

HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 2-2007



Lätta på lasten

Ny teknik minskar bördan

Äventyr på tvärs

Från Norge till Östersjön

X-Alps 2007

Övermänskliga prestationer

Provence - mais oui!

Kurva med testpiloterna i södra Frankrike

skyadventures

Ledare



Nu när hösten smyger sig på med kalla vindar, ihärdigt regn och gyllene löv så åker skärmen in i garderoben för att dammas av först framåt senvåren. Eller hur? Fel, fel, fel, som Brasse burkade säga. Det du ska damma av är din egen fantasi och envishet. Fortsätt följ väderprognoserna. Håll ett vakande öga på klubbens forum på webben. Ring den lokala flygskolan. Förr eller senare kommer en av de där magiska höstdagarna med kristallklar luft och värmande sol. Ett flyg en sådan dag, om så för bara en kvart, kan sätta guldkant på flera veckors horisontalt regnande.

Och glöm inte att hålla koll på alla erbjudanden om billiga flygbiljetter. Idag kan du flyga till mängder av platser för under en tusing, billigt nog för att man ska kunna skämma bort sig med en helg någonstans där bergen är högre och korna har en annan färg.

Skulle inte heller det fungera och höstbluesen tar över så finns det medicin för det också. Håll upp ett finger av din bästa maltwhisky eller värm en kopp riktigt gott te. Sätt dig i favoritfåtöljen och låt en skrovlig jazzfarbror fylla höstmörkret. Och ta sen fram en bra flygbok. Har du inget hemma? Beställ något på nätet eller gå ut och köp. Jag kan varmt rekommendera den nya boken om termik- och distansflygning, "Thermal Flying" (se minirecension på nyhetssidorna). Även vi som nästan aldrig ger oss ut på längre flyg hittar mycket matnyttigt i denna bok.

Eller varför inte plöja igenom en bunte flygtidningar? Kör igång Google Earth och spana in flygen som du läser om i reportagen. Fantisera och planera för dina egna äventyr – om det så är ett enkelt glidflyg från start till landning, avslutat med ångande varm kopp choklad spetsad med lite kardemumma. Eller om det handlar om ett fett distansflyg som genererar timmar med skrönor på nästa klubbträff. Dröm! Och planera sedan med flygkompisarna för att förvandla drömmarna till verklighet.

Redan klar? Done that, bought the T-shirt? Skriv en berättelse om det och maila till mig, så vi andra också kan njuta av det.

Nästa nummer av Hypoxia har deadline den 26 oktober och kommer ut den sjunde december. Till dess – flyg högt, flyg säkert!

Marko Wramén
hypoxia@waterglobe.net

I detta nummer

- 4 **Nyheter**
- 9 **SM i Spanien** - Rehnfeldt vinner igen
- 10 **Från Norge till Östersjön** - paramotor-äventyr
- 12 **X-Alps 2007** - Hårda tag med hårda män
- 16 **Kurva i Provence** - Resereportage Frankrike
- 22 **Lätta på lasten** - Lättviktsseklar väger mindre
- 24 **SFG** - klubbpresentation
- 25 **Sverigecupen** - Stora framgångar för Cirrus
- 26 **Nära ögat** - Två paramotorpiloter berättar
- 28 **Hängflyg** - Kurs i bogserstart
- 30 **Tjejhög på Hammar** - Kul tjejer i Kåseberga

Redaktör och ansvarig utgivare

Marko Wramén, hypoxia@waterglobe.net

Layout

Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Larsa Jonsson	Jocke Johansson
Fredrik Gustafsson	Jörgen Buder
Fredrik	Nina Sellin
Göran	Olivier Laugero
Heléne Kihlström	Peter Lord
Henrik Nilsson	Vitel Ludvik
Jenny Persson	

Omslagsfoto

Marko Wramén
Ozone-testpiloten Jerome Canaud leker med en Rush 2 vid Gourdon, Provence.

Redaktion Hängflyg

Syd: Konrad Höije, qonrad@gmail.com
Väst: Ove Norberg, ove.norberg@telia.com
Öst: Cribbe, cyberhawk@telia.com
Norr: Michael Andersson, mikael.andersson@boliden.com

Annonser

Marko Wramén, hypoxia@waterglobe.net

Redaktionellt material

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till hypoxia@hypoxia.se
Skärmflygartiklar, annonser, notiser och bilder skickas till hypoxia@waterglobe.net
Instruktioner om format och priser ges på www.paragliding.se/skarmtrycket

Hypoxia/Skarmtrycket är medlemstidning för **Svenska Skärmflygförbundet**, SSFF, www.paragliding.se
Svenska Hängflygförbundet, SHF, www.hangflyg.org
Box 750
521 22 Falköping
Telefon: 0515-371 55, alla vardagar 12.00-15.00
Skarmtrycket ISSN 1651-6052
Tryck: Wallin & Dalholm

Skärmar:

Gin: DHV-1, Bolero III, Ett självklart val, Pris:22.900:-

Gin Rebel, DHV-2, En prestanda skärm för alla.
En excellent XC skärm, Pris:26.500:-

Gradient: DHV 1-2 Golden II, Marknadens bästa prestanda i sin klassning, Pris:23.800:-

Gradient: DHV-2 Aspen II, Favoriten Handling & Prestanda, Pris:25.800:-

Dudek: Paramotorskärm Synthesis, Toppfart 61 Km/h, Pris:26.900:-
(Samtliga skärmar finns för testflyg hos oss i butiken)

Selar:

Gin Yeti Airbag, vikt 0.5 kg!, Pris:3.400:-

Gingo II, vikt 4.2 kg, 17 cm skydd!, Xtra-Pris:5.190:-

Kortel Kamasutra II, Xc-sele, Pris:7.600:-

Kortel Kuik, 2.3 Kg!, Pris:4.100:-

Woody Valley, Exense, 3.65 kg, Pris:4.950:-
(Samtliga selar finns i lager för provsittning)

Resa:

Spanien, 1-9/9-16 oktober, Pris:5.990:-

Paramotor:

Fly Castelluccio EVO 100,25 kg, Låga fästpunkter, Tryckkraft 56 kg, Pris:41.000:-

Fly Castelluccio Snap 100, 24 kg, Låga fästpunkter, Tryckkraft 54 kg, Pris:41.500:-

Fly Castelluccio Quixo 3 bladig, 25.5 kg, Vätskeyld, Låga fästpunkter, Tryckkraft 59 kg, Pris:45.900:-

Fly Castelluccio Ego, 22 kg, Låga fästpunkter, Tryckkraft 55 kg, Pris:42.500:-
(Motorerna finns för testflyg hos oss)

Smått & Gott:

Helix karbon Propeller till samtliga förkommande motorer, Pris:2.990:-

Lazer hjälm New B-cool, CEN, 530 g!, Pris:990:-

Charly Insider intergral hjälm, CEN, 650g, Pris:1.980:-
(Allt i lager)

Vill du veta mera eller kanske titta på lite bilder?
Ta en titt på vår hemsida! www.skyadventures.se. Du kan också maila oss på info@skyadventures.se eller ringa på 0411-527478 el. 0708-600221.

Hälsningar Sky Adventures Sweden AB

Nu har Äventyrscenter butiken flyttat till skärmflygcenter Kareby

- Störst och bäst på skärmflygresor till utlandet.
- Endagars hangresor och weekend-resor med bergsflyg.
- Sveriges största skärmflygbutik. Endast 15 min från Göteborg.
- Stort lager och snabba skärmleveranser.
- Nybörjarkurser och vidareutbildningar.
- Vi vinschar flera gånger i veckan.
- Trasig lina, reva i duken? Lugn. Vi lagar det snabbt.

ÄVENTYRS CENTER

Din skärmflygskola och butik i väst

www.aventyrcenter.se

Ny adress till butiken:

- Murhammarvägen 15 i Kareby
- Tel 0303 - 22 26 28 • Öppet-tider mån-tis kl 14.00-19.30

Svenska Flygsportförbundet arrangerar fototävling

Under 2007 arrangerar FSF en fototävling med möjlighet för bästa bild att vinna upp till 10 000 kronor. Sista datum för att skicka in bilder är den **31 november, 2007**. Pristagare utses av FSF styrelse och priset delas ut i samband med FSF årsstämma.

Några kortfattade regler:

Eventuell vinstskatt betalas av pristagaren. Format: Digitalt på CD-rom eller via e-post. Upplösningen skall vara så att bilden lämpar sig för tryck.

Villkor:

Genom att skicka in bilder ges rätten till Svenska Flygsportförbundet (FSF) att använda/publicera bilderna för eget (ej kommersiellt) syfte. Vid eventuell publicering kommer namn på fotograf att anges. Om pristagare ej utses skickas alla bilder tillbaka till respektive fotograf.

Inkomna bilder sorteras av FSF AU som tar ut 10 för bedömning av styrelsen. Förtroendemän i FSF, anställda, deras anhöriga, och andra juryn närstående får ej delta i tävlingen.

Frågor kan besvaras av FSF kansli, 0515-371 55 eller info@flygsport.se.



Larsa vinner British Open med rekordlänga banor

Veckan efter SM avgjordes British Open i Piedrahita, Spanien. Elva svenskar fanns på plats och det gick överlag mycket bättre för svenskarna i BO än i SM.

Bäst av alla flög Larsa Jonsson som vann hela tävlingen! Det är första gången en skandinavisk pilot vinner en deltävling i British Open, som lockar piloter från

hela världen.

Tävlingarna avgjordes under fantastiska förhållanden som genererade en rad monsterflyg. Tre av fyra task var på över 100 kilometer och det längsta (Task 4) var drygt 150 kilometer! Fyra svenska piloter gick i mål i det heatet.

Ny bok lär dig allt om termik

Den tyske journalisten och skärmflygaren Burkhard Martens skrev för ett par år sedan en bok på tyska om termikflygning. Boken blev otroligt populär och har nu kommit ut i en uppdaterad engelsk översättning – **Thermal Flying for Paraglider and Hang Glider Pilots** (271 sidor, förlag Thermikwolke).

I elva kapitel

behandlas ämnen som termik, vad producerar termik, moln, väder, termikflygningsteknik, dalvindar och mycket mera.

Jag har läst en hel del i ämnet men det här är definitivt det bästa och mest lättförstådda jag hittat hittills. Allt går igenom i detalj och med många förklarande exempel. Bäst av allt är alla fotografier, illustrationer och inte minst kombinationer av foton och illustrationer som gör allt så mycket enklare att förstå.

Boken är pedagogiskt upplagd och fungerar utmärkt som underhållande och bildande läsning när vädret inte tillåter flygning. Den kan med fördel också användas som kurslitteratur för att förenkla undervisning i väder, moln, termikflygning och mycket mer. Rekommenderas!

Boken finns att köpa i flera svenska skärmflygbutiker (där den kostar runt 400 kronor) samt via Cross Country Magazine.

Marko Wramén



250 km efter västkusten

10 kg äventyrspackning ombord. Sista svängen inför kort final och landning på den lilla ön utanför Varberg. Dags för ett dopp i havet. Sommaren är varm och livet är som bäst. Vi har inte bråttom.

