

HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 3-2008



SM i Makedonien

Taskigt väder och känd vinnare

Bulgarien

Bra glid för hängflygare

Paramotor i norr

Same driver ren från luften

Het flygning i Mexiko

Kanonväder och starka kryddor gör succé



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



Sommaren är över och hösten är här, och med den kraftiga vindar och massor med regn. Men jag lovar, här och där mellan ruskvädersdagarna kommer det att dyka upp en och annan flygdag, så håll ögonen på prognoserna och ha skärmsäcken färdigpackad!

Hösten är också en bra tid att förkovra sig. Skaffa ett par bra flygböcker och flygfilmer, läs, se och lär. Alla kan lära sig något nytt och repetition skadar aldrig. Själv planerar jag att läsa om boken Thermal Flying som jag fortfarande ser som en djup källa till kunskap. Vill du också ha denna utmärkta bok? Skriv in och berätta om en incident du varit med om – Hypoxia är i akut behov av fler bidrag till Nära Ögat-serien. Just nu och ett par nummer till blir belöningen just ett exemplar av Thermal Flying.

När vi ändå pratar om smarta saker att göra i höst, glöm inte att se över din utrustning. Är linorna i bra skick? De små metallöglorna för lininfästning hela och fina, och ordentligt hopskruvade? Har själva skärmen klarat sig genom sommarsäsongen, eller finns det små revor och hål som behöver repareras? Självklart ska du också se till att packa om din reserv före nästa säsong drar igång, något som många klubbar och skolor kan hjälpa till med.

Som vanligt efterlyser jag just dina upplevelser och bilder från sommarens äventyr – Hypoxias bredd bygger på att piloter med olika bakgrund och erfarenhet delar med sig av sina flygäventyr. Ett gott exempel på att det här fungerar är hängflygsartikeln i detta nummer. Längre har jag saknat hängflygarnas syn på saker och ting (de får ju också Hypoxia), men nu har de vaknat och skickat in flera bidrag. Tack! Och fortsatt berätta om er häftiga flygning. Vem vet, artiklarna kanske får en och annan skärmflygare att bli sugen på att prova dessa högprensterande vingar.

Nästa nummer blir det sista för året, och kommer ut lagom till jul, 8 december. Deadline är 24 oktober, vilket är väldigt snart. Missa inte den med alla era spännande bidrag. Till dess, flyg högt, flyg säkert!

I detta nummer

4	Nyheter	
8	Nordic Open	SM och mer i Makedonien
12	Bulgarien	Hängflygare på lyckad resa
16	Mexiko	Monarca Open och Pre Worlds
24	Nära ögat	Den ofrivillige trädkramaren
26	Paramotor	Rendrivning med paramotor

Redaktör och ansvarig utgivare
Marko Wramén, editor@hypoxia.se

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Barbara Uranga
Fredrik Gustafsson
Fredrik Kostenniemi,
Gunnar Remer
Jenny Persson
Karel Vejchodsky
Lina Kristoffersson
Magnus Österberg
Marcus Lindqvist
Mia Erkheikki
Pernilla Hammar Rognøy
Peter Backman
Robert Eder

Omslagsbild

Foto: Fredrik Gustafsson
Jari Noponen på glid under ett 75 kilometers-heat på Monarca Open i Mexiko.

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, annons@hypoxia.se
Instruktioner om format och priser finns på www.hypoxia.se

Redaktionellt material

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till hypoxia@hypoxia.se
Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till editor@hypoxia.se

Hypoxia/Skärmtrycket 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
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

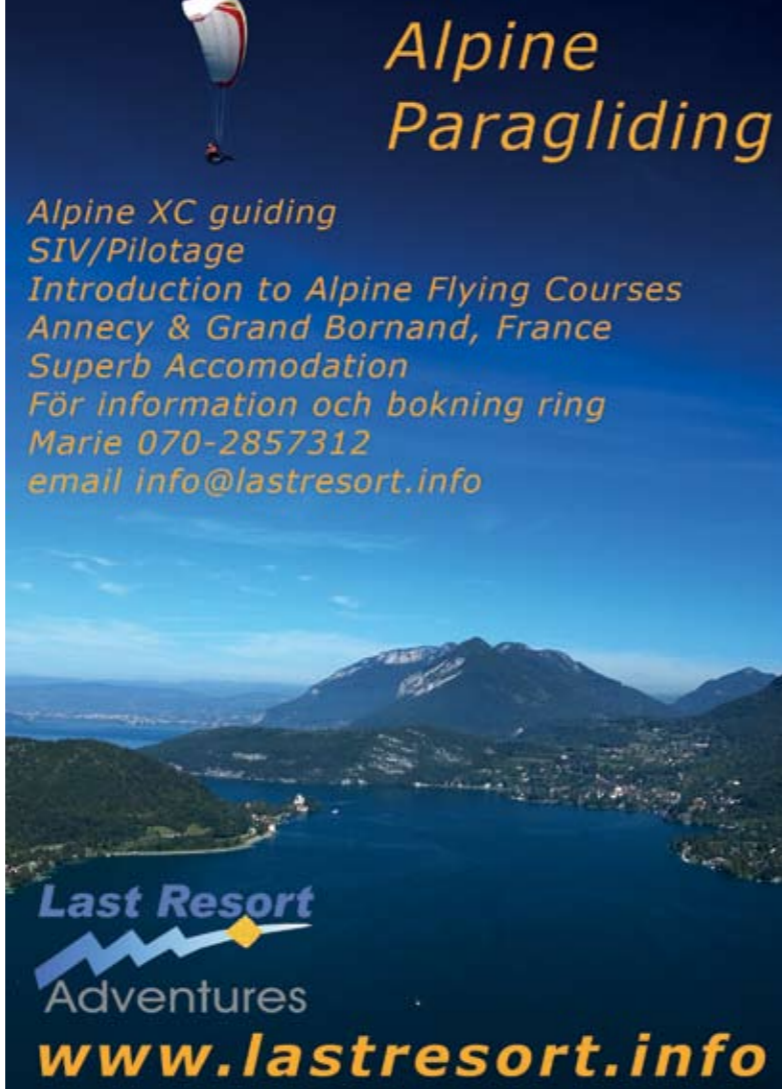
www.aventyrcenter.se

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)

Alpine Paragliding

Alpine XC guiding
SIV/Pilotage
Introduction to Alpine Flying Courses
Annecy & Grand Bornand, France
Superb Accomodation
För information och bokning ring
Marie 070-2857312
email info@lastresort.info



Last Resort
Adventures
www.lastresort.info

NYHETER

Jocky Sanderson till Swedish Paragliding Event 2008 i Sigtuna

Nu har planeringen för Swedish Paragliding Event, SPE, 2008 kommit igång på allvar. För ni ska inte tro att det var en engångsföreteelse som ägde rum på SSSL, Sigtunaskolan Humanistiska Läroverket, i november förra året - succén är tänkt att upprepas. För er som har glömt, eller inte vet, så var vi fyra tjejer från Cirrus och Fenix som planerade och genomförde Sveriges första skärmflygmässa där bland annat våra stora skärmflygskolor deltog som utställare och ett antal engagerande och lärorika föreläsningar hölls.

Kända profiler som Pål Hammar Rognöy, Larsa Jonsson, Björn Hårdstedt, Magnus Österberg och Micke Wadlund med flera lärde oss mer om sina specialområden och Jenny Persson med flera såg till att vi fick våra nödskärmar ompackade. Icke att förglömma var middagen och festen med dans som följde på lördagens aktiviteter. Initiativtagare till det hela och general för tilldragelsen var Fenixtjejen Nina Plöen som entusiasmerade och engagerade alla inblandade.

Nu är det dags igen och i år har gänget utökats med Malin. Nya intressanta

föredrag och seminarier planeras och kanske också någon paneldebatt. Årets affischnamn är Jocky Sanderson som Sofia lyckades engagera när hon träffade honom i Laragne. Jockys föredrag "Flying and sports Psychology" kan vi alltså se fram emot i novembermörkret.

Alla detaljer är inte klara, men det är ingen tvekan vad vi ska göra under novemberlovet - den 1-2 november flyttar Skärmflygsverige in i skolans lokaler och i år är också hängflygarna med, vilket vi välkomnar. Vi välkomnar också alla tänkbara sponsorer så vi kan hålla nere kostnaderna.

Så boka in helgen och börja fundera på om det är möjligt att överträffa Flygande Poeters Sällsång "Ja, vi ska flyga, vi ska upp till molnbas", som vid sittande middagsbord utnämndes till skärmflygarnas nationalsång. Mer information och aktuellt program hittar ni på www.flygevent.nu

Vi som planerar och genomför hela evenemanget är Sofia Friborg, Malin Olsson, Nina Plöen, Jenny Persson och undertecknad.

Jill Salander

Nytt världsrekord i hängflyg

Den amerikanske piloten Benjamin Herring satte i augusti ett nytt världsrekord i distansflygning till angivet mål genom att flyga 379,8 kilometer i Texas. Den 32-årige piloten flög sin AIR Atos hängflygsvinge (klass 5, rigid) i samband med tävlingen Big Spring International. Han startade (precis som alla andra på tävlingen) bogserad av ett ultralätt flygplan, en så kallad Dragonfly.

BJ, som han kallas, bestämde sig för att inte delta i det sista tävlingsheatet utan istället försöka slå det gamla världsrekordet på 354,6 kilometer som innehades av landsmannen David Glover. Glover var för övrigt en av organisatörerna bakom tävlingen Big Spring International.

Herring har flugit i fem år och bor i Morrison, Colorado, i centrala USA.

Läs mer om BJ Herrings äventyr på hans blogg: <http://blog.fourherrings.com>. Där finns också en länk till vimeo.com där han lagt upp en cool HD-video från tävlingen.

SSFF söker besiktigare för PM

Paramotorflygandet ökar och det finns behov av fler som kan utföra typning och besiktning av paramotorer. Särskilt angeläget är det i Norrlandsregionen, men behovet ökar i hela landet.

