

HYPOXIA

SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET NR 2/2019

Svenska piloter
på Mont Blanc

BIG PARAMOTOR MEET

FOTOTRYCK I
SKÄRMEN





Vår ständige hangare David Bengtsson i Kåseberga skrämmer slag på växtligheten. Men vallmon är härdad efter alla år och väntar på att få ge igen. Foto: David Bengtsson

Rapport från kansliet

Nu är flygsäsongen igång för fullt. Vi har haft en osedvanligt varm vår och med många värmerekord. Intressant att se hur denna sommar utvecklar sig. I slutet på juni var vi 992 st förnyade och utbildade piloter. Till detta kommer 164 piloter som ej var klara med sin utbildning. Således 1156 registrerade piloter i vårt medlemsregister. Det bådär gott med tanke på att vi har sommaren och hösten framför oss att få in fler nya medlemmar och förnyelser från gamla medlemmar.

I skrivande stund är kansliet fullt sysselsatt med att planera styrelsens arbetsresa. Det är många praktiska saker att lösa samt en diger lista med punkter till agendan för veckans arbete.

Licens och licensförnyelser

Det är fortfarande många av er som hör av sig till kansliet och efterfrågar licensen. I de flesta fall är den utskickad, men har fastnat i ert spamfilter eller så har ni missat att registrera er i Cardskipper-appen.

IPPI-licens och FAIs sportlicens kan vara lite förvirrande för en del har vi sett. IPPI licensen är en internationell "översättningslicens" som gör att en utländsk organisation kan se vilken kompetens du har. Ska du flyga i Italien så är det ett krav att ha IPPI-licens.

FAI sportlicens är endast till för dig som ska tävla internationellt.

Ny försäkring 2019

Inför 2019 gjorde vi en stor förändring av vårt försäkringssystem.

Jag är orolig för de 164 st piloter som har tecknat BAS att det inte riktigt har gått fram vad det är för en försäkring. BAS är en renodlad ansvarsförsäkring. Det vill säga att den täcker enbart för den skada du åsamkar någon annan person eller sak. Du själv får ingen ersättning från denna försäkring

Det är alltså oerhört viktigt att du kontrollerar upp dina försäkringsvillkor om du enbart tecknat BAS försäkringen.

Elevkortet

Du som går utbildning kontrollera att du har det senaste elevkortet. Du hittar det på vår hemsida. Har du ett äldre elevkort ska du be din instruktör föra över uppgifterna till ett nytt och gällande.

Villflyga.nu

Vi håller på och lanserar vår nya webbsida där vi i första hand vänder oss till de som vill börja skärmflyga. Gå gärna in och titta och kom med förslag hur vi kan förbättra den. Hjälp oss även att sprida den.

Kansliet önskar en varm och skön sommar.

Flyg med omdöme och var försiktiga!

HP & Wania
Pinaitis Fallesen



Foto: Lars M Falkenström

Halloj!

Att flyga medför i stort sett alltid naturupplevelser, ofta på udda platser dit charterturismen sällan hittar. Vi ser det som en självklarhet att kunna vandra över stock och sten för att nå de höjder vi behöver för att starta. Som svensk är Allemansrätten en del av vårt DNA och det känns främmande när man kommer till länder där den rättigheten är inskränkt med stängsel och förbud.

Att även luften vi andas ska vara fri och gratis känns också som en självklarhet. Men så fort man börjar flyga utanför tratten märker man snabbt att finns mängder med luftrum att ta hänsyn till. Även där är Sverige än så länge relativt förskonat utanför de större städerna. Men i Europa har bland annat Belgien ingen G-luft alls kvar. Det omfattande trafikflyget tar allt mer plats och vi skärmflygare som saknar ekonomiska och politiska krafter har inte mycket att sätta emot. Jag tror inte ens att flygskammen som miljöorganisationerna fått igång kommer hindra flyget från att sakta kväva flygsporternas livsrum i höjded.

Flygsportsförbundets initiativ att gå ut med ett upprop att värna om luftrummet för flygsportarna i Sverige är därför ett viktigt steg i att påtala att vi är många som vill dela på den blå himmeln vi har ovanför våra huvuden. Bra där!

Lars M Falkenström
redaktör

Styrelsens arbetsvecka	4
Debatt: Luftrum	7
Protokoll-kollen	8
Kössen Festival	10
SFG Spring Camp	16
Big Paramotor Meet	22
Villflyga-kampanjen	26
Flyg ett fotografi	28
Topplandning Mont Blanc	30

HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Jonas Böttiger har som förste svensk precis topplandat på Mont Blanc. Foto: Selfie
Redaktionellt material: skickas till lars@visionaire.tv
Annonser: lars@visionaire.tv
 Info om format och pris finns på SSFF:s hemsida

Medarbetare i det här numret: Martin Will, Lennart Wallin, Anna-Lena Vernersson, John Tjalle Andersson, Jonas Rembratt, Olof Karlsson, Jonas Böttiger, Oliver Torlo, David Bengtsson, Georg Lindskog, Anders Johansson, Lars Lundberg, Sune Cullberg mfl

SSFF Kansli: Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
 Org. nr: 802014-7313 Bg: 5819-5132
 BIC: SWEDSESS IBAN: SE7280000890119838342617
 Kontakt: kansli@paragliding.se
 Tel: 08 234 123 (Mån-tors 9-12, ons 17-20)
 Vid akut viktiga ärenden: 0739 865 168

Hypoxia är medlemstidning för:
 Svenska Skärmflygarförbundet, SSFF, paragliding.se
 Svenska Hängflygarförbundet, SHF, hangflyg.org

Prenumeration: för icke-medlemmar betala in 200 kr på bg: 5819-5132, ange adress och "pren hypoxia".

Upplaga: 1350 ex ISSN 1651-6052
 Tryck: Juli 2019, Ljungbergs Tryckeri

Styrelsens arbetsvecka i Makedonien

Jag måste öppna med att berätta hur otroligt nöjd jag är med vår sammansättning av styrelsen. Alla har kreativa och positiva ideer som gör att arbetet känns både roligt och tillfredsställande. Vår nyformade Informationskommitté med Jonas Rembratt i täten har gjort ett magnifikt jobb med villflyga.nu och har dessutom samlat ihop ett glatt gäng skärmflygambassadörer som redan kommit igång och gjort jättebra reklam för vår sport. Detta har redan börjat visa resultat om vi jämför antalet Take off-kit från föregående år vid den här tidpunkten med årets. Det är jättespännande att se vad det resulterar i vid årsskiftet.

Text: Martin Will

Patrik Gårdmo som är vår USK-ordförande rapporterade från ESTC-mötet som är ett säkerhetsmöte under EHPU med säkerhetsansvariga från hela EU. Han bjöd på intressant information om bland annat olika nödskärmstyper. Beroende på urde öppnar och hur desjunker finns det olika rekommendationer för nybörjare och för professionella flygare. Detta kommer han att informera alla piloter om.

HP rapporterade om vad som händer inom EHPU som vi i år dessutom är värdland för. HP är president och årets EHPU-möte kommer att hållas i Sverige. Lennart gav oss en fullständig ekonomisk rapport för året så här långt.

Vi arbetade mellan sex och åtta timmar per dag med avbrott mitt på dagen för flygning. Vi började med att "bubbla upp" alla våra frågor för att kunna beta av de viktigaste först och tillsätta arbetsgrupper på de punkter

vi behövde diskutera vidare. Samtliga punkter kommer att presenteras på paragliding.se, men några som jag kan plocka direkt ur minnet är bland annat att vi lättat på kraven för att bli instruktörsassistent. Tidigare har vi sett instruktörsassistenten som en punkt på vägen till att bli instruktör.

