

# KOLLAPS

SVENSKA SKÄRMFLYG FÖRBUNDET'S MEDLEMS TIDNING

1990 Pris 25 Kr.

Årgång 1 Nummer 3

## I detta nummer bland annat...

Äventyrmässan .....	8
Stockholms öppna DM .....	14
Optimera din flygning .....	16
Saint andre les alps .....	18
DM Västra Sverige .....	20
Skärmflygning i Kina .....	24
Junilyftet 1990 .....	31
RM i Åre .....	32

## Redaktören har ordet

### Hej hej hej!

För tredje gången gilt i år är en ny Kollaps på plats. Det kan faktiskt vara det sista nummret av Kollaps för alltid. I januari får du svaret...

Det jag pratar om är givetvis namnförslagstävlingen, men det är faktiskt mer än så på gång:

Vi har under sommaren haft diskussioner med SFF (Svenska Fallskärms Förbundet) om att göra våra tidningar tillsammans. SFFs tidning heter Svensk Fallskärmsport, den har ca 1700 prenumeranter, trycks till viss del i färg och utkommer 6 ggr/år.

Båda sporterna har mycket att vinna på en gemensam tidning. Vi har bollat idén mot ett antal personer och det enda negativa som framkommit

är att man är rädd för att sporterna ska blandas ihop. Det "problemet" är ganska lätt att lösa med en layout som kraftigt signalerar vilken sport sidan avhandlar. Totalt är det tänkt att bli 64 sidor per nummer, jämnt fördelat mellan sporterna.

Fördelarna med en hopslagning är många:

- En mycket professionell tidning med påkostat tryck, till viss del i färg.
- 6 nummer per år mot Kollaps nuvarande 3-4.
- Större förståelse mellan sporterna.
- Större slagkraft mot massmedia.
- Större intresse hos allmänheten.
- Större uppmärksamhet vid uppvisningar.
- Ekonomisk vinning, bl a lättare att få sponsorer och annonsörer.
- Ökat intresse för "brödrasporten" dvs skärmflygare börjar även hoppa fallskärm och vice versa. Kanske kunde man utarbeta rabatt ifall man har det ena certet och även önskar gå kurs för det andra?

Om allt går som planerat kommer det första numret 1991 (januari) av Svensk Fallskärmsport att innehålla fyra testsidor med skärmflyg material. Det nummret kommer även att skickas till alla



forts. från sid 1

skärmflygare. Tanken är att reaktionerna från testnummret ska vägleda om och hur ett eventuellt samarbete ska utformas.

Mer saker är på gång: Höjdmätare, vindmätare och variometer är användbara instrument för skärmflygare, men ack så dyra. Hur kommer man billigare undan? Kan man bygga själv? Vi utreder för närvarande och hoppas återkomma med en artikel i nästa nummer. Har du tips är du hjärtligt välkommen att höra av dig till oss.

På tal om att skicka in material till tidningen, så har det varit väldigt klenk med det. Redaktionen bor i Stockholmsområdet och får därför mest rapporter därifrån. Vad som händer i övriga skärmflygsverige är det tyst om. I norra Sverige finns naturliga förutsättningar för flygning, men vi får inga rapporter om någon som helst aktivitet. Från södra Sverige är det lika tyst. I Göteborg finns en av de största skärmflygklubbarna. Ligger era skärmar bara på hyllan och samlar damm?

Vi söker härmed fler medarbetare till tidningen. Vill du skriva åt oss är du hjärtligt välkommen att höra av dig.

Om du kan fixa materialet på 3,5" diskett (ASCII-Text på: Amiga, Atari, MacIntosh eller IBM-Kompatibelt format) så spar det enormt med tid för oss. Skriv på disketten vilken dator du använt och vilket program. Skicka även med en print.

Nästa nummer av Kollaps (eller vad det nu blir) beräknas till februari.

Manusstopp till det numret är 15 januari 1991.

Tills dess, landa lugnt!  
**Anders Lattermann**

Du som är intresserad av en klubb i södra Sverige, med säte i Lund. Kontakta Lars Agnas tfn 035-11 10 33.

**Kollaps ges ut av:**  
Svenska skärmflyg förbundet (SSFF).  
Box 200 81 163 02 Bromma  
Tfn: 08-744 42 41

**Ansvarig utgivare:**  
Rolf Erlandsson

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

**Medarbetare i detta nummer:**  
Roland Bäcklin, Christian Rönning,  
Anita Marttila, Annika Olsson, Mats Jarmer,  
Yvonne Lin, Fredrik Lidén, Peter Wicander,  
Joakim Ekdahl, Dan Näsman, Robert Nyborg,  
Tino Gurb, Bernt Käll.

**Layout/Produktion:**  
Robert Nyborg och Anders Lattermann

**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 materialstoppsdatum.

**Taxfree annonser:**  
sänds till Anders Lattermann och medtages i  
mån av plats om de inkommit före aktuellt  
nummers materialstopps datum.

**Prenumeration:**  
endast till licensierade 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

Ja då var sommaren förbi. Det har varit en bra sommar tycker jag, och är övertygad att det är många som håller med mig (Kanske de flesta!).



Rolf har vad jag vet haft en bra vistelse i USA där han har ätit frozen yougurt och samlat krafter. För krafter och energi är vad man behöver för att hinna med detta förbund. Det upptäckte jag när jag fick ta över Rolfs uppgifter under tiden han var borta.

Det har varit arbetsamt och jag har behövt en del tålamod men till största delen har det varit lärorikt och skoj. Det bästa har varit tävlingarna. Den första tävlingen var DM:et för Stockholmsdistriktet som kanske mer kändes som en pilotträff än som en tävling. Det är ju inget negativt med det, vi hade god stämning, internationellt besök och TV som kom efter påtryckning av Anders Lattermann och spelade in ett reportage för sportspgeln.

Därefter var det det "riktigt stora" RM:et i Åre som överlag blev en mycket lyckad tävling med många utslagsgivande heat, bra väder och deltagare även från Norge. Under tävlingens gång framkom en del brister som vi inte hade förutsett. Trots att det som jag ser det berodde främst på dålig kommunikation och missförstånd, så är en del kritik befogad. Vi lär oss hela tiden och kan bara bli bättre. Det är sådant som tyvärr händer när en tävlingsverksamhet är relativt ny. Jag kan berätta att under för-VM i st. Andre så dök exakt samma problem upp. Den professionella tävlingsledning där hade också problem med att tackla säkerheten och poängberäkningen. Vi har tydligen gott sällskap i alla fall.

I skrivande stund vet jag inte hur DM:et i Hestra, Göteborg var. (Det kan du läsa om på sid. 20-21/Reds anm.)

Jag hoppas att fler klubbar nu har fått blodad tand och ser efter sina möjligheter att ordna tävlingar

och varför inte även fler flygträffar runt om i Sverige.

Jag har också en tanke att vi i vår skall ordna ett träningsläger i Frankrike för tävlingsintresserade piloter. Vi måste satsa för att hänga med de internationella tävlingspiloterna. Då räcker det inte att bara flyga i Sverige, tyvärr. Men Ni, glöm för all del inte bort våra vänner i Norge. De har en massa bra tävlingar för alla kategorier.

Som sagt, tycker jag det har varit en händelserik och bra sommar ur flygsynpunkt. Far (iväg) och flyg.

**Flyghälsning Annika Olsson.**  
**Vice ordförande SSFF.**

## Begreppsförvirring

Att utomstående blandar ihop begrepp och påstår att vi "hoppar", "fallskärmsflyger" osv får vi nog leva med, men när även aktiva använder liknande uttryck gör det att man nästan börjar gråta och tvivla på människosläktets fortlevnad. För att reda ut detta en gång för alla (tvivlar på att det hjälper men ändå), kommer nedan ett litet lexikon:

På franska heter sporten "Parapente", på Tyska "Gleitschirm" och på Engelska "Paragliding". Det svenska officiella namnet är Skärmflygning, och inget annat! Det man flyger är en flygskärm. Sist men inte minst: Skärmflygare hoppar inte, de flyger...

**Red.**

### Instruktörskurs!

Vecka 4 1991 (21-27 jan) i Åre. Intresserade kan före 15:e dec skriftligen anmäla sig till:

**Dan Näsman**  
**Bodalsv. 8 181 36 Lidingö**  
**Tfn:08-767 11 75.**

Glöm inte att skicka med ifyllt instruktörskort. Pris för kursen: 4.000:- + kost och logi.



Den marknadsledande glidskärmen i Västtyskland. Enligt Tyska "Gütesiegel" (certifiering) har den fått klassificerings grad 1. JAGUARxc är en mycket säker skärm kombinerad med väldigt goda prestanda!

	Jaguar <sub>xc</sub> 10	Jaguar <sub>xc</sub> 11
celler	20	21
yta	23,5 m <sup>2</sup>	25,5 m <sup>2</sup>
spannvidd	8,80m	9,68 m
A/R	3,3	3,7
glidtal	1:5,5	1:5,5
min.hast.	30 km/h	30 km/s
max.hast.	40 km/h	40 km/s
sjunk	1,7 m/s	1,7 m/s
pilotvikt	50-75 kg	70-100 kg
pris	14.200 kr	15.000 kr

#### FIREBIRD F1

Har i Västtyskland klassificerings grad 3

	21	24	27
yta	8.30	9.50	10,8
spannvidd	3,3	3,8	4,3
A/R	23	23	23
celler	45-75 kg	65-95 kg	90-120 kg
pilotvikt	1.5 m/s	1.5 m/s	1.5 m/s
min sjunk	1:5,5	1:5,5	1,5.5
glidtal	15.100 kr	15.900 kr	16.800 kr
pris			

RÄDDNINGSSKÄRM "ESPRIT LIGHT" från PARASAIL med centrum-lina 3.100 kr

VARIOMETER-HÖJDMÄTARE-BAROGRAF

AIRCOTE C



180 gram (med batteri)

1 års garanti

Alibi 2 3.600 kr

Alibi 1 3.000 kr (enklare modell utan barograf)

\* Kurser i Dalarna!

\* Bogsering och backglidningar på olika berg: Gesunda, sälen & Vemdalen.

## FLYSPORTS

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

## Brev till redaktionen

### Hej kollaps!

Skulle inte Kollaps kunna redogöra för hur klassificeringen av skärmar går till samt lite om hur deTyska och Franska systemen fungerar och vad dessa motsvaras av i Sverige?

Med vänlig hälsning  
Anna Svanborg

### Anna,

i SSFFs "Föreskrifter och definitioner för skärmflygning" Appendix C, står det en del om detta. Vi ska försöka få fram en utförlig artikel till nästa nummer. Vill du veta mer innan dess föreslår jag att du kontaktar SSFFs Säkerhetsgrupp, de handhar dessa frågor i Sverige. Hur tyska DHV testar skärmar finns dokumenterat i en mycket bra video som heter "Paragliding Extrem". Den är gjord av den prisbelönta fotografen Henry Hauck. Adress: Schlörstrasse 10 8000 München 19.

Anders Lattermann

## Namnförslag

I förra nummret utlyste vi en namnförslags-tävling med anledning av den kritik som inkom mot namnet "Kollaps".

### Följande förslag har inkommit:

- Flygbladet
- Flygetyget
- Kollaps
- Paraflex
- Skärmflyg
- Skärmflygarn
- Svensk Skärmflyg Sport
- Svensk Skärmsport
- Turbolens
- VingPennan

Nu är det upp till dig att vara med och rösta fram det namn du tycker är bäst. För att rösta gör du så här: Det förslag du tycker är bäst ger du tre poäng, näst bäst två poäng och tredje bäst ett poäng. Skicka in din röstning på ett vykort eller brev till: **Anders Lattermann Kopparvägen 19 175 72 Järfälla.**

För att din röst ska vara giltig måste du skriva ditt namn och din adress.

### Förslag ställda från:

Magnus Agnwik, Henrik Anfelt, Hans Eriksson, Anders Lattermann, Fredrik Liden, Tomas Lund.

