

HYPDIXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 4-2007

Stubai Cup

Testflyg nya skärmar

Alpäventyr

Tre polare med drakar

Vilken vario?

Pipare för vardagspiloter

Curryexpress till Indien

Skärmcharter till exotiskt heta hang

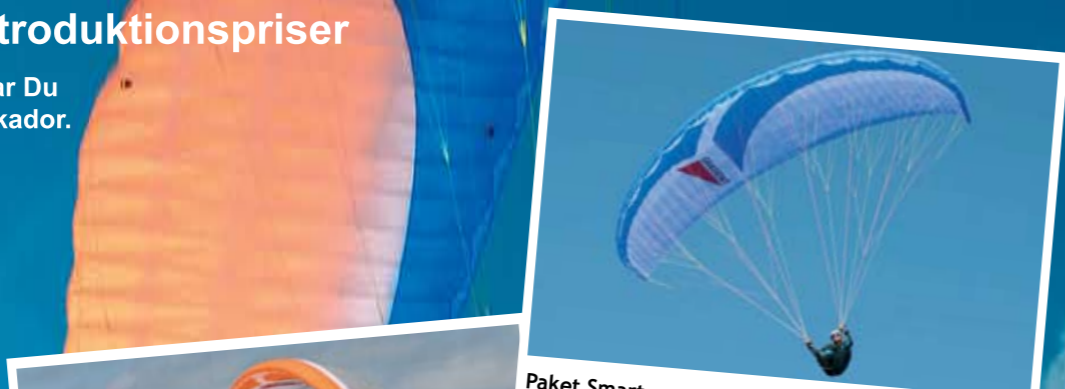
Svenska paramotor & skärmflygskolan

Skyadventures

Topperbjudanden du inte får missa!

Introduktion i Sverige för Gradient, till Makalösa och Ej återkommande Introduktionspriser

På samtliga Gradient skärmar har Du 1 års helförsäkring. Gäller alla skador. Självrisk 500 kr.



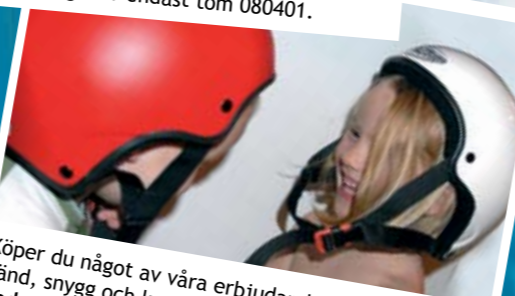
Paket Smart, passar från student licens och uppåt.
Skärm: Bright III, DHV-1, Vikt fr. 4.8 kg.
Sele: Woody Valley Exense, 17 cm ryggskydd och väger: 3.65 kg. Nödskärm: One-g 42, vikt 2.1 kg.
Glidtal: 7.5+ Toppfart: 47 km/h.
Du tjänar mot normalpris: 5.490 kr!
Pris: 25.900 kr (Normalpris: 32.000 kr) Totalvikt fr. 10.55 kg. Priserna gäller endast tom 080401.



Paket Smile, passar från steg 1 licens och uppåt.
Skärm: Golden II, DHV 1-2, Vikt fr. 4.6 kg.
Sele: Gin Gingo II, 17 cm ryggskydd och väger 4.2 kg.
Nödskärm: One-g 42, vikt 2.1 kg.
Glidtal: 8+ Toppfart: 50 km/h.
Du tjänar mot normalpris: 7.390 kr!
Pris: 26.900 kr (Normalpris: 36.890 kr) Totalvikt fr. 10.9 kg. Priserna gäller endast tom 080401.



Nyhet! XC skärmen som passar från steg 2 licens och uppåt. Skärm: Avax XC2, EN-C, vikt fr. 4.8 kg.
Glidtal: 9.5+ Toppfart: 58 km/h. Pris: 32.900 kr
Vinner du SM/Distanstävlingen med en Avax XC2 köpt av oss, återbetalar vi 50%! (Då blir skärmen din för endast: 16.450 kr), Blir du 2:a i SM/Distanstävlingen återbetalar vi 25%! (Då blir skärmen din för endast: 24.675 kr).



Köper du något av våra erbjudanden får du en godkänd, snygg och komfortabel **Lazer hjälm B-Cool** för endast 890 kr, vikt 890 gr. (Normalpris 1.350 kr).



Priserna gäller endast tom 080401

Sky Adventures Sweden www.skyadventures.se info@skyadventures.se
Österlen- Huvudkontor/Butik: 0411 527478, 9-12 vardagar, 0708 600221
Stockholm- Butik/ 0708 607113
Sölvesborg- Paramotorservice 0456 70600, 0709 644966

Ledare



I förra numret bad jag dig om hjälp. Jag bad dig att fylla i Hypoxias läsarundersökning och maila in dina svar till mig, så att vi tillsammans kan göra Hypoxia bättre. Jag blev inte direkt översvämmad med svar om jag säger så. Men tack till alla er som faktiskt skrev in! En av er har en fin kalender att hämta på posten snart. För att ge alla er andra en ny chans att göra er röst hörd har jag lagt ut läsarundersökningen på nätet. Nu är det ännu enklare att fylla i den – klicka bara in er på skärmflygförbundet (www.paragliding.se). Där finner ni en länk till undersökningen (du hittar också länken i flera av klubbarnas forum). Det tar inte mer än ett par minuter att svara på enkäten, och bland dem som svarat lottar jag ut en DVD-film, Play Gravity, som innehåller många läckra flygscener. Kollegorna på Cross Country Magazine har skänkt filmen.

Det här det sista av de fyra nummer av Hypoxia som jag blev ombedd att göra. När jag skriver detta vet jag ännu inte om jag fått förnyat förtroende som redaktör för ytterligare ett år. Hur det än går, så har det varit otroligt skoj att göra tidningen, inte minst tack vare de uppmuntrande mail, telefonsamtal och rygglappar jag fått under året. Fortsätt höra av er, oavsett om det handlar om ris eller ros. Och framförallt, fortsätt skriva och fotografera när ni är ute och flyger – era bidrag är guld värda! Guld värt, i bokstavig mening, är också stödet från alla annonsörer. Utan er hade vi inte kunnat göra Hypoxia, så är det bara.

Jag vill också tacka alla er som hjälpt till att göra Hypoxia, vare sig det handlat om korrektur, adresslistor, tävlingsresultat eller text och bild. Tusen tack! Och ett extra tack till Erik Rehnfeldt och Fredrik Gustafsson, som varit flitigast att skicka in bidrag. Fortsätt så!

I detta nummer

4	Nyheter	
10	Stubai Cup	Provflyg nya skärmar
12	Drakflyg	Pilotpolare på vift i Alperna
16	Heta hang	Resereportage från Indien
24	Variometrar	Test av standardpipare
25	Concertina	Test av ny packpåse å la dragspel
26	Nära ögat	När spinndoktorn sätter snurr
28	Fågel Fenix	Klubbpresentation
30	Gardasjön	Enkel flygning på italienska

Redaktör och ansvarig utgivare
Marko Wramén, hypoxia@waterglobe.net

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer
Angelica
Björn Hårdstedt
Fredrik Gustafsson
Gunnar Remer
Lars Falkenström
Lennart Karlsson
Micke Andersson

Omslagsfoto
Foto: Marko Wramén
Peder Dyrssen startar från Harryson's Folly, Panchgani, Indien.

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 finns 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

Välkommen till Äventyrscenter butiken i 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.



Din skärmflygskola och butik i väst
www.aventyrcenter.se

Adress och öppettider:
• Murhammarvägen 15 i Kareby
• Tel 0303 - 22 26 28 • Öppet-
tider mån-tis kl 14.00-18.00
(nov-feb) 14.00-19.30 (mars-okt)

Last Resort Adventures Alpine Paragliding

*XC with Bob Drury
SIV/Pilotage
Introduction to Alpine Flying Courses
Annecy & Grand Bornand, France
Superb Accommodation
För information och bokning ring
Lisa tel. 070-8382583
Marie 070-2857312
email lisa@lastresort.info*

www.lastresort.info

350 kilometer tur och retur-rekord med hängglidare

Tre franska piloter och en spanjor lyckades flyga hela 350 kilometer tur och retur i Namibia den 10:e januari. Det handlar om Carlos Punet, Gil Souviron, Pascal Lanser och Patrick Chopard som alla flög Air Atos VR-vingar från Moreson Farm till Malta Hohe i Namibia. Samma dag och i samma område flög Jean-

François Violette världsrekordsnabbt runt en triangelbana på 100 kilometer med en medelhastighet på 44,11 km/h. Båda rekorden väntar på godkännande av FAI. Det svenska rekordet tur och retur med hängglidare är på 117 kilometer och sattes 1999 av Rauno Säimilä.



461,6 kilometersflyget i Brasilien godkänt världsrekord

I förra numret kunde vi berätta om tre brasilianska piloters fantastiska rekordflyg. Nu är deras världsrekord officiellt godkänt av FAI som världens

längsta distansflyg med skärm, 461,6 kilometer. Rekordflyget gjordes den 14 november 2007 av Frank Brown, Marcelo Prieto och Rafael Monteiro Saladini. Alla tre flög Sol Tracer-prototyper. Det gamla rekordet var på 423 kilometer och sattes 2002 av kanadensaren Will Gadd. Svenskt rekord i klassen är 150 kilometer (fri distans i Sverige, Peter Wicander 2001) och 277 kilometer (fri distans utomlands, Erik Rehnfeldt 2005 i Brasilien).



Mer information på http://records.fai.org/hang_gliding

Svenskt deltagande i Monarca Open och Preworld i Mexiko

Flera svenskar deltog i tävlingen Monarca Open i Valle de Bravo, som hölls i januari. Av 148 piloter var åtta svenskar. Sex tävlingsheat på cirka 60-80 kilometer flögs under skiftande men bra förhållanden.

Bäst placerad svensk blev Stefan Rolén på 44:e plats. Finske Ari Sahlström var den nordbo som klättrade högst i resultatlistan med en hedrande elfteplats, följd av norrmannen Zoran Labovic på tolfteplats. Vann gjorde Michael von Wachter, Venezuela.

Direkt efter Monarca Open startade Preworld-tävlingen där sju svenskar tävlade (av totalt 147 deltagare). Här var den längsta banan 100 kilometer och den kortaste 71. Vädret levererade som vanligt, och bäste svensk blev Per Suits med en 72:e plats. Vann gjorde slovenen Urban Valic, före sin bror Alijaz.

I lagtävlingen kom det svenska laget (Per Suits, Stefan Rolén och Olov Nydahl) 14 av 25. USAs lag kom först. Dag-för-dag-rapportering finns på Cirrus hemsida, www.cirrus.nu

Kallelse till förbundsstämma

SSFF:s Årsmöte kommer även i år att hållas på Stockholmsmässan i samband med Vildmark- & Äventyrs-mässan.

Plats: Stockholmsmässan, Älvsjö, nio kilometer söder om Stockholm city. Konferenslokal kommer att anslås innanför entrén på mässan.

Tid: 15 mars klockan 14.00.

Före förbundsstämman kommer ett medlemsmöte hållas mellan klockan 10.00 och 12.00. Även dit är samtliga medlemmar välkomna. Agendan för detta möte är medvetet inte satt utan tanken är att tiden är öppen för fria diskussioner.

Vildmarksmässan pågår från fredagen den 14:e till söndagen den 16:e mars.