För mig började det fint redan dagen innan avfärd när jag efter mycket letande hittade mitt pass och ser att det går ut 8:e juli. Det som började med en lättadens suck eftersom det skulle innefatta hela resan slutade mer i en djup suck när jag läste att passet måste vara giltigt i 90 dagar efter hemresa när man reser till Makedonien. Polisen på Landvetter som utfärdar temporära pass öppnar kl. 8. Incheckningen som kräver ett giltigt pass stänger 8:50 och gaten stänger kl. 9, så jag behöver stå först i kön för att ha en chans att hinna. Dessutom står det att temporära pass utfärdas endast i mån av tid. Jag och Patrik Gårdmo som åker tillsammans gör upp en detaljerad plan om hur vi ska ordna logistiken, och i ett *worst case-scenario* kommer vi överens om att låta Sune ställa till en scen i incheckningen på givet kommando. En lång historia kort så går i alla fall vår ursprungsplan i lås och med god marginal så jag får mitt pass, tar mig igenom incheckningen och fram till gaten i god tid. Nu återstår bara ett problem som jag kommer få leva med resten av veckan. Passet är rosa.



Foto: Georg Lindgård



Foto: Martin Will



Foto: Sune Cullberg



Foto: Georg Lindgård

Man har till exempel varit tvungen att ha tandembehörighet i ett år innan man kunnat bli instruktörsassistent. Det har förmodligen varit ett stort steg för de som "enbart" vill assistera och inte gå vidare till instruktör. Vi anser att om instruktören har förtroende för en P1 utan tandembehörighet, så räcker det gott för att hjälpa till vid balanseringsövningar på en elevkurs eller att starta en blivande bergsflygare i Åre. Där emot har vi lagt till pedagogikkursen som en obligatorisk del för att bli assistent.

Vi har dessutom sett över inträdeskraven och utbildningsmanualerna för både friflyginstruktör och PM-instruktör, och vi har diskuterat behovet av besiktningsmän, vilka som ska kunna bli det och hur det ska gå till.

Vi har utsett en arbetsgrupp som försöker ta fram en möjlighet att hålla en större Prova på-utbildning än enbart ett tandemflyg utan att man behöver lösa ett Take off-kit. Det stora problemet där är försäkringsfrågan, men arbetsgruppen har en plan...

Informationskommittén har även fått i uppdrag av styrelsen att titta på och utvärdera en eLearning-lösning, först och främst för elevkurserna. Fungerar det bra ska metoden naturligtvis appliceras även på de andra utbildningarna. De ska även arbeta vidare med vår villflyga-kampanj och det har de jobbat hårt med större delen av veckan. Detta var ett axplock från arbetsveckan.

MEN FLYGNINGEN DÅ? Krusevo i Makedonien är det bästa stället jag flugit på. Detta säger inte jättemycket, för jag har inte varit på så många ställen, men ändå. De har en superfin take off som funkar 250 dagar per år och har en stor landning nedanför om man vill flyga platsbundet eller OAR. Utöver det finns det landningar överallt nere på slätten. Vi hade under våra dagar en molnbas på mellan 1900 och 2500 meter MSL och dalen ligger på 700 MSL så det får räknas som bra höjd. Första flygdagen lade vi en kort task med hjälp av GWOs waypoints bara för att känna på det och den gick faktiskt att flyga riktigt lätt. Några stycken flög ner till Grekland och landade vid gränsen, utom Patrik som fick fel på duvhjärnan och landade i Grekland. Vi hade fått höra att man absolut inte skulle landa i Grekland, men fick senare förklarat att det bara gällde Makedonier. För oss nordbor går det alltså bra, så vi fick tillbaka vår USK redan samma dag. Tack Grekland!

En av dagarna var någorlunda fostrande då nordvästgrundvinden mötte ostvindstermiken över bergen. Vi fick hålla ordentligt i grejerna i den starka turbulensen och jag sneglade på nödskärmshandtaget ett flertal gånger för att försäkra mig om att jag skulle nå det snabbt. Alla landade ändå helskinnade och lyckliga och själv landade jag vid en kulle som såg ut precis som... Älleberg! Jag kände mig som hemma.

Hemresan började kl. 2 på natten till måndag och det kändes väldigt skönt att komma hem igen efter en intensiv vecka. Men bäst av allt: Passkontrollen behöll mitt rosa pass!



Uppvisning på Tullinge Air Show 2003
Foto: Joakim Berglund

DN Åsikt. "Stoppa inskränkningarna i luftrummet"

**INSÄNDARE I DN ÅSIKT 2 JUNI 2019:
I det svenska luftrummet tillåts kommersiella aktörer att bestämma. Det behövs tydligare lagstiftning, skriver nio företrädare för flygsporten.**

I Sverige finns drygt 500 flygsportarenor. Två tredjedelar av dessa har inskränkningar i hur de får använda luftrummet.

Myndigheter och lagstiftning tillåter att kommersiella aktörer lägger beslag på vår gemensamma luft. Många gånger innebär detta kraftiga inskränkningar och hinder för idrott och allmänflyg. Det medför omfattande ekonomisk skada för enskilda, föreningar och organisationer och försvårar för en stor idrottsrörelse.

Svenskt luftrum är en tillgång som delas mellan många, där kommersiell flygtrafik i form av passagerar- och fraktflyg samsas med ambulans- och räddningsflyg, militärt flyg, motorflyg, segelflyg, skärmflyg, hängflyg, konstflyg, fallskärm, ballongflyg och modellflyg. Alla borde få plats i luften och det borde inte finnas någon större konflikt mellan idrott, allmänflyg och kommersiellt flyg. Så är det inte i dag.

Luftrummet är en tävlingsarena där nationella och internationella mästerskap i olika idrotter avgörs varje år och där tusentals flygare utövar sin idrott och tillbringar sin fritid. Det är fantastiskt att flyga, både som effektiv reseform och som rekreation, tävling och hobby.

I Sverige breder den kontrollerade luften ut sig, där flygtrafikledning bestämmer och där förutsättningarna att idrotta blir minimal.

Flygsporten kan jämföras med båtsport, där fritidsbåtar med segel eller motor, stora och små, för tävling eller nöje, använder sjö och hav för sin hobby och sin idrott. Sjö, strand och hav är noga skyddat i lagstiftning där allas tillträde är en utgångspunkt som med små undantag garanteras.

I svenska vatten och i svenska farleder samsas fritidsbåtar och kommersiell trafik utan problem. Så är det inte i luften.

Ingen skulle acceptera att ett hamnbolag eller ett rederi skulle utestänga allmänheten från sjö, hav, stränder och skärgårdar för att trygga sina egna intressen. Det finns en omfattande lagstiftning som säkerställer att alla olika intressen beaktas och tillvaratas.

Motsvarande lagstiftning och rutiner finns inte för svenskt luftrum. Där tillåts kommersiella aktörer att bestämma utan att någon bevakar allmänhetens intressen. Det måste förändras. Det behövs en tydligare lagstiftning och politisk styrning.

I flera områden i landet hotas verksamheten vid stora flygsportföreningar av begränsningar helt i onödan. Likaså hotas flera etablerade tävlingsområden där omfattande idrottslig verksamhet bedrivs.

Det skydd som är tänkt att finnas räcker inte, det ser vi i dag när luftrumsförändringar pågår utan att våra medlemmar tillfrågas eller att hänsyn tas till våra idrotter. Det är oacceptabelt.

