkFK	Jaguar	177	143	405	221	946
14	Pernilla Hammar	Åre SkFK	Firebird/Fox	216	138	347	221	922
15	Joakim Flodin	SkFK Cirrus	Alien/24	-	173	500	221	894
16	Lars Ekenstam	SkFK Cirrus	Advance/25.5	-	173	183	217	573
17	Anna Svanborg	Stholm SkFK	Falh./Neo9.5	-	148	94	221	463
18	Bengt Steen	SkFK Cirrus	Advance/27	-	173	63	221	457



Resultat: Lag

Skärmflygklubben Cirrus
Torkel Bergkvist, Per Jutemar, Jan Järnesjö **8080 Poäng**

Stockholms Skärmflygklubb
Rolf Erik Solheim, Ola Olsson, Per Segergren **7056 Poäng**

Åre Skärmflygklubb
Dominique Bon, Annika Olsson, Tomas Gustafsson **5549 Poäng**

Skärmflygklubben Cirrus - lag 2
Jesper Bremme, Joakim Flodin, Lars Ekenstam **2963 Poäng**

Ovan:

3:a	1:a	2:a
Rolf Erik Solheim	Dominique Bon	Torkel BergKvist

Till Höger, Damtrion:

Anna Svanborg	Annika Olsson	Pernilla Hammar



En flygolycka -
händer lättare än man tror

Hur kunde det hända? Den frågan har jag ställt mig om och om igen. När man är sjukskriven har man ju gott om tid att tänka...

Läs och begrunda mina egna funderingar:

Vi skulle på träningsläger i Larange, Sydöstra Frankrike. Bra, tänkte jag, då kan man lära sig något om berg- och dalvindar, "jätterotorer", termik, fönvinden och om andra faror som kan finnas. Där kan jag också få ordentlig höjd för att träna inslag, B-line-kollaps och kanske t.o.m. en stall.

Vi bilade ner genom Europa och kom till slut fram till vårt hotell utanför Orpierre, mitt i den franska obyggden. Vi var 12 skärmflygare som hittat ner. Peter Wicander fick tjänstgöra som vår "tränare", eftersom Peter Nietlisbach brutit foten veckan innan.

Peter Wicander, som redan varit här nere med hängflygarna, sa att det var mycket bra förhållanden, det var bara att "tanka till molnbas och sen dra vidare till nästa blåsa..." Med Peters självklara och lugna ord om att tanka höjd var vi spända på att få flyga.

Första dagen var det regnigt och lite kallt . Efter frukost packade vi in oss i bilarna. Med nyinskaffade kartor begav vi oss till startplatsen och till vår glädje tillät vädret oss ett flyg "rakt ner".

När vi tagit oss upp en andra gång var starten insluten i moln. Just som jag påpassligt erbjudit mig att köra ner bilen gick ridån upp och det blev flygbart igen.

Dag två låg vinden nästan rakt in och det var ett finfint hang. De flesta stack snabbt iväg, som på löpande band. Snart var alla som startat högt, högt upp. Jag tog det lugnt, stod baklänges och fyllde skärmen så att den låg snyggt och spände ut A- och B-linorna. Anders, med videokamera på hjälmen (inställd på vidvinkel den här gången) gjorde sig i ordning för att starta bredvid mig. - Starta före mig, sa jag till honom. Hans linor fastnade i marken och han fick avbryta sitt försök. Då var det fritt fram för mig att starta... Här startar mina grubblerier, jag har nämligen förlorat minnet från denna tidpunkt framåt och för resten av den dagen.

Av mina vänners berättelser och Anders videofilm kan jag rekonstruera händelsen:

Anders, Lasse och jag är sist kvar. Lasse tvekar att starta, för att vinden ökat och blivit lite byig. Anders gör sig iordning för start och jag lägger ut



Bilden är arrangerad

min skärm. Anders start misslyckas och det blir fritt fram för mig. Jag står baklänges och drar upp skärmen, som genast får mig att lätta från marken. Jag vänder om i luften och ca 50 meter ut från startplatsen slår halva skärmen in, jag har plötsligt bara 15 kvadratmeter av de ursprungliga 27 att flyga med. Jag tittar upp och blir förmodligen paralyserad och handlingsförlamad.

Jag gör ingenting den första sekunden. En sekund till förflyter och jag försöker pumpa ut skärmen. Kursen är nu kanske 90 grader vänster mot den ursprungliga, när skärmen till slut slår ut har jag svängt 180 grader tillbaka mot berget. Olyckan är ett faktum.

Lasse och Anders kommer fram till mig. Jag sätter mig upp och försöker öppna selen med vänster hand som hänger på trekvart. Då slår telefonsvararen igång för uppenbarligen var jag inte hemma för tillfället:

- Jag har brutit armen. I have broken my arm. Jag vet inte var jag har passet. Vad har hänt?

Alla fraserna kom i en lång oändlig följd om och om igen.

Jag fick ändå flyga ner, men i helikopter istället. På landningen stod en ambulans som körde mig vidare till Centre Hospitalier General i Gap. Handleden spikades ihop medans höften skulle läka ihop utan medicinska ingrepp.

Efter en vecka med endast franskatalande personal (naturligtvis kan jag inte ett ord franska) skulle jag bli transporterad, liggandes hem med SOS-International. I mitt fall med syster Eva, 40 år. Först en skumpig Citroen-ambulans upp genom bergen till Genéve, sedan längst bak i ett SAS-plan s.k. "monkey class". Bortsett från mina skador var detta, på sitt sätt, min bästa flygresa. Tänk er själva: egen säng, egen personlig flygvärdinna (syster Eva). Ett par timmar (men endast en drink) senare kom jag till akutmottagningen på Karolinska sjukhuset.

Efter röntgenbild på handleden och en snabb undersökning blev jag, till min förvåning utskriven?!? Min fru fick stuva in mig i baksätet på vår bil för att transportera mig sista biten hem.

Den viktiga frågan återstår: Hur kunde olyckan hända?

Jag ser två viktiga och vanliga orsaker:

