

HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 1-2008

Dundret

Midnattsflygning i norr

Jersey

Hang i Engelska kanalen

Värmland

Höstflygning på hemmaplan

Heta blåsor i Brasilien

Distanskurs i Governador ger utdelning



www.papteam.com



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

Generalagent i Sverige:

SKYSPORT

0647-51186

www.skysport.se

Ledare



Som synes blir det ett år till med mig vid rodret för Hypoxia – tack för förtroendet! Jag hoppas kunna fortsätta utveckla tidningen enligt mina idéer och era önskemål. Just de senare har jag haft glädje att ta del av via läsarusundersökningen (läs mer om resultatet på sidan 8). En del av önskemålen har jag kunnat tillgodose redan i detta numret, till exempel mer svenskt material och porträtt av intressanta piloter. Många av dessa önsknningar ligger i linje med mina egna tankar, vilket är kul att se. Men, som alltid är Hypoxia beroende av att ni piloter skickar in berättelser och bilder från era upplevelser.

Ett annat önskemål är en lite lyxigare tidning. I det här numret provar vi ett nytt och finare papper för omslaget. Maila in och säg vad du tycker – jag lottar ut en film till en av er (The Journey, läs recension på sidan 9). Recensioner var för övrigt också efterfrågade, så jag ska försöka ordna fler sådana. Har du tips eller rentav en egen recension?

Min sista nyhet blir att Hypoxia håller på att få en egen hemsida, med den självklara adressen www.hypoxia.se. Tack till Hängflygförbundet som låter oss använda domänen! Hypoxia är ju ursprungligen namnet på deras gamla förbundstidning. På hemsidan hoppas jag kunna lägga ut pinfäriska nyheter allt eftersom de kommer in. Men framförallt ska läsare och annonsörer lätt kunna hitta aktuell information om tidningen och ladda ner gamla nummer.

När du får det här numret har våren kommit. För många innebär det de första flygen på ett bra tag, samtidigt som termiken ofta är hård och kantig. Ta det försiktigt på dina premiärflyg för säsongen – vi blir alla ringrostiga och lite stela över vintern. Så gör en mjukstart med försiktiga flyg. Varför inte börja med balansering och backglidning?

Nästa nummer har deadline den 27 juni och kommer ut den 18 augusti. Till dess – flyg högt, flyg säkert!

I detta nummer

4	Nyheter	
10	Dundret	Skön flygning i Norbotten
13	Pilotporträtt	Erik - vår meste SM-vinnare
16	Varma blåsor	Resereportage från Brasilien
24	Jersey	Resereportage från Brasilien
26	Nära ögat	Mjuk landning, trots allt
28	Bohusgänget	Klubbpresentation
30	Värmland	Peter Loeskow jagar hösttermik

Redaktör och ansvarig utgivare

Marko Wramén, hypoxia@waterglobe.net

Layout

Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Anders Lindsten
Axel Knutsson
Erik Rehnfeldt
Fredrik Gustafsson
John Miller
Lisa Jönsson
Magnus Granbom
Peter Loeskow
Ronald Hasse
Tomas Söderqvist

Omslagsfoto

Foto: Marko Wramén
På väg söderut, med startberget Ibituruna i bakgrunden.
Governador Valadares, Brasilien.

Redaktion Hängflyg

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

Annonser

Marko Wramén, hypoxia@waterglobe.net

Redaktionellt material

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

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

Välkommen till Äventyrscenter butiken i Kareby

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

ÄVENTYRS CENTER

Din skärmflygskola och butik i väst

www.aventyrcenter.se

Adress och öppettider:

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

Last Resort Adventures Alpine Paragliding

*Sugen på en flygsemester utöver det vanliga?
En distanskurs med Bob Drury?
Eller behöver du gå den där säkerhetskursen som aldrig blivit av?
Eller vill du få en introduktion i att flyga bland de stora bergen?
Vad du än vill få ut av din flygsemester så ordnar vi det med lokala instruktörer.
Vi befinner oss i Annecy och Grand Bornand, Frankrike.
Suveränt boende med toppservice!*

*För information och bokning ring
Lisa 0708-382583 Marie 0702-857312
Eller maila lisa@lastresort.info*

www.lastresort.info

Mindre styrelse och högre medlemsavgift

I mars höll Svenska skärmflygförbundet sitt årsmöte på Älvsjömässan utanför Stockholm. Där beslutades bland annat att styrelsen skulle bli mindre, man gick från 13 till nio medlemmar i styrelsen. En ny styrelse valdes också (se boxen nedan för en presentation).

Man beslutade också att höja medlemsavgiften med 100 kronor till 500 kronor, med start 2009. En annan nyhet var att förbundet tagit fram en folder om första hjälpen med inriktning på skärmflygning. Den finns hos klubbar och instruktörer, och kan laddas ner från hemsidan. Förbundet skickar också ut en enkät till 350 personer som började en skärmflygningskurs 2007, för att försöka få reda på hur man upplever kvaliteten av utbildningen (läs mer på sidan 7).

På förslag från Hypoxias redaktör beslutades det att tidningen ska få en egen hemsida på adressen www.hypoxia.se (en domän som hängflygförbundet äger men som de generöst ställer upp med). Här ska information om Hypoxia



Fr v: vinnaren distansligan 2007 Magnus Österberg, trean Jonas Pannagel, tävlingsansvarige Jocke Johansson (tre i Sverige Cup) och tvåan Ori Levin.

finnas lätt tillgänglig för såväl läsare som annonsörer, gamla nummer ska kunna laddas ner som PDF-filer och aktuella nyheter kan läggas ut med en gång. Det finns också förslag på att skapa ett

svenskt forum på hemsidan (tänk www.paraglidingforum.com fast på svenska). Det blev också prisutdelning för vinnarna i svenska distansligan 2007 och Sverige Cup 2007.



Sune Cullberg, 48 år
Ordförande
Licens: P2
Antal år med licens: 8
Flyger mest: Utomlands
Utrustning: Airwave Sport3, Charly Matador sele, Charly nödis, Garmin 76cs.
Bästa flygminne: Första riktiga termikkurvningen 2004, 1200 meters höjdvinst på Kolbäck.
Har med mig när jag flyger: Alldeles för mycket.



Pär Jönsson, 48 år
Vice ordförande
Licens: P1 HBVT
Antal år med licens: 7
Flyger mest vid: Åre
Utrustning: Skywalk Tequila S, olika selar, hjälmar och nödschärmar (bekvämt lättvikt), radio, vario och riktiga flygkängor!
Bästa flygminne: Mitt första "riktiga" termikflyg i Greolieres i södra Frankrike, som blev några timmar.
Har med mig när jag flyger: Universalverktyg, tandtråd, mobil, solglasögon och kamera.



Joakim Ringvide, 30 år
Utbildning- och Säkerhets kommittéordförande (USK)
Licens: P1
Antal år med licens: 2
Flyger mest vid: Söderköpings flygfält.
Utrustning: Up Kantega 2, Cors-Air paramotor, Apco edge sele.
Bästa flygminne: Första motorflyget.
Har med mig när jag flyger: Vario.



Mia Erkheikki, 44 år
Ledamot, info-ansvarig
Licens: P1 BHV
Antal år med licens: 3
Flyger mest vid: Kanisberget i Älvsbyn.
Utrustning: Sele Woody Valley Express, skärmar Mac Eden III 28', Ozone Geo.
Bästa flygminne: Härliga och långa hangflyg vid Bodö i Norge tillsammans med andra skärmflygare, havsörnar och galna fiskmåsar.
Har med mig när jag flyger: Ett leende på läpparna, ett lugnt sinne, en stor portion självironi och massor av tålamod.

Håkan Polanik, 47 år
Ledamot och näst äldsta inventarien efter HP Fallesen som har högsta antikvitetsvärdet ;-)
Licens: Instruktör
Antal år med licens: 13
Flyger mest: Reser omkring och provar här och där så svaret får väl bli "i luften".
Utrustning: Nova Tattoo DHV 2, Skyline Racer sele
Bästa flygminne: När jag fick hjälp av tre gamar att hitta en blåsa i Nepal.
Har med mig när jag flyger: Solkrämen Bamse på näsan, faktor 30.



Lars Markstedt, 54 år
Motorkommittéordförande
Licens: P2, tandem, PM
Antal år med licens: 6
Flyger mest vid: Kanis i Älvsbyn, så klart.
Utrustning: Skärmarna Ozone Vulcan, Ozone Geo, Mac Eden3, Tandem Airwave Scenic. Selar Woody Valley Peak och Woody Valleys Tandemsele. Paramotor Nimbus 120.
Bästa flygminne: Termiskt hang på Graddis vid norska gränsen.
Har med mig när jag flyger: Gott humör och ett stort hopp om att inte behöva landa så snart.



Lars-Olof Schön, 42 år
Ledamot
Licens: P2
Antal år med licens: 8
Flyger mest vid: Brunstorp (vid Vättern).
Utrustning: Gin
Bästa flygminne: Första riktiga termikflyget, när man "nådde" molnen.
Har med mig när jag flyger: Telefon. Ringer gärna någon arbetande kompis som får lyssna på varion. ;-)



Andreas Hedström, 39 år
Riksinstruktör
Licens: Instruktör
Antal år med licens: 18
Flyger mest vid: Åre och Provence.
Utrustning: enkla grejer.
Bästa flygminne: Hammars backar med fåglar.
Har med mig när jag flyger: En kamera och lite vatten.

HP Fallesen (sekreterare) och Jocke Johansson (tävlingsansvarig) är också med i styrelsen. Kassören heter Calle Olsson.