Flygsporten är en utmärkt testbädd för ny teknik, som på många sätt kan bidra till miljövänligare utveckling av svensk teknik och flygprocedurer.

Svenska Flygsportförbundet kräver att riksdag och regering i lagstiftning och regleringsbrev till berörda myndigheter säkerställer:

- att lagstiftning ändras så att luftrum skyddas från omotiverad exploatering av kommersiella aktörer.
- att principer, procedurer och regelverk för hur luftrum ska tas i anspråk och regleras ses över och förändras så att allmänflygets och idrottsrörelsens behov och tillträde beaktas.
- att lagstiftning och regelverk ställer krav på att allmänflygets och idrottsrörelsens behov beaktas och respekteras av flygplatsens trafikledning, så att luftrum inte är begränsade när kommersiell trafik inte förekommer.

Vi värnar våra idrottsanläggningar och arenor, som hotas av okunskap, nonchalans och ointresse hos myndigheter och politiker.

Anders Åkvist, ordförande i Svenska Flygsportförbundet

Hans Pålsson, ordförande i KSAK motorflygförbundet

Marcus Ekeröos, ordförande i Svenska Ballongfederationen

Per-Olov Humla, ordförande i Svenska Fallskärmsförbundet

Harald Holmström, ordförande i Svenska Hängflygförbundet

Lars-Åke Allerhed, ordförande i Svenska Konstflygförbundet

Robert Danewid, ordförande i Svenska Segelflygförbundet,

Martin Will, ordförande i Svenska Skärmflygförbundet

Anders Jonsson, ordförande i Sveriges Modellflygförbundet

Protokoll-kollen

Under årens lopp har det alltid efterfrågats mer transparens kring vad SSFFs styrelse diskuterar och beslutar. Flödet av frågor kring hur skärmflygning ska bedrivas och utvecklas är en aldrig sinande ström trots förbundets långa historia. Här följer en genomlysning av de fem senaste protokollen från styrelsens möten under 2019. Disciplinärenden och andra ärenden av integritetskänslig natur finns dock inte med i denna sammanställning. Se separat artikel kring alla de frågor som avhandlats under arbetsveckan i Makedonien.

Text: Lars M Falkenström

INSTRUKTÖRSUTBILDNING

Vi behöver fler piloter i Sverige och därmed även mer aktiva instruktörer. Styrelsen diskuterar olika lösningar på hur man ska få fart på de instruktörer som utbildar få eller inga elever alls under verksamhetsåret.

Styrelsen vill även få fram en adekvat pedagogikutbildning. Andreas Carlsson på SISU har lämnat en offert på en specialanpassad pedagogikutbildning för utbildningsassistenter och instruktörer. Utbildningen kan bli finansierad om SISU får hålla i den.

KLASSIFICERING AV PM-SKÄRMAR

PM-kommittén har haft möte och efter diskussion enats om att hålla kvar vid DGAC:s klassificeringar. När det gäller vad PM1-piloter flyga så är det alltså i enlighet med DGAC:s rekommendationer.

BIDRAGSANSÖKNINGAR

- Parandic skärmflygklubb i Råneå har ansökt om bidrag till ekonomiskt stöd för arrende av flygfält. Styrelsen var fundersam över den korta avtalsperioden. Kansliet fick därför i uppdrag att undersöka med klubben runt detta och biföll ansökan om 40 000 kr då Fortifikationsverket accepterar förlängning efter de två år då avtalet löper ut.
- Tornedalen SFKs uppskattade PM-träff i Svanstein har beviljats ett bidrag på 6000 kr till sin årliga vinterträff med besökande piloter från när och fjärran.
- Även skärmflygarna i Värmland har beviljats bidrag och får 10 000kr till en ny startramp.
- CPS ungdomsläger på Österlen har varit både välbesökt och uppskattat av flygsugna ungdomar. Dock har bidragsansökan från i fjol hamnat mellan stolarna. Styrelsen beviljade därför i efterskott de 8000 kr som klubben ansökt om.

KLUBBNEDLÄGGNING

Njord Skärmflygklubb har meddelat att man har lagt ner sin klubbverksamhet.

NATURRESERVAT KULLABERG

Det är på förslag från Länsstyrelsen att Kullaberg ska bli naturreservat. I förslaget står specifikt att skärmflygning ska bli förbjudet. En arbetsgrupp i Skåne har bildats och jobbar med frågan för att få till en dialog med Länsstyrelsen.

E-HYPOXIA

Frågan om att gå över till en digital tidning har diskuterats återkommande under de senare åren. E-tidning medför inga större ekonomiska besparingar jämfört med nuvarande pappersupplaga. Frågan ska diskuteras vidare på arbetsveckan.

LUFTRUMSDISKUSSIONER

Det privata flygledningsföretaget ACR vill utöka luftrummet runt Örebro och även vid flera andra ställen. Man har dock inte följt reglerna som Transportstyrelsen (TS) ställt upp. Bland annat genom att inte inkludera skärmflyget i remissrundan.

TS har därför avslagit deras ansökan i nuvarande form. Styrelsen ska nu försöka få till ett möte med Transportstyrelsen där ACR:s agerande ska diskuteras.

SPEEDFLYING

USK arbetar på att ta fram en text till hemsidan som övergripande beskriver disciplinen och vilka regler som gäller. Sammanställningen ska sedan införas i verksamhetshandboken som ett addendum.

BANKBYTE

Efter Swedbanks penningtvätt har styrelsen börjat diskutera byte av bank. Kansliet fick i uppdrag att undersöka förutsättningarna för ett bankbyte.

skärmflyg Österlen



Gii 4 Alpha

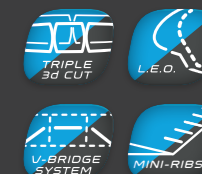
Generally better performance



SPORT line APOLLO 2



Glider size	XS	S	M	L	XL
Layout surface (m²)	21.97	23.47	25.07	26.78	28.60
Layout aspect ratio	5.59	5.59	5.59	5.59	5.59
Take-off weight range (kg)	50-70	64-81	74-94	85-108	99-130
Certification	EN / LTF B				



Lighter | Robust | Easy to fly | Easy recovery from collapses

Kurser och försäljning besök www.skärmflyg-osterlen.se



Sky Paragliders - Davinci - Itv - Advance - Miniplane - Parajet
Icaro hjälm - E props - Vittorazi Motors - PPG smoke - Flymaster

info@skärmflyg-osterlen.se | tel: 0706 - 51 52 08
www.skärmflyg-osterlen.se



Super Paragliding Festival 2019

The Super Paragliding Festival 2019 i Österriska Kössen gick i år av stapeln från 30:e maj till 2:a juni och för första gången anordnade SFG en resa till den berömda festivalen. Här samlas varje år piloter och tillverkare från hela världen och vi piloter kan provflyga alla varianter av skärmar och selar – eller bara flyga våra egna grejor och njuta av sällskapet och stämningen på plats.

Text och foto: Anders Johansson



Fliegerbar har koll på var man hittar termiken



Malin och Per Söderberg tar en paus

För att få en chans att känna på stället innan invasionen av andra piloter anlände vi till Kössen redan söndag 26:e maj. Väderprognosen såg tämligen bedräglig ut när vi lämnade Göteborg så vi hade inga större förhoppningar för dagen, men när vi landade i München fortfarande utan något regn i sikte började det se mer lovande ut. Både första och andra dagen slutade sedan med fina flyg för alla innan regnet drog in på allvar på tisdagen. Flygpaus alltså tisdag och onsdag, men eftersom Kössen dessutom ligger bra geografiskt placerat finns goda möjligheter att hitta på annat. För vår del blev det besök i Salzburg och i dokumentarkivet vid Hitlers Eagles Nest, en minst sagt stark och omskakande upplevelse.