### WANTED

Vi tänkte göra en presentationsvideo och söker därför **VIDEOMATERIAL** med och kring skärmflygning. Har du något på tejp? Hör av dig till: **Anders Lattermann 0758-557 22.**

### NOT WANTED?

På Johannelundstoppen har en fin seglarjacka upphittats. Den glömdes kvar i mitten av augusti och återfås mot beskrivning. Kontakta: **Mats Jarmar, tel 08-59 56 14.**

### Press-stopp

KSAB och Joakim Ekdahl har plockat fram en flyggloggbok som är godkänd av SSFF. Den är dokumentationssäkrad, har 60 sidor och har kraftig ficka för licensen. Den är helt anpassad till skärmflygning med kraftigt omslag. Storlek 11x17cm.

Finns att köpa hos KSAB för 73:-. Före årsskiftet erbjuder man 20% rabatt till alla som köper boken via sin klubb.

Kontakta din klubbordförande för mer info.

-Att man ute på Ekholmsnäs numera får flyga med golfbollar vinande runt öronen, man har nämligen placerat en utskjutnings ramp vid foten av backen!

-Att Dominique Bon när det blåser för hårt för att flyga skärm, leker med en linstyrd modell av en Rogallo drake!

-Att Maria Frisell blev igenkänd i en sportaffär efter TV-Sportens reportage från DM i Gimo. Reds kommentar: Maria, vågar man be om en autograf?

-Att Johannelund inte bara beflygs av drak- och skärmflygare längre. Nu har även en helikopter setts landa och starta där, dessutom mitt under en skärmflygkurs!

-Att Johannelund en söndag i augusti fick besök av en hel busslast skärmflygande tjecker. De var på väg mot Norge för att flyga där. Det snackades flygning och flygställen både inom Skandinavien och Tjeckoslovakien. Enligt besökarna finns det tydligen många fina ställen att flyga på i Tjeckoslovakien. Det mest uppseendeväckande var dock att de hade med sig hemmasydda skärmar! De såg professionella ut och verkade flyga bra. Planer på att lansera dessa i väst finns tydligen!

-Att en tjej med hyrd skärm i Ekholmsnäsbacken, tidigare i våras, flög lite för nära en av belysningsstolparna. Skärmens vingpets hakade fast i stolpen, ett ritsch ljud hördes och yttersta cellen på skärmen satt kvar i belysnings armaturen! Hur förklarar man bort en sån grej? Skyller på celledning kanske?

-Att Västtyska skärmflygskolor har gratis utbildat ett antal östtyska piloter i skärmflygning, tanken är att de ska sprida lärdomen vidare i östtyskland där intresset för sporten är stort.

-Att Cirrus börjar bli ett populärt namn på klubbar, se utklippet här under från Svensk Fallskärmsport nr. 2-90...

### kort & g

#### TRESTAD BLIR CIRRUS

Fallskärmsklubben Trestad har bytt skepnad inför 90-talet. Med hot om bullerrestriktioner har klubben bytt flygplan och flygfält. Ur metamorfosen reser sig Fallskärmsklubben Cirrus!

Efter 10 år och hot om bullerrestriktioner i Trestadsregionen flyttar klubben till Vårgårda flygplats, längs E3 mellan Skara och Göteborg.

-Det är en privatägd flygplats fullt utrustad med flygledartorn, betongbana, inflygningsradar, hangarer och vi har fått en egen klubbstuga. Vi har verkligen blivit mottagna med öppna armar på vårt nya fält, säger klubbens CI Anders Dahlöf.

Klubben har också bytt flygplan. I februari köpte man Stockholms Islander. Klubbens Cessna 207 är därför till salu till ett mycket förmånligt pris.

-Så i år ska vi göra 8 000 hopp, skrattar Vanja Dahlöf klubbens sekreterare.

När vi nu lämnar allt det gamla bakom oss, och byter både fält och flygplan på samma gång, så beslutade vi oss för att också byta namn till Fallskärmsklubben Cirrus, berättar Vanja och Anders för SFS.

\*

B GENNAW

### Ordspråket

"Det värsta med väderleksrapporten är att den stämmer ibland."

Gammalt ordspråk, upphovsman okänd.

DOMINA JALBERT, uppfinnare av den rektangulära skärmen (Dvs den typ av skärm som både fallskärms hoppare och skärmflygare använder sig av), har gjort det igen! Den här gången har han gett sig på rundkalotterna och förbättrat dessa. Rundkalotter används av både skärm och drakflygare som räddningsskärm. Jalberts nya patenterade lösning ska ge lägre sjunkhastigheter än idag. De farliga pendelrörelserna ska också vara borta. Knepet är att sätta en "saturnus ring" runt skärmen. Man räknar med mer än 30 procents ökning av bromsverkan genom denna ring! När den första skärmen med Jalberts uppfinning kommer ut på marknaden är idag okänt.

AIR SAFETY SEAT, kallar österrikaren Helmut Hintner sin nya uppfinning. Det är en luftkudde fäst under sittselen. Vid flygning blåser den automatiskt upp sig genom en ventil. Meningen är att kudden ska skydda vid en hårt stöt. Landningsprov med prototypen har fallit ut mycket bra. Om och när kudden kommer ut på marknaden är i skrivande stund okänt.

AGT 242, är namnet på den första skärmen från Advanced Glider Technology. De har i 12 år sysslat med hängglidare men ger sig nu in på skärmflygmarknaden. Skärmen uppges ha bra prestanda, vara lätt att handha samt ha säkert uppträdande i alla flygsituationer. Skärmen är inlämnad för DHV-godkännande. Info: Advanced Glider Technology. Innsbruck. Tel. 00943-512 58 22 82.



### Rekord & Bedrifter

Markus Noichl, Svensk/Österrikisk medborgare flög den 30:nde Maj en triangelsträcka på 56 km. Start skedde på Hahnenkamm (Kitzbühel), vändning vid Wildkogel (Bramberg) och vid Manlitzkogel. Detta är det längsta flyg någon svensk lyckats med hittills. Markus kommer att vara med och representera Sverige i för-VM som går i St Andre (Frankrike).

**Red gratulerar!**

Jesper Bremme flög 4,5 timmar på hang längst Jyllands kusten i Danmark.

**Red gratulerar!**

### Världsrekord!

Uli Wiesmeier och Hans Bollinger satte den 3:e aug nytt triangelflyg rekord: 104km. Det tog de två piloterna 5 tim 20 min att flyga sträckan: Kühboden (Fiesch) - Ulrichen - Leuk.

### Lilienthal Memorial Competition 1991.

För snart 100 år sedan flög Otto Lilienthal med sin hembyggda tyngdpunktstyrda hängglidare. Han är glidflygets största pionjär. Otto vigde sitt liv åt sina flygexperiment. Han dog den 9 augusti 1896 när han från 15 meters höjd störtade till marken under ett test av en ny styranordning. Hans sista ord uppges ha varit: "Offer måste göras."

För att hedra hans minne samt visa vad 100 års utveckling har gjort för glidflygsporterna, så utlyser nu "The International Gliding Commission (IGC)": Lilienthal Memorial Competition. Den pågår mellan 15 augusti 1990 till 14 augusti 1991. För skärmflygning finns två klasser: Längsta sträcka och längsta triangelflyg. Alla flyg gjorda inom tävlingens start och stopp datum kan senast 28 dagar efter sitt utförande anmälas till tävlingen.

För mer info, kontakta SSFFs tävlingskommitté.

Rapport från:

# ÄVENTYRSMÄSSAN ELMIA 2-4 JUNI -90



Hangflygning högt över mässområdet

Viggen kom insvepande i hög fart mot mässområdet för att visa vad man kan göra med Flygvapnets stolthet. Ett antal små propellerkärror surrade omkring i luften, plötsligt vänder viggen piloten och sätter kurs hemåt igen. En något snopen publik undrade vad som hänt medans de såg den lilla pricken i skyn försvinna i överljuds fart.

Att försöka göra en avancerad flyguppvisning och samtidigt köra slalom mellan andra flygplan, det

blev helt enkelt för mycket, tom för Viggen.

Trafikledningen verkade inte ha riktig koll på vem som skulle vara var när. Något vi också fick märka av lite senare under mässan...

Inomhus i mässhallen hade alla möjliga företag som hade anknytning till äventyr ställt ut, fast det var nog ingen som riktigt lyckades lista ut vad kosmetika hade med äventyr att göra.

Svenska Flygsportförbundet hade en 150 kvadrat meter stor monter där de olika sektionernas flygsport visades upp. SSFF var givetvis på plats och informerade om skärmflyg. I taket ovanför montern hängde en skärm. Runt ett bord hängde tre stycken sittselar, vilka snabbt blev ungarnas favorit som gungor! Intresset för vår sport var mycket stort och jag skulle nog, utan några som helst statistiska bevis, vilja påstå att vi hade den mest välbesökta montern.

Utomhus (tack till den högre makt som gav oss så fint väder) visades motorcyklar, hästar, svävare, radiostyrda bilar mm mm. Det som drog mest publik var: klättrarna som hade en stor konstgjord klättervägg att kämpa sig upp för, fallskärms hoppningarna, en mycket vacker segelflygsuppvisning, samt Dominique Bons dagliga bungee (gummisnodds) hopp från en mobilkran.

SSFF visade skärmbalansering, de som stannade till och undrade vad de tittade på fick ett informationsblad om skärmflyg i näven. Detta enkla förfarande visade sig synnerligen effektivt för att fånga folks intresse för sporten.



Meningen var också att vi skulle visa flygning genom att vinscha upp skärmflygare, första dagen blåste det för mycket sidvind, det var bara att ställa in.

Andra dagen var det också sidvind, men vi beslöt oss för ett försök. Först skulle Tomas Pettersson vinschas upp med en hängglidare. Flera hundra meter wire låg sträckt över startbanan och Tomas var klar för start, vinschen väntade bara på startkommandot, när en Cessna helt plötsligt kommer in för landning. Tomas fick snabbt kroka ur och planet satte ner hjulen över wiren. Som tur var fastnade den inte i landningsstället. Vad som hade hänt om Cessnan landat när Tomas var på väg upp, vill vi helst inte tänka på. Efter denna incident vågade vi inte lita på trafikledningen och beslöt därför att avbryta.

Tredje dagen låg vinden rakt mot hanget som går runt mässområdet, vindstyrkan var perfekt och den häpna publiken fick se en skärm i ensam majestät flyga hang 30 meter över mässområdet. På eftermiddagen var fyra skärmar i luften samtidigt. Att tre stycken landade i vattnet gjorde inte så

Montern, skärmen är upphängd i ett hundratal klädnypor mycket, sporten hade fått den publicitet den så väl behövde.

Text och foto: Anders Lattermann

Dominique Bons bungee hopp



# Klubbnytt

Såsom i tidigare nummer har klubbarna blivit inbjudna att beskriva sin verksamhet:



## Kråkorna!

Vad är det? Det är för tillfället en liten skärmflygklubb i mellansverige med Höga Kusten som huvudområde. Vårt huvudsakliga mål är att samla mellansveriges piloter och kunna utbyta flygområden. Vi arbetar just nu med att kartlägga Höga Kusten (mellan Härnösand och Örnsköldsvik) åt bl.a. databasen "Cirrus", men håller även på med ett fotoreportage (som blandar Glidskärm och Telemark) där vi vandrar Höga Kustenleden i Skute nationalpark. Det reportaget tänker vi försöka få med i Åka Skidor, Ute magasinet eller Kollaps. (välkomnas varmt/Red.) Våra främsta planer är att inköpa en vinsch till klubben. För tillfället har vi fått in en bunt schyssta tygmärken med vår logga på (dessa finns för försäljning). Samtliga piloter i klubben skall nu till hösten försöka oss på steg 2 samt även skaffa nya skärmar (företag hör av er). Motorryggsäck är också en önskedröm. (Förbjudet i Sverige, se artikel på annan plats i detta nummer/Reds anm.) Klubben driver även en liten firma som tar in kläder och skor samt lite flyginstrument. Om du vill bli medlem i "Kråkorna" skriv till:

### KRAMFORS SKÄRMFLYGFÖRENING KRÅKORNA

c/o Fredrik Ringblom  
Fridhemsvägen 10B  
872 00 KRAMFORS  
Tel: 0612-130 44 (på helgerna)

## Cirrus

Under sommaren har det inte hänt så mycket i klubbens regi. Men desto mer bland alla våra medlemmar. Det har rests flitigt och flygits mycket. Olika grupper har samlats och flygits tillsammans. Cirrusmedlemmar har bl.a. varit i Danmark, Norge, Schweiz, Frankrike och Spanien. Och naturligtvis i Sverige. Det första Riksmästerskapet hölls i Åre och på 4:e plats fanns en Cirrusmedlem: Torkel Bergqvist. Stort grattis! JuniLyftet samlade mer än 30 deltagare och blev en riktig succé, mer om det kan du läsa på annat håll i Kollaps.

