

# HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 2-2008

## Heja Sverige!

Framgångar på tävlingar

## Urban Valic

Möt en av de snabbaste

## Paramotor

Världens största PM-möte

# Sagolika Slovenien

*Fina flyg för både nya piloter och gamla XC-rävar*



[www.papteam.com](http://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](http://www.skysport.se)

# Ledare



När det här skrivs är vi i mitten av juli och sommarflygningen pågår för fullt. Jag hoppas du är skönt nyflugen. Lägg den känslan på minnet och ta fram den när vintern är som ruggigast och det är långt mellan flygdagarna. Passa också på att skriva ner dina intryck och sortera fram dina bästa bilder – som alltid behöver vi nya inspirerande läsarbilder till Hypoxia.

Nyss kommit hem från ett kanonflyg på hemmahaget? Varit på en härlig flygsemester utomlands? Skriv och berätta! Eller har du haft en taskig dag och stått på näsan eller klantat dig? Tänk igenom vad som hände och hur du kunde ha undvikit det och skriv sedan ner det och skicka in till Nära Ögat, så kanske vi andra kan undvika samma misstag. Det är Hypoxias populäraste inslag, men serien kan bara fortsätta om vi får in nya tankvärda bidrag.

Själv har jag tillbringat den senaste månaden med att flytta från en kontinent till en annan, från heta Mellanöstern till mer regniga men också fridfullare Europa. Det tar mig närmare Sverige och närmare de flygställen som de flesta av oss svenska piloter brukar åka till. Skönt!

För bara ett par dagar sedan provade jag mitt allra närmaste flygställe – de långa sanddynerna vid Wijk aan Zee i Nederländerna. Vinden låg hyfsat rätt och var varken för stark eller svag, det regnade inte och det fanns redan skärmar i luften. Ändå tog det mig en lång sveltig timme innan jag också kom upp. Varför? Sanddynerna är skyddade på grund av sin unika flora så man får inte gå uppe på dem. Istället måste man dra upp skärmen nere på stranden och balansera sig upp och in i lyftet. Inte så lätt kan jag säga, i alla fall inte för mig som knappt har balanserat alls i min fyraåriga flygkarriär. Så en frustrerad timme slitandes i trasan blev ett passande straff för mitt slarv.

Hypoxias nya hemsida [www.hypoxia.se](http://www.hypoxia.se) är nu uppe och uppdateras löpande med nyheter. Ta gärna en titt! Och tveka inte att maila in tips på nyheter, evenemang eller tävlingsresultat, så lägger jag ut det på nyhetssidan.

Nästa nummer av Hypoxia har deadline den 29 augusti och kommer ut 13 oktober. Till dess – flyg högt, flyg säkert!

# I detta nummer

4	<b>Nyheter</b>	
8	<b>Kittelfjäll</b>	Sverige Cup-deltävling i norr
10	<b>British Open</b>	Svenska tävlingsframgångar
14	<b>Pilotporträtt</b>	Urban Valic - Trevlig toppilot
16	<b>Slovenien</b>	Resereportage från sagolandet
24	<b>Säkerhet</b>	USK informerar
26	<b>Nära ögat</b>	Kolla grejerna först
28	<b>Norrköping</b>	Klubbpresentation
30	<b>Paramotor</b>	Världens största paramotorträff

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

**Layout**  
Marko Wramén

**Medarbetare i detta nummer**

Alan Russell	Joakim Ringvide
Arne Petersson	Jocke Johansson
Brad Sander	Magnus Österberg
Bruno Jeannin	Martin Scheel
Daniel Björkås	Olivier Laugero
Fredrik Wik	Tom Payne
Fredrik Åkesson	Åke Kindblad
Jenny Persson	

**Omslagsbild**  
Foto: Marko Wramén  
Startplatsen Vogar ligger vackert med utsikt över Bohinj i Slovenien.

**Redaktion Hängflyg**  
Syd: Konrad Höje, [qonrad@gmail.com](mailto:qonrad@gmail.com)  
Väst: Ove Norberg, [ove.norberg@telia.com](mailto:ove.norberg@telia.com)  
Öst: Cribbe, [cyberhawk@telia.com](mailto:cyberhawk@telia.com)  
Norr: Michael Andersson, [mikael.andersson@boliden.com](mailto:mikael.andersson@boliden.com)

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

**Redaktionellt material**  
Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till [hypoxia@hypoxia.se](mailto:hypoxia@hypoxia.se)  
Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till [editor@hypoxia.se](mailto:editor@hypoxia.se)

Hypoxia/Skärmtrycket är medlemstidning för **Svenska Skärmflygförbundet**, SSFF, [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se)  
**Svenska Hängflygförbundet**, SHF, [www.hangflyg.org](http://www.hangflyg.org)  
Box 750  
521 22 Falköping  
Telefon: 0515-371 55, alla vardagar 12.00-15.00  
Skärmtrycket 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](http://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](mailto:lisa@lastresort.info)

[www.lastresort.info](http://www.lastresort.info)

## Enormt flyg i Himalaya

I juni i år gjorde amerikanen Brad Sander ett enormt flyg i Himalaya. Han flög 224 kilometer över fantastisk bergsterräng i Pakistan på upp till 7750 meters höjd. Flyget varade i nästan nio timmar. Hur han kom hem igen till startpunkten? Flög så klart! Fast då tog det två dagar.

På [www.hypoxia.se/nyheter](http://www.hypoxia.se/nyheter) finns länkar till mer information och till trackloggar.

Foto: Brad Sander

## Kolla giltighetstiden på din licensbricka

Kansliet har just nu många som inte har fått licensbrickan för 2008 på grund av olika detaljer. Det vanligaste är att flygtiden inte är redovisad. Vissa har inte uppfyllt flygtidskravet och har fått en bricka som gäller sex månader.

Så känn i fickan och titta på brickan. Står det inte att den gäller till 08-12 så ta reda på varför. Om något är oklart, kolla med din klubbs medlemsansvarige/kassör innan du kontaktar SSFF-kansliet.



Foto: Marko Wramén

## Norrman flyger 235 kilometer med skärm - i Norge!

Den 3 juli lyckades de norska piloterna Daniel Bjørkås och Kristian Boisen flyga mer än 200 kilometer. Boisen landade vid Bismo efter 210 kilometer och Bjørkås vid Bjørli efter 235 kilometer. Båda startade i Trysil och korsade fem olika dalgångar.

Det gamla norska rekordet i öppen distans var 153 kilometer (206,5 kilometer för hängflyg) så det här lär med råge bli nytt norskt rekord. Grattis!

På [www.hypoxia.se/nyheter](http://www.hypoxia.se/nyheter) finns länkar till mer information och till trackloggar.

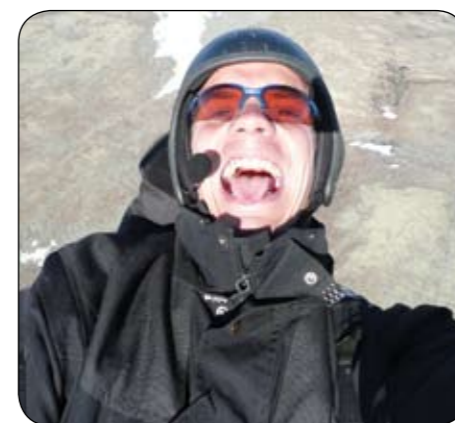


Foto: Daniel Bjørkås



Foto: Daniel Bjørkås

## NYHETER

## Sverige sexa i Pre Worlds

Hängflygtävlingen Pre Worlds hölls i Laragne, Frankrike i juli. Svenske Andreas Olsson kom på en hedrande niondeplats och Håkan Johansson på tjugonde plats. Australiern Scott Barret vann hela tävlingen. Storbritannien segrade i lagtävlingen och Sverige kom sexa av 30 deltagande nationer. Bra jobbat!

Totalt flögs fyra heat.

Förutom Andreas och Håkan deltog också Joakim Hindesmith, Jonas Petersson och Per Andersson från Sverige. Nedan, en av startplatserna.



Foto: Bruno Jeannin

## PWC i nytt format nästa år?

Nyligen avslutades en omröstning om att ändra formatet för världscupen i skärmflygning (PWC). Omröstningen hölls bland alla piloter som deltagit i världscupen i skärmflygning 2006 eller 2007, eller deltar 2008. 80 procent röstade för en förändring, vilket innebär att det troligen blir ett helt nytt format nästa år. Tanken är att göra det möjligt för piloter från fler länder runt om i världen att delta i tävlingen, och samtidigt locka fler av de bästa piloterna att vara med. På köpet hoppas man kunna göra PWC mer miljövänlig och få mer mediauppmärksamhet.

I det nya föreslagna systemet hålls flera tävlingsserier var för sig i Europa, Asien och Amerika. De bästa piloterna från dessa regionala serier sammanstrålar sedan till en semifinal. Här hoppas man samla de 100 bästa manliga piloterna och 15-20 av de bästa kvinnliga piloterna.