På torsdagen var det sedan dags för Festival-start och landningsfältet vid den berömda Fliegerbar omringades av producenter från alla tänkbara fabriker samtidigt som hela området snabbt fylldes av förväntansfulla piloter från världens alla hörn. Samtidigt rättade vädret till sig och berget visade sig från sin bästa sida och bjöd på långa fina termikflyg för hela gänget. Årets resa avslutades med en fantastisk lördag med strålende sol, massor av glada människor och finfin termikflygning med timmar i luften för allihop.



Malin Gustafsson och Sejad Oruc på landningen



Alla var där!

Sammanfattningsvis erbjuder Testivalen i Kössen en fantastisk totalupplevelse men ställer också en hel del krav på oss piloter. Gondollift upp till start med ombordstigning strax intill landningen är superbekvämt, men att flyga termik tillsammans med flera hundra andra okända piloter är visserligen häftigt men kräver också full skärpa och fullt fokus. Resan avslutades med flaggan i topp och helt utan incidenter för vår del även om en och annan svordom eventuellt kan ha förekommit när andra piloter inte alltid beter sig som förväntat. Efter att ha studerat diverse intressanta tekniker på start, i luften och på landningen kan vi konstatera att vi i Sverige håller en tämligen god teknisk nivå.

Totalt sett en mycket fin upplevelse, väl arrangerad med prisvärt bra boende och professionell guidning på plats. Tack till berget och till Kössen för en kanonresa, vi lär återkomma!



När man väljer att arrangera en resa till Danmark, så köper man samtidigt en lott i väderlotteriet.

2019 var det sjunde året i rad som vi i SFG, drar till fina och vackra "Rödgrödsland". Sedvanligt så kollar man väderprognoser typ tre gånger om dagen, någon vecka innan avfärd. Både med hopp och förtvivlan. Tidigare år har utfallet för vår Spring Camp varit väldigt bra, med mycket flygning, god mat och trevlig social samvaro. Men man vet aldrig vad Danmark bjuder upp till.

Text: Georg Lindgård Foto: Mattias Rydefjärd

Årets utgåva av Spring Camp var ett tag i fara. Nya regler från danska förbundet gjorde att vi inte kunde utbilda nya hangpiloter, då de kräver att en dansk instruktör finns med under skolning. Det skulle göra resan allt för dyr för att genomföra.

Vi valde att tänka om, men fortfarande ha fokus på utveckling av piloter, fast nu på piloter som redan har hangbehörighet och vill lära sig bättre hangteknik, säkra start och landningar i mycket vind.

Jag träffade Essie Saadi under en resa till Danmark 2018. Det var en blåsig dag på Toftum Bjerger-hanget. Han kom dragandes med 8-10 elever och jag tänkte att nu blir dagen förstörd av ett gäng vilsna och oerfarna hangelever.

Men oj, vad fel jag hade! Inom tio minuter var samtliga i luften med bra disciplin och start och landningsteknik som fick mig själv att skämmas lite. Blev riktigt imponerad både av eleverna, men även av Essies pedagogik och lugn. Det jag inte visste då var att vi ett år senare skulle anlita Essie, för att möjliggöra genomförandet av Spring Camp 2019.

Essie är en meriterad pilot som har flugit i ett antal år, både acro och XC. Han är den enda instruktör som har skärmsporten som levebröd i Danmark. Han har sin bas i Airwave Paragliderklub som ligger i närheten av Köbenhavn och är den som utbildar flest piloter i Danmark.

Vi valde som tidigare år att förlägga oss på Toftum Bjerger Camping, som ligger centralt på Jylland och ett stenkast från ett superfint V-NV hang.

Henrik och Gitte som driver campingen, är ett fantastiskt trevligt värdpar, som alltid tagit väl hand om oss. Campingen har både stugor, husbil och tältplatser. Samtidigt finns där en liten butik, restaurang och pub. Maten är dessutom fräsch och god och ölen är kall, ja ni fattar. Det finns även ett antal hang i närheten av Toftum, med kort tid i bil i de flesta riktningar.



Toftum Bjerge



Oscar Rydefjärd

DAG 1: Sovmorgon för alla, lite längre för vissa... regnfront på förmiddagen.

Efter parawaiting några timmar, drog vi till Venö, med förhoppning att prognosen skulle stämma, med minskande vind och inget regn. Här tog flygresan slut för min del, kaninhål i kombo med byig vind, resulterade i besök hos danska sjukvården med en stukning. Så inget att gnälla över. Övriga gänget fick flyg, och en massa balansering. Venö har två riktigt fina hang i riktningen SV-NV.

DAG 2: Gänget fick ingen sovmorgon idag... samling vid bussarna kl. 6, för avfärd mot Lökken då Essie sagt att det skulle kunna vara flygbart på förmiddagen. Trots detta inget gnäll, då det vankades flyg, vilket stämde alldeles utmärkt. Det blev fina flyg även här och de flesta fick en sväng till Knuden, innan vinden blev för stark.

När det inte flögs var det var det balanseringsövningar och träning på Lökkenstart. Eftermiddagen nyttjades till fina flyg på Toftum Bjerge. Här fick Sveriges just nu yngste skärmflygare under utbildning Oscar Rydefjärd (15 år), sina första fina hangflyg under pappa Mattias och Essies guidning. Kvällen avslutades med sedvanlig after fly och god mat på campingen.



DAG 3: Idag var vinden en faktor, hangvandring och guidning på Bovbjerg, mitt absoluta favorithang i Danmark, men 14 m/s var i mesta laget.

Har man aldrig flugit här är bara utsikten och naturen värd ett besök. Fungerar på väst till svagt nordväst och ligger naturskönt vid Bovbjerg Fyr. Men läs på innan du flyger här, för det är högt och fullt med raviner, turbulenta områden och en ganska ettrig rotor när det blåser mycket.

Efter hangguidning på Bovbjerg drog vi vidare för besök på Hvide Sande, som är ett superfint och flera mil långt låghang. Nu hade även vinden droppat lite, så det balanserades någon timme och sedan flyg till sen kväll. Räkna med sand överallt, om du flyger här. Hvide Sand har vindriktning mot väst.

DAG 4: Larmet gick via chattgrupp: Var klara för avfärd kl. 10! Det finns ett flygfönster på Djursland och hanget Lushage. Lite hektisk morgon med packning av skärmar och stugor som skulle göras i ordning, men verkligen ett härligt uppvaknande.

Mycket riktigt var det flygbart även här. Om än lite svagt, så kom de flesta i luften. Summa summarum, det blev flyg fyra av fyra dagar, trots en milt sagt taskig prognos.

Alla piloter har under dessa dagar, utvecklats i sin flygning och balanseringsteknik, och fått ett högre självförtroende i att starta i hård vind. Vilket var syftet med resan.

Sista dagen hade vi utdelning av fina priser, Oscar kammade hem priset för bästa utveckling, Björn vann det hedersamma priset: "den pilot som tar med sig mest biomassa hem", och självklart kammade vår Kristina hem priset för snyggaste landning.

Danmark er dejligt.