Vädret ler mot oss, men ett lågtryck ligger och lurar i närheten. Skönt att vi flyger det säkraste materiel som finns för paramotor. Vi oroar oss inte för att nå fram till målet.



Generalagent för PAP & Paramania Powerwings
070-3010929, 08-51011574
paramotorsupplies@flyga.se www.flyga.se

Pilot: Lasse Lundberg Motorvinge: Action GT 26, Sapphire
Ryggsäcksmotor: PAP 1400 Ros 125

Sluta flyga som idioter

I sommar har allmänheten vid flera tillfällen klagat på störande PM-piloter som flugit alldeles för lågt över platser där folk vistas. Det gäller badstränder och tätbebyggda områden och vi har sett videofilmer där piloter uppträtt fullständigt omdömeslöst. Förbundet gör allt för att identifiera piloterna och kommer att vidta åtgärder för att detta skall upphöra. Luftfartstyrelsen har bestämmelser som gäller för PM-flygning över tätbebyggelse, folksamling eller känslig miljö där lägsta höjd är 300 meter! Vi har inte råd att låta ett fåtal piloter orsaka problem som kan leda till att vår sport får allvarliga begränsningar vid flygning med paramotor. Tänk på din och andras säkerhet och trivsel vid all flygning.

Göran Aronsson,
Vice Ordförande, SSFF

Paramotorpolis i Kina

Inför de olympiska spelen 2008 testar kineserna alla möjliga metoder för att upprätthålla säkerheten. Det senaste budet är paramotorpolis! Vid en räddnings- och anti-terrorövning i somras deltog en polis som flög runt med paramotor.

Skärmflygfestival i Sigtuna

Helgen den 3-4 november blir det Skärmflygfestival i Sigtuna, arrangerad av klubbarna Fenix och Cirrus.

Det blir föreläsningar i olika ämnen, nödskärmspackning, filmfestival och mäsas där alla återförsäljare, flygskolor och klubbar får ställa ut. Fest med god mat och liveband blir det också, och pub och café som är öppet hela helgen. Eventuellt blir det också vinschning. Fält finns för paramotorflygare i anslutning till mässan.

Som vetgirig nybörjare så är det massor av kunskap man saknar inom alla områden som rör skärmflyg. Arrangörerna saknade ett forum där man kan lära mer erfarna piloter, lära sig packa nödskärm, diskutera säkerhetsfrågor och kolla in materiel och prylar från flera leverantörer utan att ruina sig på resor landet runt.

Mer information finns här:
<http://fenixflyg.se/>
<http://www.cirrus.nu/>

Raúl Rodríguez slutar tävla

Raúl Rodríguez, en av de mest kända akropiloterna i världen, har bestämt sig för att sluta tävlingsflyga. Raúl är kanske den pilot som mest påverkat utvecklingen av akrobatisk skärmflygning, så kallad akro. Han har skapat många avancerade manövrar som till exempel SAT och infinity tumbling. Med den sistnämnda har han för övrigt fortfarande Guinnessrekordet med 108 perfekta tumbles i rad. I fortsättningen kommer han att fokusera på sitt utvecklingsarbete med Niviuks skärmar.

Tillverkare samarbetar i PMA

En ny samarbetsorganisation, kallad PMA Paraglider Manufacturers Association, har bildats. Medlemmar är Advance, Aerosport, Airwave, Firebird, Icaro Paragliders, Independence, Nova-Wings, Paratech, Pro-Design, Skyline-Flightgear, Skywalk, Swing, Turnpoint, UP-Paragliders och U-turn. PMA representeras av Hans Peter Berg. Målet är att ha en enad röst gentemot pilotorganisationer, myndigheter, media etc.



Foto: Jill Lilla

Svensk utvecklar fjärrutlöst nödis

Svenske piloten Lars Falkenström håller på att konstruera en nödfallskärm som ska kunna fjärrutlösas via en kodad radiosignal. Han kallar den för RCR – Remote Controlled Reserve. Tanken är att den ska monteras på selen som en extra nödis vid exempelvis skolning och SIV/Acro-kurser. Går det rent åt pepparn kan då ansvarig instruktör fjärrutlösa nödskärm från marken. För att minska risken för vådaskott och handhavandefel drivs mekanismen varken av gas eller kemikalier och kan därmed även transporteras ombord på ett passagerarflygplan utan problem. Förhoppningsvis kommer den att bli så billig och enkel att sköta att till och med instruktören själv ska kunna ladda om den. På bilden riggar Lars kollega, Göran på Paramecanic, RCR:en inför ännu en provskjutning.



Svensk skärmflygfilm på G

Filmen blir en timme lång och följer Fredrik Angrimer under Ozone Chabre Open i Laragne och kommer att belysa de flesta aspekter kring vad skärmflygning går ut på och varför man håller på med det. Förhoppningsvis kommer den att visas i SVT2 i höst/vinter. Det är Lars Falkenström som ligger bakom (jo, det är samma kille som i notisen ovan), och arbetsnamnet är "The Flying Swede". Ett smakprov kan laddas ner här:
<http://kloppers.dynu.com/angrimer/fenixgalleriet/publicerat/filmer/falken/theflyingswede-widescreen.wmv>



Foto: Nova

Walter hjälper ibisfåglar att hitta rätt

Novas testpilot och paramotorspecialist Walter Holzmüller har tillbringat sommaren med att vara ledarfågel för ett sträck ibisfåglar.

Flytt-fågeln eremitibisen var en gång i tiden vanlig i Centraleuropa men försvann på 1600-talet. I ett uppfödningprojekt har man använt sig av fåglar i fångenskap för att föda upp en ny stam med målet att återintroducera dem i naturen.

Det största problemet har varit hur man ska lära dem att hitta rätt när det är dags att flytta för säsongen. Det är här Walter kommer in i bilden.

Med hjälp av sin 50 m2 Nova Bigmax har han agerat ledarfågel för 19 eremitibisar för att visa vägen över Alperna från den tysk-österrikiska gränsen till Toscana i Italien. BBC arbetar på en film om projektet.

Mer information finns på www.waldrappteam.at



En glad Andreas Ohlsson.

Andreas slog nytt distansrekord

Under SFH Open slog Andreas Ohlsson nytt svenskt distansrekord i drakflygning. Han flög 129 kilometer mellan Skånes Fagerhult och Guddar i Småland (out & return). Därmed slogs det gamla rekordet från 1999 på 117 kilometer. Andreas vann dessutom hela tävlingen som arrangerades av Skånes Dragflygklubb. Se tävlingsresultat: <http://www.airsport.se/hangflyg/t2.asp?p=712658>

Tolv piloter var anmälda inför start till Skånes Fagerhult (SFH) Open. Syftet med tävlingen var att locka piloter främst inom vår klubb att tävla och därmed utvecklas som termikflygande piloter, men även att försöka locka piloter från övriga Sverige att delta.

Tävlingen blev extremt lyckad med molnbas på upp till 3000 meter, något som väl kan betecknas som lite ovanligt i Sverige. Tävlingen kombinerades med riktigt bra vidareutbildning i termik av Andreas som hade mycket att tillföra för oss som nyligen börjat flyga XC. Ett stort tack till honom för det!

Jörgen Buder

Erik rekordflög 153 km out and return

Erik Rehnfeldt, en av Sveriges vassaste piloter, har varit i farten igen. Förutom att traditionsenligt vinna SM (när ska någon lyckas slå honom?) har han varit ute och satt rekord. Tillsammans med tyske Marcus Malmqvist flög han 153 kilometer out and return (tur och retur), vilket är nytt svenskt rekord, förutsatt att det blir godkänt. Flyget gjordes i Slovenien med start och landning vid Sorcia. Hypoxia gratulerar till den fina bedriften och hoppas kunna publicera en längre artikel om det i nästa nummer.

Resultat Svenska Mästerskapen

Namn/poäng	skärm	klubb
1. Erik Rehnfeldt 2586 poäng	Mac Magus 5	Club 2000
2. David Willemoth 2138 poäng	Ozone Mantra R07	VSK
3. Larsa Jonsson 2137 poäng	Ozone Mantra R07	Åre SDFK
4. Fredrik Lindholm 2124 poäng	Axis Mercury	XCCP (Åre)
5. Magnus Österberg 2050 poäng	UP Targa3	Cirrus
6. Erik Svedlund 2012 poäng	Advance Omega7	Örebro
7. Stefan Rolén 1882 poäng	Axis Venus	Åre SDFK
8. Per Suits 1857 poäng	Advance Omega7	Cirrus
9. Jocke Johansson 1564 poäng	Airwave Magic4	VSK
10. Anna Rydh 1274 poäng	Advance Sigma6	Cirrus

Resultat Nordiska Mästerskapen

Namn/poäng	skärm	Land
1. Ronny Helgessen 3629 poäng	Gin Boom5	Norge
2. Anders Bearheim 3609 poäng	Up Targa proto	Norge
3. Jouni Makkonen 3260 poäng	Gradient SR7	Finland

(bäste svensk blev Erik Rehnfeldt på plats 9, David Willemoth landade på plats 25 och Larsa Jonsson på nummer 26)

ROADSTER

OZRP Hybrid Reflex Profile:
The future of Paramotor wings is Reflex Speed with Free Flight Safety and Agility. OZRP Technology was developed from almost a decade of leading free flight paraglider technology and is the answer for modern PPG Pilots.

OZRP = Unmatched maneuverability, stability, and ease of launch.

Viper Technology:
The Roadster was developed from the research and development for the Viper, which is currently the World, French, and European Champion wing.

EN Certified:
Our testing has shown us that the OZRP Hybrid technology is the perfect balance of reflex speed and free flight safety, and the EN tests have proven it.

Certified Speed System:
The Roadster is EN C Certified, even in accelerated flight. With 12cms of Speed System travel, you can accelerate the Roadster with confidence in the passive safety of your wing!

TRUE PERFORMANCE SHYSPOORT OZONE FLYZONE



Erik Rehnfeldt (till höger) ger goda råd till sina medtävlande.

Rehnfeldt vann SM i Spanien, igen

Årets Nordic Open hölls i Piedrahita, cirka 20 mil västnordväst om Madrid. Hit var det populärt att fara i slutet av 90-talet. Putte Pettersson flög till exempel över 20 mil från detta ställe. Senast det hölls en nordisk tävling här var 2001.

text: Larsa Jonsson foto: Jocke Johansson

I år deltog 26 svenskar, med spridd blandning från Luleå i norr till Skåne i söder. Flera av oss var på plats 2001, men inte alls lika många som då.

Dag 1: Banan sattes på 55,3 kilometer, favoriten Erik Rehnfeldt landade efter 16,9 km med Larsa Jonsson. Både ettan och tvåan från förra SM fick alltså en dålig start. Bäst för dagen lyckades Magnus Österberg med 33,1 kilometer, andra svensk Erik Svedlund med 26,5 kilometer.