### Databasen växer

Det märks också på ett annat sätt att det flygits mycket. Flygdatabasen växer. Efter det senaste klubbmötet den 28 augusti kom det in mer än 40 flygområden. Fortsätter det i den stilen kan vi snart ge ut en bok!

### Röda Kors-kursen

I juni hade vi kurs i första hjälpen. Kunnig personal från Röda Korset visade bl.a. hjärt & lungräddning, blödning, chock och åtgärder vid ben- och armbrott. Mycket viktiga och nyttiga kunskaper som alla borde ha, antingen man flyger eller ej. Under hösten kommer vi försöka anordna ytterligare en kurs.



# Klubbnytt

## Meteorologi

Vi planerar studiebesök hos meteorologerna på Arlanda, ett kortare föredrag samt eventuellt en studiecirkel. Är du intresserad, kontakta Rune Björklund.

## Cirrus arbetsgrupper

En av idéerna när Cirrus bildades var att så många som möjligt skulle kunna vara aktiva i klubbarbetet. Därför bildades olika arbetsgrupper. Några av dem är klara med sitt arbete, t.ex. logotype, medlemsregister, telefonsvarare och försäkringar. Grupper som arbetar vidare är bl.a. lokalfrågan, film/foto, tävlingar och databasen. Nya grupper som bildades på mötet den 28/8 var: festerkommitté, resegrupp, sponsorgrupp och informationsgrupp. Välkommen i någon av dem. Kontakta Tino för mer information.

## Cirrus 1 år

Den 23 oktober fyller vi ett år. Det ska givetvis firas ordentligt, för Cirrus är en aktiv ettåring med mer än 150 medlemmar!

För mer information om Cirrus kontaktar du:

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

**Mats Jarmer (sekreterare)**  
Lidköpingsvägen 53  
121 49 Johanneshov  
Tel. 08-59 56 14

!!!!!!

Vill din klubb ha med sin verksamhetsberättelse i nr. 4, är den hjärtligt välkommen. Kom bara ihåg att manusstoppet är 15:e jan. 1990...

Du som är intresserad av en klubb i västerbottnen, kontakta: Erik Hansson tfn:0935-123 61.

## Adresser.....

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

**Hotings Skärmflyg Klubb**  
C/O Bert Tjärnlund Box 89 Kyrkviken  
830 80 HOTING

**Järvsö Skärmflyg Klubb**  
C/O Jonas Rosell Sörvågsga 459  
820 40 JÄRVSÖ

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

**Kramfors Skärmflygförening Kråkorna**  
C/O Fredrik Ringblom Fridhemsv. 10B  
872 00 KRAMFORS

**Sälens Skärmflyg Klubb**  
C/O Peter Ahlbin Kronoparken 6531  
780 67 SÄLEN

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

**Skärmflygklubben Cirrus**  
C/O Tino Gurb Framnäsbacken 28  
171 42 SOLNA

**Stockholms Skärmflyg Klubb**  
C/O Johan Landeström De Geersg. 10  
115 29 STOCKHOLM

**Västra Skärmflyg Klubben**  
C/O Bert Forsberg Tegnerg. 14  
412 52 GÖTEBORG

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

## WHO IS HOT?

Första gången namnet Markus Noichl dök upp i skärmflyg sverige var efter VM 1989 i Kössen. På resultatlistorna står det att han tävlat för Sverige. Men ingen vet vem han är.



Andra gången Markus namn dyker upp är sommaren 1990 i de utländska skärmflygtidningarna. Han har just gjort ett triangelflyg på 56 km. Tillräckligt för att bli omtalad i alperna. I Sverige vet fortfarande ingen vem han är.

Markus Noichl är 17 år. Han bor i Kitzbühl, Österrike. Hans pappa är Österrikare men hans mamma svensk. Detta ger Markus dubbla medborgarskap och därmed möjlighet att tävla både för Sverige och Österrike.

1987 började Markus flyga skärm. Två år senare började han tävla, första tävlingen var Stubai Cup '89 där han placerade sig på 89:nde plats.

Därefter har det gått uppåt:

Österrikiska mästerskapet 1989, åttonde plats  
VM Kössen 1989, 26:e plats

Chamonix Goretex Cup 1990, fjärde plats

Verbier Cup 1990, tionde plats  
Tirol mästerskapet 1990, andra plats  
För tillfället ligger Markus på tredje plats i den Österrikiska ligan.

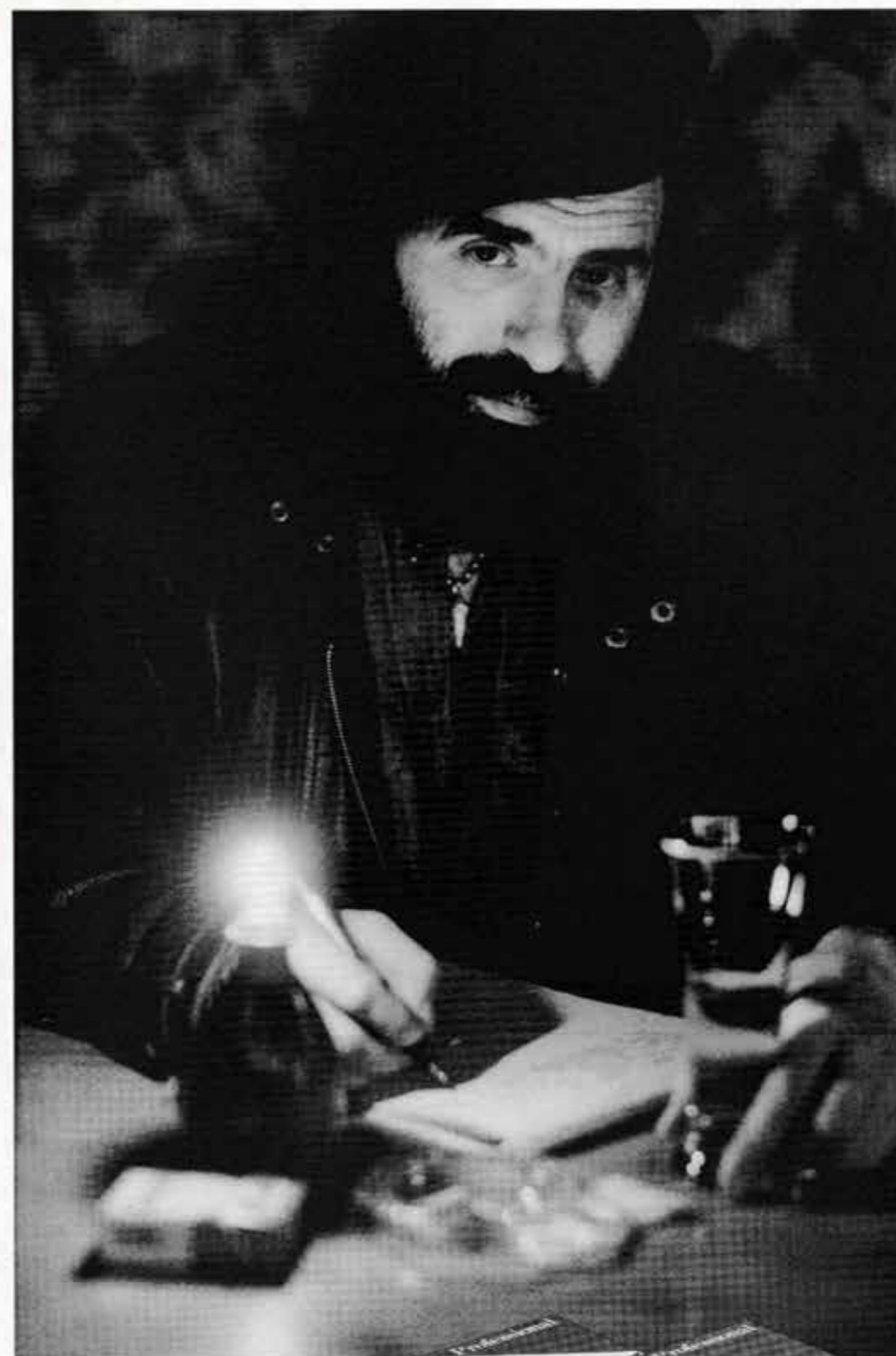
Han tävlade också för Sverige i för-VM i st Andre (sept. 1990).

När Markus inte flyger gillar han att spela tennis och åka skidor, han tävlar i störtlopp. En annan fritidssysselsättning är att hoppa från broar med klätterrep!

Flyger gör Markus helst hemma (Kitzbühl) och i Chamonix. Han är sponsrad av österrikiska AGT.

Bli inte förvånad om du ser Markus namn högt upp i resultatlistorna efter VM 1991 i st Andre. Då vet du åtminstone vem han är...

Annika Olsson / Anders Lattermann



PLATS: EN KÄLLARE I PRAG.  
FILM: FUJI NEOPAN 1600.

Tänk dig att plötsligt möta mannen vars blotta uppenbarelse säger allt. Du har bara stearinljusets sken att tillgå. Men bilden bara *måste* tas. Enda möjligheten är att ta med full öppning och på fri hand på en trettiondels sekund.

Har du Neopan 1600 Professional i kameran, kan du anta utmaningen.

Neopan 1600 är, trots sin höga ljuskänslighet, en mycket finkornig film. Du får skärpa även i extremt svåra ljusförhållanden. Även bilder med mycket fart i, kan du få ovanligt skarpa.

Neopanfilmerna, både 1600 och 400, är uppskattade bland pressfotografer även tack vare den fina gradationen i gråskalan. Och genom den stora tåligheten mot statiska urladdningar i motorkameror och motståndskraften mot mekanisk påverkan.

Dessutom klarar filmerna att pressas hårt med bibehållen kvalitet. Och du kan framkalla Neopan 1600 tillsammans med mindre ljuskänsliga filmer. (Bilden här intill är maskinsoppad.)

Neopan 1600 och 400 finns i 135/24, 135/36 samt 135/36 Propack (20 rullar).



**FUJI FILM**  
Japans största fotoindustri.

Rapport från:

## Stockholms öppna distriktsmästerskap, Gimo 7-8 juli



Vinden ven in över det lilla flygfältet och regnet hängde i luften, de sjutton piloter som hade trot-sat väder och semester stod och lyssnade på Annika Olsson som höll briefing denna gråa lördags morgon.

Flygningen inställd, ny briefing klockan 12.  
Vinden ven...

Flygningen inställd, ny briefing klockan 15.  
Vinden ven, regnet vräkte ner...

Flygningen inställd, ny briefing klockan 18.  
Regnet vräkte ner, vinden ven...

Strax efter klockan 18 hörde någon däruppe våra böner och öppnade ett hål i molntäcket över fältet. Vinden avtog och solens strålar glittrade i det blöta gräset.

En febril aktivitet sjöd fart. Vinschen lyfte skärm efter skärm mot skyn till ca 250 meters höjd där piloterna kopplade loss. Populäraste taktiken var att köra en eller ett par "tresextor" för att tappa höjd och därefter S-svängar för få en bra inflygning mot pricklandnings ringarna. För landning i mitten fick man 250 poäng, för varje ring utåt minskade poängen med 50. De

flesta valde att missa mitten helt, och de övriga ringarna mer eller mindre, och samtidigt utbrista "shit" eller "fan".