BIG PARAMOTOR MEET

ÖREBRO 2019



Vacker vy över fältet. Pilot Olof Karlsson.
Foto: David Rouault



En nöjd arrangör som fick flyga.
Olof Karlsson. Foto: Lennart Wallin



Piloten Tjalle och Kangooks VD David Roualt
svävar fram. Foto: John Tjalle Andersson



Tandemtriken är på marken och
piloten Tjalle tar en kort paus.
Foto: Anna-Lena VernerSSon

Äntligen är Big Paramotor Meet Sweden tillbaka och under 6-9 juni hölls träffen på Örebro friflygklubbs paramotorfält strax utanför Kumla. Programmet bjöd på bland annat paramotorsafari, provtryckning och motortips, navigeringsrundor med karta, pylonflygning, diverse precisionövningar såsom parabol, sparka på käppar med mera.

Det hölls även en utbildning i precisionflygning, en fördjupning i navigation och föredrag om motorlära. På plats fanns en paramotorambulans med bränsle, olja och verktyg. Ett flertal utställare och internationella tillverkare erbjöd provflygning och utvärdering av den senaste tekniken.

Eventet ramades in av grillning och en positiv stämning i det fina vädret.
Foto: Olof Karlsson



Cornelia fick sig en härlig flygtur



Tandemtriken klar för take off!
Pilot Tjalle. Foto: Olof Karlsson



Nöjda och färdigflugna piloter summerar dagens begivenheter. Foto: Anna-Lena Vernersson



Den generösa baren ville många besöka efter flight!
Foto: Anna-Lena Vernersson

aventyrscenter.se

20 ÅRS ERFARENHET!

VILL DU LIGGA I FRAMKANT?
Äventyrscenter säljer det allra senaste i utvecklingen från de största tillverkarna, t.ex AirDesign, Skywalk, BGD och UP. Kontakta oss så ordnar vi ett bra pris på din nya skärm/ skärmpaket och hjälper dig även att sälja din gamla utrustning!

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

www.aventyrscenter.se

äVENTYRS CENTER

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

AIRDESIGN **SKYWALK**
UP **BGD**
KÄRREBE REKREATIONER WWW.FLYBOD.COM

Icaro Falco
Högpresterande EN-A för nya piloter!
Bästa kompromiss mellan säkerhet/prestanda

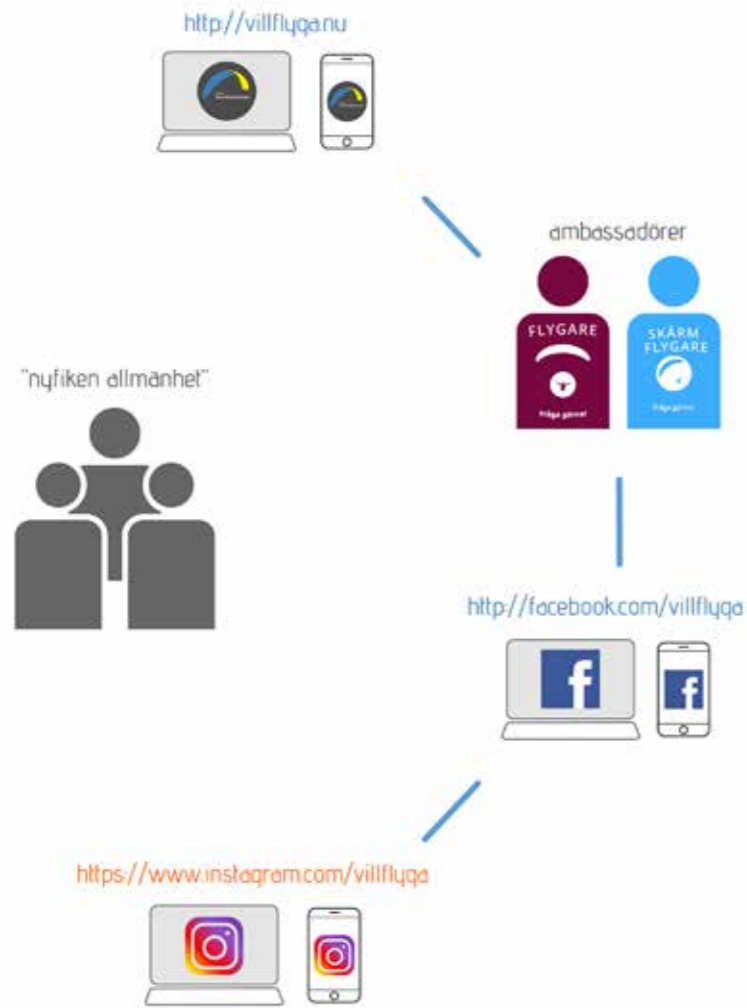
Vi hjälper dig att välja bästa utrustningen!

Pro-Design Scout
Vår nya läckra högpresterande EN-B!
Fantastisk känsla, prestanda & precision

Icaro | Pro-Design | Flymaster | NavITer | Flytec | Syride
Volirium | Hanwag | Crispi | Velodrom | Charly Produkte
Weatherflow | SPOT | SkyBean

rpm SPORT www.rpmsport.net

VillFlyga-kampanjen



Text: Jonas Rembratt

SEDAN FLERA ÅR HAR TRENEN för världens bästa sport varit svagt vikande i Sverige, så redan under fjolårets arbetsvecka diskuterade vi vad förbundet skulle kunna göra för att vända trenden uppåt igen. En arbetsgrupp bildades som sedermera kom att bli dagens Informationskommitté och mycket av veckan ägnades åt att diskutera hur vi skulle kunna utnyttja moderna informationskanaler för att marknadsföra svenskt skärmflyg.

En vecka senare hade vi en strategi tillräckligt klar för att sätta igång. I planen ingick flera initiativ: Via ett nytt "digitalt skyltfönster", helt ägnat åt en nyfiken allmänhet, skulle vi kunna presentera en positiv bild av sporten och hjälpa den som är intresserad förbi de vanligast förekommande missuppfattningarna och vägleda hen vidare mot en grundkurs. Domännamnet **villflyga.nu** köptes in redan innan vi åkte hem ifrån arbetsveckan.

För att skaffa material till skyltfönstret och "vill flyga" kampanjen bestämde vi oss för att utlysa en filmtävling – **Film 2019**. Vi tog kontakt med Niklas Hyland, som är en känd medieprofil inom action sport, och som bl.a. producerat skateboard- och surfdokumentärer, snowboardprogrammet "Richter" för SVT, "Adrenalin" för TV4 och tävlingsarrangemanget Sweden Action Games. Niklas och hans produktionsbolag fick i uppdrag att agera jury och därefter producera ett antal filmer som skulle kunna användas i marknadsföringssyfte.

Vi bestämde oss också för att försöka hitta passionerade piloter som gillar att alltid prata länge och väl om sporten när-, var- och med vem som helst. Dessa skulle utses till Skärmflygambassadörer

och hjälpa den nyfikna allmänheten hitta in i sporten. Vi har nu rekryterat 36 ambassadörer över hela landet och deras nya jackor, som ska utmärka dem både i vardagen och på flygställen, är på väg till dem när denna artikel skrivs. De har själva utformat jackan som finns i olika färger och med två olika sorters tryck på ryggen, för att passa personlig smak och stil. Jackans ärm har en QR-kod som enkelt kan scannas med en vanlig mobiltelefon på plats. Genom att bara rikta sin mobilkamera mot koden blir den nyfikne automatiskt dirigerad till villflyga.nu där hen snabbt får aptiten retad och tillräckligt med information för att kunna ta första steget mot en grundutbildning.

Ambassadörerna får jackan som en sponsring från förbundet men finns faktiskt att köpa till självkostnadspris (1400kr inkl. frakt) för den som är intresserad. Beställ genom att mejla till: **villflyga@paragliding.se**. Jackorna (herr/dam) heter Silence ProShell Jacket och ni hittar dem på www.revolutionrace.se. Beställningen ska innehålla namn, adress, modell (dam/herr), storlek och färg samt, såklart, vilket tryck (1 eller 2) du vill ha.