Mer information finns på:
www.vildmarksmassan.se

SSFF styrelse

NM och SM i Makedonien

NM och SM i skärmflygning kommer att hållas i Krusevo i Makedonien i år. Datumet är 19-26 juli. Andra datum var planerade från början, men man flyttade tävlingen för att anpassa sig till den internationella tävlingskalendern. Krusevo valdes efter det att det finska landslaget varit med i en lokal tävling här för några år sedan. De blev förtjusta i platsen, både för de vänliga människorna där och den fina flygningen.

Huvudstarten "East start" nås enkelt via asfalterad väg och är bara sju minuter från stan. Du kommer ända fram med bil, så inga bergsget-talanger är nödvändiga. Reservstartplatsen "West start" ligger bara 500 meter bort och nås också med bil.

Mer information finns på: <http://www.nordic-open.eu>

Tjejhelg goes international

17-20 juli är det dags för tjejhelg i Kåseberga igen. Den här gången bjuds även kvinnliga piloter från Norge, Danmark och Finland in. Aktiviteter och något spännande föredrag planeras. På programmet står det flyga, flyga och åter flyga! Mer information utlovas senare av arrangörerna Yvonne och Heléne i Skåneklubben CPS.

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.



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



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



PAP Team

www.papteam.com



2008 års modeller med nya designen nu i lager - Top 80 - Fly 100 Evo - Ros 125

Generalagent i Sverige:

SKYSPORT

0647-51186

www.skysport.se



Garmin lanserar nya navigatorer och en telefon

Den dominerande tillverkaren när det gäller handhållna GPSer för friluftsbruk är amerikanska Garmin. De har nu lanserat en ny modell, Colorado, som är en uppföljare till omåttligt populära Garmin 60. Colorado finns i två basutförande (300 och 400) och bjuder på en större och mer högupplöst skärm (240 x 400 pixlar, 3,8 x 6,3 cm) jämfört med sin föregångare, samt ett inmatningshjul (tänk ipod fast kraftigare och i gummi) som ersätter en rad knappar. Både 300- och 400-modellen levereras med en världskarta i skuggad relief medan 400-modellen också kommer med förinstallerat kartmaterial (det finns bland annat en version med en topografisk karta i 3D). Båda modellerna accepterar dessutom SD-kort med fler kartor. Precis som med Garmin 60-serien kan man också få turn-by-turn vägbeskrivning från en adress till en annan, om man har rätt kartmaterial installerat.

Priset i USA ligger på knappt \$600 (3 900 kronor) för Colorado 400 och \$100 mindre för 300-modellen. När de kommer ut i Sverige är ännu oklart.

Om de här GPSerna lämpar sig för skärmflygning gick inte att utröna vid pressläggning, ingen hade då haft chansen att flyga med en. Men nylanseringen har fört det goda med sig att trotjänaren Garmin 60csx har sjunkit rejält i pris, i alla fall i USA. Där går den nu att få tag på för mindre än \$300 (knappt 2 000 kronor). Sök priser på till exempel shopzilla.com.

Nyligen meddelade också Garmin att de kommer att släppa en egen GPS-mobiltelefon, kallad nüvifone, till hösten.

Det handlar om en iPhone-liknande telefon med stor tryckkänslig skärm, inbyggd GPS och navigation och med möjligheter att surfa på nätet, skicka epost och förstås ringa. Bland specifikationerna märks trippelbands-GSM, turbo-3G, wifi, bluetooth, mediaspelare, kamera med videofunktion, MMS och SMS. Pris är inte klart ännu. Kan det här bli en praktisk grej för piloter, där man både kan navigera och hålla kontakt med omgivningen? Vi får vänta och se.

Mer information på:
www.garmin.com

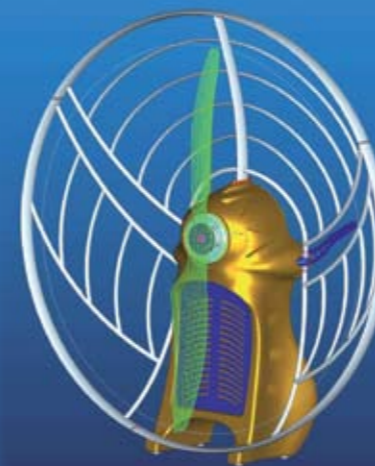


Kinesisk elektrisk paramotor på gång

Det Shanghai-baserade företaget Yuneec International håller på att utveckla en elektrisk paramotor. Modellen, som kallas E-Pac, har redan testflugits med framgång. En 75 kilo tung pilot flög i 40 minuter. När han landade hade batterierna fortfarande 40 procent av sin kapacitet kvar.

E-Pac-prototypen väger 33 kilo, med batterier inkluderade. Den har tolv Li-Po-batterier om 60 AH som totalt väger 20 kilo. Motorn är en egenutvecklad "Direct Drive"-motor med mer än 50 kilos dragkraft. Målet är att starta produktion av modellen under våren 2008.

Mer information finns här:
<http://yuneecouk.site.securepod.com/paramotor.htm>



GRUNDKURSER
SAMLA FLYG
AVROSTNING
P1 o P2
TERMIK BEHÖRIGHET
HANG BEHÖRIGHET
PARAMOTOR PM 1 o 2
SÄKERHETSKURSER
BO VID DRAKLANDA

14-20 April:

Åre och Norge. Resan både för Dig som vill damma av skärmen inför sommaren och för Dig som vill ha mer erfarenhet från flygning i bergsmiljö. Vi kommer att flyga både i Åre och på närliggande flygställen i Norge – allt för att få in så mycket flygning som möjligt. **Pris: 6500:-** inkl boende (6 nätter), 1 instr, 1 guide och alla transporter. **Licenskrav: Elev.**

16-25 Maj:

"All you can fly" i Alperna. Under 10 dagar åker vi runt i en minibus tillsammans med en svensk instruktör, Fredrik Lindholm och ännu en svensk guide till de bästa flygställena i Alperna. Resan genomförs i samarbete med 2 tyska piloter i världsklass, Michael Köninger och Achim Joos. **Pris: 8900:-** inkl 2 svenska ledare, resan från Sverige, transporter i Alperna och personlig debriefing med GPS. **Licenskrav: P1.**

1-10 December:

Pokhara, Nepal. Följ med och upplev detta fantastiska land med sin dramatiska natur! Här är det garanterat flygbart varje dag. Men en flygresor till Nepal handlar inte bara om flygning utan om ett möte med färgernas och kontrasternas land! **Pris: 11900:-** inkl hotell med frukost, alla transporter i Pokhara, flygtillstånd, 2 guider varav 1 instruktör. **Licenskrav: Elev.**



För mer information och bilder från Nepal, se vår hemsida; www.arebackyard.se eller ring oss på tel: 070 - 758 44 00.

Välkommen!



ÅRE

Vinn en film!

Du glömmer väl inte att delta i Hypoxias läsarundersökning?

Gå till förbundets hemsida, www.paragliding.se, och klicka på länken till läsarundersökningen. Du kan också hitta länken i forumen på flera klubbars hemsidor.

Annars har du direktlänken här: www.surveymonkey.com/s.aspx?sm=JNKBEeyay4JK2YPESOLAxw_3d_3d

Bland de som fyllt i enkäten lottar vi ut ett ex av DVD-filmen Play Gravity!

Märk bilder med GPS-position

Minnestilverkaren ATP har lanserat en liten GPS-manick som utlovas göra det busenkelt att märka digitala bilder med GPS-koordinater. Den kallas Photo Finder och fungerar såhär;

Ställ tiden i din kamera så att den är synkroniserad med klockan i den lilla GPS-burken från ATP. Sedan kan du ta bilder som vanligt. När du är klar (eller har landat om du är pilot) tar du ut minneskortet ur kameran och stoppar i det i Photo Finders kortläsare. Apparaten överför automatisk korrekta GPS-koordinater till varje bildfil (fungerar än så länge bara med jpg).

Nu kan du ladda ned bilderna på din dator. Med hjälp av gratisprogram från till exempel Google Earth kan du nu få dina bilder utpekade på en karta, så att du ser exakt var de är tagna.

Själva mojängen är stor som en kortlek, drivs av två vanliga AAA-batterier som ger cirka åtta timmars drifttid, och har



en inbyggd minneskapacitet på 128 MB, vilket ska räcka till 550 timmars GPS-loggning. Själva GPS-mottagaren är den populära och känsliga SIRF Star III-modellen.

Mer information finns på: <http://photofinder.atpinc.com/>

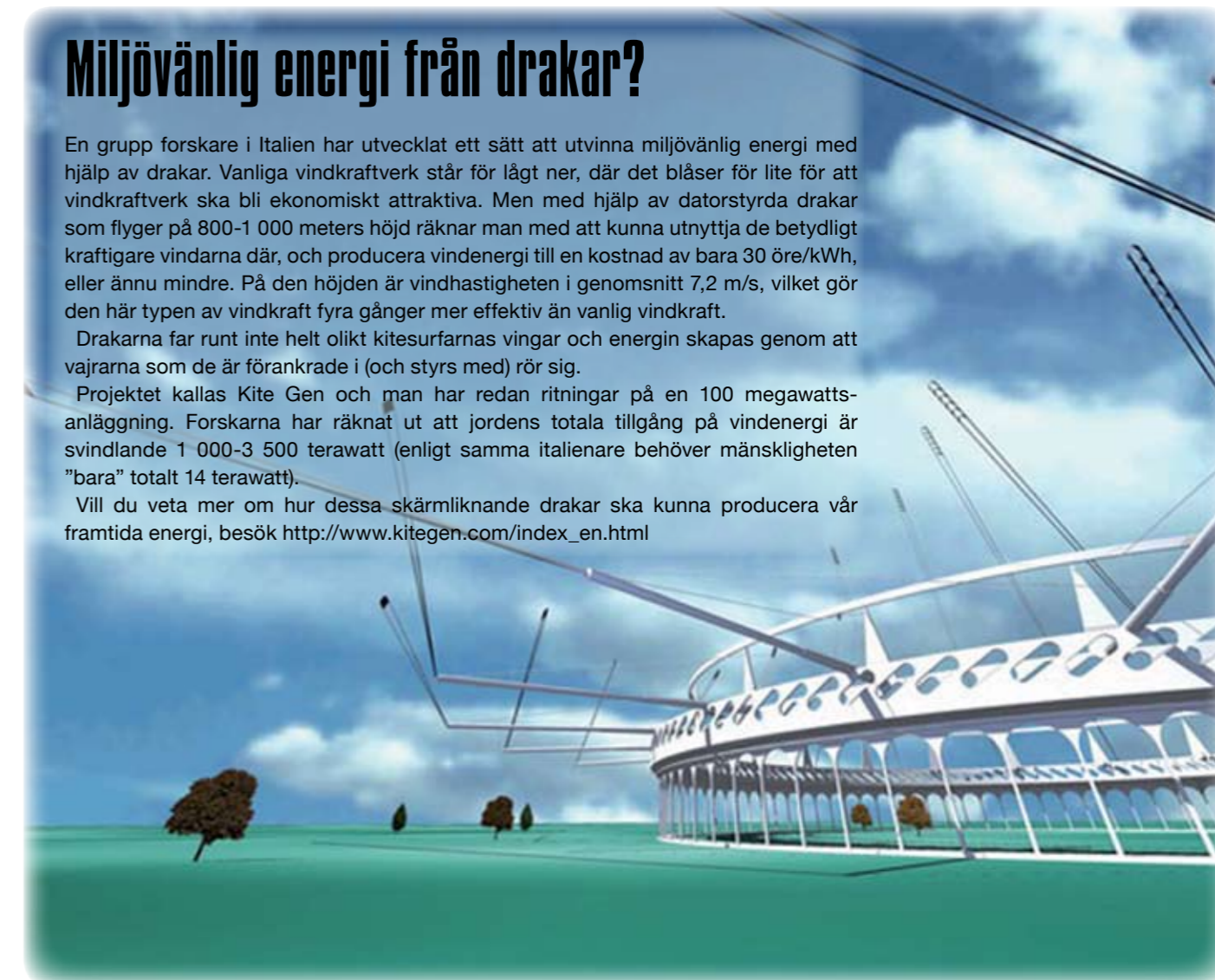
Miljövänlig energi från drakar?

