

HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 4-2008

Montenegro

Sol, flyg och avkoppling

Plåta bättre själv

Fototips för piloter

Take off Kebnekaise!

Lars går upp och flyger ner

Flygeldorado i Norge

Skåningar på nordlig flygsemester i Vågå

SKYSPORT

ÅRE

VÄLKOMMEN

till en ny säsong i Åre. Liftarna öppnar nu. Kurser arrangeras kontinuerligt under vårvintern, sommaren och hösten. Ta berg/hang behörighet eller P1 licens. Eller bara kom och samla flyg och upplev Åreskutan, med landets högsta fallhöjd 1.050 meter. Kombinera gärna skärmflyg med skidåkning. Vi erbjuder också boende. I vinter har vi utökat med ännu fler bäddar.

NYTT I BUTIKEN

OZONE

Mojo 3
Buzz Z
Geo 2
Rush 2
Addict 2
Mantra 3
Magnum
Ultralite
Viper 2

SWING

Arcus 6
Mistral 5
Astral 5

LA TURN

Alpine Peak
Infinity 2
Obsession

Selar

Sup Air Hybrid
Sup Air Alitirando XP
Sup Air Hybrid
Sup Air Altix
Skyline Pure
Skyline Core

Paketpriser på både ny och begagnad utrustning

Inbyte av beg. skärmar

Service av utrustning - 2 års check, linbyte, ompackning av nödskärm

För senaste info om nya produkter samt priser - se vår hemsida

skysport.se

Surfa in för senaste nytt från Åre, kolla in väderkameran, senaste flygbilderna, nya filmer mm

Ledare



Så var det jul igen, och mitt andra år med Hypoxia är över. Det har varit en utmaning att försöka producera en så bra tidning som möjligt, men också väldigt roligt. Därför är det med glädje jag accepterat att fortsätta som redaktör 2009.

I det här numret innehåller Hypoxia mer hängflygmateriale än någonsin tidigare. Och som du säkert redan har sett pryder en hängflygare omslaget – första gången såvitt jag vet. Tusen tack till alla hängflygare som skickat in material, och framförallt till Thomas Hylander, som med god marginal är den flitigaste skribenten och fotografen. En liten belöning i form av Crosscountry Magazines nya snygga kalender för 2009 är på väg i posten (tack till www.xcmag.com för att de skänker kalendrar).

På skärmflygsidan gläds jag åt många fina texter och bilder under året. Det är intressant att se hur saker sakta förändras. För första gången har jag nu till exempel fått texter från friluftsflygare som går upp på ett berg och sedan flyger ner. Ofta sover de över däruppe. Och jag har inte fått en utan tre (en artikel kommer i nästa nummer)! En trend på gång också i Sverige, nu när lättvikstprylarna börjar bli vanligare?

Det är också roligt att se att så många olika skärmflygare har skickat in bilder och texter – tack till er alla! Flitigast i år var Fredrik Gustafsson, som kan hänga en ny Crosscountry-kalender sidan om den gamla. Vem utmanar FredGs tätposition nästa år? Kanske du?

När tacken delas ut för det gångna året ska vi inte glömma annonsörerna, som är avgörande för att du ska få Hypoxia i brevlådan. Stora som små annonsörer – ni är alla värda ett varmt tack för ert stöd. Mesta annonsören har varit Skysport i Åre, som också får en kalender för den äran.

Till detta numret har jag inte fått något bidrag till Nära Ögat-serien. Jag vet att det kan kännas lite pinsamt att erkänna att man gjort ett misstag. Men ditt mod kan spara andra mycket lidande och elände, så kom igen nu! Sätt dig ner i vintermörkret och fatta pennan, du har säkert också varit med om en incident vi andra kan lära av.

Nästa års första nummer kommer ut den 3 april, och deadline är 20 februari. Till dess, glöm inte att förnya din licens!

I detta nummer

| | | |
|----|------------------------|----------------------------|
| 4 | Nyheter | |
| 8 | Kebnekaise | Flygning på högsta nivå |
| 11 | Hängflyg | Rankingdag i Skåne |
| 12 | Coupe Icare | Produktnyheter på flygshow |
| 15 | Svenska fjällen | Skärmflygning på Getryggen |
| 16 | Montenegro | Smesterflygning i solen |
| 24 | Vågå | Hängflyg i norska fjällen |
| 29 | Fotografi | Så plåtar piloter bättre |

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Andreas Petterson
Fredrik Gustafsson
Keno Derlyen
Lars Hedström
Nina Plöen
HP Fallesen
Thomas Hylander
Torbjörn Hed

Omslagsbild

Foto: Thomas Hylander
Thomas Hylander över de norska fjällen vid Vågå.

Redaktion Hängflyg

Syd: Konrad Höjje, qonrad@gmail.com
Väst: Ove Norberg, ove.norberg@telia.com
Öst: Cribbe, cri33e@hotmail.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

Skärmflygskola | Butik | Boende | Öppet året runt
Skysport AB | 0647-51186 www.skysport.se | info@skysport.se

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 • Öppettider 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



Fransman flög med fiskörn från toppen av Mont Blanc

Jacques-Olivier Travers har lyckats med något annorlunda. Först lärde han den 13 år gamla fiskörnen Sherkan att flyga, efter att den suttit inlåst i en bur i tolv år. Det tog ett och ett halvt år och mer än 200 flyg. Sedan åkte de båda upp till toppen på Mont Blanc, Europas högsta berg, och flög ner till Chamonix!

Målet med projektet, som understöddes av Advance och Sup Air, var att uppmärksamma den utsatta situation de allt färre fiskörnarna befinner sig i. De är beroende av vattendrag och sjöar skapade av glaciärernas smältvatten.

Mer info på www.lesaignesduleman.fr



Foto: Keno Derlyen

30 piloter från 23 länder ska kämpa under X-Alps 2009

Nu har namnen på de 30 tävlande i Red Bull X-Alps 2009 släppts. De kommer från 23 nationer och rymmer favoriter som de senaste två årens vinnare Alex Hofer och superknataren Toma Coconea.