Dag 2: 70 kilometers-task, även denna dag landade fjolårets vinnare Erik tidigt tillsammans med Larsa. De båda nådde 43,2 kilometer, bäst var denna dag Stefan Rolén på 62,7 kilometer, följt av David Willemoth på 61,6 kilometer som faktiskt fick några poäng mer eftersom han varit i ledningen under en stor del av dagen. Övriga tätt bakom var Fredrik Lindholm och Per Suits samt Erik Svedlund. Efter två tasks låg Erik Svedlund i toppen tätt följt av Per Suits och Fredrik Lindholm.

Dag 3 bjöd på 72,7-kilometersbana, denna dag kom fjolårsvinnaren Erik Rehnfeldt i mål som andreman av alla deltagare (många internationella piloter deltog också i tävlingen, till exempel norrmän och briter, men de placerar sig ju inte i

SM, bara den öppna delen). Per Suits kom i mål som sista man av de totalt 19 personer som flög i mål. Nu ändrades toptrion, Per Suits hoppade upp i toppen och Erik Rehnfeldt avancerade till en andra plats. David Willemoth klättrade till tredje plats. Tätt bakom låg flera andra, bland andra Jocke Johansson och Fredrik Lindholm.

Dag 4: Inför fjärde dagen var Per Suits favoriten. Kanske gjorde nerver att han tappade sin placering? Denna dag kom annars många svenskar i mål. Bäst var titelförsvaren Erik Rehnfeldt, han flög i mål som totalt sjunde pilot. Larsa Jonsson korsade mållinjen som den trettonde. Magnus Österberg som nummer 15, David Willemoth på 27, följt av Fredrik Lindholm som 28. Pallplaceringarna kastades ytterligare om, Per Suits hamnade utanför, Erik Rehnfeldt klev upp till förstaplats, David Willemoth låg tvåa samt Larsa Jonsson trea. Resultatet mellan David och Larsa skiljde endast 1 poäng!

Årets SM var jämnt in på sluttampen, inför sista dagen hade sex personer god möjlighet att vinna. Den person som gjorde minst misstag sista dagen blev den som stod som segrare på slutet av dagen. Och det blev Erik Rehnfeldt, igen - grattis! När ska någon lyckas ta bucklan från honom? Kvinnlig mästarinna blev Anna Rydh. Hon var också den enda kvinnliga piloten på både på SM och NM.

När det gäller de Nordiska mästerskapen (NM) var året svenskisats sämre än vanligt. Den nation som flög bäst var Norge, följt av Finland, Danmark och sist Sverige. Inte riktigt toppinsatser av de bästa svenska piloterna. Det blir till nya krafter nästa år!

(se resultatlista till vänster, på sidan 9)

326 kilometer tvärs över Sverige



Arjeplog sett "littagrann från ovan".

Sveriges just nu kanske meste paramotorpilot (han har loggat mer än 10.000 minuter hittills i år) bestämde sig för ett vardagsäventyr: att flyga tvärs över Sverige från norska gränsen till Östersjökusten. Här berättar Peter Backman själv om sin 326 kilometer långa flygtur.

text och foto: Peter Backman

Tanken väcktes redan förra året när jag var PM1:a, men begränsningarna i licensen gjorde att jag naturligtvis fick vänta tills jag blev PM2. Jag uppgraderade så fort det var möjligt och började planera i huvudet redan i april i år, men åtagandena jag hade för Midnattsolsträffen gjorde att jag fick skjuta fram min lilla idé i tiden. Under en resa till Bodö fick min idé ett mål, var och hur min långflygning skulle äga rum. När vi kom hem från Bodöresan och jag läste att en spanjor misslyckats med sin flygning längs hela Sverige från syd till nord så tänkte jag:

"men tvärs över Sverige måste ju vara fullt genomförbart med ganska små och begränsade medel och kostnader!"

Tankkonstruktionen var redan klar i mitt huvud, så det var snabbt inhandlat och fixat. Jag tittade på varje vädersida på Internet och rådfrågade min instruktör Mikael Undmark om mina planer och vad han tyckte om säkerheten kring mitt

planerade flyg. Jag fick bra respons och inväntade ett högtryck samt nordvästliga vindar hela vägen från Norska gränsen till Piteå.

Den 14 juli förstod jag att nu är det läge och kontaktade Jörgen Landström och Kalle Olsson om mina planer. De svarade: Naturligtvis ställer vi upp o kör! Dagen efter testflög jag på AF1-fältet i Boden med 30 liter och alla tankar monterade, i nästan nollvind. Testet gick över förväntan så det var bara att packa grejorna samma kväll.

Jag jobbade till klockan 12 dagen D, den 16 juli. Efter jobbet plockade jag upp Jörgen och Kalle och vi var på väg! Kalle hade till och med packat skogskläder och myggmedel om det skulle bli en utelandning. I bilen på väg upp till starten hade jag den stora fördelen att se och bedöma det väder som jag sedan skulle flyga igenom, otroligt bra ur säkerhetssynpunkt. Jag förstod att vädret vid gränsen skulle vara lite "ruggigt" och det var det. Vi väntade från klockan 16.30 till 18.00 för att termiken längre ner i landet skulle hinna avta och molnen dö ut.

Svettig start efter sex

18.00 skickade jag följbilen att köra tillbaka så långt molnskärmen sträckte sig och knäppa kort med digitalkameran så jag kunde bedöma situationen själv. Samtidigt gjorde jag i ordning mina prylar för start. Bilden var positiv och vi gjorde de sista förberedelserna och ringde Lasse Markstedt i Älvsbyn för att försäkra mig om att vädret inte gjort några stora förändringar, men det var lugnt och startförsöken inleddes. I 20

minuter brottades jag med den något nyckfulla vinden och fick sätta mig ner några gånger och vila. Men så kom den... stadig och fin vind!

Ooooooh, vilken känsla när jag äntligen känner hur skärmen hjälper till och lyfter mitt tunga ekipage och fötterna börjar lämna marken. Glädjekänslan försvann dock ganska omgående då stiget var jättdåligt och jag fick utnyttja all min teknik och kunskap för att överhuvudtaget hålla mig kvar i luften. Jag fick till slut så pass med höjd att jag tog mig till en bergsknöl och kunde hanga mig upp på höjden. Höjd som jag behövde för att ta mig över det sista bergspasset före det började gå utför igen mot svenska inlandet.

Motorstopp och krossad videokamera

Då händer det som inte får hända: Motorn stannar! 47 liter bensin och nödlandning i stenig terräng är ju ingen höjdare. Men landningen gick bra vid sidan om vägen och vi kunde fort konstatera vad som var felet. En vakuumslang i den ena av tankarna var för lång och tog i botten, så bränslesystemet fick ingen luft. Lätt fixat och vi var med i matchen igen. Men en olycka kommer sällan ensam som man brukar säga. En bilist ville att vi skulle flytta på vår bil så att de kunde köra in på parkeringen bredvid. Sagt och gjort jag hoppar in i min mercedes och backar rakt över digitalvideokameran som låg vid väggkanten... Pust, suck o stööön. Ja, ja, kassetten var ju hel i alla fall och den filmade starten var räddad.

Vi var bara några kilometer in i Sverige och vi gjorde den bedömningen att vi startar om härifrån och kör några kilometer extra förbi den svenska kusten för att kompensera längden på flyget, utifall att någon skulle klaga på ej genomförd sträcka. Starten gick mycket bra och jag fick utnyttja vägbanken för att hanga upp höjden igen. Allt väl och venturieffekten i dalen gjorde att jag fick en hastighet av 78 kilometer i timmen otrimmat!

Då slog det mig – Jag hade ju glömt sätta på mig headsetet till mobilen så all kommunikation till följbilen blev envägssamtal och SMS om min position och lägesstatus. Dessutom glömde jag mina extra batterier till GPS:en, som brukar sluka batteri när den följer en utstakad rutt på kartan. Jaja, den enda besvärliga passagen var efter Arjeplog, före det var det bara att följa vägen. På väg mot Arjeplog fick jag lite lyft från vissa moln och kunde



Tungt lastad inför start.

låta min stackars Snapp 100 vila lite, på tomgång steg jag en meter i sekunden under en minut vissa partier.

Efter Arjeplog var jag tvungen att lämna tryggheten i form av vägen och navigera mellan Arvidsjaurs CTR - TMA och Vidsele CTR, men inte TMA för jag visste att dom hade semester och TMA:t är G-luft under den perioden. I och med detta samt att min GPS var batterisvag, så navigerade jag medvetet närmare Vidsele och kunde spara på batteriet så att GPS:en loggade hela vägen ner till Piteå. Känslan att flyga över så otillgänglig terräng är svår att beskriva, motorproblem = gå 1,5 mil känns inte så lockande. Det kändes otroligt tryggt att veta att följbilen inte var långt borta och hade koll på var jag befann mig utifall något skulle hända. Jag meddelade dem när jag passerat Arvidsjaur och styrde upp mot Älvsbyn efter väg 94.

Trygg trots turbulens på slutet

Efter en stund syntes en mycket svag belysning i horisonten – Piteå i sikte! meddelade jag, och Jörgen fick trampa gas i botten för att hinna fram och möta mig. Stökigaste luften på hela flyget kom när jag skulle ta ned höjden för att klara Luleå TMA in till Piteå. Landbrisens nordliga vind korsade huvudvindens västnordvästliga vind och det var spännande. Men jag måste säga att Mac Eden 3-skärmen är otroligt trygg och stabil samtidigt som den är jätterolig att flyga, till och med i mycket turbulent luft. Jag är otroligt nöjd med dess flygegenskaper! Fick plocka fram speedpedalen för att inte driva ut över fjärden i Öjebyn, skråkörde mot vinden mot Bölebyn och kunde slutligen vända på medvind in mot Piteå. Passerade havsgränsen med några kilometer som beräknat och landade vid Nolia-området. Där väntade mina trogna följeslagare för att bistå mig vid landningen. Allt gick mycket bra och jag fick en vattenflaskedusch av Kalle som pris!

Glada och lyckliga över vad vi åstadkommit, fick vi i lugn och ro gå igenom hela utförandet av flyget i bilen på väg hem till Boden. Och naturligtvis planera nästa flyg!

Vill du se Peter flyga, klicka in dig Youtube:
www.youtube.com/watch?v=WUGDyK6vmZU



Peter Backman med snurran på ryggen.

Red Bull X-Alps 2007:

Blod svett och övermänniskan



Pilot vid berget Eiger i Schweiz, den andra vändpunkten.

Red Bull X-Alps, världens tuffaste skärmflygstävling, har ännu en gång pressat en samling piloter till det yttersta. 28 män hade som mål att gå, springa eller flyga från Dachstein i Österrike till Monaco vid Medelhavet, en sträcka på 838 kilometer fågelvägen, men runt 1.300 kilometer för piloterna. Endast fem av dem nådde målet innan tidsfristen gick ut.

Text: Marko Wramén

Foto: Red Bull Photofiles

Egentligen är det fel att kalla X-Alps för en skärmflygstävling. Istället är en extrem uthållighetstävling i alpin terräng med inslag av skärmflygning. Själva starten var talande nog – en 10 kilometer lång och väldigt brant bestigning av en glaciär.