Men ambassadörerna är trots allt bara 36 stycken och **villflyga.nu** är bara en webbsida. Därför startade vi också Facebooksidan "Vill Flyga" och ett konto på Instagram med samma namn. På Facebooksidan kan man chatta med oss piloter och vi har också använt den som en plattform för att experimentera med digital marknadsföring för att skapa trafik och intresse. Marknadsföringen har gått långt över förväntan och vi har sett en ganska dramatisk ökning av antalet takeoff kit i år.



Tryck 1



Tryck 2



Tryck 2



Tryck 1

Vi har arbetat hårt under året, men mycket arbete återstår. Ambassadörerna lär sig nu av varandra och diskuterar sina aktiviteter och sina erfarenheter sinsemellan på ett eget forum. Sannolikt kommer vi också producera olika trycksaker som kan delas ut och även göras tillgängliga på vanliga turismål.

Det digitala skyltfönstret – **villflyga.nu** – ska byggas vidare och vi kommer lägga ännu mer resurser på att marknadsföra sporten via digitala kanaler, men förhoppningsvis även via vanlig media som TV. Ett projekt som ännu är i sin linda kommer ni förhoppningsvis bli

varse under året. Vi återkommer med mer om det senare ...

Slutligen: Under året har fokus lagts på fas ett i nyrekryteringen, genom att försöka medvetandegöra allmänheten hur lätt och billigt det är att realisera sin dröm att flyga och genom att sänka så många trösklar som möjligt. Det är viktigt att vi hjälps åt att tvätta bort missuppfattningen att skärmflygning är en extremsport för adrenalinpundare och helt orimligt för gemene man.

Ha en skön sommar och hjälp oss gärna sprida en positiv bild av sporten under hela säsongen genom att inte slå er!

Vi säljer skärmar från en av världens största tillverkare

3 års garanti!

Ange rabattkod hypo1 och få 10% rabatt på ett köp

Gäller till och med oktober 2019

dewildeaer.se

de Wilde Aer



Foto: Louis Garnier



Foto: Remi Campbell-Jones

Flyg ett fotografi



Foto: Remi Campbell-Jones

Många potentiella sponsorkontrakt för skärmflygare har genom åren tyvärr aldrig blivit verklighet. En stor orsak till uteblivna samarbeten mellan företag och piloter är att produktionsmetoderna för att skapa en flygande plattform med ett önskat avancerat marknads-budskap har varit starkt begränsade. Nu har företaget Printed Wings efter många års utvecklingsarbete hittat en lösning på hur man kan trycka fotografier direkt på skärmduken vilket ger helt nya möjligheter vid sponsring och marknadsföring.

Text: Lars M Falkenström

I takt med att annonser och marknadsföringsstrategier blir allt mer komplex och gärna prövar nya spännande plattformar har även intresset för att synas med reklambudskap i våra flygskärmar ökat. Men att enbart kunna erbjuda en logga i skärmen kanske inte riktigt räcker längre.

Lars Lundberg, som varit med och tagit fram den nya tekniken, har jobbat som flyginstruktör under många år. Han har monterat en mängd loggor och dekaler på elevers och andra piloters skärmar. Men han märkte att många sponsorer backade eftersom möjligheterna att få till mer komplexa lösningar var allt för primitiva. Hittills har det handlat om formskuren adhesiv film med ett fåtal basfärger som tejpas in efter att vingen har producerats eller som sys in i skärmarna på monteringsbordet ute hos vingtillverkarna. Men den tekniken begränsar möjligheterna att få till korrekta färger, komplicerade meddelanden, logotyper, fotografier och avancerad grafik eftersom det helt enkelt inte funnits någon tillgänglig produktionsteknologi för att kunna trycka grafiskt material direkt på mjuka vingar.

Att använda hundra procent av all vingyta har sedan vår flygsport började utvecklas i slutet av 1980-talet ansetts vara omöjligt. De hyper-tunna högteknologiska och silikondränkta nollporositets-material som används till de flesta RAM-air vingar som flygskärmar, speed-wings, och kites är konstruerade för att stöta bort alla yttre angrepp av vind, sol, vatten, gräs, smuts, oljor och naturligtvis även bläck. Det har gjort att tyget som används i våra vingar idag har ansetts oprintbart. Men nu har alltså Lars och hans kollegor på Printed Wings tagit fram en teknik som testats under lång tid och har visat sig fungera. Numera är det alltså möjligt att trycka fotografier och avancerad grafik direkt på skärmens hela yta utan att flygegenskaperna eller tygets hållbarhet påverkas. Fantastiskt!

Förhoppningsvis kan det förenkla för tävlingspiloter och andra som vill försöka skaffa sponsorer för att finansiera sitt flygande.

Foto: Lars Lundberg



TOPPLANDNING PÅ ALPERNAS HÖGSTA BERG

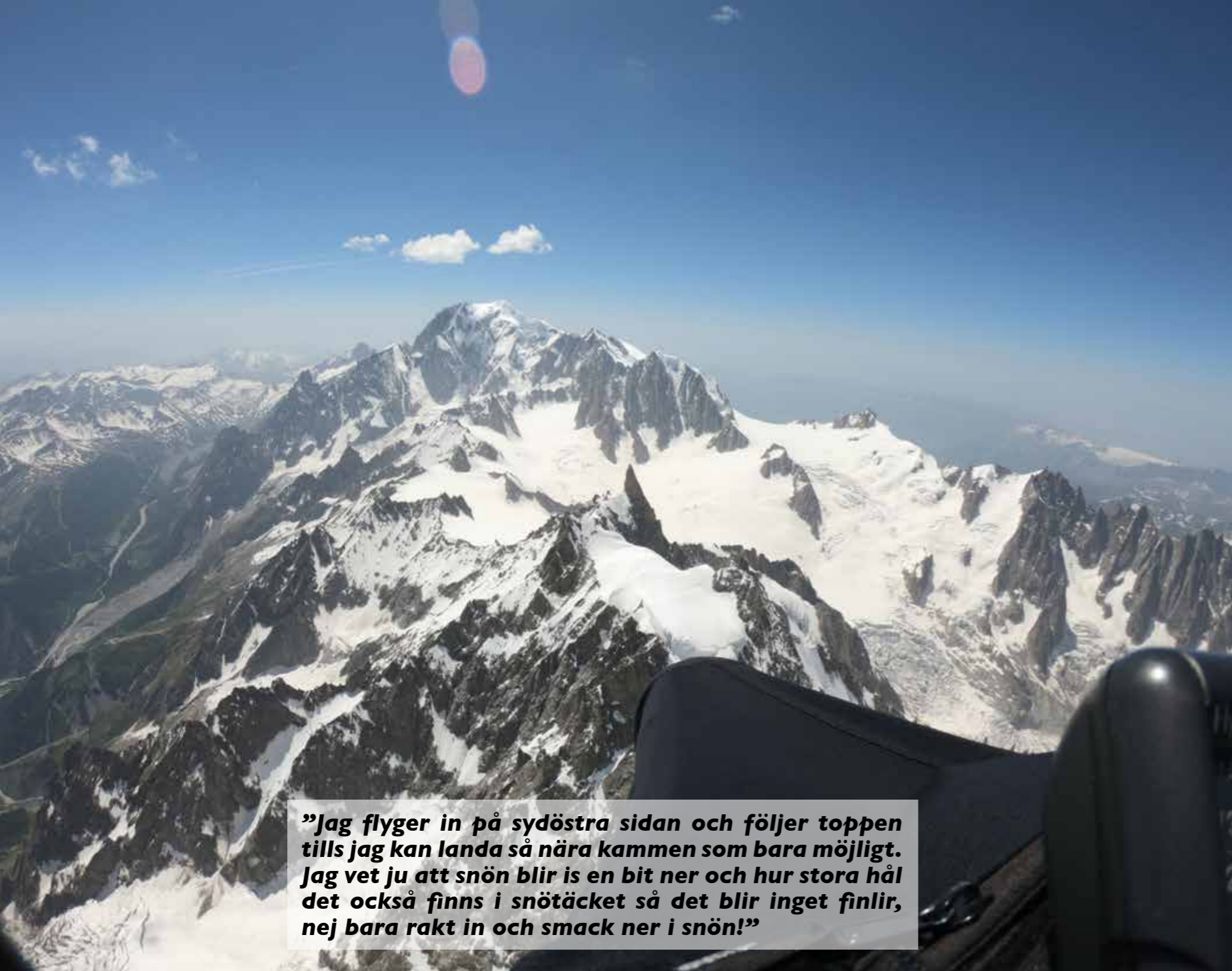
Årets Rackabajsare började riktigt bra med en högtrycksrygg som förde in varm luft från Afrika. En fördel med Chamonix är att alla glaciärer kyler av dalen på kvällen och generellt gäller att om temperaturen stiger mer än 20 grader under dagen blir det bra termik.

