

# HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 4-2011

## Hängflyg

På äventyr i Bulgarien

## Bordairline

33 timmar ut och tillbaka

## Dolomiterna

Vid Drei Zinnen är piloterna färre

# Parabum i Annecy

Med guide till distansflygningen runt sjön

# ALPINA

Lightweight Sport Class Performance for Real Conditions, in Real Mountains

The Ozone Team's research into lightweight paraglider technology has spanned the globe and penetrated the biggest air on the planet, from the Himalayas to the Andes and from one end of the Alps to the other in the RedBull X-Alps Adventure Race. Vol-bivouac flying is an intense discipline, involving serious commitments in remote terrain. The Alpina is designed to support experienced vol-biv pilots in these demanding conditions.

EN C - Medium size: 4.51kg - modern light technology based on the Delta's design which was independently tested to L/D 9.7 for more info, visit [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)

## Ledare



Jag vet inte om du märkt det men i det här numret har jag frångått en princip som jag följt i alla de tidigare 19 nummer av Hypoxia jag haft glädjen att producera. Fram till idag har förstasidesbilden alltid varit kopplad till en artikel inne i tidningen, och med få undantag har det varit den bärande artikeln som börjat på mittuppslaget. Tanken har varit att på ett tydligt sätt hålla ihop tidningen och göra det lätt att hitta. Och slå ett slag för huvudartikeln i det numret. Jag tycker det har fungerat bra. Ibland har någon undrat varför inte den eller den bilden hamnade på förstasidan, den var ju bra? Då har det alltid handlat om att det inte funnits en artikel bakom som kunnat bära upp den.

Men så i detta numret, det 20:e, har jag brutit mot principen. Jag tyckte helt enkelt David Bengtssons bild från Österrike var så härlig att jag ville ge den maximal uppmärksamhet. Den fångar på ett kul sätt njutningen och den rena glädjen med flygning, avslappningen. Vad tycker du? Borde jag hållit mig till min gamla princip om att förstasidan hänger ihop med storyn på mittuppslaget? Eller är det helt okej att jag då och då släpper fram en unik bild även om det inte finns en stor artikel bakom?

20 nummer ja. Det här är alltså en form av jubileumsnummer, jag och Hypoxia firar fem år tillsammans. Fem härliga, spännande och roliga år. Det vore så klart inte möjligt utan dig som läsare och framförallt inte utan alla piloter som tagit sig tid att skriva och fotografera om sina flygupplevelser. Tack! Och fortsatt så.

Som vanligt har jag räknat efter vem som bidragit med mest till Hypoxia. Och som vanligt är det Fredrik Gustafsson som toppar listan. Tack! Han får Jérôme Maupoints fotobok Stolen Moments 2 (se recension i tidningen) som pris. Blir det du som slår honom 2012?

Hur tycker du förresten Hypoxia är nu? Bra? Dålig? Spännande? Tråkig? Vad vill du se mer av? Mindre av? Skriv in till [editor@hypoxia.se](mailto:editor@hypoxia.se) och gör din röst hörd! Skriver du "Hypoxia feedback" i ämnesfältet är du med i utlottningen av Burckhard Martens fina bok Thermal Flying. Kan ju bli en fin julklapp till dig själv.

Nästa nummer av Hypoxia har deadline 22 januari och kommer ut den 5 mars. Till dess, ha en riktigt vacker vinter, flyg högt och flyg säkert.

## Innehåll

5	Nyheter	
10	Dolomiterna	Undvik de stora massorna
14	Paramotor	Spontanträff i Härnevi
15	Prylar	Bok och hjälmkamera
16	Parabum	Fritt flygarliv i Annecy
20	Distans	Så flyger du runt Annecy
24	Bordairline	Flyg och gå så långt du kan
28	Hängflyg	På äventyr i Bulgarien

**Redaktör och ansvarig utgivare**  
Marko Wramén, [editor@hypoxia.se](mailto:editor@hypoxia.se)

**Layout**  
Marko Wramén

**Medarbetare i detta nummer**

Anders Lantz	Per-Åke Eskelius
Chrigel Maurer	Sofia Friborg
David Bengtsson	Stefan Wiebel
Einar Hestmann	Sune Cullberg
Fredrik Wik	Thomas Hylander
HP Fallesen	Ulrich Prinz
Lars M Falkenström	

**Omslagsbild**  
Foto: David Bengtsson  
David göttar sig under ett flyg vid Hintertglen i Österrike.

**Korrektur**  
Jill Salander och Marko Wramén

**Annonser**  
Marko Wramén, [annons@hypoxia.se](mailto:annons@hypoxia.se)  
Information om format, deadlines och priser finns på [www.hypoxia.se](http://www.hypoxia.se)

**Redaktionellt material**  
[editor@hypoxia.se](mailto:editor@hypoxia.se)

Hypoxia/Skärmtrycket är medlemstidning för **Svenska Skärmflygförbundet**, SSFF, [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se) **Svenska Hängflygförbundet**, SHF, [www.hangflyg.org](http://www.hangflyg.org)

**SSFF Kansli**  
Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen  
[kansli@paragliding.se](mailto:kansli@paragliding.se)  
Tel: 08-234 123, mån-tor 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00  
Vid akut viktiga ärenden ring 073-986 5168.

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

**Prenumeration** för ickemedlemmar kostar 200 kronor, bankgiro 5819-5132, ange adress och "pren Hypoxia"



Power!

### Trike, Xenit

Motor: Simonini G24 eller Mini 3  
Kolfiberprop. 150cm  
Tryckkraft: 95 till en bra bit över 100kg!  
Otroligt välbyggd, med kraftig bur.  
Vikt: 58 Kg.  
Mono eller Tandem utförande  
(Tandem versionen kan givetvis också flygas av en person)

Lägre priser på samtliga FlyProducts paramotorer och Trikes under hela sommaren, se våra hemsidor!



### Paramotor, JET

Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller  
Motor: Top 80, 80cc  
Centrifugalkoppling / växellåda  
Bränsletank: 16L  
Vikt: 20 kg



### Paramotor, RACE C

Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller  
Motor: Fly100evo, 100cc  
Centrifugalkoppling / växellåda  
Bränsletank: 16L  
Vikt: 22 kg



### Paramotor, Kompress och Kompress Magic

Motorer:  
**Kompress:** Black Devil M25 172cc  
**Kompress Magic:** Bl. Magic 119cc  
Centrifugalkoppling / remdrift  
Bränsletank: 16L, 22 resp. 23 kg

### Paramotor, Max

Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller  
Motor: Simonini G24, 206cc  
Direktdrift med rem  
Bränsletank: 16L  
Vikt: 26 kg



Detta är motorn för dig som behöver mycket kraft till ett bra pris. Det finns inget som slår rena kubik i styrka/vridmoment. OBS, Max har nu en nyutvecklad propeller som standard, ej den äldre som på bilden...

De flesta av Flyproducts paramotorer kan beställas med låga infästningar från fabriken. Nätet går in mot centrum på alla modeller vi importerar till Sverige.



Paketpriser på Flyproducts motorer med Powerplay skärmar! Se vår hemsida...

Generalagent i Sverige:  
[www.aerosupply.se](http://www.aerosupply.se)

Återförsäljare:  
[www.luftburen.se](http://www.luftburen.se)

## 20 ÅRS ERFARENHET!

### SERVICE OCH BUTIK

Sveriges största skärmflygbutik. Endast 15 min från Göteborg. Hjälm, variometrar och mycket mer alltid i lager! Kort leveranstid på skärmar. Snabb service på linor, revor i duk, nödkärmsompackning m.m.

### SKÄRM-FLYGRESOR

Störst och bäst på skärmflygresor till världens alla hörn. Endagars hangresor och weekend-resor med bergsflyg.

[www.aventyrscenter.se](http://www.aventyrscenter.se)

# ÄVENTYRS CENTER

Murhammarv. 15 i Kareby  
Tel 0303 - 22 26 28



## HYPOXIA UTGIVNINGSSCHEMA

NUMMER	DEADLINE	KOMMER UT
1-2012	22 JANUARI	5 MARS
2-2012	13 MAJ	25 JUNI
3-2012	5 AUGUSTI	17 SEPTEMBER
4-2012	14 OKTOBER	26 NOVEMBER

# Dags att förnya skärmflyglicensen

Kansliet påminner om rutinerna kring förnyelsen av licensen. Glöm inte att den också innehåller en mycket bra försäkring, så det finns ingen anledning att gå och dra på förnyelsen.

Nu kan vi snart blicka tillbaka på ett arbetsår för det nya kansliet. Wania och jag hoppas att det är till belåtenhet för de flesta. Att inte alla är nöjda och heller aldrig kommer att bli det är en realitet vi får leva med. Men vi kommer att göra vårt yttersta för att hela tiden förbättra oss. Därför välkomnar vi all form av kritik, såväl ris som ros. Vi är medvetna om att licenshanteringen (tiden till att du får den fysiska brickan) har dragit ut på tiden för några piloter. Vi beklagar detta och lovar bättring. I denna veva vill jag då passa på och återigen förklara licensprocessen och peka på vissa moment som kan orsaka förseningar.

## Saker som kan haka upp sig

1. Elevkortet fylls i korrekt av både elev och instruktör. Många fyller i sitt elevkort så slarvigt att vi har svårt att utläsa vad som skrivs. Extra viktigt att er mejladress skrivs tydligt!
2. Ta kopia på elevkortet!
3. Skicka elevkortet till den klubb där du är ansluten. Klubbfunktionär skriver

under och intygar att du betalt din medlemsavgift i klubben. Antingen skickar klubbfunktionär eller du som pilot sen elevkortet till kansliet.

Ditt elevkort registreras och kontrolleras av oss på kansliet. Vid felaktigheter blir vi tvungna att returnera elevkortet. Ett kursutvärderingsmejl skickas ut som ska fyllas i innan licensbrickan kan skrivas ut.

Den i särklass vanligaste orsaken till utebliven licensbricka är att vi inte fått svar på kursutvärderingsmejlet! Den i särklass vanligaste orsaken till att du inte fått mejlet är att du ändrat mejladress utan att meddela oss alt. att vi har registrerat fel på grund av slarvigt ifyllt elevkort.

När kursutvärderingssvaret inkommit registreras din licensbricka för utskrift. Vi samlar ihop, registrerar och skriver ut licenser ungefär två gånger i veckan. Sedan postas licensbrickan till dig. Vi får kontinuerligt tillbaka brev stämplade med "Adressaten okänd" på grund av att du inte meddelat adressändringen till oss på kansliet.

## Så här förnyar du licensen

- Nu närmar vi oss licensförnyelseprocessen inför 2012. Så jag skriver några ord om den också.
1. Den 1 december nollställs flygloggen och öppnar för registrering av flyg gjorda under 2011 för licensförnyelsen 2012.
  2. Gå in och logga dina flyg. Du hittar länken på vår hemsida. OBS! Läs den förklarande texten hur du loggar din flygtid.
  3. Betala licensavgifterna till din klubb enligt deras instruktioner.
  4. När jag får klartecken i vårt medlemsregister att du har loggat din flygtid samt att din klubb har redovisat inbetalningen av din förbundsavgift till oss så skrivs din licensbricka ut.
- Om du förnyar din licens utan att ha uppfyllt tidflygkravet kommer du att få en licensbricka som gäller till 30 juni 2012. Då har du till 30 juni på dig att flyga ikapp de flyg/tid som saknas. Missar du detta så blir du tvungen att göra uppflyg för instruktör.
- Tänk även på att om du inte förnyar din licens före den 30 juni (även om du uppfyller tidflygkraven) så blir du tvungen att göra uppflyg för instruktör. (Enl. FoD

Förnyelsekrav: "Om en pilot inte uppfyller förnyelsekraven för sin behörighetsnivå inom 6 månader från det att kompetensbeviset blev ogiltigt så kan det förnyas enligt nedanstående:  
Minst ett kontrollflyg inför instruktör där piloten visar kompetens enligt sin/sina behörigheter".

## För dig som har take off-kit

Betalade du ditt take off-kit efter den 30 september 2011 så gäller både förbundsavgiften såväl som försäkringsavgiften även för 2012.