Nya styrelsen

Svensk vann XC Challenge i Dominikanska Republiken

Svenske piloten Dag Sundman vann en av kategorierna i tävlingen 2008 Ozone Caribbean XC Challenge, som hölls i Dominikanska republiken i februari. Han ledde också sitt lag "Dead Dog" till lagvinsten samt hamnade överst på den totala poänglistan för tävlingen. Tre

heat flögs. Det var Dags insats under andra heatet som gav honom segern. Då flög han sin Advance Omega 7 från Casabito till Santiago, en distans på 63 kilometer och ett nytt site-rekord. Fullständiga resultat och mer info finns på www.caribbeanxc.com



Foto: Mike Riley

Förbundet undersöker kvaliteten på grundkurser i enkät

Hur var det att gå en nybörjarkurs i skärmflygning? Den frågan har 350 personer fått i en enkät nyligen. Enkäten är en del av Skärmflygförbundets kvalitetsarbete, och svaren på enkäten kommer att användas för att utveckla sporten, både säkerhetsmässigt och kommersiellt.

Skärmflygförbundet har länge saknat ett utvecklat kvalitetssystem. Ett av de stora problemen har varit bristen på input. Den enda kunskapen, förutom enskilda brev och telefonsamtal, har egentligen varit den kortfattade kursvärderingen på elevkortet. Denna har emellertid haft två avgörande fel.

För det första har förtroendet för anonymiteten varit väldigt lågt, med följande tveksamhet mot att framföra kritik. Men en allvarigare brist har varit att inga röster har kommit in från dem som av olika skäl avbrutit sin kurs, och därmed inte processat något elevkort.

På det senaste instruktörsseminariet diskuterades problemet, och under vintern har samtal förts mellan Fenix

Skärmflygklubb, som gärna ville ta på sig att utforma enkäten, och styrelsen. Instruktörerna har också fått möjlighet att lämna förslag till frågor och formuleringar i enkäten. Förbundsstyrelsen gav tummen upp för projektet, och nu har alltså enkäten gått ut till de dryga 350 personer som påbörjade en nybörjarkurs under 2007.

De som besvarar enkäten får ett par schyssta trekking-sockor från Ecco, som vi får köpa till ett förmånligt pris av distributören Brunngård. Ecco Sweden är också med och sponsar enkäten.

Vi hoppas på många svar. Svaren i enkäten är givetvis anonyma, men presenteras för Skärmflygförbundets styrelse (usk) och på kommande instruktörsseminarium. Målsättningen: En nybörjarkurs i skärmflygning ska vara både rolig och säker.

Ansvariga för enkäten är i första hand förbundsordförande Sune Cullberg och enkätens författare Björn Hårdstedt.

El-paramotor provflugen

I förra numret skrev vi om den kinesiska elektriska paramotorn från Yuneec International. Nu har den amerikanske paramotorpiloten Jeff Goin (som har webbsidan [footflyer.com](http://www.footflyer.com)) som en av flera piloter fått chansen att provflyga en prototyp. Det här verkar bli en av de första elparamotorer som verkligen kommer ut på marknaden. Jeff skrev en intressant testrapport på sin hemsida (<http://www.footflyer.com/Equipment/Paramotors/yuneec-ptype/index.htm>) där det också finns bilder från flygturen och på maskinen.

Ny lagledare för hängflyg

Svenska landslaget i hängflyg har fått en ny ledare. Hängflygförbundets styrelse har utsett Joakim Hindemith till att leda landslaget till och med VM 2009. Joakim har lång erfarenhet av tävling på internationell nivå och har själv deltagit på ett flertal VM, senast i Texas 2007.

Joakim kommer att samordna landslagets tränings och tävlingsverksamhet och kommer även att medverka i tävlingssamarbete med våra nordiska grannländer.

Per Andersson är tävlingsansvarig i styrelsen och kommer att driva tävlingsfrågor som inte berör landslaget, bla samordning av rankingtävlingarna i Sverige.

Ikea säljer vindstrutar

En uppmärksam styrelsemedlem har upptäckt att Ikea säljer vindstrutar! Det är i den nya sommarkatalogen som de finns med. 92 centimeter långa, färgglada är de också. Priset? 29 kronor.



20 Years of ADVANCE

We are celebrating the dream of flight because exactly 20 years ago our pilots began to make this dream a reality in the sky

You can find 20 good reasons to join them with our gliders in this small Jubilee booklet from ADVANCE

In case someone else already has it get your free copy from the nearest ADVANCE dealer or you can find it on the Internet at advance.ch

ADVANCE flying high since 1988

Stockholms Skärmflygskola Tel: +46 84 64 82 22 www.skarmflyg.com simon@skarmflyg.com

advance.ch

Säkerhet och svenska flyg populärt

När det här numret av Hypoxia gick till tryck hade 92 personer fyllt i läsarundersökningen på webben – tack för det. Här kommer ett utdrag av resultaten.

Bland annat kan jag gratulera Fredrik Gustafsson vars bilder blev framröstade som de bästa, och Erik Rehnfeldt, som var upphovsman till de mest populära texterna. Båda har redan fått sina priser. Mats Andersson vann utlottningen av filmen Play Gravity bland de som skickat in svar.

Det är glädjande att hela 67 procent läser allt i varje nummer av tidningen, och 29 procent bläddrar igenom tidningen varje gång. 36 procent tycker att tidningen är toppen och 56 procent att den är bra men kan bli ännu bättre.

Mest populära ämnena i tidningen är reportagen om flygning i Sverige och utomlands, tätt följt av fotografierna.

Sedan kommer Nära Ögat-serien, nyheterna och olycksrapporterna.

Det står också klart att ni vill ha mer svenska flygreportage och fler artiklar om utrustning.

Det här är viktig feedback för mig som redaktör, och jag hoppas att ni kommer att se resultat av era önskemål i tidningen framöver. Redan i detta numret har vi mer svenskt material. Men som alltid så hänger det intimt ihop med hur mycket ni som läsare och piloter själv engagerar er i tidningen. För att kunna fortsätta med Nära Ögat-serien och varierade artiklar om flygning i olika delar av Sverige krävs det att du som läsare delar med dig av dina erfarenheter. Så tveka inte att skicka in en text och lite bilder. Har du frågor kan du alltid maila mig först på hypoxia@waterglobe.net.

Bland de förslag på artiklar som kom in finns mer paramotor-material (gärna – alla ni PM-piloter, skriv in och berätta om er flygning!), mer hängflyg (samma här, det kräver att hängflygarna själv skriver

artiklar) samt mer tester av utrustning. Det sistnämnda jobbar jag på, men det är inte helt lätt. Hur testar man en skärm? Det blir lätt väldigt mycket tyckande och lite fakta. Men jag ska se vad vi kan koka ihop på utrustningsfronten, jag tycker själv att flygprylar är kul.

Många vill ha enkla tips om hur man blir en bättre pilot, en bra idé tycker jag.

Det finns också önskemål om en tjockare och lyxigare Hypoxia och att tidningen kommer ut oftare. Jag tror nog alla skulle vilja se det, men det handlar om pengar (annonserna täcker inte hela kostnaden för tidningen utan förbundet får skjuta till en hel del) och att materialet måste räckta till. Ska vi ge ut fler nummer per år måste ni som piloter skicka in ännu mer material. Visst kan redaktören skriva hela tidningen, men det är onekligen trevligare när det är fler röster som kommer fram. Alla upplever vi ju vår underbara sport på vårt eget sätt.

Marko Wramén



Play Gravity, DVD-film, 52 minuter
23 pund på www.xcshop.com
Bör också finnas i väl sorterade skärmflygsbutiker

Marko Wramén

199 km nytt rekord i angiven distans

Sollefteåpiloten Stefan "Rolle" Rolèn har satt ett nytt svenskt XC-rekord i angiven distans, flugutomlands. Han gjorde det vid Quixada i Brasilien redan den 15 november 2007, men i kalabaliken kring det nya världsrekordet missade vi Stefans fina svenska rekord. Här berättar han själv om rekordflyget:



Foto: Fredrik Gustafsson

"Rolle" satte nytt svenskt rekord.

"Jag startade klockan 8.30 med min Axis Mercury och fick hyfsad höjd ganska snart, så jag stack i medvinden med cirka 900 meters höjd över backen. Det fanns ett par skärmar framför mig och några bombade. Jag försökte komma ikapp Tomas Brauner (tror jag att det var) men han fick en bättre linje som jag inte nådde. Så jag flög ensam nästan hela vägen (en hängglidare kom ikapp mig på slutet).

I början måste man kurva i allt som inte sjunker, så man håller sig i luften tills dagen börjar ta fart. De första 50 kilometrarna är svårast, sedan vid 110 kilometer kommer en högplatå, Monsignor Tabosa, som kan var trixigt att att sig förbi.

Där landade jag två dagar tidigare, så nu skulle jag ta det säkrare. Det var för övrigt det enda stället som var turbulent – stenhårda termikkulor som var för små för att kurva i men så starka att det gjorde ont i ryggen när man flög igenom dem! Jag höll dock skärmen ovanför huvudet och höll även hyfsad höjd så då tänkte jag att det kanske kunde bli något av denna dagen.

Jag fick en bra linje till 190 kilometer men då märkte jag att jag börjat driva åt fel håll om jag skulle ta mitt deklarerade mål, och tog ett beslut att lämna min linje för att ta 200-kilometerspricken på min GPS, som låg lite uppvind. Om jag inte lämnat min linje kanske jag kunnat nå 300 kilometer? Vem vet, men den gatan

var riktigt fin! 200-kilometerspunkten nådde jag dock jublande :-).

Sedan kom nästa svårighet: en högplatå med tillsynes väldigt få landningar. Jag gled ikapp en molnskugga som tog väldigt lång tid på sig att ge ifrån sig något tecken, men till slut så steg det och jag var på grön kvist igen. Vid 250 kilometer tog jag mitt sämsta beslut för dagen och bytte linje då det såg ut som att molnen framför mig verkade rasa ihop. Hittade inget mer och landade efter 266.5 kilometer, klockan 16.10. Väldigt glad och pinknödig efter sju och en halv timme i luften, men med en gnagande vetskap om att det gått att flyga minst en timme till...