En grupp forskare i Italien har utvecklat ett sätt att utvinna miljövänlig energi med hjälp av drakar. Vanliga vindkraftverk står för lågt ner, där det blåser för lite för att vindkraftverk ska bli ekonomiskt attraktiva. Men med hjälp av datorstyrda drakar som flyger på 800-1 000 meters höjd räknar man med att kunna utnyttja de betydligt kraftigare vindarna där, och producera vindenergi till en kostnad av bara 30 öre/kWh, eller ännu mindre. På den höjden är vindhastigheten i genomsnitt 7,2 m/s, vilket gör den här typen av vindkraft fyra gånger mer effektiv än vanlig vindkraft.

Drakarna far runt inte helt olik kitesurfarnas vingar och energin skapas genom att vajrarna som de är förankrade i (och styrs med) rör sig.

Projektet kallas Kite Gen och man har redan ritningar på en 100 megawatts-anläggning. Forskarna har räknat ut att jordens totala tillgång på vindenergi är svindlande 1 000-3 500 terawatt (enligt samma italienare behöver mänskligheten "bara" totalt 14 terawatt).

Vill du veta mer om hur dessa skärmliknande drakar ska kunna producera vår framtida energi, besök http://www.kitegen.com/index_en.html



Stubai Cup: Snöklädda berg och nya prylar



Ett provflyg med Sport 4 över Stubaidalen.

Varje år i januari inleds skärmflygsäsongen med en festival i österrikiska Neustift, beläget i den vackra Stubaidalen. Mässan arrangeras av den lokala flygskolan Parafly tillsammans med den lokala klubben och turistbyrån. Omgivna av snöklädda alptoppar samlas nästan alla tillverkare av skärmar och flygrelaterade prylar här för att visa upp sina nya produkter.

Text & foto: Marko Wramén

Det här året trängdes mer än 20 utställare i tält kring landningsplatsen. Besökande piloter minglade med branschfolket bland rykande glühwein och osande bratwurstar. Alla kikade lika nyfiket efter årets nyheter. Det fina i kråksvängen i Stubai är att här kan du dessutom provflyga nyheterna!

Själv provflög jag nio olika skärmar under mässans tre dagar. Perfekt för de som går och klurar på att köpa en ny skärm – var annars i världen kan man jämföra nästan alla märken sida vid sida och faktiskt också flyga med dem? Bland de nya skärmarna som visades, provflögs eller presenterades fanns Airwave Sport 4 (DHV 1-2), Swing Mistral 5 (1-2), Nova Mentor (1-2), Skywalk Masala (lättvikts 1-2), Gradien Delite 2 (lättvikts 1-2), Ozone Addict 2 (DHV 2), Advance Sigma 7 (2) och Aircross U4 (?).

Säkerligen fanns det fler nya skärmar som jag missade – jag försökte flyga så mycket som möjligt och fick ihop 13 flyg från alla tre startplatser som användes under festivalen. Gratis

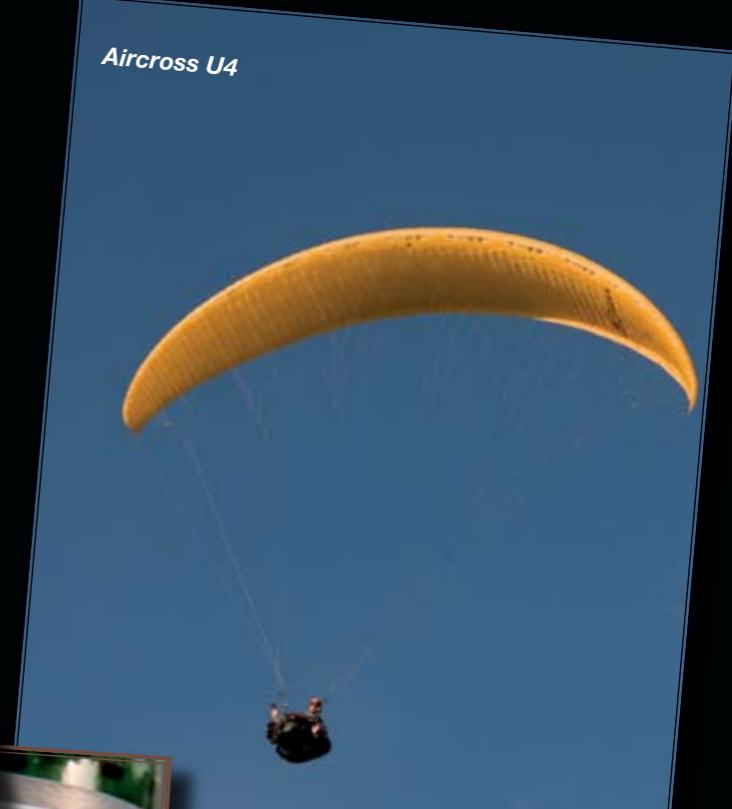
minibussar körde piloterna till de olika liftarna. Den största och mest populära starten kallas Elfern (eller 11'ern) och ligger precis sidan om en kabinbana med samma namn. Det är egentligen en slalombacke som spärrats av för mässans skull, så själva starten var brant och rymde tioalet skärmar på en gång. Ändå bildades det ofta långa köer här, eftersom en bra bit över hundra piloter besökte mässan.

Elfern bjuder på en fallhöjd på cirka 830 meter och ett gigantiskt landningsfält precis sidan om liften och Paraflys lokaler. Men det är inga problem att glida ut till festivalens officiella landningsfält utanför byn. Däremot gäller det att ha koll på sin framåtstartteknik eftersom det ofta blåste svagt bakifrån på starten.

En ännu vackrare start är Kreutzjoch som nås från grannbyn Fulpmes kabinbana, Schlick2000. Här ligger solen på redan på morgonen och fallhöjden är 1 130 meter. Men starten är mindre och här är det ännu vanligare med vind bakifrån. Tredje starten är en brant slänt bara 300 meter ovanför festivalen. Härifrån pumpade tillverkarna ut formation efter formation av sina nya skärmar – en vacker syn på himlavalvet. Dessutom flög Mike Küng ett par akro-uppvisningar (visste du att han är bosatt här i Neustift?), folk d-baggade från helikoptrar, speed-vingar susade ner i svindlande farter och Skywalks uppvisningsteam the Renegades framförde sina stunts.

Under festivalen pågick också en pricklandningstävling som var mest på skoj, och där alla som deltog hade chans att vinna en ny skärm, vare sig de prickade rätt eller ej. Jag vann en keps, men var lika glad för det.

Mer info på www.stubaicup.parafly.at och mer bilder finns på www.watglobe.net/paragliding (klicka på Austria och Stubai).



Rampen vid Mount Grappa.



Tre grabbar med varsin drake

De flesta av oss ägnar betydligt mera tid åt att drömma om flygning eller att planera för framtida flygningar än att verkligen flyga. Det blir ju inte alltid som man hade tänkt, heter det ju. Åren går och många gånger när det inte blir som man hade tänkt eller önskar, så undrar jag om man har fel fokus eller bara partiell handlingsförklaring. Årets vårsäsong har dessutom varit sämre än vanligt och gjorda ansträngningar har gett dåliga utdelningar.

Så en dag tittar jag igenom anslagstavlan på vår hemsida och ser att Micke har skrivit:

"Är det ngn som är intresserad av att följa med till Österrike 1 vecka och flyga i början/mitten av maj? Jag håller bil och lejonparten av bränslekostnaden... Jag tänkte åka ner med vingen och samtidigt få flyga lite. Hör av er omg.!"

Fasen också! Jo! Det vill jag. Kanske stöka om i schemat lite och dra? (Vilket inte är det lättaste alla gånger).

Jag anmälde mig och det gjorde Bosse Kärrman också. Alltså pratar vi om en grabbresa som försenats en femton år och vi har blivit gubbar. Alla tre var vi ju med i hängflygets tidiga år i Sverige.

Micke hade köpt sin Seedwings Spyder 15 2004 och redan från början fick han problem med segelfladder. Han hade försökt med trimningar och justeringar utan att lyckas. Efter

mailande med fabriken om åtgärder där och försök att hitta vettiga expeditionspriser, börjande tanken om att åka ner själv istället att börja gro. Kostnaden för tur och returfrakt på lastbil var hög och skulle man tanka bilen för de pengarna, så skulle man komma långt.

Seedwings ligger i Schlitters i Zillertal i Österrike och är en liten hantverksmässig firma som gör snygga jobb. Från Micke utanför Skellefteå är det 250 mil dit enligt Michelin-guiden. Vi bestämde att ta helgen på oss att köra för att kunna lämna in vingen på måndag morgon. Första stoppet blev en tältövernattning i mörkaste Småland, som enligt många har blivit betydligt ljusare efter stormen Gudruns framfart. I tältet surrade vi om att vi bara hade hälften kvar att köra, för så är det ju för oss norrlänningar när vi ska ned på kontinenten för att flyga. I början av 90-talet gjorde vi några resor till Laragne med minibuss och sträckkörning hela vägen och snabbaste returen då vill jag minnas tog 44 timmar. Man är ju inte så fräsch när man kommer fram då, så vi hade planerat för längre restid nu. Nästa övernattning blev på motell i Tyskland tio mil före Schlitters. Bäddade sängar, dusch och en god middag är aldrig fel. På morgonen tankade vi och åkte så att vi kom fram i god tid. Vi antog att österrikarna är morgonpigga och börjar jobba vid sju som man gör här, men det gör man inte på Seedwings i alla fall. Vi fick ratta runt i byn till nio och hann även med en kopp på caféet som ligger mittemot Seedwings.

Huvudlandningen vid Mount Grappa med hotellet till vänster.



Ägaren Manfred Bangieri tog vänligt emot oss och vingen lastades in i segelverkstan. Problemet med seglet var inte nytt och ett nytt snitt skulle göra susen. Naturligtvis hade vi tusen frågor och gick runt och fingrade på selar och andra saker i lokalen. Det är ju det som är halva nöjet. Jag tror nog att Manfred tyckte att det var trevligt till en början, men vi blev ombedda att återkomma om några timmar så att han skulle få sy färdigt.

När vi återkom efter lunchtid packade vi upp Mickes vinge tillsammans med Manfred och Seedwings testpilot Golli. Förutom att vi kunde se att vingen nu var botad från fladdersjukan genom en mycket snyggt utförd modifiering av bakkantens form fick Micke och Bosse en massa tips om riggning och trimning av Golli. En härlig kille det!