Betalade du ditt take off-kit före den 30 september 2011 så måste du förnya ditt take off-kit. Det gör du genom att sätta in 1 000 kronor på bankgiro 5819-5132 och märka inbetalningen med ditt namn och personnummer.

Passar även på att uppmana er alla att licensförnya så fort som möjligt. Främst för er egen del vad beträffar försäkringen. Vår fina MEDI och MAXI försäkring är ju en olycksfallsförsäkring som gäller alla typer av skador, dygnet runt, hela kalenderåret, i hela världen. Så varför missa den försäkringen genom att vänta med licensförnyelsen tills flygsäsongen börjar i vår?

Vi hoppas ni har haft ett bra flygår 2011 och passar på att redan nu önska Gott Nytt Flygår 2012.

HP & Wania på kansliet.

**Adress:**  
SSFF, Odd Fellowvägen 38  
127 32 Skärholmen  
**Epost:** kansli@paragliding.se  
**Telefon:** 08-234 123  
**Öppet:** mån-tors 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00.

- Betala bara via **bankgiro 5819-5132**

- Kontrollera att Take-Off Kit och elevkort är rätt ifyllda och ta en kopia innan ni skickar in dem.

- Glöm inte att meddela oss ändringar av adress, telefon och mail.

- Kom gärna med förslag på hur vi kan förbättra servicen.



Foto: Sune Cullberg

# Ge plats åt helikoptern i Dolomiterna

**Vi har mottagit ett rop på hjälp från kollegorna i det italienska skärmflygförbundet.**

De berättar att Dolomiterna har blivit en oerhört populär destination för såväl friflygare som klättrare. Det ökade antalet besökare har också fört med sig fler olyckor. Nu vädjar man till besökande piloter att visa hänsyn till räddningshelikoptrarna och omedelbart landa eller flyga ifrån en olycksplats så att helikoptern kommer fram. Annars finns det risk för att man måste stänga ner friflygningen. Så här skriver de:

*The situation is very critical because of the fact that a large number of pilots (hundreds) coming from all Europe are now flying in Dolomites (in particular Val di Fassa Canazei and Molveno Dolomites of Brenta). Many*

*accidents (nearly one each day) occurs to paragliding pilots. Many other accidents may occur to other sportsman (as mountain bikers, climbers & others).*

*In case the helicopter arrives the paragliding pilots does not move from the flying area and the rescue by helicopter becomes impossible or very dangerous. Pilots are curious or simply disrespectful (they think about their flight and do not want to move away).*

*The situation is very dangerous for the pilots, for the persons in the helicopter, and for the unfortunate person that needs immediate help and medical assistance.*

*In case of an accident, all pilots must fly away from the area (or go down and land) immediately in order to let the helicopter fly in safety.*



Foto: Lars M Falkenström

# Tjejrträff i Skåne till sommaren



Foto: Anders Lantz

Skåneklubben CPS bjuder in till tjejrträff i Kåseberga 19 - 22 juli 2012. Denna träff vänder sig till alla tjejer oberoende av licensgrad, Med eller utan hangbehörighet. Nybörjare såväl som erfarna tävlingspiloter är alltså välkomna, det kommer att erbjudas aktiviteter för alla. Målet är att få fler tjejer intresserade av att flyga hang liksom att träffas, ha skoj och utbyta erfarenheter.

De flesta dagar är vikta åt hangflygning längs Skånes vackra kust men en

dag flygs det högt från klubbens vinsch i Brandstad (strax norr om Sjöbo). Intressanta föreläsare kommer också att förgylla träffen och veckan kommer även att bjuda på CPS årliga sommarfest. Inbjudan med mer information skickas ut under våren men reservera redan nu dessa dagar i er almanacka. Mer information hos Club Parapente Syd, [www.cps.to](http://www.cps.to) eller kontakta Anette Lantz & Anna Hadders på [anette.lantz@cps.to](mailto:anette.lantz@cps.to) respektive [anna.hadders@cps.to](mailto:anna.hadders@cps.to).

## Speedridinglegend död

Fransmannen Antoine Montant, legend inom speedriding, har omkommit i en basejumping-olycka. Antoine har vunnit en lång rad tävlingar och var en av de ledande inom sporten där man med hjälp av skidor och små skärmar flyger nerför extremt branta bergspassager. Han omkom när han hoppade med vingdräkt i närheten av Collet d'Anterne i Samoensdalen norr om Chamonix. Av allt att döma fungerade inte hans fallskärm men det tåg flera dagar innan han hittades.

## Svenska rankinglistan

Så här såg rankinglistan ut för svenska tävlingspiloter den 1 november 2011. Siffran inom parentes är placeringen totalt i världsranking.

1 (184)	Jocke Johansson	165,5
2 (201)	Magnus Österberg	160,7
3 (227)	Magnus Eriksson	155,1
4 (269)	Matts Eliasson	145,5
5 (376)	Tobias Hinas	120,3
12 (1027)	Anna Rydh	56,0

Listan baseras på internationella FAI-poäng och är underlag för bland annat uttagningen till landslaget.

Hela rankinglistan finns på förbundets hemsida, under verksamhet, tävling: [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se).

Lake Lodge  
ÅRE

## GPS-vario med liveposition



Den allt populärare portugisiska GPS-varion Flymaster B1 Nav har nu kommit i en ny version som heter Flymaster Live. Förutom alla de vanliga funktionerna kan instrumentet också sända en live-position via mobilnätet. Positionen kan visas live på Google Earth eller i andra system och testades under X-Alps.

Enligt tillverkaren kommer man snart också att introducera funktioner där man kan dela sin position med andra piloter och sända automatiska nödmeddelanden.

Det finns redan flera olika typer av trackers som visar var man är live, t ex SPOT

och olika appar till smarta mobiltelefoner. Men att ha allt inbyggt i ett instrument låter onekligen både enklare och smidigare, och borde innebära ytterligare höjd säkerhet i samband med distansflygning och tävlingar.

Andra nya funktioner är att man kan lägga in lufrum som visas i 2D på skärmen (och med höjd i siffror) samt att man nu kan påverka själva layouten av informationen på skärmen själv, inte bara vilka siffror som hamnar i vilken box.



Tacksamt nog var det oftast för snett på hanget och för starkt i bergen när styrelsen svettades för att tillmötesgå Transportstyrelsens allt strängare direktiv.

## Effektiv styrelseresa till Alicante

**Delar av förbundets styrelse har varit på arbetsresa till Spanien. En lång rad frågor diskuterades och beslutades om under ett par effektiva dagar. Lars Falkenström ger sin version av resan här.**

Det här är min andra styrelseresa och i år gick den till Alicante – dels för att billiga Ryan Air flyger dit och dels för att det är ett "vädersäkert" flygställe.

Men det är återigen med lite blandade känslor som jag deltar på dessa resor, för samtidigt som vissa medlemmar verkar tycka att man snikar på förbundets pengar, så känns det samtidigt lite tungt att offra en flygresor för att jobba med skärmflygfrågor medan termiken retfullt fladdrar i gardinerna. Men årets resa blev faktiskt riktigt bra både arbets- och flygmässigt och vi hoppas och tror att många medlemmar kommer att uppskatta resultatet, inte minst det nya licenssystemet.

I den trettiogradiga värmen i lägenheten mitt på St Pola-hanget drog vi igång datorerna, sörplade på kaffet och gick igenom den digra agendan. Ordförande Pär Jönsson drog snabbt igenom huvudpunkterna som skulle diskuteras under veckan. Efter påtryckningarna från TSL (Transportstyrelsen) så finns en hel del att se över.

Hittills har SSFF varit bra på att beskriva vad vi håller på med men inte hur. Därför måste styrelsen nu bland annat ta fram en verksamhets- och drifhandbok, vilket kräver en hel del arbete. Men för att överhuvudtaget skapa en grund för diskussionerna

med TSL så började Anna Hadders och jag arbetsveckan med att ta fram en enkel beskrivning över hur skärmflygning i Sverige går till. Den finns nu även publicerad på forumet.

En återkommande fråga för styrelsen är hur man skulle kunna utveckla säkerhetsarbetet i klubbarna. Sedan början av 2000-talet finns ett krav på att varje klubb ska ha utsett en särskild säkerhetsansvarig person. Vi vet att detta inte fungerar i alla klubbar och att det finns ett motstånd mot att axla en sådan tung ansvarspost. Därför vill styrelsen omformulera både arbete och ansvarsuppgifter och även döpa om funktionen till "säkerhetsinformatör" eller något liknande. Tanken är bland annat att ta fram olika checklistor angående utrustnings- och säkerhetskontroller. Därför ser nu styrelsen över den säkerhetsmanual som finns och hur en sådan informatör skulle kunna fungera.

### Nya betalningsrutiner för take off-kitet

Nästa punkt handlade om utvecklingen av e-kansliet. Tanken är att take off-kitet ska kunna beställas och betalas via nätet framöver för enkelhetens skull. Då skulle kansliet även kunna se till att Lär dig flyga skärm-böcker skickas ut direkt till eleverna istället för att det sker via skolorna. Naturligtvis kommer instruktörerna att ha inflytande i hur det praktiskt kommer att lösas.

Då mycket av administrationen i klubbarna idag görs ideellt finns det även funderingar på hur man skulle kunna lätta på bland annat klubbkassörernas börda. Därför spånar styrelsen

på ett förslag till förändringar även när det gäller betalningsrutiner vid licensförnyelse. Tanken är medlemsavgiften också skulle kunna betalas in via nätet där hela summan i så fall skulle gå direkt till förbundet istället för via klubbarna. SSFF skulle sedan betala tillbaka klubbavgiften till respektive klubb vid ett antal tillfällen per år. Det borde förenkla för klubbarna samtidigt som även licenshanteringen förmodligen borde kunna flyta smidigare.

Hantering av medlemsavgifterna via nätet är dock fortfarande bara en idé för framtiden som klubbarna måste få ta ställning till innan ett sådant projekt skulle kunna konkretiseras. Det blir troligen så att även FAI-sportlicensen kommer att kunna beställas via Internet, men då Flygsportförbundet tar ut en administrativ kostnad så kommer licensen att avgiftbeläggas med 100 kronor från och med 2012.

### Mer Sverige i Hypoxia

Det är styrelsen uppfattning att de flesta medlemmar uppskattar Marko Wramén arbete med Hypoxia och att kvaliteten på tidningen genomgående är mycket hög. Samtidigt finns det en önskan från styrelsen att det blir fler reportage av och med nybörjare och även mer om både friflygning och paramotor inom Sveriges gränser. Kanske kan klubbarnas många arkiverade texter återanvändas för att täcka det behovet?

### Nytt licenssystem

Ganska mycket tid lades på planering av Instruktörsseminariet som är en viktig sammankomst när det gäller utvecklingen av Skärmflygsverige. I år kommer det bland annat bli ett tema om spiraler och hur man bäst bemöter "olämpliga" elever. Där kommer det naturligtvis även att informeras kring förslaget på det nya licenssystemet.

När det gäller det nya licenssystemet är det Ola Gustafsson och Ori Levin som har tagit fram ett förslag samtidigt som Sune Cullberg har tagit fram ett annat och under veckan jämkade Ola och Sune ihop dem så att det nu finns ett enda förslag på en förenklad licenstrappa med följande syften:

- Kopplar ihop befogenheter gällande skärmtyp och utlandsflygning med relevant erfarenhet.
- Färre kurser. Ihopslagningar och strykningar görs.
- Mer fokus på att lära sig flygning genom egen erfarenhet och genom kurser som inte är kopplade till licenssystemet. Detta för att undvika licensshets.
- Förutom att det blir lättare att göra "karriär" inom de klassiska områdena Berg, Hang och Vinsch var för sig, är även Akro och Speedgliding tydligt reglerat med fokus på relevant erfarenhet snarare än licensgrad.
- Inträdeskrav för licensgrader och nödvändiga erfarenheter för olika skärmtypen kan komma att ändras mot idag. Det nya systemet blir ett mer "lättofotat" och anpassningsbart system som lättare kan justeras då det är nödvändigt.
- Eftersom en ändring av licenssystemet medför en hel del praktiska problem, bland annat med redigering av FoD och utbildningsmaterial, så kommer förslaget att remitteras till både klubbar och instruktörer i god tid. Målsättningen är dock att det nya systemet ska börja gälla från och med årsskiftet 2012/13.