Sedan en lång hemresa tillbaka på grusvägar kors och tvärs. Jag var inte tillbaka i Quixada förrän vid nio morgonen efter. Kändes nästan skönt att den dagen blåste bort."

Stefan Rolèn är 42 år och har flugit i åtta. Han känns igen på sin lätt haltande gång efter en närkontakt med en ledning i Governador Valadares. När han inte flyger jobbar han som verktygsmakare.

Marko Wramén

Recension:

Fett ös i TV-soffan med Play Gravity

Vill du ha en riktig adrenalinkick och ändå förbli i soffans ombonade trygghet, då ska du skaffa dig filmen Play Gravity. Under 52 intressanta minuter tas du med på häpnadsväckande åkture runt i världen. Extrem snowboarding på svindlande branta berg i Alaska, läcker kitesurfing i Frankrike och fallskärmshoppning med wingsuits.

Mest handlar det ändå om skärmflygning och speedflying av den mer extrema sorten. Lekfull wagga på Dyne du Pyla i Frankrike, akro i Schweiz och otrolig, nära-det-är-inte-sant-fräck speedflying på Eiger och andra löjligt branta altpoppar.

Själv är jag egentligen inte så intresserad av vare sig speedflying, snowboarding eller kitesurfing, men produktionen är mycket professionell och många av scenerna lika vackra som förbluffande. Kan man verkligen göra så, och leva länge nog för att berätta om det? Tydligt. Att man får lyssna på en hel del lustig schweizertyska gör inget, det finns textning och engelsk berättarröst. Och missa för all del inte det lilla extramaterialet med bloopers.

Recension:

Skärmflygspoesi från Sydafrika

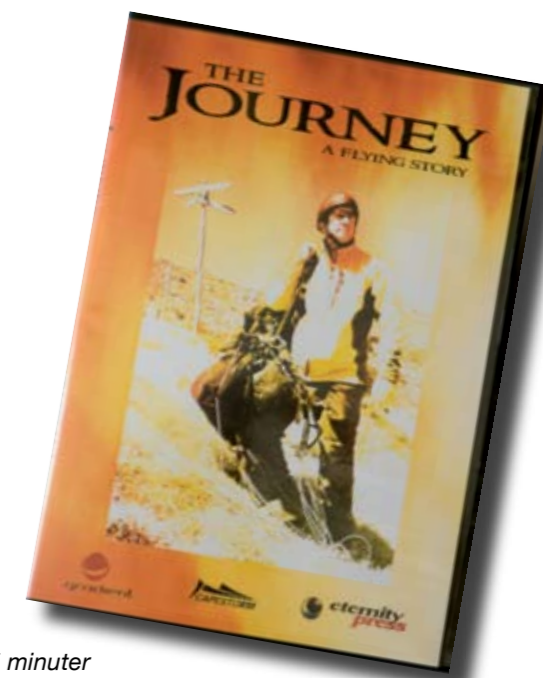
Det här är en annorlunda film om en sydafrikansk pilot och hans strävan efter frihet och lycka genom skärmflygning. Filmaren Greg Hamerton försöker slå an en poetisk ton, och lyckas emellanåt. Andra stunder blir det lite tramsigt. Man får följa honom på sina drömmars vol bivouac-flyg över berg och öken i Kapregionen.

Filmen innehåller en del överraskande och kul grepp när det gäller kameravinklar och dramaturgi. Men den lider tyvärr av taskig bildkvalitet, som inte når upp till vad man börjat bli van vid. Filmen går alltså inte på något sätt att jämföra med till exempel Play Gravity när det gäller proffsighet och kvalitet. Men jag hade ändå behållning av The Journey, och tycker den är sevärd, trots sina begränsningar. Och den innehåller en del riktigt läckra flygscener från bland annat Kurenberg och Porterville.

Marko Wramén

The Journey
DVD, 23 + 35 minuter
Eternity Press

Går att beställa på www.eternitypress.co.za



Dunderskönt i Lappland

Text och foto: Axel Knutsson

Johan Sjöström relaxhangar vid midnatt efter en dags XC-flygning.

Klockan är strax efter 23.30. Jag sitter på flyget mellan Stockholm och Kiruna med huvudet lutat mot flygplansfönstret, blickandes ut över de platta vidsträckta norrbottniska ödemarkerna. En stor rödgul midnattssol lyser upp landskapet. Skog och myrar, skog och myrar! Jag ser plötsligt något som kontrasterar mot landskapet, en stor mjuk fin knöl utan träd, som skapad för skärmflygning. Jag stirrar länge på knölen/fjället som tillsammans med det bedövande flygplansdånet och midnattssolen ger ett nästan magiskt intryck. Vad gör den ensamma knölen där? Som en liten förtrupp till de svenska och norska fjällmassiven.

Ett halvår senare sitter jag i bilen mellan Kiruna och Luleå för att som vanligt försöka rädda ett norrländskt distansförhållande. Toyotans temperaturmätare har ett minimum på -35 grader och har bestämt sig för att strejka. En av årets kallaste dagar? Vid tolvtiden, när några av årstidens få solstrålar tittar fram, stannar jag för en kort p-paus. Jag öppnar bildörren och kroppen får en mindre chock av

temperaturskillnaden på 50 grader. Framför mig uppenbarar sig återigen samma knöl! 400 meter hög står den orubblig och ter sig nästan självlysande när den träffas av en lågt stående vintersol. Vackert som det bara kan bli i Lappland.

För er som inte redan listat ut det är knölen Dundret strax utanför Gällivare. Namnet Dundret kommer från finskans tunturi (fjäll), som i sin tur kommer från det samiska ordet tuoddar (låg fjäll). Från Dundrets västtopp kan man vid klart väder se en elftedel av Sveriges yta, men än mer imponerade är att blicka norröver och skåda svenska fjällen. Berget har en skidanläggning med tretton nedfarter av varierande svårighetsgrad. Dundret är utöver detta även ett utmärkt åretrunt-flygberg med gamla traditioner.

Under hängflygets storhetstid anordnades SM samt en del andra tävlingar på berget. Året för SM var 1990 och en out and return-bana till Nattavara (totalt tio mil) var lagd och cirka fyra piloter tog sig i mål! Varje år organiserades

även träffen "Gällivarehänget" som lockade upp till 50 piloter och innebar mycket flygning och olika arrangemang.

Idag är det nästan bara skärmflygare kvar med undantag för några tappra hängflygare. Tävligen lever kvar men benämns Dundret-trofén och går av stapeln i början av juni varje år med deltagare oftast bara från Luleå, Kiruna och Gällivare. Dundret-trofén är mer en lek än en tävling, men har några gånger även varit Glidflygarnas klubbmästerskap. 2003 organiserades ett lyckat DM övre norra, där August Sandqvist visade var skåpet skulle stå och vann.

Det går att flyga på alla vindriktningar vid rätt förhållande men överlägset bäst är Nord som har en fallhöjd på 310-350 meter. Svag nordvind under sommaren kan få vilken norrbottnisk skärmflygare som helst att börja gråta om han/hon är fast på jobbet. Sydsidans fallhöjd är 80 meter, väst 90-300 meter och ost 350 meter.

Topplandningsmöjligheterna är väldigt goda och botten-

landningarna varierar från stora myrar till termiska parkeringar. Starterna ligger i TIZ (Traffic information zone) så man ska kontakta flygtornet vid aktivitet och ha koll på luftrummen (flyg aldrig in mot stan!). Väg finns hela vägen upp till starten, sista biten rekommenderas dock en bil med lite högre markfrigång. Minst en Saab-växellåda och ett par avgasrör har avlidit under sista delen. Omgivningarna bjuder på mycket bra distansmöjligheter. En numera nästan klassisk distans är att flyga cirka fem mil till det lilla samhället Nattavara. "Nu drar vi till Natta!" är det inte helt sällan man får höra innan hot-shotsen startar.

Förra årets Dundret-trofé hade få deltagare (fem skärmflygare och två hängflygare) och prognosen lovade hårda vindar hela helgen. Otroligt nog blev helgen kanske den bästa någonsin på Dundret. Det flögs distanser på dagarna och hangades smörhang över tolvslaget på nätterna. Före detta Sverigemästaren, Johan Sjöström från Kiruna, stack iväg på distans söderut, passerade polcirkeln och landade i ödsliga



Patrik Gillerstedt, lokal pilot på hemmaberget.

Härkmyran, 75 kilometer från Dundret. Flyget innebar ett nytt platsrekord som ersatte Jonas Svedbergs gamla på 59 kilometer (även det under en Dundret-trofé).

Lite med den helgen (och flera andra bra) i bakhuvudet bestämde sig några tävlingsrävar och någon entusiast i Glidflygarna för att organisera en Sverige Cup-deltävling på Dundret 2008. 12-15 juli är bokade och mer information kommer att dyka upp på glidflygarnas hemsida. Så om du, friflygare eller tävlingspilot, är sugen på ett äventyr på Sveriges kanske nordligaste XC-flygställe tycker jag du ska boka den helgen! För att få ett smakprov, gå in på www.glidflygarna.se och klicka på "Filmer" så hittar du filmer från Dundret-trofén 2006 och 2007. Du kan också surfa in på www.flightlog.org och söka på Dundret för att titta på tracklogs från gjorda distansflyg. Välkommen till Lappland!

Tack till Jonas Svedberg och Lars Hedström för historia och information.

Ta sig dit:

Köra: 1 810 kilometer från Hammars backar, 1 139 kilometer från Stockholm (ett stenkast med andra ord).

Flyga: Nordic regional flyger Stockholm – Gällivare. Annars flyg från Arlanda, Landvetter eller Östersund med SAS till Kiruna.