Vi frågade om tips på övernattning och flygning i området och han hänvisade till Mayrhofen som är en grannby. Där på landningen skulle det finnas en häng- och skärmflygskola med butik och övernattningsrum i Gästehaus. Som på beställning fanns där också Brüggerstube; en restaurang och pub med fantastiska läckerheter serverade av den vackraste kvinna jag har sett. Jo, det är sant och vi åt och drack där flera gånger. Himla trevligt. Däremot kan man ju säga att vår tajming inte var så bra. De flesta kabinbanor i området hade stängt för revisioner och översyner. De öppnade tidigast till pingst och vi kom den sjunde maj. Penken, som är favoritberget i området, kom vi alltså inte upp på.

Vi blev anvisade en bergsväg upp på Melchboden som också har en fin naturstart precis vid ett café på berget. Vinden var växlande, men framför allt bakifrån där vi ville starta. Molnen rörde sig också fel. Mickes vinge låg klar på taket och eftersom Bosses vinge var likadan, men med mindre fladdertendenser, bokades den in för samma åtgärder på tisdagen. Flygförutsättningarna verkade inte bra heller och vi började prata om att kanske dra vidare mot Italien för att undgå nordavind och regn. Synd var det ju eftersom folk var så vänliga så att man nästan fick dåligt samvete för att vara svensk, men har man hittat hit en gång, så vet man ju vägen...

Jag passade på att kolla på deras nya sele som kallas XR 6 och den nya enkelsegelvegen som heter Funky. XR 6:an är en modern sele med lågt luftmotstånd och alla fickor ligger inuti. Mycket snyggt och välgjort, men prislappen var kanske lite avskräckande. Jag har ju inte köpt sele sedan 1994 och tänker man att de är bättre nu och räcker så länge, så är de kanske prisvärda ändå? I varje fall, så ser man mera på plats än om man ska kolla på bilder på tillverkarens hemsidor.

Ernst Ebnetter i Åre visste en del om Funky och ville att jag skulle kolla på den. Den är en modern nybörjarvinge som ska kunna attrahera sällanflygare och återfallsflygare från förr också. Den har öppen flytande korsbom och glasfibertippar på vingarna. Rent, snyggt och låg vikt. Packformatet blir mindre också med glasfibertippar och jag tror på konceptet. Jag har



Seedwings kontor i Schlitters.



Klubblandningsfältet i Mayrhofen.

sett att Icaro har en liknande vinge som heter Relax och jag hoppas att det kan göra sporten enklare och bekvämare för de som inte har värsta prestandahetsen. Ernst var ju inne på att ha en enkel extra vinge som går fort att rigga och som flyger bra i marginella förhållanden. Tanken är ju god och skulle vädret ange vindar på tio meter i sekunden så kan man ju flyga den gamla högprestandavingen som inte backar för mer än det.

Mittemellan hittar vi de moderna sportvingarna med kingpost och sprogs där både Wills Wing och Seedwings har valt dubbla sprogs och helt tagit bort lufflinorna. Säkert glömde jag något märke nu med samma konstruktionslösning. Moyes och Icaro har behållit en enkel lufflina och en sprogs precis som Aeros har gjort på sin Discus som jag nu även själv flyger med. Hörde förresten att de heter "dive-sticks" också. Det är ju roligt att se att tillverkarna utnyttjar kunskaper från topless-teknologin till att utveckla nya kingpost-vingar med bättre prestanda och lägre vikt. Skärmflyget har ju visat att vägen mot enkelhet och tillgänglighet är framgångsrik. En Funky väger 21 kilo och är snabbriggad, så man kanske väntar mindre på berget med en sån och orkar kanske åka upp igen om man bombar?

Nåväl, när vi var färdiga hos Seedwings och hade kollat vädret på internet styrde vi mot Italien och Monte Grappa. Det var ju "bara" 30 mil och med motorvägstakt skulle det bara ta 2,5 timmar, enligt Manfred. Chefspiloten på firman, "Golli", menade att Manfred kör väldigt fort, men räkna på 3,5 timmar så är ni framme. Visst. Bosse från Piteå, jag från Arvidsjaur och Micke från Skellefteå plus en utskrift från Michelin-guiden. Det fixar sig. Bosse flög ju i Monte Grappa 1987, så han hittar säkert? Det tog oss sju timmar efter lite felkörningar och studiebesök på småvägar i Dolomiterna

och telefonsupport via Sverige från Hans Berg. Vi tackar för tipsen! Vi förstår precis vad Hans Berg uppskattar hos Silvia, patronskan på hotellet där vi tog in sent på kvällen. Man skulle säkert kunna göra sociologiska studier på vad som händer när vilnsna flygare kommer dit och blir omhändertagna på bästa sätt och maten flödar. Micke påstod att Silvia har allt en man kan tänkas önska, och dessutom minst dubbelt av allt!

Vi bokade bara en natt för att kanske kunna hyra in oss på det nybyggda hotellet vid landningen nästa dag.

Efter en stadig frukost och utcheckning, drog vi dit och Bosse gick in för att boka ett rum där. Då sitter hon där också: Lilla Silvia med sina knubbiga händer "Ciao Bello!" Hon äger tydligen det nya stället också, men det var ju redan fullt av flygare, så vi fick boka på det andra igen. Första natten hamnade vi i annexet, men nu blev det ett rum ovanför restaurangen. Har man som flygare varit här, så känner man nog igen min beskrivning, men har man aldrig varit här, så ÅK! Det är ju bara vädret som kan gå fel. Allt annat finns här. Det är ju "bara" 295 mil från Arvidsjaur och helt logiskt att skåningarna åker varje år eftersom de ALLTID är halvvägs framme redan när de startar.

För att flyga i området måste man anmäla sig på flygcentret och betala en dagavgift och förevisa cert och försäkring. Då får man information om regler och service som finns på plats. Bland annat finns det en flyg-shuttle som går med jämna mellanrum upp på berget för en eurofemma per skalle. Ett område med tama jaktfalkar är inritat på kartan och får inte överflygas då de blir rädda för oss. Vi åkte upp med egen bil när vi hade handlat på oss dryck, yoghurt och färdiga mackor på supermercado i byn. Första starten är en ramp som Ove Falck beskrev i Hypoxia förut och den är väl lite speciell eftersom den är smal och det

är nära till vegetationen. Point of no return (PNR) är när man tar första steget framåt. Inget läge för tveksamhet alltså. Det var väldigt disigt i luften och svag vind på rampen, så man förstod att det skulle bli svårt att hänga kvar. Det störde inte heller så mycket för vi fick ju flyga och det var sommarvarmt. Trettio grader på landningen och en kall öl hos Silvia efter nedriggning och tjugo minuter i loggboken. Hemma hade det snöat igen. Det kändes inte fel.

Min nya Discus kändes fin och flygningen gav mersmak. När Micke och Bosse dessutom kunde konstatera att de segelmodifieringar som blev gjorda hos Seedwings fungerade mycket bra, och att vingarna flög precis så bra som dom ska, så var stämningen på topp.

Nästa dag fick vi bättre flyg i en klarare luftmassa och ömsom var det lite stökig termik som man fick brottas med. Vi loggade drygt två timmar var och fortsatte att äta och dricka gott hos Silvia.

Fredagen var resdag och vi gjorde en plan för senaste landning och uppbrott till klockan 17. Efter frukost och utcheckning fick vi varsin flaska mousserande vitt vin som köpgotta och efteråt insåg jag att den var inte av den billigaste sorten, utan näst bästa. Vilka människor! Detta trots att jag skickade ut min pasta en kväll då magen helt enkelt inte klarade en tugga till. Naturligtvis kom både Silvia, kocken och resten av kökspersonalen ut i restaurangen och ville veta varför jag hade lämnat maten. Efter en stunds palaver på Bosses Pitemålsvariant av italienska löste sig problemet och vi blev bjudna på ett glas av det lokala raketbränslet grappa. Den du!

Förmodligen hade jag slarvat med vätskan dagen innan (nu menar jag vatten! Det var ju varmt) och det kan ha påverkat hälsan lite. Jag kände mig absolut inte flygvärdig och

provade både vatten, mat och panodil uppe vid starten. Bosse och Micke började rigga och jag beslöt, efter att förgäves ha väntat på clearance från kroppen, att köra ner bilen till landningen. Det var ju disigt och marginellt väder igen, så jag bedömde att det var fiffigare att offra dagens flyg och tänka på hemfärden. Det blev bombningar till huvudlandningen och vi kom iväg redan vid 15-tiden. Med tanke på att jag hade 295 mil hem, så kändes det ju inte fel, men visst hade jag kunnat tänka mig fler semesterdagar i området. Enligt Hans Berg finns Feltre i närheten som kan erbjuda mindre dis när det slår igen i Monte Grappa. Helt klart smakade allt bra och gav lust att återvända. Det var också samtalsämnet i bilen i många många mil.

Gunnar Remer



Heta hang i Indialand

Öster om Bombay (numera Mumbai) ligger den lilla oansenliga bondbyn Kamsheet. Hit for jag tillsammans med en hoper svenskar, för att flyga skärm. Drygt 15 timmar i luften blev det, och däremellan många kryddrika möten med såväl det lokala köket som människor från när och fjärran.

Text och foto: Marko Wramén

Att resa till Indien är att resa i tiden. Och då tänker jag inte bara på den märkliga tidsskillnaden på fem och en halv timme. Flera morgnar ger jag mig av före de andra för att kunna promenera på egen hand genom landskapet och ta bilder. Jag möter pojkar på väg till skolan, promenerandes med frukosten i ett stort grönt blad. Familjer på tre-fyra personer som samsas på en motorcykel puttrar förbi mellan potthålen i vägen och en oxkärra knirkar fram i samma takt som mig själv. Mannen och de två kvinnorna på kärran skrattar och hälsar, och erbjuder mig lift, medan oxarna makligt lunkar på. På fälten runt omkring arbetar bönderna redan. En äldre man plöjer sin åkerlapp med en gammal träplog, oxarna får slita hårt för att det ska bli bra. Bakom ekipaget går frun i en färgglad sari och strör frön i plogfåran. Efter en dryg halvtimme är jag framme vid floden där flickorna sitter på stenar mitt i vattnet och tvättar kläder. Sedan dyker bilarna upp i varsitt dammoln, och jag kliver tillbaka in i 2000-talet.

Jag följde med på en "skärmflyg-charterresa", det vill säga en arrangerad skärmflygsemester, som Äventyrscenter i Göteborg stod bakom. Knappt 20 flygsugna svenskar på vift i Indien. Bland piloterna fanns allt från färskas elevlicensare till garvade piloter med hundratals timmar innanför selen. Alla hade vi det gemensamt att vi länge sett fram emot att få komma till värmen och att komma upp i luften. Skärmflygcharter, om jag får kalla det så, är ett intressant koncept. Man träffar massor med nya människor som alla har ett gemensamt intresse. I vårt gäng fanns egenföretagare, ICA-handlare, IT-konsulter, en professionell discjockey, forskare, studenter och många andra – en intressant blandning.

Man får också chansen att se en ny del av världen, och om vädergudarna samarbetar kan man få rejält med flygtid. Det är väldigt praktiskt att det finns en instruktör på plats. Utan honom/henne (i det här fallet Peder från Äventyrscenter) skulle elevlicensarna inte fått flyga alls. Men många andra

uppskattar tryggheten i att någon mer erfaren hjälper till med besluten – när och var ska vi flyga? Dessutom är det ett bra tillfälle att uppgradera sin licens till till exempel P1 eller P2, om man nu vill det.