# Maurer slår nytt rekord i infinite tumble

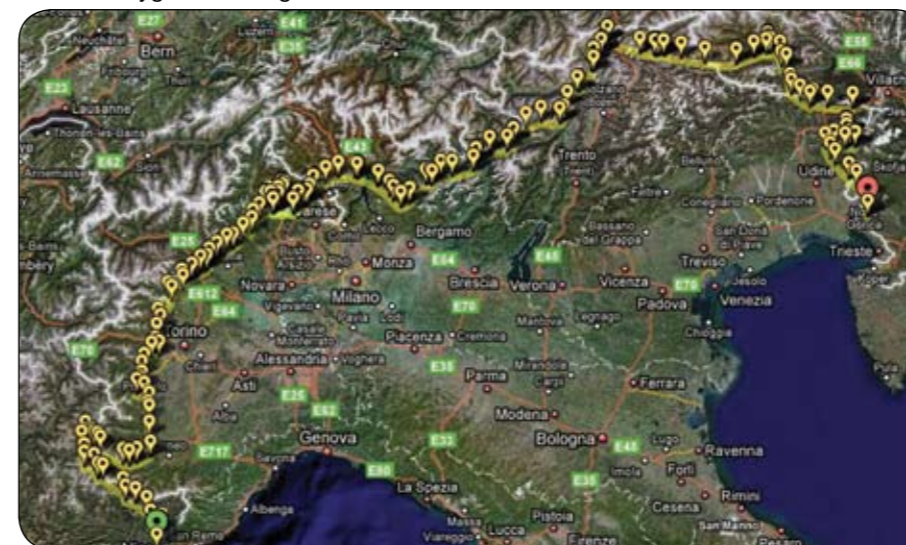
Den fenomenalt duktige schweiziske piloten Chrigel Maurer har slagit nytt rekord i antalet "infinite tumbles", en akro-manöver där piloten gör en sorts looping runt sig själv, gång på gång på gång. Chrigel gjorde alltså 198 sådana manövrar på rad efter att ha hoppat från en helikopter vid Grindewald. Sen landade han, bytte skärm och startade igen i en PWC-tävling där han kom fyra! Chrigel tar det annars lugnt i år, satsar mer på akro och håller sig som nybliven far (tillsammans med toppiloten Petra Slivova) hemmavid.



Foto: Martin Scheel

# Italiensk pilot flög från ena änden av Alperna till den andra

Italienaren Pier Andrea Patrucco lyckades med bedriften att flyga vol bivouac över hela Alperna från väster till öster. Han startade den 18 juni från Peille, nära Nice, och landade nära Nova Gorica i Slovenien den 15 juli. Imponerande! Vol bivouac är franska och betyder ungefär flygcampa. Det handlar alltså om att man packar ner det allra mest nödvändigaste i sin sele och sen ger sig av på en flerdagars flygtur där man landar högt, sover över och fortsätter flyga nästa dag.



# Smart loggbok och XC-tävling på nätet också bra kunskapsbank

XContest.org är en riktigt smart och lättanvänd loggbok på nätet för skärmflyg, hängflyg och paramotor, som dessutom är gratis. Du skaffar dig ett användarnamn och lösenord, loggar in och kopplar sedan din GPS till datorn.

Använder du Firefox som webbläsare (också gratis) finns det ett program kallat GiPSy som automatiskt tankar ner dina trackloggar och laddar upp dem till xcontest.org. Det här är väldigt smidigt och enkelt, och fungerar på både Windows, Mac och Linux. När trackloggarna är uppladdade presenteras sedan all statistik kring ditt flyg och du kan se själva flyget i 3D över kartor och satellitbilder.

Flyget poängsätts också automatiskt (1 poäng per kilometer, 1,2 om det är i en triangel och 1,4 om det är i en FAI-triangel). Programmet lägger automatiskt in de turnpoints som ger bäst poäng, och det räknar med max fem (inklusive start och landning).

Men XContest.org är mycket mer än så.



Det är också en online-tävling där piloter från hela världen deltar. Du kan jämföra dina flyg med andras, till exempel med flyg gjorda samma dag i hela världen eller flyg från samma plats. Möjligheterna är många.

Det är också en utmärkt källa till kunskap om bra XC-rutter runtom i världen, eftersom 3000 piloter (inklusive många ur världseliten) loggar flyg här och du kan se hur och var de flugit, var de fått lyft etc etc.

Elva länder använder xcontest.org för sina nationella tävlingar och ranking.

Men även om du bara söndagsflyger så är det ett kul sätt att logga sina flyg, förutsatt att du flyger med GPS.

# Rekordlångt flyg från Åre

Fredrik Lindholm och Pål Hammar Rognöy gjorde ett rekordflyg från Åre i maj. Uppgifter talar om hela 230 kilometer, vilket skulle bli svenskt rekord med god marginal (det nuvarande lyder på 150,2 kilometer och sattes av Peter Wicander år 2001).

Men det har varit väldigt tyst om flyget på sistone vilket möjligen kan bero på problem med luftrum under flyget. Låt oss hoppas att piloterna öppnar på locket och berättar om sitt äventyr, för hur det än är så är det ett makalöst långt flyg.

På [www.hypoxia.se/nyheter](http://www.hypoxia.se/nyheter) finns länkar till mer information och till trackloggar.

# X-Alps 2009 redan på gång

Nästa Red Bull X-Alps startar 19 juli 2009, och webbsidan är redan uppe. 30 atleter får chansen att delta i vad som tillhör världens tuffaste uthållighetstävlingar.

Har du inte hört talas om X-Alps? Enkelt uttryckt ska du ta dig igenom Alperna vi Tyskland, Österrike, Italien och Schweiz och ner till Frankrike och Medelhavskusten. Du får bara skärmflyga eller gå/springa, och du måste själv bära din flygutrustning hela tiden. Tävlingen pågår dygnet runt.

Will du veta mer, gå in på [www.redbullxalps.com](http://www.redbullxalps.com).

Nedan, vinnaren av X-Alps 2007 och 2005, schweizaren Alex Höfer.

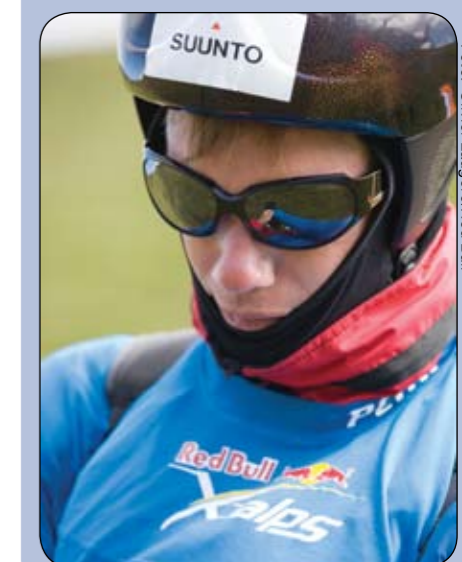


Foto: Olivier Langer/Red Bull



Henriksfjäll sett från ovan.

Foto: Magnus Österberg

# Lyckad tävling i Kittelfjäll

**Helgen efter midsommar arrangerades Sverige Cup i Kittelfjäll och 13 piloter hade tagit sig upp till Lappland för att tävla. För arrangemanget stod som vanligt Norrsken häng- och skärmflygklubb.**

Text: Jenny Persson

Tävlingens första dag blåste och regnade bort. Det blåste så mycket att en trailer som stod parkerad flyttade på sig 40 meter, så våra förhoppningar för resten av helgen var inte så höga. Det enda positiva med vädret var att de beryktade myggen blåste också bort, vilket vi tacksamt konstaterade.

Men på fredag morgon vaknade vi till strålande sol och svaga vindar. Tävlingsens första bana gav sex piloter i mål i Dajkanvik (43 kilometer) via Dikanäs, med Magnus Österberg (Cirrus) först i mål. Upplevelserna av dagen var blandade hos piloterna. Vissa hade flugit och lugnt betraktat de fantastiska fjällerna, medan andra hade haft det betydligt mer turbulent på vissa ställen.

Även lördagen bjöd på sol och tävlingsledningen bedömde

det som att det var en dag som skulle utveckla sig snabbt. Prognoserna visade på att det kunde bli överutvecklat och utsläckt termik redan till lunch. Men icke då! Tävlingsens andra dag bjöd på en tidig start och sju piloter kom i mål i Matsdal (31,6 kilometer). Även denna tävlingsdag vanns av Magnus Österberg.

Men vissa piloter nöjde sig inte med att flyga tre mil. Mats Arctaedius (Norrsken) bestämde sig för att gå i mål på annan ort, nämligen Slussfors som ligger ytterligare ca 20 kilometer längre bort. Magnus Eriksson (Glidflygarna) ville inte vara sämre och dubblade på distansen, dock först efter att ha tagit det egentliga målet i Matsdal.

För den sista tävlingsdagen planerade banläggarna att lägga tävlingen i Kittelfjäll så att de långväga gästerna lätt skulle kunna resa hem efter tävlingen. Detta resulterade i en bana på 27,3 kilometer som gick fram och tillbaka längs med Kittelfjället och avslutades med en lite svårare FAI-triangel, vars ben sträckte sig långt ut på bergskammen.

Detta visade sig bli svårt för de allra flesta piloterna då vinden ökade markant framåt lunchtid. Endast en pilot lyckades ta sig i mål denna blåsiga dag. Magnus Eriksson (Glidflygarna)



Vy från Flygarpasset, Kittelfjäll.

Foto: Jenny Persson

kämpade i 2,5 timme och lyckades till slut, påhejad av ett gäng piloter på marken, nå målet.

För denna otroliga kämparinsats förärades han endast 306 poäng. Vid ett tävlingsheat där piloterna landar och fördelar sig jämt utmed banan och där flera lyckas ta sig i mål, får vinnaren annars 1000 poäng.