Men det är inte bara gamla veteraner, ny för i år är en av världens bästa piloter, Chrigel Maurer! Tom Payne från Wales (känd som en av männen bakom paraglidningforum.com) är också med. För första gången finns också piloter från Nya

Zealand och Sydafrika med. Den ende nordiske piloten är finländaren Jouni Makkonen.

2009 års X-Alps börjar den 19 juli i Salzburg, Österrike, och har sju vändpunkter: Gaisberg (A), Watzmann (DE), Grossglockner (A), Marmolada (I), Matterhorn (CH), Mont Blanc (F) och Mont Gros (F). Målet är som vanligt på stranden i Monaco.

Mer info på www.redbullxalps.com



Swedish Paragliding Event

Andra upplagan av Swedish Paragliding Event hölls 1-2 november i år. 150 piloter mötte upp i ett soligt Sigtuna.

I programmet fanns föreläsningar, mäsas och fest. Helgen inleddes med en föreläsning av hängflygaren Andreas Ohlsson på temat termik. Nästa föreläsare var Cirruspiloten Ori Levin som höll en uppskattad lektion i aerodynamik. Sedan var det Svenska skärmflygförbundets och Jocke Johanssons (VSK) tur som pratade om tävling.

Sist ut var Jocky Sanderson, som inledde med att visa bilder. Många fascinerades av de specialbyggda hjälpmedel som Jockys team har utvecklat för att ge funktionshindrade möjlighet att flyga. Efter bildvisningen föreläste Jocky på temat Psychologies in Flight. Som avrundning visade Lars Falkenström den uppdaterade versionen av The Flying Swede. Undrar när vi får se den på TV?!

Söndagen inleddes med en ordentlig brunch som sedan avlöstes av Jockys andra föredrag. Temat var hur man hanterar olika riskfyllda situationer som kan uppstå i luften.

Det fanns en minussida i år trots all positiv respons. Många tillresande hade förväntat sig en liknande mäsas som förra årets med möjlighet att testa och klämma på utrustning och andra prylar, men mässan var tyvärr inte lika välfylld i år som ifjol. Vi hade otur med ett par sena avbokningar och att eventet krockade med resor och skolornas övriga verksamhet.

Nina Plöen

Avtal med Luftfartsstyrelsen

Skärmflygförbundets avtal med Luftfartsstyrelsen (LFS) löper ut 31 december. Men redan nu har LFS meddelat att man kommer att förlänga vårt gamla avtal så att vi i lugn och ro kan arbeta fram det nya avtalet.

Anledningen till att LFS inte hunnit med vårt avtal är att dom genomgår en stor omorganisation (de kommer att hamna under Transportdepartementet). Styrelsen har tillsatt en arbetsgrupp som kommer ha kontinuerliga arbetsmöten med LFS för att ta fram det nya avtalet.

HP Fallesen, styrelsen SSFF

OZONE

WWW.FLYOZONE.COM

Ozone Sverige: www.skysport.se

Dags att förnya licensen inför 2009

Varje år måste skärmflyglicensen förnyas. Beroende på vilken licensgrad du har, ska du ha genomfört ett visst antal flyg och/eller flygtimmar av olika slag.

Här är rutiner och kostnader för 2009 års licensförnyelse. Förbundet erbjuder precis som förra året en prisvärd försäkring där bland annat hemtransport från utlandet ingår om olyckan skulle vara framme.

Nyheter i år

Förbundsavgiften är höjd med 100 kronor enligt årsmötesbeslut. Licensbrickan kommer att ange försäkringsnivå och behörigheter som till exempel bogseropetör skrivs med.

Proceduren i år går till som förra året. Från och med 1 december kan du logga årets flygtid på hemsidan. Kontrollera att dina uppgifter stämmer, telefon, epost och postadressuppgifterna. Detta innebär att du inte behöver skicka in pappersblanketten "Ansökan om förnyelse av skärmflyglicens" till din klubbkassör (dock rekommenderas att du ändå fyller i den och sparar den hemma som "säkerhetskopiering").

Du behöver bara logga din flygtid på SSFF:s hemsida, samt betala in rätt avgift till din klubb. Observera att förbunds- och försäkringsavgifter är höjt med 100 kronor i år. Om du saknar tillgång till Internet och inte kan registrera din flygtid på hemsidan går det bra att skicka in pappersblanketten till din klubbkassör som tidigare.

För dig som klubbkassör är administrationen densamma som i år. Via webben

kommer du att kunna logga in och kontrollera att den loggade flygtiden uppfyller licenskraven, ange vilket försäkringsalternativ som valts samt bekräfta att avgiften är inbetald. Instruktioner och lösenord kommer att skickas ut per brev till dig.

Om du inte klarar flygkraven

Om du inte klarar av att förnya Pilot 1, 2 eller behörigheten comp2, så har du, om du erlägger de avgifter som krävs, tid fram till den 30 juni på dig att samla den flygerfarenhet som krävs för att förnya din licens, och får då behålla din licensgrad.

Om du inte klarar av att förnya Studentbehörighet, så har du, om du om du erlägger de avgifter som krävs, tid fram till den 30 juni på dig, att med bibehållen behörighet, möjlighet att samla den flygerfarenhet som krävs för att förnya din behörighet. Om du inte under den tiden klarar av att uppfylla kraven så måste du flyga upp igen för instruktör för att få tillbaka behörigheten. Om mer än två år gått sedan behörigheten blev ogiltig måste du gå om studentutbildningen.

Observera att detta gäller för dig som aldrig nått högre än Studentbehörighet. Om du någon gång haft P1, P2 eller P3 men sedan tappat licensen helt och hållet, på grund av att du varit inaktiv, kan du åka till en instruktör och förnya enligt de regler som framgår av gällande FoD.