Har du rätt teknisk bakgrund, är intresserad av paramotorer och vill bli typbesiktningsskontrollant åt SSFF? Sänd då in en kortfattad beskrivning av dig själv och din bakgrund till SSFF. Du behöver inte skicka in ett helt CV, skriv bara några rader om dig själv så kontaktar SSFF dig när vi gått igenom urvalet. Vi ser gärna även kvinnliga sökanden till typnings- och besiktningssarbetet.

Din ansökan skickar du till:
Svenska skärmflygförbundet,
Box 750, 52122 Falköping.

Eventuella frågor besvaras av
Lasse Markstedt 070-282 5400
Pelle Lindstrand 070-575 1694

Med vänlig hälsning/Motorkomittén



Hans och Aron Björk mekar i Gasgaraget. Är du också hobbymekare? Bli typnings- och besiktningsskontrollant!

Foto: Mia Ekheikki

Armbandsur med GPS, vändpunkter och tracklog

Den finska instrumenttillverkaren Suunto släpper nu ett nytt armbandsur i sin friluftsserie. Modellen heter X10 och har som tidigare modeller i serien inbyggd GPS. X10 sägs också ha bättre GPS-mottagning, längre batteritid och, för skärmflygare högst intressant, möjligheten att spara trackloggen. Det ska också vara möjligt att spara waypoints och rutter. Vidare finns det altimeter, digital kompass, barometer och termometer i klockan.

Rekommenderat pris i Sverige ligger på runt 5000 kronor, och Hypoxia hoppas kunna återkomma i ett senare nummer med ett test av X10.

Mer information finns på www.suunto.com



Proffskniv för skarpa lägen

I vissa situationer (till exempel vattenlandning) kan det vara livsavgörande att snabbt frigöra sig från skärmen och alla linor. Då gäller det att ha en bra kniv. Amerikanska Benchmade tillverkar extremt tåliga, praktiska och vassa knivar populära bland militärer världen över. Deras modell 7Hook är perfekt även för skärmflygare. Den skär igenom i princip allt samtidigt som den är så gott som oförstörbar och lätt att använda. Kostar 380 kronor i Sverige på Knivkompaniet (www.knivkompaniet.se). Mer info, videonuttar med mera finns på www.benchmade.com

Foto: Marko Wamsh

Foto: Lina Kristoffersson



Vinnaren Martin Kjellman landar på flotten.

Foto: Fredrik Gustafsson



Martin flög på hemmabana i Åre.

Foto: Fredrik Gustafsson

Martin Kjellman vann akro-SM i Åre

I början av augusti genomfördes öppet Svenskt riksmästerskap i akroskärmsflygning i Åre. Segrade gjorde norrmannen Kjartan Andvik. Bäste svensk blev Martin Kjellman, tävlande för Åre Skärm- och Drakflygklubb.

Skön musik, god mat och härlig flygshow över Åresjön. Det fanns all anledning att vara i Åre 4-6 augusti när den norska och svenska akroeliten mötte upp för att slåss om segern i årets upplaga av Downteam Challenge – öppet svenskt mästerskap i akroskärmsflygning. Publiken fick under dessa tre dagar skåda fyra omgångar i mästerskapet och en syncro expression session.

Segrande ur mästerskapsstriden gick norrmannen Kjartan Andvik med landsman Pål Hammar Rognøy, boende i Åre, på andra plats. Bäste svensk, Martin Kjellman Åre Skärm- och Drakflygklubb, placerade sig på en femte

plats totalt tätt följd av Fredrik Lindholm, även han Åre Skärm- och Drakflygklubb.

Syncro expression session-omgången vanns av Downteam – Kjartan Andvik och Pål Hammar Rognøy.

Förutom flygning i toppklass bjöds besökande i festivalområdet vid Skysport bredvid Draklanda på balansering i hinderbana med speed rider och hårdvindsbalansering med både akroskärm och speed rider vid Åresjöns kant. Många snygga flottelandningar toppades med en och annan bejublad vattenlandning.

För bilder från tävlingen och komplett resultat se: www.downteam.com/challenge2008

Pernilla Hammar Rognøy

Raul Rodriguez lanserar Novas nya akrovingar under sitt namn

Den världsberömda akropiloten Raul Rodriguez, som tillsammans med sin bror Felix länge dominerat akrovärlden, har inlett ett samarbete med österrikiska skärmtillverkaren Nova. I september lanserade de ett nytt gemensamt märke

kallat Raul Rodriguez Acro Wings. Nova kommer att stå för utveckling, tillverkning och distribution medan Raul är ansvarig för all testflygning samt image. Raul visade också upp Radix, den första vingen under det nya märket.



Foto: Barbara Uranga

Sju berg på 18 timmar - klättrade upp och flög ner

Österrikaren Alex Rauter lyckades den 25 juli med bedriften att bestiga sju olika berg och sedan flyga ner från dem, allt på mindre än 18 timmar.

Den 37-årige piloten klättrade totalt 8 848 höjdmeter, händelsevis lika mycket som Mount Everest. Han började med att kättra upp på 2 202 meter höga Kohlbergspitze för att sedan flyga ner till Lahn med sin Nova Ibox lättviktsskärm.

Därefter följde bestigningar och nerflyg från Daniel (2 340 meter), Zugspitze (Tysklands högsta med 2 962 meter), Sonnenpitze (2 417 meter), Grubigstein (2 250) och Bleispitze (2 250).

Sista toppen blev 1 803 meter höga Almkopf.

"Jobbigast var att växla från klättring till flygning", förklarade Alex, som inte tog många pauser.

Mer info finns på www.8848.ranimation.com



Foto: Robert Eder/Ranimation.com

335-kilometersflyg i Tjeckien

Tjecken Karel Vejchodsky flög makalösa 335 kilometer med sin Gradient Avax XC2 i slutet av juli. Han startade vid Nove Zady i Tjeckien och landade en bit öster om Nürnberg i Tyskland. Flyget varade i sju timmar och 25 minuter och medelhastigheten var hela 46 kilometer i timmen.

Så här skrev han själv om flyget: "I managed to fly very fast as very nice cloudstreets formed during the first 2/3 of the distance. In the end of the flight, after crossing the CZ/Germany border, I flew in sweet cloudless themals. The wind was not strong but conditions allowed me to push speedbar between clouds almost constantly. I am still surprised with the performance of Avax XC2, it's great to know it is possible to fly big distances with today's serial class gliders. I am so happy!"

Samma dag flög Jana Kratka 234 kilometer vilket borde vara ett rekordflyg för kvinnor. Det är i alla fall alldeles säkert det längsta flyget en kvinna gjort i Tjeckien.

Länk till Karels tracklog och mer info: <http://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:charlie/28.7.2008/09:23>

Tycker du länken är lång och klyddig så klicka in dig på www.hypoxia.se och nyhetsarkivet där, så hittar du länk till både Karels och Janas tracklog.

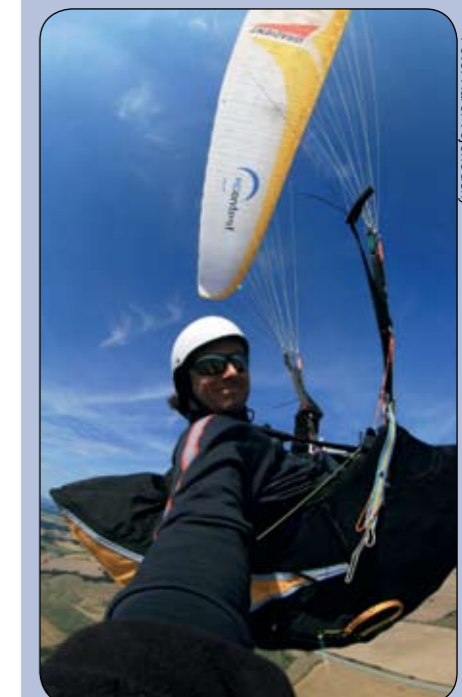


Foto: Karel Vejchodsky



Blandat SM i Makedonien

I juli arrangerades Nordic Open i Krusevo, Makedonien. Tävlningen fungerade samtidigt som de svenska mästerskapen i skärmflygning, nordiskt mästerskap samt norskt, danskt och finskt mästerskap.

Text: Jenny Persson

The former Yugoslav Republic of Macedonia (Fyrom), allmänt kallat Makedonien, är ett litet land som ligger inklämt mellan Bulgarien, Kosovo, Albanien och Grekland. Årets upplaga av svenska och nordiska mästerskapen utspelade sig i den vackra lilla bergsbyn Krusevo i den sydvästra delen av landet. Krusevo är en rekreativ sorts för makedonier och här finns både vandringsleder, skidliftar, ett flertal hotell och inte minst två stora skärmflygsstarter!

Startplatserna ligger på en bergsrygg som sträcker sig i nord-sydlig riktning ända bort till den grekiska gränsen. Huvudstarten ligger i östlig riktning. Till den leder en asfalterad väg som nås på fem minuter med bil från byn. Här är det bara att kliva rakt ut ur bilen så står du på starten och blickar ut över ett stort plattland. Bakom bergsryggen tornar högre berg upp sig och bygger stora cumulus tidigt på dagen. På baksidan av huvudstarten finns en västlig start som också går att nå med bil. Denna start ligger längst in i en dalgång och flygningen på denna sida av bergsryggen kan bli både turbulent och blåsig. För tävlingsverksamhet kan bristen på stora landningsfält vara en begränsning för den västliga starten. Taktiken om man startar här är att plocka höjd i dalgången och sedan kurva sig upp och ta sig över berget i medvind och ut på plattan, där det är lugnare flygförhållanden.

Lite drygt 20 kilometer öster om Krusevo, tvärs över plattan, ligger staden Prilep som har flera mindre och lite mer svåråtkomliga starter i riktningarna norväst-sydväst. En terränggående bil eller apostlahästar är att rekommendera på dessa platser. Förutom dessa finns det dessutom en kulle mitt ute på plattan som är utmärkt att hanga på vid starka nordliga vindar.

Plattlandet utgörs av åkermark och tobaksodlingar och det finns näst intill obegränsat med landningsmöjligheter. Telefon- och elledningarna är hyfsat organiserade längs med vägarna och lokalbefolkningen är mycket trevlig, dock med stora brister i det engelska språket. Fortskaffningsmedel, förutom skärm, finns det gott om. Det är bara fantasin som sätter begränsningar... Allra vanligast är bil, sen kommer traktor, buss, häst och vagn, åsna, skördetröska och fyrhjuldriven vedkap.