Under tisdagen började förväntningarna stiga rejält då vi lyckades flyga upp över Aiguille Verte på 4122 möh och senare på kvällen när vi landat i Chamonix kom en pilot fram och frågade lite om flygningen här. Han kom från Saint-André-Les-Alpes och hade kört hit under dagen då ryktet gick om att onsdagen skulle bli något alldeles extra.

Text & foto: Jonas Böttiger

Jag, Fredrik Angrimer, Björn Berglund, Oskar Nilsson, Oliver Torlo och Janne Järnesjö bestämmer oss för att flyga Tour du Mt Blanc. Ett flyg som går medurs runt hela bergsmassivet. Men vi är långt ifrån ensamma, hela Plan Praz är fyllt av skärmar. Runt 250 piloter sitter och väntar på att termiken ska starta. Hälften ska flyga touren precis som vi, medan den andra hälften startar ännu senare och siktar direkt på toppen av Mt Blanc.

Klockan 11.30 tycker vi att termiken är bra nog och vi startar från Plan Praz (2000 möh) ostliga sida och flyger österut via Aiguilles Rouges, där vi på 3200 möh flyger mot Col de Balme, korsar gränsen till Schweiz och börjar klättra mot Le Génépi. Snart är vi runt på Mt Blancs sydsida och det märks, för redan här klättrar vi lätt till 3600 möh. Vi har tappat Björn, han kände sig inte helt hundra och vände tillbaka före Col de Balme. Janne och Oliver ligger lite före,



”Jag flyger in på sydöstra sidan och följer toppen tills jag kan landa så nära kammen som bara möjligt. Jag vet ju att snön blir is en bit ner och hur stora hål det också finns i snötäcket så det blir inget finlir, nej bara rakt in och smack ner i snön!”



Piloter på Mont Blanc



Oliver Torlo på väg in för topplandning på Mont Blanc. Han hamnar i branten nedanför den gulröda skärmen och det är svårt att få fotfäste.

jag flyger med Oskar och Fredrik ligger lite efter och jagar för att komma ikapp. Nu är vi på den sydöstra sidan och här har solen legat på länge, vi kommer bara högre och högre. En skillnad är också att på denna sida har vi börjat få riktigt fina cumulus över topparna. Snart flyger vi över Grand Darray, vidare mot Mont Dolent och nu toppar vi lätt ur på 3900 möh. Vi flyger in i Italien och passerar Col Ferret (2486 möh) vilket är den lägsta punkten längs gränsen mellan Italien och Schweiz. Om man har motvind här (västlig vind) kan det vara svårt att passera men idag är det nollvind och vi är uppe över 3500 möh mest hela tiden så passagen är enkel, vi flyger så högt att det nästan är svårt att upptäcka passet, men det går att se där två gröna dalar möts i ett helt snötäckt område.

Precis när Oskar och jag glider in framför Grandes Jorasses (4208 möh) hör vi ett himla tjojoande på radion. Det är Oliver som just

slagit PB och passerat 4500 möh när han kurvar över toppen. Vi är snart uppe vid honom och fortsätter vårt flyg västerut med att passera Dent du Géant (4013 möh) och vidare längs gränsen mellan Frankrike och Italien.

Det är nu vi ser att detta flyg verkligen kommer att bli något extra. Det ser ut som att ett cumulus håller på att bygga över Mt Blanc, eller ligger det kanske lite närmare? Det kan vara mycket svårt att se var ett cumulus egentligen ligger på långt håll och speciellt när man ser det lite underifrån.

Men nu ser vi också en tydlig molnskugga på toppen av Mt Blanc! Vi har alltså en molnbas på över 4800 möh, det är i princip vindstilla och fina cumulus. Lite längre ner i Aostadalen har några moln blivit rätt stora men nu har de stannat av och håller på att falla sönder.

Senast jag flög Tour du Mt Blanc var 2015 och då var det relativt

blåsig, bitvis hade vi ett litet vågmoln på toppen. På sydsidan av toppen gick det att klättra i lä till 4300 möh men ingen kom över toppen då trots att det gick att flyga touren tre dagar i rad. Många trodde då att det var topplandning på gång och relativt oerfarna piloter startade från Plan Praz, flög över dalen, rundade Aiguille de Bionnassay och korsade Col de Miage (3367 möh) i stark medvind, men blev nerblåsta över Miage-glaciären och tvingades landa nere på den italienska sidan.

VARJE DAG SLUTADE I TRAGEDI, tre döda piloter på tre dagar. Den italienska räddningstjänsten är en frivilligorganisation, ungefär som Sjärräddningssällskapet, och de tröttnade på att lägga resurser på att leta efter utländska piloter i den oländiga terrängen. Så de italienska myndigheterna lade ett notam som förbjöd skärm-

flygning på den italienska sidan av Mt Blanc ända fram till oktober/november det året.

Men denna dag är det som sagt vindstilla på höjd, molnbasen ligger över toppen och det juni, alltså perfekta förhållanden för en topplandning.

Nu fortsätter vi förbi Pointe Helbronner, fram till Aiguille Noire de Peuterey (3773 möh) och här börjar vi klättra. Klockan är närmare 15 och man skulle kunna tro att den solbelysta västsidan ska lyfta men icke, det är det östra hörnet som haft solen på sig från tidig morgon som fungerar bäst. Snart når vi 4400 möh och flyger fram till Picco Luigi Amedeo där vi slutligen tar nog med höjd för att flyga in över Mt Blanc.

Nu kurvar vi i blåsor med säkert över 50 piloter i varje – alla är här. På toppen är det säkert över hundra piloter som redan landat



Puh, nu står jag på toppen. Höjden känner jag av när jag samlar ihop min skärm och går några meter för att inte stå i vägen för de som ännu inte landat. Jag behåller selen på, men tar av mig handskarna för att ta lite bilder och posta på FB. Det är helt vindstilla, inte en rörelse i luften och det är varmt och skönt. Ett lugn som jag aldrig tidigare upplevt.



Toppen av Mont Blanc

och det ser väldigt trångt ut. Kammen är bara en meter bred i det västra hörnet och sedan planar den ut i sydöst, blir kanske 30 meter bred och totalt runt 130 meter lång. På denna yta ska piloter landa, ta selfies, prata i telefon med familj och vänner samt starta igen. Från luften ser det lite lätt kaotiskt ut.