Reglerna är till synes enkla; den tävlande ska ta sig från Dachsteinglaciären i Österrike till Monaco vid Medelhavet. Fyra kontrollpunkter såg till att piloterna tvingades kämpa sig igenom upp till 4.000 meter höga alpberg i Österrike, Italien, Schweiz och Frankrike. De hade att välja på att flyga eller gå. Om de gick (eller sprang) var de tvungna att bära sin skärmflygutrustning på ryggen. Varje pilot hade också en supporter som följde honom med bil och kunde hjälpa till med mat, dryck, enklare sjukvård och självklart taktik och navigering.

Eftersom varje tävlande var utrustad med mobiltelefon och GPS-sändare kunde utvecklingen följas i realtid på Internet. Många var det som fascinerat följde kämparnas vedermödor natt och dag. Redan första dagen tog schweizaren Martin Müller en 100 kilometersledning tack vare ett fantastiskt flyg.

Tävlingen utvecklades sedan till en duell mellan Müller och hans landsman och tidigare X-Alps-vinnaren Alex Hofer. Båda

är piloter i världsklass som utnyttjade tidvis mycket svåra flygförhållanden till max. Den tredje mannen i toppstriden, rumänen Toma Cocone, valde en annan taktik – han sprang. Visst, Toma är också en duktig pilot, om än inte i samma klass om Martin och Alex. Men det som fick en växande skara åskådare att följa hans framfart via webbsidan var hans otroliga uthållighet. Upp för berg, ner längs dalgångar, i ur och skur, dygnet runt. Och Toma sprang. Inte gick, men sprang. Med 15 kilo skärm på ryggen.

Enligt årets regler blev deltagarna eliminerade en efter en var 48:e timme, vilket ledde till hårda dueller också bland dem som låg sist, hundratals kilometer efter täten. Men det var ändå duellen mellan schweizarna och rumänen som fick hundratusentals nätåskådare att hålla andan.

Hård kamp ända in på mållinjen

Efter 14 dagars utmattande tävlan nådde Martin Müller som första pilot berget Mont Gros, som räknades som mål. Men på grund av ett navigationsmissstag tidigare under tävlingen då han och två andra piloter hamnade i reglerat luftrum, tvingades han först sitta av 36 timmars strafftid innan han kunde flyga ner till det officiella målet på en flotte i vattnet utanför Monaco.

Alex Hofer hade ett par dagar tidigare gjort en taktisk missbedömning och tappat sin ledning. Längre såg det därför ut som om supermannen Toma Cocone via en otrolig nattmarsch skulle kunna springa in i mål och bli vinnare av X-Alps 2007. Då reste sig Hofer från askan likt en fågel Fenix och gjorde ännu ett superflyg. Från att ha varit fast i bakvattnet lyckades han flyga förbi Toma och knipa sin andra Red Bull X-Alps-titel.

Enligt reglerna avslutades tävlingen 48 timmar efter att förste man nådde mål. Förutom Hofer, Cocone och Müller nådde ytterligare två piloter ända fram i tid; schweizaren Urs Löttscher och japanen Kaoru Ogizawa, Kaoru med bara minuter tillgodo.

Italienaren Andy Frötscher hamnade på 14:e plats.



Hårda fakta:

Längsta totala ruten: Alex Hofer – 1.488 km

Korta totala ruten: Martin Müller – 1.279 km

Högsta flyget: Kaoru Ogizawa – 4.270 m

Längsta flyget: 195 km: Vincent Sprungli

Längsta marschen – 130 km på 30 timmar: Toma Cocone

Längsta totala distansen till fots: Toma Cocone – 1.003 km

Pilot som flög minst: Toma Cocone – 24 % av sträckan

Pilot som flög mest: Hofer & Urs Löttscher – 60 % av sträckan

Tävla för att lära och ha skoj



Ut med speeden på final glide mot Laragne.



Fredrik Angrimer o Rachel Evans flyger rote.

Ozone Chabre Open är ett arrangemang som är tänkt att få piloter att börja tävla och det på ett säkert sätt med mycket stöd. Så om du är intresserad av att börja tävla kan det här vara ett bra sätt att mjukstarta.

Text & foto: Fredrik Gustafsson

Laragne är en känt distansflygnings- och tävlingsplats som ligger strax norr om Sisteron, ofta kallad porten till Provence. Tävlingen utgår från den suveräna bergskammen Chabre, som är helt perfekt att börja ett tävlingsheat ifrån. Det är gott om plats på Chabres start, minst hundra skärmar kan läggas ut samtidigt.

Tävlingen bjuder på en fantastisk vecka med massor av bra praktik och teori för den pilot som är sugen på att prova tävla men inte vill köra på för fullt. Du tävlar i en den klass din skärm tillhör, DHV 1, DHV 1-2 DHV 2 eller DHV 2-3. Tävlingskärmar är inte välkomna och 2-3:or är det ont om.

Du får en genomgång före varje heat som hjälper dig med allt från GPS-problem till vägval. Känner du dig helt vilsen så tar den välkände instruktören Jocky Sanderson dig under sina vingar och ser till att du känner dig säker, och framför allt har kul!

Inspirerande och välorganiserat

Organisationen är en välsörd maskin som gör allt vid rätt tidpunkt, och det sker i ett lugnt tempo. Alla kommer till starten i tid. Banorna är anpassade för att vara inspirerande för de erfarna och helt acceptabla för de mer "gröna" piloterna. Stor vikt läggs på säkerheten.

En kväll under veckan hålls en fantastisk trevlig pizza/paella-fest i grannbyn Ribiers. Hela torget är tillägnat oss glada flygare!

De senaste två åren har Ozone sponsrat Chabre Open och gör så även under 2008. I och med detta så finns alla Ozones skärmar på plats för testflygning under veckan. Ozones testpiloter är där och svarar på alla tänkbara frågor och flyger med som hjälp åt de mindre erfarna.

I år var vi 13 svenskar på plats och även om inte alla var med och tävlade så var alla imponerade av upplägget och av den suveräna flygningen som bjöds. Bra banor på mellan 25 och 50 kilometer som gav oss en hel del att tänka på...

De som var med och tävlade var Fredrik Angrimer, Robert Kroll, Johan Lilliehök, Lasse Nilsson och jag själv, Fredrik

Gustafsson. Bäste svensk blev Fredrik Angrimer som flög in på en sjunde plats totalt med sin Ozone AddictR. Bra jobbat!

Chabre Opens första heat var ett provheat, som inte räknades i tävlingen, vilket för min del var väldigt synd eftersom jag blev sju... Det blev sedan tre fina tävlingheat som satte oss piloter på prov. Första heatet blev med start från Sederon och bjöd på mycket vind och flera vägar att välja mellan. Många bombade tidigt i banan. Det var svårfluget.

Nästa dag vart en smått magisk dag, molnbas på lite olika höjder vilket gjorde att vi låg vid sidan av ett stort moln i väntan på att starten skulle gå! Banan var denna dag 38,5 kilometer och målet låg i Aspres. Angrimer blev bäste svensk tätt följd av mig och Kroll. Ett suveränt flyg där vi slog en del stora namn - kull!

Sedan hade vi inte vinden med oss, så något heat blev det inte nästa dag. Men detta hindrade inte några av oss från ett härligt flyg med start på nordsidan av Chabre. Dalen där landningen ligger lyfte så örön och fullspeed var melodin för att ta sig ner till landningen. Härligt med lite Rock 'n Roll-luft.

Den 16 juni vart sista dagen och den bjöd oss återigen till Sederon och en ny kul bana. Denna dag var vinden svag med mycket skiftande riktningar i de olika dalar vi passerade längs den 42,5 kilometer långa banan. Startfönstret öppnades och stängdes flera gånger, förhållandena var av och på. Och det var dessutom ett heat där fart var nyckeln. De bägge Fredrikarna flög i mål strax efter bland andra X-Alps-deltagaren Ulric Jessup samt världscup-piloten Russ Ogden. Ett mycket lärorikt heat för oss svenskar.

Förlåtande atmosfär och många priser

Summeringen av veckan blir att man lär sig väldigt mycket om distans och tävlingsflygning på ett säkert sätt, bland folk som bryr sig om dig. Säkerhet och flygglädje är prioriterade. Detta är en tävling där man kan lära sig att tävla. Det borde finnas fler tävlingar som Ozone Chabre Open! Så börja planera ledigheten inför 2008, 7-14 juni. Vi ses där ;-)

Och så en bonus till - alla fick priser! Ozone, Cross Country Magazine med flera hade sett till att prisbordet svämmade över i kanterna så att det skulle räcka till alla. Allt från ett nytt komplett lättvikts-kit till kepsar. Kul avslutning på en riktigt bra flygvecka! Om Du är intresserad av att vara med så finns mer information på www.flylaragne.com.

Svensk pilot termikhangar på Gourdon.
Byn med samma namn syns i bakgrunden.

Starkt stig och korsikansk korv

I södra Frankrike ligger regionen Provence, mytomspunnet hem för konstnärer, rosévin och väldoftande lavendelfält. Men det är också en skärmflygsdestination av rang med flera fina och vädersäkra flygställen, en av anledningarna till att en skärmtillverkare och många piloter av världsklass håller till här. Att det är lätt att leva gott i de små pittoreska bergsbyarna gör inte saken sämre.

Text & foto: Marko Wramén

Just kombinationen av vacker natur, god mat & dryck och bra flygning är en oemotståndlig lockelse för mig. Så när jag hörde att min gamle instruktör Fredrik Gustafsson hade sitt andra hem här var saken klar. Fem dagar i maj bokades in för uppgradering av cert och allmänt *Bon Viveur*-liv. Fem dagar är i kortaste laget för en skärmflygsemester – man vet aldrig vad vädergudarna har i beredskap. Men det var den tiden som stod till förfogande, och området är känt för sina många flygdagar.

Fredrik har slagit sig ner i den lilla byn Gréolières, mindre än en timmes körning norrut från Nice. Vindlande gränder kantas av gedigna stenhus, ett litet bytorg med två uteserveringar och en gammal borgruin uppe på kullen. Voilà!

Ändå är det inte den charmerande miljön som är byns största tillgång. Nix, överst i bouppteckningen hamnar Cheiron, den massiva bergsrygg som formar nordsidan av dalen. Tack vare flera höga bergsryggar runtomkring har Gréolières ett skyddat läge som erbjuder flygning förförskt många dagar per år. Att Cheirons sydsluttning, som vätter mot byn, är en pålitlig termikgenerator gör inte saken sämre.

Inget flygställe är dock hundra procentigt, och under min första dag här vägrar Gréolières att bjuda upp till dans. Lyckligtvis har regionen många ess i fickan, så Fredrik tar mig till ett annat flygställe i närheten, Col de Bleyne. Vägen upp genom dalen klamrar sig fast längs bergsväggen på ett halsbrytande sätt värdigt en Bondfilm. Och mycket riktigt, här har dubbelnollan blivit jagad med tjutande däck och en vacker kvinna vid sin sida. Jag hör inga tjutande däck, och inte skulle jag kalla Fredrik vacker. Men det är en fin tur i alla fall.