Inte ens SSFFs styrelse eller kansli slipper undan Ryanairs nitiska väskvägare.

### "The Nordic maffia"

När det gäller SSFFs internationella representation så beslutade styrelsen att skicka Marko Wramén och HP Fallesen till Nordic Meeting (NHPC) i Köpenhamn i november. Naturligtvis har diskussionerna om säkerhet och serial/comp-skärmar i tävlingsammanhang hög prioritet. Däremot avvaktar SSFF av ekonomiska skäl med beslut om att skicka en representant till CIVLs möte i Taipei i vinter. Samtidigt är det viktigt att vi är med och röstar vid förslag på regeländringar, framförallt när det gäller säkerhetsfrågor som vi i Norden prioriterat så till den milda grad att vi i Sydeuropa kallas för "The Nordic maffia". De andra nordiska länderna brukar samtliga skicka delegater till CIVL-mötet. Sverige som inte skickat någon de senaste åren har gett sin fullmakt till Danmark. Det är det nordiska mötet NHPC som just är till för att bland annat samordna "The Nordic maffia". De andra nordiska länderna ska kontaktas innan beslutet klubbats för svensk del.

Veckan avslutades med ett styrelsemöte som förhoppningsvis redan finns refererat på hemsidan när du håller den här tidningen i din hand.

Ja, det blev några långa och intensiva arbetspass i Alicante, där vi först framåt femtiden på dagarna drog iväg till Palomaret för lite svalkande hangflygning. Tyvärr lyckades jag inte skrapa ihop mer än sex timmar på hela veckan, men även om det inte blev så mycket flygning så känns det ändå himla kul att styrelsen kan leverera så många positiva nyheter som förhoppningsvis kommer att förenkla tillvaron för alla oss som älskar att flyga.

Lars Falkenström  
för styrelsen

Hannes flyger över härliga vyer  
i det storslagna landskapet kring  
Drei Zinnen.

# Det andra Dolomiterna

David Bengtsson undviker anstormningen  
av hundratals semesterfirande piloter i  
italienska Dolomiterna och väljer att flyga  
från Monte Piana och runt Drei Zinnen istället.

*Text och foto: David Bengtsson*

Starten Monte Piana sedd från ovan med  
Drei Zinnen i bakgrunden.



David Bengtsson



Starten vid Monte Piana

Det är höst och högsäsong för skärmflygare i Dolomiterna. Det mest populära flygstället är Sellapasset i trakterna kring Canazei, dit det vallfärdar tyskar och annat löst folk så här års. Helgen i månadsskiftet september-oktober var det uppskattningsvis runt 500 piloter på starten, 450 för många för min smak. Jag rymde. Hypoxia hade ett reportage härifrån förra året. Åk gärna hit då flygningen är fantastisk, men välj helst några dagar då det inte är tysk högtid.

Dolomiterna är stort och mäktigt och det finns många andra platser att flyga skärm. En nästan bortglömd pärla är Monte Piana som ligger vid sjön Misurina, inte långt från staden Toblach nära österrikiska gränsen. Står man på starten och tittar rakt österut så ser man ett mäktigt berg, Drei Zinnen eller Tre Cime som är det italienska namnet. Känt från bland annat Red-Bull X-alps då deltagarna passerade här senast.

Det är ett av Dolomiternas mest kända bergsmassiv och det är faktiskt ganska lätt att kurva sig dit med sin nylontrasa. Av någon outgrundlig anledning så är det dock inte många piloter som hittar hit. Vi var runt 30 stycken på plats en perfekt lördag och jämför man med Sella så är det nästan inga alls.

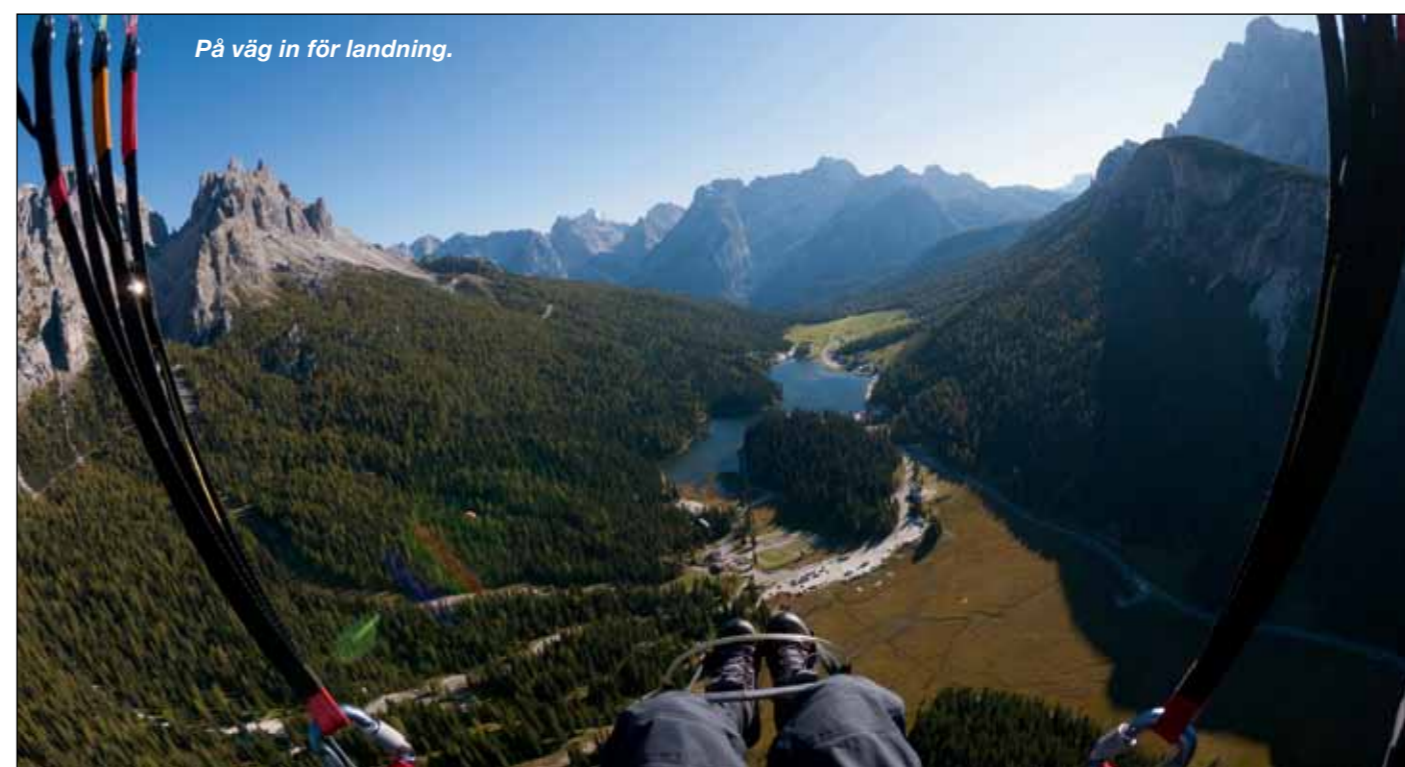
Hur gör man då? Jo, man beger sig till den stora landningsplatsen som är omöjlig att missa, parkerar sin bil och åker Land Rover upp till 2 300 meter. Åtta euro kostar kalaset. En kort hajk

på fem minuter och du står på starten. Den är stor, men kupe-rad åt alla håll och kanter. Med lite vind är det inga problem att bli luftburen. I nollvind är det inte superenkelt. Är man tidigt på plats hänger man där uppe i gräset ett tag och ägnar sig åt det som mina österrikiska vänner kallar Jausern. Man äter. Typ korv och tittar på utsikten.

På hösten drar termiken igång relativt sent och de lokala förmågorna startar runt halv två. Det är inte svårt på något sätt, men ska man vara säker på att klara sig bort till Drei Zinnen så bör man ha kurvat upp till 2 700-2 800 meter. Det går om man är lägre sägs det, men jag behövde aldrig chans. Ett glid bort och du är vid rasbranten av det massiva bergsmassivet Tre Cime. Där lyfter det igen, garanterat. Gratulerar, en stund senare har du har precis kurvat dig upp över ett av alpernas snyggaste berg.

Naturligtvis kan man fortsätta med en distansrunda bort i exempelvis riktning Sillian och Pustertal, men själv tycker jag det räcker gott att bara göra en minitriangel i dalen och cruisa runt bland all alp-porr och ha det bra.

Ryanair flyger till Klagenfurt och det tar ungefär två timmar och 30 minuter att köra till Misurina från denna österrikiska stad. Det finns camping, finhotell och fullhotell. Själv bodde jag i husbil.



På väg in för landning.

Henric Höggren gör wingovers.



## PM-Spontanträff i Härnevi

Helgen den 9-11 september träffades ett gäng glada piloter för den andra upplagan av Härneviträffen. Det är som rubriken anger egentligen inget stort arrangerat möte utan snarare av karaktären massivt våldgästande av någon modig fältupplåtare. Ett trevlig drop-in i all enkelhet för PM-piloter.



Christoffer Grate under start.

Förra året stod Fredrik Wik för upplåtandet av fält och i år har Johan Härnered och Stefan Liljeholm med den äran axlat manteln. Tyvärr hade regngudarna sett till att de fält vi använde förra året dagarna innan träffen mest såg ut som små sjöar. Johan och Stefan raggade dock raskt upp ett nytt torrt fält i närheten med en utmärkt grusplan intill att parkera på och med ypperliga startmöjligheter i de rådande vindriktningarna.

Johan hade dessutom fixat så att vi fick låna föreningslokalen för en rimlig ersättning. Där kunde de som ville sova över och vid grillplatsen utanför fick vi höra de mest fantastiska historier om dessa modiga män i sina flygande maskiner – så kallad Paralyng.

Flygandet startade redan på fredagskvällen för de som gjort en lätt jobbsmitning. Under lördagen dök det upp mellan 25-30 piloter som flög mycket och både högt och lågt i perfekta väderförhållanden.

Värda att nämnas är Johan Henchen och Janne Rudenskog som kom till fältet på det riktiga sättet: flygandes. De hade startat från Cirrus vinschfält i Tärna och efter lite letande hittade de fram till oss andra i Härnevi. Två piloter valde under lördagen att utelanda då det enda molnet på himlen började bli stort och se hotande ut, och när sjunket blev oroväckande stort bestämde de sig för att landa och avvakta tills det dragit över. Troligen ett nog så klokt och moget beslut som visar nyttan med att kunna göra (och träna) på utelandningar.

Matte Lönnqvist och Henrik Höggren bjöd på airshow - skall skärmen verkligen vara under piloten?

Söndagen blåste bort så efter lite balanserande tackade de kvarvarande för sig och vände hemåt fyllda av nya glada flygminnen.

Text: Peer-Åke Eskelius  
Foto: Fredrik Wik

## Ny hjälmkamera låter lovande

På bara några år har hjälmkameror gått från att ha varit något udda och sällsynt som extrema fallskärmschoppare och basehoppare använde till att sitta på var och varannan skärmflygares huvud. Och inte bara skärmflygare – surfare, skidåkare, snowboardare, hundar och gud vet vad far fram genom verkligheten med en liten äventyrskamera fastsatt någonstans på kroppen eller utrustningen.

Det finns flera märken och varianter men det går ändå inte att komma ifrån att GoPro snabbt blev en de facto-standard som de flesta höll sig till. Små, lätta och stryktåliga och med bra bild blev de snabbt populära. Även om deras kryptiska menyer och inställningar satt myror i huvudet på mer än pilot strax före start.

Först kom GoPro Hero med sådär bildkvalitet. Därpå följde HD Hero och med den tog bildkvaliteten ett rejält kliv uppåt. Plötsligt kunde man börja använda materialet till mer än bara youtube-klipp.

Nu presenteras uppföljaren HF Hero 2. Samma utseende och form men med rejält boostad elektronik. Hypoxia hoppas kunna återkomma med ett test nästa år men redan nu kan sägas att sensorn har gått från fem megapixel till elva och att man använder en bättre lins som ska ge skarpare bilder och dessutom högre kvalitet i dåliga ljusförhållanden.