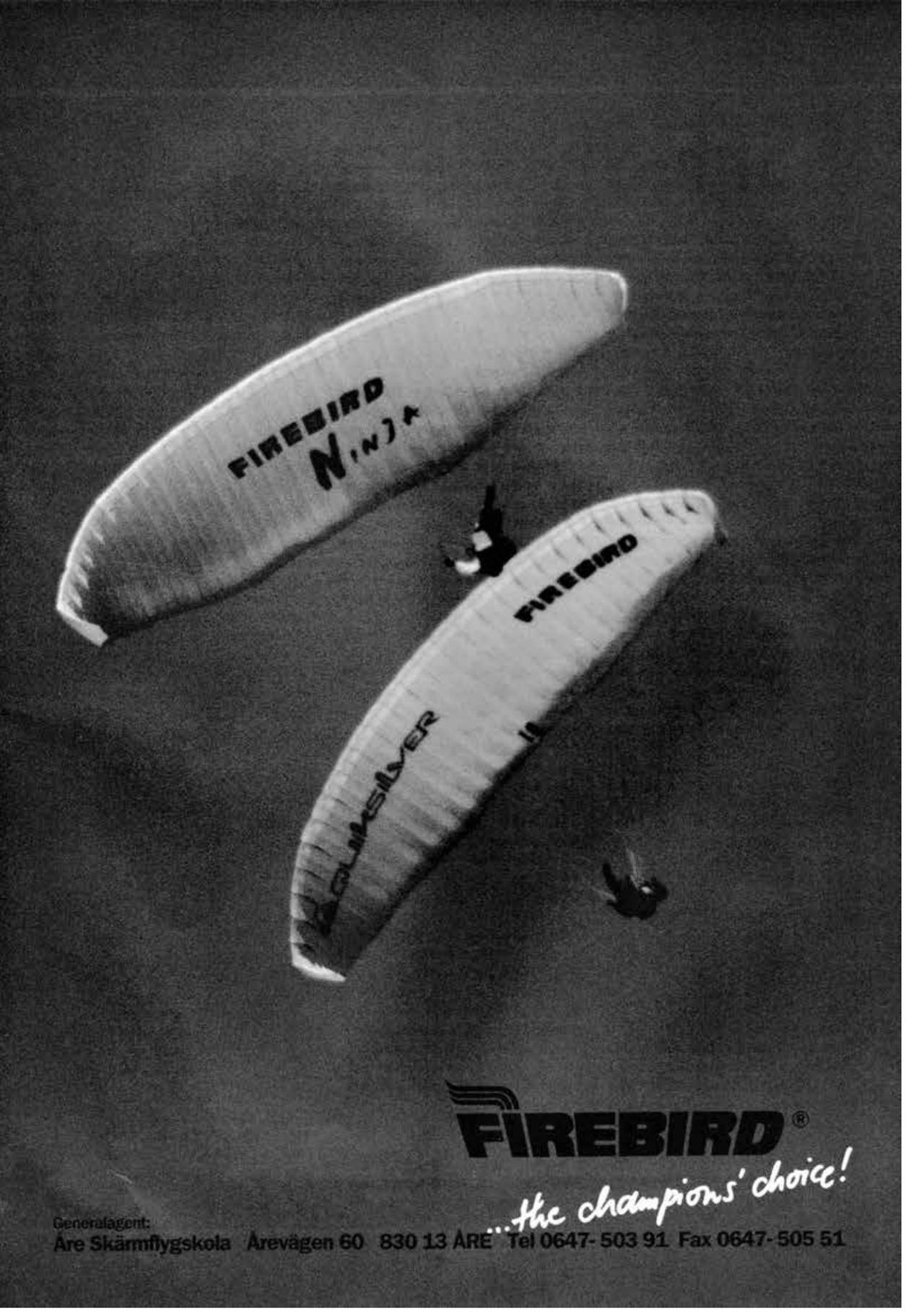
1. Flyglusten var för stark, alla andra startade och det gick ju hur bra som helst! Därför undersökte jag inte startplatsen tillräckligt. Inslaget orsakades av en rotor vid en klippbrant som jag inte observerat.

2. Brist på erfarenhet av inslag och kollapser gjorde att jag blev handlingsförlamad och inte agerade korrekt. Jag skulle naturligtvis bromsat emot och hållt kursen framåt!

Ironiskt nog var min ambition med resan bl.a. att provocera inslag, pröva branta 360 och B-line kollaps m.m.

Men att träna på att slå sig var ju onödigt.

Sverker Forslin



SSFF-Styrelsen

Det har varit årsmöte (1991-02-23), och i och med det så ser SSFF:s styrelse lite annorlunda ut än förra året. Vi tänkte därför att det kunde vara på plats med en presentation av den. Totalt är det 13 personer och de ser ut så här:



Ordförande är Yvonne Lin
Luntmakarg. 63
113 58
STOCKHOLM

Yvonne är 34, bosatt i Stockholm (Vasastan). Skärmflygning började Yvonne med 1989. Längsta flyg = 1 timme, högsta höjd = 2000m. Schweiz är Yvonnes favoritland att flyga skärm i. Vid sidan av ordförandeskapet i SSFF har hon en uppsjö andra aktiviteter och intressen: Ordförande i Europeiska Aerobicförbundet, Ledamot i Svenska Gymnastikförbundet samt mamma. Yvonne sysslar civilt med idrott. Hon är ägare till landets största träningsstudio (workout, Tai Chi, A-Box) med en genomströmmning på 4000 tränande per vecka. Hon är också delägare i skärmflygbutiken "Mad Moose". Yvonne har också hunnit med att skriva två böcker: "Tai Chi" och "Närkamp & Självförsvar".



Vice ordförande: Annika Olsson
Walla Gård
148 00 ÖSMO

Annika är 24, bor i Ösmo på sommarna och i Åre på vintrarna. 1989 började Annika med skärmflygning. Annika har Åre som favoritställe när det gäller Sverige. Utomlands är Larange i Frankrike favoriten. Annika är även ordförande i SSFF:s tävlingskommitté. Förutom det sysslar hon även med hängflygning och tävlar i snowboard.



Sekreterare är Anita Marttila
Allévägen 13c
194 41 UPPL-
ANDS VÄSBY

Anita är 29, bor i Upplands Väsby, har flygit skärm men ännu ej klar med licensen. Favoritflygstället är fortfarande Arlanda-utrikes. Arbetar "civilt" som sekreterare och försöker hinna läsa, träna workout och umgås med pojkvän & andra viktiga medmänniskor.



Kassör: Rolf Erlandsson
Cedergrensväg 20
126 36
HÄGERSTEN

Rolf är 32, bor i Hägersten, Stockholm. Har flugit skärm sedan våren 89. Det hittills längsta och högsta flyget var 5-6 min på Rolfs favoritflygställe Åre. Rolf är alltid på jakt efter inre frid. "Civilt" jobbar Rolf med "dateri".



USK Ordförande Joakim Ekdahl
Bågskytteg. 4M
431 43
MÖLNDAL

Joakim är 30, bor i Göteborg, började med skärmflyg 1989. Har som längst flygit i 15 minuter och en högsta höjd på 800m. Favoritstället heter Vårgårda (vinschställe). Joakim är även ordförande i västra skärmflygklubben. Plaster och polymerer är det som Joakim sysslar med civilt. Jobbar som materialutvecklare.

SSFF 1991



Informationsansvarig: Anders Lattermann
Kopparvägen 19
175 72
JÄRFÄLLA

Anders är 24 och bor i Kallhäll. Skärm började han flyga sommaren 88. Anders flyger en skärm daterad samma år som han gick kurs. Den var bland det bästa på den tiden, men anses idag mer som antikt samlarobjekt. Trots det höga sjunket har Anders lyckats hanga 20 minuter i Frankrike. Det högsta flyget var från kabinen i Åre ner till sjön, ca 800m fallhöjd. Anders har gjort lite över 300 flyg, mer än 1/3 av dem är i Johannelund, så det får nog betraktas som favoritflygstället. Roquebrune (Monaco) är annars inte så dumt det heller. Vid sidan av styrelseuppdraget roar sig Anders med foto, datorer, musik & radio. Han gillar att sova länge och leva livet. Anders jobbar civilt som säljare.



Övrig ledamöt Mårten Brink
Ängsklockev. 81
181 57 LIDINGÖ

Mårten bor på Lidingö och är 20 år. Han har flygit skärm sedan hösten 88. Det högsta flyget är från Verbier: 1300m. "Favoritflygställe är olika platser med rätt vind då man vill flyga (detta fenomen är tyvärr inte vanligt i Sverige)". Bredvid sitt styrelseuppdrag för SSFF, sitter han även som ledamot i Stockholms Skärmflygklubb. På sin fritid jobbar Mårten för tillfället som arbetslös.



Övrig ledamot: Tino Gurb
Framnäsbacken 28
171 42 SOLNA

Tino är 41, han bor i Solna. Han har flygit skärm sedan 1987. I Chamonix (Frankrike) har Tino flygit en sträcka på 3 km. Högsta flyg var på 1000m i Hinterglemm (Österrike). Tino tycker själva

flygningen är det bästa, själva backen har inte så stor betydelse (bara det inte är ett stenröse). Han har massor av andra aktiviteter och intressen bl a ordförande i "Cirrus". Tino jobbar med reklam som Art director.