MEN ÄR DET VÄRT ATT TOPPLANDA? Jag flyger runt några varv för att se hur det ser ut för de som försöker starta och just då verkar det vara lite vind från nordost vilket känns bra, den sidan är också betydligt flackare än den södra och om en start går fel går det att få stopp i snön. Några piloter har valt att landa i ett litet pass som ligger mellan den franska och italienska toppen av Mt Blanc. Det de verkar inte ha sett att det är flera stora hål i snön, alltså översnöade glaciärsprickor, bara några meter bredvid deras

lite stapplande steg mot toppen med skärmen hängande över ryggen. Det var nog bara tur att snöbryggorna höll.

Janne har redan bestämt sig för att låta bli att topplanda, gymnastikskor, storsele och en Zeno räcker för honom, men Oskar och Fredrik är riktigt sugna till dess att de ser en pilot som antingen landat lite för lågt på sydvästsidan eller kanske missat en start. Från kammen är det snö i cirka 30 meter som blir brantare och brantare tills det är ren is. Piloten har sin skärm utfälld med cellöppningen mot isen och kanar neråt, efter en stund trasslar han in sig i skärmen och glider allt fortare ner för den branta isen. Slutligen faller han över en kant och ner för ett stup. I tidningen dagen efter läser vi att en manlig fransk pilot omkommit.

Så Oskar, Fredrik och Janne fortsätter touren, rundar Col de Miage för att sedan flyga ner och landa i Chamonix igen.

Själv kan jag bara inte låta bli. Senast det var någon som topp-landade var 2012 och nu ligger jag ett par hundra meter över toppen och läget är perfekt. Dessutom hade jag några dagar tidigare gjort en framåtstart i nollvind, den första på säkert 7-8 år, så självförtroendet är på topp. Nu gäller det bara att hitta en plats att landa på. I det läget startar de flesta åt nordost så jag flyger in på sydöstra sidan och följer toppen tills jag kan landa så nära kammen som bara möjligt. Jag vet ju att snön blir is en bit ner och hur stora hål det också finns i snötäcket så det blir inget finlir, nej bara rakt in och smack ner i snön!

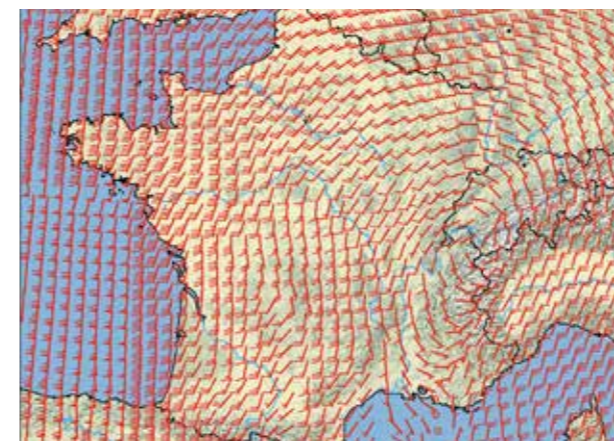
Men vart tog Oliver vägen? Han hade också topplandat, men lite längre västerut än jag. Där är det brant och när han landat och börjar gå upp mot toppen sjunker hans fötter igenom snön ner till isen och för att inte börja kana ner är han tvungen att försiktigt krypa på alla fyra den första biten mot toppen. Vi har radiokontakt men jag förstår inte i vilken ände han landat. Vanligtvis en enkel sak att reda ut, men på den här höjden är det inte så självklart.

OLIVER TORLO: Första inflygningen kommer jag in för lågt och om jag landar nu skulle jag riskera att dras ner med snön i ravinen. Så jag tankar mer höjd och kommer in precis där jag har bestämt mig för att landa. Det är nollvind, men landningen blir mjuk. Först när jag nått marken inser jag att det lutar mer än jag trodde, branten sluttar rejält. Min skärm faller över en annan pilot som också precis har landat och som nu försöker krypa upp till toppen. Han får panik och bara skriker: "Dra inte ner mig, dra inte ner mig!" Vi står nu bägge i branten, ihoptrasslade i 20 cm snö med ett lager av glashal is underst. Jag tar ett steg och foten bara slinter ner. Det tar nästan 15 minuter att frigöra oss från linorna utan att halka och dras ner i ravinen som är 300-400 meter djup. Det tar ytterligare tio minuter att krypa de tiotals meter det är kvar upp till toppen. Och ja, jag var påverkad av höjden. När jag i efterhand tittade på filmen som jag spelade in på toppen upptäcker jag att jag pratar otydligt och sludrar.

NU BÖRJAR DET HÄNDA SAKER. Många misslyckas med sina starter och man kan känna en viss stress uppe på toppen. Jag tror många är påverkade av den tunna luften. En pilot framför mig som verkar startklar, tar helt plötsligt av sig selen och kopplar ur sin skärm och börjar fippla med sina linor. Då tar några franska piloter befälet och styr upp ordningen på starten.

Alla hjälps åt att hjälpa den som står framför, lägger skärmen till rätta, vissa håller upp framkanten och nu börjar det flyta på. I efterhand har jag dock funderat en del på hur det kändes för den pilot som startade sist från toppen den dagen.

Klockan är nu strax efter 16 och jag är i luften igen. Termiken blir bara bättre och bättre. Jag flyger bort till Col de Miage för att slutföra touren. Då Oliver och jag fortfarande inte riktigt fått kontakt med varandra vill jag ligga kvar över toppen och väntar till dess att jag ser att alla piloter som flyger samma skärm som Oliver är i luften. Till slut har alla fyra kommit iväg och under tiden har jag kurvat upp till 5510 möh. Fem Rackabajsare som flög Tour du Mt Blanc varav två av oss topplandade – vilket flyg och vilken dag.



Prognos onsdagen den 26 juni: 15-37°, 1023 hpa, noll-gradersisoterm som går från 4500-4700 möh, vinden på höjd VNV svag till måttlig som vrider till variabel svag eller vindstilla. Högtrycket har parkerat rakt över oss!



Jonas Böttiger och Oliver Torlo är de första svenskar som topplandade på Mont Blanc. Foto: Sara Böttiger




SKYADVENTURES FIRAR 30 ÅR !

DET VILL VI GÄRNA FIRA MED VÅRA KUNDER

TESTIVALPROGRAM:

Måndag 8 Juli börjar tävlingar och rabattveckan

Tisdag 9 Juli rabatt på Gins nya Fast packing rugsack

Onsdag 10 Juli 10 % på Gins stora nödskärmssortiment

Torsdag 11 Juli 10 % på samtliga kläder i butiken

Fredag 12 Juli 10% på kängor och skor i butiken

Lördag 13 Juli Nova festival, Paramotor för friflygare.

Testa en Airconception motor. 2000kr på Paramotorkurs.

3000kr i rabatt på Airconception motorer

Söndag 14 Juli Nova festival. Skyadventures bjuder på BBQ

kl. 16.00 i butiken och prisutdelning på foto och lotteri

Lördag 20 Juli Nova festival

Anmäl er till: www.skyadventures.se/birthday

Besök Sveriges skärmflygbutik i Kåseberga och känn och kläm på prylar, ta en kaffe och snacka skärmflyg 200 meter från starten. Öppet vardagar 9-14. Vi säljer Gin-Nova-Phi-Supair-Flow-Gradient-Neo-Levelwings-WoodyValley-Airconception-Skybean-Flymaster-Charly-Beamer-Åmykkemer