Bildprocessorn ska vara dubbelt så snabb, menyerna ska ha förenklats och man har en 3,5 millimeters mikrofonringång för extern mikrofon. Kameran är också förberedd för fjärrkontroll (som ska lanseras efter nyår) och numera finns det röda lampor på alla sidor av kameran så att man kan se om den är igång eller inte.

Dessa förbättringar för bland annat med sig att man nu ska kunna ta stillbilder i elva megapixels upplösning med upp till tio bilder i sekunden. Man kan också spela in video i 1080p och i upp till 120 bildrutor per sekund, perfekt för cool slow motion.

Allt det här låter mycket lovande för oss skärmflygare. Om verkligheten är lika bara återstår att se, men vi hoppas som sagt kunna återkomma med ett test.

Marko Wramén



Recension:

## Fin fotobok för fåtöljflygaren



Stolen Moments #2  
av Jérôme Maupoint  
cirka 450 kronor

För den som läser tidningar och böcker om skärmflygning är Jérôme Maupoint ett välkänt namn. De senaste 15 åren har fransmannen, som bor i närheten av Annecy men reser världen runt och fotograferar skärmflygning. Du har sett hans bilder i tidningar som CrossCountry Magazine, Skywings, Thermik, Parapente och många fler. Sedan 2001 är han också hovfotograf hos Gin och tar produktbilder för dem.

Vi talar alltså om en skärmflygningsfotografins superstjärna, en av de bästa. 2004 gav han ut en bok med flygbilder, Stolen Moments. Nu är det dags igen i form av glassiga boken Stolen Moments #2. På 144 sidor fint papper i hårda pärmar tar Jérôme med dig till olika exotiska platser runt om i världen. Hisnande alplandskap med alpina toppar och glaciärer. Öknen i Marocko. Ecuador, Danmark, Skottland och många fler platser passerar revy. Boken är uppdelad i fem delar. Distansflygning, vol biv (vandra & flyg), småvingar, flygning med rovfåglar (parahawking) och kustnära flygning.

Det här är en ren fotobok. Den enda text du hittar är förorden och små korta bildtexter. Bilderna står i fokus. Bilderna är nästan uteslutande av extremt hög kvalitet. Komposition, ljus, idé. Överraskande vinklar och motiv. Allt är vackert.

Bokens svaghet ligger kanske också här, i det renodlade fotobokskonceptet. Ibland vill man veta mer om bilderna, lära sig mer om platserna. Det får man dock göra någon annanstans. Men är man medveten om det, och tar boken för vad det är, något att ta fram och bläddra i för att få inspiration i vintermörkret, ja då fungerar den alldeles utmärkt som present. Både till sig själv och till flygande vänner och familjemedlemmar.

Marko Wramén



# Drömmen om att bli parabum i Frankrike

Många av oss har nog vid något tillfälle stått på en start, blickat ut över ett vackert landskap och tänkt att *"om man ändå bodde här, då kunde man flyga mest hela tiden"*. Stockholmstjejen Sofia Friborg tog tag i saken och flyttade ner till Annecy.

*Text: Sofia Friborg*

*Foto: Sofia Friborg och Marko Wramén*

*Centrala Annecy är otroligt pittoreskt. I bakgrunden syns för övrigt berget Mont Veyrier som ingår i distansturen runt sjön.*



**F**rankrike har länge varit ett av mina favoritländer som med sin fantastiska och varierande natur erbjuder nästan allt. Under några års tid har jag funderat på att säga upp mig, flytta till Frankrike och flyga non-stop, men det har liksom bara varit en dagdröm...

Så förra året, efter att ha kommit fram till att livet som utarbetad karriär inte är allt, gjorde jag slag i saken och sade upp mig med vissa höjda ögonbryn som följd.

Efter att ha spenderat vintern i Asien bar det alltså iväg till La France på vinst och förlust i mitten av maj, med enda agenda att flyga mycket och förbättra franskan. Första stopp blev Annecy där jag skulle möta upp några flygkompisar. Min ursprungstanke var att sedan fortsätta vidare till Chamonix, men jag blev liksom kvar i detta undersköna Annecy och spenderade sommaren här. Annecy, som för min del tidigare kommit i skymundan för Chamonix, har verkligen mycket att erbjuda skärmflygare och är ju lite av ett flyg-Mecka här i Frankrike.

- Här finns fem flygskolor som alla också förmedlar tandemflyg och säljer utrustning samt ytterligare tre företag som enbart förmedlar tandemflyg. Med detta följer bra transporter upp till starterna.

- Det finns även två mycket fina starter - Plan Fait (cirka 950 meter) och Col de Forclaz (cirka 1 250 meter). På den senare finns även en startchef. Det låter kanske lite larvigt. Men med hundratals tandemflyg per dag underlättar det faktiskt för både friflygare och professionella att ha någon som håller lite ordning och reda.

- Annecy erbjuder även fina landningar. Doussard – en enorm landning som man delar med hängflygare. Perroix som ligger strax nedanför Plan Fait. Denna kan vara lite svårare att landa på med vissa förbjudna områden och arga husägare intill. Perroix fördel är dock att där finns två skärmflygbutiker/skolor (Les Passagers du Vent och Grandes Espaces), en skärmflyg-reparationsbutik (Rip air) samt ett café där alla samlas. Glöm bort att plocka fram en ljummen kattmatsburk ur skärmsäcken. Här beställer man en "Plat du jour" efter dagens flyg, snackar med skärmflygkompisarna, kollar in roliga landningar samt sörplar i sig en kopp kaffe inför nästa flyg.

- Annecy ligger lite skyddat så det går att flyga nästan varje dag utan nederbörd eller för mycket vind, oavsett vindriktning.

- Annecy-sjön... Det måste vara en av de vackraste sjöar jag har sett med sin osannolikt turkosa färg. Den ger en fantastisk utsikt under flyget men svalkar också bra efter flyget och erbjuder många fina platser för picknick på sommarkvällarna.

**T**rots att jag pluggat franska tidigare så var det lite trögt att komma igång med språket. Så jag bestämde mig för att ta en språkkurs för att fräscha upp franska-kunskaper. Efter ett par veckors studier och att skamlöst ha misshandlat det franska språket med alla jag träffade kände jag dock att det började lossna lite. Det var dags att söka jobb i Alplandet.

För att söka jobba fortsatte jag lika ogenerat att snacka med alla fransmän som jag lärt känna angående detta spørgsmål. Två veckor senare fick jag ett jobb som "secrtaire" i en av skärmflygbutikerna, Les Passagers du vent, som ägs av skärmflygprofilen Pierre Naville. Jobbet innebar att stå i butiken, organisera tandemflyg, svara i telefon, städa och se upptagen ut när Pierre var i butiken!

I början var min mest frekventa kommunikation med fransmän

"Ursäkta jag är utlänning, jag förstår inte, kan ni tala långsammare". Ja, det ödmjucar de flesta! Att prata relativt flytande franska är viktigt när man bor och jobbar här, för fransmän förredrar ju sitt eget vackra språk.

Att jobba i en av de största skärmflygskolorna i Frankrike är faktiskt väldigt speciellt. På skolan och i butiken arbetar ungefär 15-20 instruktörer som både arbetar som tandempiloter och skärmflyginstruktörer. Bland instruktörerna finns ett flertal högt rankade piloter som varvar sitt jobb med att tävla i diverse franska tävlingar, världscupen, VM och/eller X-Alps. Roligt att jobba med duktiga människor som dessutom arbetar med sin passion.

**H**är har man ju lite annan syn på vad ett lyckat flyg är. "Lilla varvet", som är en kortare distans runt Annecysjön på 25 kilometer, är något som man med självklarhet gör på lunchrasten. Helst gör man "stora varvet", ett tiotal kilometer till, eller om det är en bra dag så flyger man kanske från Annecy till Chamonix och tillbaka!

En annan ambition är att flyga upp till Mont Blanc och antingen landa där eller åtminstone flyga över. Detta innebär ju för er som vet hur högt Mont Blanc är en molnbas över 4 800 meter och kanske en viss vana vid den tunna luften uppe på den höjden. Det ger lite perspektiv till flygningen som är möjlig hemma i Sverige. En dag i augusti så avbokade man alla dagens tandemflyg och kurser då alla instruktörer på Les Passagers du Vent åkte till Chamonix för att försöka flyga upp till Mont Blanc...

Mycket kan sägas om fransmän men de lämnar ingen oberörd alla fall. En vanlig fördom är att de är fruktansvärt arroganta, inte pratar engelska, ser ner på människor som inte pratar flytande franska och faktiskt, allt detta stämmer. Men det finns även en helt annan dimension av dem. De är sanna individualister, vilket inte minst märks i trafiken! Det finns även något slags inbyggt motstånd mot "etablissemangen", vilket gör att fransmännen glatt blinkar med ljuslyktorna för att varna medtrafikanten om att det finns en polis längre fram.

De är charmiga, sportiga och verkar åtminstone i detta alplandskap vara riktigare livsnjutare. Här jobbar man inte ihjäl sig och tycker att det är viktigt att finna tid för matlagningens konst. En helstekt kyckling som tar mer än en timme att tillreda är ingen konstighet att bjuda på en vanlig vardag. Det ska vara gott att äta. Det finns utrymme för spontanitet. Det går alldeles utmärkt att bjuda in till en barbeque dagen innan och flertalet faktiskt dyker upp.

**Ä**r det så att man känner att man är lite trött på att "bara flyga" så bjuder Annecy även på andra utomhusaktiviteter som klättring, via ferrata, hiking, canyoning, cykling, åka vattenskidor, dykning m.m. Man behöver i princip bara vara inomhus när man sover! För den som vill utveckla sin flygning kan man ta sin lättviktsutrustning på ryggen och vandra uppför berget till starten och sedan flyga ner. Ett annat alternativ är att åka upp dit på kvällen, tälta där över natten, naturligtvis tillreda något gott att äta och flyga ner tidigt på morgonen eller (vilket jag bara har hört ryktesvägen) flyga ner på kvällen i molnskenet om det är molnfritt.

Det finns ett ordspråk som säger: "Gud hade rätt när Frankrike skapades, men kanske inte när fransmännen blev till", vilket jag tycker är hysteriskt roligt efter en sommar här. Men jag måste nog säga Gud kanske även hade några rätt när han/hon skapade fransmännen, för de vet verkligen hur man lever "det goda livet". Det är en livsstil som jag som utarbetad svensk gladligen tagit till mig. Så, jag tror jag stannar här ett tag till...



Landskapet kring Annecysjön bjuder på fin flygning.