Försäkringar

Försäkringarna gäller per kalenderår och tillsammans med giltig licens. Förbun-

dets styrelse har beslutat att den grupp-försäkring som ligger som obligatorisk grundförsäkring för alla licensierade piloter skall vara MEDI (se separat ruta). Vill du ha BAS som ditt försäkringsalternativ, (rekommenderas endast till de piloter som redan har en olycksfallsförsäkring som täcker skärmflygning) måste du för 2009 aktivt göra detta val.

Hur göra för att förnya?

Det är klubbarna som sänder ut handlingarna för licensförnyelse. Du får blanketten "Ansökan om licensförnyelse" från din klubb eller hämtar den på hemsidan.

Om du inte får någon annan instruktion från din klubb går det till så här:

1. Fyll i blanketten "Ansökan om licensförnyelse 2009".
2. Gå till webbenkäten "Logga flygtid" och mata in uppgifterna från blanketten.
3. Spara blanketten som "säkerhetskopiering" hemma (vissa klubbar kan ha andra rutiner).
4. Betala licensavgift och klubbavgift enligt sammanräkningen för det försäkringsalternativ du valt. Betalning sker till klubben.
5. Din klubb bekräftar din försäkring om flygtid och vidarebefordrar den till SSFFs kansli tillsammans med besked om att du erlagt avgifterna via "e-kansliet".
6. SSFFs kansli utfärdar din licens och skickar den till dig samtidigt som man skickar faktura till klubben på de avgifter du betalt.

Om du inte får din licens, så ber vi dig börja med att fråga klubben. Ofta är det där som det hakat upp sig.

Du som är ansvarig för klubbens utskick, kopiera gärna den här texten och klistra in i brevet till era medlemmar om licensförnyelse.

Varför förnyelse via klubben?

Detta är en fråga som vi ofta får. Svaret är ganska enkelt - kostnader. Skulle alla våra cirka 2 000 licensärenden gå direkt till kansliet skulle vi behöva minst en fördubbling av kanslitjänsten. Redan idag går en betungande del av kansliets uppgifter till att hantera licensförnyelser (ibland på grund av att de är bristfälligt rapporterade).

Om olyckan är framme

Vid allvarligare olycksfall utomlands, eller i övrigt då behov av omedelbar hjälp föreligger, kontakta **SOS International i Köpenhamn (assistans dygnet runt) på tel: +45 701 050 50**. Spara gärna detta nummer i din mobiltelefon.

Vid allvarligare olycksfall i Sverige kontakta larmcentralen på 112.

Vid inträffad skada skall detta anmälas till:

Säkra
Box 2263
S-551 02 Jönköping
Sverige
Tel +46 (0)36 30 48 30
Fax +46 (0)36 30 48 59

Med hopp om ett kanonfint skärmflygår 2009!

/Styrelsen

De olika försäkringarna du kan välja mellan:

BAS

Samma enkla försäkring som vi har haft de senaste åren. Den täcker enbart ersättning för invaliditet och dödsfall. Ersättning vid dödsfall är 40 000 kronor. Ersättning vid invaliditet beräknas på försäkringsbeloppet 400 000 kronor.

Exempel: 50 % invaliditet ger en ersättning på 50 % av 400 000 kronor, d.v.s. 200 000 kronor. Försäkringen gäller i hela världen.

OBS! Försäkringen gäller ej för sjukvårdskostnader, rehabilitering eller för hemtransport från utlandet.

Invaliditetsersättning lämnas ej på invaliditeter under 5%.

MEDI

Detta är en olycksförsäkring som gäller dygnet runt och inte enbart vid flygning. Giltighet hela världen under såväl arbetstid som fritid. Den täcker ersättning för invaliditet och dödsfall och även för hemtransport, sjukvårdskostnader, och rehabilitering. Ersättning vid dödsfall är 40 000 kronor. Ersättning vid invaliditet beräknas på försäkringsbeloppet 600.000 kronor.

Exempel: 50 % invaliditet ger en ersättning på 50 % av 600.000 d.v.s. 300.000 kronor. Försäkringen gäller i hela världen.

Invaliditetsersättning lämnas ej på invaliditeter under 5%.

MAXI

En likadan försäkring som MEDI, men med enda skillnaden att invaliditetsersättningen beräknas på 1 200.000 kronor.

Exempel: 50 % invaliditet ger en ersättning på 50 % av 1 200.000 kronor, dvs 600.000 kronor. Gäller endast för pilot d.v.s. ej för passagerare. Invaliditetsersättning lämnas ej på invaliditeter under 5 %.

Tandempilot T2 och Instruktör

Numera täcks även passageraren av MEDI. Om piloten har valt MAXI täcks passageraren endast med MEDIs försäkringsvillkor. Detta innebär också att piloter som ansöker om licensgraden P2 Tandem2 eller Instruktör inte kan välja alternativet BAS.

Ansvarsföräkring

Du är enligt lag skyldig att ha en ansvarsförsäkring vid all form av skärmflygning. Ansvarsförsäkringen som är en egen försäkring ingår som ett obligatorium i din licensförnyelse. Ansvarsförsäkringen täcker skada som uppkommer för tredje part vid olycka, till exempel skadeståndskrav från kraftbolag då du landat i en högsänningsledning och orsakat driftavbrott.

Ansvarsförsäkringen täcker belopp upp till 15 miljoner kronor. OBS! Ansvarsförsäkringen gäller ej i USA! Notera också att vid flygning i Danmark krävs en ansvarsförsäkring som gäller upp till 60 miljoner.

Flygkrav för licensförnyelse

- **Studentbehörighet** kräver minst 10 flyg. Kursflygen räknas, så om du gått din kurs under året räcker det.
- För att förnya **Pilot 1**-licens ska du ha gjort 10 flyg.
- **Pilot 2**-licenskräver 10 flyg med totalt 5 timmars flygtid.
- **Comp2**-licens kräver 20 timmar i luften, varav max 10 på rent hang.
- För **Instruktörslicens** ska du uppfylla kraven för P2, samt övriga krav enligt FoD.
- **PM1** kräver 10 motorflyg och minst 3 timmars flygtid.
- **PM2** kräver 30 motorflyg och minst 5 timmars flygtid.
- För att förnya **PM-instruktörslicens** ska du uppfylla kraven för PM2, samt övriga krav enligt FoD.