Övrig ledamot:
Lennart Karlsson
Rödhakev. 3
415 07
GÖTEBORG



Lennart är 33 och bor i Göteborg. Började flyga skärm 89. Han hanterar radiofrågorna inom SSFF. Kunskaper om det hämtar han på sitt jobb för Televerket där han sysslar med just radio.

Suppleant:
Anders Magnerfelt
Lillskogsvägen 9
139 00 VÄRMDÖ



Anders är 35, bor på Värmdö. 1989 började han med skärmflyg, sedan starten har han lyckats, som längsta flyg, hålla sig uppe 1 tim 10 min. Högsta flyg var på 2200m med en fallhöjd på 1200m. Anders ägnar sig gärna också åt bergsklättring. Civilt jobbar Anders som militär, närmare bestämt som Officer i marinen.

Suppleant:
Claes Bergqvist
Sparrfeltsg. 318
502 57 BORÅS



Claes är 47 och bor i Borås. Började flyga skärm 89 men har p.g.a. många andra intressen inte kunnat ägna så mycket tid åt det praktiska flygandet. Sitter sedan VSK:s senaste årsmöte i dess styrelse med speciellt ansvar för VSK:s back-information. Förutom skärmflyg är Claes aktiv inom ultralättflyget och sitter som ordförande i Borås Ultralätt Flygklubb. Arbetar som datakonsult med speciell inriktning på program-utveckling för mobila terminalsystem.

Suppleant:
Dominique Bon
Fjärdhundrag. 33
199 34
ENKÖPING



Dominique (29) bor i Enköping (Stockholm). Redan 1984 började han med skärmflygning. 5 timmar och 8 minuter är det personliga rekordet i tid. 3400 meter den största fallhöjden. Favoriten är Chamonix. Andra aktiviter som Dominique ägnar sig åt är Klättring, skidåkning och resor. Dominique pendlar för tillfället mellan Sverige och Frankrike. Civil sysselsättning: Skärmflyg & klättring.

Suppleant:
Ola Richtun
Godhemsgatan 38c
414 68
GÖTEBORG



Ola är 26, bor i Göteborg. I början av 1990 upptäckte han skärmflygning. Trots ganska kort aktiv tid som skärmflygare har han hunnit med att flyga 2 tim 30 minuter som längsta flyg. Ola har också lyckats vinna 1100m höjd över Annecy sjön och därigenom fått en total fallhöjd på 1900m. Favoritflyg ställerna heter: Verbier (Schweiz) och Annecy (Frankrike). Han är nyutbildad civilekonom och ägnar sig åt att jobba med skärmflyg tillsammans med Christer Eriksson samt på restaurang.

En katt har nio, Du har bara ett.

Använd en räddningsskärm från Firebird.



R1
45-100 kg



R2
70-150 kg

FIREBIRD®

Den enda i Sverige testade räddningsskärmen.
Öppningstider under 1 sek.
Sjunkhastighet:
R1 med 80kg 4,5m/s.
R2 med 120kg 4,6m/s
Specialpriser för klubbar

Generalagent:
Åre Skärmflygskola Peter Nietlisbach Årevägen 60 830 13 ÅRE Tel 0647-503 91 Fax 0647-505 51

Rapport från:

SSFF:s träningsläger i Larange 25 4 - 5 5 1991

Femton personer var inbokade och beredda att åka. Peter Nietlisbach skulle hålla i lägret och träningen. Två dagar innan avresan kommer beskedet: Peter har störtat - han kan inte åka.

Nu var det inte så allvarligt ställt med Peter som det först lät. Efter ett ganska brutalt inslag på låg höjd hade han fått slänga räddningsskärmen. På grund av den låga höjden hann den inte bromsa ner sjunket helt. Detta gjorde att landningen blev lite hård. Peter hade sådan otur att ena foten råkade hamna på en sten. Efter ett par timmars operation var foten i alla fall i en del igen, dock rejält ingipsad.

Att bli utan tränare två dagar före avresan var inte lätt att lösa. Ett par deltagare hoppade av. Vi nio som var kvar hade täta telefon kontakter efter modellen "åker ni, så åker vi". Peter Wicander var redan i Larange (hängflyg hade träningsläger veckan före oss, och på det fanns Peter), han kunde eventuellt tänka sig att stanna och träna med oss. I annat fall skulle vi få friflyga en vecka i Frankrike, inte så dumt det heller. Slutligen kom vi alltså iväg. ***Följ med på en resa med mycket förväntningar och förvecklingar:***

Solen stekte bergen

Vi brände nonstop ner till Larange och var framme efter 28 timmars bilåkande. Efter att äntligen fått sova i en riktig säng igen, vaknade vi på lördagen och såg solen riktigt steka bergen. De första cumulusmolnen hade redan börjat bildas. Ett gott tecken på termik.

Hängflygarna hade sin sista dag denna dag, de hade därför satt en kort bana så att de skulle kunna komma iväg hemåt lite tidigare. Banans längd var därför "bara" fyra mil. Nämnas bör att rekordet i området för skärm ligger på samma längd. Det sattes av Uli Wiesmeier förförra året. Det skulle alltså finnas goda chanser till sträckflyg. Peter Wicander hade bestämt sig för att stanna och hjälpa oss med att lägga banor och köra termikflyg teori. Bättre kunde det under rådande förutsättningar knappast bli.

När vi väl kom ut i luften denna lördagsförmiddag, visade det sig att vi var alldeles för gröna på detta med termikflygning för att kunna plocka några blåsor. Gustav lyckades dock lifta med en och befann sig snabbt 300 meter över starten. För Tomas och mig gick det sämre, vi har högre sjunk så det är lite knepigare (man kan ju alltid skylla på det). Hur som helst det var bara att landa och ta sig upp för ett nytt försök. På vägen upp såg vi en fransk skärmflyg elev (känns lätt igen redan på 100 meters håll. Det sprakande radioljudet dränker allt annat). Eleven flög in i ett stigområde. Tomas som förstår spraket, förlåt språket, hörde hur instruktören ropade över radion att eleven skulle svänga. Ett par varv senare var eleven 400 meter över starten. Senare fick vi höra att det var elevens fjärde flyg någonsin. Jaja, med radioassistens av en rutinerad instruktör är det väl inte svårt att flyga termik, säger vi som inte lyckades alls (hmm).

Tomas försvann

När vi kom upp igen hade molntäcket nästan byggts ihop helt. Lite termik borde dock finnas kvar. Tomas och jag startade nästan samtidigt, jag flög mot landningen och sökte termik i det området. Tomas flög åt vänster ut över skogen och försvann tillsist under min horisont. Nämnas bör att det inte finns några landningsplatser åt det hållet.

Någon termik fanns inte, det var bara



Startförberedelser uppe på Montagne de Chabre

att ge upp och sätta ner ekipaget. Den stora frågan var: vart landade Tomas? Efter en halvtimme fick vi svaret då han kom gåendes längst vägen: Tomas hade insett att det inte fanns någon termik lite försent. Det var följdaktligen bara att välja lämpligaste möjliga plats att landa på. Tomas valde att trycka ner skärmen på en väg med en meters marginal mellan skogsbrynen och vingspetsarna. Det är tur att vi Svenskar är så duktiga på att landa.