Ett stort tack till Robert Eriksson och Hans Gustavsson från Norrsken häng- och skärmflygklubb, som år efter år bjuder upp oss till dessa vackra fjäll och med sin stora erfarenhet av fjällvädret lyckas lägga uppgifter i alla väder bara det är aningen flygbart. Jag kan verkligen rekommendera alla piloter att besöka tävlingen i Kittelfjäll som kan bjuda på både långa och otroligt vackra flygäventyr i storslagen natur.

### Slutresultatet för Sverige Cup i Kittelfjäll 2008:

1. Magnus Österberg (Cirrus) 2192 p.
2. Magnus Eriksson (Glidflygarna) 1729 p.
3. August Sandqvist (Norrsken) 1628 p.



Hans Gustavsson och Jonas Svedberg.

Foto: Jenny Persson



# Svensk succé i Spanien

**Jocke Johansson, tävlingsansvarig i skärmflygförbundets styrelse, placerade sig på en mycket hedrande femteplats i tävlingen British Open (BO). BO hölls i Pedro Bernado i Spanien i juni.**

**Den brittiska piloteliten var på plats tillsammans med piloter från många andra länder. Totalt deltog 109 piloter som flög fyra heat. Vinnare blev britten Craig Morgan. Följ med upp i luften via Jockes dagboksanteckningar!**

*Text: Jocke Johansson*

## 2 juni - Task 1

Efter lång väntan på starten blev vädret till allas förvåning flygbart och ett 35 kilometers race to goal sattes upp.

Jag krockade med en kille i luften precis vid startlinjen några minuter innan starten skulle gå. Alla skulle kurva höger men denna snubbe svängde vänster och dök upp från ingenstans. Hans skärm flög in i mina linor på högersidan, men som tur var så fastnade han inte och skärmen gled av.

Har pratat med honom nu efteråt och han tog på sig hela skulden. Han hade tydligen varit fullt fokuserad på GPSen och att inte flyga över startlinjen i förtid. Men hundra skärmar runtomkring sig finns det kanske viktigare saker att fundera på...

När starten väl gick befann jag mej för omväxlings skull precis på rätt ställe och kunde glida iväg som ledare av hela fältet. Ledde hela vägen fram till första turnpoint och hade ett bättre glid än de bakom så jag låg högre än dem också. Fortsatte glida en bit men hade nu kommit väldigt lågt och var tvungen att hitta lyft. Då såg jag hur klungan bakom mej började kurva så jag vände 180 grader tillbaka och lyckades få tag i den blåsan i sista sekund.

Sen blev det lite gnetigt ett tag och jag halkade lite efter ledarklungan. Men då började termiken bli starkare och efter ett par grymma blåsor befann jag mej högst av alla igen och

kunde börja speeda ikapp. Coolt när GPSen visar 80 kilometer i timmen i medvinden :).

Mitt under finalglidet när jag hade cirka fem kilometer kvar till mål meddelades över radion att tasket var stoppat. Inte så konstigt eftersom det hade börjat regna och målet befann sig under ett stort svart moln som öste ur sig regn. Vände tillbaka ner till ett stort fält där de flesta landade. Hade fyra skärmar framför mej när de bröt och en som redan hade landat nära mål så jag låg definitivt bland de tio bästa! Men eftersom ingen var i mål när de stoppade så blev det inget av dagen :(.

## 3 juni - Task 2

Äntligen lite varmare väder. Ostlig vind gjorde att vi fick vänta några timmar på starten tills det börjat pumpa på från väst. De flesta kom lågt efter take off, inklusive jag, men jag hann komma upp till molnbas och fram till linjen precis lagom tills starten gick. Låg i ledning större delen av första glidet ihop med en orange Boom Sport, gissar att det var norrmannen Stein Tore.

Precis som igår kom jag lågt vid första vändpunkten och släppte förbi mig en klunga. Lyckades som tur var flyga ikapp dem vid turnpoint 2 efter att ha hittat en egen liten superblåsa. Mellan vändpunkt 2 och 3 varnade dom för att landa eftersom

det där finns en bonde som föder upp tjurar till tjurfäktningar =).

Jag lyckades hålla mig någorlunda långt framme och hade hyfsad höjd när vi närmade oss sista turnpoint som låg i skugga från ett stort regnmoln som närmade sig. Finalglidet blev sen ett tjuv- och rackarspel utan dess like. Jag ledde ett tag, men kom lågt och fick vända ut till höger där några låg och kurvade (det syns tydligt i trackloggen). De som flög förbi mej då ledde sen stort ett tag men kom för lågt och fick stanna och kurva de också. Så det slutade med att en klunga med folk som låg högt kunde glida förbi oss alla in i mål.

Mina sista kilometer mot mål var bland de mest nervösa i mitt liv. Jag visste inte om jag skulle komma fram eller inte och det var skugga överallt så det fanns inget kvar att kurva i. Lyckades dock till sist komma fram till mållinjen och hade till och med höjd så det räckte för att vända upp och landa mot vinden ;).

Jag kom in cirka två minuter efter vinnaren och det var ungefär sex piloter före mej i mål. Topp tio för andra dagen i rad med andra ord! Grämer mej fortfarande för att gårdagen inte blev scorad. I morgon är det nya tag!

### 4 juni - Task 3

Idag vaknade vi till blå himmel och varm sol till skillnad från tidigare dagar. Första dagen jag flög med shorts istället för jeans ;). Efter att som vanligt ha velat och bytt bana på briefing fick vi ett race to goal till en ny turnpoint vi skulle knappa in i i GPSen.

Kom lågt efter take off. Riktigt lågt! Var i stort sett nere i hustakshöjd ovanför vår lilla pittoreska by Pedro Bernardo som ligger på en avsats i berget. Lyckades emellertid ta mig upp till molnbas i god tid till starten skulle gå.

För god tid visade det sig då jag inte lyckades hålla mig kvar där utan hade halkat ner kanske 500 meter när skottet gick. Brydde mej inte om att kurva upp igen utan hängde med direkt för att inte tappa täten.

Hade lite egna vägval efter någon mil då jag fick syn på ett trevligt berg lite till vänster om banan. Megasjunk på vägen dit och jag trodde att mitt finurliga trick att ta en avstickare skulle sluta med en utelandning in the middle of nowhere. Som tur var så blev det inte så och när jag kom fram till berget fick jag en grym blåsa hela vägen upp till molnbas!

Väl där träffade jag på dansken Mads S som jag inte riktigt vet hur han tog sig dit. Vi flög tillsammans ett tag till vänster om banan medan huvudklungan höll sig på högersidan. Tråkigt nog så slogs vi samman med dom igen efter någon mil så vi hade gått +-0 på vår lilla utflykt. Tre mil före mål var jag lågt igen men hittade en egen blåsa som snabbt joinades av Adrian och Marcel och vi blev då tre Airwave FR4:or som kurvade i samma blåsa. Riktigt gött var det.

Två-tre piloter pushade lite framför huvudklungan hela tiden och de lyckades också komma först i mål. Men när det var dags för finalglid gled jag ifrån hela klungan i alla fall. Tror att jag kom in som fjärde man i mål efter framstickarna vilket jag är mycket nöjd med! Efteråt strömmade det in folk och gissningsvis har typ 60 pers gått i mål idag. Härligt!

### 5 juni

Dagens heat blev inställt efter några timmars väntande då det var backvind på starten och regnade lätt. Hade ingen lust att packa ihop igen så jag startade i alla fall (fick springa en del) och hittade en fin liten blåsa ovanför byn, men när riktigt svarta moln började närma sig bakifrån flög vi alla ut i dalen istället. Där var det tyvärr lugn och stilla luft så det fanns inte mycket annat att göra än att flyga ner till landningen och försöka se arg ut.

I morgon ser prognosen mycket bättre ut, då ska jag ut och försvara min andraplats (yeah right!).

### 6 juni - Task 4

En dag helt utan dess like. Det började med två nya turnpoints att knappa in (precis som om det inte räckte med de 102 vi redan har fått). Sen for vi upp till väststarten, precis som alla

andra dagar. Där var det briefing och vi fick en bana. FAI-triangel på 115 kilometer. Sen var det massa väntan och sedan en ny briefing med en ny bana, också som de andra dagarna.

Sen kom vinden aldrig på väststarten så det beslutades att vi skulle byta take off. Alla fick packa och åka buss ner till öststarten som ligger halvvägs ner på berget. Många fick gå ner för det fanns inte plats i bussarna. Själv åkte jag tillsammans med två engelsmän bakom en buss, ståendes på kofångaren =).

Det var ingen vidare vind där heller och funktionärerna uppe på väststarten rapporterade att vinden nu vänt och låg rakt på. Så det beslutades att vi skulle upp till väststarten för andra gången denna dag. Det var bara att packa ihop igen och försöka se glad ut vilket typ ingen lyckades med. Suck.

När man väl kom upp dit hade man typ ingen tid på sig att packa upp innan fönstret öppnade. Och gissa vilken vind vi hade då? Jo du gissar rätt. OST!! För att skoja till det ännu mer så var spansk TV där och filmade. De hängde också med upp och ner på de olika starterna =).

Till slut blev det i alla fall nollvind och det gick att springa igång skärmjävlar. Flög banan försiktigt för att inte sjabbla bort mej, men det gjorde jag ändå. Kom i mål låååångt efter täten \*suck\* Dränker nu mina sorger i öl. Det verkar inte bli något task imorron för det ska blåsa rätt bra och det har redan börjat. Vi får väl se vilken plats jag slutar på...