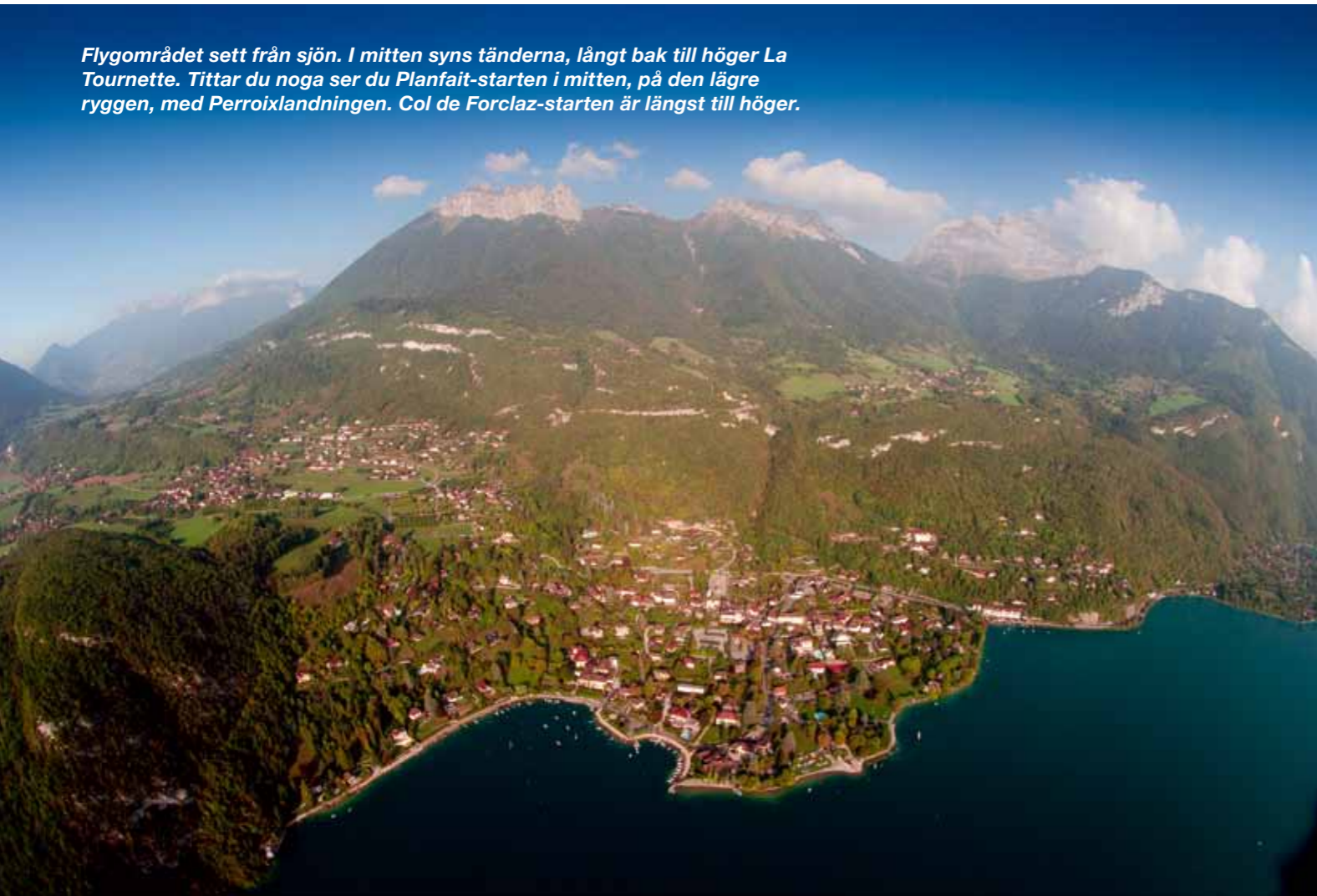


Doussardstarten är den högsta.



Sofia Friborg på jobbet på skärmflygskolan.

*Flygområdet sett från sjön. I mitten syns tänderna, långt bak till höger La Tournette. Tittar du noga ser du Planfait-starten i mitten, på den lägre ryggen, med Perroixlandningen. Col de Forclaz-starten är längst till höger.*



*Tänderna till höger, dalen mellan tänderna och Mont Veyrier till vänster och längst bak till vänster syns Parmelan.*



# Så flyger du distans runt Annecy

**Annecy och närliggande Chamonix är sanna paradiset för skärmflygaren. Här finns bra infrastruktur, många starter och mycket fina möjligheter att flyga distans.**

*Text och foto: Marko Wramén*

I Annecy börjar man ofta från den högre Forclazstarten i södra änden av sjön, men det går förstås också bra att kurva upp sig från Planfait lite längre norrut, även om den starten är lite lägre. Många väljer att "bara" flyga runt i närområdet och det är inte så konstigt – kombinationen av gnistrande sjö och vassa berg är slående vacker.

Men man kan också göra ett par fina och inte alltför svåra distansflyg här, och det fina i kråksången är att de är trianglar så man kommer (i bästa fall) hem till landningsfältet igen och slipper krångliga återtransporter. Eftersom det är ett mycket populärt flygområde har du oftast gott om skärmar i luften som hjälper till att markera lyft. Använd dig av dem!

## Lilla varvet runt sjön

Det här är en riktig klassiker. Starta på Forclaz eller Planfait

och ta så mycket höjd du kan. Jag har själv mest flugit från Forclaz så utgår därifrån i min beskrivning. Tidigt på dagen kan det vara svårt att komma upp, men har du väl tagit dig upp till toppen av bergryggen precis bakom start brukar det gå bättre. Flyg nu norrut och korsa den lilla dalen bort mot "tänderna", de vassa nakna bergstoppar som sticker upp bakom och hitom Planfaitstarten.

Här ser du till att ta rejält med höjd, upp till molnbas ska du. Sedan korsar du den stora dalen norrut och tar dig över till Mont Veyrier, den långa ryggen längs norra änden av sjön. Väl över på andra sidan kan det vara lite stökigt och turbulent så håll i hatten. Men det brukar lyfta bra vid den första höjdpunkten så kurva upp dig här. Annars kan du oftast hanga dig fram längs ryggen och förr eller senare hitta bra lyft. Flyg till bortre änden av ryggen och vänd sedan tillbaka till början igen.

Nu är det dags att korsa sjön. Första gången kan det kännas lite läskigt, så det kan vara en bra idé att vänta till du ser att någon annan ger sig över. Toppa upp så mycket höjd du kan vid Mont Veyrier och sätt sedan kurs mot sydväst, snett ner över sjön mot den tydliga ryggen Roc des Boeufs på andra sidan. Väl över brukar det gå att hanga fint längs ryggen, speciellt om dalvinden kommit igång. Försök komma högt så att du säkert kan fortsätta västerut, över de olika kraftledningarna, och förlänga din distans. Vänd sedan tillbaka till östra kanten av Roc

des Boeufs och skruva upp dig så högt du kan. Får du riktigt bra höjd kan du nu ta sikte direkt tillbaka mot Forclaz och sluta varvet. Kommer du inte så högt som du önskar kan du ta en kortare väg över sjön mot Rovagny och försöka komma upp där istället.

Beroende på var du vänder på Mont Veyrier och Roc des Boeufs har du nu gjort en fin och otroligt vacker runda på 25 till 30 kilometer. Snyggt jobbat!

## Stora varvet runt sjön

För den lite mer ambitiöse är det varianter på det stora varvet som gäller, i alla fall om det är en bra dag. I sin renaste form handlar det här om en 50 kilometers FAI-triangel, så nu har vi höjt insatsen en del. Men man kan alltid modifiera rundan till sina egen nivå och dagens kvalitet.

Du börjar på samma sätt som för lilla rundan – starta, ta höjd, ta dig över till tänderna, maxa höjden. Men istället för att korsa dalen rakt över till Mont Veyrier håller du nu rakt norrut, upp i dalen mot Parmelan. Det är ett långt glid men det går ibland att hitta lite lyft på vägen. Och väl framme vid Parmelan brukar det lyfta fint, även om det kan vara stökigt på själva hörnet.

Här tar du rejält med höjd igen och siktar sedan västerut tillbaka mot sjöns norra ände och Mont Veyrier. Den gången jag

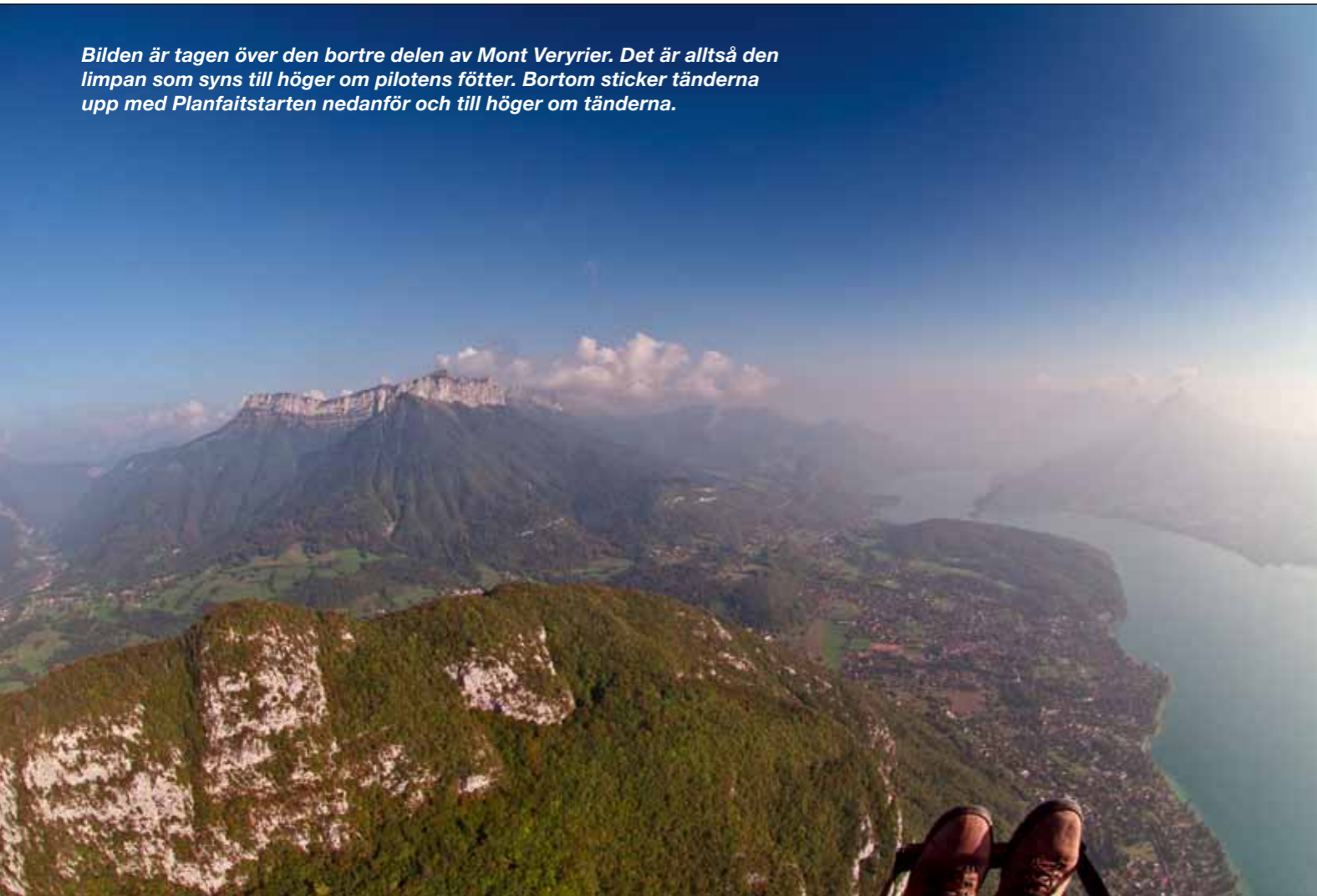
gjorde det här flyget tog jag samma väg tillbaka som jag kom, till tänderna, medan Ulrich Prinz (läs nedan om hans fina webbsida) rekommenderar en mer nordlig och direkt rutt upp till baksidan av Mont Veyrier.

Toppa upp igen och korsa sjön. Ska du ta ut svängen ordentligt och få ihop FAI-triangeln tar du återigen en mer nordlig rutt jämfört med lilla varvet och korsar till Semnoz. Där tankar du höjd igen och svänger söderut till Roc des Boeufs. Att hålla sig uppe på väg till Semnoz är inte alltid helt lätt, själv fegade jag och flög direkt till Roc des Boeufs.