Vi var ett gäng glada svenskar som åkte ner för att flyga två veckor i Krusevo. De flesta skulle vara med i SM & Nordiska mästerskapen, men jag var med bara för att flyga och ha kul! Veckan innan tävlingen höll Erik Rehnfeldt och dansken Marcus Malmqvist en "clinic" för Swepool och andra tävlingspiloter från Sverige och Danmark, vilket var mycket uppskattat. Varje morgon startades med en debriefing av gårdagen och om vädret inte var flygbart fortsatte dagen med teori. Här avhandlades allt från hur en tävling är upplagd, olika typer av start- och målcylindrar, tips på effektiv flygning och GPS-skola. Trots att flera av svenskarna med alla sina krafter försökte avlägga offer till vädergudarna blåste det småspik och apor flera av dagarna. Ändå fick vi ihop tre träningsheat innan SM startade.

Krusevo bjuder på fantastisk flygning med varierande svårighetsgrad. Termiken kommer igång vid 10-11 tiden på morgonen, men om man vill flyga långt är den bästa starttiden mitt på dagen efter tolv. Startar du tidigt på förmiddagen finns möjlighet att flyga länge i lugn termik längs med bergskedjan. Är du ute efter lite fler utmaningar startar du efter lunch då termiken blir starkare och plattlandet börjar fungera. Här finns

Huvudstarten vid Krusevo.



Foto: Magnus Österberg

valmöjligheter för antingen bergs- eller plattlandsflygning, vilket borde passa de flesta. Längs med berget är blåsorria mindre och lite stickigare och på plattan hittar du stora starka blåsor. Terrängen bjuder även på pass och dalgångar som ger ännu fler utmaningar.

Krusevo ger även goda möjligheter till bra distansflygning och själv satte jag inte mindre än tre personliga rekord under resan. Mitt kortaste flyg (30 sekunder), mitt längsta flyg (tre timmar) och en out-and-return på 42 kilometer. Värt att påpeka är dock att sjukvården är av skiftande kvalitet enligt svenska ambassaden.

Den första tävlingsdagen var tuff på flera sätt. Magnus Österberg knaprade Travello, jag mådde illa konstant, Mats Danielsson drabbades av ögoninflammation och blev ljusskygg och vår danska rumsgranne kräktes fyra gånger under ett och samma flyg... Om det var lunchpaketen eller inte som ställde till det är fortfarande oklart.

Första dagens uppgift var en 77,9 kilometer lång bana söderut längs berget med en liten svårighet ut på plattan i slutet av banan. Starten gick vid två och Jocke Johansson var sin vana trogen först ut i luften. Men sedan ställde de lite för bra förhållandena till det. Har aldrig sett så många och så stora dust-devils på en startplats tidigare. Jag som numera är elitskärmfluffare fick jobba häcken av mig. Sprang upp och ner på starten mellan skärmarna och kastade mig över de stackarna som stod startklara och var nära att slitats med av dustisarna. Erik Rehnfeldt fick en stor reva i sin skärm precis innan han skulle starta och Magnus Eriksson hamnade mitt i en annan tillsammans med en vindvimpel. Man skulle nog kunna sammanfatta det som en smula kaotiskt.

Efter ett tag hörde vi Jocke på radion som undrade om han hade tjuvstartat eftersom inga andra var i luften. Själv hade han plockat den första dust-devilen och befann sig nu i molnbas. Efter en timme lugnade det ner sig och alla som ville hann starta innan fönstret stängde. Men den första dagens uppgift visade sig bli svår. Inga piloter lyckades att ta sig i mål, men Ronny Helgesen (NOR) vann efter att ha landat 200 meter kort från mål. Bäste svensk blev Mats Eliasson på andra plats.

Dag två blåste det från väst och startplatsen på baksidan av berget valdes. Säkerhetskommittén beslutade att lägga en elapsed time-bana på 61,4 kilometer för att få piloterna att ta det lite lugnt. Efter start gick banan ut på plattan på andra sidan berget och bort från lätermiken. Dagen utvecklade sig mycket bättre än förväntat och de som startade sent hade en stor fördel. Förhållandena var så gynnsamma att många fick god höjd över take-off. Den som flög snabbast denna dag var återigen Ronny Helgesen och bäste svensk blev Stefan Rollén. MEN (!) över take off finns en "flygsektor" med radie på 10 kilometer och höjdbegränsning på 3200 meter. Denna begränsning verkar många ha varit högt över denna dag.

När uppgiften var genomförd och poängen räknade, visade det sig att flera piloter hade varit för högt, vilket skulle innebära att de skulle få noll poäng för dagen. Det vore ju inte så kul för varken tävlingsledaren eller piloterna, så man började fundera ut en kompromiss. Noll poäng skulle de piloter få som inte tydligt visat att de försökte ta sig ur det stigande området. De piloter som gjort undanmanövrar och som inte tagit fördel av att ha överträtt luftrummet fick 10 procent poängavdrag. Morgonen efteråt hade alla tracklogs granskats och det visade sig att minst 25 piloter fått 0 poäng på uppgiften och tre piloter fått

Lek på Nordhanget.



Foto: Jenny Persson

10 procent poängavdrag på grund av luftrumsöverträdelserna. Bestraffningarna skapade förstås en viss turbulens. Många tyckte att de var felaktigt bortdömda medan andra tyckte att för få var bortdömda. Eftersom det var dåligt flygväder de kommande tre dagarna fanns det gott om tid för piloterna att lämna in protester och protester på protesterna. Men även tid till att lusläsa FAIs tävlingsregler!

På den tredje dagen hade piloterna ett möte där de kom överens om att sluta lämna in protester och istället njuta av ett fint flygställe. Till slut så enades man om att följa FAIs reglemente, vilket innebar att alla som har varit över 3300m får 0 poäng för uppgiften och de som varit mellan 3200m- 3300m får en varning. Tävlingsledaren fick nu räkna om alla resultat för tredje gången. Vissa svenskar fick upprättelse och var nu med i tävlingen igen.

Näst sista dagen blåste det västligt och prognosen var att vinden skulle öka i styrka. Vi stuvade in oss i militärlastbilar och

åkte över plattan mot Prilep 1,5 timme bort. När vi väl kom fram var hela himlen täckt av mörka moln. Efter att ha suttit på starten i drygt två timmar började det regna. En "spitzenpilot" startade och hade problem att ta ned höjden. Nu var ingen sugen på att starta. Så vi packade in oss i bilarna igen och åkte hem.

Den sista tävlingsdagen i Nordic Open var det fortsatt mullet och vind från nordväst, så tävlingsledningen trodde egentligen inte att vi skulle kunna genomföra någon uppgift. Men eftersom det var sista dagen på tävlingen ville de i alla fall göra ett försök och bussade således återigen iväg oss till starten på andra sidan plattan. En race-bana lades på 40 kilometer med punkter längs berget och med målet ute på plattan, så att alla skulle kunna hanga utmed banan. Efter cirka en timme avbröts tävlingen eftersom en pilot rapporterades ha kraschat. Piloten, Jony Blomberg, kom från Finland och avled tyvärr på olycksplatsen. En mycket tråkig avslutning på SM och de nordiska mästerskapen.

Fakta och resultat

Nordic Open (NO) är en tävling öppen för piloter från hela världen, men 100 platser av 150 är reserverade för nordiska piloter. Under NO ligger även svenska, norska, finska och danska mästerskapen. Samt nordiska nästerskapen. Detta gör tävlingen till sex tävlingar i en!

I tävlingen koras alltså vinnare i Nordic Open (bästa piloten i tävlingen), nordisk mästare (bästa nordiska pilot), svensk mästare (bäste svensk) och så vidare. Och så har vi ju damklassen. Som om det inte skulle vara

nog delas Nordic Open in i två olika klasser; serial class och open class beroende på vilken skärm du flyger. Serial class är upp till och med DHV2-3 klassade skärmar, medan open class är alla skärmar däröver.

Trots vädret blev resultaten bra för Sverige i Nordic Open med hela 5 piloter i topp 12! Nordisk mästare samt Nordic Open-vinnare (open class) blev Ronny Helgesen (Norge) som försvarade sin titel från förra året. Nordic Open mästare i serial-class blev svenske Magnus Eriksson (Glidflygarna).

Svensk mästare i år blev Erik Rehnfeldt (C2K) – igen!

Resultat SM 2008 (tio första):

1. Erik Rehnfeldt	1 709 poäng
2. Mats Eliasson	1 631 poäng
3. Magnus Eriksson	1 570 poäng
4. Stefan Rolén	1 533 poäng
5. David Willemoth	1 507 poäng
6. Olov Nydahl	1 264 poäng
7. Roger Jönsson	1 231 poäng
8. Joakim Johansson	1 229 poäng
9. Magnus Österberg	1 065 poäng
10. Håkan Lindqvist	966 poäng

Hängflygare på vift i Bulgarien

Text: Gunnar Remer foto: Marcus Lindqvist



Harald, Peter och Micke på starten Kom.

I år åkte jag med Oggy till Bulgarien för att flyga vinge. Oggy firar 25 år som hängflygare och jag ligger strax där jag också. Oggy's resor till Bulgarien har man ju hört om och det har erbjudits resor i över 15 år, men det är inte alltid så lätt att komma iväg under sommaren. Men nu blir det av, trots att resan från Arvidsjaur och ner i bil blir nästan 400 mil lång!

Väl framme får vi några timmars sömn innan vi vaknar till sol och värme. Äntligen får man väl säga, eftersom den svenska sommaren de två senaste åren inte har varit speciellt bra. Vi träffar Maria som är vår värdinna och i vars lägenhet jag och Peter har fått ett rum. Hon kallar mig för Goschko då hon inte lyckas uttala Gunnar. Marcus får heta Marko. Sedan träffar vi Joto som ska vara vår chaufför i Bulgarien. Han bor också i huset och är pensionär. Oggy översätter och pratar bulgariska om vartannat och meddelar att vi ska upp på berget direkt för att hinna med ett kvällshang.