Charter har förstås sina nackdelar också. Tillhör man en grupp på runt 20 piloter spelar det ingen roll hur exklusiva och ödsliga flygställen man besöker, likafullt väntar snart 20 piloter på att starta. Men det löser sig ofta – erfarenhetsgraden skiftar, och med den ambitionerna och möjligheterna att flyga. De lite färskare väntar ofta en stund att starta, flyger inte alltid lika långt och högt, och landar oftast tidigare. Så vi sprider ut oss ganska jämnt i luftrummet.

Jag har anlänt en dag tidigare än huvudgruppen och får därför tre lugna förmiddagsflyg tillsammans med stamgästerna Dag (en fiskare från Norge) och Chris (en engelsman som bor i Oman) samt två ganska nya indiska piloter - en egenföretagare och en skäggig doktor från Himalaya. Den lokale instruktören Rahvi är också med oss. Vi flyger på östra sidan, vilket är det vanliga så här års. Efter att ha bottenlandat för lunch återvänder vi upp på berget och möter resten av svenskarna, som förväntansfullt lyssnar på Peders genomgång. Vinden har vänt och det är nu den västra starten som gäller.

Närmare trettio piloter står avvaktande och tittar på vädret och sniffar på vinden. Är lyftet för svagt för att bära? Så bryter Michael Widén den tveksamma atmosfären och gör en målmedveten start. Snart är jag också i luften, precis som Doc, som alla kallar den läderartade och rätt roliga indiske läkaren.

Till att börja med får jag scratcha för allt vad tygen håller för att hålla mig uppe – en bar klipphäll kanske 50 meter under starten blir min räddningsplanka. Men lyftet blir allt bättre och snart ligger jag och cirklar över och framför starten och bygger höjd. Sedan kan jag arbeta mig söderut, över en låg tvärkam och upp på själva toppen, där en stor mast står på en



På väg norrut över östra sidan av Tower Hill. Starten är till vänster om min vänstra fotspets.

platt platå. Här ligger jag länge och njuter av utsikten och ser den ena efter den andra av de andra piloterna ta sig upp i luften från startplatsen, en bra bit norrut och under mig.

Efter en stund lägger jag märke till två piloter som tycks hitta en fin blåsa mittemellan mig och starten. Jag flyger över dit och hakar i mjukt stig på en till tre meter i sekunden.

Efter en stunds cirklande ser jag en av de andra svenska piloterna kurva under mig. Han har sällskap av en rovfågel som börjar dyka mot hans skärm allt mer aggressivt. Vilken syn! Piloten verkar inte själv ha sett det så jag varnar honom på radion. Men efter en stund nöjer sig fågeln med att termika, den med. Samtidigt skruvar jag lugnt och fint upp mig allt högre, och högre, och hööögre!

Snart börjar luften bli disig och det stora startberget ser förvånansvärt pyttigt ut. Det är knappt så att man kan urskilja skärmarna på start. Nu är jag en bit över tusen meter över starten. En diskussion med Sanjay från Fly Nirvana (flygcentret vi bor på) från kvällen före gör sig påmind – han hade precis fått tag i en luftrumskarta från en skärmflygpilot som också flög trafikflygplan. Till sin häpnad hade han upptäckt att en korridor gick rakt över Tower Hill... Och tidigare har jag själv sett flygplan passera på vad som såg ut som ganska låg höjd.

Så jag bestämmer mig för att lämna lyftet för att vara på den säkra sidan. Istället flyger jag tre kilometer norröver på lite sightseeing, och återvänder sedan till berget och topplandar, efter drygt två timmar i luften. Vilket flyg!

Vi stannar i Kamsheet och flyger i ett antal dagar. Varje dag blir det nya flyg från Tower Hill, nästan uteslutande från den östra starten. Däremellan äter vi kopiösa mängder av Fly Nirvanas härliga indiska mat, sitter på taket och dricker öl och snackar flygning och allmänt njuter av att vara i Indien. Jag

menar, Indien! Bara att vara här i ett så annorlunda och för oss svenskar exotisk land är ett äventyr.

Varje dag när vi vandrar från parkeringen till starten passerar vi ett gäng små skjul byggda av kvistar, stenar och jord. Här bor det människor som lever på ett par kor och deras dynga. Kvinnorna samlar in koskiten och bär den till en plats i närheten av hyddorna. Det ser tungt ut. Sedan blandar de den med lite vatten och formar platta kakor med händerna. Skitkakorna får torka i solen för att till sist säljas som bränsle. Vad gör man inte för att överleva?

Ett par barn leker utan för hyddorna varje gång vi passerar, och varje gång tar jag bilder på dem. Tills sist väntar de på mig och vinkar och skrattar när jag kommer gåendes, för att sedan börja posera. Det blir till en kul liten grej som jag ser fram emot varje morgon.

Den fjärde dagen är en söndag och det är mycket folk på berget. Jag har turen att hitta en riktigt fin blåsa över norra delen av åsen och kurvar upp till 900 meter över start. Här bestämmer jag mig för att försöka flyga tillbaka till Fly Nirvana, elva kilometer norrut. Brittiske Chris har gjort det någon gång och norske Dag nästan varje eftermiddag.

Första anhalt blir berget på andra sidan motorvägen, kanske fem kilometer norröver. Här hoppas jag kunna tanka höjd i en stor gryta som är vänd mot solen, men när jag kommer fram hittar jag ingenting. Istället förlorar jag mängder med höjd i jakten på lyftet som borde finnas där.

Till sist ger jag upp och fortsätter mot Fly Nirvana. Men nu är jag i ett fält med massor med sjunk och inser snart att jag inte kommer att klara mig över sjön, som är sista hindret före målet. Så jag väljer ett öppet område utanför en by och går in för landning, åtta kilometer från start. Det utvecklar sig snart till



Peder njuter av ett fint kvällsflug över västra sidan av Tower Hill. Starten syns i mitten.



Så här kan man också pendla till jobbet. Naturligtvis erbjöd de mig vänligt lift.

något som liknar slutscenen i filmen Plutonen, när folk strömmar till från alla riktningar.

Inom ett par sekunder från det jag satt fötterna på backen är jag omringad av nyfikna barn. Jag börjar räkna men slutar efter 20. De är alla storögda och fnittriga, men inte jobbiga på något sätt (på en del landningsfält här får man hålla i grejerna, några piloter förlorade handskar och annat). Inte undra på deras nyfikenhet – likt en gigantisk insekt dalar jag ner från himlen med min stora skärm, vecklar ihop ekipaget likt en fjärilspuppa som ångrat sig, och går sedan därifrån med bara en ryggsäck. Jag hade också stirrat.

Det är lunchtid, och jag vill tillbaka till start för mer flygning. Först vandrar jag på smala stigar genom ett sockerrörsfält, och får då och då lämna plats för vackra och färgglatt klädda kvinnor med bylten på huvudet. En ox står bunden och tuggar förstrött och luften dallrar av hetta och ovana dofter och ljud. Så när jag en bro över floden och hamnar vid tvättstället, där kvinnorna gnuggar kläder mot stenar i strömmen. Härifrån kan jag vägen – antingen tar jag vänster för 30 minuters promenad tillbaka till Fly Nirvana eller så liftar jag mot Kamsheet, 40 minuters skumpig bilfärd åt andra hållet.

Tyvär är det söndag, och vägen ödslig. Jag börjar gå i solen. Vinkar till barn, säger hej till oxar och hälsar på odlor. Efter en kvart blir jag upplockad av Kukararam, en ung man i vit skjorta. Att han kör en liten motorcykel är inget problem, det är bara att hoppa upp på bönpollen och försöka balansera med skärmsäcken. Kukararam ska inte åka ända till Kamsheet, så halvvägs hoppar jag av och börjar gå igen.

Nu får jag gå i en halvtimme i middagshettan innan ett nytt fordon dyker upp. Det är en uråldrig lastbil med hemsnickrad trähytt. Men de stannar snällt och jag klättrar upp i den bullriga hytten. Lastbilen kör marginellt snabbare än gångtakt, och den

är skyhögt lastad med sockerrör, eller är det grenar? Vi har inget gemensamt språk men med hjälp av händer och fötter utbyter vi ändå artigheter.

Drygt två timmar efter landningen är jag åter uppe på starten. Nu vimlar det av folk här, och Indien visar ett av sina mindre trevliga ansikten. Vår grupp är ju stor som den är, dessutom finns några andra mindre grupper på plats, plus mängder av lokala piloter som kommit hit för söndagsflygning. Toppa upp det med lokala tandempiloter och du har ett termiskt hang proppfullt med skärmar. Tyvärr verkar många av de indiska piloterna (inklusive några av tandempiloterna) ha noll koll både på sin omgivning och på väjningsregler.

Till sist händer det som inte får hända. Jag är i luften, lyckligtvis högt över den värsta trängseln, när jag upptäcker kalabalik kring starten. Snart ser jag människor springa mot två skärmar som ligger i hangslänten några hundra meter norrut. Det finns mängder med människor på plats, så jag bestämmer mig för att gå ner och bottenlanda, har plötsligt tappat lusten att flyga. Senare får jag höra att två lokala piloter krockat i luften och att båda är skadade. Hur allvarligt vet vi inte. De flesta svenskar går ner och landar med en gång, några var nere redan sedan tidigare. Här sitter vi och väntar på bilarna i minst en timme, kanske längre, innan de plockar upp oss. Stämningen är blandad och ryktena går. Sent på kvällen får jag reda på att en pilot omkommit och att den andre skadats men kommer att bli återställd. (Läs mer om olyckan i en separat ruta).

Dagen efter blir det en annorlunda briefing på flygberget när Peder berättar för gruppen om olyckan. Och snart efter att några startat får vi reda på att polisen helst inte

vill att vi flyger där just nu, så vi ställer in dagen. Nästa dag är likadan, vilket leder till att vi fortsätter vår resa söderut och österut till Panchgani tidigare än planerat. Det blir en lång bilfärd på helgalna indiska motorvägar innan vi når den lilla bergsbyn. Här finns en brant start på en åsrygg som kallas för Harryson's Folly (namnet sägs komma från en kolonialbritt som byggde sig en stuga på den vindpinade åsen. Stugan blåste bort).

Vädret är med oss och jag får ett härligt kvällsflug med fint lyft överallt. Efter att ha vunnit höjd på första åsen fortsätter jag 1,5 kilometer söderut längs kanten och arbetar mig upp till den helt platta högplatån. Utsikten är underbar och den lågt stående solen sprider ett varmt ljus och ritar långa skuggor. Till sist börjar det bli dags att landa innan det blir för mörkt, så jag går ut i dalen för att tappa höjd och topplandar sedan vid starten. Vilken kväll!

Och den fina kvällen fortsätter. I Panchgani bor vi på hotell och restaurangen har en omfattande meny där vi alla botaniserar nyfikat. Många spännande rätter blir det, några kryddigare än andra. Och kanske en och annan lokal öl också (Kingfisher verkar vara den bästa).

Här bor vi i utkanten av byn, så på morgnarna promenerar jag in med min kamera. Flera gånger springer jag på samma unga kvinna. Hon bor i en liten tältstad nära hotellet. Tält är nog lite väl generöst uttryckt, det handlar mer om presenningar på stolpar. Det måste vara fruktansvärt kallt på nätterna – här är vi på högre höjd och nätterna är minst sagt kyliga. På andra sidan vägen finns en källa, och min morgonpromenad sammanfaller med hennes vattenrunda. Hon är vacker, och med vattenkärlet på huvudet och den färgstarka sarin ger hon ett starkt intryck. Hur lyckas hon hålla kläderna (och sig själv med för den delen) så rena när hon bor under en presenning med jordgolv?