Priser för licensförnyelse

| | | | |
|--|---------|---|---------|
| Obligatorisk förbundsavgift | 500 kr | Totalkostnad för P2 Tandem2 med MEDI | 1530 kr |
| Obligatorisk ansvarsförsäkring | 130 kr | Totalkostnad för P2 Tandem2 med MAXI: | 2030 kr |
| Standard MEDI olycksfallsföräkring | 800 kr | OBS! medlemsavgift i klubb tillkommer! | |
| Obl. tillägg för P2 Tandem2 och Instruktör | 100 kr | | |
| Nedgradering från MEDI till BAS | -430 kr | Skulle du under året vilja uppgradera din försäkring till MEDI eller MAXI så går det utmärkt. Uppgradering görs då direkt hos SSFFs kansli. Betala in beloppet till förbundets postgiro | |
| Uppgradering från MEDI till MAXI | +500 kr | 414 08 58-4 med referens till licensnummer, namn och försäkringsval. Tänk på att försäkringen gäller per kalenderår (1 jan-31 dec), d.v.s. en uppgradering i juni gäller bara året ut. | |
| Totalkostnad för singelpilot med BAS | 1000 kr | | |
| Totalkostnad för singelpilot med MEDI | 1430 kr | | |
| Totalkostnad för singelpilot med MAXI | 1930 kr | | |



Flygning från Sveriges tak

I takt med att ny skärmflygsutrustning återigen blir lättare blir det också vanligare att man kombinerar flygningen med vandring. Följ med Lars Hedström på en sådan tur, upp till vårt högsta berg, och ner igen.

Text och foto: Lars Hedström

Startförsök strax nedanför Kebnekaises sydtopp.

Anländer med nattåget till Kiruna. Redan på bussen mot Nikkaluokta syns det att vintern börjat komma. Snö nästan ända ner till fjällstationen, och detta i början av september. Det är kallt och blåsigt. Men det börjar klarna upp under dagen. På kvällen är det nästan helt klart. Övernattar i fjällstationen där de även serverar middag. Startar tidigt på morgonen för att gå mot Kebnekaises topp. Den kortare leden, den östra, är stängd på grund av för mycket snö och rasrisk. Istället blir det till att gå den längre leden, den västra.

På ryggen har jag min skärm, Ozone Ultralite (3 kilo), sele Sup Air Altirando Airbag (2,8 kilo), nödskärm Apco Superlight (1,1 kilo) och hjälm Icaro Skyrunner (0,4 kilo) Sammanlagd vikt 7,3 kilo. Samt en del mat och kläder. Det kan bli en lång dag.

Leden går upp genom Kittelbäcksravinen och sedan in mot Tuolpagorni. Nu stiger det bra och jag blir rejält trött i benen. På toppen av Vierramvare blir det en lite längre paus innan nedstigningen mot Kaffedalen startar. Då kommer det in sämre

väder, tvärtemot vad prognosen sa, och toppen börjar bäddas in i låga moln som successivt sjunker. Inser att det inte kommer att gå att flyga från toppen idag. Börjar fundera på att gå upp ändå och övernatta i toppstugan, men det känns inte så lockande.

Det blir med all säkerhet minusgrader där i natt, och ingen sovsäck är med. Sova inlindad i skärmen kanske? Det känns inte så lockande, det blir inte så. Startar istället nedstigningen till fjällstationen. Det är brant terräng och stenigt och eländigt att gå. Det tar över tre timmar att ta sig ner. Tillbaka på fjällstationen är jag helt slut i benen. Kollar väderprognosen för morgondagen – det ser verkliga bra ut.

Nästa dag är det 8 september. Kanonväder och svag vind. Jag startar tidigt på morgonen och når toppen lagom till lunch. Är uppe efter knappt sex timmar. Vinden känns först bra med rätt riktning, sydost, för att kunna starta, men när jag står på toppdrivan inser jag att vinden styrs när den sveper

längs toppdrivan. Det blåser rak ostlig på toppen. Och när det är ostlig är enda möjligheten att starta ut från stupet, som är en lodrätt klippvägg cirka 500 meter rakt ner. Det känns inte så lockande att starta där.