Col de Bleyne ligger tolv kilometer väster om Gréolières. Här är dalbotten mycket högre, så höjdskillnaden mellan starten uppe på åsen (1 525 meter över havet) och landningen är bara 400 meter. Landningen är ett gigantiskt fält, och hela dalen häruppe är full av liknande stora fält, till glädje för distansflygaren. Se dock upp med det inhägnade fältet öster om den officiella landningen – det hyser nämligen en mängd bufflar, djur som måste erkännas ha en imponerande muskelmassa.

När jag packar upp under den gråmulna himlen har jag inte mycket hopp om ett långvarigt flyg. Men det är alltid skönt att komma i luften och att prova ett nytt ställe är aldrig fel. Medan jag står där och pular hojtar Fredrik till och pekar österut. Där syns ett par stora mörka fåglar. Snart ser vi fler och inom ett par

minuter glider en stor grupp gamar majestätiskt över oss, de mörka vingarna i silhuett mot himlen likt en tysk bombarmada över London. Mäktigt.

Flyget blir förstås inte lika imponerande, men en kvarts hangande längs den trädklädda klippsidan lyckas jag knåpa ihop innan jag tappar lyftet och landar nere på fältet.

På kvällen promenerar jag in till bytorget för att äta middag. I restaurangen sitter ett par cykelturister och pratar, och en ensam man med litet sliten uppsyn. Inom fem minuter har jag blivit bjuden att flytta över till hans bord och vi bryter bröd tillsammans. Det visar sig vara herr Fast frog, en gräsrökande glad prick som jobbar lite som designer av tillbehör för Ozone. Han har nyligen flyttat hit från Paris och uttrycker sin förtjusning över den vackra neiden och flygningen, och sin förskräckelse över bristen på kvinnor. Men han finner sig snabbt när en ung kvinna kommer in och frågar efter restaurangens ägare. "Det är jag" säger Fast frog och lyssnar tålmodigt, med inskjutna frågor, på hennes förfrågan om praktikplats på krogen. När så den riktige ägaren dyker upp ler han bara nöjt och fortsätter att äta.

Dag två visar sig vara en glad rackare med soligt leende. Vi träffas nere vid landningsfältet och väntar in den lokala flygskolans färgstarke ägare Pierre. Snart är vi staplade på bredden och höjden inne i hans gamla land rover och på väg upp mot 300, den mest populära starten i Gréolières som ligger 300 meter ovanför landningsfältet. Man får gå sista biten



Vägen upp från skollandningen nedanför Gourdon är vacker men svettig.



Gourdon är imponerande beläget på en klippa. Långt ner i dalen, längst till höger, syns bottenlandningsfältet.

till start, men det är ingen ansträngande promenad och doften av vilda örter piggar upp. Snart har jag kommit iväg från den två vingar stora startplatsen och ritar åttor över slutningen tillsammans med Lisa. Vi får båda kämpa rätt bra för att hålla oss uppe, och höjdvinst verkar inte finnas på menyn. Men så ger jag mig över ett öppet område utan lyft och når ett par klippor lite längre österut. Till att börja med händer ingenting och jag ser mig om efter bästa linjen ner mot dalen och landningsfältet. Men så återfår varion talförmågan och kvittrar glatt att här finns det stig.

Inom bara tio minuter har jag jobbat upp mig flera hundra meter och glider fram längs den övre lodräta klippväggen. Snart hittar jag en expresshiss och med vårystra fjärlar i magen lyfts jag rakt upp, ovanför kammen. Här öppnar vyerna upp sig och det storslagna landskapet får mig att jubla högt. Vilken känsla! Det här sådana här stunder som lyser upp i vintermörkret, den obändiga frihetskänslan kombinerad med ett landskap så vackert att det gör ont. På ena sidan ser jag ut över ett kallt klipplandskap och nya åsar och dalar därbortom. På andra sidan prunkar Gréolièresdalen grön och borgruinen har fått legodimensioner, 800 meter under mig.

Men i takt med att solen värmer upp den massiva sydsidan blir luften allt stökigare. Snart hakar jag på Fredrik ut över dalen. Vi trampar ner speeden och siktar på byn Cipieres, tre kilometer bort på andra sidan dalen. Det är för övrigt här Cross Country Magazine har sin redaktion. Cipieres ligger högt uppe på en ås och måste bjuda på fina vyer. Men vyn är inte så dum häruppe heller. När vi nått fram vänder vi tillbaka igen och kurvar ner höjden över Gréolières.

Snart har vi landat och sitter i gräset och njuter av försommarvärmen. Händigt nog ligger det en liten men välförsedd butik sidan om landningen. Jag snappar upp en bit paté och en vackert röd tomat som jag avnjuter i skuggan under ett träd. Vilken dag! Och den är inte slut än – på

eftermiddagen blir det ytterligare två flyg från 300-starten, med en topplandning däremellan.

Nästa dag kör vi ner till den pittoreska turistbyn Gourdon som klamrar sig fast högst upp på en klippudde. En kvarts körning från byn finns ett av områdets kanske mest välbesökta flygställen. En sju kilometer lång klippvägg reser sig upp, med väggen mot söder och sydväst. Här hittar du vingar i luften i princip varje dag det är flygbart, och det är det ofta. Så är det också hemmabana för Ozones testpiloter som provar nya prototyper mest varje förmiddag här, för att sedan köra tillbaka till kontoret på eftermiddagen och fila på designen. Andra kändisar som regelbundet flyger här är världsmästaren Bruce Goldsmith och X-alps-deltagaren Ulric Jessop. Alla har de valt att bo i trakten just för den pålitliga flygningens skull.

När vi kommer upp till start är redan Ozone-killarna i luften. Fast frog, killen från krogen, glider förbi med en skärm i specialbeställda färger. Rött, gult och grönt förstås – rastafarins färger. Fredrik är i luften på bara någon minut och har snabbt vunnit rejält med höjd. Efter en stund har också jag skärmen ovanför huvudet och kliver ut från klippan. Men timingen är taskig och jag hittar inget lyft. Snopet tvingas jag landa på skolfältet efter bara fem minuter. Lite tröst får jag av att flera andra piloter också tvingas ner här, till och med en av Ozone-killarna. Men inte blir promenaden upp till huvudvägen mindre svettig för det. Fredrik har snällt topplandat och kommer och hämtar mig och jag får en ny chans att flyga. Men först äter vi lunch i Gourdon och besöker sedan Ozones anläggning nere i Le Bar sur Loupe, en liten bits körning söderut från Gourdon. Här visar Mike, Dav, Jerome och de andra mig hur det går till när en ny skärm skapas. De designar skärmar på datorn, väntar på prototypen från fabriken, provflyger den, designar om, gör en ny prototyp, provflyger igen etc etc. Det är ett gäng avslappnade och trevliga lirare som bjuder på sig själv. Och, jag får låna den nya lättviktsskärmen Ultralite, kanske världens lättaste vinge!



Testpiloten Jerome topplandar på Gourdon efter lite akrobatik (se förstasidan).



När vi kommer tillbaka upp till Gourdon tornar stora moln upp sig bakom ryggen på oss. Vi bestämmer att jag ska göra ett enkelt glid ner till bottenlandningen i dalen, sex kilometer söder om start. Fredrik kör i förväg och ställer sig i byn Gourdon för att ta bilder när jag glider förbi medan jag knatar upp till den övre starten för att få lite bättre marginaler.

Ny plats, ny vinge och mer eller mindre nollvind gör mig lite nervös, men den papperstunna ultraliten kommer snabbt upp och jag kliver iväg. Det här är härligt avslappnad turistflygning, ett mjukt och lugnt nerflyg på tolv minuter genom ett omväxlande landskap. Höjdpunkten är när jag passerar i jämnhöjd med byn Gourdon, så vacker så vacker på sin klippudde. Jag vinkar till turisterna och hamnar genast i en räckta fotoalbum. Landningen är odramatisk på det stora fältet där några hängflygare precis packat ihop.

Lilla Gréolières har faktiskt flera restauranger och den här kvällen sammanstrålar vi med Ozone-killarna på den lokalt världsberömda pizzerian. Här är många av pizzorna döpta efter skärmflygare, och flygning blir så klart det stora diskussionsämnet. Det är en kul grej att ett par små byar på vischan har blivit ett centrum för vår udda sport. Sa jag att pizzorna var gudagoda? Prova gärna den med korsikansk korv på.

Fredrik vill gärna att jag ska få uppleva Gourdon på riktigt, så vi åker dit igen tillsammans med Lisa. Snart är vi i luften, och idag lyfter det rejält. Lisa hittar en präktig blåsa och försvinner högt högt upp. Jag kurvar än här, än där, och har riktigt roligt, även om jag ligger flera hundra meter lägre än henne. Ett tag får jag sällskap av en stor rovfågel vilket alltid är speciellt.

Fredrik ger sig av söderut och ropar på radion att jag ska haka på. Jag ser mig omkring och siktar sedan på honom och en annan skärm. Bara några hundra meter ut från klippan hittar jag fint och stadigt lyft och kan kurva upp mig riktigt högt. Med ett leende på läpparna och många hundra trygga höjdmeter mellan mig och landbacken fortsätter jag söderut. Efter fyra kilometer når jag den skogsklädda klippan Kennedy, där det finns flera startrampar för hängflygare. Här gnetar jag på i svagt och lurigt lyft tills jag kopplar på ännu en fin blåsa och tar hissen upp igen.

Nu är jag högt över Fredrik och han vänder norrut och österut igen och siktar på byn Gourdon. Klippudden den ligger på värms upp fint av solen så han hoppas kunna komma upp där. Jag följer efter, samtidigt som jag börjar inse att det här är ett av mina bästa flyg någonsin – jag är ju inte precis en kilometertuggare, har bara flugit XC en gång tidigare.

När vi når Gourdon är det förvånansvärt dåligt med lyft framför byn. Vi gnetar båda runt, med en stor publik på utsiktspunkten. Så hamnar vi på baksidan och pang!, så far vi rätt uppåt. Varion går upp i falsett och jag måste ha sett ut som Bruce Lee där jag gjorde allt som stod i min makt för att hålla mig kvar i det starka stiget. På väldigt kort tid vinner vi flera hundra meter, och med variometrar som fortsätter att pipa vänder vi tillbaka mot starten. När jag når fram tvingas jag kurva ner 450 meter innan jag kan topplanda i den allt kraftfullare luften. Wow! 8,5 kilometer i triangel låter inte mycket jämfört med alla rekordflyg, men för mig var det en enorm upplevelse. Vi firade med en god lunch i Gourdon ackompanjerad av ett glas svalt rosévin. Plötsligt kändes det ändå ganska okej att jag var tvungen att åka hem dagen efter.

Flygställen: Gréolières

Precis bakom byn reser sig den mäktiga bergskammen Cheiron. Med en högsta punkt på 1 770 meter över havet erbjuder den vackra vyer och flygbara förhållanden förvånansvärt många dagar per år. Den vanligaste starten heter **300** (med 300 meters fallhöjd till landningsfältet) och kan nås till fots (30 minuter från landningen) eller via den lokala flygskolans 4x4 "Navette". Position N43°48'08", O06°57'44". Det finns ytterligare tre starter på berget, **600**, **700** och **1 000**. Du kan gå upp till alla, men räkna med minst 1-1,5 timmar. Navetten kan köra till 600 och 700. 1 000-starten, som ligger högst upp på själva kammen, nås med skidlift på vintern. Landningsfältet ligger precis öster om byn och är stort men lätt kuperat och ofta termiskt. Det är härifrån navetten går upp till starterna.