Eftersom Tower Hill vid Kamsheet är tillfälligt stängd på grund av olyckan stannar vi i Panchgani i sju dagar. De flesta får flyga varje dag utom den sista, då det är alldeles för blåsigt. Stora dust devils (virvelvindar som drar upp damm högt upp i luften – det här är ju egentligen kraftiga termikblåsor) snurrar fram i det starka solskenet. Men vi sitter ändå kvar och väntar på ett sista flyg. Så blir det nu inte och istället kör vi hem i mörkret – inte att rekommendera på indiska vägar. Jag är bokstavligen centimetrar från döden när en stor lastbil från den mötande sidan plötsligt svänger 90 grader höger och korsar vår väg. Som tur är hinner jag skrika till och det fångar vår chaufförs uppmärksamhet. Han väjer till vänster, och lyckligtvis finns det ingen bil där just då. Vi missar lastbilen med så små marginaler att jag helst inte vill tänka på det.

Då tänker jag hellre på det härliga flyg jag fick näst sista flygdagen i Panchgani. Jag följde åsen fram och tillbaka, byggde höjd vid högplatån och fortsatte sedan österut till nästa berg. Här fanns inget lyft så jag vände tillbaka och landade på bottenlandningsfältet nordöst om starten. Det blev en triangel på 10,5 kilometer som så när slöts. Kul var det i alla fall.

Så, kan jag då rekommendera Indien som skärmflygsdestination? Jovisst. Här kan du skaffa dig massor med flygtid, utvecklas som pilot och samtidigt få lite insyn i det indiska samhället. India light om man så vill. Men man måste komma ihåg att Indien är ett mycket fattigt land, med livsfarliga vägar och bristande eller frånvarande akutmård. Så flyg försiktigt och undvik att flyga på söndagar när det är trångt i luften. Och färdas inte på vägarna nattetid.

Fler bilder finns på www.waterglobe.net/paragliding/india



Vy söderifrån över Harryson's Folly vid Panchgani.



Barnen som blev mina modeller varje morgon.



Kodynga är också ett levebröd.



Den lokala tvättmaten.

Säsong

Säsongen börjar i november och slutar i juni. På vintern blåser det mestadels ostliga vindar. Från mars är det å andra sidan västliga vindar, och i slutet av januari/februari kan det ofta vara ostligt på förmiddagen och västligt på eftermiddagen. Vintern är varm och skön för svenskar medan sommaren blir riktigt het.

Flygställen:

Kamsheet

I Kamsheet finns det egentligen bara ett flygställe som fungerar under vinterhalvåret – **Tower Hill**. Det är en brant bergsrygg som sticker ut på slätten och bereder på både hangmöjligheter och termik.

Huvudstarten på **östra sidan** är stor med massor med plats för att göra sig i ordning. Tack vare den rundade toppen kan man topplanda nästan var som helst. Det finns flera fält att landa på om man bombar ut. Höjdskillnaden är ”bara” knappt 300 meter, men låt dig inte luras av det – jag lämnade en termikbubbla när jag var 1070 meter över start för att jag började bli orolig för flygplanstrafik. Då fanns det fortfarande gott om lyft.

Tower Hill har också en start på **västsidan** som är något mindre och flackare, men som fungerar utmärkt när vinden ibland vänder från öst till väst på eftermiddagen.

Distansflyg begränsas av logistiken – det kan vara bökigt att komma tillbaka när man landat. Klassikern är att flyga tillbaka till Fly Nirvana, elva kilometer norrut. Men det går också att följa en bergskam österut (en engelsk pilot flög 23 kilometer österut när vi var här och tidigare har piloter flugit 60 kilometer).

Panchgani

Fyra timmars körning sydost från Kamsheet ligger Panchgani, en bergsby känd för sina många internatskolor. Här finns en smal bergsrygg, kallad **Harryson's Folly**. Den är värd mot öster och har blivit en populär startplats för lokala tandempiloter (beware!) och besökande piloter. Här är dock berget mycket brantare så man får vara försiktig med rotorn om man ska topplanda. Å andra sidan är höjdskillnaden till bottenlandningen runt 700 meter.

De dagar vinden är mer västlig går det att starta precis sidan om **Ravine Hotel**. Här finns det dock ingen egentlig

bottenlandning, och de fält man kan använda ligger flera timmars körning från Panchgani.

Ta sig dit

Äventyrscenter (www.aventyrscen.se) arrangerar skärmflygsresor hit en gång om året, där allt är inkluderat och arrangerat i förväg. Då finns också en svensk instruktör med, vilket till exempel gör det möjligt för elevlicensare att samla massor av erfarenhet.

Reser man på egen hand flyger man till Mumbai och avtalar transfer med Fly Nirvana (kostar 400–450 kronor enkel). Flera stora bolag flyger hit från Sverige, till exempel KLM/Air France och Austrian. Sök på nätresebutiker som travelstart.se för att hitta bra biljetter.

Boende

Fly Nirvana (www.flynirvana.com) utanför Kamsheet är både flygcenter, flygskola, restaurang och pensionat. I huvudbyggnaden finns flera flerbäddsrum i enkel vandrarhemsstil medan en nyare byggnad i trädgården erbjuder stora vackra rum med egna badrum.

Det finns stora allmänna utrymmen både inomhus, på taket och i trädgården, som gör det lätt att ha kul tillsammans och njuta av den vackra och lummiga miljön och den utsökta maten. Att bo här som privat gäst kostar cirka 200 kronor natten, inklusive helpension och transporter till och från Tower Hill (cirka 45 minuters skumpande, enkel väg).

Mer information

Indien är ett fattigt land, vilket märks på många sätt. Var beredd på att möta tiggare och misär på en skala som många svenskar inte är vana vid. Var också väldigt noggrann med handhygien. Fly Nirvana har hög standard i köket, för att vara i Indien, men det skadar inte att var försiktig. Köp **alcogel** på apoteket och tvätta händerna med det före varje måltid. Ta gärna magvaccinet **ducoral** före resan (receptbelagt).

Drick bara flaskvatten, och använd också flaskvatten för tandborstning. Du behöver inte ha med dig så mycket kläder, det är billigt att få dem tvättade på plats (men räkna inte med att de blir lika rena som hemma – här tvättas de i floden). Ta med en varm tröja eller fleece för eventuella kyliga kvällar. Glöm inte ta med solkräm med hög skyddsfaktor.

Olyckan

Långt efter själva olyckan får jag reda på att piloten som omkom egentligen inte var livshotande skadad – inte om man mäter med västerländska mått. Men det här är Indien, här finns inga helikoptrar beredda att lyfta inom några minuter, inte heller några snabba och välutrustade ambulanser. Piloten dog innan han fick korrekt vård, trots att en ambulans till sist dök upp, timmar efter olyckan, efter att ha haft slut på bensin och tvingats köra och tanka.

Ambulansen hade ingen medicinsk utrustning att tala om, ingen syrgas och personalen var utbildad. De körde piloten till flera olika sjukhus i jakt på någon som kunde ge vettig vård. Antingen fanns det ingen kompetent personal på plats och/eller ingen utrustning. Piloten hade problem med att andas (punkterad lunga?) och när han till sist, efter många timmar, fick syrgas, tog den slut efter en halvtimme. Han fick aldrig någon kvalificerad vård innan han dog. Den trevlige indiske doktorn som gästade flygcentret hade åkt hem samma morgon, annars kunde det kanske slutat annorlunda.

Olyckan blev en rejäl tankeställare för oss alla, både piloter och personal på flygcentret. Någon vecka senare anordnades en känslös minnesceremoni på flygcentret med rökelse och tystnad. Den omkomne hade en gång lärt sig flyga på skolan och bodde också här natten innan olyckan.

Lyckligtvis verkar personalen på flygcentret tagit tag i situationen och de ska nu utbildas i första hjälpen samt se över (eller skapa) rutiner för nödsituationer. I Indien finns det bra vård att tillgå, men det gäller att veta var och när. Nästan inga indier har utbildning i första hjälpen. Vid en annan olycka, efter vår resa och på en annan plats i Indien, kunde ambulanshelikoptern inte komma, eftersom den inte var tankad. Att tanka den skulle ta en hel dag. Sådana här saker gäller det att tänka igenom när man åker till Indien och andra utvecklade destinationer. Var finns kvalificerad vård? När är det öppet på det stället? Hur tar man dit en skadad pilot? Är det snabbast att köra med egna fordon eller att hugga en taxi? Ska man ta med en hopfällbar bår?



Fly Nirvanas takterrass.



Kvinnan med vattenkrukan jag mötte flera morgnar i Panchgani.

Variometrar för den vanliga piloten

Piiiiip, piiip, piiip, piip, piip, pip, pip, pip...
Alla skärmflygare som har varit med ett tag känner igen det där ljudet, och reagerar nästan alltid som en hund som hör Pavlovs klocka, eller ett barn som hör glassbilen. Variometern är ett fantastiskt redskap för termikflygning, och i princip alla erfarna piloter har minst en. Men om man är ny och grön och funderar på att köpa sin första vario, vad gäller då?

Text: Marko Wramén, foto från tillverkarna

Att flyga termik utan variometer är lärorikt och skönt – man slipper ju allt pipande! Flyger du in i en sexmetersblåsa (som alltså stiger sex meter i sekunden) så lär du inte ha några problem att känna av lyftet. Men hur känslig din rumpa än är, så är det svårt att avgöra var lyftet är om det bara stiger med en meter per sekund, speciellt om du inte är nära marken. Det är då variometern gör stor skillnad.

Variometerns grundegenskap är att berätta för dig när du stiger eller sjunker. Det är stigbiten som är den intressanta :-). Kan den det så klarar du dig väldigt långt. Exempel på variometrar som bara klarar detta är små hjälmmonterade grejer som till exempel Flytec Sonic och Renschler Solario.

De flesta varios har emellertid en rad andra funktioner som kan vara bra att ha. De visar i regel absolut höjd (över havet om

du kalibrerat rätt för aktuellt lufttryck) samt två andra höjder som du själv kan ställa in, t ex över start och över landning. De visar också tid samt tid i luften och temperatur. De flesta av dessa uppgifter sparas sedan i ett minne, något som är väldigt praktiskt när man ska fylla i loggboken. Exempel på variometrar som har alla dessa funktioner är basmodellerna Brauniger IQ (som är så gott som identisk med Flytec 6005) och Digifly Flyer 2.

Den sistnämnda typen av varios räcker gott och väl för i princip alla piloter utom de som vill tävla eller möjligen väldigt avancerade distanspiloter. (Mer avancerade maskiner har i regel inbyggd GPS och räknar ut fart över marken, glidtal till mål och andra funktioner anpassade för tävling. Men det är överkurs.)

För att se hur pass användbara Brauniger IQ och Digifly Flyer 2 är, tog jag med båda på en flygresa till södra Frankrike. Jag flög flera flyg med varje modell, och också med båda samtidigt. I rutan nedan ser du vad jag kom fram till.

Båda GPSerna hade den nackdelen att vario3 inte sparas i minnet. Synd, det är så praktiskt att den nollställs automatiskt.