Landningsdomarna antecknade resultatet och landningstekniken, här följer ett par av de bästa varianterna:

"Första foten innanför, andra utanför, stupar", "Glider in i 5:an på hälar", "Nerslag på 3:an, glider under markeringarna in i 2:an, 1000:-mutförsök", "Hoppar och voltar", "med språng", "Trippar ut", "På knä", "På magen".

Skymningen sänkte sig sakta, vinschen jobbade för fullt, var 10:e minut damp någon ner i och kring landningsområdet. Sakta sakta kom dimman inrullande. Plötsligt täckde den starten helt. Slutflugget.

### TV på besök

Söndagen inleddes med fågelkvitter och sol. Vinden låg på den övre gränsen och var lite byig. Att den dessutom låg på snett gjorde det inte lättare att starta. TV-Sporten dök upp med



Dominique Bon ger TV's fotograf lift.

reportagebil och började filma. En del starter gick enligt ABC-boken, somliga var lite mer spektakulära. TV filmade. Kungen var där och barnen kastade sten.

Det var betydligt svårare att träffa rätt i den byiga vinden. En stackars pilot hängde över mitt-cirkeln, med full broms på en meters höjd, när en vindby fick honom att driva bakåt ut ur landningsområdet. TV filmade.

Vinden tilltog och endast de som hade snabba skärmar kunde starta. TV filmade.

Vinden vägrade avta. TV filmade och vi ställde in distansflygningen.

Klockan blev sjutton. TV åkte hem och vi hade prisutdelning. Kungen var där och barnen kastade sten.

Den första officiella skärmflygtävlingen i Sverige var slut.

Kommentar: När två piloter har samma totalpoäng har bästa enskilda resultat avgjort placeringen, om dessa varit lika har resultatet från den tredje avbrutna omgången fått avgöra i den mån det funnits.



Total segrare Christian Rönning



Maria Frisell bästa dam, samt prisutdelare Anders Latterman

Resultat:	Prec 1	Prec 2	Poäng
1. Christian Rönning	250	100	350
2. Whitney Bogart	50	200	250
3. Per Segergren	200	50	250
4. Maria Frisell	50	150	200
5. Janne Järnesjö	150	50	200
6. Emmanuel Bon	100	100	200
7. Didier Nicolle	50	100	150
7. Peter Wicander	50	100	150
9. Sigurt käll	100	50	150
10. Berndt Käll	100	0	100
11. Annika Olsson	50	50	100
11. Mats Hummel	50	50	100
11. Russel Kayser	50	50	100
11. Thomas Gustavsson	50	50	100
11. Torkel Berqvist	50	50	100
11. Anders Björk	50	50	100

Text: Anders Lattermann

Foto: Roland Bäcklin, Anders Lattermann & Christian Rönning.

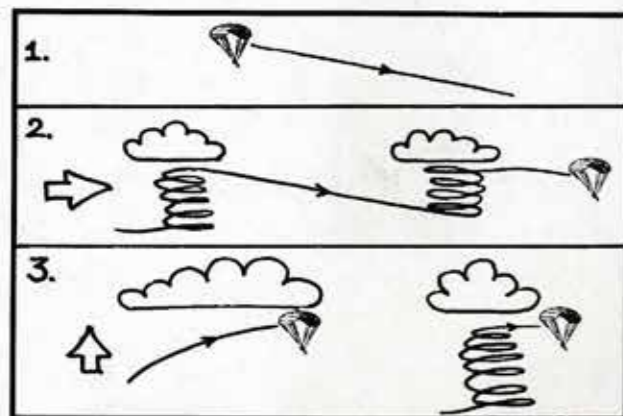
Bilderna är granskade och godkända för publicering: F16/Sem 1990-08-20

P.S. Kungen var inte där och barnen kastade inte sten, TV-Sporten var faktiskt där vilket resulterade i ett mycket bra fyra minuters reportage i Sportspegeln veckan efter. D.S.

# OPTIMERA DIN FLYGNING!

Av:  
Fredrik Lidén

Tre olika optimeringsproblem kommer att diskuteras:

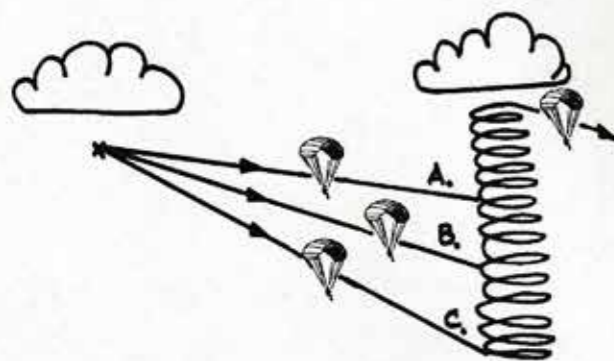


**Fall 1:** Det äldsta av de tre. Glidtalet är den viktigaste faktorn. Ingen termik.

**Fall 2:** Maximering av framåthastigheten. Det finns ett samband mellan stig, skärmtyp och den fart man skall hålla mellan termikblåsorna.

**Fall 3:** Den modernaste tekniken går ut på att optimera stighastigheten genom att flyga med sikte på att kurva så lite som möjligt.

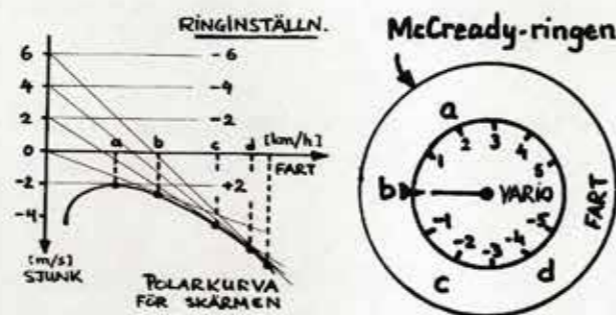
Vi börjar med att diskutera ett illustrativt exempel:



Pilot A flyger med fart för bästa glidtal och når nästa uppvind med minsta höjdförlust. Pilot C flyger med högsta hastighet och når termikblåsan snabbast men med stor höjdförlust. Pilot B går en medelväg och når molnbasen snabbast av de tre!

Sambandet mellan stig, skärmtyp (flygplan) och den fart man bör hålla för att optimera medelhastigheten behandla-

des redan 1938 av W. Späte, men det var först vid lanseringen av McCreey-ringen 1949 som teorin kunde användas på ett praktiskt och enkelt sätt. Amerikanen Paul Mc-Creey uppfann en extra vridbar skala som sattes på variometer, se figuren. (Det förutsätts att man har en fartmätare samt en variometer med visare).



Enligt den klassiska teorin beräknar man medelstiget i den senaste blåsan, förväntar sig samma stig i nästa, ställer in detta värde på ringen och flyger sedan exakt enligt den fart som variometermålen visar till nästa uppvind. En passiv grundtaktik alltså! McCreey gjorde följande grundläggande antaganden:

1. Skärmens polarkurva är känd.
2. Skärmens flyghöjd saknar betydelse.
3. Variometerns och fartmätarens kalibrering är alltid exakt.
4. Stiget i nästa blåsa är känt.

Det finns många svaga punkter i detta! Antagande 1 gäller inte; i verkligheten vet man sällan skärmens prestanda bättre än med ca. 25% noggrannhet. Den varierar dessutom hela tiden. Antagande 2 gäller heller inte. Ju lägre man kommer desto lägre bör ringen sättas så att man får längre räckvidd. Antagande 3 är också fel. Det hela är en ren gissningslek eftersom styrkan i nästa blåsa (punkt 4) inte heller är känd, ej heller dess position. Medelfarten bestäms av stiget i de blåsor man kurvar i och sjunken som man lyckas undvika. När man gör sina beräkningar bör man tänka på att termiken oftast har olika stighastighet på olika höjd. Om man flyger snabbt når man inte bara nästa blåsa på lägre höjd, utan man får också ett lägre stig än vad en långsammare pilot får längre upp i blåsan! För att optimera farten mellan blåsorna ska man därför basera sina beräkningar på förväntade "första

stighastighet". Och av samma anledning när man tänker lämna en blåsa så skall man använda "sista stighastighet" som bas för vilken ringinställning man skall köra med. Följande huvudregel kan nu formuleras:

SISTA STIG = FÖRSTA STIG = RINGINSTÄLLNING

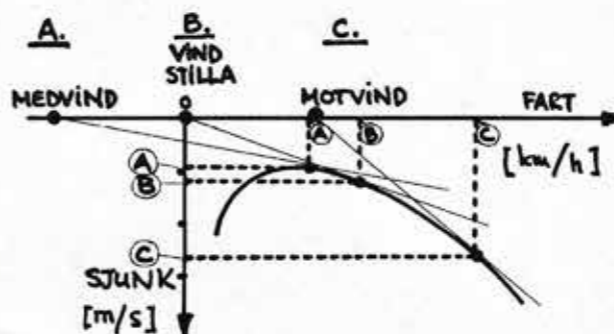
Den höjd man skall stiga till bestäms alltså av stighastigheten och avståndet till nästa blåsa. Naturligtvis är det omöjligt att flyga helt enligt denna ekvation, men det lönar sig att försöka! "Hemligheten med att använda McCreey-principen ligger inte i att följa den exakt, utan snarare i att inte använda stig lägre än ringinställningen" (Kauer; McCreey-flight without illusions).

Det är lugnande att veta att en felinställning av ringen med 25% endast ger en fartförlust av ca. 1%! 50% felinställning ger ca. 5% fartförlust.

Sammanfattning:

1. Taktiska värderingar bestämmer ringinställningen.
2. Sväng **aldrig** i blåsor som har lägre stig än det inställda.
3. Sväng **alltid** i blåsor som är kraftigare än normalt.
4. Studera molnbildning och terräng och flyg mot de områden som ser ut att ge de starkaste stigen.
5. Gör omvägar om du kan passera flera stigområden och därmed få bättre stig.
6. Undvik sjunk!
7. Utnyttja de svagare blåsorna endast för att ta dig fram till de starkare.
8. Håll dig alltid över halva molnbashöjden!
9. Fatta beslut ofta (2-3 ggr per minut).

Om det inte finns någon termik inom räckhåll kan du alltid omvandla din höjd till så stor distans som möjligt (fall 1 ovan):



**A. Medvind:** Flyg saktare för att driva med vinden under längre tid. Ställ ringen strax under noll.

**B. Vindstill:** Nollinställning på ringen = fart för bästa glidtal.

**C. Motvind:** Ju längre tid du flyger i motvind, desto längre tid har vinden på sig att påverka skärmen. Därav följer att du bör flyga snabbare i motvind. Öka sålunda ringinställningen med ökande motvind. Notera att ändringen av ringinställningen blir mycket större i motvind än i motsvarande medvind! □

Favorit i repris, apropå tidningens namn...



## ÅKA SKIDOR I GRAVEN ?

Saltsjöns förlag AB med tidningarna "Åka skidor" och "Surfsport" har f.o.m. 90-09-11 gått i konkurs.

Om och när någon av tidningarna kommer att återuppstå är oklart.

Det ryktas att "Åka skidor" eventuellt kommer att tas över av Aspect AB.

# Saint- Andre les Alpes

Text/Foto:Mats Jarmer



Kvällssolen sjunker sakta ner. Det är varmt i luften och det blåser en jämn vind från dalen nedanför. Fram tills för några minuter sedan var det här en lugn och stilla plats men nu är den som förvandlad. Bil efter bil slingrar sig upp till toppen. Alla har suttit nere i byn och väntat på det här ögonblicket när vinden och termiken avtagit.

## Ivriga piloter

Först sticker en lokal instruktör iväg, och sedan följer flera piloter efter. Himlen genomkorsas snart av skärmflygare och på marken står piloter beredda att starta. Alla är ivriga att komma iväg. Här är inte som på de flesta andra flygställen där mycket tid går åt för att vänta på sin tur. Här sticker folk iväg som jaktplan från ett hangarfartyg. Platsen för detta fantastiska flygområde är Saint-Andre les Alpes i Alpes de Haute Provence, beläget ca 100 km NV om Nice i Frankrike. Ett område som gjort sig känt för att ha den starkaste termiken i Europa. Saint-Andre är också den plats som är värd för VM i skärmflygning 1991. Är vädret för dåligt för skärmflygning så erbjuder Saint Andre många andra möjligheter till aktiviteter. Det finns bl.a. tennis, rafting, kanotturer, segling, windsurfing och fina vandringsleder. Tycker man att det låter för ansträngande så kan man ju alltid prata bort några timmar på någon av stans barer eller restauranger.