#### Slutresultatet för British Open 2008:

1. Craig Thomas (UK) 3555 poäng
2. Mark Hayman (UK) 3523 poäng
3. Mark Watts (UK) 3488 poäng
4. Olympio Faissol (Brasilien) 3482 poäng
5. Joakim Johansson (SWE) 3469 poäng
73. Anna Rydh (SWE) 1549 poäng
77. Åke Kindblad (SWE) 1463 poäng

Vid målet för task 2.



Starten för task 1.

# Möt en av världens snabbaste piloter

En regnig dag under en flygresa till Slovenien fick jag chansen att intervjuja landets bästa pilot, Urban Valic (ena halvan av de berömda bröderna Valic, den andra halvan – Aljaz – satt på ett plan till Korea).

Text: Marko Wramén

Vi möts på Urbans favoritbar, mikrobryggeriet Pigal i hans hemstad Ajdovscina. För er som flugit i Slovenien är det strax väster om landningsfältet vid flygstället Kovk.

Kovk är också den 28-årige världspilotens hemmabana. Han och hans bror växte upp i en familj där pappa var fallskärmschoppare och pappas bröder också var involverade i flygning. Urban och Aljaz började med segelflyg när de var 15 år och lärde sig jaga termik längs Kovks och Lijaks bergryggar.

Efter fem år kände de att segelflygklubben satte för många begränsningar. De ville upptäcka mer, flyga på fler ställen. Att skaffa ett eget segelflygplan var för dyrt, så de började med skärmflygning. Då var Urban 20 år gammal.

Ett år senare hade han och brorsan redan börjat tävla och sedan dess har de hunnit bli legendariska, både för sina många segrar, och sin förmåga att flyga blixtrande snabbt.

## Hur kommer det sig att ni flyger så snabbt?

– När vi gick över från segelflygning till skärmflygning saknade vi farten, förklarar Urban. Så vi flög så snabbt vi kunde. Jag flyger alltid snabbt, vare sig det är tävling eller jag är ute och nöjesflyger. När jag lämnar en termikblåsa så trampar jag speelden i botten. Där blir den till jag hittar nästa blåsa.

I många år flög bröderna Valic för Macpara. Med samma vingar kunde de jämföra olika trimningar mellan varandra och på så sätt snabbt och smidigt utveckla prototypen. Dessutom kunde de enklare flyga tillsammans – de hade ju exakt samma prestanda. Men nyligen lämnade de Macpara. Aljaz började jobba för Gin och Urban för Niviuk.

– Det var dags för något nytt, tycker Urban.

## Blir det inte svårare för er nu, när ni jobbar för olika företag och flyger olika vingar?

– Jo, det blir en stor skillnad, speciellt när vi trimmar olika

prototyper. Men Gin och Niviuk har en hel del samarbete, så det ska nog gå. Och under tävlingar väljer jag och brorsan ofta olika rutter, även om vi konstigt nog kommer i mål ungefär samtidigt ändå. Och under en tävling hjälper alla duktiga piloter varandra i alla fall – det har alla nytta av.

Urban, du är just nu rankad som världens bästa skärmflygpilot av FAI, och förra året kom du tvåa i världscupen.

## Vad kommer närmast? X-Alps?

Hehe, nä X-Alps är inte för mig, det verkar alldeles för jobbigt, för mycket gående och för lite flygning om vädret blir dåligt. Min bror Aljaz överväger däremot att delta nästa gång. Men vi har faktiskt klurat på att flyga från Sorica (en startplats i Slovenien) till Monaco på egen hand, bara för skojs skull. Vi försökte en gång för ett par år sedan men misslyckades. Det hade varit skoj att göra ett nytt försök.

## Några andra mål inför framtiden?

Naturligtvis att prestera bra i tävlingarna i år. Efter PWC (Paragliding World Cup) planerar vi att åka till XCeara i Brasilien i oktober och sedan till Sydafrika i december. Målet är att sätta nytt världsrekord och spränga 500-kilometersvallen.

Jag håller också på att utveckla en ny tävlingsvinge tillsammans med Niviuk, som vi hoppas ha klar till VM nästa år.

## Har du några råd till alla oss vanliga piloter för att vi ska bli bättre?

Flyg så mycket och ofta du kan! Och var observant när du flyger, se dig omkring och försök komma ihåg alla detaljer. Flyget är inte slut när du landar, nu ska du analysera vad du sett och hur du flugit för att kunna tillgodogöra dig dina observationer och erfarenheter till nästa flyg.



Foto: Marko Wramén

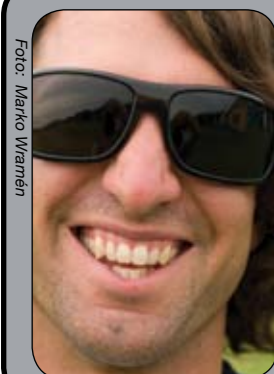


Foto: Marko Wramén

**Urban Valic**, 28 år  
**Nationalitet:** Slovenien.  
**Familj:** Singel

**Har flugit:** I tolv år.

**Meriter:** Rankad världsetta av FAI. Kom tvåa i PWC 2007.

**Jobbar:** Test- och tävlingspilot för skärmtillverkaren Niviuk.

**Flyger just nu:** En Niviuk-prototyp och Gin Genie Race-sele.

**Gör när han inte jobbar:** Skärmflyger! Leker med akroskärmen, flyger RC-flyg, vandrar i bergen.

**Tycker inte om:** Tekniska mackapärer som GPS. "Det var bättre förr, när man tog foton på vändpunkterna".



Foto: Niviuk

Numera flyger Urban Valic för Niviuk.

*På väg västerut i Socalalen, byn Tolmin syns i mitten till vänster. Kobalastarten är lockar också hängflygare.*



# Flygparadis i julienska Alperna

När planet bryter igenom molntäcket öppnar sig ett sagolandskap med skogsklädda berg och kullar. Däremellan dimbeslöjade dalgångar och byar med smala spetsiga kyrktorn. Tankarna vandrar till något av de trevligare fylken som Tolkiens Bilbo färdats genom – landskapet sätter fantasin i rörelse. Men det är inget fantasilandskap utan det alldeles verkliga skärmflygparadiset Slovenien.

*Text och foto: Marko Wramén*



Den otroligt välskötta grasmattan på starten påminner mer om en golf-green än en startplats. Bakom finns en skuggande veranda och ett café är på gång inför nästa säsong. Jag står på den privatägda starten vid Gozd, omgiven av höga träd. Vinden ligger på fint och jag kommer enkelt iväg efter en bakåtstart. Framför starten ligger en skogsklädd ås som lyfter hyfsat, så jag kryssar fram och tillbaka här tills jag klättrat tillräckligt högt för att kunna kurva. Utsikten över slätten nedanför är tjugig, med gröna fält och lummiga skogsdungar omvärtannat. Himlen är djupblå med bara ett par små bomullstussar till moln. Tjugisigt!

Starten i Gozd ligger alltså på framkanten av en ås. Bakom starten finns en bred platå med ängar och ett par hus, sedan reser sig en brant bergsrygg ytterligare några hundra meter. Efter ett tags kurvande i den ganska svaga eftermiddagstermiken har jag kommit tillräckligt högt för att våga korsa platån och ansluta till den större, bakre, bergskammen.

Här lyfter det lite bättre så jag kan arbeta mig upp till toppen av kammen. Utsikten här är än vackrare, med en vass och delvis snöklädd bergstopp som kronan på verket.

Jag leker runt lite uppe på kammen och njuter av att vara i luften igen (det var en månad sedan sist), men börjar sedan målmedvetet flyga österut. Det är inte jämnt hanglyft utan mer termiskt, så det gäller att försöka läsa terrängen och sikta på toppar, grytor och andra termiktriggare.

Till sist har jag trixat mig fram drygt tio kilometer till en stor dalöppning. På andra sidan reser sig ett än högre berg med en stor antenn på toppen, så där finns det nog gott om lyft. Men dalöppningen är bred och jag vågar inte korsa den – det är ju

mitt första flyg i Slovenien så jag har inte riktigt vant mig vid förhållandena här. Och det börjar redan bli sent på dagen.

Så jag vänder tillbaka mot start och har ett långsammare flyg tillbaka, i motvind och med den allt rödare solen i ansiktet. Tillbaka ovanför start är jag nöjd med att ha gjort en 21 kilometers returflygning och leker runt uppe på kammen. Jag bräker till fåren som betar här och sukter långtansfullt efter ölen jag ser på toppcafét.

Men flyget är inte slut - efter ett tag fortsätter jag västerut tills kammen tar slut och en riktigt bred dal öppnar sig. Jag vänder tillbaka till toppen ovanför start, tankar mer höjd och flyger ut en bit i dalen. Det här upprepar jag ett par gånger och varje gång kommer jag lite längre ut i dalen innan jag fegar och flyger tillbaka mot bergskammens trygghet. Men så ser jag en skärm strax under mig som bara fortsätter rakt ut, med sikte på kammen på andra sidan.