Tåg: Nattåg direkt från Stockholm (nio timmar), och från Göteborg med ett byte.

Att göra om det inte är flygbart:

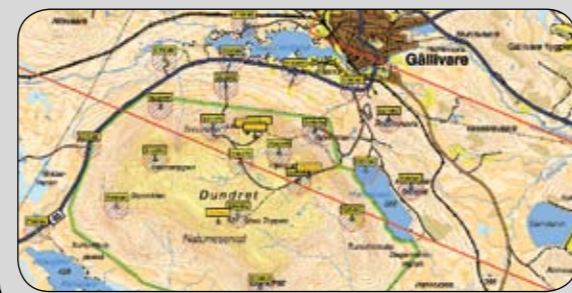
- Fiska fisk
- Köra raggarrunda i stan
- Äta souvaskebab
- Rensafari på E4:an
- Ta en hembränd sup med en lappgubbe

Att tänka på:

- Myggmedel kan vara bra att ha
- Det är ljusst dygnet runt, så lämna ficklampan hemma.
- Tacka aldrig nej om det bjuds på kaffe! Det kan bli ödesdigert.
- Hela fjället är ett naturreservat.

Bo:

Det brukar inte vara svårt att få bra billigt boende såvida det inte är repstopp i gruvan. Gällivare camping är till exempel prisvärd. De som känner sig ett med naturen kan bo på gångavstånd från starten i "dalstugan" utan el men vatten från en fjällbäck, öppen spis och fina grillplatser. Under SC kommer boende förmodligen ordnas av tävlingsansvariga.



**Pilotporträttet:
Erik Rehnfeldt**

Vår meste SM-vinnare

Hypoxia porträtterar en profil inom svenskt skärmflyg. Erik Rehnfeldt är en rutinerad pilot med många tävlingsframgångar. 2000 flyttade han till Frankrike. Vi bad honom berätta lite om sig själv och sitt flygande.

Text: Magnus Granbom

Du sitter i Frankrike och svarar på det här, hur kom det sig att du hamnade just där?

– Innan jag blev biten av skärmflygning var jag en passionerad skidåkare och gjorde flera skidsåsonger i Frankrike. Därefter tog intresset för klättring över och jag fortsatte att åka till Frankrike, fast nu i en folkabuss och till klätterställen istället. Under dessa blev jag förälskad i landet och har sedan dess velat bo här permanent.

Det permanenta boendet blev verklighet då Erik och Anna (Eriks dåvarande flickvän) startade Chalet Chavenette, ett pensionat främst för skärmflygare. Verksamheten lades ner under 2007.

Varför lades Chalet Chavenette ner?

– Det var fantastiskt roligt och givande att driva vårt lilla pensionat. Men efter åtta säsonger så kände vi att det var dags

att göra något annat. Vad "något annat" är, är ännu inte riktigt klart men jag har lite idéer, skrattar Erik.

Intresset för skärmflyg startade efter att Erik skadat sig i en skidolycka i Frankrike när han var där och jobbade som "säsongare". När han inte längre var kapabel att åka skidor mer det året började han snegla på alla skärmarna i den franska vårluften.

– Jag frågade en lokal tandempilot om han kunde lära mig flyga. "Javisst", sa han, och gav mig en skärm att öva balansering med.

Efter mycket balansering och två backglidningar var Erik klar för sin jungfruflygning.

– Jag flög efter tandempiloten ner mot landningen som låg i nästa dal och vi kommunicerade endast genom att skrika till varandra och göra tecken, mest tummen upp. Han landade före mig och visade hur jag skulle göra inflygning. Efter det skaffade jag en försäkring och började flyga själv. När jag väl kom igång med flygningen och förstod vilka möjligheter det hade, att flyga distanser i bergen och inte bara göra nerflyg som jag först trott, så blev jag ordentligt biten.

Vilka är dina favoritställen att flyga på, i Europa, övriga världen och Sverige?

– Jag har varit på många bra flygställen men när jag flyger i Annecy känner jag alltid att det är det bäst. Dels för att det



Erik under rekordflyget i Brasilien, då han flög 277 kilometer.

är otroligt vackert, men också för att det erbjuder sådan stor variation av flygning. Andra speciella flygställen för mig är Quixada (Brasilien) för sin annorlunda flygning, långa distanser, vanliga människor, avslappnande atmosfär och det lilla äventyr som bjuds varje dag när man landat ute någonstans och skall ta sig tillbaka till hotellet. I Sverige har jag bara flugit 15 flyg; tio i Åre för att ta steg två-licens, och fem vinschningar i Stockholm för att få den behörigheten. Så jag antar att Åre är favoritstället.

Erik har många timmar i luften, och många upplevelser att minnas. Bland de främsta upplevelserna håller han de första vårflygen i Annecy, även om det finns andra, mer udda, minnen.

– De första flygen på våren här i Annecy, när bergen fortfarande är pudrade med vit snö och det är sommar nere i dalarna, är väldigt magiska för mig. Annars tycker jag mycket om alla de gånger jag har flugit distanser tillsammans med vänner; det är det jag tycker bäst om, och det är speciella tillfällen för mig. Det kan också vara härligt avslappnande att bara flyta runt i luften och beskåda en vacker solnedgång. Ett annat lite udda minne är när jag i Manilla kom lågt en gång och hangade på en liten kulle när en känguru kom springande, stannade och kikade förvånat på mig innan han fortsatte. Jag lyckades till slut att ta mig upp och fortsätta mitt XC-flyg. Det var en riktigt australiensisk XC-flygupplevelse!

Har du någon gång blivit rädd när du flyger?

– Det har nog alla skärmflygpiloter. Om de säger annat så tror jag att de ljugar, säger Erik och ler. Jag försöker att inte försätta mig i situationer som gör att jag känner mig osäker, men de uppstår trots allt ibland och det är nästan omöjligt att inte ibland hamna i sådana situationer. Men då känns det bra att jag har så många timmar i luften att jag vet att jag kan hantera min skärm i de flesta situationer. Om man har bra erfarenhet och kan förutspå vad som händer längs den planerade flygsträckan

minskar naturligtvis risken att man plötsligt befinner sig i en svår situation. Även under tävling har jag gått ner och landat när jag känt att förhållandena har blivit för farliga. Ibland kan tyvärr oturen och olyckan vara framme utan att man har varit omdömeslös eller tagit för stora risker. Men det gäller att minimera dessa situationer.

Har du någon gång använt nödskärmen?

– En gång. Men det var under en säkerhetskurs och helt enligt planen. Det var en väldigt bra övning att prova att kasta nödskärmen. Nu vet jag lite mer om hur det känns. Jag har ”peppar peppar” aldrig behövt kasta nödskärm under flygning. Jag hoppas att jag aldrig kommer att behöva det heller.

Med så mycket rutin – har du något tips till nybörjaren?

– Flyg mycket, men ta det med ro och lyssna på dina instinkter. Bättre att lära långsamt och bra, än fort. Man kan aldrig ha för stor respekt för flygning och naturen. Känns det inte bra, låt bli att flyga eller avbryt flyget du håller på med. Det är mycket bättre att landa och känna känslan, ”äsch jag skulle ha fortsatt flyga”, än att stanna i luften och kanske bli rädd eller råka ut för något. Se till att du verkligen har roligt när du flyger. Var inte rädd att ta hjälp av mer erfarna piloter, eller gå en XC-kurs, då avancerar man så mycket fortare än om man skall lära sig allt på egen hand. Dessutom är det betydligt mera säkert också.

För att bli en bättre pilot så finns det inga genvägar. Det enda som gäller är att flyga mycket! Timmar i luften på olika flygställen i olika förhållanden är det enda som i slutändan gör skillnaden.

Hur gör man för att flyga fort?

– Återigen gäller det att flyga mycket och att då också aktivt försöka att flyga fortare. Inte nödvändigtvis genom att använda ”speeden” mera utan viktigare är att lära sig att fatta de rätta besluten. Inte stanna och kurva i allt som stiger utan att bara i det starkaste blåsorna och då man verkligen behöver komma



upp. Att läsa naturen och utnyttja den på bästa sätt. Bygg upp ett självförtroende både vad det gäller att fatta rätt beslut och känna sig trygg i sin skärm. Det sista är så mycket viktigare än att ha den senaste, snabbaste och bästa prestanda-utrustningen men som är otäck att flyga.

Hur ser du på sportens utveckling, med akro, speed, XC etcetera?

– Det är svårt att säga. Jag tror att XC kan bli mycket mer populärt i media och för allmänheten om det skulle komma en större sponsor till världscupen. Någon som är beredd att producera något för TV. Nu för tiden finns tekniken för filma och göra en XC-tävling intressant för allmänheten. Det är bara frågan om att ”sälja” in sporten till media. Men det har varit ganska trevligt också att sporten inte är så medial och utövas mest av passionerade piloter. Om det blev mer pengar i skärmflygning

så är risken stor att mycket av den ”trevliga” atmosfären skulle försvinna. Akro hade en stark frammarsch ett tag men har nog stabiliserat sig lite. Speed riding börjar bli stort. Det är svårt att veta vad det kommer att bli av det. Det beror nog helt på om det kommer att fortsatt vara tillåtet att utöva det i skidorterna.

Vad är dina närmaste mål?

– Jag hoppas på att kunna flyga några långa trianglar och annat häromkring där jag bor. Sen skall jag försöka att göra ett bra EM tillsammans med landslaget. Jag har hittills inte fått till det på EM och VM så det vore kul med en hygglig placering där. Vinna NM igen är naturligtvis ett mål också. Men det största och egentligen det enda viktiga målet för mig är att njuta av livet i sin helhet och då också allt som flygningen ger mig.

Erik Rehnfeldt, 41 år

Ursprung: Stockholm, Huddinge.