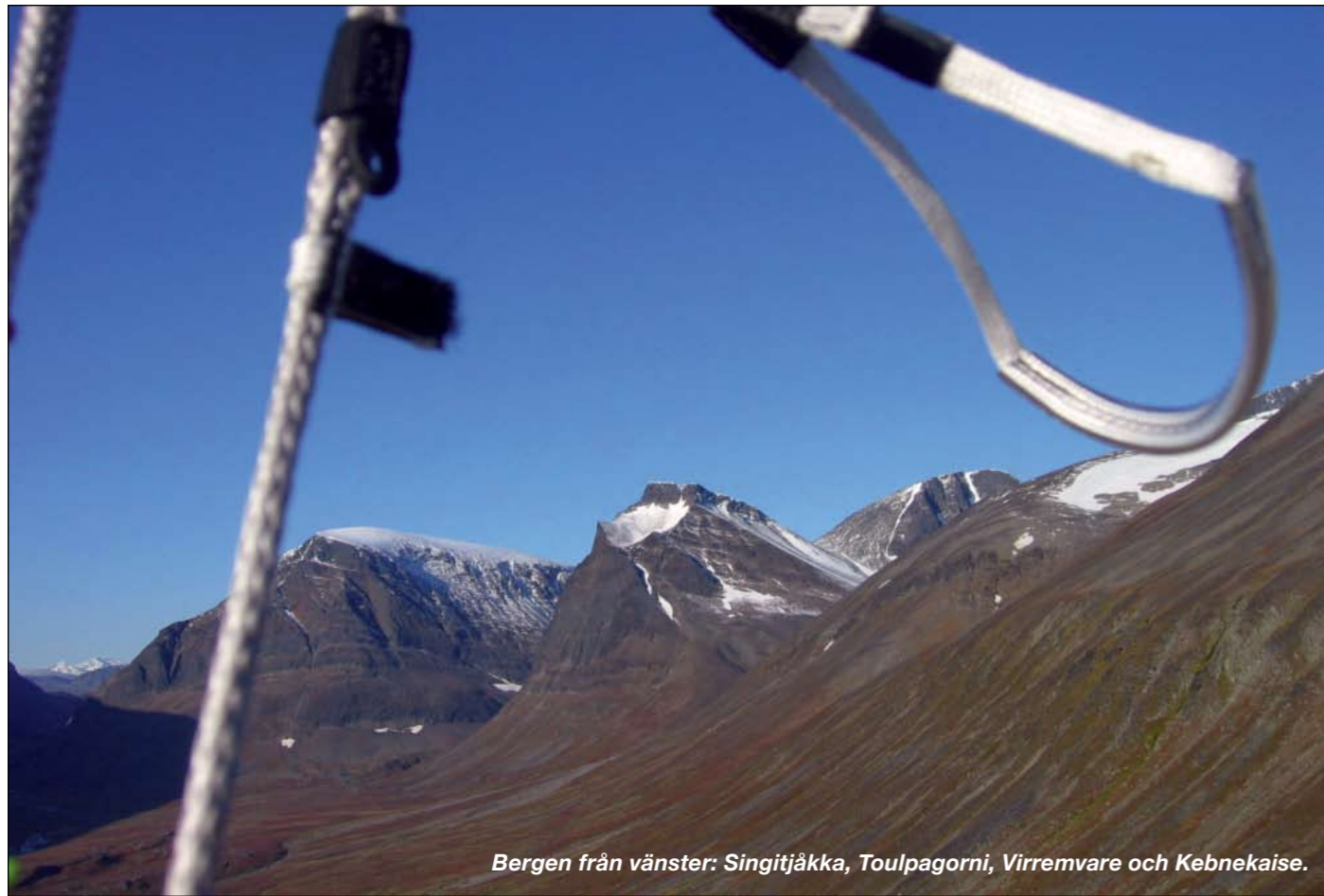
Det är hårt packad snö, nästan is, och jag skulle behövt stegjärn för att kunna hålla mig fast medan jag lägger ut skärmen. Ett misstag här, till exempel sned uppdragning av skärmen eller en knut på en lina, skulle innebära att jag okontrollerat ramlade ut för stupet. Tänker på att jag har hört talas om några sådana speedride-olyckor de senaste åren, där folk lagt ut i brant terräng och sedan ramlat ut för kanten innan skärmen hunnit fyllas. Bestämmer mig ändå för att göra ett försök, fast något längre ner.

Lägger ut skärmen cirka 20 meter nedanför toppdrivan. Här är det flackare terräng. Drar upp och balanserar och känner på vinden. Det är lä bakom stupet och svårt att få bra tryck i skärmen. Gör ytterligare ett startförsök, nu känns det bättre i

skärmen. Börjar springa fram mot kanten, men då försvinner trycket i skärmen igen. Avbryter därför fem meter från kanten. Vinden måste vara bättre för att jag skall kunna göra en säker start. Drar ihop skärmen, fikar lite och väntar sedan i över två timmar på bättre vind.

Under tiden kommer det folk som bestiger toppen. Jag hälsar på finnar, tyskar, tjecker och tre svenska grupper. Berättar att jag skall flyga ner och dom säger att jag är galen. Då börjar det blåsa från väst istället. Det går att starta åt det hållet men det är inte så lyckat eftersom jag då inte når fram till fjällstationen på glidtal utan tvingas landa någonstans på baksidan av Kebnekaise. Och då har en lång vandring tillbaka till fjällstationen.

Går istället ner till platån som ligger nedanför toppkanten och hittar här en bra startplats strax ovanför toppstugorna – och här stämmer vinden. Lägger ut skärmen, drar upp, får direkt kontroll, några snabba steg – och jag flyger!



Bergen från vänster: Singitjåkka, Toulpagorni, Virremvare och Kebnekaise.

Nu väntar 20 minuters underbar flygtur ner till fjällstationen. Flyger över Björlings glaciär, Kebnetjåkkaglaciären och vidare ner mot fjällstationen. Fallhöjden är cirka 1 300 meter. Har rekat en bra landningsplats dagen innan som ligger strax sydost om huvudbyggnaden. Tar lite bilder i luften och gör sedan några snabba wingovers för att fira den fina flygningen. STF:s flagga visar vindriktningen och landningen går perfekt. Det är en underbar känsla och fantastiskt kul att vara en av de få som har flugit skärm i Kebnekaisemassivet.

Nästa dag är det dags att ta farväl av Kebnekaise för den här gången. Nu väntar 19 kilometers vandring tillbaka till Nikkaloukta. Efter halva sträckan får benen vila lite eftersom jag åker båten över sjön Ladtjojaure och därmed sparar en del vandring. En renburgare och en läsk i familjen Sarris kåta, sedan återstår bara sex kilometers vandring till Nikkaloukta, bussen tillbaka till Kiruna och nattåget hem mot Åre. Några fantastiska dagar i Kebnekaise är över. Jag kunde gärna stannat några dagar till - prognosen sa högtryck och sol även den kommande veckan.

Sammanfattningsvis kan man säga att Keb-området är ett mycket bra område för skärmflygning. Det finns många berg som har hög fallhöjd och milslånga hangkanter som ser väldigt inbjudande ut. Distansflygning borde fungera utmärkt en bra termisk sommardag.

Problemet är naturligtvis tillgängligheten. Man måste gå och det är långa sträckor och många fallhöjdsmetrar det handlar om. Hyfsad kondition och gott om tid är en bra kombination. Men vyerna och naturen är fantastisk och det gör att man pepas att gå ännu längre och högre. Vädret är på grund av sitt geografiska läge ganska instabilt - även om jag hade tur den här gången. Jag återvänder nästa år och flyger mer!