Sen började det att regna. Så vi åkte till hotellet. Medans regnet föll passade vi på att läsa Tyska & Franska skärmflygtidningar. Där kan man hitta uttryck såsom: Hochleistungsgerät (högprestandaskärm), Rettungsgerät (räddningsskärm) och Spitzenpilot (topppilot). Vi utnämde oss genast till "Spitzenpiloten" och gick ner till baren för att bevisa det.

Som en snöplog

Regnet fortsatte under Söndagen och behagade först att sluta sent på eftermiddagen. Nu skulle det flygas. Vi åkte sju personer i en Ford Scorpio upp till starten. Det gick halvbra. Efter nerflyg var det dax att göra om den manövern i den Ford Sierra som vi lämnat på landningen. Det gick inte bra.

Vägen upp till starten var lerig och Sierran tungt lastad. Resultatet blev att avgasröret och bottenplåten konstant gick i backen med ett ljud som starkt påminner om en snöplogs. Det gjorde förövrigt spåren vi lämnade efter oss också.

Det började regna igen. Till sist gick det inte alls. Bilen stannade helt i den lerigaste och brantaste uppförsbacken. Motorn hade ingen som helst lust att gå rent längre. Det var bara att kliva ur i ösregnet och leta efter felet.

Troligtvis fick inte motorn tillräckligt med bensin, vilket kunde bero på att bensinledningen skadats. Precis innan bilen stannade hade vi gjort den värsta bottenplåtsskrapningen någonsin, vi riktigt kände stenarna rulla under fötterna. Det stödde den teorin, efter-



En fransk pilot startar, notera vad han inte håller i vänster hand

som bensinledningen ligger under bottenplåten på en Sierra. Men icke, ledningen var hel. Hel och hel förresten, den hade fått sig en kyss men inget läckage förelåg. Slutligen skiner Per upp och säger att han ska fixa felet, börjar packa ut alla skärmar ur bagageluckan och lyfter slutligen ut reservhjulet. Vi andra trodde han fått totalnoja när han, efter att ha kört ner handen vid reservhjulsinfästning, glatt utannonserar att felet är avhjälpt. Och mycket riktigt: motorn hoppade igång så snällt igen. Vad var felet? Jo, automatsäkringen till bensinpumpen (som för övrigt är begåvat placerad under reservhjulet) hade löst ut. Per hade ett vagt minne av att en Sierra ägandes kollega råkat ut för något liknande. I bland har man tur.

Med guds hjälp

När vi kom upp till starten på måndag morgon, blåste det perfekt. En skärm låg redan ute på hanget och alla gjorde sig klara för start. Vi förundrades över hur dåliga många fransmän är på att starta. Det är mera med guds hjälp än med tur somliga kommer iväg. Efter ett tag började hanget fyllas med folk.

Två fransmän låg framför hanget med en del broms och backade sakta över kammen. Folk började skrika åt dem att det var farligt, men ingen av de två tog någon notis utan fortsatte att ligga kvar med lite broms. Den första hamnade i ett sjunkområde strax bakom krönet och fick plötsligt möta marken ganska hårt. Han kom strax gående upp till starten igen och började vika ut sin skärm för en ny start. Den andre gick det sämre för. Montagne de Chabre, som berget heter har en mycket vass kam (se Kollaps 4-90 "Lärotorer och läturbulens" Sid 16 bild IIIb, så får du en god uppfattning). Att det bildas en mycket kraftig rotor bakom en kam med en sådan formation fick denne fransman reda på, på ett mycket brutalt sätt. Vi som stod på marken kunde följa bergets kontur och det gick nästan att exakt "se" var rotorn låg. Vi sa i kör på varandra: "nu" och skärmen slog in: Först på ena sidan, sen på andra. Piloten gjorde ingenting för att försöka reda ut situationen. Slutligen vek skärmen ihop sig totalt och det blev ett fall på tio meter rakt ner i buskarna. Folk sprang dit och hjälpte till.

In i rotorn

Efter ett tag började folk starta igen



Tomas Gustavsson landar på stranden vid Monaco

och vi antog att allt gått bra för den dumdristige piloten. De av oss som ännu inte var i luften förberedde sig för start. Vinden hade blivit lite byigare och pendlade mellan 18 och 32 kmh. Jag var lite tveksam till att starta då min skärm är ganska långsam. Efter att ha känt på vinden ett tag bestämde jag mig för start. När jag drog upp skärmen tappade jag ena bromsen och skärmen lade sig över en buske. Medans jag försökte reda ut vilken lina som fastnat vart, startade Sverker. Han gick åt vänster på hanget och fick ganska kraftiga lyft. Vad han inte var medveten om är den skarpa kant som finns 75 m längre bort. Bakom den låg en kraftig rotor och snurrade. Den flög Sverker rakt in i. En tredjedel av skärmen slog in, Sverker tittade upp för att se vad som hänt och märkte inte att skärmen roterade in mot hanget. Tre sekunder efter inslaget slog han med hög fart in i hanget. Att ena armen var bruten var inte svårt att se. Sverker klagade också på smärtar i höften. Fransmän med radio kom springandes från alla håll och kanter. Att de inte kunde Engelska och vi ingen Franska gjorde inte saken bättre. Att Sverker dessutom fått en chock och körde samma 20 meningar runt runt runt, som en telefonsvarare, gjorde inte situationen ett dugg lättare. Vi lyckades förstå att en helikopter var på väg, men att den inte kunda landa förrens alla skärmar hade gett sig av från hanget.

Efter 45 minuter hade man lyckats att få luften fri och helikoptern kom in och topplandade. Den flög ner Sverker till landningen där en väntande ambulans tog vid. Helikoptern kom sedan tillbaks upp igen, lade sig över buskarna där den franske piloten störtat och började förbereda vinschning. Då först förstod vi att en allvarlig olycka hade inträffat. Troligtvis hade piloten åtdragit sig ryggskador.

"Rena slakten"

Flygverksamheten låg därefter nere helt. Framåt eftermiddagen började en del hängflyg piloter att starta. En av dem stallade vingen ett par meter efter start, tippade bakåt, och for tillbaks in i hanget igen. Dagens andra armbrott. De lokala piloterna sa att de aldrig hade upplevt en liknande dag: "rena slakten".

De som hade tagit sig upp på hanget hade haft ett mycket trevligt flyg. Peter och Tomas lyckades gå på sträcka: 7 km.

På kvällen fick vi veta att Sverker opererats för armbrottet. De spikade ihop allt. Höften var det ingen fara med, en spricka som skulle vålla lite obehag, men inte behövde åtgärdas. Resten av veckan besökte vi sjukhuset frekvent. Sverkers humör blev bättre och bättre.

Handen på nödskärmen

Väderprognoserna berättade om lågtryck och återigen lågtryck. Tisdagen bjöd på heltäckande molntäcke och måttlig vind. Det gick i alla fall att flyga. De flesta gjorde ett par 360 över landningsfältet. Torkel lyckades sätta sin Advance Omega i autorotation och hade ett tag ena handen på räddningsskärmens handtag. Slutligen lyckades han reda ut situationen och hejdade rotationen.

Landningsplatsen vid Chabre är 100 x 100 meter, ändå är det många franska piloter som inte lyckas pricka det. Helt enormt. På kvällen körde Peter termikflygningsteori med oss. Mycket nyttigt.

Våtdräkt och flytväst

Utsikterna till onsdagen var inte bättre, så vi beslutade att bege oss ner till Monaco och hoppas på att närheten till havet skulle ge bättre väder. Efter tre timmars körning stod vi på startplatsen. Medans vi stod i en miljö som skulle kunna vara tagen från vilken alpstartplats som helst, kom en kille i våtdräkt och flytväst och lade ut sin skärm. Att flyga vid Monaco är lite speciellt.