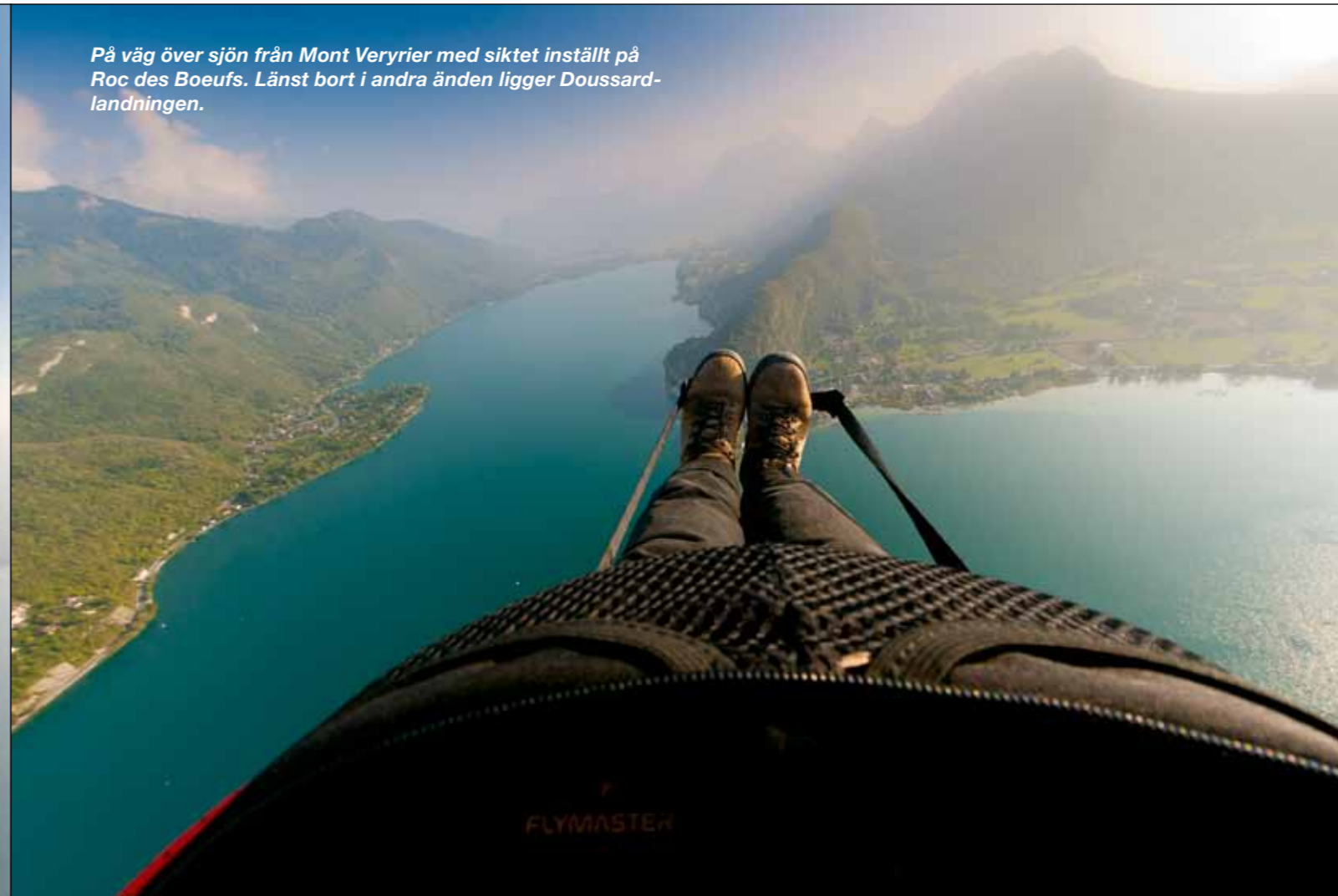
Nu kan du rutinen – ta höjd, följ ridgen västerut för att öka distansen och flyg sedan tillbaka och kurva upp dig igen. När du har rejält med höjd korsar du sjön österut mot Forclaz. Slutmålet är områdets högsta och mäktigaste berg, La Tournette, som ofta snöklätt tornar upp sig en bit bakom Forclaz. Själv fick jag bra med höjd långt söderut på Roc des Boeufs och korsade rakt över till La Tournette, söder om sjön. Här är det mäktigt att flyga, jag hade sällskap av både örnar och segelflygplan vid det 2 351 meter höga berget.

När du njutit färdigt i det högalpina landskapet toppar du upp och tar dig tillbaka till din start för att sluta triangeln. Voilà, nu har du gjort ett klassiskt Annecyflyg och fixat stora varvet runt sjön!

Bilden är tagen över den borte delen av Mont Veryrier. Det är alltså den limpan som syns till höger om pilotens fötter. Bortom sticker tänderna upp med Planfaitstarten nedanför och till höger om tänderna.



På väg över sjön från Mont Veryrier med siktet inställt på Roc des Boeufs. Länst bort i andra änden ligger Doussard-landningen.



## Glaciärer och höga berg

Skulle du mot förmodan tröttna på flygningen vid Annecy är en dagsutflykt till Chamonix att rekommendera. Höga berg och stora temperaturskillnader skapar kraftfulla förhållanden, så det här är inte flygning för alla, inte hela tiden i alla fall. Också här finns det bra infrastruktur. Jag har själv bara flugit en enda dag här, så ger bara en kort översikt över flygningen i Chamonix. Men det finns bra information på nätet och i klubbstugan hos lokala klubben (nära landningsfältet) finns en mycket bra broschyr på engelska med vettig information.

Plan Praz är kanske den mest populära starten. Sydvänd på 2 000 meters höjd och med 1 000 meters höjdskillnad är det här rediga grejer. Men starta inte försent (helst inte efter halv ett), annars kan det bli blåsigt och stökigt på start. Det går lift hela vägen upp. Sommartid kan det bli mycket folk eftersom många skolor också använder starten.

På andra sidan dalen i förhållande till Plan Praz finns en annan lift. Kliver du av på mellanstationen och promenerar ner en bit bakom lifthuset hittar du starten Plan de l'Aiguille på 2 223 meters höjd och med en fallhöjd på 1 233 meter. Här flyger man på eftermiddagen eftersom det är skuggsidan av dalen. Å andra sidan har dalvinden då oftast kommit igång och du kan hanga framför start till du hittar en blåsa. Får du höjd får det att göra fina kvällsflug bortåt Mont Blanc och njuta av en rad glaciärer. Men även i svagare förhållanden kan man ta en sväng över glaciären som finns en bit framför starten, innan man måste svänga ut mot dalen. Att flyga över de blå sprickorna i den isflod som en glaciär ju är – det är en väldigt speciell känsla.

### Bra information om distansflygning vid Annecy:

<http://ulrichprinz.de/air/annecy/xc.html> (Piloten Ulrich Prinz utmärkta tips och kartor, på engelska )  
<http://baillyp.web.cern.ch/baillyp/Para/Para.htm> (på franska, men med många bilder som visar var termiken finns)

### Info om flygning vid Chamonix:

[www.chamonix.net/english/paragliding/paragliding.htm](http://www.chamonix.net/english/paragliding/paragliding.htm)

### Boende vid Annecy:

#### Maison du Moulin

[www.maison-du-moulin.co.uk](http://www.maison-du-moulin.co.uk)

Ett stort äldre hus som drivs av en brittisk pilot som kan regionen innan och utan och som flugit från Mont Blanc. Huset ligger tio minuters promenad från den stora Doussardlandningen.

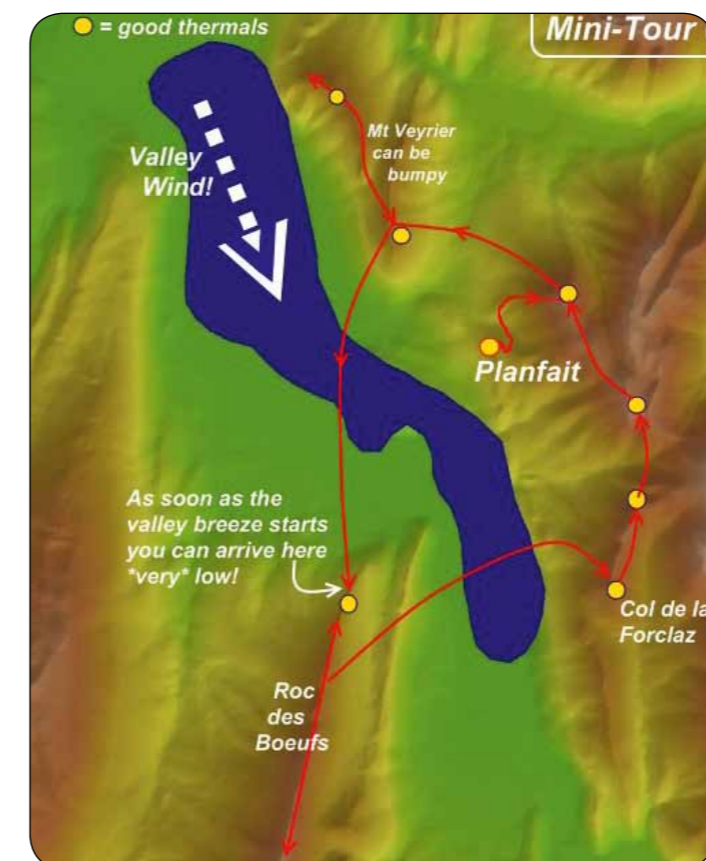
#### Residence Florimontane

Fint hus i Talloires tio minuters promenad från Perroixlandningen med skärmflygsbutiker och skolor. Har både rum och lägenheter och ägaren är en fransk tävlingspilot.

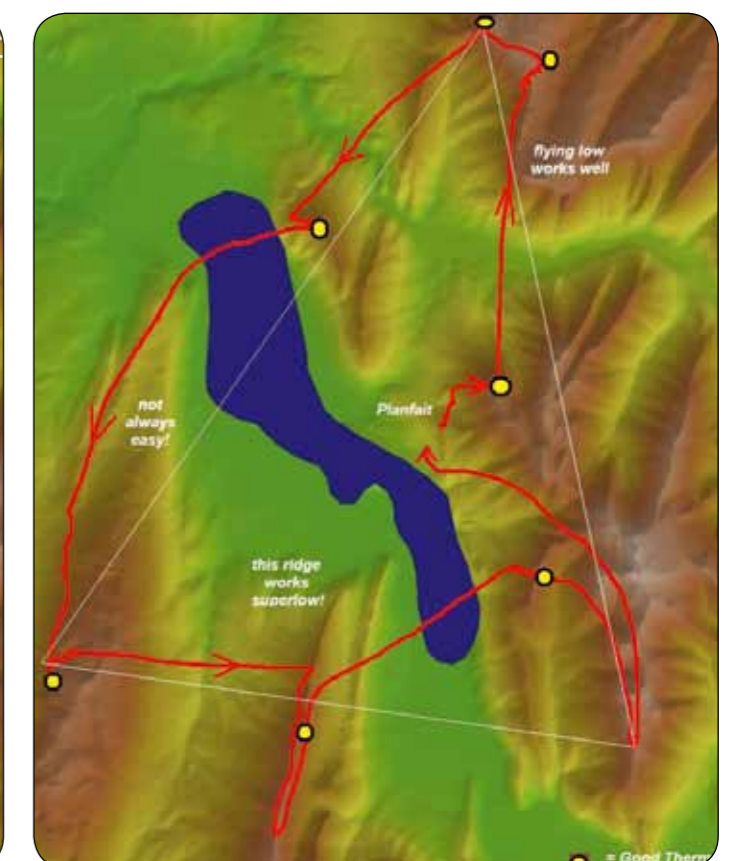
### Res dit

Det går billiga flyg till Geneve, därifrån tar man shuttlebuss direkt till Annecy.

Lilla varvet runt sjön. Bilden är tagen från Ulrich Prinz webbsida.



Stora varvet runt sjön med förlängningen till Parmelan, Semnoz och La Tournette. Bild från Ulrich Prinz webbsida.





# 33 timmars äventyr i Bordairline

Text: Einar Hestmann

Foto: Stefan Wiebel och Chrigel Maurer

”Det här måste jag prova” tänkte jag när jag läste om Bordairline-tävlingen i Fredrik Gustavssons inspirerande artikel om ”X-alps-light” i vårens utgåva av Hypoxia. Tänk att kliva upp på första och bästa berg och flyga därifrån så långt det går, landa och gå uppför nästa berg och flyga vidare och fortsätta tills man inte orkar mer! Tanken blev till handling och några dagar senare var jag med på startlistan till Bordairline Interlaken, en hike-and-fly-tävling där uppgiften är att komma så långt bort från starten som möjligt och tillbaka inom 33 timmar. Distansen mäts i luftlinje och minst 20 procent av sträckan måste flygas.

Interlaken ligger i schweiziska Berner Oberland – ett av de vackraste områdena i Alperna, omgiven av de berömda 4 000 meter höga bergen Jungfrau, Mönch och Eiger. Interlaken är också en hot spot för turister från alla världsdelar och ett Mekka för skärmflygning och andra outdoorsporter. Här flygs fler tandemflyg än någon annan plats i världen.

Eftersom jag inte hade varit i Berner Oberland tidigare började jag förberedelserna med att kontakta min flygkompis Perka (Per-Erik Öhrner). Perka bor i Bern och känner Berner Oberland bättre än de flesta. Han gav mig tips om möjliga flygrutter, lokala vädersajter och vilka luftrum man ska se upp för. Jag beställde hem vandringskartor och rekade området i Google Earth. Under sommaren tränade jag ungefär som inför ett maratonlopp fast med mer backträning och längre vandringspass med ryggsäck. Min utrustning bestod av en Altirando ryggsäcksele, Advance Sigma 7-skärm och en standard Apco-nödskärm. Hela ekipaget vägde runt 15 kg inklusive GPS, extrakläder, kartor, stavar, pannlampa, proviant och en liter vatten. Flygkängorna bytte jag ut mot mina Nike Vomero löparskor och skalbyxan ersattes med tights.