Lars på Kebnekaises sydtopp.



Den lägre startplatsen var säkrare.

Startkön. Cumulus har börjat bildas i bakgrunden.



Lyckad rankingdag i Skåne

Den 5 - 8 juni i år genomfördes Skånes Drakflygklubbs rankingtävling på flygfältet i Skånes Fagerhult för tredje året i rad. Tävlingen, som också kallats Skånes Fagerhult Open, hade SM status första året 2006, och vem vet, snart är det kanske dags igen!

Årets tävling kännetecknades av högtryck, närmare 30 graders värme, mycket blåtermik, inversion och inslag av sjöbris. Tolv piloter hade anmält sig till tävlingen, men tyvärr lyckades arrangörerna inte låna in en extra bogsertrike utan SDFKs trike fick ensam ta hand om bogseringarna, vilket tog lite för lång tid.

Egentligen ska det vara max åtta piloter per trike, så att alla får chansen att komma i luften under så likartade väderförhållanden som möjligt. I samband med att sjöbris slog igenom vissa dagar blev startordningen därför utslagsgivande. Det blev också några svettiga dagar för SDFK bogserpiloter med sidvind och turbulenta förhållanden.

Vädret under tävlingsdagarna var rätt likartat och det började med att en inversion la sig på runt 900 meter över fältet, för att släppa så smått på eftermiddagen innan sjöbris slog igenom vid tretiden.

Det gällde därför att ta sig iväg i det fönster som fanns. Nu såg alla dagar inte exakt likadana ut och de dagar sjöbris slog igenom drog den inte mycket längre in än till fältet. När inversionen väl släppte låg molnbasen i snitt på drygt 2 000 m, men molnbas på närmare 2 800 meter över havet längs bannorna rapporterades också.

Planer finns på att arrangera en tävling även till nästa år, målsättningen blir då att låna in minst en extra bogsertrike så att det blir bättre snurr på starterna. Till nästa år kommer troligtvis även korsbanan på fältet (09 och 27) att kunna användas.

Thomas Hylander, SDFK

Resultat Skånes Drakflygklubbs ranking 2008:

| | |
|----------------------|-------------|
| 1. Håkan Andersson | 1 224 poäng |
| 2. Anders Gustavsson | 967 poäng |
| 3. Per Andersson | 715 poäng |
| 4. Heikki Pekkala | 688 poäng |
| 5. Tommy Nilsson | 509 poäng |
| 6. Stefan Olsson | 336 poäng |
| 7. Ove Falk | 316 poäng |
| 8. Marcus Lindqvist | 315 poäng |
| 9. Jörgen Järevang | 259 poäng |
| 10. Thomas Hylander | 258 poäng |
| 11. Johan Strandman | 3 poäng |
| 12. Jonas Nilsson | 0 poäng |

Heat 1 - 5 juni
Skånes Fagerhult - Visseltofta T&R, 48,6 kilometer

Heat 2 - 6 juni
6/6, Skånes Fagerhult - Traryd T&R, 55,2 kilometer

Heat 3 - 7 juni
Skånes Fagerhult - Bjärnum - Hallaryd - Skånes Fagerhult, 70,9 kilometer

Heat 4 - 8 juni
Skånes Fagerhult - Bjärnum - Hallaryd - Skånes Fagerhult, 70,9 kilometer



Årets nyheter från Coupe Icare

Text och foto: Fredrik Gustafsson, www.carpe-diem.se

På flygmässan Coupe Icare i St Hilarie strax utanför Grenoble samlas tillverkare från hela världen i september varje år. Här rapporterar Fredrik Gustafsson om årets nyheter.

I år hade jag glädjen att besöka mässan som medarbetare på Crosscountry Magazine. Allt var liksom ordnat, utom montern... Så efter att ha burit ett ton prylar och monterat upp spektaklet fanns det mycket tid för att kolla runt på mässan. I vår monter satt Verity mest hela tiden, hon skadade sig tidigare i år, och var därmed stationerad i montern. Perfekt.

Jag hade därmed gott om tid att leta runt efter godbitar inför kommande år. Men jag hittade ärligt talat inte mycket nytt som var revolutionerande. Men jag ska försöka summera mitt intryck av festivalen.

Vi börjar med paramotor. Nya motorer? Nja någon förbät-

ring här och där men inget storslaget. Nirvana kom med en ny kreation som var i prototypstadiet, men skitsnygg. Hittar inget bättre ord för den. Instinct heter modellen. Massa bra lösningar och design som ger habegär...

Nödskärmsutskjutare

En annan kul grej är Parachutter som verkar vara en nödskärmsutskjutare! En luftpatron fyller en konformad strut som i sin tur skjuter ut nödskärmen. Låter kanon. Som gjort för paramotorpiloter, där man inte direkt sitter bra till för nödskärmskast (mer info på www.parachutter.com) Det är för övrigt Cobra paramotors som ligger bakom parachuttern. Även dom snygga pjäser.

PAP hade en ny motor. I övrigt inget nytt, förutom att Mathieu Rouanet har vunnit fler tävlingar med PAP top80. Ramon Morillas öser också på för fullt med PAP och flyger högre och längre än andra.

Elparamotor visades upp

Men intressantast är ändå elmotorerna. Flera ställdes ut och brummades med. Elmotorn från Yuneec som går under namnet Epac är verkligen supersnygg, en klockren produkt. Bra effekt, snygg design och bra drifttid. Ett batteri tar 1-1,5 timmar att ladda och ger 20-30 minuters flygning. Med två batterier den dubbla tiden. Kanon. Och om termiken ger sig till känna är det bara att släppa gasen. Och det blir tyst. Inga problem att få igång motorn igen. Bara att gasa så går elmotorn igång omedelbart! Suveränt.

Men som sagt, vägguttag krävs och flygtiden är inte maximal ännu. Och priset är inte och leka med... cirka 75 000 svenska kronor. Ett rejält lugg i plånboken.

Men det är nära nu. Miljövänligt och effektivt, förbränningsmotorns tid inom paramotorflygning är kanske snart en svunnen tid?