Gourdon

Gourdon är inte bara en pittoresk by som lockar mängder med turistbussar. 15 minuter i bil nordväst om byn reser sig en lång klippvägg med högsta punkt 1 250 meter över havet. Det här är ännu ett pålitligt flygställe som lockar piloter året om. Det är också här som Ozones testpiloter håller till mest varje dag. Det finns två starter. Den **lägre** ligger på 1 110 meter över havet och är flitigt använd. Den rymmer minst två skärmar på en gång. Den **högre** ligger 40 meter högre upp och

är större och du har större chans att få lyft direkt. Men många lata piloter gitter inte gå hela vägen upp.

Det finns tre landningsfält att välja mellan. Den L-formade **skollandningen** ligger 300 meter under start, till vänster. En stor vindstrut står i borte änden. Det kan ofta vara termiskt här så det gäller att gå in lågt. Används mest som "nödfält" om man bombat ut och tappat lyftet.

Bottenlandningen ligger ett lååångt (sex kilometer) glid ut söderut i dalen, 800 meter lägre, förbi Gourdon. Det är ett härligt flyg, men se till så att du inte har för mycket motvind. Fältet är mycket stort och används också av hängflygare. Det går buss från campingen i närheten och upp till Gourdon.

Det finns också en liten trixig landningsplats nära en liten **parkering** halvvägs mellan byn Gourdon och starten. Det är klippigt, termiskt och det lutar, alltså inget för den oerfarne.

De flesta som flyger från Gourdon väljer att **topplanda** på de stora klippvallarna en bit bakom den lägre starten.

Det finns många andra startplatser i området, men Gréolières och Gourdon är kanske de mest pålitliga och därför populära. För mer information, logga in på www.flyozone.com, välj paraglider och sedan infozone.

Ta sig dit

Flyg till Nice, där Fredrik hämtar dig på

flygplatsen. Alternativt hyr du egen bil och kör från flygplatsen upp till Gréolières - en vacker tur som tar max en timme. Det finns en rad lågprisbolag som flyger till Nice. Sök på till exempel www.travelstart.se och www.skyscanner.net

Guidning

Fredrik Gustafsson, instruktör på Skysport och skärmflygsfotograf, bor säsongvis i Gréolières sedan år 2000 och kan området bra. Han tar emot grupper och piloter för guidning. En veckas guidning inklusive transporter och boende på Gites de Cheiron kostar 6 800 kronor. Mer information på www.skysport.se

Boende

Gite de Cheiron (www.giteinthesun.com) drivs av ett lagom galet engelskt par. De har flera rum, alla med tillgång till stor terrass och härlig utsikt över dalen. Huset ligger ett par minuters promenad från centrala Gréolières.

Gréolières är en söt liten by. I bakgrunden syns Cipieres.





Nya spännen väger mindre.
Detalj från Sup'Air Altix.

Lätta på lasten med ny teknik

Har du tröttnat på att bära runt på en 20-kilos monsterryggsäck när du ska flyga? Jag med. Lyckligtvis dyker det upp allt mer lättviktsutrustning för skärmflygare. Idag går det att nästan halvera vikten på grejerna och ändå flyga säkert. Enklast och billigast är att byta till en lättare sele.

Text: Marko Wramén

Alla har vi väl svurit över en tung ryggsäck på vägen upp till någon högt belägen start. Det kostar mycket svett att klättra uppåt i terräng med skärmflygsgrejerna på ryggen, som typiskt väger in närmare 20 kilo. Än dyrare blir det om man måste flyga för att kunna flyga – det är en konst att få med sig mer än tandborsten när man checkar in skärmflygsgrejerna på en flygplats och viktgränsen är 20 kilo.

Som flitig resenär har jag utvecklat många trick, inkluderande en diskret fot som "hjälper till" under ryggen vid vägningen, att placera ryggen snett på viktbandet så den lutar sig mot kanterna och att noggrant studera incheckningspersonalen och välja den som verkar snällast.



Det finns dock bättre sätt att hantera problemet. Skärmflygning är en ung sport som fortfarande utvecklas i rask takt. Det märks inte minst på utrustningen, som blir allt säkrare och högpresterande för vart år som går. En tydlig trend på sistone är att det också dyker upp lättviktsalternativ.

När jag köpte mina egna prylar som nybliven elevlicensare sommaren 2004 hade jag inte en tanke på vikten. Jag ville ha säkra, bekväma saker som dessutom hade hyfsad prestanda och utvecklingspotential.

Två utlandsflyttar senare har jag insett att mitt val förvisso var bra, men väldigt tungt. Jag började därför undersöka hur jag kunde banta totalvikten utan att betala en förmögenhet.

Själva skärmen är utan tvekan den dyraste delen av utrustningen, och i mitt fall också den tyngsta. När jag började undersöka marknaden insåg jag snabbt att det fanns få lättviktsalternativ och att ett byte skulle kosta uppemot 20.000 kronor. De senaste månaderna har dock flera nya lättviktskärmar presenterats, och ännu fler är på väg. Jag hoppas kunna skriva om det i ett kommande nummer. Också nödskärmar har börjat dyka upp i lättviktsversioner på sistone.

En betydligt billigare och mer effektiv väg var att titta på selen. Jag var väldigt nöjd med min sköna och ganska säkra sele (Karpofly Arrow), men den vägde över sex kilo utan

nödis. Många andra populära selar ligger i samma viktspann.

Som tur är har en rad lättviktssele presenterats de senaste två åren. För var en lättviktssele lika med några remmar och ett tygstycke att vila rumpan på. De finns fortfarande kvar, men är inte intressant för mig. Jag vill ha rejält skydd och inbyggd plats för nödskärm.

Efter att ha surfat runt på olika tillverkares och webbutikers hemsidor har jag hittat följande alternativ;

- Sup'Air Altix (3,9 kg, 3,5 kg med kolfiberplatta)
- Sup'Air X-Alps (3,4 kg)
- Woody Valley Peak 2 (3,6 kg)
- Swing Connect light 2 (en variant av Peak 2)
- Skyline Pure (3,7 kg)
- Skyline Core (4 kg)
- Gin Gingo II (4,2 kg)
- Sky Skywish (3,3 kg)
- Sol Easy2 (4,3 kg)

De flesta av dem väger runt fyra (en del neråt 3,5) kilo och alla har godkänd airbag eller skumskydd samt integrerad plats för nödskärm. Det finns alldeles säkert ännu fler varianter att finna ute på marknaden.

Flera av modellerna är mer eller mindre identiska, tillverkade i samma fabrik med endast mindre detaljer, som skiljer, förutom loggan.

Det finns en annan typ av ännu lättare sele där airbagen vänds ut och in och då blir ryggsäck (t ex Apco Chairbag och Sup'Air Altirando). Men om man reser med en sådan sele kräver den en extra ytterbag för att skydda ryggsäcken/airbagen från bagagehanterarna. Jag har själv fått revor och hål i två olika skärmryggsäckar i bagagehanteringen, och då var ändå båda säckarna gjorda av kraftigt material.

Under en skärmflygsresa i våras fick jag chansen att provflyga en Sup'Air Altix. Jag hade redan mött andra piloter som flög med

den, och var nöjda, och när jag dessutom hittade en köpare av min gamla sele på plats blev det en snabb affär.

Altix har två airbags, en under rumpan och en på ryggen och väger bara fyra kilo. För en extraslant bytte jag ut sittplattan i plywood till en i kolfiber och sparade ytterligare ett halvt kilo.



Plötsligt vägde min utrustning mer än tre kilo mindre! Att den dessutom kunde vikas ihop till halva volymen jämfört med förut gjorde det till ett rent nöje att packa grejerna nästa gång jag skulle ut och resa. Nu fanns det både plats och viktutrymme för lite extra kläder.

Jag är övertygad om att många av de andra lättviktsseleerna på marknaden är lika bra, kanske rent utav bättre, men det här blev praktiskt för mig och jag är mycket nöjd.

Så om du tycker att säcken är stor och tung att bära på, besök din närmaste skärmflygsbutik eller ta en titt på nätet – de nya lättviktsseleerna kan lätta din börda.

Ovan: Woody Valley Peak 2.
Föregående sida: Sup'Air Altix.



Sol Easy 2 väger 4,3 kilo. Det är en del mer än de lättaste, men mycket mindre än de tyngsta.



Skärmflygklubben Göteborg (SFG) är en av tre klubbar i Göteborg med cirka 160 medlemmar. Vi har som ambition att rikta in oss i första hand mot nybörjare.

med full utdelning vad gäller flygning och trevligt umgänge. Vi brukar vara runt 20-25 deltagare på resan med blandade licensgrader. Vissa åker med för att nöjesflyga och andra för att uppgradera sin licens med våra norska vänner Termik & Rotor. Resan blandas med flyg, briefing, debriefing och teori.

Text: Peter Lord och Henrik Nilsson

Vi kommunicerar mestadels via hemsidan, där vi skriver om vad som händer framöver med mera. Vår chattsida är väldigt bra att kolla in om man vill ha senaste information om vad som pågår just nu. Viktiga saker som information om resor och liknande skickar vi dessutom ut på vår mailinglista.

Vi har normalt klubbresor cirka en gång per månad, varierat hang/berg. Hangresorna är oftast bara över dagen och brukar framförallt gå till Hammars backar eller Danmark. Bergsresorna är över en hel helg och går oftast till Sälen, Branäs, Gesunda eller något närliggande berg i Norge.

Det är i princip alltid en instruktör med på resorna så att den som vill kan ta behörigheter.

Mellan resorna har vi backglidning alternativt balanseringsdagar då vi träffas i någon av våra skidbackar eller balanseringsställen, ofta med lite grillning som avbrott mitt på dagen.

Cirka en gång i månaden har vi pubkväll med lite film/bildvisning, ofta med något tema där någon bjuds in för att prata om ett kärt ämne.

Balanseringstävling och lägerskola

En gång om året brukar vi försöka ha en balanseringstävling då vi även grillar eller liknande. Andra årliga aktiviteter är säkerhetsdag med nödskärmkast i gymnastiksal, första hjälpen-föreläsning etcetera. Nödskärmsovpäckning har vi tillsammans med Äventyrscenter, en gång om året.

SFG kommer nu för tredje året i rad att anordna lägerskola i Norge. På lägerskolan har vi fokus på flygning, pinnbröd och nära naturen upplevelser. Hittills har vi varit i Vågå och Hemsedal

Hang och vinschning

Ett populärt kusthang är Tjuvkiel där P1:or och uppåt kan flyga. Starten är ganska stor och ligger nästan uppe på toppen, cirka 40 meter över stranden. Landningen är en bit bort på en liten gräsplätt precis vid stranden, men man kan landa på fler ställen längs stranden om det krisar sig. Vindriktning nordväst till nord.