Familj: Mor, far och syster med familj i Stockholm

Utbildning: 4-årigt tekniskt gymnasium. Nationalekonomi på universitetet.

Nästa stora mål som pilot? Jag vill flyga lite långa flyg häromkring där jag bor.

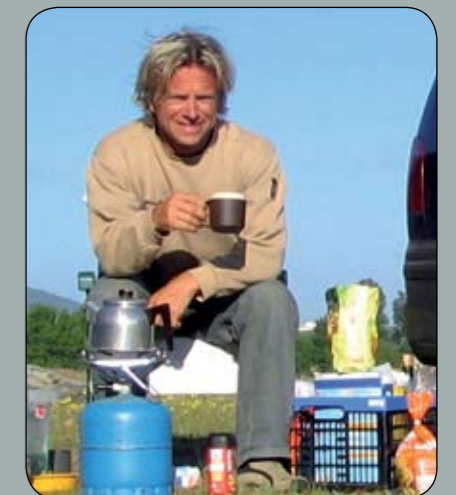
Bästa placering internationellt:

20:e plats på världsranking nu.
21:a plats totalt i Paragliding World Cup 2007. Etta i Nordic Open 2004 och 2006.

Antal SM-tecken:
Tre; 2004, 2006, 2007

Svenska rekord:

- Fri distans 277 km
- Tur och retur 153 km
- Medlem i landslaget sedan 2002



XC för nybörjare med gamar som guider

Governador Valadares i Brasilien är känt som ett distansflygparadis där även relativt oerfarna XC-piloter kan känna sig för. För att se om det ligger någon sanning i ryktena skrev Hypoxias utsände på för en tvåveckors XC-kurs i februari. Häng med och se hur det gick!

Text och foto: Marko Wramén

*På god väg söderut
den första dagen.*



Lek precis framför sydstarten.



På väg ner mot landningsfältet (som syns i mitten av nederkanten) en överutvecklad dag.

Första dagen inleds med en omfattande genomgång. Instruktörerna delar ut lappar med viktiga telefonnummer och radiofrekvenser samt en liten karta där färgbilder på alla piloternas vingar är samlade tillsammans med namnen, så att man lättare kan känna igen varandra i luften. Smart! Sedan åker vi och tittar på landningsplatsen, som är enorm. Det blåser för mycket uppe på start för att vi ska åka upp, men lika bra är det. Efter 31 timmars på resande fot med väldigt lite sömn är man rätt mör.

Andra dagen blir vår första flygdag. Vi åker upp till start på flaket av en gammal lastbil. Vyerna är fantastiska över det kulliga och gröna landskapet. Starten är på toppen av berget Ibituruna, cirka 1 200 meter över havet. Toppen bildar en smal ås, så det går att starta både norrut och söderut. Här finns hyfsat med utrymme för att göra sig klar på, och själva starten är stor nog för minst åtta vingar i rad. Lägligt nog finns det också ett café här som serverar kall dricka och enkel snabbmat.

Först håller Chris, huvudinstruktören, en lång briefing där han går igenom flygningen i området. De har gjort en karta med hjälp av Google Earth där byar och andra landmärken är utmärkta, med avståndet från start angivet. Väldigt praktiskt. Nu är navigationen inte på något sätt komplicerad här, i regel startar man på norra sidan av berget, vinner höjd och svänger sedan söderut för att följa huvudvägen så långt man kan.

Efter genomgången kan alla som vill gå igenom sin utrustning tillsammans med instruktörerna. Självt fick jag min nödis ompackad kvällen före, väldigt grundligt och metodiskt och till ett mycket rimligt pris.

Det är alltid skoj att flyga på nya platser och i nya länder, men den här gången är jag extra nyfiken eftersom det också ska bli första flyget med min nya vinge. Jag står beredd på norra starten och inväntar en bra cykel. Dagen har börjat molnigt,

men nu är hon halv två på eftermiddagen och det börjar röra på sig. Så kommer det en lätt fin startvind, jag drar upp, vänder mig om och så iväg. Härligt!

Några piloter är redan uppe, däribland vår lokale guide Jean-Francois (han är egentligen kanadensare, men bor här för flygningens skull), så jag får fin markering av lyftet.

Tio minuter senare är jag vid molnbas, 300 meter över start. För att undvika att hamna inuti molnet drar jag öron och trampar speed. När jag kommit fri är jag en bra bit från startberget. Vi har tre guider/instruktörer i luften, och tanken är att en flyger först, en i mitten och en sist. Jag har hamnat långt framför den första, som ligger och cirklar i väntan på att få ihop en grupp, så det blir att klara sig själv en stund. Siktar på första samlingspunkten som är vid ett stenbrott, sex kilometer ut. Här förlorar jag 400 meter höjd i jakten på stig som inte finns. Till sist flyger jag vidare till nästa stenbrott, orolig för att jag ska tvingas landa innan flyget knappt har börjat. Men här hittar jag en svag blåsa och kan sakta klättra uppåt igen. Dagens första låga räddning!

Jag varnar de andra för det första stenbrottet, och snart har JF (Jean-Francois) kommit ikapp mig med en grupp piloter. Det är skoj att flyga tillsammans. Förutom glädjen i en delad upplevelse så går det lättare att hitta lyft när man är flera som letar. Mycket riktigt, snart har JF hittat en bra blåsa som tar oss upp till 1 300 meter. Så fortsätter vi söderut, ömsom på glid, ömsom cirklande i lyft. Området kring GV är som gjort för distansflygning, med många små kullar, grytor och åsar som triggat termik.

För att göra flygningen än mer njutbar så har man ofta sällskap av gamar (urubu kallas de här) som är bra termikfyrrar. Till skillnad mot många rovfåglar är de också tillräckligt "dåliga" piloter för att man ska ha en chans att hålla samma tempo som



Molnsurfning ovanför startberget.



Mängder med skärmar upplagda på norra starten.

dem i blåsorna, så ibland flyger jag länge länge med samma fåglar. Mysigt.

Efter drygt två timmar är vi bara fyra piloter kvar i täten – de andra har landat en efter en. Men vi fortsätter oförtrutet söderut längs huvudvägen. Nu börjar det dyka upp branta klippväggar på vänstra sidan, och en del av dem triggas bra. Jag hittar en blåsa som tar mig upp till 1 500 meter och för första gången blir det lite svalt – annars är det mer än 30°C i luften. På varje glid efter en framgångsrik klättring dricker jag lite vatten och äter ett par geléhallon, allt för att hålla fokuseringen uppe.

När snart tre timmar har gått närmar vi oss ett pass där vägen klättrar över en hög ås. Det finns ofta inget lyft just där får jag höra på radion, så det gäller att vinna höjd först. De andra tre hittar superlyft och försvinner snabbt upp, men jag har hamnat lite bakom och missar cykeln.

Nu börjar det bli tigt, jag är nere på under 800 meters höjd över havet och marken är oroväckande nära. Jag scratchar runt vid en klippvägg och lyckas klamra mig fast vid ett par svaga blåsor på 0,2-0,5 meter i sekunden. Till sist ser jag några gamar i stig och tar hissen upp igen. Dagens andra låga räddning!

Sart hittar jag en kraftig blåsa som tar mig rakt upp till molnbas, som nu stigit till mer än 1 800 meters höjd. De andra är några kilometer framför mig, så jag tillåter mig att flyga på kompasskurs i underkanten på molnet, för att kunna hinna i kapp. Så till sist passerar jag också passet. En av piloterna (britten Paul) har landat där – efter tre timmar i luften var han trött, och han hade ändå slagit sitt personbästa med god marginal. JF, britten Jim och jag själv kämpar på, men dagen börjar ta slut och lyftet blir allt svagare.

Vi hankar oss fram på småbubblor till Jim tvingas landa. JF och jag kommer fram till att vi kanske kan hålla oss uppe där vi är men inte komma så mycket längre, så vi går ner och landar också. GPSen visar 57 kilometer fågelvägen från start och variometern tre och en halv timme i luften. Inget dumt sätt att inviga en ny vinge på!

Så fort vi landar dyker en lokal kille upp och är pratsjuk. Det visar sig att han flyger lite själv, men har svårt att kombinera det med sitt festande. Det är i alla fall vad jag får ut av konversationen, som försiggår på portugisiska och med teckenspråk. Vi packar ihop och försöker undvika att bli värddjur till de många stora fästingar som kravlar runt i gräset. Den lokala killen erbjuder oss snällt skjuts, men bilen är för liten för fyra personer och tre skärmsäckar, så vi vandrar in till byn (Dom Cavati) för att ta bussen. Det visar sig att vi missat den med tio minuter, och nästa gång först om en timme. En utmärkt anledning att sätta sig ner på ett café och dricka landningsöl, hehe :-)

Andra dagen blir svårare, det är längre mellan termikbubblorna och de som finns är svagare. Men vi försöker i alla fall oss på ett distansflyg söderut, och hankar oss fram hjälpligt i två timmar. Sedan fastnar vi i en liten svag blåsa som knappt håller oss uppe och definitivt inte ger höjd nog att leta mer lyft. Efter femton minuters gnetande där tvingas jag landa på en kulltopp.

Det kan låta som ett märkligt val av landningsplats, men det finns så många små och stora kraftledningarna och telefonledningarna kors och tvärs att det känns som ett säkrare val. Jag ser ett fält nära vägen, men det ser lite sankt ut, så det får bli kullen. Doug, en annan brittisk pilot i gruppen, kommer snart också in för landning men väljer fältet. Det visar sig att det mycket riktigt var sankt, och byxorna han lånat av en kompis blir helt leriga.



All flygning utgår från berget Ibituruna. Här syns den branta västsidan, där husblåsan håller till.

Total flygtid för dagen blir två timmar och sju minuter, och distansen 19 kilometer.