”Kan han så kan jag” tänker jag och hakar på, någon kilometer bakom. Det sjunker och sjunker och jag börjar bli orolig för att inte klara det. Men till sist kan jag ändå klänga mig fast i nollsjunk längs den västliga skogsklädda bergskammen. Sakta vinner jag lite höjd och fortsätter västerut. Det här är ju skoj! Framför mig ser jag ett segelflygplan som kurvar tight och väldigt långsamt ovanför en topp. Tidigare har jag blivit passerad av svischande och gnistrande segelflygplan både under och över mig, en gång så nära att jag tydligt såg att piloten hade en röd hjälm. Häftigt.

Så sprakar radion till liv och de andra undrar var jag är. Det börjar bli riktigt sent och de varnar mig att restaurangerna snart stänger. Ska vi hinna äta något på kvällen måste jag alltså



vända och flyga tillbaka. Jag inser att jag är vrålhungrig och vänder om efter nio kilometers utflykt västerut. Snart är jag tillbaka vid dalgången, som ser än vidare ut nu. Men jag lyckas hitta en svag blåsa på 0,5 meter i sekunden och biter mig fast i den. När jag gnetat ihop 300 extra höjdmeter ger jag mig ut över dalen. Det visar sig gå ganska bra, nu har det börjat lätta från dalbotten och jag glider fram i nollsjunk. Jag har till och med så mycket höjd kvar att jag kan flyga över starten innan jag vänder söderut mot landningsfältet. Också här lyfter det lite så det blir en vända någon kilometer söderut innan jag går in för landning, närmare åtta på kvällen.

Vilket flyg! Och vilken start på flygsemestern i Slovenien! Jag har varit i luften i nästan tre och en halv timme och när vi senare laddar upp min tracklog från GPSen till xcontest.org (de nyhetsartikel) visar det sig att jag snott ihop en (förvisso väldigt platt) triangel på 40 kilometer Tjoho!

Det är det här Slovenien är berömt för – sina fina långa bergsryggar som ger utomordentligt goda möjligheter till distansflyg. Samtidigt är flygningen snäll nog för att man ska kunna skola nybörjare samtidigt och på samma platser. Landningsfälten är i regel stora och gräsklädda, vilket underlättar för såväl färskasom rutinerade piloter. Så det funkar fint att åka hit i en blandad grupp, alla erfarenhetsnivåer kan få sitt lystmäte av flygning.

Men visst regnar det här med – annars hade det inte funnits så mycket fint grönt gräs på starter och landningar. Nu är regn inte bara av ondo, instabilt väder ger bättre termik i det långa loppet. Och en regndag eller två under en flygvecka ger möjlighet till vila och lite turistande, och det är ju aldrig fel.

Nästa dag kör vi till Lijak för att flyga. I slutet vindlar vägen fram genom en vingård, vars snöröta rader med rankor böljar fram över landskapet. Stiligt. Väl framme får vi gå en bit fram till starten, som som vanligt är gräsklädd. Jag startar halvfyra på eftermiddagern och svänger direkt österut. I början hittar jag bra med lyft, men sedan blir det tuffare och tuffare. Så det blir till att kämpa hårt för att behålla höjd och komma vidare längs åsen. Också här passerar jag av segelflyg – det är kul att dela luftrum med fler fria själar.

På två ställen stöter jag på stora “vikar” in i åsen med turbulens, sjunk och skugga. Vid den första försöker jag passera direkt men inser i tid att jag är för lågt och vänder tillbaka igen. Till sist är jag högt nog och kan fortsätta. Vid nästa, som är ännu större, korsar jag och lyckas haka på klippan på andra sidan precis vid basen. Sakta jobbar jag mig upp i höjd med kanten, men sedan kommer jag inte högre. Därför klarar jag inte nästa passage bort till en annan startplats som heter Kovk.

Istället singlar jag sakta ner över en by nedanför starten och

landar på en nyskördad äng. Det blir 19 kilometer på en och en halv timme.

När jag står och packar ihop skärmen kommer en man och hans hund fram och hälsar. På knagglig tyska frågar jag vad byn heter och var närmaste bar finns. Stärkt av den vitala informationen vandrar jag någon kilometer till nästa by (och passerar då huvudlandningsfältet för Kovk). Här ska det finnas en pizzeria, vilket jag tycker är ett bra ställe att vänta in guiden och chauffören Mike på. Men när jag kommer fram visar det sig att pizzerian är stängd. Snopet står jag där och glör när ytterligare två killar dyker upp – en av dem har en precis likadan skärmryggsäck som jag. Det visar sig vara en lokal pilot och hans kompis som också hade tänkt dricka landningsöl. Vi slår oss ihop och jag får lift till nästa bar – inne på en bensinstation! Jag bjuder på kall öl och så snackar vi flygning. Han har inte bara samma rygga utan också exakt samma skärm som jag har (Nova Mentor storlek S) så vi har mycket att prata om. När Mike till sist kommer för att plocka upp mig skakar vi hand och önskar varandra många säkra flyg. Slovenerna är trevliga prickar!

Min tredje flygdag i Slovenien blir vid Bohinj – en drömsk plats där en skimrande sjö speglar de höga och delvis snöklädda bergen runtomkring. Promenaden fram till den ojämna men gröna startplatsen är lång men vacker, förbi

små stugor och ängar. Det blir ett kort flyg. Direkt efter start lyfter det bra, men sedan vrider vinden och det blir mest sjunk och turbulens. Men vackert är det. Jag landar på det gigantiska fältet sidan om sjön och tar ett svalkande dopp, följt av kall landningsöl på strandserveringen. Precis så vill jag ha alla landningsplatser!

Nästa dag regnar bort men dagen efter chansar vi på Socadalen och den välkända startplatsen Kobala, ovanför byn Tolmin. När vi kommer hit är det mulet, men det finns gott om piloter uppe på start, både hängflygare och skärmflygare. Efter ett tag ser det lite bättre ut, och flera av oss startar. Det lyfter inget vidare – molnen har släckt ner termiken, så jag står på marken igen efter 25 minuter. Men det var ändå en fin upplevelse – dalen är svindlande vacker, med den smaragdgröna Socaflo den forsande i dalbotten och höga berg och åsar på alla sidor.

Nu innebar inte det här att dagen var slut – i Tolmin finns det parataxi! Så jag kan åka upp på toppen igen och förbereda mig för en ny start. Men det mulnar till och startplatsen är emellanåt helt insvept i moln. Då och då regnar det också, så vi sitter och trycker i bilen.

Skam den som ger sig – efter ett par timmars väntan klarnar det lite och jag och många andra startar. Belöningen för all



Socadalen är som tagen ur en turistbroschyr, med dramatiskt landskap och trevliga små byar.



Vy över Gozdstarten med platån och kammen bakom.



Landningen vid Bohinjsjön. Starten syns uppe till höger.



Glad pilot på Kobala-starten vid Tolmin.



Socafloden.

väntan blir fint lyft vid starten. Kul att ligga och kurva med både skärmar och hängflygare, speciellt i en sådan vacker miljö.

När jag klättrat så högt jag kan vänder jag västerut för att försöka flyga över en dalöppning och haka på huvudryggen bortåt Kobarid.

**M**en nu har molnen kommit tillbaka så det lyfter dåligt. Jag når förvisso andra sidan, men alldeles för lågt. Vänder istället ut i dalen mot landningsplatsen. Precis sidan om landningen reser sig en konisk skogsklädd kulle. Ovanför kurvar en gul skärm, så jag styr ditåt i hopp om en sista räddningsplanka. Och visst finns här lyft! Litet och brutet men ändå lyft. Uppe på toppen av kullen gömmer sig en borgruin, helt dold i skogen om man inte ser den ovanifrån. Jag biter mig fast och ligger här och leker i nästan en timme. Under tiden vandrar en kvinna upp till borgen, klär av sig (inte allt dock) och börjar göra yogaövningar. Coolt. Sedan ser det ut som om det ska börja regna igen så jag går in för landning.

**D**agen efter åker vi tillbaka till samma plats. Återigen väntar vi länge på tecken att det lyfter, och till sist kommer det. Först ut är en bunte hängflygare och sedan kommer vi rygsäckspiloter. Ett tag är det skärmar och drakar överallt, men sedan tunnas det ut i takt med att folk vänder västerut. Det gör jag med och denna gången kan jag haka på den stora huvudbergsryggen högre upp. Lyftet kommer och går, och det är rejäl motvind som bara ökar och ökar. Men ändå gnetar jag mig framåt. Det är många piloter i luften vilket underlättar. Vi kommer bara till en viss höjd, i höjd med de högsta topparna på bergskammen, sedan går det inte mer – inversionen är kraftig.

Till sist har jag nått änden av åsen och står framför ännu en dalöppning. Nu försvinner nästan alla piloter rätt ut söderut i huvuddalen med sikte på andra sidan. Varför det? Den är ju både i skugga och i lä? Senare får jag veta att det öppna ungerska mästerskapet pågår och att det låg en svår vändpunkt där. Så det var klokt av mig att inte följa dem.

Tyvärr slutar klokskapen där. Istället för att vända om tillbaka österut mot starten och njuta av den kraftiga medvinden tror jag mig om att kunna korsa dalen och haka på berget ovanför Kobarid, där starten Stal ligger. Detta trots att inte en enda pilot försökt göra det före mig den här dagen.

Naturligtvis pressas jag rakt ner när jag når andra sidan och sjunker som ett piano i långt mer än fyra meter per sekund. Med svansen mellan benen svänger jag ut och landar på tävlingens landningsfält inne i Kobarid. Synd, det kunde ha blivit ett 50 kilometers returflyg om jag inte vore så korkad. Men man lär sig av sina misstag, och det blev ändå runt 20 kilometer. Efteråt får jag lift tillbaka till Tolmin av en sloven som kom tvåa i tävlingen.