Vi åker förbi huvudlandningen som är gigantisk nedanför berget Pastrina och det enda hinder man ser är en kraftledning före fältet. Fallhöjden är 400 meter och starten är gräs på stenig botten. Det börjar bra med två timmar hang upp till 600 meter över starten och enkel flygning. Berget har en svängd form, typ hästsko, och det finns några utlöpare vinkelrätt från hanget som visar sig fungera bra för att generera extra lyft.

Nedanför berget ligger en liten by och inte långt från landningen hittar man en kombinerad affär och pub med billig öl. Jag hade fått höra att ölen skulle ha blivit dubbelt så dyr nu när Bulgarien har blivit medlem i EU och jag konstaterar att det innebär ungefär sex kronor för en halvlitersflaska.

Oggy landade inte på huvudlandningen och vi förstod på Joto att han hade full koll på var vi skulle hämta honom. Med fingerfäktande och enstaka tyska låneord som han hade lärt sig när han jobbade i Prag försökte vi tolka varandra. Oggy-Avasporto-Aeroporto, eller hur det nu var. Språket är inte lätt och det är få som förstår engelska eller tyska.

Foto tar oss till Avasports sportflygfält där vi hittar en glad Oggy. Avasport tillverkar fallskärmar, selar och nödskärmar inne i staden Montana och ägarna Angelo och Ani har sina rötter i fallskärmschoppningen. De var med i början när skärmflygningen kom till och nu har de en seriös industri inom flygsport och tillverkar även Skylines hängflygselar. Fältet är utrustat med stugor, pool och egen restaurang förutom de "flygiska" attributen som landningsbana och hangarer. Oggy hade naturligtvis både badat och druckit öl innan vi kom och vi blev kvar hela kvällen på restaurangen. Vi åt riktigt gott med både vin, öl och snaps och när vi delade upp notan la vi 80 kronor per man. Då ingick även Jotos chaufförmat! Angelo och Ani visade sig kunna både tyska och engelska och det var trevligt att kunna prata med någon utan att Oggy skulle behöva tolka allt.

Nästa dag åkte vi drygt tre mil efter frukost och passerade staden Vratsa och hamnade på ett berg med startramper som heter Okolchitsa. Ramperna var sponsrade och uppförda för många år sedan inför en stor HG-tävling och de står där än för fritt nyttjande. Träd och buskar har växt upp runtomkring, men de ska inte vara något problem om vinden ligger rakt på med några meter. Det är asfalterad väg ända



Oggy gör sig redo med sin Combat och startar sedan från Pastrina.

upp tack vare ett minnesmonument. Det står en igenbomrad bostadsanläggning där på toppen också och enligt Oggy har de bott där på tidigare resor.

Fallhöjden är 650 meter till landningen vid två bensinmackor vid motorvägen nedanför. Flaggorna ger vinriktningen och förutom kall öl och glass kan man även äta mat på restaurangen på andra sidan. Hänger man kvar på bergsryggen, så kan man utan problem flyga 50 kilometer out & return eller 100 kilometer om man kör repriserna genast. Vi lyckades inte så bra denna gången och jag landade efter 40 minuter. Skyller på att termiken var lite knepig. Värmen låg på runt 35 grader och jag hade lite omställningssvårigheter i kroppen. Man måste dricka vatten i mängder, men jag tror att vi har lite olika förutsättningar rent kroppsligt för att hantera värmen också. Solskyddsfaktor är ett måste och vit t-shirt ska inte underskattas.

Det var tre dagar en kallfront i annalkande och vi var tillbaka på Okolchitsa. Micke, "Marko", Harald och Peter flög, men jag blev lite betänksam när jag såg att det var stökigt och alla ramlade ner. Vi väntade och funderade ett tag på starten innan jag och Oggy packade ihop. Peter lyckades dessutom ha sönder vingen på landningen och vi fick åka till Oggy's kompis Simon som hade egen firma med paramotorer och trike. Han skulle hjälpa till med reparationen. Det blev några mil extra i riktning mot Sofia och vi fick ta en sen middag på en vägresterang på hemvägen. Även där höll maten hög kvalitet och priserna var låga.

Vi gjorde oss ingen brådska på kvällen då vi kände kallfronten och regnet komma, så vi kom tillbaka sent till Varshets och vi

hade dessutom planerat en överraskning åt Joto vid midnatt. Han fyllde 65 år då och Maria hade hjälpt till att ordna en sallad till nattvickning och champagne. Vi stormade lägenheten vid tolvslaget och brölade "Ja, må han leva" på svenska så att det dånade i trapphuset. Den glade Joto blev överraskad och tog gästvänligt emot oss. Ute vräkte regnet ner och blixterna lyste upp himlavalvet. Vi hade ju fått flyga tre av tre möjliga dagar och det kändes som att regnet kom rätt för att blöta jorden och kyla luften.

Det var fyra dagar blåste det för mycket och vi drog till Avasport-fabriken på studiebesök. Man ser berget Pastrina från fabriken, men det var inte att tänka på att få flyga i den starka vinden. Marcus skulle provhänga och justera sin nya sele och Micke ville få skärmen ompackad. Oggy skulle handla grejer också och det slutade med att jag också köpte en ny räddningsskärm. De hade produktion i två plan och det surrade maskiner överallt. Naturligtvis kollade man lite extra på tillverkningen av Skylineselen för HG och lite förvånad blev jag först att den legotillverkas av Avasport. Det kan ju vara klokt och jag tyckte det såg seriöst ut.

Vi blev där några timmar och fram mot kvällen fick vi flyga kvällshang på Pastrina, men det var rätt så mycket vind fortfarande. Man såg att vinden påverkade våra vingar olika. Micke med sin Airvawe Classic rörde sig inte mycket och jag och Markus i Discus något mera medan Oggy i sin Combat L och mera kilon kunde åka omkring mera på hanget. I mera normala vindstyrkor syns inte skillnaden lika bra. Det blev en fin flygning för oss alla ändå och vi landade på huvudlandningen.



Peter har precis startat från Kom.

Oggy landade först och han skickade två pojkar att köpa landningsöl åt oss och det blev väldigt roligt när de återvände med fyra tvåliters flaskor med öl! En öl var, men vi fick spara tre flaskor för att orka resten av dagen med middag på kvällen.

Dag fem var vädret bättre igen och Simon hade ringt och berättat att vi kunde komma och skruva ihop Peters vinge nu. Oggy lade en bana till Simons fält som låg tio mil från Pastrina. "Vi flyger dit och lagar Peters vinge – Peace of cake". Upp på hanget och börja kurva bara. Först kom Harald upp och försvann. Jag försökte memorera färdvägen innan start och ta ut landmärken för att komma rätt. Upphämtningsvägen längs motorvägen mot Sofia. Förbi Okolchitsa och över det låga hanget innan bergspasset. Ingen GPS eller karta eller kompass, men det är ju stora landningar på många ställen längs vägen och hamnar man fel, så är det bara att ringa.

Vi kurvade på hanget och jag drog i medvinden när jag hade 1000 meter över start. Det blev att tänka flatlands till en början och läsa tecknen på marken. Trodde ett tag att det sket sig, men kom upp bra och vidare. Passerade cementfabriken och kurvade mera. Låg nära Vratsa som är en stad med 60-70 000 innevånare och tyckte att det var dags att glida in mot bergskedjan mot Okolchitsa, men det sjönk bara. Det är ju inte kul att landa på någon gatuadress där, så jag ändrade taktik och gick ut mot flatlands för att kunna avbryta och landa.

Passerade lågt över Vratsa och tog nästa termik på andra sidan stan på 300 meter. Skönt, då när man ju fram till bensinmackarna i alla fall. Vidare på vägen, mera lyft, uppåt igen, men inte ska

jag väl ner till bensinmacken nu? Nej, det går ju bra och jag glider längs motorvägen mot bergspasset. Där måste man upp igen eller landa före.

Glida, kolla, kalkylera och hoppas på nästa lyft. Jag kommer lågt igen och väljer ut ett fält före passet när varion börjar pipa igen. YES, Here we go! Jag tar mig upp och glider över, men nu är solen i moln och det oundvikliga är ett faktum: Gå ner och landa. Det blir sju mil och jag får gå 1 600 meter till en kall öl.

Jag ringer in positionen till Peter och läser kyrilliska på en vägskylt för honom och det är ju helt otroligt att de hittar rätt direkt. Visserligen knöt jag upp mina strumpor på skylten som markering vid vägen och kanske var det doften de gick på först? Flera fick fina sträckor och det var riktigt roligt. Dagen blev för kort i alla fall och vi fick inte ihop Peters vinge helt, utan fick fortsätta när det ljusnat nästa dag.

Dag sex skulle vi upp på Pastrina igen och jag fick skruva ihop Peters vinge färdigt eftersom de tyckte att jag kunde det bäst då jag en gång hade varit återförsäljare av dem. De andra startade och flög under tiden. Då är det inte kul att pillra med muttrar och brickor i värmen. Svetten rinner och man vill bli klar snabbt. Det blir sent och jag hjälper Peter iväg. Sen står man där och känner att loppet är kört. Ensam kvar med Joto. Med tanken att det blir nog bombning på huvudlandningen, så startar jag, men det skulle visa sig bli intressantare än så.

Vi hade bestämt en bana i motvind till Avasportcenter med pool och restaurang och efter två blåsor var det bara en finalglidning kvar. Jag såg två vingar stå vid vindstruten på



Grabbarna grus står med landingsbärs efter att ha hangat två timmar. Från vänster: Micke, Gunnar, Oggy och Mackan.

fältet och anade snart att det var Micke och Marcus. Jag kom in högt och fick kurva av mycket höjd för landningen. Vi packade ihop tillsammans på fältet; jag efter en kort flygning och de andra efter timmar i luften. Som gräddde på moset tog vi ett poolbad och drack kall öl. Kvällen avslutades på restaurangen där när de andra hade kommit med bussen. Nu hade vi flugit sex dagar på raken trots kallfronten och åskan, men den passerade ju på natten.