Vill man ha lite termik också när man hangar, kan man åka till Lilla Edet där man har cirka 90 meters höjdskillnad och fin start och landning nere på åkern. Riktningen är väst så det blir fin kvällstermik. Ett annat kanonställe om man vill flyga hang med termik är Ålleberg, med jättesnäll både start och landning, en höjdskillnad på runt 80 meter och vindriktning både V-NV och O. Både Lilla Edet och Ålleberg lämpar sig för pilot 1 och uppåt.

Vi flyger även en hel del vinsch, bland annat i Kareby där Äventyrscenter även har sin butik, men också en hel del på fältet i Kolbäck, ett par mil norr om Alingsås.

Vill man backglida ligger bästa backen i Bollebygd med nordvästlig vindriktning och en höjd på cirka 55 meter (kostar en liten summa per pilot och dag) och vill man hålla sig lite närmare Göteborg finns även Brudarebacken med nordostlig vindriktning. Balanserar gör vi en hel del också, då framförallt i Fiskebäck och Arendal.

I vår flygguide på hemsidan finns dessa och många andra flygställen tillsammans med lite mer information, vägbeskrivningar m.m. Har ni vägarna förbi Göteborg får ni höra av er, så vi kan visa våra fina flygställen.

Kontaktuppgifter finns på hemsidan: www.skarmklubben.nu



Österberg vann Sverigeocupen

Sverigeocupen 2007 avgjordes med två heat i Åre i månadsskiftet augusti/september. Tävlingen samarrangerades av Åre och Cirrus. Vädret bjöd på kontraster med grönt och fint i dalen och snö uppe på berget, trots tidpunkten på året.

Första heatet var 26,2 kilometer långt och vanns av Magnus Eriksson som flög en Ozone Mantra 2. Larsa Olsson (under en Ozone Mantra) var den ende förutom Magnus som kom i mål, vilket gav honom en andraplats. Per Suits hamnade på tredjeplats, knappt tre kilometer kort till mållinjen.

Heat två gick dagen efter och var 28,3 kilometer långt. Ende man i mål var vinnaren Jocke Johansson med en Airwave Magic 4. Magnus Österberg kom tvåa och Magnus Eriksson trea.

Det flögs totalt sex heat under året, men enbart de fem bästa heaten räknas med i resultatet. Deltävlingarna var utspridda över landet med början och avslut i Åre. Däremellan hann piloterna med tävlingsheat på Tärnafältet, Hvitvingfoss samt Kittelfjäll.

Total vinnare av Sverigeocupen 2007 blev Magnus Österberg från klubben Cirrus. Klubbkamraten Per Suits var inte långt efter och hamnade på en andra plats. Bronsplatsen knep Jocke Johansson från VSK. Grattis till alla tre för fina prestationer!

*Marko Wramén
Jocke Johansson
Jenny Persson*

Plats	Namn	Klubb	T1 MC	T2 Hvitving	T3 Hvitving	T4 Kittel	T5 Åre	T6 Åre	Totalt
1	Magnus Österberg	Cirrus	947	129	DNF	660	434	280	2450
2	Per Suits	Cirrus	886	346	73	403	502	207	2344
3	Jocke Johansson	VSK	222	288	60	514	474	388	1886
4	Magnus Eriksson	Luleå	ABS	ABS	ABS	670	625	234	1529
5	Fredrik Angrimer	Fenix	848	ABS	ABS	ABS	365	210	1423
6	Håkan Lindqvist	Fenix	124	310	60	352	234	204	1224
7	Olle Gustafsson	Fenix	500	ABS	ABS	182	231	200	1113
8	Hans Gustavsson	Norrskan	906	ABS	ABS	189	ABS	ABS	1095
9	Larsa Jonsson	Åre	265	ABS	ABS	ABS	612	199	1076
10	Stefan Rolén	Åre	ABS	ABS	ABS	399	396	211	1006



Foto: Fredrik Martinsson

Nära ögat

Viken som nästan bjöd på ett dopp.

Hatten av för fastlandet

Glad i hågen och med ett rykande färskt PM1-cert i handen beställde jag en paramotor från Tjeckien. Efter lång väntan dök den äntligen upp. Blankt papper vid typbesiktningen och nu skulle det flygas.

Jag körde in motorn enligt konstens alla regler och gjorde ett antal flyg med den och jag tyckte den fungerade utmärkt. Fin och tyst gång genom hela varvtalsregistret. Lätt som en fjäder och dessutom med en robust bur vilket gjorde mig synnerligen trygg i flygningen.

Enligt prognosen skulle den där sommardagen övergå till fin flygkväll. Nollvind i kombination med behaglig temperatur gjorde valet av kvällsaktivitet lätt. När checklisten var genomgången visade klockan 19.00. Jag startade och flög i magiskt väder. Efter en timme beslutade jag mig för att vända om hemåt och för att hinna hem till tv-kanalerna valde jag att ta en genväg över en vik.

Variometern visade 700 meter över havet och landningsplatser fanns det gott om runt staden. Men, mitt över viken dör motorn! Det var omöjligt att få igång den. Medan jag gjorde mina återupplivningsförsök av motorn tappade jag en hel del höjd. Jag tog beslutet att vända helt om och flyga tillbaka in över fastlandet. Jag landade på en badstrand med tio meters

marginal till vattnet. Hade jag dröjt en smula med beslutet att vända om hade det blivit ett kostsamt sensomardopp.

Frågan är vem som var mest förvånad - jag, över att ha klarat vattnet med en hårsman? Eller killen på stranden som vaknade med ett ryck ur sin kvällslur när jag landade en meter från hans brunbrända ben? Han uppmärksammade att en tändhatt hade hoppat av stiftet och satte den på plats igen. Jag startade och flög hem - över fastlandet.

Dagen efter bytte jag min tändhatt och har sedan dess aldrig haft motorhaveri. Jag insåg även att förmågan att fatta snabba och rationella beslut är inget man lämnar hemma på hatthyllan när man ska ut och flyga.

/ Landkrabban
Numera alert som ett brandlarm



Namn: Fredrik. Ålder när det hände: 36. Erfarenhet då: 30 h med motor. Skärmklass: DHV 1-2.



Nära ögat 2 Flyg som hettar till

Under en period hade jag en del vibrationsproblem när jag flög paramotor och fick laga infästningarna till ljuddämparen flera gånger. Men jag tyckte ändå att jag hade koll på läget.

En dag när jag var ute på cross country-flygning från Västerås till Skultuna märkte jag att motorn tappade lite av orken men visste inte orsaken så jag bestämde mig för att flyga hem.

Eftersom jag använde bullerskydd hörde jag ingen skillnad på ljudet under flygningen. Jag landade lyckligt på hemmafältet en halvtimme senare och krängde av mig selen för att undersöka vad som hänt.

Det jag såg gjorde mig verkligen rädd! Ljuddämparen hängde lös i fjäderupphängningen i cylinderns avgasfläns och hade hindrats från att lossna helt eftersom den smält ned ca fem centimeter i plastbensintanken! Alla tre fästena till ljuddämparen hade vibrerat av samtidigt.

Allt var sotigt runt tanken och jag insåg snabbt vilken tur jag haft att inte en glödande sotflaga fallit ned i bensinen med en explosion som följd. Vid långflygning ligger jag oftast på säker höjd mellan 200 - 500 meter och det tar en stund att komma

ned så om det börjat brinna hade jag inte klarat mig. Det fanns ju också en stor risk i att propellern exploderat om ljuddämparen kommit i vägen.

Som tur är brinner inte bensin enbart av värme så ljuddämparen fungerade som ett extra tanklock. Incidenten ledde till att jag dels bytte ut hela motoraggregatet till en bättre lösning och dels till att jag alltid kollar motoraggregatet extra noggrant före och efter varje flygning.

Man måste vara noggrann i sina förberedelser och försiktig vid all flygning men det är extra viktigt när man har en motor på ryggen.

Ibland har man bara tur!

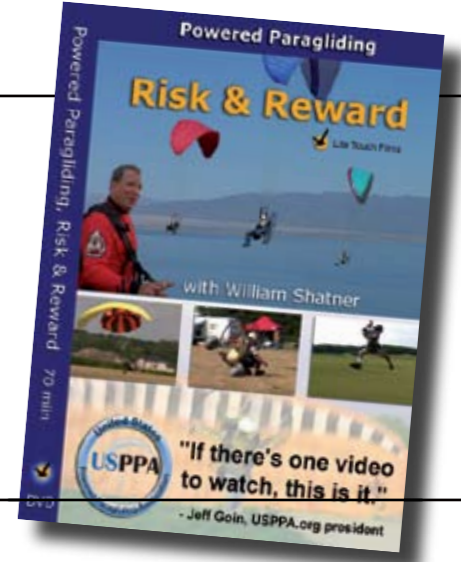


Namn: Göran. Ålder när det hände: 50 år. Erfarenhet då: P2, 40 h med motor. Skärmklassning: DHV 1.

Skriv och bli belönad!

Har du också varit med om en incident som du vill berätta om, så att vi andra kan lära av dina erfarenheter? Skriv in till Hypoxia på hypoxia@waterglobe.net.

Alla publicerade bidrag till "Nära Ögat" belönas. Fredrik och Göran, som skrivit detta nummers berättelser, får varsin Risk and Reward DVD-film, generöst skänkt av Skysport i Åre (www.skysport.se). Vill du också skänka en belöning? Maila till redaktionen på adressen ovan.



Med sikte på molnbas

Flygbogserutbildning med Tomas Danielsson

Text & Foto: Jörgen Buder

Skånes Fagerhult vid SM 2006.

Länge hade jag sett fram emot nästa steg i min hängflygutbildning. Det var tid för flygbogsering och jag hade talat med instruktör Tomas Danielsson om att få ta denna behörighet under hösten. Det blev tid snabbare än jag hade trott och snart befann jag mig riggad och klar uppe i Skånes Fagerhult i norra Skåne.

Nervöst inför första draget

Jag minns tydligt hur nervös jag var då jag riggade min vinge första gången på kursen. Med stor försiktighet gjorde jag mig redo för mitt första drag. Jag fick tecken att linan var sträckt och svarade. Lyfte upp vingen och kände på vinden. Allt var perfekt och jag signalerade att nu kör vi. Motorn på triken ökade från tomgång till ett tjut på nolltid och jag kände draget i linan.

Jag sprang som om jag skulle bli vinschad men upptäckte till min förvåning redan efter några steg att draget inte alls var det samma. Istället var det lugnt och behagligt. Min vinge lyfte mig och plötsligt flög jag på låg höjd över startbanan efter triken.

Jag hade fått tydliga instruktioner om hur jag skulle göra så jag lade mig i rak linje efter triken och drogs sakta upp över sjön. Därefter en svag sväng tillbaka in över startbanan. Mitt första drag blev inte så högt men för min del kände jag en enorm frihetskänsla – nu var jag i alla fall på gång!

Veckorna gick och plötsligt en dag ringde Tomas igen. Det var tid sade han, vi kör på fredag, lördag och kanske söndag. Kaoset bredde ut sig som sig bör när jag rafsade ihop utrustning, mat, tält, sele, vinge, verktyg, byggelben, vatten, sovprylar, kläder, kol

och lite annat smått och gott. Jag bestämde mig tidigt för att övernatta för att få ut så mycket som möjligt av tiden.