**D**et blir ytterligare en liten flygdag innan jag åker hem, med två korta flyg från Gozd. Facit för veckan blir därmed knappt nio timmar i luften från fyra olika starter under sex flygbara dagar – något som i alla fall jag är nöjd med. Lägg till det ett fantastiskt vackert landskap, god öl och rejäl mat (till väldigt rimliga priser) och flygsemestern är komplett.

Vi hade planer på att åka till Gerlitz i Österrike för lite flygning där (det är inte så långt bort) men vädret samarbetade inte. Och eftersom jag var här redan i slutet på maj var inte liften upp till den högsta starten ovanför Bohinjsjön öppen.

Det får bli nästa gång!



Den övre bergskammen ovanför starten vid Gozd.

#### Flygställen Gozd

Välskött, jämn och fin gräsklädd start med plats för två skärmar i bredd. Start- och landningsavgift totalt 5€ per dag. Höjdskillnad 500 meter, stort landningsfält med gräs. Här finns en lång termisk ås man kan flyga längs, och det går också att korsa dalgångar till bergsryggar sidan om. Ett par veckor innan jag var där flög flera piloter mer än 200 kilometer ända till Italien med start från Gozd. Men stället fungerar fint också för nybörjare och inte bara för distansrävar. Vänd mot söder. Det finns en väderstation på toppen av bergsryggen ovanför berget. Ring +386 (0)51 215 914 så får du vindstyrka och vindriktning uppläst på slovenska.

#### Lijak

Jämn gräsklädd startplats som rymmer två skärmar i bredd. 530 meters fallhöjd till stort gräsklätt landningsfält. Lijak är en relativt skyddas lång ås, där man kan fortsätta både västerut och österut. Cirka 20 kilometer österut ligger Kovk take off, som man kan flyga till och sedan vända tillbaka, eller korsa dalen där och fortsätta ännu längre. Vänd mot söder.

#### Kovk

Ligger 20 kilometer öster om Lijak. 840 meters fallhöjd, stort landningsfält. Populärt bland lokala piloter - det här är bröderna Valics hemmabana (se porträtt av en av dem på sidan 14).

#### Vogar - Bohinjsjön

Ojämn men gräsklädd start vänd mot söder med vacker utsikt över Bohinjsjön. Höjdskillnad 450 meter till landningsfält vid sjöns östra kant. De tar 10€ per gång i vägavgift att köra upp till starten. Lång men vacker promenad i svag nedåtlut fram till själva starten. På landningsfältet tar de också avgift, fyra euro per dag.

#### Kobala - Tolmin

Stor och brant startplats vänd västerut (men det går att starta på baksidan, österut, också). Höjdskillnad cirka 900 meter till en stor landningsplats. Landningsavgift 5€/dag. Det går oftast skärmflygartaxi upp till start, 8-10€ per resa. Tolmin har stor potential för XC, många flyger västerut mot Stal. Men det går utmärkt att göra långa fina topp-till-botten-glid med hänförande vy över Socadalen och den grönskimrande floden. Telefonnummer till väderstation på starten: +386 (0)41 646 319.

Ibland kör man också till österrikiska Gerlitz som har en startplats med 1400 meters fallhöjd. Det går skidlift upp.

#### Boende och guidning

XTC Paragliding ([www.xtc-paragliding.com](http://www.xtc-paragliding.com)) drivs av britten Brett Janaway och ordnar både hämtning och lämning vid flygplats, boende, guidning och transporter till och från flygställen. De plockar också upp uteländade distanspiloter. En vecka kostar 575€. Grupper och återkommande gäster

får rabatt, likaså kan väldigt erfarna piloter (som inte behöver så mycket guidning) få rabatt.

#### Ta sig hit

Adria ([www.adria.si](http://www.adria.si)) flyger direkt från Stockholm till Ljubljana (som ligger cirka 50 minuter från Bohinj) med priser från runt 2550 kronor. Lufthansa, KLM och Air France flyger också till Ljubljana för cirka 3300 kronor, men då får du byta. Från Köpenhamn flyger Adria till Ljubljana för cirka 3200 kronor. Som alltid varierar priserna hela tiden. Ryan Air flyger lågprisflyg från Skavsta till Venedig (1,4-2 timmar från Bohinj). Sterling flyger till Venedig från Köpenhamn. Sök billiga biljetter på till exempel [www.skyscanner.net](http://www.skyscanner.net) och [www.travelstart.se](http://www.travelstart.se).

#### Övrigt

Glöm inte ta med dig ditt blåa EU-sjukförsäkringskort (och kolla så att inte giltighetstiden gått ut).



Landningsöl vid Bohinjsjön.

# Så här funkar säkerhetskommittén

**USK står för utbildnings- och säkerhetskommittén. USK arbetar för din och allas säkerhet, och är tillsatt av Skärmflygförbundets styrelse.**

I USK sitter flera personer (se ruta) med olika arbetsuppgifter. Joakim Ringvide har det övergripande ansvaret. Har du till exempel råkat ut för dåligt bemötande av en instruktör, eller en olycka eller har frågor angående utbildningsplanen? Då är det USK du skall kontakta.

USK ansvarar också för att ta fram utbildningsplaner och nya behörigheter. USK:s "bibel" är FOD (Föreskrifter och Definitioner), som du själv kan läsa under [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se), hämta filer.

Det har kommit mycket frågor vad som gäller för utrustningskrav och skräckexempel har setts ute i landet. För att förenkla har vi gjort denna bild som enkelt skall rätta ut alla frågetecken. Detta är extra viktigt under skolning. Har du råkat ut för annat, skicka in en skriftlig anmälan så vi kan rätta till problemet.

När du går en kurs skall du ställa krav på instruktören att säkerheten alltid uppnås. Är du inte nöjd, byt instruktör, det finns alltid någon annan som tar emot dig med öppna armar. Glöm inte att skriva till kansliet och berätta varför du inte är nöjd, så tar USK tag i din fråga.

Tyvärr har vi sett en negativ trend med att många piloter jagar enbart licensbrickan, och själva tummar på säkerheten för att nå sitt mål. Detta är mycket beklagligt då vi faktiskt sysslar med en sport där misstag kan sluta ödesdigert.

USK jobbar ideellt och du ska i första hand kontakta kansliet där anmälningarna registreras för att sedan skickas ut direkt till respektive USK-medlem. Alla skriftliga anmälningar skickas alltså till Svenska Skärmflygförbundet (Box 750, 521 22 Falköping.

I rutan nedanför följer i stora drag vad USK sysslar med och vem som ansvarar för vad.

Flyglugnt, flygsäkert och glöm inte att skicka in olycksrapporter, så att andra piloter kan lära av ditt misstag och inte behöver göra om samma sak.



**Joakim Ringvide**  
Ordförande USK  
Övergripande ansvar för all utbildning och säkerhet.  
Instruktörer.  
0704-888999  
[joakim@ringvide.se](mailto:joakim@ringvide.se)  
(Foto - se stora bilden)



**Ori Levin**  
Olycksrapporter  
0708-263376  
[Ori.Levin@inspecta.com](mailto:Ori.Levin@inspecta.com)



**Peter Lindh**  
FOD-frågor  
0703-531467  
[PELI@Syntronic.se](mailto:PELI@Syntronic.se)



**David Stenung**  
Strul med elevkort  
0735-004838  
[david@stenung.com](mailto:david@stenung.com)

Krav / Bra att ha

Hjälm är ett krav och se till att hakremmen är ordentligt spänd.

Radio bör man alltid ha, krav på vissa kubbar vid vinschning.

Vindtät jacka minskar att man blir stel och frusen.

Armbågsskydd under jackan minskar skador vid olycka.

Ryggskydd av airbag och eller skum med plastbit som hindrar penetration av vassa föremål. Krav vid all flygaktivitet.

Nödskärm lätt tillgänglig vid flygning över 30 meter. Kontrollera senaste packdatum, samt viktclass.

Handskar krav vid all flygaktivitet. Minskar risken att bränna sig på linorna.

Vario håller koll på höjden, temperaturen samt sjunk och stig. Ett bra hjälpmedel.

Se till så Speed är korrekt kopplad.

Knäskydd under byxorna är ett bra hjälpmedel mot skador, sparar dessutom på knäna vid paramoter påtagning

Vindtäta byxor, bra mot kyla, fukt och minskar risken för skrubbsår.

Stadiga kängor, krav vid all flygaktivitet

Olämpligt / Förbjudet

Barhuvad, förbjudet vid alla flygaktivitet.