Dag sju får vi svag östlig vind och vi drar till ramperna på Okolchitska. Jag känner att magen inte är med och plågas av värmen. Jag avvaktar att starta tills jag känner att jag fått ordning på systemen. Oggy lägger en bana längs bergsryggen med 50 kilometer out & return. De andra startar och flyger och drar iväg. Jag blir sist igen och startar på rampen efter att ha väntat ett tag på att vinden ska dra på. Resultatet kan du läsa mer om under vinjetten Nära Ögat längre bak i tidningen...

Under tiden flög de andra kanske den bästa dagen hittills med flygtider uppemot fyra timmar och Oggy gjorde banan två gånger och flög hem till Varshets sen. För mig tog resan en annan vändning och jag flög inte mera. Dels för armen de första dagarna, men sedan för att bussen hamnade på verkstad och vi förlorade två flygbara dagar.

Micke från Motala flög mest och loggade över 15 timmar på resan och utvecklades väldigt mycket. Han tog pilotlicensen sen när han kom hem till Sverige och har fått till en väldigt fin säsong. Peter kanske skulle ha behövt mera tur på resan då vingen var borta några dagar, dessutom fungerar inte hans

sele för honom. Vi försökte knyta en lina till fotplattan, men jag tror att en annan sele skulle vara bästa hjälpen för honom.

Totalt blev det tio flygdagar av 13 möjliga och hade det inte varit för strulet med bilverkstan, så kunde vi nog ha fått 13 av 13 och det har aldrig hänt förut på liknande resor. Jag är väldigt sugen på Norge som nästa flygresa, men där är ju priserna avsevärt högre och vädret är mer osäkert. Så då är Bulgarien definitivt intressant igen. Förutom flygningen, så har Bulgarien intressanta reseupplevelser med kultur, historia, religion, hälsokurer och shopping. Det är starka kontraster mellan gammalt och nytt och fattigt och rikt. På motorvägen passerar de senaste lyxbilarna där också åsnor eller hästar drar vagnar med hö som har skördats för hand.

Oggy är en fixare som får det att fungera och utan honom hade vi inte fått ut lika mycket. Säsongen sträcker sig från mars till oktober och det vore trevligt att kunna åka senare eller tidigare, så att flygsäsongen blir lite längre. Upplägget med distansflygningar på bana är intressant om alla kan vara med, men är elever med i gruppen, så måste man ju tänka på att inte bara flyga sträckor. Jag försökte att dela med mig till de mindre erfarna och hoppas att jag bidrog till att ge deras resa meningsfullt innehåll och jag hoppas verkligen att vi ska få chansen att flyga tillsammans igen.

Det tog mig 55 timmar att komma hem till Arvidsjaur från Varshets och jag var något sliten i kroppen efter resan, så visst känns några timmar på flyget som ett vettigare alternativ. Jag vill tillbaka till Bulgarien och tycker att fler hängflygare och skärmflygare borde unna sig en sådan resa. Åk dit!

Fredrik flyger rote med Urban Valic.

Het mat och starka blåsor

I januari åkte ett gäng svenskar till Mexiko för att delta i tävlingarna Monarca Open och Pre Worlds. Två stora tävlingar i rad, varmt väder och bra flygning i januari – vad mer kan en svensk skärmflygare önska sig?

Text och foto: Fredrik Gustafsson



På väg mot målet efter ett härligt 70 kilometersuppdrag.



Beväpnad skjuts till start, på order av borgmästaren.

Jag har precis landat i Mexico City, fått mitt bagage och ska ta ut lite cash ur en bankomat. Texten på maskinen säger "ta inte hjälp av främmande personer". Under hela tiden i Mexiko förstår jag inte vad de menar, folk här är ju fantastiska, trevliga och vänliga. Fast jag hör talas om folk som blivit rånade i Mexico city. Men det händer i alla stora städer världen runt. Trist men sant.

Jag tar mig via taxi till busstationen och en buss till högplatån och staden Toluca. Här är det stopp. Inga mer bussar så här sent. Taxi sista timmarna till Ixtapan de la Sal. 400 pesos. Väl framme hos Hector (Captain Crash) och hans hotell är klockan ett på natten och jag passar på att bjuda min vänlige taxichaffis på en coca cola.

Första frukosten i Mexiko är lätt omstörtande. Det är rätt så stark mat som serveras, och med tanke på att jag tillbringat senaste tre-fyra månaderna i Greolieres i Provence där frukost består av kaffe och croissant så är mexarfrulle milt sagt stark! Speciellt med tanke på att jetlaggen inte är annat än omtumlande den med.

Men man vänjer sig och efter ett par frukostar kan man inte tänka sig en smaklös croissant längre... Rancheros, det vill säga tacos med stekta ägg sunny side up och en röd stark sås, det är frukost det. Om maten är åt det starka hållet så är det inget man kan säga om kaffet. Vi svenskar ber om extra pulverkaffe för att göra kaffet lite "svenskare".

Flygningen i Ixtapan är också den stark. Inget trams här inte, stark vind på starten och rock'n roll i luften. Sanslöst vackert att komma upp på god höjd och blicka runt i landskapet,

det är ett perfekt landskap för distansflygning. Termik överallt och detsamma gällande landningar. Jag och Håkan Lindqvist sticker iväg mot byn och en timme senare landar vi på byns fotbollsplan. Nyklippt gräs. Och inga sura miner, tvärtom, vi får gärna packa våra skärmar där! Kan knappast bli bättre. Hector kommer strax efter oss och så även Stefan Rolén och resten av svensk gänget. Vi tar oss in till centrum med lokalbussen. Den stannar när man vinkar in den.

Väl tillbaka på hotellet serveras kall öl som vi låter oss svalkas med. Livet är himla bra! Vi äter suverän mat och får några första lektioner i hur man bär sig åt när man dricker tequila. Dock i rimliga mängder, vi vill flyga även imorgon...

En kväll när vi tar en öl i restaurangen kommer en välklädd herre in och språkar bestämt med vår eminente guide Hector. Herrn ser lite upprörd ut och manar på Hector. När så väl herrn fått i sig en öl och samtalet ser mer uppslupet ut lämnar herrn med sina två bodyguards lokalen.

Vi frågar Hector om vi gjort något fel?

– Nej, säger Hector, det var bara borgmästaren som skämdes för att jag kör upp er i gamla skraltiga bilar.

Vi som gillar stora pickups har inget att klaga på angående maskinparken som tar oss minst sagt värdigt upp till starten. Men borgmästaren bestämmer. Så dagen efter står den lokala poliskåren utanför hotellet med en stor från amerikansk pickup med beväpnade poliser. Bara för oss! Även brandkår och ambulans sluter upp. Vi är välkomna i Ixtapan de la Sal, om det råder inget tvivel.

Tyvärr blåser det för mycket på starten, Olov Nydahl lyckas ta sig iväg men det blir han ensam om idag. Han landar en stund



Erwan Didriche i röd Niviuk Icepeak på 4 000 meters höjd med Toluca-vulkanen inbakad i vita moln i bakgrunden.

senare och är nära att bli draggad. Dagen är över men det finns massor av annat att göra i trakten. Bara att få vara med i det dagliga mexikanska lugnet är härligt. Äta lunch med några glada mexare och bli uttittad av vackra mexikanskor. Livet kan vara värre. Allt är bra i Ixtapan med omnejd.

Dagen efter är himlen grå men vi tar en sväng till den lokala träningsbacken. En 100 meter hög jämn sluttning med några få buskar och några tjurar. Som klippt och skuren för backglidningar och låghang. Men vinden känns lite orolig. Sned vind på lågt hang är sällan bra. Strutsen, Lillmagnus och Erik testar luften, Olov hänger på. Jag och Rolle avvaktar. Det ser faktiskt fint ut så jag slänger ut skärmen å ger mig in i leken. Det är ett kul le nhang som bjuder upp till dans, men de andra topplandar, eller bombar. Jag leker på samtidigt som jag flyger bort till en herde som vaktar sina kor. Jag showar på strax ovanför honom, men i denna stund vänder vinden cirka 90 grader och jag är helt plötsligt i lä!

Resultatet är elak turbulens och jag får ett rejält inslag som jag lugnt styr mig ur men dykningen efteråt ger en pendling som gör att jag missar marken med en meter. Jag flyger ner och landar med en gång. Lite för nära där... Min lilla fadäs blir sedan det stora samtalsämnet över after flight-ölen. Jag är glad att kunna dricka den stående.

Stefan och Olov har varit i Ixtapan en vecka före vi kom hit och fått flyga varje dag, vi har lite sämre tur med vädret. Och tiden börjar rinna iväg för oss. Vi vill helst hinna flyga ett par dagar i Valle de Bravo där vi de närmaste veckorna ska tävla i Monarca Open och Pre Worlds.

Så vi tar bussen mot Valle de Bravo. När vi närmar oss Toluca gör sig de medhavda ölen påminda. Jag lyckas med konststycket att hoppa av bussen, springa in på ett hak, låna toaletten och sedan springa ikapp bussen igen som rullat sakta i en lång kö. Spännande. Resten av resan till Valle är en scenisk tur som känns som att den går väldigt fort. Mycket att se på utmed vägen.

Valle de Bravo är ett suveränt flygställe. Men inte bara det! Här finns också en härlig by med massor av butiker och restauranger. Ett sprudlande folkliv och med cirka 50 000 invånare så är det verkligen en stad. Vi bor helt perfekt nere vid sjön, inte långt ifrån shuttlen till starten, i ett lustigt bygge som kallas Japonese. En massa hus byggda på varandra med hemliga gångar mellan husen. Balkongerna har eldstäder för grillning – en skärmflygarens våta dröm!

På morgonen äter vi i vanlig ordning stark mat, tar sedan taxi eller shuttle till Penon del Diablo-starten. Priset blir i stort sett det samma. Vid starten gör man sig och sin utrustning i ordning. Väntar och tittar på de oerfarna som flyger i den lugna fina morgontermiken. När så nybörjarna börjar ta ner höjden är det dags. Äntligen ska vi flyga på Penion!