Vilken ska man då köpa? Båda fungerar utmärkt, så det valet handlar mer om tycke och smak. Och till vilket pris du kan få dem. Som du ser tyckte jag Braunigers display var tydligare, medan Digifly's menyer och knappar var enklare. Mer information på www.digifly.com och www.brauniger.com



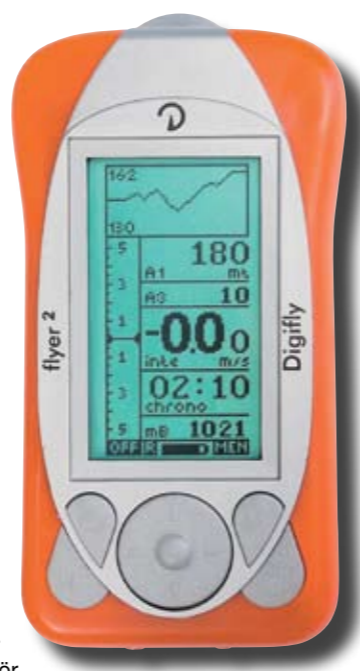
Brauniger IQ

(i princip samma som Flytec 6005)

- IQ har en extremt skarp och tydlig skärm, som syns tydligt i det skarpaste solljus, med eller utan solglasögon.
- Knapparna är tydligt märkta.
- Pip-ljudet är traditionellt och lite tråkigt, men hörs utmärkt.
- Det finns snabbknappar för att nollställa vario3 och timern – och de är märkta också. Praktiskt!
- Menysystemet är inte lika lätt att använda som på Flyer 2, men fungerar ändå.
- Samma gäller loggboken, inte lika enkel och tydlig, men den fungerar.

Digifly Flyer 2

- Flyer2 har en stor display, som ibland var aningens svår att tyda i starkt solsken och med solglasögon.
- Menysystemet är mycket enkelt och lätt att använda.
- Det finns snabbknappar för att nolla vario3 (höjd 3) och kronometern, men dessa knappar är inte märkta, man får kolla i manualen.
- Variometern är extremt känslig. Först begrep jag ingenting, den gav ljud ifrån sig hela tiden. Sedan ställde jag om den till något mindre känslighet (den var ställd på 0,1 m/s) och då fungerade det betydligt bättre.
- Ljudet är annorlunda, det kvittrar liksom. Ganska trevligt faktiskt.
- Loggboksfunktionen är mycket bra, med alla fakta för varje flyg samlade i en skärmbild.



Dragspel skyddar skärmen

En ny typ av packsäck har börjat synas ute på flygställena. Hypoxia har provat för att se om den är något att ha.

Text & foto: Marko Wramén

Hur du packar din vinge påverkar både skärmens livslängd och hur snabbt du kan komma i luften igen nästa gång du står på start och vind och termik plötsligt ligger rätt. De flesta skärmtillverkare verkar vara överens om att bästa sättet att packa skärmen är med den så kallade concertinametoden, där man samlar mylarförstärkningarna i cellöppningarna en efter en som i ett hoptryckt dragspel. De här förstärkningarna är skärmens känsligaste punkt och om man packar så här undviker man veck och skador på mylaren, vilket i sin tur medför att skärmen behåller sina start- och flygegenskaper längre.

Det här har världsmästaren Bruce Goldsmith (som ju också är designer på Airwave) tagit fasta på och skapat en ny sorts packpåse för skärmar. Den blev raskt kopierad av andra företag, men Airwave och tidningen Cross Country säljer originalet. Under en tvåveckors flygresa provade jag XC Magazines variant, som kallas XCertina Bag.

När man packar upp packpåsen ser den ut som en lång tygkorv med ett långsgående blixtlås på mitten av ovasidan, öppningar med snörning i båda ändarna och nätmaterial för ventilation på sidorna.

Funkar det då? Jo, det tycker jag. Visst tar det lite längre tid i början, men snart får man kläm på det och då går det minst lika fort (ibland till och med snabbare) jämfört med vanliga packmetoder. En fördel med att använda den här typen av packsäck, förutom att man skyddar cellväggarna, är att det inte behövs lika mycket plats att packa skärmen. Det räcker med den ytan som en hopbuntad skärm behöver (med hopbuntad menar jag när man drar ihop alla linorna och lyfter skärmen som en rosett).

Ytterligare en fördel jämfört med att sprida ut skärmen och vika ihop den på traditionellt sätt är att det är mycket lättare att packa om det är blåsigt.

Den enda nackdel som jag upptäckt är att skärmen tar något mer plats i rygsäcken, i alla fall för min del. Men det kan vara en teknikfråga också.

Efter det att jag fick ett testexemplar har packpåsen uppdaterats. Istället för två remmar med snabbspännen håller man nu ihop cellväggarna med ett stycke nättyg med kardborre, vilket ska ge en tightare och bättre packning. Hela ovasidan av den nya modellen av påsen består nu av nätmaterial, så att vingen får ännu bättre ventilation.

På www.xcshop.com kostar XCertina Bag 35 pund (cirka 450 kronor) exklusive frakt. Liknande modeller säljs också på flera svenska skärmflygcenter.

- + Skärmens flygegenskaper bevaras längre
- + Det behövs mycket mindre plats för att packa
- + Det är lättare att packa skärmen när det blåser
- Skärmen kan ta något mer plats i rygsäcken

Så här packar du med du dragspelssäcken

1. Lägg packpåsen på marken, öppen och utbredd.
2. Lägg din hopbuntade skärm ovanpå, med cellöppningarna i den änden av påsen där det finns två remmar med snabbspännen.
3. Sätt dig i den änden och börja bunta ihop cellväggarna i mylar. Börja från mitten och lägg ihop dem en efter en. När ena sidan är klar tar du den andra.



4. När alla cellväggar är samlade i en tjock bunte, spänner du de två remmarna med snabbspännen runt buntens. Rätta till så det ser snyggt ut.



5. Nu föser du ihop resten av skärmen i säcken, samtidigt som du drar ihop blixtlåset. Här behöver du inte vara noggrann, knöla bara in skärmen.



6. När hela skärmen är inuti "korven" och blixtlåset är stängt, drar du igen snörningarna i båda ändarna, så att allt hålls på plats.

7. Nu pressar du ut luften ur paketet. Du börjar så klart i den änden där linorna kommer ut och slutar i änden där cellöppningarna finns.



8. Till sist viker du ihop skärmsäcken, förslagsvis med två veck som i ett zäta. Klart! Man kan också rulla ihop den.

När världen börjar snurra

Angelica i luften, utan spinn.

Jag är iväg på en skärmflygresa. Det är andra flygdagen och jag har ett härligt flyg i värmen och solen. Jag glider sakta fram och tillbaka i det dynamiska lyftet på hanget med bromsarna i läge för minsta sjunk, men börjar tappa höjd. Det gör att jag känner mig lite spänd, det känns som jag är ganska nära berget. Då anropar jag instruktören på radion för att få hjälp att hitta bättre lyft.

Han säger att jag ska svänga höger, in mot berget, för att nå lyftet. Jag är lite rädd för att flyga in i berget och drar nog ganska hårt i högra bromsen för att svänga tigt och på så sätt undvika att flyga in i berget.

Plötsligt känns allting jättefel, jag hör hur det fladdrar i skärmen och det känns som om den har kollapsat och inte flyger med mig längre. Då hör jag instruktörens lugna röst på radion som ber mig släppa upp bromsarna. Det gör jag och då dyker skärmen så att jag ser den framför mig. "Så här ska det inte vara" tänker jag och först då inser jag nog att det här är kanske inte är så himla bra. När skärmen kommer upp ovanför mig igen ber instruktören mig att jag ska bromsa den så att den inte dyker framför mig en gång till. Det gör jag och då lugnar allt sig och det känns bra igen. Jag fortsätter att flyga rakt fram och får frågan på radion om jag vill fortsätta att flyga eller gå och landa. Nu känns allt bra igen så jag fortsätter att flyga.

Någon timme senare landar jag och åker upp på start igen. Då får jag reda på att jag hade hamnat i spinn och gjort två fulla varv innan instruktören hade sagt till mig att släppa bromsarna och sedan häva pendlingen. På grund av spinnen och pendlingen förlorade jag 40-50 meters höjd innan jag hade skärmen under kontroll igen.

Varför hände det? Jag hade flugit längs hanget med bromsarna ganska långt nere för att få minsta sjunk. När jag skulle svänga drog jag ännu mer broms på ena sidan utan att släppa upp lite på andra sidan, och då började skärmen spinna. Jag hade felaktigt trott att jag var väldigt nära berget, och var därför rädd att komma nära och svängde väldigt tigt.

I själva verket var jag en bit över kanten och hade utrymme att svänga över. Det var också denna extrahöjd som gjorde att jag kom ur incidenten med blotta förskräckelsen.

I efterhand förvånas jag



Namn: Angelica. Ålder när det händes: 28. Erfarenhet då: Elev med 15 timmar. Skärm: DHV 1-2.

över hur lugn jag blev när jag hörde instruktörens röst. Först kändes det att "det här kommer att gå illa" men när han gav mig instruktioner så kändes allt lugnt. Men om jag inte hade haft instruktör som hjälpt mig över radion så vill jag inte ens tänka på hur det hade gått, jag hade inte en aning om vad jag skulle ha gjort. Nödskärmen reflekterade jag inte alls över.

Efteråt har jag börjat kolla oftare var nödskärmen sitter. Jag är mindre orolig för att massor av saker ska hända, jag vet att min skärm är ganska säker och att om jag släpper bromsarna så löser sig de flesta situationer. Tidigare har jag aldrig funderat på säkerhetskurs men nu känns det som om jag gärna skulle

vilja gå en SIV när jag blivit mer erfaren, så att jag lär mig vad jag ska göra för att ta mig ur olika situationer.

Hur ska man undvika att själv hamna i spinn på det här sättet? Var försiktig med bromsarna! Bromsa inte för hårt utan låt skärmen flyga. Ligger du redan med tigha bromsar och flyger långsamt så var extra försiktig när du ska svänga. Släpp upp dem lite så att du får fart innan du svänger, och glöm inte att viktstyra. Får du ändå spinn, så släpp upp bromsarna och låt skärmen flyga!

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. Angelica, som skrivit detta nummers berättelse, får en Flytec Sonic variometer, generöst skänkt av Skysport i Åre (www.skysport.se). Vill du också skänka en belöning? Maila till redaktionen på adressen ovan.





Barkarby är det enda kända skärmflygfält som man kan åka tunnelbana till. Stationen ligger i Akalla under oss. I fjärran Stockholm city. Kista Science Tower syns i högra hörnet.

Klubbpresentation:

Stockholmsbaserade Fenix

Text: Björn Hårdstedt

Det kostar på att ta namnet från en fågel som återuppstod ur askan. Och egentligen höll allt på att gå åt skogen redan kort efter att Fenix bildats. Den första festen spårade ur på ett tidigt stadium, och några filmer som lagts ut på nätet fick plockas bort, för de höll på att ge klubben dåligt rykte. Internet var inte redo för sådant beteende 1997.

Idag går det mycket mer moget till. Den städade tioårsfesten hölls i höstas med gäster från både när och fjärran. Och stämpeln som vildhjännor har bleknat sedan länge. Men entusiasmen och det "goda självförtroendet" består. Fenix har ju faktiskt gått från att vara "den lilla uppstickaren" till att bli en av landets allra största klubbar. Och inriktningen på färskare piloter består, den är "klubbens själ".

– Vi är den enda klubb i landet som håller ett vinschfält igång året runt, svarar Jill Salander i Fenix styrelse på frågan vilken hon tycker är klubbens främsta styrka.

– Vi lyckas gå på en slak lina och vara både superseriösa i verksamheten samtidigt som vi är helt förryckta i det sociala umgänget, framhåller Stefan Fagerholm.