## Stark termik

Det lokala berget heter Chalvet och bjuder på mellan 600-750 meters fallhöjd, lite olika beroende på start- och landningsplats. Fallhöjden låter kanske inte så mycket, men det intressanta är möjligheterna att skruva sig upp och med hjälp av termiken vinna höjd. Jag talade med en schweizare som kunde bekräfta att den stundtals kan vara mycket stark. En av hans kamrater hade fått ett lyft på 10 m/s och det avtog inte förrän han var oerhört högt över marken. Och då fick han ett sjunk på 5 m/s! Termiken är inget att leka med som synes. Det här området kan mao. vara direkt farligt för en oerfaren som inte följer de ganska detaljerade flygregler som gäller.

## Ont om plats

Men tillbaka till Chalvets topp. Luften är fylld med skärmar som flyger fram och tillbaka längs det 600 m långa hanget. Efter att ha räknat till 30 skärmar i luften samtidigt gav jag upp. När till och med en 70-årig fransk gentleman gav sig iväg tyckte jag det var dags att själv starta.

Härligt men en smula farligt med så många piloter på hanget. Det var skärmar överallt, ovanför, nedanför och på bägge sidorna och dessutom både de som flög åt samma håll samt motsatt min riktning! Och med olika fart! Vilket gytter! Att krocka var det sista jag ville göra. Men det flöt smidigt och man lämnade varandra ganska gott om utrymme. Det var bara vid ett


tillfälle då jag blev förbryllad. Jag såg i ögonvrån att det fanns en skärm snett ovanför min, till slut var den utom mitt synfält. Jag fortsatte och flyga längs hela hanget och undrade var den tagit vägen, när den plötsligt dyker upp rakt ovanför min framkant. Visserligen med 20-30 meters marginal, men ändå.

Ju mer klockan blev desto bättre om plats blev det och till slut var vi bara en handfull som kryssade fram och tillbaka. Variometern ömsom tickade, ömsom surrade, i övrigt bröts tystnaden mest av hejanden och kommentarer från åskådarna.

## Saint Andre - området för alla


Till slut började mörkret komma och det blev dags att tänka på landning. Efter att ha landat beställde jag dricka av campingplatsens ägare. Han strålade med hela ansiktet. Varför då kan man undra. Jo, det visade sig att det var han som var den 70-årige piloten och som just hade gjort sitt livs första höga flyg.

Saint-Andre är inte bara ett flygområde för tjugo- och trettioåringar utan här flyger alla. Varför inte prova du också?

SKÄRMFLYGSKOLAN  
*Sky-Ride* 

Utbildning 5 dagarskurs

ENKELT ATT LÄRA!



HÄRLIGA  
UPPLEVELSER!

Ring **Zanta sport**  
tel 033-10 39 19 Box 13071 500 13 Borås

Rapport från:

# DM Västra Sverige, 1-2 sept. 1990.

Västsveriges första officiella tävling i skärmflyg avgjordes i Hestra. Tävligen var utlyst som ett öppet DM för västra Sverige.

Sammanlagt 18 piloter deltog, alla från Västra Skärmflygklubben. De olika tävlingsmomenten var: egen gissad tid, slalom samt pricklandning. Efter två dagars tävlande och totalt 9 flyg stod Ola Ricktun som segrare. På delad andra plats kom Erik Mölne och Stefan Östling.



En full poängare !

Vy från Isabergstoppen (startplats)

## Skärmflygare populära

Isaberg, ett skidbacksområde med största fallhöjd på ca 80 meter, ligger vid Hestra samhälle i Småland. Det drivs av Stiftelsen Isabergstoppen som även tillhandahåller en stugby och camping. Stiftelsen är mycket positivt inställd till skärmflygning och ställde gratis upp med lokaler för genomgångar under denna tävling. Det ryktas att byns stora samtalsämne i dagar efter vi har varit där och friflygit eller skolat är skärmflyg. Därför kände vi oss extra välkomna denna helg. Backar finns i vindriktningar från nordväst till sydost. DM avgjordes i familjebacken, som ligger mot norr, med en fallhöjd på 55 meter.

## Flyg i regn

Lördagens tävlingsmoment bestod av egen gissad tid samt pricklandning. Båda momenten under ett och samma flyg. Under gynnsamma förhållanden var 5 flyg planerade första tävlingsdagen. Tyvärr var inte vädergudarna med oss utan vi fick nöja oss med 2 flyg var. Vinden slog på NV, ca 3 m/s, och himlen var täckt av regntunga moln. Meteorologen lovade ingen förbättring under dagen. Efter ett antal framflyttade starter på g a lätt regn beslöt vi oss för att börja tävlingen. Lagom till första start ökade emellertid regnet och båda flygen genomfördes i ihållande regn. Vid det laget var både pilot och skärm genomsura och vi bröt för dagen.

## Resultat DM i skärmflyg 1/9-2/9, Hestra, Västra distriktet

Namn	Skärmtyp	Poäng dag 1	Poäng dag 2	Poäng totalt	Plac
Ola Ricktun	ITV Meteor	4	11	15	1
Erik Mölne	Bicla	5	7	12	2
Stefan Östling	Bicla	6	6	12	2
Olof Hedin	ITV Gemma	4	5	9	4
Ulf Johansson	APCO Hilite II	1	7	8	5
Tomas Mattson	Bicla	1	7	8	5
Johan Söderberg	Sportlite Excel	3	5	8	5
Christer Eriksson	Sportlite Excel	3	3	6	8
Mattias Hansson	Bicla	2	4	6	8
Mathias Leimalm	Bicla	2	4	6	8
Björn Mannervik	ITV Meteor	5	deltog ej	5	11
Tony Östling	Bicla	2	2	4	12
Anders Bergman	Bicla	0	3	3	13
Mathias Carlsson	BLS 260	3	0	3	13
Stefan Friggedal	Bicla	3	0	3	13
Magnus Hansson	Jaguar	0	3	3	13
J H Bourghardt	Bicla	0	1	1	17
Marcus Hansson	Jaguar	0	1	1	17

Efter en koll med Landvetter såg prognosen betydligt ljusare ut för morgondagen. Ser man till resultaten från lördagen visar det sig att det var lättare att få poäng för egen gissad tid än för pricklandningen. Backen är visserligen inte så stor men vinden var lite byig och försvårade därmed båda momenten.

## Många flyg

På söndag morgon var Isaberg täckt av ett kompakt dimm-täcke. Prognosen från Landvetter sade uppehåll, termik, Cusbildning (1/8-4/8, kl 14) och växlande vind, ihuvudsak N till NV och 2-4 m/s. Enligt prognos en perfekt dag för skärmflyg! Dimman lättade också och vi kunde se fram emot (häpp!) en tävlingsdag med många flyg. Dagens tävlingsmoment bestod i slalom samt pricklandning. Slalommomentet bestod av att släppa påsar med sand i utlagda ringar i backen. Det visade sig vara ett svårt moment och endast 3 flyg genomfördes med slalom i kombination med pricklandning. Resterande 4 av dagens totalt 7 flyg tävlades i pricklandning. Enligt reglerna vi hade skulle en poänggivande pricklandning föregås av en normal bedömningsslandning dvs ingen stall, "touch-down" eller liknande. Jag kan emellertid intyga att en mängd olika landningstekniker tillämpades, uppfinningsrikedomen var mycket stor. Tävlingsledningen var enväldig jury. Inga alltför spektakulära landningar godkändes. Om vi hade haft stilpoäng hade vi haft en solklar vinnare. Piloten ifråga susar över ringmarkeringarna på ca 2 dm höjd i hög fart, vrider ut ett ben i en obeskrivlig vinkel och "droppar" en fot mitt i prick. Mycket snyggt men tyvärr blir själva sättningen 5 meter längre bort.

DM-vinnare blev Ola Ricktun som lyckades ta poäng i alla utom 2 flyg. Han var ensam om den jämna bedriften. Andraplats-pristagarna, Erik Mölne resp Stefan Östling, tillhörde den gruppen av piloter som plockade poäng i alla utom 3 flyg. För övrigt lyckades alla piloter att ta minst 1 poäng. Innan tävling registrerades antal flyg per pilot och medelvärdet låg på ca 40 flyg. Med tanke på detta och den ringa vinscherfarenhet majoriteten av piloterna hade, var detta en "acceptabel höjd" på tävlingen för att den skulle vara tillräckligt utslagsgivande. Sammanfattningsvis var det ett lyckat DM där även vädrets makter så småningom visade sig från sin ljusa sida.

Tyvärr hade vi ett haveri under lunchpausen på söndagen. Den tiden ägnades till att intaga lunch, lata sig samt friflyg. En pilot ger sig iväg nedför en backe väster om tävlingsbacken och får därmed medvind i slutet av backen. Enligt vittnesuppgifter slår en skärmsida in på ca 15 meters höjd och piloten störtar till marken under rotation. Han slås medvetlös men kvicknar till efter några minuter. På sjukhuset konstateras en hjärnskakning och han får åka hem på kvällen. Hjälmens räddade honom troligen från allvarligare skador och det kan konstateras att den inte bara är en "bra att ha grej".

Joakim Ekdahl  
Tävlingsledare

# Svammel på hög nivå

Nedanstående citat om flygning är hämtat ur Douglas Adams Quattrologi "Liftarens Guide Till Galaxen". Citatet är hämtat ur den tredje boken "Livet, universum och allting" och är således inte plockat ur den andra, och har definitivt att göra med den fjärde och en hel del med den första. Och lite mest med allihopa, hur som helst:

"Detta är vad Liftarens Guide Till Galaxen har att säga om konsten att flyga: Det är en konst, eller rättare sagt ett knep med att flyga."

*Knepet är att lära sig kasta sig till marken och missa. Välj en vacker dag, föreslår Guiden, och gör ett försök. Det första är tämligen enkelt. Det enda som krävs är en viss förmåga att kasta sig till marken, med hela sin tyngd, samt en beredskap att inte ta illa upp ifall det gör ont. Det vill säga, det kommer att göra ont om man misslyckas med att missa marken. Dom flesta misslyckas med att missa marken, och om dom försöker riktigt ordentligt är det troligt att dom kommer att misslyckas riktigt ordentligt. Självklart ligger svårigheten i att missa."*



## APCO Aviation Ltd.

**HILITE II**  
HILITE II är APCO:s nya högprestandaskärm som ersätter HILITE I (känd i Tyskland som COMET CX). HILITE II är mycket mer än ett "ansiktslyft" av den framgångsrike HILITE I. Den har en förbättrad aerodynamisk profil och nya stabilisatorer i spetsarna som ger lägre luftmotstånd. HILITE II har visat sig vara minst lika effektiv och säker i termiken som sin föregångare, men glidtalet och farten har förbättrats.  
HILITE II är en skärm med toppprestanda och samtidigt en av de säkraste i sin klass (SHV klass 2).  
För dig som vill komma vidare och tänker byta skärm missa inte att testflyga HILITE II - skärmen som ger dig det verkliga "lyftet".