Skärmen utlagd, jag håller ner den med bakre bärremmarna. Termiken pulserar, och det är starkt på start. Jag kommer ihåg den kända startfilmen som legat ute på internet sista året. Med den i bakhuvudet byter jag grepp och startar. In med fötterna i kokongen och fokus på flygningen. Pang, bom och upp bär det. Termiken är hård, kanterna är skarpa. Det gäller att hålla sig kall och hela tiden flyga aktivt. Vi tar höjd och flyger över till själva Penion som är en bautasten-formad klippa som lyfter. Efter det hoppar vi vidare till väntegropa och direkt vidare till Crazy. På Crazy finns även The G-spot som är platsen där det släpper på riktigt. Allt du tidigare upplevt i en skärm har varit



Lunch på Restaurant Tonicico i byn med samma namn.



Om jag bara hade mer plats i säcken...



Per Suits lättar från starten ovan Ixtapan de la Sal.

svagt. Jag lovar. Detta är rock'n roll på riktigt! Helt fantastiskt kul, 5-10 meter i sekunden i stig, vassa kanter och ruffigt. Jag njuter och skrattar för mig själv. Mest för att inte bli rädd.

Denna dag har Erik lagt upp en träningsbana som jag följer några waypoints, men sedan lockar ett flyg tillbaka till Valle de Bravo, via ett par kända triggers för hård termik. Och även eftermiddagsstarten passeras. Den går under namnet Torre och bjuder som regel på smöriga eftermiddagshang. En öl på landningen slinker ner i solen medan jag samspråkar med bröderna Valic, som kommit för att tävla och ha kul. De har samma uppfattning som jag, hårt och ruffigt.

Det är generellt väldigt hög standard på piloterna i årets upplaga av Monarca Open. Jag känner mig lite malplace... Men det ska bli kul att få flyga med ässen, i alla fall efter start :-).

Tävlingen drar igång, 150 deltagare vässade till tänderna, och det blir sex race to goal på lika många dagar. Flygningen är inget annat än helt perfekt. Det enda som gör att man landar är dåliga beslut eller för mycket speedbar. Eller att nödskärmen kastas – vi fick se en hel del nödisar singla ner från himlen under veckan. De flesta med god utgång. Men det vart milt sagt fostrande i luften. Såg några rejäla inslag på nära håll. Det ser himla dramatiskt ut med tävlingsskärm och liggsele!

En stackars tysk i en Nova fick sig en resa med tvist och autorotation och jättedykning hängandes bak och fram och upp och ner. Han hade tur för skärmen hamnade i normalt flygläge och piloten flög vidare, bort från området. När jag pratade med honom på kvällen berättade han att han vart så rädd att han glömde ta waypointen alldeles där det hände...

Vi svenskar är rätt ojämna från dag till dag. En av Sveriges mest lovande tävlingpiloter, Olov Nydahl, gör stordåd ena dagen och nästa bombar han. Mer erfarenhet och lite mer lugn så kommer Olov att köra världscupen och göra bra ifrån sig! Bäste svensk är Stefan Rollen som slutar på en fin 44e plats. Per Suits på 52, Magnus Eriksson 65, Håkan Lindqvist 68, Erik Svedlund 90, Olov 91, jag (Fred G) 94 och Mats Danielsson slutar som 143a.

Tyvärr skadar sig Erik Svedlund illa sista dagen, efter att ha kastat nödskärm och sedan rasat ner från trädet han landat i.

Väldigt trist, men som tur är, är Erik är på väg tillbaka. Vi ser fram emot att flyga med Erik igen, han är ett vitaminpiller och borde vara lagkapten för svenska landslaget. Alla i svensklagret var nerstämda efter Eriks olycka, men till och med från sjuksängen pushade Erik oss att ge gäret!

Vinnare av Monarca blir venezuelanaren Michael von Wachter som flyger en skärm med DHL-logga på. Han har halvtidslön året om för att kunna koncentrera sig på flygningen. Himla snällt av DHL...

Növer några margaritas på lördagkvällen berättade bröderna Valic att nu är de inkörda på stället. De blev "bara fyra och femma". Nu ska det rejsas på riktigt! Efter en vilodag med tillhörande torgmarknad och ny incheckning inför Pre Worlds så var det bara att släpa sig upp till Penion igen :-). Nu började tröttheten sätta in och proffsen drog ifrån. Stor skillnad mellan heltidspiloter och oss hobbypiloter. Ska man lyckas i tävlingssammanhang räcker det inte att vara en bra pilot, du måste även vara i god trim. Och ha ordning på utrustningen och dig själv.

De slovenska bröderna skojade inte när de sa att de nu var uppvärmda – Urban vann och Aljaz blev tvåa! Tjejklassen vanns av Renta Kuhnov som var överlägset gladast av alla på prisceremonin. Det var kul att en sådan glad tjej vann!

Men vi spolar tillbaka lite – hur var tävlingen? Jo den var hundra procent perfekt arrangerad, 150 tävlande och allt flöt på som det skulle, retrieval var helt fantastisk, banorna som bestämdes av ett av piloterna utvalt lag var suveräna och tog alltid hänsyn till vind och väder. Högt säkerhetstänk, och mycket personal. Rätt personal.

En bana var 93 kilometer lång, en annan 100 kilometer. Resten låg på runt 60-70 kilometer. Stimulerande och utmanande banor som gav suverän flygning och vackert sceneri! Om man var trött efter Monarca så vart man helt slut efter Pre Worlds. Men oj vilken flygning! Molnbas på 4 000 meter några dagar, stenhård termik och massor av duktiga piloter. En upplevelse utöver det vanliga. Jag är både glad och stolt över att varit med i dessa bägge tävlingar. Jag ska definitivt tillbaks till Mexiko, det gav bara mersmak!

Fakta:

Valle de Bravo ligger 140 kilometer väster om Mexico City och 85 kilometer väster om Toluca med sin kända vulkan. Det bor 57 370 invånare i Valle de Bravo och stadens centrum ligger på 1 850 meters höjd. Skärmflygskolan som sköter transport till de olika starterna heter **Alas del Hombre**, www.alas.com.mx

Starten över byn kallas **Torre** och ligger på Monte Alto och används av tandempiloter



såväl som friflygare som vill njuta av ett mjukt och fint eftermiddagshang.

Starten **Penon del Diablo** som används vid tävlingar och av cross country-piloter ligger 15 kilometer utanför Valle de Bravo, ovanför Temascaltepec, cirka 2 400 meter över havet. Det är en XC-startplats. Det finns en landning 500 höjdmeter nedanför starten men den används som regel bara av nybörjare tidigt på morgonen.

Ixtapan de la Sal är inte lika känt som Valle de Bravo, men väl värt ett besök. Det ligger 30 minuters bilresa söder om Toluca.

Starten vid Ixtapan de la Sal rymmer en till två skärmar i taget, men vi blev lovade att den ska göras större av de lokala piloterna. Detta är en XC-start. Kontakta Hector alias **Capten Crash** på el5thsol@hotmail.com. Han fixar allt för er vistelse i Ixtapan!

Resa dit

Det går att flyga till Mexico City från en massa flygplatser och med ett flertal bolag. Jag flög Nice-Paris-Houston-Mexico City, och sedan via Newark på vägen hem, medan flera andra svenskar flög Stockholm-Newark-Mexico City. Man får räkna med att biljetterna kostar runt 7 000 kronor.

Säsong

Säsongen är bäst från december och till och med februari. Sedan blir det extremt. Men det flygs året runt enligt de lokala.

Svenska resultat i Pre Worlds :

73. Per Suits
79. Stefan Rolén
83. Olov Nydahl
90. Håkan Lindqvist
93. Magnus Eriksson
118. Fredrik Gustafsson
119. Anna Ryd



Startkön bygger på ranking. Proffsen är redan högt uppe...



Den ofrivillige trädkramaren

Under årets resa till Bulgarien fick jag uppleva hur det kan vara och kännas när något går snett. Både bildligt och bokstavigt. Kvällen före åt vi något på en restaurang som min mage inte riktigt uppskattade och jag väntade med att starta tills kroppen skulle kännas bättre.

Till sist är jag ensam kvar och startar på rampen efter att ha väntat ett tag på att vinden ska dra på. Det är svagt, men vingen flyger och jag får ett kast som jag parerar när jag springer utför rampen, men jag hamnar för långt till höger och buskarna tar i min högra vingpets. Jag styr emot, men vridmomentet är för kraftigt och jag vrids in mot buskarna som senare visar sig vara mera av trädkaraktär.

Där blir jag hängande och kan inte göra någonting alls. Ett ögonblick funderar jag om det verkligen är sant? Det borde ju vara en högoddsare att jag skulle missa en start med tanke på att jag aldrig har gjort det förut och att jag har 23 säsonger i loggböckerna. Förvånad och förbryllad, men inte rädd eller skadad. Ena benet har jag skrapat mot en trädstam, men i övrigt känns det bra.

Oggys kompis som hade hjälpt mig på starten ropar och jag svarar OK-OK. Men hur kommer man ner?

"You have to climb in your bar to get up to unhook your harness."

Se där ja. Tur i oturen. Oggys kompis har själv loggat två trädlandningar och han kan engelska. Han vet hur man gör och kan ge mig råd. Jag skojar med honom att det här var "My best tree-landing ever". För att få upp höger knä i bygelhörnet får jag skruva loss varion och hjulet från bygeln innan jag drar mig upp med höger arm på bygelbenet.

Hela vingen lutar och jag kan inte få mera grepp och efteråt inser jag att det är nu som jag skadar mig och vingen. Jag överanstränger biceps som blir som en kula på armen och bygelbenet blir böjt. Efteråt har jag förlorat styrkan i armen och muskeln är stor och svullen i veckor efteråt. Jag lyckas klättra ner, men vingen hänger i träden och med hjälp av flera bulgariska flygare



Namn: Gunnar Remer. Ålder när det hände: 45. Erfarenhet då: Instruktor med närmare 900 starter. Vinge: Intermediate

som har tagit med yxor, så får vi så småningom ned vingen. Den är felfri sånär som på bygelbenet som jag klättrade i.

Jag är instruktör med lång erfarenhet och att missa en start känns inte bra. Jag kan tycka att träden borde röjas vid rampen, men jag gjorde en felbedömning när jag startade. Flera gjorde marginella starter i svaga förhållanden där och vi får väl vara glada att inga fler fastnade. Rampstarter är annorlunda och jag har inte så stor erfarenhet av dem, men jag förstår att det krävs

högre fart på rampen än på en normal bergsstart, då luften vid sidan av rampen inte komprimeras av terrängen. Det går inte att stoppa och börja om heller, utan PNR (point of no return) är efter första steget på rampen.