Utsikten är enorm: Rakt ner är husen och 100 meter ut är medelhavet. Landa ska man göra nere på stranden 600 meter ner. Killen med våtdräkt och flytväst startade. När han kommit ut över havet satte han skärmen i en ruskig spinn och slängde slutligen ut sin räddningsskärm. "Rettungsgerät" sade vi i mun på varandra och kom fram till att det nog inte vore dumt att



lära sig hantera en sådan innan man verkligen behöver den. Läge att ordna en kurs kanske?

Starten på Roquebrune (som berget heter) är för en svensk inget problem. För fransmännen är den svårare: en pilot sprang åt ett håll medans skärmen är på väg åt ett annat. Efter en kort kamp vann skärmen och fransmannen föll omkull. I fallet passade han på att stuka foten rejält. Hade aldrig hänt om han hade haft ett par kängor på sig.

Känslan när man startat är obeskrivlig. På 50 meters höjd passerar man en väg, därefter flyger man över en stad och sen ut över havet. Här kan man riskfritt prova det mesta med sin skärm. 500 meters höjd och vatten under. Somliga av oss provade att göra en fullstall för första gången.

Bland palmer och badgäster

När jag väl landat på stranden, mitt bland badgästerna, inser jag att det är 25 grader varmt, sol och att jag bland palmer och solande människor står i kängor och bär vindtäta överdragsbyxor samt en rejäl jacka med tjock tröja under. Ingen höjdare alls.

Medans vi stöd och packade ihop våra skärmar, tittade vi på vad de andra piloterna gjorde i luften: Fullstall, invikning av öronen, flatspinn, "räkan", framkantskollaps, sidokollaps osv. Vi tittade och pekade. "Spitzenpiloten" utbrister vi, badgästerna däremot, reagerar inte längre. De ser denna flygshow dag efter dag. Året runt.

Tillbaks till Larange

Väl tillbaks i Larange, blåste det på torsdagen "mistral". Det är en kall och kraftig nordlig vind som kommer rinnandes ner från alperna. Då kan man åka till ett ställe som heter St. Vincent. Det ligger i "lä" för mistralen. Väl framme regnar det. Ingen vill flyga. Peter peppar och kör med fula knep "inte har ni väl åkt ända till Frankrike bara för att stå på marken, och så mycket regner det ju inte. Det duggar knappt". Det var väl kanske en sanning med modifikation men det



hjälpte, vi la alla snällt ut våra skärmar och gjorde ett flyg var. På kvällen körde Peter mer teori med oss.

Veckan började gå mot sitt slut. Ingen termik i sikte. Vädret var på fredagen en repris av torsdagens och vi åkte till St. Vincent igen.

Genom trädet

Där blåste det hang. Själv var jag lite sen ut, de andra hade redan flygit en halvtimme. I 20 minuters tid gick det perfekt. Fram och tillbaks, fram och tillbaks. Plötsligt slutar varion att pipa och visaren berättar för mig att jag "nollar" dvs precis håller samma nivå. För varje gång jag svänger sjunker jag. Slutligen slickade jag träden men kunde ändå inte ligga kvar. Återstod bara att landa på det lilla fältet nedanför. Efter fem minuter kommer Tomas ner, vi enades om att vinden minskat och att vi har högst sjunk (nu skyller vi på det igen). Efter ett tag kommer Janne. Han gör en mycket underlig inflygning, vänder runt 180 grader, går i medvind rakt mot ett träd och utropar: Banzai! Därefter brakar han med ett ljud liknande det vid skogsavverkning rakt genom toppen på trädet och gör därefter en mycket hård och läskig landning på mage. Tomas och jag ser framför oss ytterligare en på sjukhus, och springer mot nerslagsplatsen. Janne reser sig och vinkar glatt. En svensk "Spitzenpilot" hade just landat.

Nu dimper de ner en efter en. Slutligen ligger bara Jesper kvar. Han och vingarna. Efter 2,5 timmar tröttnar så även Jesper och kommer ner för landning. På kvällen körde vi teori igen.

Hemåt

Det var dax att åka hem. Vi checkade ut från hotellet tidigt på lördagmorgonen. Vädret var inte direkt på sitt bästa humör, men vi bestämde oss ändå för att åka till St. Vincent och titta. Det ligger nästan på vägen så det skulle inte göra något. I St. Vincent blåste det kallt och snöade och den här gången kunde inte ens Peter peppa oss till att flyga. Vi åkte vidare hemåt.

Vid Genéve såg vi en massa skärmar som flög hang på ett berg som heter Saléve (800m fallhöjd). Vi åkte upp för att titta. Det visade sig vara Falhawks fabrikspiloter som lekte med Apex skärmar. Lekte är rätta ordet. Ingen av oss hade någonsin sett liknande manövrar på ett hang. De gjorde 360. De flög precis på stallpunkten. De vek in öronen. De topplandade. De flög med öronen invikta och gjorde samtidigt 360 in mot hanget (försök avrådes å det bestämdaste). Det som tog priset var piloten som först vände sig 180 grader i selen och sedan knäckte till skärmen så den flög baklänges! Det här var proffs, riktiga Spitzenpiloten. De flög Hochleistungsgeräten som om de vore leksaker.

Efter ett tag tröttnade de och flög ner. De vanliga piloterna började våga sig fram och startade. Den vanliga franska starttekniken visade sig igen dvs nollkoll. En pilot startade utan att knäppa benremmarna, blev hängandes i armhålorna, och lyckades som genom ett mirakel topplanda igen.

Landning på golfbanan

Själv var jag lite för flygsugen och startade utan att notera att vinden vridit och nu låg snett mot hanget, jag

gick således ut i medvind (ska man aldrig göra), upptäckte att jag precis nollade och svängde runt för att gå tillbaks längst hanget. Någon drog i bromsen, plötsligt stod marken still, nu först noterade jag att vinden låg snett. För sent - klantigt. När jag släppte upp bromsarna gick det visserligen framåt, men sjunket var högt. Bromsade jag minskade sjunket, men farten framåt blev också noll. Träden kom närmre. Jag kunde speeda och försöka nå landningen. Landningsplatsen vid Saléve ligger efter elledningen, som ligger efter motorvägen, som ligger efter grustaget, som ligger efter skogen. Inget bra utgångsläge för att lågsniffa in alltså. Det dräller som tur var av alternativa landningsfält i form av privatägda fält. I Frankrike har de ingen allemansrätt, så att landa på fel ställe kan bli dyrt. Golfbanan var det som såg mest lockande ut. Min taktik om någon skulle komma gormandes om att landning var förbjudet och vi vill ha XXX antal pengar i böter, var att börja prata engelska. Det hade skrämt iväg de flesta andra fransmän jag försökt kommunicera med tidigare i veckan - det borde alltså funka igen.

Jag satte kurs mot golfbanan, brände höjd, och gjorde en skolboksmässig inflygning. Landningen var mycket behaglig. I Frankrike har man välskötta golfbanor med fint, kort och mjukt gräs. Perfekta landningsplatser med andra ord. De förbi passerande golfarna brydde sig inte ett dugg. Jag packade skärmen snabbt och började gå mot den officiella landningsplatsen. När jag gick över motorvägsbron såg jag två polisbilar och en ambulans stå nedanför och ta hand om den skärmflygare som kraschlandat där. Lite längre bort bland husen hade en annan pilot med för dålig höjd också brakat ner. Han hade att välja mellan husen eller elledningen. Att ha för låg höjd in mot landningen kan alltså sluta olyckligt. Den sistnämde killen hade tur, han kom undan utan större skador. Den förstnämde åkte ambulans därifrån. Jag insåg att det var fler än jag som gjort samma tabbe med sidvinden. Hade inte någon del i min hjärna sagt: "Stopp - det här går inte, ta golfbanan", hade jag troligen också varit en av de kraschlandade piloterna.