TECHNICAL DATA: Hilite 23 / Hilite 25 / Hilite 28			Hilite 23	Hilite 25	Hilite 28	
Main sail cloth	45 gr.	special treated nylon, zero porosity	22.9 m <sup>2</sup>	25.8 m <sup>2</sup>	28.5 m <sup>2</sup>	
Secondary ribs	32 gr.	nylon	19	21	23	
Main ribs	46 gr.	low stretch nylon	8.2 m	9.06 m	9.9 m	
Lines	# 1.5 mm	karlar	2.93	3.18	3.43	
Main ribs reinforcements	180 gr.	nylon	Sink rate (70 kg. pilot)	1.5 m/sec.	1.4 m/sec.	1.3 m/sec.
			L/D	5.7+	6+	6.2+
			Pilot weight	50 - 80 kg	60 - 100 kg	80 - 130 kg

**PETERSONS SPORT AB**  
Bergsängsvägen 68 TEL. & FAX  
521 30 FALKÖPING 0515-11121

APCO:s prylar finns också på följande skärmflygskolor:  
FLYSPORTS, Orsa Peter Wikander o Annika Olsson 010-739029  
MOGULS INC.- SPORT EXTREM, Sälen Peter Albin 010-551751  
SPORT TEAM FLYGSPORTCENTER, Östersund Tommy Asell 010-502989  
ZANTA SPORT, Borås Christer Eriksson 033-103919

- SKÄRMAR:**
- \* HILITE II 23 15.900:-
  - \* HILITE II 25 16.700:-
  - \* HILITE II 28 17.500:-
  - \* SPEEDSTAR 10 11.800:-
  - \* SPEEDSTAR 11 12.300:-
  - \* RÄDDNINGSSKÄRM MAYDAY GS -106 KG 3.300:-
- SELAR:**
- \* PARADISE NYHET!! 1.675:-
  - \* COMFORT 1.200:-
- INSTRUMENT:**
- \* AV 8000 NYHET!! 2.650:-
  - \* AFRO POCKET 2.950:-
  - \* AFRO CUMULUS 3.950:-
- ÖVRIGT:**
- \*\*"INTRODUCTION TO PARAGLIDING" LÄTTLÄST ENG. BOK 120:-
  - \* RÖMERHJÄLM fr. 395:-
  - \* BOGSERRELEASER DHV 650:-

# TaxFree

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

Annonser skickas till:

**KOLLAPS**  
C/O Anders Lattermann  
Kopparvägen 19  
175 72 Järfälla

## Säljes

VS24 med sittsele sup'air och ryggskäck. Färg: Vit med orange cellväggar. Pris 8.500:- Kontakta Rolf Erlandsson, tfn 08-744 42 41.

MAGIC 24E VS. Skärmen är rosa och har trimmsele. Pilotvikt 60-80 kg. Glidtal 5. Sjunk 1,7. Lättstartad och snabb (40kmh). Flyger bra i termik och på hang. Pris endast 9.000:-  
Alf Wahlgren 08-777 13 62, 08-745 08 82.

STV COMET 29, 27 km. Klass A. 75-160 kg. Sjunk 2 m/s. Glidtal 4,2. Inkl. sittsele-och ryggskäck. Gul med blå text. Pris 6.000:-  
Ulf Tengzelius Tfn 08-660 21 01.

PILOTHJÄLM, med visir. Storlek: Medium - Large. Pris 300:-  
Ulf Tengzelius Tfn 08-660 21 01.

OBEGAGNAD SKÄRM, inköpt-88 för 10.600:- Pilotvikt 55-75 kg. Med sittsele.sup'air och ryggskäck. 8.500:- Karin Osterman 018-30 21 55.

ITV GEMMA, 24 kvadratmeter. Klass 2 skärm. Bra prestanda. Säljes 10.000:-  
Dagtid 08-662 00 07. Kväll 0750-219 18.  
Tala med Kecke.

SALEWA WING 924 (Firebird) med charly sele. 45-80 kg. Godkänd med tysk Gütesiegel. Bra och säker nybörjarskärm. Pris 4.500 kr. Mikael Winnebäck, tel hem 0980-803 65, arb 0980-120 90.

VS MAGIC 24E, glidtal 5 med sup'air styrsele, 65-85 kg. Nypris 15.000:-, bortslumpas för 7.000:- pga andra intressen.  
Niklas Wennman 018-25 63 62.

VS 24, 50-70 kg. Gul/cerise/lila. Mycket fint skick, bra nybörjarskärm. Pris 8.000:-  
Anna Svanborg 08-730 16 51.

NY JAGUAR XC10, 50-75 kg. Högprestanda skärm med sittsele. Färg: blå/gul/orange. Glidtal 5,5. Inköpt aug-90. Pris 13.000:-  
Lena Johansson 0980-169 69.

EDELWEISS "ARPEGE", A-skärm 22,5 kvadrat. Pilotvikt 55-70 kg. Glidtal 4,9. Nyskick med Millet sittsele. Pris 10.000:- Säljes pga trasig armbågsled (fotbollsskada)  
Mats Jansson 0758-440 91.

FLYTEC Variometer/höjdmätare. Aldrig använd, med garanti. 2.500:- Mats Jansson 0758-440 91.

PRO DESIGN Airbow 23 Tävlings-skärm (Klass-C) med nödskärm (25 m<sup>2</sup>)  
Pilotvikt 70-90 kg. Obet. anv. Pris 16.000:-  
Robert Nyborg Tfn 08 765 53 44, A 08 754 02 40.

PRO DESIGN Kestrel 248, pilotvikt 60-90kg. Årsmodell 1989, mycket fint skick. Cerise färgton. Komplet med sele och hjälm. Prisidé 12.000:-  
Säljes pga. flyttning. Kontakta Karl-Gunnar Svanberg, 0340-809 89.

VS 28, Orange/svart med sittsele och ryggskäck. Nyskick - endast 10 flyg. Pris 8.500:- Johan Landström. Tfn hem:08-667 36 26, arb:08-662 94 00.

FALHAWK ATHLETE 11,5 Violett/grå. 80-110 kg. Inköpt feb-90. Fint skick. Pris 14.500:- Christian Rönning 08-665 94 81.

PRO DESIGN Kestrel 262 II PE Tillv. -89. 75-100Kg. Bra skick. Pris 9.000:- Bernt Käll Tfn kv. 0753-548 11, dag: 08-23 02 30.

# "HANGGRIDING"

Av Yvonne Lin

Det är väl inte särskilt många europeer som tänker sig till Kina eller Asien i över huvudet taget för att flyga. Mest pga dålig information, kan man tänka sig.

Inte ens jag som rest dit varje år i 15 års tid hade väl direkt tänkt på flygmöjligheter där. Den största anledningen till det är att min tid alltid varit fylld av arbete och träning så någon tid över har det aldrig blivit.

Så kom så tillfället till sist. Med en kollega som aldrig varit i den kinesiska delen av världen hade jag tagit mig extra tid utöver arbetet för att kunna visa runt lite. Vi kom direkt från en flyg- och klätterresa i Kalifornien så skärmarna var med.

I Taiwan beslöt vi oss för att hyra en bil för att resa runt ön som inte är mer än en tolfte del av Sverige till ytan. Men med 16 miljoner innevånare där över hälften är bilburna tar det betydligt längre tid än man tror att resa runt.



## ELLER SKÄRMFLYGNING I KINA

Det tog oss en halv dag av övertalningar för att få hyra en bil. Ingen bilfirma vill hyra ut bil utan medföljande chaufför till utlänningar eftersom de flesta kvaddar bilarna. Inte alls konstigt. Med 6-filiga gator fullproppade med bilar och 8 miljoner vespor blir det mest stökiga som går att skåda. Rom är paradiset i jämförelse med Taipei. Utan backspeglar och högerregel kör man gladeligen om i 80 knyck i innerstan. Snabbast går först. Hinner man inte fram till korsningen i tid för att svänga vänster genar man helt kallt över på mötande körbana och gasar för fullt. Själv säkerhet har man definitivt. Mötande bilar tvingas väja helt enkelt.

### Tre tusen meters höjd

Vår resa ned till sydspetsen tog två dagar. Serpentinvägar av grus, utan väggrenar, på upp till tre tusen meters höjd var en erfarenhet. I snitt en avåkning om dagen sa statistiken. Man körde många sträckor med timmes intervaller, dvs en riktning ena timmen och vice versa. Möte var otänkbart, trodde vi i alla fall. Men så satt vi där

mitt i en nedförsbacke med möte av en kolonn bussar. Vi trodde inte det var sant när den ledande bussen gasade för fullt. Jag ställde mig på bromsen och slet in backen för att snirkla bakåt och uppåt. Sen var det fast. Tio bilar bakom. Kollegan fick vika in backspeglarna medan jag körde in under ett överhäng på bergväggen. Bussen pressade på. När den kommit halvvägs var det två millimeter max mellan oss. Busschauffören hänger på tutan vrålar och skriker medan vi storskrattande slår oss på knäna tills vi kiknar.

### Tider och regler är flexibla

Han fick som han ville till sist. Hela raddan av bilar tvingades backa undan. Så fort de passerat gav vi allt på gasen. Men, men... tolv gånger fick vi backa tillbaka innan vi lyckades ta oss till ett bättre vägparti, två kilo lättare i ren vätskeförlust.

För den som inte känner till det kinesiska samhället är det ett till synes system av konstant kaos. Inga regler enligt västerländska normer. Tider och regler är flexibla allt efter känsla och humör. Så man gör som man känner för. Därför skriks det och gapas en hel del. Men det är inget att hänga upp sig på. Skratta, skrik eller lär dig säga melonhuvud på kinesiska så löser det sig.



Jag läste om igen - den enda engelska skylt jag någonsin sett i landet, och på den står det HANG-GRIDING.

### Plötsligt skriker min kartläsare

Min underbara kartläsare på färden kan inte ett ord kinesiska. Alla skyltar och kartor har endast kinesisk text, så ni kan föreställa er vägvalen till kommentarer som "ta av till vänster vid första tecknet som en gubbe utan huvud och det andra ett kors, en tvärså ovanför och fyrkant till höger".

Plötsligt skriker min kartläsare - Full back. Jag tvärnitar förvånad och säger inget utan börjar sakta backa. Mitt ansikte såg ut som en fågelholk när jag såg den tillbucklade vägs skylt som han sett sekunderna innan. Jag läste om igen - den enda engelska skylt jag någonsin sett i landet - och på den står det HANGGRIDING.

Eftersom skylten pekade ned i backen fick jag hoppa ur bilen och stoppa två bönder som båda fnissar över "talande utlänningar". Jo det var helt rätt. Man flög där borta, i den riktningen. Riktningen var rätt men det var några mil dit.

Till slut hittade vi landningsplatsen som var ett stort fint fält med uppmärkt landningsmärke. Längs landningsplatsen hade man målat filer för parkerade bilar, hör och häpna.

I byggnaden intill fick vi veta var startplatsen var men först efter det vi kommit in på festen och ätit med 150 glada skollärare och deras barn och

elever. Gästfriheten är utan like i Kina. Man bjuder gärna in helt okända för att äta gott och umgås.

Aningen oartiga var vi när vi försvann direkt efter maten men vad var väl annat än att vänta. Vi ville upp och det var redan så gott som mörkt.

### Efter tre dagars spöregn

Det gick att köra ända upp på toppen och helt plötsligt såg vi en organiserad plats i detta röriga samhälle. Asfalterad topp med 20 markerade och nummerade väntplatser för startande. Rampen var väl byggd av en kinesisk konstruktör och hade sin egen speciala form men flyga gick. Fallhöjden var bara 600 meter men plattlandet nedanför gav bra uppåtvindar.

Efter tre dagars spöregn, på den plats som har 6 dagars regn/år i snitt, fick vi så flyga. Och det var inte dåligt med folk. Cirka 40-50 skärmar i luften under helgerna och cirka hälften under vardagarna. En hel del delta och ultralight fanns där med, oenighet och dispyter visste man inte vad det var. Här samåkade man och turades om med bilkörningen. Även packning och bäring hjälptes man åt med.

### Hans ande vakade över berget.

Cheng - som var flygpionjären visade oss bilder på hela sin flygande familj. Mamman tog det dock lite lugnt efter en kraschlandning med höftoperation som följd. En av bilderna visade hans syster springande med en vanlig fallskärm efter en skoter. "In the beginning. She lost teeth", var hans kommentar.

Uppe på toppen fanns i det ena hörnet ett litet kinesiskt tempel som byggts till minne av en omkommen deltapilot. Hans ande vakade över berget, som man sa. Men inte för säkerheten som vi i vår enfald trodde utan för att vindarna skulle bli bra! Så om du besöker San Ti Men i Taiwan, glöm inte att tända rökelsestickor innan du flyger för att hedra bergsandens minne. Det är seden som gäller.