På paramotorskärmsidan är Dudek och Paramania de största. Inget snack, men därunder slåss ett par skärmmärken om hedern. Ozone, Mac med flera.

Nytt i år var Paramanias Fusion. Som ser kanon ut, startar lätt och har tipstyrning för att bättra på handling i en reflexprofil-skärm. Men oj vilka komplicerade bärremmar för en ovan pm-pilot. Läs instruktionerna noga...

Lättviktsgrejer kommer mer och mer

Stora flugan på Coupe icare? Lättvikt. Utan tvekan. Parapinism, speedflying och ultralätta kit. Det är supertrendigt i Frankrike, men frågar man andra länders representanter är de lite tveksamma. Alla märken av rang kommer med superlätta kit. Med selar som mer påminner om stringtrosor.

Det är tillbaka till rötterna. Gå upp, glid ner. Skärmflygromantik. Så bra det blir, fem-sex kilo på ryggen och så flyger du lugnt ner. Underbart. Tilltalande. Och rätt prisklass för en eventuell andra utrustning. Men som sagt, ingen nödis och inget ryggskydd. Bara lätt och smidigt.

Gin trycker hårt på sin Bobcat, Ozone på sin Ultralight-serie, Nova på sin Ibex och franska Nervures på sina olika superlätta "riktiga" skärmar. Deras nya äventyrsskärm Faial (EN C) väger 4,3 kilo i large-storleken (90-120 kilo). Trevligt. Med en lättvikts-sele/ryggsäck och lättviktsnödskärm kommer ett kit upp i strax under nio kilo. Och då är det godkänt enligt svenska regler. Inte illa.

Men fransoserna nöjer sig inte med nio kilo, nej neråt fyra kilo är bättre, min gode vän Jerome Canaud flyger numera sällan vanlig skärm. Med sin vikt på runt 75 kilo trivs han bäst i en 14-16 kvadratmeter stor speedflyer. Senast vi flög tillsammans på Gourdon hade han en Dudek Zakospeed 16 kvadratmeter i extremutförande, vikt två kilo. Selen under halvkielot. Vol libre.

Hur som helst så är lättviktstrenden bra för sporten, enklare utrustning är lättare att ta med vilket ger fler flygtillfällen. Det vill säga bättre flygtrim. Vilket ju är kanon! Självklart kan man tycka vad man vill om dessa utrustningar utan skydd och nödskärmar, det är mer upp till piloten att tänka och bedöma flygförhållandena. Självbevarelsedrift är nödvändigt i detta segment.

Personligen tycker jag om denna typ av flygning. Ger mycket tillbaka om man orkar gå några timmar. Fri flygning.

Mer nyheter för den stora mängden piloter då? Nja.



En Cobra med parachutter.



Kortel Kruyer väger bara 350 gram.



ITV Pilpit Speed flyer.

En och annan ny skärm som ser fin ut finns det väl. Men inget fantastiskt.

Niviuk kommer snart med en ny 1-2a. Hook 2. Inget klart ännu, men det närmar sig. Ozones nya Mojo 3, LTF 1, ser väldigt bra ut. Bakkant som en tävlingskärm. Gradients Montana är en mycket fin lättviktsskärm i EN B-klassen.

I EN C/LTF2 klassen kommer Nova med sin Factor. Snygg design. Gradient har en Aspen 3 på gång. Storsäljare igen? Airwave har just fått klart sin Cobra. Mycket trevlig att flyga, jag har provat den. Oliver Nef från Niviuk talade om för mig att Artic 2 är nära... Ozones Addict 2 finns i lättviktsutförande. Den som grabbarna i Himalaya har flugit jätteflyg med.

Axis franska distributör körde mässans roligaste kampanj. Dethävdade att de skulle penetrera franska marknaden med sina skärmar. Och delade ut Axis stringtrosor till alla som lämnade sin mailadress. Jag fick ett par rosa ;-). Deras Venus 2 (EN D) ser verkligen fin ut.

Fortsatt utveckling av lätta selar

På selsidan var det två märken som stack ut. Supair och Kortel. Stora montrar med mycket selar. Nyheter var snyggt designad Supair Evo XC-selen, och deras Hybrid. Ryggsäck och sele i ett för den vanlige piloten. Och Kortels detaljer. Och komfort.

Kortels superlätta sele vägde runt 350 gram. Snygg var den också! Gin hade en ny sele/ryggsäck som gick under namnet Switch, den såg himla bra ut. I övrigt såg det mesta ut som tidigare.

Största montrarna hade Advance, Sol, Sky, Swing och Niviuk. Advance hade sin nya Alpha 4 hike. Sol hade heller inga världsnyheter men påpekade gärna att de hade världsrekordet i öppen distans x 3. Sky hade en glad och positiv monter. Snygg katalog. Ny tandem, Metis 2. Swing var stolta över Ewa W som vinner det mesta. Niviuk hade en ny ordinär sele, Hamak och en ny EN B/LTF 1-2. Koyot.

Nya märken på akrosidan

Akro då, har det dött ut? Skulle inte tro det! De flesta märken som är med i akrosvängen utökar sina program, Nova har till exempel påbörjat ett samarbete med Raul Rodriguez. RR Acrowings. Ozone har en ny FLX på gång, i tre storlekar. Och deras Freestyler octane flx kommer i en storlek till. Gradient ska släppa en ny värsting till våren.

U-turn har en ny akroskärm i vaggan. Mellan G-force och Morpheus. Swing har ny acro skärm på gång, lite oväntat. Sol har sin omåttligt populära Sonic 2. Skywalk har Richard Gallons Red Hot. Även UP har nytt godis på G.

Och akroshowen över sydstarten var minst sagt imponerande. Massa piloter smiskar på infinite tumble. Nästan vardagsmat numera. Men synkroshowerna är ändå mest publikvänliga.

En krydda på festivalen! Bara showen är värd resan dit.