Jag hade nog varit hjälpt av bättre vind, men beslutet att starta gjorde jag ju själv. Definitivt har jag lärt mig av det här och jag blev nog lite mera ödmjuk igen.

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.

Alla publicerade bidrag till "Nära Ögat" belönas. Gunnar, som skrev detta nummers berättelse, får den utmärkta boken Thermal Flying, generöst skänkt av författaren Burkhard Martens (www.thermikwolke.de). Vill du också skänka en belöning? Maila till redaktionen på adressen ovan.





Fredrik ovanför en liten renflock.



Renar samlade i gärdet.

Rendrivning med paramotor

Text: Fredrik Kostenniemi foto: Peter Backman

Det sprakar från tändstickan, minuten senare står jag i röken från en liten "sääskisavvo", lyfter upp kepsen en aning, torkar bort svetten från pannan och tar ett par djupa andetag för att få ner pulsen. Där, en kilometer öster om mig, hör jag ett par renskällor! Nu gäller det bara att ta sig dit så snabbt som möjligt, det som finns framför mig är en av de blötaste myrar du kan föreställa dig.

Att gå runt myren skulle ta hela natten så det är bara att lyfta på benen och försöka ta sig torrskodd över. Efter några hundra meters plumsande och hoppande längs de få torrare stråk som slingrar sig efter myren kommer jag fram till en liten bäck. Marken runtom mig gungar för varje liten rörelse. Jag tar sats och försöker med lätta steg passera bäcken, men efter ett par steg känner jag hur vattnet forsar in i mina stövlar...

Det var vid precis ett sådant tillfälle jag stannade upp och tittade upp mot den himlen. Det måste finnas ett enklare och effektivare sätt att få ihop renarna på sommaren, tänkte jag!

Ett par år tidigare hade jag sett en konstig farkost seglandes fram längs älven hemma i Kardis. Ljudet påminde om min

moppe och hastigheten var densamma. De kanske fungerar? Men vars får jag tag i en sån? Och är det svårt att lära sig?

När jag kom hem efter det årets kalvmärkning i Kolko sameviste, satte jag mig vid datorn och började söka. Det visade sig att lösningen fanns närmare än väntat, flygklubben i Piteå var i full gång att ordna en utbildning i paramotor!

Jag hakade på direkt, beställde ny utrustning och anmälde mig. Efter en sjudagarskurs våren 2005 fick jag min efterlängtnade licensbricka i handen. Lätt som en plätt tänkte jag, nu har renarna inte en chans!

Sommaren kom och jag for upp med min paramotor till Kolko. Men det var inte så enkelt som jag trodde. Start/landningsplatserna som jag tidigare tyckte såg så bra ut, var helt plötsligt för små. Och när jag väl tog mig upp med min 200cc paramotor räckte bensinen knappt ett par timmar. Min nybörjarskärm stod i princip still så fort det blåste det minsta lilla. Den sommaren gjorde jag ingen succé.

Året som kom blev ett lyft för mig som pilot. Bytte klubb till Glidflygarna och fick upp ögonen för friflyg. Åkte till Åre för att

ta bergsbehörighet och fick en ordentlig utbildning på köpet (tack G-son). Flög flitigt på hemmabergen Måttsund, Kanis och Dundret. Var en vecka i Greolieres i Frankrike och fick kurva termik på riktigt. Gick vinschkurs och uppgraderade licensen ytterligare. Bytte upp mig till en vassare skärm och en bränslesnålare motor. Nu skulle det väl gå bättre! Och mycket riktigt, jag hittade och drev ihop ett par mindre renhjordar. Vädret satte lite käppar i hjulen även den sommarn så riktigt nöjd var jag inte då heller.

Under vintern 2008 började jag så smått fråga mina flygkompisar om någon av dem var intresserade att komma upp till Kolko och försöka hjälpa till med rendrivning. Fick napp direkt! Peter Backman, vår paramotor-eldsjäl här uppe i norr, tyckte det lät intressant. Magnus Eriksson var också han intresserad men med fullspäckat schema var det lite osäkert när och om han kunde komma.

En vecka efter midsommar var det dags, jag mötte upp Backman i Kaunisvaara och guidade honom sista biten till Kolko sameviste. Efter ett par snabba koppar kaffe och lite handskakning med övriga medlemmar i samebyn drog vi iväg mot området vi skulle söka av. Vädret såg inte allt för lovande ut, men prognosen såg bättre ut så vi riggade och drog iväg upp i de blå.

Efter en knapp timmas flygning hade vi endast sett ett fåtal renar, men området vi flugit över var garanterat tomt på renar och vi fortsatte spana österut. Plötsligt sprakar radion till:

– Backman till Fredde!

– Fredde här!

– Jag har hittat en stor flock med ren, vilket håll ska jag driva dem?

– Trevligt! Driv dem mot Kolko, jag söker av lite till här borta så kommer jag och hjälper till.

Backman hade hittat en flock på ett par hundra renar och började driva dem mot gärdet. På en myr lite närmare Kolko hittade han ytterligare en mindre flock, dessa drev han ihop till en flock medan jag sökte av resten av området. Backman har aldrig drivit ren till fots men lärde sig fort hur renarna betar sig när man börjar driva på dem. Man får inte driva för hårt då kalvarna är små och snabbt blir trötta om de får springa för fort. Med paramotor behöver man bara ligga bakom flocken på 100-150 meters höjd så lunkar de på i egen takt. Vill man ändra riktning på dem är det bara flyga upp på sidan om dem och hojta lite så vänder de dit man vill.

500 meter innan gärdet börjar fångstarmarna, dit hela samevistet kommer och möter upp renflocken. Därefter hjälps man åt att driva in renarna i gärdet. Normalt tar det området vi var i cirka fem timmar för fyra personer att söka av och driva in renarna, så det var ganska förvånade i Kolko när jag och Backman anropade dem och bad dem komma och möta oss redan efter drygt två timmar. Väl framme vid fångstarmarna tog jag och Backman upp höjd och lät fotfolket driva in flocken i gärdet.

Backman landade på vägen ner till Kolko och jag landade bredvid bastun i Kolko. När vi packat utrustningen och kom



Fredrik håller i en fjorårskalv som saknar märkning.

tillbaka till kojan möttes vi av ett gäng häpna och nyvakna samer. Nog för att de haft förhoppning om att paramotorn kanske skulle underlätta renskötarens arbete, men att den skulle vara så här effektiv kunde de inte föreställa sig! Uno Sevä som är en 85-årig gammal same hämtade genast fram en rejäl bit torkad renstek och gav åt Backman.

– De där gjorde ni bra pojkar!

När Uno var ung fanns det varken vägar eller andra hjälpmedel att ta till så han var mycket imponerad och förvånad av dagens maskiner.

– Flyga i luften, så lite bränsle, och så går de så här fort! Oj oj, om vi hade haft sådana där maskiner förr i tiden!

I vanliga fall brukar man släppa ut renarna i en beteshage på morgonen då de kommit i gärde, detta för att det inte går att ha gärde och märka renarna mitt på dagen, samt för att renarna behöver vatten och vila om de drivits långt under natten. Men då vi fått in renarna i gärde så tidigt på natten och de inte drivits mer än en mil, bestämdes det att vi märker dem direkt samma natt.

Dagen efter gärdet blev vädret sämre, regnskurar drog förbi och det såg inte alls lovande ut inför kvällen. Men Backman var övertygad om att det skulle gå att flyga senare på natten. Vi gick igenom vilket område vi skulle söka av och vart vi skulle driva eventuella renflokar. Vi skulle försöka samla renarna till ett stort område vi planerade att ta senare i veckan. Vi åkte ut till startplatsen vid elvatiden på kvällen, vädret var disigt och ganska vått men Backman ville flyga i alla fall. Jag gjorde bedömningen att jag inte ville flyga i det vädret, så Backman fick flyga ensam den natten.

Efter en dryg timmes spanande sprakar det till i kommunikationsradion, en uppspelt röst anropar Fredde. Backman hade fått syn på en björn! Vid kanten av en brant bäckravin hade han plötsligt fått se stenar rasa ner längs ravinen, och när han höjer blicken får han se en stor björn som satt benen på ryggen och försvann in i skogen med en jävla fart, som Backman sa. Vet inte om någon annan paramotorpilot lyckats se en björn från luften, men skulle tro att Backman är ganska ensam om det i Sverige. Björnar är skygga djur och blir de rädda gömmer de sig gärna i tät och snårig skog, så det är inte så lätt att få syn på en, fast man är i luften.

Kort efter björnmötet hittade Backman en liten renflock som han ensam drev över en stor bäck in på området vi skulle söka av senare i veckan. Området han sökt av var nu tomt på ren och det skulle spara minst två mans jobb kommande resa. Vädret blev sämre så han vände tillbaka och landade. Den natten avslutade vi med en rejäl bastu och ingen somnade nog mer nöjd än Backman =).

Ett par dagar senare var det dags igen att söka av det stora området, samma område Backman tidigare drivit in renfloken på. Det är ett långt område med stora blöta myrar och bäckar som formar naturliga gränser för renarna, där vet vi att det alltid finns mycket ren. Tomas Sevä, som är ordförande i



Risig landning :-)

samebyn, ville att det för säkerhets skull skulle finnas fotfolk som samtidigt med oss söker av området. Vädret var återigen inte de bästa, tidigare på kvällen passerade några CB'n och molnen runt oss såg stora ut. Vid 22-tiden förde Tomas ut tre renskötare som började så sakteliga traska mot Kolko. Det var i det här området jag fick idén om paramotor, som nämndes i början av reportaget. Framför sig har renskötarna tre mil att vandra och hittar man ingen ren känns stegen bara tyngre för varje minut som går.

Magnus Eriksson hade även han fått en lucka i schemat den här natten och anslöt till mig och Backman vid vår startplats. Grusgropen vi startar på ligger i utkanten av området men ändå strategiskt bra till för att gå ner och tanka och få sig en bit mat mellan flygpassen.