## Förbudet

-är det, än så länge, att i Sverige flyga med motorryggsäck. Det kan dock vara av intresse att veta lite mer om detta.

Start och landning kan ske på plan mark. Räckvidden är ca 2 timmars drift med en hastighet av 40 kmh. Stighastigheter kring 2m/s är möjliga. Motorstyrkan ligger runt 20 HK. En komplett motorryggsäck väger ca 25-30 kg.

Ett antal bedrifter har utförts:

Korsning av Engelska kanalen, 1988.

Flyg över Sahara, 1989.

Korsning av Medelhavet, 1990.

Ett spännande sätt att flyga m.a.o.

Om och när det kan bli tillåtet i Sverige är i skrivande stund inte känt.

Red.



Motorryggsäck från Propulsar

## MAD MOOSE



Nu slipper du köpa grisen i säcken  
välj älg!

Lagerhållning på mycket  
beställning på övrigt

MAD MOOSE – Butik och center  
för skärmflygning

Skärmar, flygoveraller, vimplar, variometrar, ryggor, hjälmar,  
selen, nödskrämslar, boots, kamerapåsar, t-shirts m.m.

Direktförsäljning till alla  
Aterförsäljning till skolor  
Rabatt till föreningar

MAD MOOSE Luntmakargatan 63 • T -Rådmansgatan •

Tel. 314 317 • Öppet: 12.00–20.00

# INFORMATION FRÅN SÄKERHETS GRUPPEN

Här kommer lite information från säkerhetsgruppen.

## Instruktörer

Dessa instruktörer är av SSFF godkända per 1990-09-29. Till nästa nummer av Kollaps kommer statistik från de kursutvärderingar som obligatoriskt skickas in av eleverna efter fullföljd utbildning.

Magnus Agnwik 08-40 17 80  
Peter Albin 0280-853 10  
Dominique Bon 0171-262 13  
Christer Eriksson 0322-369 33  
Tomas Lund 08-21 41 41  
Johan Nyberg 0760-121 02  
Annika Olsson 0752-389 72  
Christian Rönning 08-665 94 81  
Per Segergren 08-767 69 08  
Peter Wicander 010-73 90 29

## Haverirapporter

Tack för alla inkomna rapporter. De hjälper oss att förebygga olyckor, samt att utforma våra regler på ett sätt som gynnar säkerheten. En ny blankett för haverianmälan tas fram. Denna har bl a mer plats för att rita och berätta.

## Loggbok

För att loggboksskrivandet ska bli enklare och roligare, trycker SSFF en loggbok. Denna uppfyller SSFFs krav (naturligtvis) och har en tålig pärm som klarar att tas med på alla typer av flygning.

## På gång

En polering av kraven för licenser, så att dessa blir mer lika våra grannländer och de licenser som finns i Europa. Detta innebär troligen att höjdflygpraktiken kommer att utökas.

Klassificering av skärmar. Eventuellt kommer användandet av klassificeringen att ändras något,

men fortfarande står fast att, utbildning endast får ske med A-klassade skärmar och att räddnings-skärm ska användas vid flygning med C-klassad skärm.

Flyg lugnt, och tänk på att "värsting-skärmar" kan ha mycket dåligt glidtal "då-och-då".

## Säkerhetsgruppen

### Facit till provet

Nedan publiceras facit till det prov som skickades ut i "Kollaps 1-90":

1C, 2B, 3D, 4B, 5C, 6C, 7B, 8C, 9D, 10A, 11B, 12B, 13C, 14D, 15C, 16A, 17C, 18D, 19C, 20A, 21B, 22C, 23C, 24A, 25A, 26D, 27C, 28C, 29B, 30B, 31B&D, 32A, 33B, 34A, 35B, 36D, 37C, 38C, 39C, 40C, 41D, 42B, 43A, 44B, 45D, 46D, 47C, 48D, 49C, 50C, 51D, 52C, 53C, 54B, 55C&D, 56D, 57C, 58C, 59C, 60D.

Följande frågor har inte räknats med vid rättningen: 3, 4, 27, 34, 37.

### SSFF Vem fråga vad Guide:

Medlemsregistret:  
Robert Nyborg 08-765 53 44

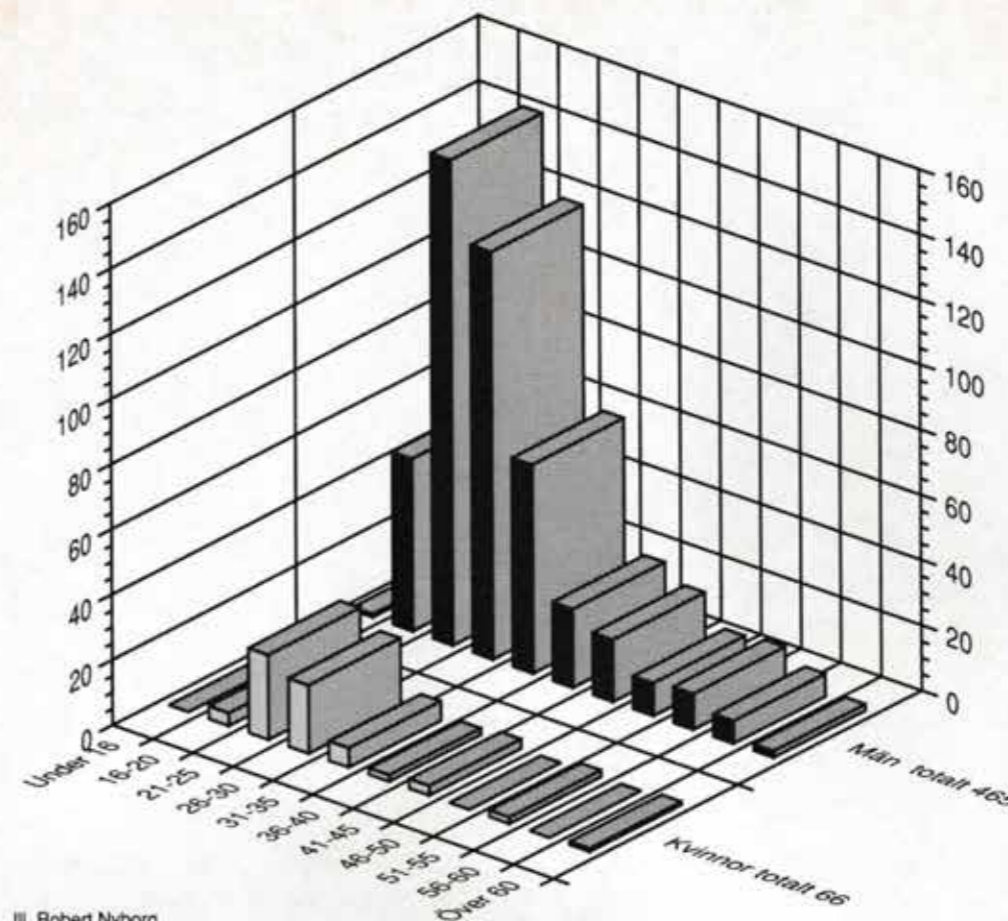
Utbildning och säkerhet:  
Dan Näsman 08-767 11 75

Tävlingar:  
Annika Olsson 010-73 90 29

Ekonomi:  
Rune Björklund 08-30 83 45

Information & PR:  
Anders Lattermann 0758-557 22

Övrigt:  
Rolf Erlandsson 08-744 42 41



Ill. Robert Nyborg

I SSFF's medlemsregister finns i dag **667** personer registrerade. **531** av dessa har fått sitt skärmflygintyg eller är på väg att få detta. I diagrammet visas ålder- och könfördelningen mellan dessa.

## Licensförnyelse 1991

Det är av SSFF beslutat att licensförnyelse ska ske på klubbnivå. Detta ger en större säkerhet för att licenserna blir korrekta vid utfärdandet, samt att administrationen begränsas till ett minimum.

Av SSFF auktoriseras en person i varje klubb (ordförande eller annan) som är ansvarig för kontrollen av piloternas loggböcker.

Förnyelse sker på följande sätt: Piloten vänder sig till sin klubbs auktoriserade person (ordförande eller annan) med sin loggbok för kontroll. Kolla med din klubb vid nästa möte hur detta ska organiseras.

Klubben skickar en lista till SSFF över alla medlemmar och vilken licensklass dessa ska ha 1991.

Pilotens licensklass bestäms i enlighet med SSFFs föreskrifter 4.1.5. Den nya licensen skickas ut mot postförsäkt.

Det finns en del piloter som tyvärr inte fått sin licens trots att de "sände in sitt prov i juli". Detta beror på både administrativa och tekniska problem runt licenshanteringen.

Vi hoppas att komma i ordning med allt detta till licensförnyelsen 1991.

SSFFs medlems och klubbkommité  
R. Nyborg

### 1990 års Flormanstipendiat

Fonden är till för att stödja svensk kvinnlig flygsport. Hittills i år har endast en (1) ansökan inkommit. Ansökningstiden är därför förlängd till 31 dec. För mer info kontakta:

Roland Bäcklin  
Svenska Flygsportförbundet  
08-764 58 74 Kl. 9-12

### TaxFree

ITV Gemma, Helgul. Styrsele. Pris 8.500:-  
Tino Gurb. Tfn 08-826090 / 08-581240.

TANDEM ITV-Atlas. Nyskick. Pris 12.500:- el. byte mot Porsche 911 GTI.  
Jesper Bremme 08-96 52 70.

# SSFF-Shoppen



## Bilstreamer

SSFFs klatschiga bilstreamer, ett måste för alla skärmflygare. Streamern sätts på insidan av rutan. Mått 10 x 40 cm. Vit text mot transparent bakgrund. Du hänger väl me'?

Artikelnr. D001

Pris .....10:-



## Plusförsäkring

Försäkra din skärmflygtröstning mot plötsliga och oförutsedda skador vid flygning. Högsta ersättningsbelopp är 20.000:-, självrisk 1.000:-. Teckna din plusförsäkring nu!

Artikelnr. P001

Pris/år....150:-

Jag beställer härmed:

\_\_\_st Bilstreamer - Art.nr. D001 a 10:-/st  
 \_\_\_st Skjorta - Art.nr. T001 a 250:-/st  
 Plusförsäkring - Art.nr. P001 150:-/år

Alla artiklar sändes mot postförskott utom plusförsäkringen, för den gäller: Inbetalning av 150:- på postgiro 414 08 58-4. GLÖM EJ ATT ange DITT NAMN samt att inbetalningen gäller för PLUSFÖRSÄKRINGEN.

Skicka kupongen till:

SSFF, Box 200 81, 163 02 BROMMA

Namn:.....

Adress:.....

Post adr:.....



## Poplin skjorta

Skjortan för alla skärmflygare! Skjortan är vit med blå text på ryggen samt skärm i neonorange. Text: Skärmflyg - Häng me'. På framsidan är SSFFs logo diskret tryckt i blått. Skjortan är i 100% bomull och är givetvis tvättbar i 40 grader.

Artikelnr T001

Pris.....250:-

# JuniLyftet 1990

Under helgen den 16-

17 juni samlades ett trettiotal personer i Gesunda för att flyga och ha skoj tillsammans. Vädret var bästa tänkbara med stundtals stark termik och fin hangvind från öster. Både liften och toppstugan öppnades dessutom för sommarsäsongen.



Det var ett flygsuget gäng som träffades på lördagsmorgonen för att komma upp till toppen. Några hade tur och kom upp innan liften officiellt öppnade, vi andra fick snällt vänta till klockan 10. Förhållandena var fina på startplatsen och snart stack pilot efter pilot iväg över kanten med myren som mål. Det verkade vara OK under förutsättning att man hade en skärm med någorlunda bra prestanda.

Lördagskvällen dukades det till långbord utomhus och Whitney Bogarts födelsedag firades med stor pompa och tårta.