Vi stod kvar och tittade på dem som kom mot landningen. Alla gjorde likadant: Brände höjd innan fältet och blev sedan överraskade av att markvinden var starkare än den var en bit upp (ett vanligt fenomen i alperna), de flesta strök över elledningen med mindre än tio meter tillgodo.

Enligt skolboken ska en inflygning göras så här: flyg förbi fältet, bränn höjd, sväng 180 grader, gå i medvind över fältet och vänd sedan upp mot vinden igen och landa. Eventuellt överbliven höjd byggs ner genom s-svängar. Det är bättre att få göra det än att ha för lite höjd. Nog med moralkakor - tillbaks till storyn:

Fastnade i tullen

Vi packade in oss i bilarna igen och styrde mot Sverige. Av alla bilar på färjan fastnade givetvis vår i tullen. Det var bara att köra in i "garage A" och börja lasta ur. "Alla grejer ska ut, bilen ska vara ren" sa den ena tullaren med en mycket myndig röst. Man har ju hört talas om hur de plockat ner hela bilar i delar och sedan låtit resenärerna skruva ihop dem igen. Jag såg framför mig minst fem timmars "återmontering" av bilen. Tullarna hade inte sett skärmflyg utrustning tidigare och tittade intresserarat bland grejerna. De var lite rädda för att göra något tokigt: "man vågar ju inte dra någonstans, tänk om det flyger ut en fjäder eller nåt".

Även tullare visade sig kunna vara trevliga och efter att vi berättat vad skärmflygning var för något, behövde vi inte packa ut mer prylar än det i bakluckan. Det jag var gladast över, var att slippa packa upp räddningsskärmen. Den var nyinköpt och jag hade ingen aning om hur jag skulle vika ihop den på rätt sätt igen.

När vi närmade oss Stockholm efter två dygns bilåkande passerade vi vid Norsborg en backe som kallas Vårberg. Vinden låg på perfekt, tänk om det går att flyga hang? Vi svängde av vägen för en en titt. Och visst blåste det, det blåste till och med för mycket. Vi gick upp till toppen i alla



Piloter som verkligen flyger tar till höger. De som snackar om det , tar till vänster.



fall. Väl uppe ställde vi in flygförsöken och bestämde oss för att vända hemåt. Precis innan vi gick tillbaks till bilen, tittade vi mot landningsplatsen. Den ligger för övrigt hela 30 meter längre ner.

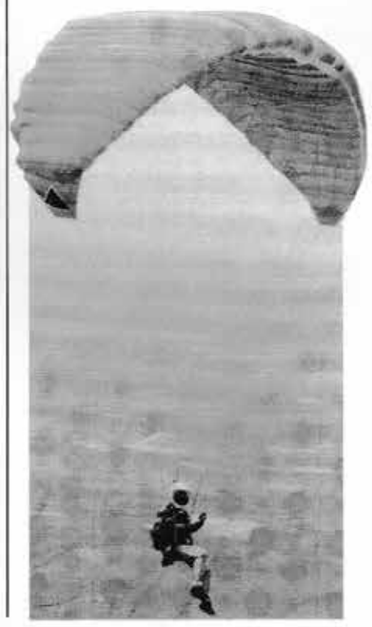
Borta bra, hemma bäst heter det. Tyvärr gäller inte detta höjden på bergen. Det är lite orättvist. De har så många, så höga. Vi har så få, så låga. Kanske kunde vi importera ett berg. Ett gräsbeväxt berg i 600 meters klassen skulle räcka fint. Vi Svenskar är ju inte så kräsna.

Att flytta hela berget samtidigt kan vara lite svårt (Jag såg visserligen på TV hur "Skanska" flyttade ett helt berg i Egypten. De skulle vattenlägga en dal och berget i fråga var bestyckat med en massa gamla skulpturer, så det flyttades därför upp över vattenlinjen). Kunskapen hur man bär sig åt finns alltså bevisligen i landet, men jag tror inte vi har råd att betala flyttnotan. Man tar ju inte med sig ett berg som handbagage på flyget direkt.

Ett mycket billigare (dock något mer långsiktigt) sätt är att vi alla hjälps åt. Varje gång vi är i alperna, tar vi med ett par bitar av något berg. Om ett par år har vi ett eget fint flygberg. En annan fördel är att vi kan designa berget som vi själva vill ha det.

Eller som Muhammed Ali sade: Man ska låta berget komma till Muhammed Ali.

Anders Lattermann



Rekord & Bedrifter

Jesper Bremme satte inofficiellt höjdrekord under "JuniLyftet" i mitten av juni i Gesunda (240 meter högt). Vädret var dock lite instabilt. När Jesper hade nått en höjd av 1140 meter och var strax under molnet, började det hagla och Jesper stallade sig därför ner igen. Höjdvinsten var totalt 900 meter.

Red gratulerar

Ordspråk om vind

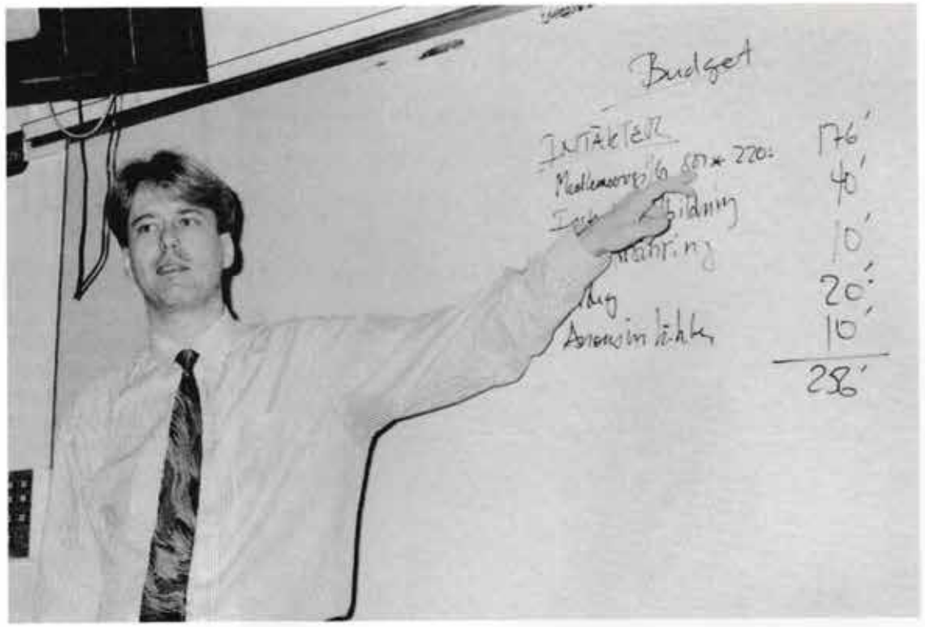
Man vet att det blåser för hårt för att starta, när regnet faller parallellt med marken.

Orginal upphovsman okänd.

Skärmflygbearbetning: Anders Lattermann

Rapport från:

Riksstämman 1991



Den 23 februari kl. 12.00 startade SSFF:s andra riksstämma. Rolf Erlandsson hade beslutat att inte ställa upp som ordförande ett år till. Frågan om vem som skulle ta över den tunga posten, stod öppen in i det sista.