Början på september var det dags. Jag reste ned tillsammans med min fru Linda och vår minste son Philip, två år, och vi passade på att kombinera det hela med ett besök hos vänner i Geneve. Perka var bortrest på tävling i Slovenien så jag fick klara mig utan honom. På fredagen åkte vi upp till Interlaken och på kvällen var det briefing och pastaparty i Interlakens friluftsbad ”Bödelibad”. Startfältet bestod av totalt 20 deltagare och bland favoriterna var årets X-alps-vinnare Chrigel Maurer, Paul Guschlbauer (X-alps-trea) och Andreas Hofbauer (etta hittills i årets Bordairline-serie). Väderprognosen såg inte jättebra ut. Även om lördagen var solig och varm var termikchanserna små. Dessutom var det risk för fön på eftermiddagen, och på söndag förmiddag skulle en kallfront med regn komma in över Schweiz.

Lördag morgon klockan åtta gick starten. Vindprognosen för hela helgen var svag till måttlig västlig. De flesta tog en sydöstlig rutt mot Brienz och Luzern, medan några, bland annat Maurer och Guschlbauer, tog en nordvästlig rutt i riktning Kandertal och Adalboden. Självt gick jag lite avvaktande i klungan och bestämde mig till slut för att gå österut några kilometer innan jag klev upp på bergsryggen Hardergrat mellan Interlaken och

Brienz. Jag tog rygg på Stefan Wiebel och Werner Schütz från Bayern. Stefan blev trea i förra årets Bordairline-serie och Werner har flugit flera FAI-trianglar över 150 kilometer i alperna i år. Vi bestämde oss för att kliva upp på berget i höjd med Oberried, cirka fem kilometer innan Brienz. Härifrån borde det vara möjligt att ta sig längs Hardergrat och sedan ansluta i termiken vid Brienser Rothorn, och därifrån flyga vidare mot Lungern och Sarnersee – om nu termiken funkade.

Vi siktade in oss på en gräsblänt uppe på bergsryggen, 1 300 höjdmeter över oss. Vi tog fram stavarna och började gå uppför backarna. Direkt märkte jag vilken enorm skillnad i ansträngning det är mellan platt landsväg och brant stig, speciellt om man har 15 kilo på ryggen. Jag var glad jag hade tränat ordentligt. Väl uppe på bergsryggen hittade vi snabbt en fin startplats med underbar utsikt mot Meiringen – och på under en kvart var vi alla tre i luften. Efter lite gnetande insåg vi dock att det skulle bli svårt att komma upp över ryggen och vi bestämde oss för att följa hanget så långt som möjligt österut och hoppas på lite lyft på vägen mot Brienz. Tyvärr hittade ingen av oss något – och vi landade alla tre längs vägen öster om Brienz.

Vi packade ihop skärmarna och tog en timmes välförtjänt middagspaus innan vi gav oss i väg mot nästa berg, 1 400 nya höjdmeter upp till Gummenalp öster om Rothorn. Planen var att därifrån flyga över i nästa dalgång mot Lungern och Sarnersee i riktning Luzern. I början gick det ganska lätt – men sedan blev det snabbt väldigt tungt, och jag insåg att den här uppstigningen skulle bli väldigt ansträngande. Stefan och Werner var i betydligt bättre form än jag och gick före med snabba steg, väl medvetna om att dagen snart började ta slut och att det var viktigt att ta sig upp på berget innan det var för sent att starta. Efter tre timmars uppstigning var vi uppe på bergsryggen och konstaterade att vinden kom rakt från norr och var för stark för att vi skulle kunna starta direkt från toppen. Vi fick därför gå en bra bit längre ned mot bergstationen till skidområdet

Matpaus i Brienz.





Starten går i Interlaken.



Werner Herdergrat gör sig klar för start.



Chrigel Maurer i luften.

Schönbuel i förhoppning om att det inte blåste lika mycket där.

Väl nere på Schönbuel hittade vi en östvärd startplats bredvid stolliften (se bild). Det blåste fortfarande nord, men inte för starkt för att starta. Vi bestämde oss för att göra ett nerflyg mot Lungern eftersom det sannolikt skulle blåsa mindre nere i dalen och sedan glida norrut mot Sarnersee. Vi drog upp skärmarna och startade i rak sidvind. Eftersom terrängen nedanför lutade söderut var vi beredda på att flyga i lärotorer, men inte värre än att det gick att hantera. Vi flög så rakt som möjligt ut i dalen och bort från rotorerna och det hela gick fint utan några inslag. Så snart vi kom lite längre ned var det helt vindstilla och vi kunde glida norrut så långt det gick. Stefan och Werner lyckades glida helt till Sarnersee, medan jag inte hade tillräcklig marginal över ett skogsområde norrut och bestämde mig därför att vända tillbaka och landa på en gräsmatta utanför en villa i Lungern.

**U**nder tiden hade Stefan och Werner landat vid Sarnersee fyra kilometer norrut i dalen och sedan vandrat vidare till norra sidan av sjön. Därmed hade de kommit 37,39 luftlinje-kilometer från Interlaken när de satte sin vändpunkt. Jag funderade på att vandra ikapp dem, men när jag väl hade packat skärmen och fått på mig ryggsäcken kände jag direkt att kroppen inte alls var med på den planen. Det kändes som om alla muskler var sönder och hela jag slut på energi, så istället blev det till att jag tog in på första och bästa Gasthaus i Lungern klockan åtta på kvällen. Det var nu tolv timmar efter start, och jag hade kommit 26,43 luftlinje-kilometer bort från Interlaken. Visst, det var betydligt mindre än vad jag hade tänkt mig när jag satt hemma i Stockholm och planerade ruten i Google Earth. Men med tanke på att vi inte hittade termik var jag nöjd. Trots allt hade vi klättrat 2 700 höjdmeter till fots på en dag. Det är tre gånger upp till Åreskutan.

Söndagen började fuktig och dimmig. Efter en snabb Gasthaus-frukost började jag gå tillbaka mot Interlaken klockan sju.

Planen var att ta mig 700 höjdmeter upp till Wileralp sydväst om Lungern i förhoppning om att dimman skulle lättas under morgonen så att jag kunde göra ett nerflyg till Brienz innan kallfronten och regnet kom senare på förmiddagen.

När jag väl var framme vid Wileralp var dimman fortfarande lika tjock och det var redan lite regn i luften. Jag sprang på en fjällbonde som förskräckt frågade mig:

”- Gruezi! Du skal väl inte ut och flyga nu? I den här dimman?”

Jag svarade: ”- Ehh – nej – det ska jag väl inte.”

Jag var inte så säker på vad han skulle tycka om jag svarade att jag sökte efter en möjlig startplats i dimman – ifall-utifall-att det kanske skulle klarna upp innan det började regna igen. Lite senare dök mina bayerska vänner Stefan och Werner också upp tillsammans med Gerald Gold från Österrike. Nu var vi fyra underbart halvtokiga skärmflygare som stod där i dimman och sökte en startplats – men som tur var hade bonden redan gått.

**N**ågra minuter senare började dimman faktiskt lättas, men nu var det konstiga fallvindar bakifrån som gav oss huvudbry. Vi befarade lärotorer från bergsryggen längre upp och bestämde oss för att gå några höjdmeter längre ned. Men så kom dimman tillbaka och det såg allt annat än flygbart ut. Medan de andra var fast bestämda på att invänta ett flygbart fönster började jag bli mer och mer tveksam, och jag bestämde mig till slut att gå ner och fortsätta till fots mot Interlaken.

Två timmar senare träffades vi igen – nere i dalen på riksvägen strax innan Brienz. De hade äntligen fått ett kort fönster med sikt ned mot dalen och gjort ett snabbt nerflyg. Det gjorde ont i mitt flygarhjärta att inte få flyga ner alla dessa höjdmeter jag gått upp, men där uppe i dimman var det rätt beslut för mig. Hursomhelst var det supertrevligt att återförenas ännu en gång, och vi gick sedan de två regniga mil som var kvar till Interlaken tillsammans. Vi gick i mål strax efter klockan fyra på söndag eftermiddag, 32 timmar efter starten, glada, lyckliga och enormt

trötta.

Efter målgång var vi givetvis nyfikna på hur det hade gått för de övriga (och självklart på våra egna placeringar). Inte helt oväntat hade favoriterna Andreas Hofbauer och Chrigel Maurer kommit längst, fast med helt olika vägval. Hofbauer valde samma rutt som vi, men nådde ända till Root tio kilometer norr om Luzern innan han vände. Maurer valde en annan rutt mot nordost och tog sig så långt som till Chateaux-d’Oex – bara 15 kilometer från Genevesjön. Det blev close race. Hofbauer kom två kilometer längre än Maurer och vann därmed med en total distans på 127,4 kilometer. Mina följevänner Stefan och Werner kom med 75 kilometer på plats nio och tio medan jag hamnade på plats 16 med 52,9 kilometer. Antagligen hade vi kommit längre om vi hade klivit högre upp på Harder den första dagen och fångat den oanmälda termiken. Men jag var helnöjd ändå. Detta är en av de roligaste och mest upplevelserika tävlingar jag varit med om som skärmflygare. Hike and fly är ett underbart sätt att utöva vår fina sport på och med dagens lätta utrustning är den fysiska ansträngningen hanterbar. För mig som småbarnspappa med begränsad ”egen tid” var Bordairline ett utmärkt tillfälle att uppleva både vandring och flygning i underbara Berner Oberland under en och samma helg.

**Mer information :**  
www.bordairline.com

**Resultat** Bordairline Interlaken 3-5 september 2011:

- 1 Thomas Hofbauer (Nova), 127,38 kilometer
- 2 Chrigel Maurer (Advance), 125,44 kilometer
- 3 Gerald Gold (Airwave), 94,90 kilometer
- 9 Stefan Wiebel (Ozone) 74,78 kilometer
- 10 Werner Schütz (Icaro) 74,78 kilometer
- 11 Paul Guschlbauer (Skywalk) 66,24 kilometer
- 14 Einar Hestmann (Advance) 52,86 kilometer



området där vi flyger sedan går sedan över i plattlandskap.

Thomas Hylander försöker ta sig upp vid Okolchitsa.



Tommy, Per och Micke, alla nöjda efter första flyget.

# Hängflygsäventyr i Bulgarien

Ognian Ougrinov, alias Oggy, har ordnat hängflygresor till Bulgarien i massor av år. Den här sommaren var det dags för Lanny Christofersen, Pär Svensson, Tommy Nilsson, Mikael Gustafsson samt undertecknad att hänga med.

På måndagmorgonen den 11 juni samlas Pär, Micke och jag i Gråmanstorp för att packa Lannys Audi A6 Avant och påbörja den 220 mil långa resan till Varshetz i nordvästra Bulgarien. Oggy har åkt med egen bil några dagar tidigare, då han ska via Aeros i Kiev och hämta Lannys nybeställda vinge. Tommy är redan nere i Bulgarien och ska ansluta till oss på tisdag eftermiddag.

Vi plockar upp Lanny på sjukhuset i Helsingör vid åttatiden, där han jobbat nattskitet. Efter att Lanny packat ned sig med fötterna i bagageutrymmet kan resan påbörjas på allvar. Vi kommer inte särskilt långt förrän Lanny plötsligt reser sig upp och utbrister:

- Grabbar, vi har ett problem! Det blir knäpptyst.
- Jag har glömt nyckeln till tanklocket!

Puh, det var alltså inte värre. Micke fixar snabbt tanklocket med en mejsel vid nästa tankstopp. Resan fortsätter förbi Berlin, Dresden, Prag, Bratislava, Budapest och Belgrad. Vid gränskontrollen till Bulgaren kommer Lanny med nästa överraskning.