Nu följer en lång rad dagar med halvtaskigt väder. Det är mulet, regnigt och fullt med överutvecklade åskmoln. Vi lyckas ändå flyga i princip varje dag. Någon gång blir det bara ett enkelt nerflyg till landningsplatsen (10-15 minuter långt beroende på om du hittar något litet lyft på vägen och hur mycket du leker). Andra dagar får vi ett rejält termikflyg på en timme eller mer, där vi klättrar upp till molnbas och sedan försöker fortsätta på sidorna av molnen. Det är första gången jag provar den här typen av molnsurfning, och det är otroligt vackert. Men det gäller att alla har disciplin och inte flyger in i molnet, då blir det farligt.

Några dagar försöker vi oss på distansflyg österut. Vi tar först höjd på framsidan av berget (västsidan) där husblåsan finns. Sedan glider vi österut mot den bortre klippan på berget. Har man tur kan man toppa upp höjden halvvägs på någon liten blåsa där, annars är det bara att hoppas att lyftet som brukar finnas vid östra klippan fungerar.

Flera gånger funkade det, och vi kan få bra höjd här. Nu följer den svåra biten – vi måste glida österut i öppet platt land och sedan korsa floden, öster om järnvägsbron (före det kan man inte korsa på grund av luftrummet till Governador Valadares flygplats). Det är ofta gott om sjunk vid floden, och vi har lite motvind också. De tre gånger jag försöker detta kommer vi över floden vid två tillfällen, men sedan är det slut på lyft och vi måste landa. Ena gången efter tolv kilometer, andra gången efter tio.

Näst sista dagen börjar vädret sakta återhämta sig och marken

torka upp lite. Äntligen! Starten är full av folk – förutom vår grupp och den norsk/svenska gruppen från Termikk & Rotor finns här en ungersk grupp samt allt fler tävlingspiloter som kommit för att träna inför de brasilianska mästerskapen nästa vecka.

Efter en massa strul i den lätta (läs obefintliga) vinden kommer jag till sist iväg från södra starten. Får en bra klättring till molnbas och glider sedan mot stenbrottet. Här cirklar en stor gaggle och jag har minst femton piloter under mig och åtminstone fem ovanför – och då har ett helt gäng ändå givit sig av på glid, och många är fortfarande kvar vid berget. Många färgglada skärmar i luften med andra ord, vilket är en vacker syn.

Det visar sig vara en långsam dag med ganska svagt lyft och lite motvind, så det blir till att jobba hårt för att komma någonvart söderut. När vi är kanske 20 kilometer ut är vi bara fem kvar i vår grupp. Simon hamnar lågt och landar långt från vägen (två timmars gång tror jag). Och han ska ta bussen till Rio samma kväll! Men han hann med den. Stewart landar nära Simon och missar precis vår sista blåsa, som är dagens bästa – stark och fin tar den oss från låg höjd (runt 700 meter) upp till kanske 1 600 meters höjd. Gött.

Efter den glider vi söderut, men vänder sedan tillbaka norrut igen för att undvika motvind och skugga. Jim och jag landar vid en stor rödvita antenn strax sydost om byn Alpercata. Det blir drygt 31 kilometer och knappt tre timmar i luften – skönt att äntligen ha chansen att flyga hyfsat långt igen. På kvällen går vi till torsdagsmarknaden och provar olika smårätter tillsammans.

Fredagen är min sista flygdag och den ser också lovande ut. Idag kan vi starta på nordsidan igen (som är den bästa) i skön vind. Jag smyger direkt runt klippan och hittar lyft på kammen. Fortsätter sedan till stenbrottet där det är väääldigt låååångsamt. Här blir jag upphunnen och passerad av flera piloter, men på något sätt får jag inte till det och kan inte komma högt upp för att fortsätta. Till sist kan jag ändå glida vidare till

nästa blåsa norr om byn, där är det lika långsamt. På det här sättet fortsätter det tills jag är norr om byn Alpercata (faktiskt på samma ställe jag landade dagen före). Här är det mest nollor och sjunk, och jag cirklar allt lägre och lägre. Flera andra gör likadant men ett par hundra meter högre än mig. När jag är nere nästan i höjd med kulltopparna ger två från vår grupp upp (de är båda högre än mig) och landar.

Det verkar vara det offer som termikgudarna väntat på, för nu börjar jag hitta svagt lyft. Lyftet blir starkare och starkare och fåglar börjar cirkla i blåsan också. Från att ha varit nere på 500-600 meter över havet är jag plötsligt uppe på mer än 1 100 meter igen. Vilken befrielse! Den här typen av låga räddningar är för mig lika minnesvärda som riktigt långa flyg.

De andra är nu långt framför mig, men jag hankar mig fram så gott jag kan. Till sist hittar jag en stark blåsa som tar mig ända upp till molnbas. De som fortfarande är i luften flyger nu över till mig, och för första gången under dagen ligger jag överst.

Det här visar sig vara mitt sista riktiga lyft, efter det finner jag bara enstaka små blippar. Till sist landar jag på en äng 27,5 kilometer ut. Precis sidan om ligger en dö ko – döskallen ger verkligen en outback-känsla. Jag packar ihop, och får sällskap av några grabbar. En av dem ger mig lift på sin motorcykel ut till stora vägen, där jag snart sitter på en buss tillbaka till GV.

Vad tyckte jag då om XC-kursen? Jo, instruktörerna var duktiga och vi fick fin guidning i luften. Att vädret satte stopp för längre distanser kan ju inte de klandras för. Under de två veckorna får jag trots allt 12 flygdagar med totalt 17,5 timmar i luften. Min totala distans (utan nerflyg och annat kort) blev 176 kilometer, vilket är mycket mer än den sammanlagda distans jag flugit XC i resten av min korta flygkarriär. Så jag är mer än nöjd!

Fler bilder finns på www.waterglobe.net/brazil



En kokosnöt läskar gott på start.

Governador Valadares är en mindre stad cirka 475 kilometer fågelvägen norr om Rio De Janeiro. Staden ligger så långt upp det går att segla på floden, efter det är det för grunt.

Säsong

Sommaren är knallvarm och vintern regnig, så de flesta kommer hit på våren.

Utelandning i Brasilien.



Flygningen

Det finns bara ett flygställe här, det dominerande berget Ibituruna. Man kan starta norrut och söderut. Se upp med västliga eller östliga vindar, då finns det risk för rotor framför framförallt den norra starten. Berget är runt 1 200 meter högt och höjdskillnaden till huvudlandningsfältet på andra sidan floden är drygt 700 meter. Tänk på att det är förbjudet att flyga över staden och att man bara får korsa floden precis vid landningsfältet eller öster om järnvägsbron. Man kan leka runt i termiken runt berget, men många försöker flyga distans söderut (och ibland österut). Följ alltid huvudvägen så du kan ta dig hem igen när du landat. Det går bussar som är väldigt billiga, annars går det bra att lifta. Men var beredd att betala för dig (20-40 kronor brukar räcka långt). Om du uteländar så var oerhört försiktig – det finns massor med kraftledning kors och tvärs och det händer flera olyckor med dem varje år. Se också upp för fästingar och den starka solen. Du måste lösa medlemskap i den lokala klubben för att få flyga (kostar cirka 200 kronor).

XC-kursen

Jag deltog i en distansflygningskurs organiserad av Jocky Sanderson (www.escape.com). I den ingick en transport till start per dag samt guidning och lektioner. Pris 500 eller 600 brittiska pund (cirka 6000-7200 kronor) för två veckor, beroende

på vilken period man väljer. Kursen var mycket välorganiserad och instruktörerna och guiderna duktiga.

Ta sig hit

Du flyger till Rio de Janeiro via någon av de större flygplatserna i Europa (se till exempel travelstart.se för billigaste biljetterna). Därifrån tar du en skumpig nattbuss till Governador Valadares. Den kostar cirka 350 kronor.

Bo

Jag bodde på Hotel Realminas (www.realminas.com.br) tillsammans med gruppen. Det är ett populärt hotell bland piloter, mycket beroende på att det ligger centralt (mitt i stan, inom promenadavstånd från landningsfältet och de flesta restauranger och butiker). Det är enkelt, men rummen är rena, det finns AC, kabel-TV och gratis Internet. Enda nackdelen är att det ligger vid en mycket bullrig rondell, så försök få ett rum på baksidan av hotellet. Ett dubbelrum kostar cirka 315 kronor (80 real) för piloter, ett enkelrum 215 kronor. Vill du bo lyxigare och lugnare är Hotel Pousada Jeito de Minas ett alternativ. Det ligger på en lugn ö i floden och har egen pool. Bättre men dyrare, och längre från stan (men ändå nära landningen). Glöm inte att Brasilien har 110 volt i vägguttagen, en del radioladdare klarar inte det utan kräver en transformator.



På väg österut med sikte på att korsa floden.

Klippiga kusthang i skatteparadiset

Text: Lisa Jönsson

Foto: Lisa Jönsson (solnedgång) och John Miller

Skatteparadis, språkresor och Bergerac – jag pratar om Jersey. Den lilla ön som ligger i Engelska kanalen, 25 kilometer från Frankrikes kust, är en riktig liten pärla. Även för skärmflygare.

Jersey tillhör varken Frankrike eller England och är inte med i EU, men ön lyder under den brittiska kronan i utrikesfrågor, som försvar och representation. Annars är de självstyrande och har till och med egen valuta. Jersey är en unik blandning av de båda länderna och det är det som ger ön sin identitet, karisma och karaktär. Författaren Victor Hugo beskrev Jersey som "en bit av Frankrike som tappades i havet och plockades upp av England". Pratar man med en äkta öbo säger de att de kommer från Jersey kort och gott, eller Channel Islands. Ursprungsspråket är Jèrriais (Jersey-French) men det håller på att dö ut och pratas bara av tre procent av öns 90 000 invånare.