Ett 50-tal personer hade samlats och följande klubbar var representerade; Cirrus, Rotormännen, Stockholms skärmflygklubb, Västra skärmflygklubben samt Åre skärmflygklubb.

Mötet gick enligt gängse normer, snabbt och smärtfritt. En proposition och en motion hade inkommit. Beslut fattas att dessa skulle behandlas på instruktörsseminariet den 24 februari. Det som vållade mest diskussioner var 1991 års budget - men slutligen var alla överens om den också. Beslut togs att höja medlemsavgiften för 1992 till 350:-. Detta innebär en bättre ekonomi för SSFF och en möjligheten att avlöna folk som tidigare arbetat ideellt, vilket också borde leda till en bättre fungerande administration.

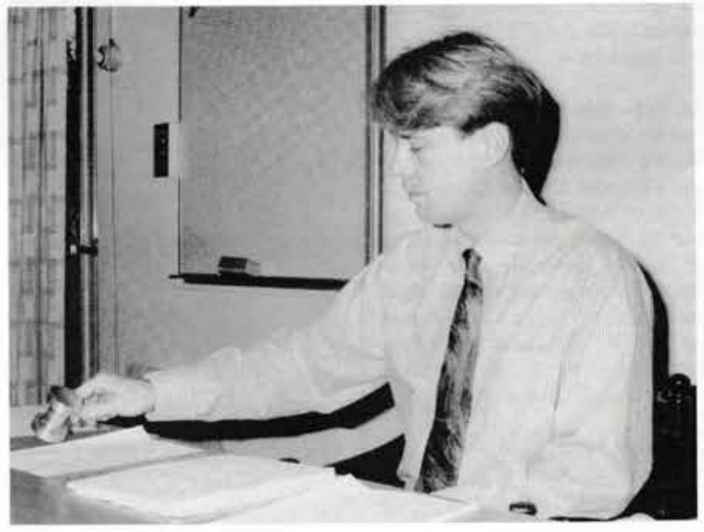
1991 års styrelse valdes. Yvonne Lin valdes som ny ordförande. Vilka de andra ledamöterna var, kan du se i styrelse presentationen lämpligt placerad på annat håll i detta nummer.

Mötet avslutades med att Flygsportförbundets ordförande Bengt Erik Fonsell informerade hur svensk flygsport är organiserad och uppbyggd.

Text & Foto
Anders Lattermann

Ovan:
Mötesordförande Dan Näsman visar intäkterna

Nedan:
Ytterligare ett beslut klubbas igenom



TaxFree

Under denna rubrik kan du köpa, byta och sälja saker som har med skärmflyg att göra. Begränsa annonsen till 30 ord. Red förbehåller sig rätten att ändra i annonsen pga utrymme och layout.

Annonser skickas till:

KOLLAPS
C/O Anders Lattermann
Kopparvägen 19
175 72 Järfälla

Säljes

ALIEN 24 med sele och ryggsäck. Lite använd. Bra pris vid snabb affär. Gunnar 054-18 36 80.

ADVANCE SIGMA 27, Gul/Lila, ny sele. Pris 16.000:-. Mats Hummel 08-89 86 18.

CORVETTE 22. Klass A. 55-75 kg. Glidtal 6,2. Sjunk 1,4. Lila/Orange. Ca 20 flyg. Inkl. sele, säck och hjälm. Pris 14.000:-. Per 08-767 69 08.

VS24. 50-70 kg. A-klassad nybörjarskärm i fint skick. Gul/Cerise/Lila. Inkl. sittsele, säck och hjälm. Pris 6.000:-Anna Svanborg 08-730 16 51.

Motionsstopp till 1992 års riksstämma

Härmed hjuder Svenska Skärmflygförbundet in till 1991 års verksamhetsårs riksstämma. Denna kommer att hållas den 23 februari 1992 i Stockholm. Motioner till riksstämman ska vara förbundet tillhanda senast 11:e januari 1992 under adress:

Svenska Skärmflygförbundet
Box 20081
163 02 Bromma

Håll utkik i kommande nummer av Kollaps om klockslag och lokal.

För styrelsen
Yvonne Lin, ordförande.

Firebird Fox 24. Klass A. 45-80 kg. Grön/Lila/Rosa. Inkl. säck, sele och hjälm. Nypris 17.000:-. Nu endast 15.000:-. Anders Bäcklin 0647-535 55.

JAGUAR XC11. 70-100 kg. Gul/Blå. Nyskick! Inköpt juli 1990. Pris 14.500:-. Tel dag 08-743 29 10, kväll 08-52 23 88. Lars Ekenstam.

VS24. 50-70 kg. Gul/Grön/Lila/Vit. Fint skick, säker nybörjarskärm. Använd 2 säsonger. Inkl. sittsele och ryggsäck. Pris 6.000:-. Kerstin 08-732 90 76.

ALIEN 24. 70-90 kg. Glidtal 5,5. Mycket lättstartad. Lugn att flyga. Välskött. Inkl. sele. Peder Dyrsén 031-52 70 24 eller 031-20 11 57.

MAGIC VS 27. 70-100 kg. Rosa ovan- sida/Vit undersida. Bra nybörjarskärm, mycket stabil. Bra skick. 30-talet högflygningar. Inkl. sittsele. Pris 5.000:-. Hans Bernhoff: Dag 08-790 60 58, Kväll 08-645 62 71.

JAGUAR XC10. 50-75 kg. Köpt i juli 1990. Lite flugen. Inkl. mycket bra sele och ryggsäck. Pris 12.000:-. Anders Björk: 08-34 78 24. Arb: 08-759 13 65.

BLACK MAGIC AIR WAVE. 55-85 kg. Högprestanda A-skärm. Nyskick (köpt 91-03-26). Glidtal 5,4. Sjunk 1,6. DHV klass 1. Inkl. sittsele, vindmätare, hjälm samt litteratur. Pris 14.000:-. Torbjörn Lundqvist 036-19 06 69.

ITV VEGA 10. 55-75 kg. Bra nybörjarskärm. Glidtal 5,4. Sjunk 1,6. Inköpt augusti 1990. Inkl. sittsele och säck. Pris 8.500:-. Joakim Engman 08-80 83 69.

FIREBIRD FOX. 1 år gammal. Pris 11.500:-. Tomas Zetterberg 0171-602 01.

FALHAWK säljes. Ring: Henrik Anfeldt 08-673 58 73.

BRÄUNIGER VARIO LCD. Slagtålig variometer med analog visare i LCD"fönster" samt ljudindikator. Område +/- m/s. Pris 1.100:-. P-O Webjörn 08-715 13 40.

ALIEN 24. Glidtal 5,5. Totalt 20 flyg. Neonfärger Rosa/Gul. Nypris 14.100:-. Nu endast 9.990:-: Hasse 0920-134 27.

AIRBOW 23. Kompl. DHV 3. 70-100 kg. Röd. Glidtal 6,5. Sjunk 1,4 m/s. Avancerad skärm för termik & sträckflygning. Inkl. nödskärm. Magnus 08-640 17 80.

CORRADO 13. Kompl. DHV 2. 70-100 kg. Röd. Glidtal 5,5. Sjunkg 1,5 m/s. Allroundskärm för såväl nybörjare som nöjesflygare. Pris 12.500:-. Per Johansson 08-735 55 55.

JAGUAR XC10. Kompl. Perfekt nybörjarskärm. Säkra flygegenskaper. Pris 10.500:-. Maria 08-662 90 79.