Fredagens väder började med ihållande regn. Vi spådde att vädret borde ge uppehåll om än bli väldigt molnigt på kvällen, med en liten chans för sol. Iväg bar det och knappt hade jag hunnit ut på E65:an från Svedala förrän det började regna. Jag svängde in till Skånes Fagerhult som första pilot. Regnet hade lugnat sig men kunde inte bestämma sig för att sluta.

Några minuter senare anlände resterande piloter och i samma ögonblick verkade regnet sluta. Vi tvekade inte en sekund (bokstavligt talat) utan körde ut med våra vingar i det dyngsura gräset till starten och riggade. Tomas Danielsson hade anlänt och plockade ut triken nästan direkt. Det var tydligt att vi alla hade bestämt oss – nu skulle det bli flyga av!

Fokuserad flygning dag två och tre

Plötsligt stod man där igen, tid för mitt andra drag genom tiderna. Eftersom jag hade gjort ett drag tidigare så hade den värsta nervositeten inte infunnit sig, men det var ändå lite pirrigt. Jag visste att det skulle vara ganska enkelt, ja till och med lugnt, jämfört med de ganska dramatiska vinchdragen vi är vana vid. Allt var på plats och jag signalerade start.

Iväg bar det och starten gick som väntat, fullt pådrag på speedbaren och jag lade mig i linje bakom triken. Vi steg snart utan någon dramatik och vi gjorde några svängar innan jag kopplade loss på runt 500 meter. Från att det är ganska fullt drag avtar vinden mot mitt ansikte och jag övergår till att flyga

normalt. Det fanns inte ett spår av termik denna gråmulna dag, men det gjorde oss inget. Tvärtom är det utmärkt skolningsväder för oss alla. Utan att vi vet ordet av så är vi i full gång och det går hyfsat bra med ruljansen. Vi är fyra stycken denna dag så det blir lite väntetid emellan, men det är bra att få lite feedback från de andra.

Dag fyra bjuder på solnedgångsmagi

Med blicken fast fokuserad mot trikens stiger vi långsamt mot en solnedgång som skiftar i kanelbrunt till magenta. Den orangea solen värmer knappt längre och brinner bokstavligen vid horisonten. Till vänster har Kullen begravts i ett hav av tjocka moln och diset har börjat lägga sig över skogarna mellan mig och havet. I luften kan man känna att fukten är på väg. Eftersom det är mitt sista flyg denna dag och under min utbildning tar jag chansen att stiga lite högre än mina tidigare 500 meter. Inte förrän på runt 900 meter kopplar jag loss och vänder mig rakt mot solnedgången.

Jag justerar min speedbar så att jag har minsta sjunk och där ligger jag sedan stilla på 850 meters höjd. Som om jag befann mig på ett enormt hang så rörde jag mig knappt varken framåt eller bakåt. Jag bara hängde där. I lugn och ro kunde jag andas ut över det faktum att jag nu var klar med min bogserutbildning. Jag hade dessutom klarat det hyfsat bra tyckte jag själv. Dagen hade bjudit på en hel del stökiga förhållanden och framför allt landningen tyckte jag var lite svår. Det kastade hit och dit och vinden kunde plötsligt dö ut eller öka på kraftigt, det gjorde att landningarna ibland blev lite jobbiga och en och annan nosdipp blev det. Inget allvarligt dock

Jag vill avsluta denna artikel med att till min allra största förtjusning konstatera att det där med att flyga hängglidare, i absolut tystnad på tusen meters höjd över ett landskap som kokar av dimma som stiger från skogarna, är något av det mest fridfulla och avkopplande jag någonsin gjort. Känslan är densamma i Alpina i Frankrike där man på över två tusen meters höjd blickar ut över bergskedjorna. Lyckan när man landar en dag som denna är fullständig och man blir helt full av energi i kroppen trots att man är fysiskt trött. Det är inte svårt en sådan här dag att packa sin vinge och åka hem och det är inte svårt att bestämma sig för att sikta på nästa behörighet – Pilot!

Tack till:

Tomas Danielsson, instruktör.
Thomas Hylander, underhöll triken mellan utbildningsdagarna.
Lukas Danielsson, som agerade "startledare".
Anna Buder, för stöd och tålamod.



Anders Andersson bogserstartar.

När tjejerna tog över Hammar

Ibland börjar helgen lite tidigare än på fredagar. Under en långhelg i juli bjöd vi, Yvonne Dam och Heléne Kihlström, in landets alla kvinnliga licensierade piloter till Club Parapente Syd för att spendera några dagar kring Hammars backar och våra hang här nere i södra Sverige.

Text och foto: Heléne Kihlström

Vi tyckte att det var dags att presentera våra backar, få fler intresserade av hangflygning och framför allt lära känna fler kvinnliga piloter. Vi är ju inte så många.

Alla kategorier av piloter var välkomna oavsett grad och erfarenhet. Till vår glädje blev vi till slut 19 piloter. Extra kul var det att vi fick långväga besök av Pernilla Cederlund som tog sambo Ronny och plussonen Emil med sig från Dorotea. Utöver den norrländska representationen kom de flesta från Stockolmstrakten och därefter från vår egen klubb, CPS.

Några av våra relativt nyblivna mammor tog sina barn med sig ut och med support från papporna flög och balanserade de så mycket det bara gick.

Syftet var, som sagt, att under enkla men trevliga förhållanden ge våra gästande piloter en möjlighet att utveckla sin flyg- och hangteknik samtidigt som vi fick möjligheten att umgås och lära känna varandra lite mer. På programmet stod det flygning, flygning och åter flygning. Däremellan bjöd vi på föredrag om förebyggande funderingar kring skador och material inom flygning som hölls av Ulf Cannerfeldt, läkare på lasarettet i Ystad och dessutom pilot. Vi hade också en kväll med Louise Crandal, Danmarks världsmästarinna och en föregångare i konsten att flyga med fåglar. Hon kom körandes från Danmark och höll ett fångslande föredrag som inspirerade oss alla. Vi fick en inblick i allt det arbete och den glädje som Louise har lagt ner för att komma så långt inom skärmflygningen.

Vi hade alla kategorier av erfarenheter i gänget. Allt från piloter som inte var färdiga med sin behörighet till riktiga termikslaktande distanspiloter och hangens okrönte drottningar. Ett par var på gång efter att ha ställt om sina liv

och blivit mammor och andra var på väg tillbaka efter skadeuppehåll.

Vädret kan man som vanligt inte styra över men vädergudarna var på vår sida. Första flygdagen bjöd på en långsam start vid Sinushanget. Det blev backglidningar och balansering som uppvärmning innan flygningen kom igång. Solen sken, havet var blått och när vinden kom kunde alla som ville flyga så mycket det bara var möjligt. De som inte var klara med sin behörighet var på skolbacken och tränade inför framtida flygningar.

Den andra dagen fick vi mot alla odds flyga på Ravlunda. Ni som känner till den berömda Ravlundaeffekten vet att av årets alla ostliga dagar så är det bara en handfull av dessa det går att flyga på. Och en av dessa dagar fick vi! Det var bitvis ganska tuffa vindar, alla kom inte upp i luften men det lektes desto mer. Årets och landets kvinnliga mästarinna i balansering korades. - Malin Olsson från Fenix Skärmflygklubb i Stockholm balanserade ut alla andra i en lång och hård kamp.

Den sista dagen stormade dock bort. Vi som hade möjlighet avslutade helgen på Olof Viktors berömda café där vi satt och fikade en ganska lång stund.

Varje dag började vi med en samling för lite briefing innan vi gav oss iväg. Under dagarna hjälptes vi åt så att alla kunde ta ett eller flera steg framåt i sin flygning. Kvällarna avslutades med en genomgång av dagen. Den sista debriefingen gick var och en igenom lite vad som tillförts den egna flygningen. Extra roligt var det att höra att även våra piloter som har flugit länge hade fått med sig lite nya erfarenheter.

Utöver en ringa anmälningsavgift sponsrades helgen av medel ur Handslaget via Flygsportförbundet. En satsning som vi var glada för att få tillgång av. Sky Adventures sponsrade oss med vimplar och Strålfors bidrog till vårt fina prisbord.

Vi syns nästa sommar!

Mimmi Mikic, Tromsö, balanserar på Sinushanget.

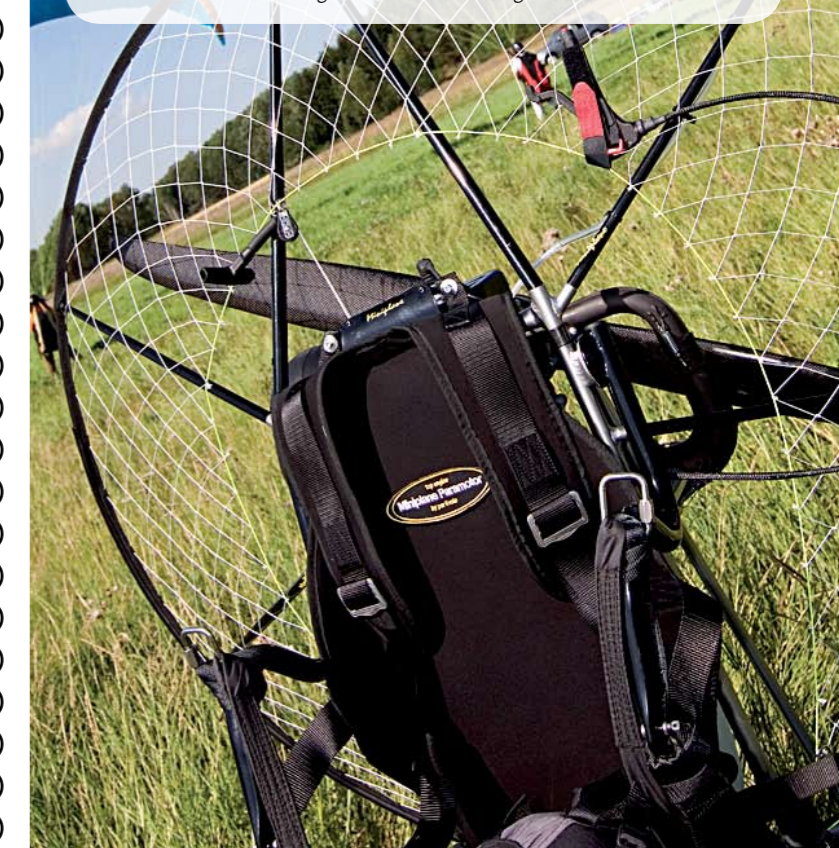
Per il Volo Miniplane

Importerad till Sverige av Stockholms Skärmflygskola.

Pris från 38,900:-

Paketpriser från 59,000:- inkl. miniplane, skärm och nödskärm!!!

Lätt, tyst, pålitlig och bränslesnål. Finns nu i friflygningsversion med röriga sidarmar och lägre fästen.



STOCKHOLMS Skärmflygskola

www.skarmflyg.com

Tel: 0708-341415

B



Posttidning

Returadress

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
571 22 Falköping



OZONE
WWW FLYOZONE COM