Barärmad ej lämpligt vid någon flygaktivitet

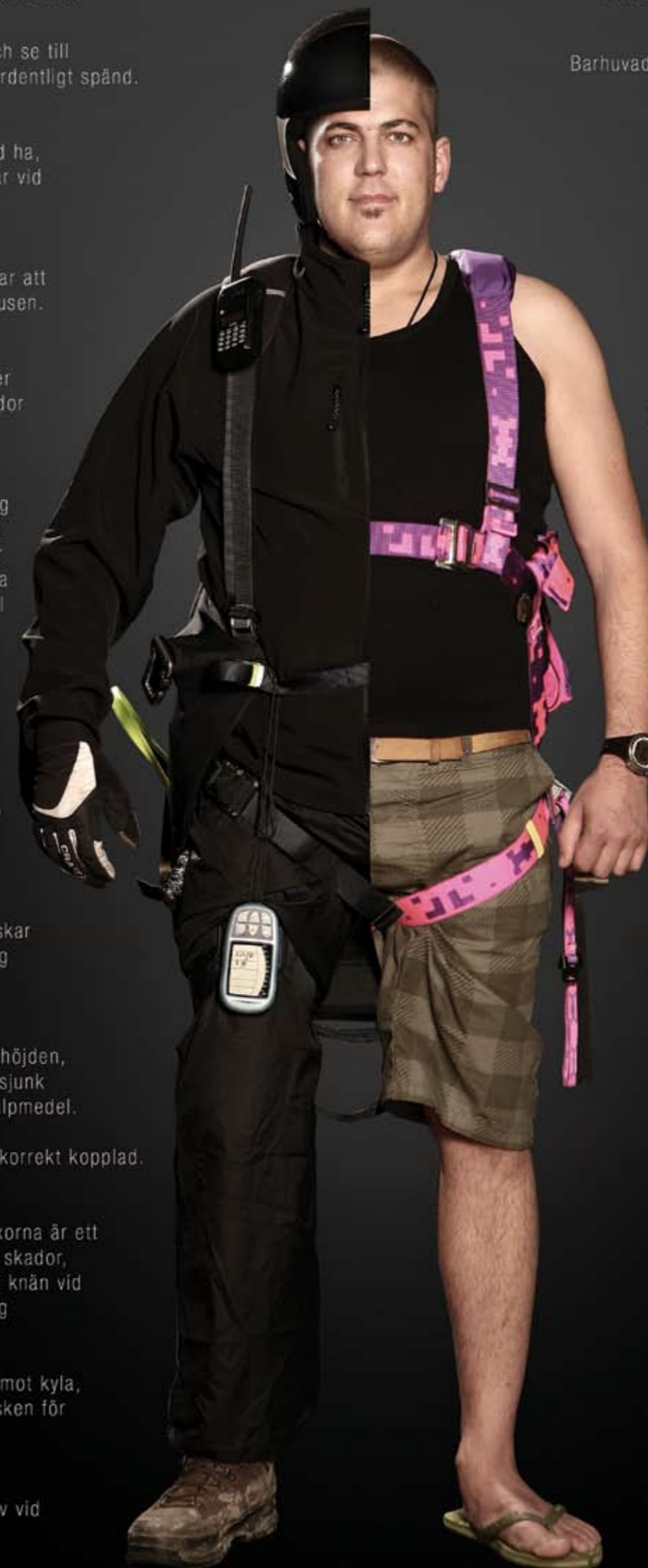
Ej ryggskydd, okay på 80-talet. Totalförbudet idag, gäller även vid balansering.

Klocka kan ge upphov till häverteffekt vid hård landning och orsaka handledsbrott.

Barhänt, ej tillåtet vid någon flygaktivitet. Vid balansering kan man behöva ta tag i linorna.

Barbent, ej lämpligt men inte förbjudet. du själv bedömer.

Flipp-flopp är förbjudet vid all flygaktivitet.



## Obehaglig överraskning

Det var en juldag för något år sedan och jag skulle ut och vinscha mitt i julfirandet. Dagen bjöd på någon grad kallt, svag vind och solsken – perfekt väder för fina glidflyg.

Vi var åtta piloter som tog ledigt från traditionellt julfirande och tog oss ut till Feringe flygfält mitt i Småland. Jag var där med min nya skärm som jag hade flugit cirka tjugofem timmar med vid tillfället. De som fick de första dragen för dagen passade på att leka lite med sina skärmar i den stilla vinterluften.

Snart var det även min tur att koppla i vinschlinan och starta. Jag blev uppdragen ett antal gånger innan jag fick en oväntad och pulshöjande flygupplevelse. Det här vinschdraget var precis som tidigare med bra höjd, och luften var lugn och stilla. Så varför inte känna lite på skärmens reaktioner, precis som de andra gjort?

Efter några skarpa svängar provocerade jag fram ett sidoinslag genom att dra ett A-linepaket. Jag hade tänkt fortsätta med en B-stall men ett metalliskt ljud som om något brast fick mig att stanna upp.

När jag tittar upp får jag se att en av skruvkarbinerna där B-

linorna är fästa har öppnat sig och blivit ordentligt deformerad. Nu vill jag helt plötsligt bara ned! Några snabba tankar far genom huvudet och jag fortsätter flyga så mjukt och stilla jag kan samtidigt som jag har en hand beredd att kasta nödis.

Det var en stor lättnad när man stod på marken igen. Någon på marken hade uppmärksammat att jag från att ha lekt med skärmen plötsligt ändrade flygstil och började flyga mycket lugnt och försiktigt.

Vi började fundera på var man skulle få tag på en karbin och då dyker Gustav upp som en försenad jultomte med sina remmar för motorflygning som han hade liggande i bilen och där fanns det likadana karbiner att låna.

Jag bytte den trasiga karbinen och gjorde samtidigt en snabbkoll av skärmen. Det



Namn: Fredrik Åkesson. Ålder när det häände: 33. Erfarenhet då: mer än 100 timmar. Skärm: DHV 1-2.

visade sig att detta var en bra idé då det var flera karbiner som behövde dras åt.

Efter detta kunde jag fortsätta med några drag till i det gnistrande solskenet. Det blev aldrig av att jag pratade med säljaren av skärmen för jag tyckte att jag själv slarvat när jag inte gått igenom skärmen ordentligt tidigare.

Så här med facit i hand ser man hur viktigt det är att se och känna över sin utrustning emellanåt men tanken på skruvkarbinerna fanns inte då jag inte "mekat" med några linor och skärmen var ganska ny.

Denna händelse blev också en påminnelse till oss alla på fältet om vikten av att titta och känna på utrustningen emellanåt.

Text: Åke Kindblad

## 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 adressen [editor@hypoxia.se](mailto:editor@hypoxia.se). Alla publicerade bidrag till "Nära Ögat" belönas. Fredrik, som var med om detta nummers berättelse, får den utmärkta boken Thermal Flying, generöst skänkt av författaren Burkhard Martens ([www.thermikwolke.de](http://www.thermikwolke.de)). Vill du också skänka en belöning? Maila till redaktionen på adressen ovan.





Markträning på Söderköpingsfältet.



Fin termik med utsikt över Söderköping. Roger flyger den gula skärmen.

## Klubbpresentation:

# Norrköpings Skärmflygklubb

Text: Joakim Ringvide, foto: Arne Petersson

**Norrköpings skärmflygklubb, som faktiskt håller till i Söderköping, är en av landets snabbast växande klubbar med ett skutt från 15 medlemmar till 30 medlemmar på några år.**

Klubben bildades 1997 av Lars Flygeborn och Haine Dannvall som började flyga skärm och tog licens i Stockholm för 15 år sedan (kvadratiska skärmar och ståsele!) Avståndet till Stockholm medförde att de gjorde slag i saken och byggde en egen vinsch själva. En förnämlig konstruktion kring en SAAB automat som vi fortfarande använder och som funkar utmärkt.

Då det inte var helt lätt att hitta ett lämpligt fält i Norrköping kontrollzon tog man kontakt med flygklubben SPINN i Söderköping, som då var en renodlad modellflygklubb. Enda

problemet var att modellflygarna bara hade en liten plätt till fält på 10 x 25 meter. Men Lasse som är gammal grävmaskinist satte igång och planerade, sådde och byggde väg till det vi idag kan vara stolta över att kalla vårt flygfält. Ett grässtråk på 800 x 25 meter alldeles granne med Göta kanal och strax utanför Norrköping TMR.

Fältet delas fortfarande med SPINN, och även några fullskaleplan har det som hemmabas. Samarbetet fungerar mycket bra och vi har varsin dag bokad. Resten av veckan delar vi tiden vid behov. Störst av de tre grenarna är skärmflyget.

Vi vinschar året runt, mest blir det på helger och torsdagar då vi har klubbkväll.

Som vanligt är det ont om backglidningsbackar, men vi har

nu en liten skidbacke på gång nära stan till vilken vi fått bidrag från förbundet att gräva ner en hindrande elledning. Och så Yxbacken, den så kallade Pernilla Wibergbacken, som ligger norr om Norrköping. Den är brant och 100 meter hög, men knappast något för nybörjaren. Dessutom ligger den som vanligt åt fel håll ur vår synpunkt, alltså åt norr. Sällan nordliga vindar på våra breddgrader.

För övrigt har vi även beviljats bidrag från förbundet att köpa en tandemutrustning. En av våra P2-or, Arne Petersson, kommer att gå tandemkurs, och vi tror det kommer att betyda mycket både för säkerhet och rekrytering att kunna erbjuda tandemdrag i klubbregi.

Intresset för motorflyg låg och puttrade ganska länge tills vi för några år sedan tog kontakt med Tomas Peterson som kom ner och hade kurser. Så idag har vi cirka åtta färdiga PM-piloter. För vinschkurser och friflyg har vi haft motsvarande samarbete med Tomas Morsing som kommit till oss när vi skrapat ihop elever. Vi tycker det funkar bättre att ha kurser på hemmaplan i lugn och känd miljö.