JAGUAR XC11. Kompl. Nybörjarskärm. Pris 11.700:-. Ring 08-503233.

CONDOR VIP 2. 26 kvm. Inkl. styrsele. Nypris sommaren -89 17.500:-. Säljer för 8.000:-. Bengt 08-15 32 11, 0980-400 80 (i baren).

Köpes

ALIEN 24 eller FALHAWK ATHLETE NEO.
Stefan 031-52 31 59.

Bytes

ADVANCE SIGMA 27. 80-120 kg. Röd/Vit. Glidtal 5,5. Bytes mot ADVANCE SIGMA 24 eller liknande mindre skärm. Nils Mörk 08-658 25 33.

ALIEN 22. 60-75 kg. Inkl. styrsele + vanlig sele. Bytes mot ITV ALCORD, PORSCHE 959 eller 10.000:-. Tomas 011-13 86 93.

Rapport från:

INDIEN



Himachal Pradesch i Himalaya - en unik flygupplevelse med bergstoppar som sträcker sig ända upp till 6500 m MSL!

Jo, ni läste rätt, bergen var faktiskt så höga . Faktum är att fyra svenskar + 36 andra Europeer inkl. jag fick chansen att flyga 1:a-klass till Indien, via Bombay med en Jumbo Jet. Hela kalaset kostade oss inte mer än USD 600 (ca SEK 3600).

Vi var nämligen inbjudna av Indiska Turistrådet som ordnat att Air India sponsrade flyget och Four Squre (ett cigarettmärke) övriga kostnader såsom boende, prispengar och transporter.

Vi anlände alltså till Delhi där vi bodde i ett palatsliknande lyxhotell av marmor och med guldhandtag överallt. Här deltog vi i en presskonferens med TV och tävlingskommittén för Superleague (så hette tävlingen i Himalaya). Totalt 40 piloter skulle delta i denna hängflygtävling från Tyskland, Schweiz, England, Frankrike, Australien, Norge och inte minst från Sverige. Prispengar fanns det oxå att kämpa för - USD 10.000 totalt.

Från Delhi åkte vi med aircondition utrustad buss till Himachal Pradesch, vilket tog ca 20 timmar för 50 mil bilväg! Vilka vägar! Trötta, men glada att vara framme såg vi fram emot att äntligen få packa upp vingarna och skärmarna för att testa den Indiska termiken.



Superväder, molnbas 4300 m, kraftiga blåsor (upp till 8 m/s stig) en bra fallhöjd på ca 1000 m, ja bättre träningsdagar inför tävlingarna kunde vi inte få. Dessutom kunde jag testa Jaguaren i 2 1/2 timme. Den betedde sig mycket säker i de kraftiga blåsorna (icke ett inslag att tala om). Vid huvudlandningen 1500 m MSL steg det över 1000. Indier och Tibetaner applåderade vilt när någon pilot närmade sig moskén. Resten av kvällen var man hjälte på landningen och fick svara på frågor hela tiden. Indierna, speciellt de Tibetanska munkarna var mycket duktiga på engelska.

Den 15/5 började Superleage-tävlingen. Matthew Whitthal som var tävlingsledare beslöt att vi skulle ha korta banor för att det var dåligt med upphämtningen (dålig infrastruktur).

En bana på 6,5 mil bestämdes och nästan alla tog sig i mål på ca 2 timmar. Tiden avgjorde: bäst blev en kille från Tyskland, tätt följd av en engelsman och en australiensare.

Text och bild:
Peter Wicander

SVAMMEL PÅ HÖG NIVÅ



– Han är vår krigskorrespondent!

Redaktionen har som vanligt svamlat lite i skärmen...

Nytt ordspråk
Bättre en kalops på krogen,
än en kollaps över skogen.

Alla barnen...
Alla barnen når nya höjder, utom Börje Spikh.
Han hittar ingen termik.

Alla barnen flyger skärm, utom Stina.
Hon har fastnat i en lina.

Alla barnen flyger skärm, utom Hadar.
Han har flugit in i en radar.

Alla barnen flyger skärm, utom Bo.
Han har landat på en ko.

Alla barnen flyger skärm, utom Kaj.
Hans är Paj.

Alla barnen använder vinschen, utom Lisen.
Hon har fastnat med releasen.

Alla barnen flyger distans, utom Ilse.
Hon har flugit lite vilse.

Apropå det eventuella samarbetet med Svensk Fallskärms Sport...
Alla barnen flyger skärm, utom Clas.
Han sitter i fronten på en JAS.

Alla barnen landade säkert, utom Jens.
Han flög in i turbulens.

Alla barnen landar mitt på ängen, utom Jan.
Han sitter i en gran.

Alla barnen har kul i luften, utom Anette.
Hon är på lasarett.

Alla barnen landar på ängen, utom Enar.
Han har munnen full av grenar.

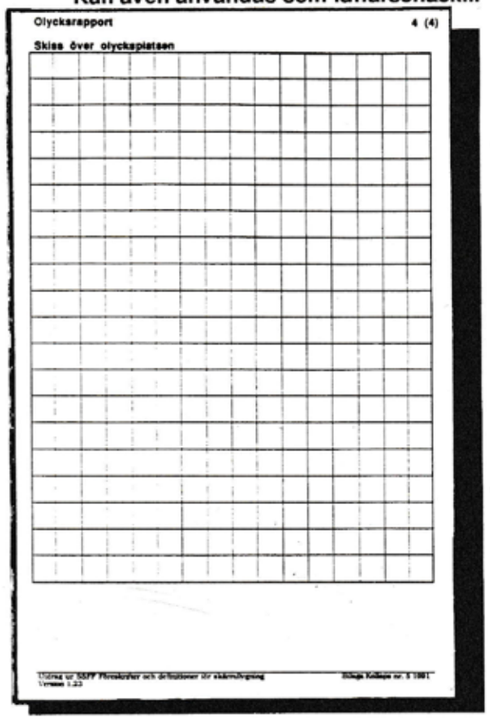
Alla barnen flyger skärm, utom Paul.
Hans har hamnat i en stall.

Alla barnen har licens, utom Jon.
Han kraschade på sin första lektion.

Alla barnen står säkert på marken, utom Rut.
Hennes räddningsskärm vecklades inte ut.

Thats all folks !

Kan även användas som luffarschack...



MASSBREV

Retur adress:
Kollaps c/o Anders Lattermann, Kopparvägen 19 175 72 Järfälla

BEGRÄNSAD EFTERSÄNDNING
Vid definitiv eftersändning återsänds försändelsen med den nya adressen på baksidan

HJÄLP!

Vi behöver fler medarbetare

Inom SSFF är det mycket som behöver göras. Vi som jobbar med förbundet idag hinner inte med allt.
Vi behöver din hjälp:

Informationskommittén jobbar som namnet antyder med information och PR. Tidningen Kollaps ligger t.ex. på kommitténs bord. Vi behöver folk som kan jobba självständigt med egna projekt.
Följande områden kan du välja mellan:

Mässor
Sponsring
Mediakontakter
Annonsförsäljning
Framtagning av tröjor o.s.v.
Produktion av artiklar till Kollaps

Låter något av det här intressant?

Hör av dig till:

Anders Lattermann
Kopparvägen 19
175 72 JÄRFÄLLA
Tfn: 0758-55722

P.S. Är du intresserad av att hjälpa till inom andra områden är du givetvis välkommen där också. D.S.

Nästa nummer:
Kommer i november...

Företagstidningar/CM Tryck AB, Bromma 1991