– Vårt sätt att jobba med välutbildade funktionärer, i det vi

kallar Fältgruppen, har varit unikt och stilbildande, fyller Hans Ekholm i.

– Vi tar ett stort ansvar för flygställena i Stockholm, påminner Hans Åberg. Vi har till exempel ordnat så att Granholmstoppen ("Tenstabacken") fått status som "kommunal skärmflygbacke", och vi planerar tillsammans med staden att bygga om backen så den blir ännu bättre.

Tusen vinschstarter om året

Statistiken vittnar om en aktiv klubb: 2004 slogs det rekord med 1 700 flyg under de 44 flygdagar man fick till på klubbens flygfält. Normala år ligger runt tusen vinschstarter. Fenix förfogar över två kompletta vinschutrustningar.

– På vintrarna håller vi till på Barkarby flygfält i norra Storstockholm. I början av april brukar vi flytta till sommarfältet, men även på Barkarby går det att utnyttja termiken om våren är tidig. Vi brukar kunna öppna till 600 meter i ett område runt flygplatsen, och flyg på närmare en timme har gjorts både vår och höst. Flygfältet ska läggas ned nästa år, men vi har gott hopp om att kunna bli kvar på platsen.



Granholmstoppen är favorit när det blåser nord. Fenix har lyckats få Stockholms stad att klassa den som skärmflygbacke. Nu planerar vi att jämna ut backens ojämnheter.

Sommarfältet är egentligen två. Sedan det blev för trångt på Tvetberg för både Stockholms Skärmflygskola och ett växande Fenix, flyttade klubben år 2000 till det nedlagda krigsflygfältet Malmby nära Strängnäs, och flög där varje sommarhalvår. Malmby var ett fint flygfält med bra termik, och där sattes flera svenska rekord. Men i mars 2007 kom kallduschen. En ny hyresvärd sade med kort varsel upp kontraktet, och klubben var husvill.

– Östra Sörmlands Flygklubb på Vängsö flygfält i Sörmland tog emot oss, så vi hade någonstans att vara medan vi letade vidare. Vängsö är väldigt trevligt, men problemet är det inte går att lägga ut mer än 700 meter lina, vilket är lite kort i svag vind.

Även om det blev några fina flygdagar på Vängsö, var det nu dags att syna en joker som legat och bidat sin tid.

Nytt flygfält utanför Enköping blev en lyckträff

Härkeberga heter en by nordost om Enköping, där berömda takmålningar lockar turister till kyrkan. Vi lockades lika mycket av det flygfält som ligger i byn. Kontakter hade tagits tidigare, och nu var det dags att göra ett besök. Det blev "kärlek vid första ögonkastet", och Härkeberga ser nu ut att bli Fenix permanenta sommarfält. Flygningen första säsongen var bra, och på tre minuters gångavstånd finns något väldigt lyxigt för att vara vid ett skärmflygfält: både ett mysigt fik och en välkött toa med varmt och kallt rinnande vatten.

– Startbanan på Härkeberga är bara 740 meter lång, men det bekymret löste vi genom att öppna fältet in i en fårhage. Vi byggde en el-grind och fåren var coola med det, så vi kan nu dra ut nästan tusen meter lina för vinschning. Nu letar vi mark för en nord-sydbana.

– Det är inte någon som längtar tillbaka till Malmby. Om läget var lite krisigt när vi blev utslängda därifrån, så reste vi oss snabbt ur askan.

Och hur var det nu med fågellegenden och Fenix tillkomst? Jo, klubben bildades i ett läge då det stod dåligt till med skärmflygningen i stan. Stockholms Skärmflygklubb hade somnat in, och Cirrus hade inga aktiviteter för nybörjare. Flera instruktörer hade trappat ned. Men så drog Putte och Simon igång Tvetberg, och sprutade ut flyghungriga elevlicensare. Putte bildade en "hangaround-klubb" som hette Capital Soul Gliders, vars ordförande drog till Norge med kassan, och vars kassör samlade verifikaten i en Konsum-kasse. Klubben var på dekis redan första året. Något måste göras.

Startades 1997 efter en resa till Spanien

Vid en resa till spanska sydkusten 1997 fann ett gäng stockholmare varandra, och när det blev dags för årsmöte för den där soul-klubben med styrelse på rymmen, var nästan alla spanienresenärerna på plats, och några till. Det fanns ett sug efter en ny klubb. Namnet blev Fenix, klubben som stiger ur askan från den gamla klubben. Jonny Carlén, nu på Flygsportförbundet, blev den nya klubbens förste ordförande.

– Vilket gäng rookies vi var, minns en av dem som var med. Vi var elevlicensare nästan allihop, och hade så ont om P2:or att vi bokstavligen hämtade dem ur sängen vissa morgnar för att kunna vinscha.

Flera generationer av flygare har kommit och gått sedan dess, men några oldtimers finns kvar som kan berätta om klubbens brokiga historia. Något som garanterat inte har förändrats, det är klubbens själ – att ta emot nyblivna elevlicensare med öppna armar och ge dem en rolig och trygg utveckling inom sporten.

Monte Baldo vid Gardasjön

Text & foto: Fredrik Gustafsson



Fredrik Gustafsson leker med en ny skärm över Gardasjön.

och runt om Gardasjön händer en hel del olika aktiviteter, det vindsurfas och kitesurfas i hela sjön. I norra änden av sjön ligger Arco som är ett klättermecka och Riva del Garda som är ett turistparadis. På sydostsidan ligger bland annat Bardolino som är känt för sitt goda vin. Strax norröver på ostsidan ligger den lilla byn Malcesine som ruvar på en härlig liten pärla; en roterande gondolbana som snabbt tar dig till Monte Baldo på 1 760 meters höjd. Här får du 1 700 höjdmeter ner till den lilla men släta landningen i strandkanten vid Gardasjön.

Efter en fem minuters promenad ser du starten som är gigantisk, jämn och ger dig möjlighet att starta åt flera håll. Och det går att vara flera hundra på starten samtidigt.

Här testas ofta nya skärmar tack vare den fina fallhöjden över vatten, något man inte hittar på så många ställen.

DHVs testpiloter använder stället regelbundet. Och världscupen i akro var här en vända under den gångna säsongen. Enligt Pål Rognøy Hammar var Adrenalina enda deltävlingen under årets världscup där piloterna hade tillräckligt med höjd för sex-sju övningar. Dock nämner Pål att det ofta blåser vilket ger korta dagar.

Logistiskt så är det enklast att flyga till Milano (Bergamo) med till exempel Ryanair. Hyr bil och kör österut till Peschiera och följ sedan sjöns östra sida till Malcesine. Det går även buss från flygplatsen. Bussen stannar mitt i byn. Väl på plats finns det åtskilliga hotell i Malcesine från cirka 25 euro per skalle och natt. I skärmflygkretsar används ofta Hotell Ideal. Jag bodde på Hotel Dolomiti som kostade 35 euro per natt. Det finns dessutom två campingar för de som vill hålla priset nere. Det är gott om restauranger i byn och pizzorna är inte helt oväntat delikata.

Priserna är relativt låga för att vara på en turistort i Europa. Ett dagskort för gondolen upp på Monte Baldo kostade 17,5 euro. Du hinner enkelt tre-fyra flyg per dag och öser du på så går det att hinna sex på en dag, i alla fall enligt DHV-piloterna...

Om du bara har några dagar ledigt, hittar billiga flygbiljetter och är sugen på lite busflygning så är stället kanon! Lugn och fin luft, även om de lokala varnade för att det ofta blåste rejält nere vid landningen ibland. Sjön skapar en del meteorologiska fenomen som i sin tur ger mycket vind mitt på dagen under sommaren, inget konstigt med det, men när jag var på plats i början av november så var vinden svag och jämn. Jag var där med Russ Ogden och han menade att alla gånger han varit där och testat skärmar för Ozone så hade vinden varit svag! Stället lämpar sig för de flesta, som kan pricklanda. Den ganska sparsamma landningen kräver att du inte missar den, med bilväg på en sidan och Gardasjön på de andra tre sidorna...

Mer information:
www.funiviedelbaldo.it
www.paraglidingmalcesine.it
www.gardainforma.com

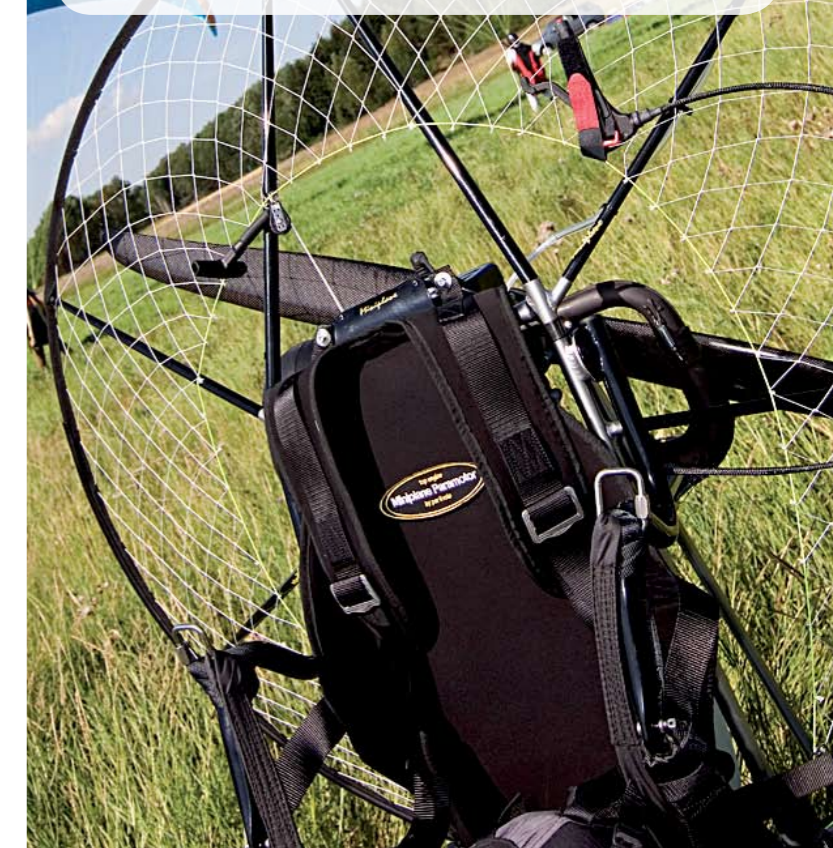
Per il Volo Miniplane

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 rörliga sidarmar och lägre fästen.



STOCKHOLMS **Skärmflygskola**
www.skarmflyg.com

Tel: 0708-341415

B**Posttidning****Returadress**Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
521 22 Falköping

ADDICT2

Senaste nytt!
Rush 2 (DHV 1-2)
 nu också klar
 i klassning

ADDICT2 DHV2

The Addict 2 is the most cutting edge XC/Sport wing we have designed. This latest creation from David Degault is designed for the experienced, discerning XC pilot. Research and technology from our competition wings has combined true high performance with the famous agility and DHV 2 safety of the original Addict.



- >> Fly fast, confidently
- >> Ultra-smooth accelerator system
- >> Comfort in the climb and in turbulent air
- >> Useable speed system, with stability in accelerated flight
- >> New profile: maximum glide and pitch stability with DHV 2 safety

Info, stories, video downloads, and more at www.flyozone.com



Ozone Sverige: **SHSPORT**

www.skysport.se 0647-51186