Vår klubb är känd för sitt trevliga läge och lugna tempo. Säkerhet är A&O i klubben. Ingen pilot släpps i väg utan att startledaren kontrollerat att allt är rätt kopplat och vi har också ett radiokrav för att flyga på fältet.

Bra bergsflyg är det ont om i närheten. Men alternativa vinschfält har vi inom dagsavstånd –Västervik, och Horn. Och en medlem, bonde, har satsat på sportflyg och bygget därför ett eget fält dit vi är välkomna. Gränna och Omberg är andra alternativ.

En annan medlem är journalist på Norrköpings Tidningar och gjorde förra året några trevliga filmer som sänts på lokal-TV:n. En kan du se på vår sida. Så nog finns resurser inom klubben!

Att flyga i Söderköping ger en lugnets känsla som är svår att hitta någon annanstans. Nedanför tuffar kanalbåtarna på och medan de väntar på att slussen skall öppnas brukar däckat fyllas med folk som vinkar och ropar. Ett glädjetjut tillbaka brukar alltid vara uppskattat.

Vi är i stor sett den enda aktiva klubben i Östergötland, och det gör att vi har medlemmar från hela regionen, östgötar, smålänningar och sörmälningar är alla välkomna.

Så nästa gång ni slussar i kanalen kom förbi oss och se den från ovan. Men ring och kolla först. Kontakter, bilder och annat finns på [www.skarmflyg.org](http://www.skarmflyg.org)



Många skärmar i luften över starten.



Blir elektriska motorer nästa stora steg?

# Gigantisk paramotorträff i Frankrike

Text & foto: Fredrik Wik

**D**en 27:e juni landade jag i Karlsruhe-Baden, hämtade ut en hyrbil och styrde mot Basse-Ham. Det är en liten stad i nordöstra hörnet av Frankrike, inte så långt från Luxemburg.

Dock hann jag inte se så mycket av själva stan eftersom mitt mål var det stora fältet där "Paramoteurs Mondial 2008" arrangerades. När jag anlände och på avstånd såg de första skärmarna kändes det skönt att vara framme, bara för att få se en av skärmarna gå in i en SAT.

Det var det första tecknet på att den här träffen var något annat än vad man är van vid hemma från Svedala. Det andra var festivalområdet som var minst lika stort som en hygglig svensk camping.

Mina andra två vänner i den "svenska delegationen" hade sagt: "Leta efter ett stooort tält" Riktigt så enkelt var det inte. Så jag lämnade bilen och promenerade in på området. Fick se ett par ordentliga festivaltält där maten serverades, långa rader av utställare och ett myller av människor, skärmar och motorer.

Men turen gjorde att jag sprang på mina två svenska bekanta, Mårten och Lars. Dom hade valt att köra hela vägen ner för att kunna få med sig utrustningen och flyga lite över det Franska landskapet. Tillsammans stod vi en stund och förundrades över hur kul det var att vara på plats med hundratals likasinnade piloter.

Vädret var lite blåsig under fredagen men framåt kvällen mojnade vinden och piloterna började göra i ordning sin

utrustning. Efter en stund surrade luften av ekipage som gled runt i sommarkvällen. Vissa lekte över fälten, några åkte iväg på distansturer och ett par visade upp sina färdigheter i akro. När solen gått ner och den svarta franska natten lagt sig tog vi en matbit från grillen och avslutade med en promenad runt området. Till vår glädje hamnade vi i den belgiska delegationens område. Det visade sig att de var 160 personer och hade tagit med sig både discoanläggning och en stor egen grill till sitt hörn av campingen. Och en del dricka...

**P**å lördag morgon väcktes vi klockan sex – av det sköna ljudet från tvåtaktsmotorer. Men det gick att sova vidare en stund till innan vi gav oss på en fransk baguette-och-giffel-frukost och var redo för en ny dag. Återigen var det rätt blåsigt under dagen men vi fick istället tillfälle att umgås med andra piloter och studera massor av ny utrustning. Känslan av att "alla var där" var ganska påtaglig. Alla stora leverantörer hade ett tält och visade sin utrustning. Motorer, skärmar och också ganska många trajkar. En intressant nyhet var världens första serietillverkade elektriska motor, från engelsk-kinesiska Yuneec (se bild).

Även "kändisar" fanns det gott om; världsmästare, konstruktörer, akropiloter etc. - många kända ansikten från Paramotor Magazine. Exempelvis Dani Martinez, som förra året försökte flyga 1500 kilometer längs hela Sverige. Han hälsade att han kommer att göra ett nytt försök bara han får några nya sponsorer).

På lördag kväll var det dags för det stora världsrekordförsöket. Vid femtiden hölls en briefing för alla piloter som skulle försöka vara i luften samtidigt. Förberedelserna påbörjades även om vinden var i kraftigaste laget. Dock mojnade den efter en stund och starterna kunde påbörjas. Det var ett mäktigt skådespel att se hundratals färgglada skärmar poppa upp över fältet. När det surrade vilt över hela himlen och jag tyckte det var mycket piloter i luften var det bara att titta ut över fältet och konstatera att det fortfarande var fullt av startklara piloter. Jag slutade räkna när det var ett sextiotal ekipage i luften. Men som tur var hade kontrollanterna från Guinness rekordbok bättre koll. Deras officiella räkning slutade på 327 skärmar i luften samtidigt! Varav två svenska.

**U**nder söndagen hann jag se ett par uppvisningar innan det var dags att åka hemåt. Elmotorflygning, auto-gyro, konstflyg-uppvisning av Mathieu Rouanet och wing-man samt en fly-by av Franska flygvapnets uppvisningsgrupp. I bilen på vägen hem kunde jag konstatera att det varit en mycket givande och rolig helg. I en internationell jämförelse är nog den bistra sanningen att vi i Sverige ligger ett par år efter, bredden är mycket större och spetsen vassare än man kan tro. Generellt sett bedömer jag att medelpiloten på träffen var mycket duktigare än den svenska medelpiloten. Så vi har mycket kul kvar att lära oss!

Vi ses i Basse-Ham om två år, förhoppningsvis med en svensk delegation som är större än tre man!

**Fakta:** Paramoteurs Mondial arrangeras vartannat år av ett gäng glada entusiaster. Ett 60-tal funktionärer arbetar heltid. Tusentals besökare från ett tjugotal länder. 510 registrerade piloter. Uppskattningsvis mer än 3000 flyg. Mer info på [www.mondial-paramoteur-2008.org](http://www.mondial-paramoteur-2008.org).



**RUSH2**

**SKYSPORT**

[www.skysport.se](http://www.skysport.se) | [info@skysport.se](mailto:info@skysport.se) | Skärmflygskola | Butik  
Draklanda | Åre | 0647-51186

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

Montana är ett helt nytt och fristående koncept. Montana är inte endast en lättviktsskärm. Det är en lösning för dig som vill ha en lätt kompakt LTF 1-2 skärm med mer prestanda!

**Pris: 26.900 kr**

# Nyheter från Sky Adventures!

**Gin Sprint:**

Den mest högpresterande och effektiva skärmen i 1-2 klassen någonsin ser dagens ljus! Skärmen från GIN heter SPRINT. Det är en högpresterande skärm i LTF 1-2-klassen, EN B. Utrustad med bl.a. "RidgiFoil" och "Kick Down Speed System". Det här är årets och marknadens hetaste nyhet för året utan konkurrens! En skärm för ambitiösa piloter som vill flyga säkert med prestanda som räcker för XC!

En dynamisk skärm med verklig direkt handling. Det patenterade ridgifoilsystemet från GIN gör skärmen extremt stabil och skärmen håller rätt form även under mycket fart. Skärmen levereras med den nya GIN ryggsäcken.

**Pris: 24.900 kr****Gin Bobcat**

Speedglider är en speedglider som man kan starta till fots utvecklad av Gin Gliders. Bobcat öppnar en ny horisont för flygning för experter och försiktiga piloter med stor flygerfarenhet. Hastigheten och adrenalin på topp. En ny dimension i flygningen, möjligheterna växer! Bobcat ger dig möjlighet att återvända till original soul flygning, och öppnar samtidigt en ny möjlighet att träna. Du kan flyga ner från berg under aerologiska förhållande med en enkel solid skärm. Du kan ha fantastisk skoj i stark vind med groundhandling och hangning.

**Pris: 16.800 kr****Paramotor****Fly Castelluccio Paramotor**

C-Max, 170cc, vikt: 25kg/all included, dragkraft: 75 kg/125cm, 130 cm/80kg, centrifugalkoppling, 2 bl. Helix Prop. 99 feet sele, ypperlig säkerhet, känsla och stabilitet, låga eller höga fästpunkter

**Pris: 42.900 kr****99 feet**

Lightest, 80cc, vikt 20.5kg/all included, dragkraft: 52kg, diameter 125/cm, centrifugalkoppling, 2 bl. Helix prop. DULV godkänd. 99 feet sele, ypperlig säkerhet, känsla och stabilitet

**Pris: 42.900 kr****Resor**

Spanien - Alicante - Termik/Hang: 29 september 1 eller 2 veckor  
Frankrike-Dune Du Pyla - Hang: 1 september 1 vecka

**Pris: 6.200 kr**

Indonesien - Bal - Termik/Hang: 3 april 2009 16 dgr

**Pris: 21.900 kr**

Thailand - Pattaya - 1 februari 2009 - Paramotor 16 dgr

**Pris: 24.900 kr (Motorhyra ingår)****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