Ön är helt platt och man kan inte tänka sig att det går att flyga här. Men med starter som ligger på 100-200 meter över havet, lodrätt ner mot ett kristallklart vatten som slår brutalt mot klipporna, så erbjuder Jersey fantastiska kusthang i alla vädersträck med startplatser såsom Létacq, Boule Bay, Portlet och Le Pulente. Trots att det flugits här sen slutet på 70-talet, då var det fyra entusiastiska drakflygare som dominerade luften, finns här ingen organiserad flygverksamhet, inga startplatser som underhålls, ingen officiell landningsplats och inga vindstrutar förutom den som finns på flygplatsen (jodå man ser den från hanget).

Idag är det runt tio glada skärmflygare som håller liv i flygningen på ön. Alla starter är lättillgängliga, man parkerar bilen ett stenkast från där man lägger ut. Innan man ger sig iväg måste man ringa flygplatsens "air traffic control" och meddela vart man ska flyga så att de lägger om all sin trafik. På så sätt slipper man sitta granne med passagerare på en Boeing, fast utanför.

Som första tjej att flyga på Jersey var jag lite spänd när jag stod där på starten med krusbärsbuskar runt omkring, fiskmåsar skrattandes ovan och dånet av vattnet nedanför. Jag tog ett djupt andetag och smålog då jag kände doften av tång komma svepande. Ett kliv framåt och jag var utanför klippkanten och luftburen. Även då marken var nära, väldigt nära emellanåt, och inga berg var runtomkring, så kändes det mäktigt och framförallt annorlunda.

Jag har flugit termik med gamar men här hangade jag med fiskmåsar, till och med att flyga med dem kändes privilegierat. Redan ett tiotal meter ovanför starten såg jag över till andra sidan ön, som endast är 12 x 7 kilometer stor. Jag kände mig som jätten Finn. Jag tittade ut över havet och konstaterade att där ute där jag vågsurfade tidigare, fanns nu bara en sandbotten – Jersey har ett av världens kraftigaste tidvatten. Skillnaden kan vara upp till 14 meter.

Om man är osäker på att topplanda ska man vänta tills det är ebb. Då kan man på en del ställen landa på stranden. Lite spännande annars, då det inte finns någon plan B att ta till. Men misströsta inte om du landar på stranden, antingen tar man en promenad upp igen på tio minuter och startar om eller så slår du dig ner på ett av strandcaféerna och avnjuter en klassisk afternoon tea med scones.

Jersey är helt klart ett annorlunda skärmflyg-resmål där man kan ta med sig sin respektive som inte flyger, för det finns så mycket mer att göra, det är inte ett renodlat flygställe. Varför inte kombinera flygning, kitesurfing eller vågsurfing med förstklassig shopping? Eller ta del av Jerseys spännande historia, besök "The War Tunnels". Under hela ön finns ett virrvarr av tunnlar som grävdes ut under andra världskriget då Jersey var ockuperat av tyskarna. Idag är de öppna för allmänheten.

Man tar sig lättast hit med British Airways, med mellanlandning i London. De tar endast 12 pund extra för en skärmsäck. Väl där tar man reda på flygvädret genom att titta på www.



Oväntat mjuk landning

Man lever bara en gång... Och att jag överlevde denna helg får jag nog tacka högre makter för.

En sommar för ett par år sen tog jag och min flygarkompis Emanuel och styrde bilen mot Lappland och Sverigecupen för skärmflyg i Kittelfjäll. (Det var han som körde på hemvägen, viktigt att notera :-).

Första tävlingsdagen var det ganska stark byig vind på fjället och nog tänkte jag både en och två gånger om det var så lämpligt att ge sig upp i detta väder. Men, men, jag packade upp grejerna och såg hur termiken lyfte mina konkurrenter allt högre upp i luften. När rätt tidpunkt verkade infinna sig gasade jag på med a-remmarna och stack iväg. Fick genast fin höjd och kunde ge mig iväg längs banan. Det var turbulent och oroligt i luften. Efter cirka 20 kilometer över skog och myrar var jag på väg att landa. Jag tog sikte på en liten torr myr.

Det var nu min lilla akroövning tog sin början...

På cirka 100 meters höjd fick jag ett litet frontinslag, sekunderna senare sa det bara pang och plötsligt hade jag min skärm bakom mig i en anfallsvinkel där inget kan flyga utan raketmotor.

I efterhand har jag försökt rekonstruera vad som hände och kommit fram till att jag flög rätt in i en brutal och mycket kraftig termikblåsa som helt enkelt stallade skärmen. Min första tanke

när jag föll som en sten var "...NÖDSKÄRMEN!!!!...", men för att hitta handtaget var jag tvungen att släppa ena bromshandtaget vilket gjorde att skärmen tog fart och en ofrivillig 75-procentig looping med slaka linor som följd. "...shit, marken..." Jag tappade höjd snabbt nu.

Hade jag lyckats kasta nödskärmen skulle det hela ha blivit lite mindre spännande men jag hittade inte handtaget med tjocka handskar på. Med slaka benremmar och bröstrem och en pilot i uppånvänt läge sitter inte heller handtaget där det brukar sitta...

Efter ett par sekunder med autorotation, spinn och troligtvis en avslutande helikopter gjorde jag den mjukaste landningen jag någonsin lyckats med. Helt plötsligt stod jag på backen mellan fjällbjörkar och buskar.

"...Jag lever..." var den första tanke som for i mitt huvud.

Den enda skadan jag råkade ut för var några brännmärken



Namn: Anders Lindsten. Ålder när det hände: 33. Erfarenhet då: Pilot 2 med 150 timmar. Skärm: FLT 1-2.

Foto: Anders Lindsten

på underarmen orsakad av linor, som troligen uppkom under "loopingen" när jag föll mot skärmen och genom lite linor.

Att landningen blev så mjuk som den blev beror nog tyvärr bara på tur. När jag kollat på akropiloter och deras så kallade helikoptrar och flat spin kan jag tänka mig att jag hamnade i något liknande precis innan jag satt på marken. Skärmen hade också fastnat i några små björkar som hjälpte till att minska farten. Det är läskigt vad fort allt bara hände så att exakt kunna återge dessa sekunder går nog inte.

Flygning med för mycket broms kanske kan vara orsaken till detta missöde. Vad vet jag, hade ingen svart låda med mig denna dag. Något som jag tror hjälpte till för att hamna i stall var att jag precis hade haft ett litet frontinslag med en fartminskning in i termikblåsan som följd.

Efter detta har jag dock inhandlat en sele där nödishandtaget sitter väl synligt på sidan och inte bakom ryggen. Tyvärr var inte faran över för denna helg för i bilen på väg hem var vi så nära man kan komma att frontalkrocka med en bil på E4:an, fick nog mer puls av detta än när jag hängde i skärmen.

Skriv och bli belönad!

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

Alla publicerade bidrag till "Nära Ögat" belönas. Anders, som skrivit detta nummers berättelse, får DVD-filmen Performance Flying, generöst skänkt av Skysport i Åre (www.skysport.se). Vill du också skänka en belöning? Maila till redaktionen på adressen ovan.



Skärmen blev hängande i en björk.

Foto: Anders Lindsten



Rixö sett från framsidan.



En pilot står redo för start på rampen vid Rixö.

Klubbpresentation:

Bohusläns Skärm- & Hängflygklubb

Text: Tomas Söderqvist, foto: Ronald Hasse

I vår serie om de olika klubbarna i landet har vi nu kommit till en liten klubb på Sveriges framsida där både hängflygare och skärmflygare samsas: bohuslänningarna.

Klubben har idag runt tiotalet aktiva medlemmar, ungefär hälften hängflyg/skärmflyg. Verksamheten är främst bergsstart och paramotorflygning. Det finns en vinsch som några av medlemmarna äger gemensamt, men den står mest i malpåse. I klubben finns nästan hela "erfarenhets-spannet", från sådana som börjat flyga på 70-talet till piloter som hållit på ett par år. Vi har inga nybörjare just nu.

Klubben bildades efter att en kull nya skärmflygare började flyga aktivt i Bohuslän, både hängflyg- och skärmflygpiloterna såg fördelarna med en gemensam klubb, för att tillsammans kunna värna om våra flygställen. Den gamla hängflygklubben Vänersborgs Hängflygklubb ombildades och bytte namn.

De lokala flygställen som används mest i klubben är kusthangen Rixö (SV), Havsten (O), Rörtången (N), Gustavsberg (V) och inlandshangen Dingle (S) och Lilla Edet (V).

Havsten är det flygställe där vi behövt lägga de största resurserna för att flygstället skall kunna användas. Starten ligger i ett område med planterad granskog och det har varit ganska kostsamt att ersätta skogsägaren för de träd som vi avverkat nedanför starten. Detta har behövts göras allteftersom träden växt upp. Vi vill tacka de andra klubbarna i väst som möjliggjort detta genom ekonomiskt stöd och arbetsinsatser.

På Rixö, som ligger på en industritomt i form av ett gammalt stenbrott, har vi byggt några ramper för hängflygpiloterna. Rixö kan bjuda på riktigt fin flygning, ibland med lite termiksläpp ute över havet som gör att man kan ta sig långt ut över vattnet. Tjusigt att kunna ligga högt över båtarna som går i farleden, och njuta.

Vi reser till Danmarks kusthang, ofta flera gånger varje år, och har fått flyga på ganska många av skränterna där. Norge är också ett återkommande resmål för piloterna i klubben.

När detta går i tryck har vi nyligen arrangerat vår årliga återkommande paramotorträff på Näsingeflygplats, öster om Strömstad. Detta arrangemang brukar samla piloter både från Sverige och Norge, och vara tämligen välbesökt.

Vi hoppas kunna komma tillbaka med ett litet reportage från träffen i någon Hypoxia lite senare i år.



Utsikt från Åstebyhöjden.