*forts. sidan 35*

## Tävling i pricklandning

På eftermiddagen stabiliserade sig vädret och tävlingen i Pricklandning startade. Det gällde att landa så nära en cirkel med två meters radie som lagts ut mitt på myren. Landade man i cirkeln fick man 100 poäng och sedan minskade poängtalet med avståndet, 40 meter från cirkeln gav 60 poäng osv. Många lyckades landa mitt i prick och det krävdes flera flyg för att fastställa placeringarna. Enligt en för tillfället specialkonstruerad regel enades juryn, efter ett livligt sammanträde, att HP Fallesen blev 1:a, Bengt Steen 2:a och Magnus Agnwik 3:a. Grattis!

Tävlingen lockade många nyfikna åskådare. Toppstugan var ju öppnad och en hel del turister hittade upp till den. "Oh mein Gott!" utbrast en tysk turist, samtidigt som hon ivrigt videofilmade de i hennes ögon dödsföraktande skärmflygarna. Och säkert ser det mycket spektakulärt ut när man vräker sig över kanten i full fart, åtminstone för en oinvigd.



Rapport från:

## RM I ÅRE 9-12 september

Skärmflygningen i Sverige blir större och större och ju fler piloter desto flera duktiga piloter kommer fram som vill mäta sitt kunnande med varandra. Trots den korta existensen av SSFF var alla eniga - Vi måste ha ett RM.

ÅRE visade sig det enda stället i Sverige som skulle passa för ett RM. Nästan alla vindriktningar och fallhöjd upp till 1000 m. Bra termik när vädret visar sig från den goda sidan.

### Kväll 8 aug:

28 piloter (OBS! 28!!!) skrev in sig. Alla sorts typer + skärmar vill tävla om som vem är bäst i Sverige. Roland Bäcklin var tävlingsledare och fick hjälp av Christian Rönning, Dominique Bon, Annika Olsson och Peter Nietlisbach. Tävligen kunde börja.

### Dag 1:

Skitväder. Oj hur skall det här gå? Inga bra väderprognoser. 15 m/s W-vind, låg molnbas. Dag 1 inställd. Briefing nästa morgon 8.00 Åregården.

### Dag 2:

Superväder. Klarblå himmel O-vind. Briefing kl. 9.00 på Bergstationen, Skutan. Upp på starten blåste en svag N/



W-bris. Tävlingsledningen bestämmer ett tidsheat ifrån Valvet. Alla gör sig startklara. Dominique startar taktiskt först för att få avstånd och uppsikt till konkurrenterna. Han tar hanget direkt och snart skall alla iväg, en del lyckas hålla sig kvar men för de flesta blir det mer eller mindre bara ett nerflyg till Valvets delstation. En lång march väntar de flesta deltagarna: "Först bär hon dig sen bär du henne". Det känns tungt men samtidigt skönt att vandra upp för sussande bäckar, mossor och olika vackra växter. Dominique vinner heat 1 med längsta tid, Hans 2:a och Peter Nietlisbach 3:a.

Heat 2: Vinden vrider mot W-S/W. 4 m/sek perfekt. Alla piloter blir ivriga att komma iväg. Uppgift: Fota så många vändpunkter som möjligt. Röda Rappet. Olympiastationen, Hummeln, Starten Skutan, Lill Skutan och Tott Hummeln.



Whitney Bogart startar, blev dock bara trea i "VS-Cupen"



Apberget

Håkan Sundin, Nordisk Mästare i Hängflyg, svishar förbi och visar oss att termiken är perfekt. Efter en stund är hela himlen fylld av glada färger. T.o.m. Whitney (Houston) alias (Humprey) Bogart hänger kvar med sin super sjunk VS28 (Very much Sink = VS) 10 min flygtid. Denna dag är normannens dag. Hans vinner överlägset med att fota 4 punkter och ta sig ner till Lundsgården huvudlandningen. Själv kom jag 2:a denna dag och retar mig att jag glömde att fota S-starten när jag var rakt ovanför den 2 gånger. Vilken miss. Peter Schweizer Nickebacke 3:a efter att ha topplandat och startat om bland träd, skidpist och djungel ifrån Tott Hummeln. På kvällen var alla eniga om att detta var (årets) ÅREs dag.

Heat 3: Fri molnbas 15/700 MSL, bra stig upp till 4 m/s och ganska lugn termik. Endast Dominique fick några ordentliga inslag, annars klarade sig resten ganska bra med mindre inslag.

### Dag 3:

Briefing vid Bergstation kabinbana Skutan.

Heat 1: Eftersom vinden ligger svagt från O-S/O bestämmer tävlingsledningen att starten skall ske ifrån Hummeln. Det blir pricklandningstävling på huvudlandningen Lundsgården. Många landar snyggt och tar hem 100 poäng till poängberäkningen.

Heat 2: Strulheat med heta diskussioner. Briefing vid bergstationen. Vinden har ökat och är O-S/O. Tävlingsledningen förlägger av säkerhetssjäl starten ner till Hummeln. Några startar för att sedan topplanda på Hummeln. Ny briefing och det bestäms att det blir tid i luften + pricklandning. Dominique, Hans och Peter lägger sig omgående på hanget och ligger och avvaktar konkurrenterna. Många

startar men lyckas inte lika bra dvs tappar hanget och måste ner och landa. Russel följer pisterna ner till Fjällgården, viker sedan av och tar transportsträckan mot Fjällängen där han har att välja mellan Jämtlands största elkraftstation och en stor tall. Lyckligtvis tog han den sistnämnda där han blev hängade i 3 timmar! En hjälpsam liftkille kom dit efter en stund med en morakniv och en bågfil så Russel lyckades till slut säga sig ner. Alldeles chockad och söndertrasad kom han sedan ner till Åregården där de andra glassade med en stor stark. Det hade varit ett missförstånd mellan piloterna och Russel fick ingen hjälp. Tillbaka till heatet. Efter Rus-





Prisutdelning f.v. D. Bon 2:a, H. Engelsen Eide 1:a och P. Nietlisbach 3:a.

sels start bestäms det att starten får ske på vänster sida om sittliften oxå. Nu lyckas många att ta hanget och det börjar bli trångt. Dominique ropar från luften "sluta starta där". Heta diskussioner uppstår, heatet ställs in tills vidare. På kvällen diskuteras det om det blir ett godkänt heat eller inte pga att starten hade flyttats. Men Roland håller fast, det blir ett godkänt heat. (Dominique vinner igen med längsta tiden i luften, Peter 2:a, Hans 3:a).

#### Dag 4:

Briefing S-start.

Heat 1: Start ifrån Skutan S-start. Nerflyg med tid i luften + pricklandning.

Heat 2: Start ifrån S-start Skutan rundning Hummel + foto och sen försöka fota Olympiastation. Ingen lyckades att ta foto på Olympia så många hamnade på samma poäng till slut.

RM är slut. 7 genomförda heat - bra väder, inga allvarliga olyckor. Totalt en mycket lyckad tävling trots den ringa erfarenhet av tävlingar. Tyvärr var kvinnliga deltagare ganska tunt representerade, endast en tjej (OBS! 1st!) deltog och placerade sig bra (se resultatlistan). Killarna får se upp för Annika i framtiden. Tyvärr blev det ingen damklass, så Annika fick tävla utan konkurrens dvs utan kvinnlig konkurrens.

Peter Wicander



### Resultat Riksmästerskap Åre 900809-12

Plac	Namn	Klubb	Skärm	Heat1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	Total
1.	Engelsen Eide Hans	Voss	Alliante 23	398	1000	80	428	40	317	100	2363
2.	Bon Dominique	Åre	Saphir 103	500	455	80	500	60	317	100	2012
3.	Nietlisbach Peter	Åre	Firebird F1	322	476	80	455	20	317	60	1740
4.	Bergkvist Torkel	Cirrus	Sigma 25	290	586	80	207	60	317	100	1640
5.	Wicander Peter	Åre	Jaguar	205	683	20	69	100	317	100	1494
6.	Bremme Jesper	Cirrus	Sigma 27	251	399	40	31	40	317	60	1138
7.	Olsson Annika	Åre	Jaguar	256	307	20	27	20	317	100	1047
8.	Nykvist L. M.	Sthlm	Bicla	233	268	80	24	40	317	80	1042
9.	Gustavsson Tomas	Åre	Alien 22	237	193	20	47	80	317	100	994
10.	Thelin Janne	Åre	Kestrell	251	82	20	234	20	317	60	984
11.	Svennerud Jarle	Oslo	Saphir 103	290	270	20	26	20	317	20	963
12.	Bon Emmanuel	Åre	Neo	214	193	40	39	40	317	100	943
13.	Rönning Christian	Sthlm	Athlete	228	214	20	700	60	317	20	929
14.	Kayser Rusel	Cirrus	Sigma 27	181	279	20	36	0	317	40	873
15.	Flodin Joakim	Cirrus	Alien 24	218	187	20	23	80	317	0	845
16.	Bugge Knut	Oslo	Firebird F1	218	177	20	60	20	317	20	832
17.	Halin Tony	Åre	Airbow 23	356	132	0	0	0	317	20	825
18.	Fallesen HP	Cirrus	Alien 24	217	81	20	0	80	317	100	815
19.	Segergren Per	Sthlm	Magic 24E	196	62	100	20	40	317	60	795
20.	Kjell Sigurd	Cirrus	Sigma 27	251	160	20	24	0	317	0	772
21.	Järnesjö Janne	Cirrus	Sigma 27	316	0	20	36	20	317	20	729
22.	Brink Mårten	Sthlm	Meteor 97	218	69	40	27	20	317	20	711
23.	Olsson Ola	Sthlm	US 28	181	181	40	17	80	147	60	706
24.	Egelberg Per	Cirrus	Kestrell	186	88	20	23	20	317	20	674
25.	Maksimainen Erik	Kiruna	US 28	193	160	20	23	20	144	20	580
26.	Bogart Whitney	Cirrus	US 28	169	90	20	18	20	94	100	511
27.	Dyrsén Peder	Sthlm	Alien 24	0	0	0	19	20	317	20	376
28.	Mattson Jerker	Uastra	US 28	112	37	0	45	20	106	20	340

#### Lagtävling

	Total
1. Åre Skärmflygklubb	5246
D. Bon, P. Nietlisbach, P. Wicander	
2. Skärmflygklubben Cirrus	3651
T. Bergkvist, J. Bremme, R. Kayser	
3. Åre Skärmflygklubb, lag II	3025
A. Olsson, T. Gustavsson, J. Thelin	
4. Stockholms Skärmflygklubb	2766
L M Nykvist, C. Rönning, P. Segergren	
5. Skärmflygklubben Cirrus, lag I	2432
J. Flodin, HP Fallesen, Sigurd Kjell	
6. Skärmflygklubben Cirrus, lag III	1914
J. Järnesjö, P. Egelberg, H. Bogart	
7. Stockholms Skärmflygklubb, lag II	1793
M. Brink, O. Olsson, P. Dyrsén	

#### från sidan 31.

#### Tidsflygning

Dagen efter hade vinden ökat något men riktningen var fortfarande ostlig. På programmet stod tävling i Tidsflygning. Det gällde att gissa sin flygtid och försöka hålla den. Idealtid gav 100 poäng och varje sekunds avvikelse gav 1 minuspoäng. På det här viset kunde alla tävla oberoende av prestanda på sin skärm. Termiken var stark under söndagen och några hade flygtider över 11 minuter. Solen hade värmt upp skogen, och myren inte minst, varför man kunde hänga kvar riktigt länge i luften. För dig som inte vet, så tar ett flyg från toppen till myren normalt ca. 2,5-3 minuter. Segrare blev Sigurd Käll på suveräna 97 poäng, 2:a HP Fallesen och 3:a Anders Lattermann.

JuniLyftet var en lyckad tillställning och något som vi gärna gör om. Då hoppas vi på ännu större deltagande från övriga klubbar. Tävlingarna hade en lättasam karaktär vilket var meningen, JuniLyftet var inte någon tävling i egentlig bemärkelse utan en flyghelg för att vi skulle lära känna varandra bättre. Och det gjorde vi.

Mats Jarmer



**Retur adress:**

SSFF c/o Anders Lattermann, Kopparvägen 19 175 72 Järfälla.



**I nästa nummer:**

Rapport från För-VM i St Andre - Alla var där!

Stor intervju med Herbert Hofbauer, försäljningschef - Pro Design.

*Kommer i februari....*