– Jag har glömt bilens registreringsbevis hemma! Men Lanny har en viss charm och lyckas snacka sig ur problemet. Efter 28 timmar når vi slutligen vårt mål, fyrstjärniga Spa Hotel Ata i det lilla samhället Varshetz, berömt för sina mineralvattenkällor. Uttröttade checkar vi in, fixar en taxi åt Tommy och inväntar honom i poolen. Sedan går vi ner på byn och får i oss lite käk. Klockan åtta sover alla som stockar och att Oggy anländer vid elvatiden är det ingen som märker.

## Dag 3 – Ava sport och första flyget

Halva gänget åker till Ava sport i Montana för att fixa selar och få räddningsskärmar ompackade. Lanny, Oggy och jag åker till startplatsen på Okolchitsa, 1 062 meter över havet. Starten ligger i nordostlig riktning strax öster om staden Vratsa och har en fallhöjd på cirka 600 meter. Landningar finns det gott om då slätten breder ut sig framför berget. Det är lätt att kombinera bergsflygning med plattlandsflygning. Det går även enkelt att ta sig upp med vanlig bil då det är asfaltsväg hela vägen upp. Men standarden på mindre asfaltsvägar i området är inte den bästa så det gäller att se upp (eller ned) om man inte vill sprida länkar, spindelleder och annat längs vägen.

Solen skiner från en klarblå himmel, vinden är svag och det

är otroligt varmt, cirka 35 grader. Vi riggar våra vingar. Oggy startar först för att visa hur det görs. Efter att Oggy startat får jag vänta länge på startvind, så länge att Oggy hinner landa och åka upp med gänget som varit på Ava sport. Jag kommer till sist iväg vid femtiden och kan flyga i svagt och jämt lyft långt ut framför berget. Efter 40 minuter står jag på landningsplatsen, men det känns ändå som en bra start på äventyret. Lanny kommer aldrig iväg på grund av för dålig startvind och får rigga ner igen.

## Dag 4 – 2 000 meter

Idag har vi bra förutsättningar för Okolchitsa med lätt cumulusbildning över bergen. Med den svaga vinden tar det ett tag innan alla är iväg men sedan går det lätt att ta sig uppåt. Till sist når jag en höjd på 2 100 meter över havet. Utsikten över de avrundade bergstopparna i söder och slätten i norr är mycket vacker. Tillsammans med Tommy flyger jag mot byn Lyutibrod några kilometer österut. Håller man sig över bergen är det enkelt att hitta lyft. Väl tillbaka över starten funderar jag på att dra mig västerut, runda berget och sedan fortsätta mot Varshetz, som vi satt som dagens mål. Men när jag ser några andra vingar gå mot huvudlandningsplatsen vid bensinmacken fejar

jag ur och landar efter 1 timme och 40 minuters skön termikflygning. Tack och lov för bensinmacken för det är otroligt varmt att rigga ner, temperaturen ligger på mellan 35 och 38 grader, något den gör varje dag utom den sista.

Vid landningen saknas Lanny och Oggy som båda fortsatt mot Varshetz, runt 4 mil bort, om man inte genar över bergen. Men då krävs det god höjd eftersom det är dåligt med landningar. De tvingas landa efter ett par mil och blir upplockade av en Mazda 626 körd av flickvännen till en lokal skärmflygflygpilot. Båda vingarna får de in genom kofferten!

Dagen avslutas som de flesta andra i hotellets pool samt på en lokal restaurang. Det är otroligt billigt att äta i Bulgarien. Jag spenderade nog aldrig över 12 Leva (cirka 59 kronor) och då ingick öl, efterätt och dricks. Maten är dessutom mycket god, om man bara vet vad man ska beställa. Några engelska menyer och engelsktalande personal existerar inte utanför hotellet.

## Dag 5 – Varshetz

Vi flyger vid Okolchitsa med samma förutsättningar som dagen före. Men jag klantar till det och får svettas på lågan i 45 minuter. De andra tar sig upp men når inte högre än ca 1 600 meter över havet. Tommy, Pär och Oggy landar efter 1,5 timme hos



Termiken brukade släppa vid byn Pavolche, nedanför Okolchitsastarten.



Lenny flyger förbi starten.

mig vid bensinmacken. Lanny och Micke siktar på Varshetz, Lanny når inte fram och får vänta på upphämtning i en buske flera timmar i hettan. Men Micke lyckas ta sig hela vägen till hotellet och väntar på oss i poolen! Kvällen avslutas med fantastiskt goda kufteta samt fyrverkeri.

## Dag 6 – Stabilt

Återigen liknande väder och återigen åker vi till Okolchitsa. Oggy avstår flygning. Det har blivit lite för stabilt, vilket medför korta flyg för de flesta av oss. Det är bara Micke som lyckas hålla sig uppe över timmen. Men så har han också varit här tre gånger tidigare och kan berget bättre. Till middagen blir det live bulgarisk musikunderhållning.

## Dag 7 – Vilodag

En kallfront passerar med regn och åska så vi åker till Klisura kloster (klostret i den trånga bergsklyftan) några kilometer väster om Varshetz. Klostret byggdes ursprungligen år 1240, men brändes till aska av Turkarna 1862. Det återuppbbyggdes i samma stil och kyrkan återinvigdes officiellt 1891 av Vidins biskop. Efter klosterbesöket stannar vi till hos Oggys kompis Stalin och äter riktigt goda kebapche till lunch.

## Dag 8 – Revansch

Förutsättningar för Okolchitsa igen. Vi har lite större förhoppningar på grund av gårdagens kallfrontpassage, även om den idag inte märks så mycket. Det är fortfarande lika varmt! Grundvinden kommer något snett bakifrån och det verkar som att molnbildningen kommer från södra sidan av berget. Det går att starta i alla fall att och jag lyckas tillsammans med Micke kurva upp mig över en liten bergskam nordväst om starten där det brukar släppa. Vi får inte kontakt med blåsorna över berget och når som högst cirka 1300 meter över havet. Molnen ligger bra

mycket högre. Efter 45 minuter får jag ge upp, Micke fortsätter en timme till. Men det blev lite revansch för mitt dåliga flyg i förrgår.

## Dag 9 – Olycksdag

En dramatisk dag. Det börjar med att vi hittar en bil på taket på vägen upp till Okolchitsa, i och för sig inte förvånande för bulgarerna har en något våghalsig körstil. Vi hittar inga skadade i bilen så förhoppningsvis har det gått bra.

Väl på starten får vi sällskap av ett par bulgariska piloter som ska testa Oggys Diskusvingar. Vi andra hinner starta innan de är klara och när det är dags för Micke som siste svensk att ge sig iväg blir det nästan lite för spännande. Precis när han tar sista steget från rampen viker bärkraften och han droppar ned under rampen. Innan han kommer ut från berget har han touchat fyra träd med vingen. Allt går otroligt nog bra och han kan landa med ett löv längst ut i vingröret som minne.

När vi sedan står på landningen och riggar ned ser vi de båda Bulgarerna ge sig iväg. De flyger länge i de svåra förhållandena och visar att de kan sitt berg. När den förste av dem kommer in för landning händer det! I utkanten av landningen finns det en halvmeter hög mur. Vid inflygningen närmar sig Bulgaren denna, troligen tror han att han kan flyga över. Men det går inte och utan att flytta händerna från speedbaren flyger han rakt in i muren med huvudet först! När vi kommer fram ligger han helt orörlig och med spräckt hjälm, efter ett tag börjar han röra på sig men är inte kontaktbar. Tack och lov för att Lanny är sjuksköterska. Ambulans tillkallas och de är på plats inom tio minuter. Oggy besöker senare piloten på sjukhuset och meddelar att det gått relativt bra, men han måste vara kvar för observation.

## Dag 10 – Blixt och dunder

Prognosen talar om åska, regnskurar och sydlig vind i Vratsa. Vädret ser bättre ut söderut och det finns ett bra ställe för sydlig

vind, berget Konyavo, som ligger söder om Sofia. Det är nästan 20 mil dit men vi bestämmer oss för att åka. På vägen dit passerar vi utkanterna av Sofia, verkligen ingen plats där man skulle vilja ha lägenhet. Ett riktigt öststatsbetonggetto. Molnen börjar nu bygga upp så Oggy visar oss till ett annat ställe, ett hang vid byn Rasnik, som ligger lite närmare. Vägen dit är dålig och Lannys överlastade Audi får jobba, motorn går dessutom extra tungt i hettan. När det brantar till blir det stopp. Vi får sätta bilen och traska sista biten. Väl uppe visar det sig blåsa för mycket, vilket är synd eftersom hanget ser trevligt ut. Vi väntar ett tag men vinden mojnar inte.

Så det är bara att köra tillbaka. Ett par skärmflygpiloter blockerar vägen till hanget med sin bil där de håller på att byta hjul, men det är snart fixat och vi kommer förbi. Vi stannar till på en restaurang och äter en hyfsad pizza och, utom några som provar soppa på komage! Norrut ser vi hur det blixtar för fullt, men det värsta har dragit över när vi kommer tillbaka. Massor av stora grenar på vägen talar för att det varit ett rejält oväder, vilket jag även ska få vetskap om senare.

## Dag 11 – Hang och distans

Sista dagen bjuder på nordvästlig vind, sex meter i sekunden, perfekt för Pastrina enligt Oggy. Det är också betydligt svalare, bara 24 grader. Pastrina är ett runt 300 meter högt och några kilometer långt hang utanför staden Montana, ett par mil norr om Varshetz. Vi åker dit tillsammans med några bulgariska piloter. Vägen upp på hanget är rätt dålig så vi får lasta över alla vingar på en Volvo XC70 för att få upp dem sista biten.

Det visar sig bli en riktig bra flygdag. Det blåser en del och är nästan igenmulet. Men vinden är laminär trots att det är ett inlandshang och det går lätt att starta. Snart har vi fem svenska och två bulgariska vingar i luften. Hanget är lite u-format och det lyfter högt, 200-300 meter över starten och långt ut framför hanget. Efter någon timme börjar molnen spricka upp och man känner hur termiken börjar komma. Strax har vi kurvat upp oss

till drygt 1 000 meter över starten (cirka 1600 meter över havet). Det blåser rejält på höjd och det går långsamt att ta sig fram i motvinden. Snabbt däremot i medvinden, så jag bestämmer mig för att flyga mot Vratsa. Funderar även på Varshetz, men då jag ser att det ligger i en gryta struntar jag i det eftersom det skulle kunna bli turbulent vid landningen. Efter två timmar och 43 minuter känner jag mig nöjd och landar innan Vratsa där vägen till Varshetz tar vid, runt två mil från Pastrina.

Medan jag kurvar ner ser jag två herdar med sina får på det stora fältet. När jag landat kommer fyra hundar springande mot mig, inte särskilt kul. Men de är snälla och nosar bara omkring lite. Strax efter kommer fåraherden som visar sig vara en rätt gammal man, med träkäpp och allt. Han börjar prata bulgariska så jag fattar inget. Men med teckenspråk förstår jag att han berättar om ovädret från gårdagen. Det hade blåst så att träd hade knäckts och hagel stora som mindre stenar hade piskat marken. Tur man inte var i luften då!

Kvällen avslutas på hotellets restaurang och med fyrverkeri för att sätta punkt för tio dagars trevlig vistelse i Bulgarien.

## Dag 12 och 13 – On the road again

Sedan börjar en 36 timmar lång hemresa genom Europa med en överlastad Audi A6. Efter massor av Red Bull, kö i gränskontrollen till Ungern och fulla färjor i Rostock kommer vi till sist hem.

Intryck jag fått av Bulgarien: Vacker landsbygd, gropiga vägar, gamla och förfallna hus, varmt, språkförbistring, våghalsiga bilister, åsne- och hästkärror, fåraherdar, stora solrosfält, gott om storkar och ödlor, god och billig mat samt fin flygning så klart.

Eller som Oggy uttrycker det: Cheap beer, big landings and beautiful girls! Vad mer kan man begära?

Text och foto: Thomas Hylander

**B**



Posttidning

Returadress

Svenska Skärmflygförbundet  
Odd Fellowvägen 38  
127 32 Skärholmen



# SWING

## Mini-Wing

# HYBRID SPORT



Fly&Hike



Speedriding

**New**



Mountaineering



Speedflying



Fun glider



Soaring

### ...the multi-talent Mini-Wing from Swing

Mini-Wing som kombinerar speedglider med vanlig skärm. 2 års utveckling av Swing! 15-26 m2.