Jakten på hösttermik i Värmland

Ju längre jag kör hemifrån för att flyga, ju angelägnare är jag förstas att undvika ett totalfiasko. Ett sätt är att även ha ett andrahandsyfte med resan. Men det brukar ändå bli mycket grubbel och beslutsvända. trots detta kom jag iväg til Värmland på ett litet flygsafari i höstas.

Text och foto: Peter Loeskow

2007 års flygsäsong började löftesrik, för att sedan "dränkas". Jag väntade förgäves i månader på optimala förhållanden för en paracampingresa norrut, där sovandet i skogen skulle vara det andra huvudsyftet med resan.

Först mot slutet av september såg det äntligen ut att kunna bli sol och nordostvind i Värmland en torsdag och fredag, samtidigt som mindre trevligt väder skulle råda hemma vid kusten. Detta var årets sista chans, så jag gav mig av norrut på eftermiddagen den 26 september. I Bohuslän och Vänersborg regnade det, medan jag glatt körde ut i solsken vid Åmål - faktiskt samma vädersituation som under min Värmlandstur i augusti 2006. Nu var det dock för sent på året för att sova i skogen, så jag övernattade i en stuga vid Torsby flygplats, som Roland ordnade åt mig.

Efter en kall natt med dubbla täcken körde jag förväntansfullt vidare under blå himmel genom ett färgrikt höstlandskap, i njutningsfull vetskap om att det var mulet hemma. Halv elva var

jag på Branäsberget, och så sakteligen blev det mindre kallt, men termiken ville inte riktigt komma igång. Under parawaitingtiden släpade jag mig själv och min utrustning upprepade gånger mellan den norra och den södra startplatsen. En startplats mitt emellan skulle ha passat perfekt denna dag, men där fanns tyvärr gondolbanan...

Efter ett tag gav jag upp hoppet om ökande termik och startade i den mindre använda norra backen. En möjligtvis givande "udde" var för långt bort till vänster, så jag flög åt höger, där det dock hjälpte föga att slutningen ännu var solbelyst. Som en kul grej valde jag att åtminstone flyga över Klarälven till andra sidan. Till skillnad mot året innan hade jag alltså inte fått nog med flygtid, så jag tänkte åtminstone få motion genom att gå tillbaka upp. Men jag träffade ett vänligt dansk par som körde mig istället. Jag hade hoppats mest på denna soliga torsdag, men jag hade ännu en "reservdag" och lite hopp kvar, fredagsprognosen var en solig morgon men mulnande på eftermiddagen.

Nästa natt blev ännu kallare både utomhus och i stugan - denna gång krävdes både dubbla täcken plus termounderställ. Trots det blev det utryckning till Hovfjället redan halv tio, där Niklas hade flugit en timma dagen innan. 2006 fick jag bara korta premiärflyg från Åstebyhöjden, så nu hade jag siktet inställt på att överträffa mina tidigare flygtider och gärna även Niklas.

Väl vid startplatsen vinkande min vindstrut faktiskt redan inbjudande från hangkanten. Termounderstället, som jag hade på mig helt i onödan vid Branäs, hade jag glömt kvar i bilen

- men vid starten klockan elva borde jag förvisso haft det på mig. Det både bar och steg efter start så det stod härliga till, och det lyfte nästan mer även efter det att det börjat mulna söderifrån!

Detta blev ännu ett tillfälle i mitt flygarliv då jag i efterhand förstod att jag borde ha fortsatt med stiget iväg från hanget - i det här fallet över och helst långt bortom Hovfjällets topp. Men å andra sidan var det ju kallt nog redan några hundra meter över start, så jag valde att efter halvannan timmes aktivt hösttermikflygande omkring Åstebyhöjden glida ut mot sjön för att landa.

Där var det till min överraskning så mycket lyft, att jag funderade på att stiga igen och krabba bort till större öppna marker till vänster. Men jag krånglade mig ner med viss möda.

Jag var nöjd och glad över att det hade blivit ett så utomordentligt flyg, och under den långa vandringen upp till bilen (med bara instrument och kamera) blev jag också varm igen. En härlig totalupplevelse!

En annan gång med nordostlig vind skulle jag (efter otaliga års uppehåll) åter vilja starta från Granfjällsstöten i Sälenfjällen, eller från Finnfallet vid Sunne.

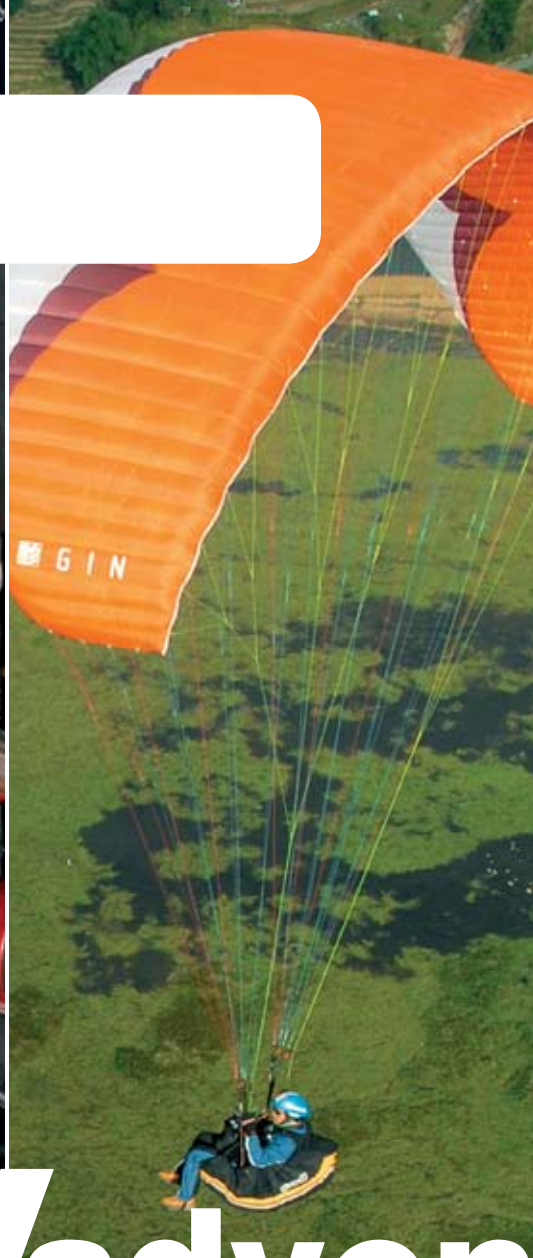
Men för denna gång var jag helnöjd och fortsatte förbi Sunne hem, där jag åter möttes av regnväder. Att resa hemifrån på sista regndagen och få regn hemma igen vid resans slut, det anser jag vara optimal resetiming.



RUSH2

SKYSPORT

www.skysport.se | info@skysport.se | Skärmflygskola | Butik
Draklanda | Åre | 0647-51186

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

skyadventures

Svenska paramotor & skärmflygskolan

EVO 100

Vår nya favorit 2008 från Fly Castelluccio Paramotor. En paramotor som klarar alla vikter. Mycket bra jämn gång i motorn på samtliga varvtalsregister och det är också vår tystaste motor - speciellt med våra Helix propellerblad som den levereras med. Centrifugalkoppling har den också så klart.

Vi har provflygigt en demomotor under 10 månader i 158 timmar utan några störningar alls. En pålitlig arbetshäst, med komfort och tryckkraft.

Köper du en EVO 100 får du utan tvekan mest för pengarna.

Snabbfakta:

Tomvikt (kg) 24 med sele
Diameter (cm) 122 (propeller)
Pilotvikt (kg) 125
Motor (vol.) 100
Tankrymd (l) 10
Drifftid (h) 4/5
Startanordning Dragsnöre
Dragkraft (kg) 58kg med Helixpropeller.
Ljudvolym 48dB

Pris: 41.000 kr

Sprint från GIN

Den mest högpresterande och effektiva skärmen i 1-2 klassen någonsin har nu sett dagens ljus! Detta är en skärm i LTF1-2-klassen, EN B. Utrustad med bl.a. "RigiFoil" och "Kick Down Speed System".

Det här är årets och marknadens hetaste nyhet utan konkurrens!

En skärm för ambitiösa piloter som vill flyga säkert, med prestanda som räcker för XC! En dynamisk skärm med direkt handling. Det patenterade ridgifoil-systemet från GIN gör skärmen extremt stabil och den håller även rätt form under mycket fart. Levereras med den nya GIN ryggsäcken. Konstruktionen är mycket lik den inte helt okända Gin Boomerang 5 tävlingskärmen. Kan även utrustas med paramotortrimmers.

Boka din Sprint redan nu och bli en av de första att flyga en sport-skärm utöver det vanliga!

Snabbfakta:

Toppfart 54 km/h
55 Celler
Sidoförhållande 5.39
Rigifolisystem
Sprint kommer i 5 storlekar xs-xl
Kickdownsystem
Konstruktör är Gin Seok Song
USB minne med manual och bilder och filmer
Färger Poppy, Slate, Apricot och Clover

Introduktionspris t o m 080501: 24.900 kr

Ny hemsida

Sky Adventures har ny hemsida med E-shop där du handlar snabbt, bekvämt och tryggt dygnet runt.

Snabbfakta:

Kurser
E-Store
Nyheter
Aktivitetskalender
Resor
Nyhetsbrev
Paramotor
och MYCKET MYCKET MERA

Välkommen att besöka någon av våra butiker: Österlen, Vadstena och Stockholm.

Sky Adventures Sweden

www.skyadventures.se info@skyadventures.se
Österlen- Huvudkontor / Butik:
0411 527478, 9-12 vardagar, 0708 600221
Stockholm- Butik / 0708 607113
Vadstena- Butik / 0708 949 002
Sölvesborg- Paramotorservice 0456 70600, 0709 644966