Efter midnatt var det dags för oss att lyfta, fotfolket hade inte hittat ågra renar, men en av dem hade hört renskällor (en bjällra man hänger runt halsen på några renar för att höra var de är) mot vårat håll så de var bara att tanka fullt och bege sig upp i de blå. Vädret hade stabiliserats en aning och luften kändes riktigt bra när vi kom upp.

Vi började längst ner på området, flög tre i bredd och sökte av varenda liten myrplätt och skogsdunge. Efter en halvtimme i luften fick jag ett anrop på radion, Backman och Magnus hade fått syn på renar längs en bäck och började driva dem norrut. Jag låg lite före dem så jag vände mot dem jag med. När jag närmar mig bäcken ser jag framkanten av renfloken. Backman och Magnus var säkert 500 meter bakom floken, så jag förstod att de var en stor flock de hittat. Jag flög över floken och

lämnade den åt Magnus och Backman. Själv fortsatte jag mot en av renskötarna på marken som just sett en mindre flock utan renskällor längre in i området.

På några minuter var jag framme och hittade floken direkt. Jag började driva dem längs bäcken mot Backman och Magnus. Efter en kilometer får jag syn på ytterligare en flock, och ytterligare en längre fram. Bara att sakta men säkert driva ihop en flock efter den andra tills allt är samlat i en stor flock. När Magnus och Backman fått sin flock in på samma område som mina flög Magnus tillbaka för att spara bränsle, medan jag och Backman drev ihop alla renar i en stor flock och inväntade fotfolket så de kunde ta vid medan vi for och tankade.

Nog brukar vi ha mycket ren när vi kommer till fots från det här området men allt hittar man sällan och så smiter alltid en del när man börjar driva dem. Till fots har du svårt att hinna vända en renflock som försöker komma undan, men med paramotorn har renarna inte en chans. Finns det ren runtomkring dig ser du dem på långt avstånd och kan finkamma hela området.

När fotfolket kommit ikapp driver vi ut renfloken på en gigantisk myr som heter "Huossujänkä" (byxmyren), där tar fotfolket vid och vi flyger tillbaka till grusgropen för att tanka upp och få oss en smörgås i magen. Vädret har klarnat upp och nu har vi en blå himmel ovanför oss, vinden är svag men om några timmar drar termiken igång så vi skyndar oss att göra oss klara och bege oss upp i luften igen.

Backman startar en halvtimme före mig och Magnus för att söka av ett litet område längre in så inget område blir lämnat.



Backman landade efter soppatorsk, och mötte strörenar efter vägen.

Jag och Magnus startar vi med och flyger mot Byxmyren, väl framme har Backman redan hunnit dit och vi ser att hälften av flocken gått över en bäck. Marken framför oss är nu hårdare så fyrhjulingarna ansluter till Backman. Magnus hakar även han på till den flocken. Jag blir kvar med renskötarna på marken och driver den första delen av flocken.

Efter nästan tre timmars drivande får vi ihop alla renar till en stor flock igen. På vägen har det anslutit ytterligare renar så nu har vi kanske 2500-3000 renar i en flock. Det är inte mer än ett par kilometer till fångstarmarna men bensinen börjar sina för Backman så han blir tvungen att landa på en skogsbilväg medan jag och Magnus fortsätter med flocken mot gårdet. Klockan närmar sig sex-sju, och det har hunnit bli rätt termiskt i luften. Hade det här varit första året jag flög i renskogen hade jag förmodligen stått på backen och tyckt att det varit för stökigt för att flyga, men nu gör de många termikflygen man har sen tidigare att jag flyger aktivt utan att tänka på det, nu fokuserar man på uppgiften och flygningen sitter i ryggraden.

Vi får flera gånger flyga ikapp och vända renar som försöker smita, fyrhjulingarna håller sig bakom flocken, jag och Magnus håller varsin kant, utan paramotorer i luften kan jag garantera att flocken vid det här laget inte varit så stor som den fortfarande är. Även om du sitter på en fyrhjuling har du ingen chans att vända en renflock som försöker smita. Markberedda kalhyggen är ingen lek att passera med fyrhjuling, likaså blöta myrar där du kanske kör fast istället för att lyckas vända flocken.

Sista biten till fångstarmarna, som här ligger i ganska tät ungskog, tar jag och Magnus höjd och dirigerar fyrhjulingarna

på marken om flocken vänder. Samtidigt kommer i vanlig ordning förstärkning från Kolko. De här fångstarmarna är en del av beteshagen jag berättade om tidigare så öppningen de går in igenom är bara att rulla igen när alla renar är inne. Inte en ren har lyckats smita när renskötarna kommer fram till öppningen. Succén är ett faktum! Jag och Magnus landar på en liten myr bredvid fångstarmarna och får skjuts av ett par fyrhjulingar de 200 metrarna till Kolko. Backman har packat ihop sin utrustning och ligger på skogsvägen och sover medan morgonsolen börjat värma ordentligt. Det har aldrig gått så här bra när vi samlat från det här området! Visst, förr fanns det mer ren i samebyn så antalet ren i gårde har varit lika mycket och mer, men nu har vi cirka 70 procent av det totala renantalet i gårde, och det är det längesen man varit med om!

Paramotorn har kommit för att stanna i renskötaryrket... Backman som nyligen blivit PM-instruktör får massor av nyfikna förfrågningar om utrustning och utbildning. Jag vågar nästan sätta min motor på att det redan till nästa sommar är ett par renskötare i Mounio som skaffat paramotor!

Min erfarenhet för att lyckas och flyga säkert med paramotor i renskötaryrket är främst att man måste klarar av att starta och landa på minimala ytor, samt att du även måste bemästra att flyga i stökiga och termiska förhållanden. Att enbart flyga när det är lugnt och stabilt i luften klarar vem som helst av, men när det börjar skumpa och du får jobba för att hålla skärmen flygande, då gäller det att du ändå känner dig säker så du kan fokusera på uppgiften. Samtidigt får man inte bli för fokuserad på att få in renarna i gårde utan måste även kunna bedöma när

det är flygbart och inte. Paramotorn är ett komplement till fyrhjuling och fotfolk, men när det är väder är det oslagbart!

Vad tror ni Muonio Samebys medlemmar tycker om sommarens kalvmärkning då?

Ja... om jag säger att vi inte fått ihop så mycket ren på 15 år under sommaren, så kan ni ju lista ut vad de tycker ;)

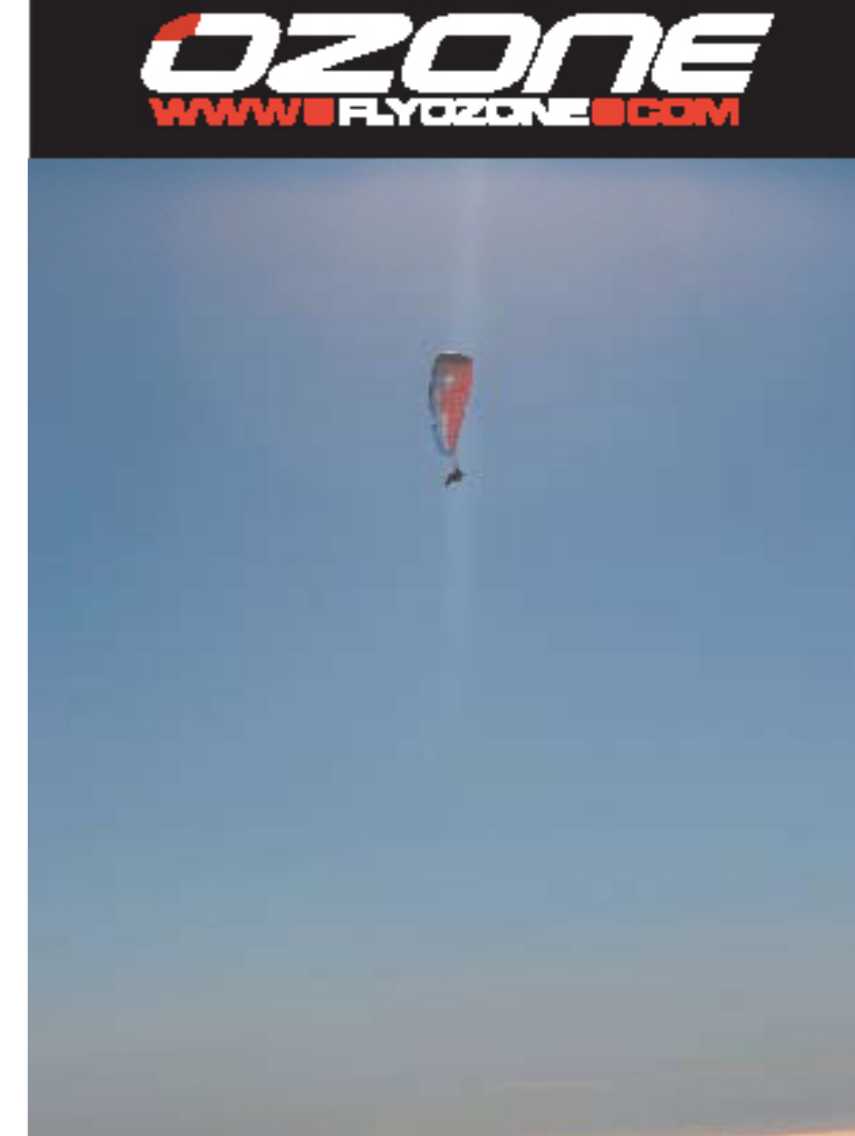
Backman har vi i alla fall bokat upp till nästa års renkalvmärkning. Magnus tror jag är sugen han med, bara kalendern tillåter. Och så jag då förstås, inte för att jag är lika bra (riktigt än) på att flyga som de andra, men jag har ju renarna där, så det är bara göra sitt bästa!

TUSEN TACK FÖR HJÄLPEN!!

Mer bilder från rendrivningen i Kolko 2008 finns på kostet.pixbox.se



Peter Backman, Fredrik och Magnus Eriksson.



RUSH2

SKYSPORT STJÖRT

www.skysport.se | info@skysport.se | Skärmflygskola | Butik
Draklanda | Åre | 0647-51126