Att besöka Coupe Icare är en fröjd för öga och gom. Maten och folklivet är fantastiskt. Är vädret dåligt finns det film att se på från morgon till kväll. Mässan är komplett. Åk dit och upplev skärmflygningens årliga centrum. Det är väl värt resan.



Sup Air Evo XC med blommor.

Fjällflygning på Getryggen

Text: Torbjörn Hed foto: Andreas Petterson



Jarl, Martin och Torbjörn hangar tillsammans på Getryggen.

Juli 2008 och äntligen är det dags att åka ut till Storulvåns fjällstation för lite äventyrsflygning. Jag och Johan Eriksson hade redan börjat planera detta äventyr under sommaren 2007. Vi hade först spenderat några dagar i Åre och haft några helt otroliga flygdagar, men nu ska allvaret äntligen börja.

Min fjällvana är ju precis inte den största, så Jarl Hammarqvists (Dalmåsarna) tillskott till vår expedition är välkommet. Jarl är en riktig fjällräv med massor av fjällvana som både lagar riktig god mat, spöar de flesta i kortspel, flyger skärm så ofta han hinner och dessutom är en riktig trevlig prick.

Väl på plats bestämmer vi oss att lägga vårt base camp precis över trädgränsen på Getryggen. Där finns även gott om plats för en landningsplats som vi prydde med en vindvimpel införskaffad av Jarl i Åre.

Getryggen är ett mäktigt berg och vid foten av berget ligger Storulvåns fjällstation. Här går det inga liftar utan här gäller det att gilla lite mer motionsflygning... alltså att man får bära upp sin flygutrustning på berget med egen muskelkraft.

Det är dags för att premiärflyga Getryggen. Vaknar upp i tältet vid sextiden (men det var ljus redan vid tretiden). Kollar in vindprognoserna för dagen på mobilen. Prognosen lovar sydostliga vindar, men styrkan är nog i starkaste laget. Vi börjar ändå traska upp för berget med vår utrustning, och Martin Liungman med vänner och familj ansluter till vårt base camp. För att dokumentera våra äventyr har vi två fotografer som följer våra spår. Jarls fru Birgitta, och Martins kompis Andreas. Lite lyxigt må jag säga!

Efter fyra flyg ner från Getryggen är det dags för det bästa flyget av dem alla. Vinden har mojnats ganska mycket så jag beslutar mig för att klättra upp så högt jag bara orkar... och jag lurar med mig Martin Liungman att starta på samma plats. Jarl väljer att starta lite lägre ner på berget.

Jag startar och känner direkt att lyftet räcker till för att hanga. Jag flyger längs det gräsklädda berget, och njuter av den orörda natur som omsluter mig i denna otroliga miljö. Solen värmer gott där den lyser upp våra skärmar, och himlen är så blå den kan bli.

Jarl startar också, och lyckas ta sig upp till samma höjd. Strax efter startar även Martin, och vi är tre skärmar i luften som hangar samtidigt på Getryggen! Detta är första gången detta sker enligt vår research, och känslan över en lyckad expedition är fulländad.

Vid horisonten ser vi de utmanande Sylarna (Jämtlands svar på Matterhorn) som blänker vitt och ståtligt i solen, på andra sidan ser man Brunnerfjällen och dess toppar, och ganska långt ner ser man fjällstationen, som det enda tecken på civilisation som finns. Man vill att flyget aldrig ska ta slut, men trots denna önskan så minskar vinden till slut och vi landar alla nere vid Martins tält, där Annika, Malte, Andreas väntar in oss. Glädjeuttrycken i våra ansikten går inte att ta miste på. Endorfin-nivåerna är på topp och det blir inte bättre än så här!

Detta var ett av många lyckade flyg på vår Jämtlandsexpedition 2008. Nästa år återvänder vi med mer erfarenhet och redo för nya härliga äventyr.

Eftermiddagsflygg från Brajici
med vy över Becici Beach.

Solig sommarflygning på Balkan

Grillad gris, stark sol och kall öl - det är Montenegro i ett nötskal. Men det går att flyga här också - följ med när Hypoxia sonderar terrängen i ett av Europas nyaste länder.

Text och foto: Marko Wramén

Kogumma vid Turjak framför sin lilla hydda.



Montenegro är ett av Europas yngsta länder, den lilla Balkanstaten blev självständig från Serbien så sent som sommaren 2006. Det här är ett klassiskt forna Jugoslavien-land med sol, slivovica och machokillar. Men Montenegro har framgångsrikt lockat turister till sin lilla kustremsa, inklusive svensk charter, och de senaste åren har också skärmflygare hittat hit.

Självklart vill Hypoxia undersöka detta ”nya” flygterritorium!

Efter en intensiv vår och sommar hamnar jag här i slutet av augusti, en tid på året då jag normalt undviker Medelhavet och den tryckande hetten. Sliten och varm tänker jag mig en lugn och stillsam vecka med lite avkopplande flygning. Lyckligtvis har jag prickat in en något svalare period, men ta det lugnt kan man ju göra i alla fall. Det hindrar förstås inte att jag vill flyga.

För att göra det mesta av flygresan har jag inkvarterat mig hos britten Robin, som driver Montenegro Adventure Centre. Det ligger högt uppe på berget ovanför Budva, som är den största turistorten i landet. Här har man en underbar utsikt över berg och hav, och är dessutom redan halvvägs upp till den vanligaste starten.

Efter att ha anlänt via Kroatien kvällen före, vaknar jag upp och gluttar ut. För en gångs skull är inte himlen knallblå – faktiskt ligger ett tunt molntäcke och skuggar. Så vi tar det lugnt och ger oss så småningom av mot Buljarica, en bit ner längs kusten

från Budva. Här finns en bergsrygg som reser sig 630 meter över landningen nere vid stranden. Starten är en stenig slänt men väl i luften har man fem kilometer termiskt hang att leka på, som går att förlänga till 15-20 kilometer om vinden ligger rätt. Idag kommer den snett in längs kusten, men molnen har i alla fall frätts bort.

Det blir en knapp timmes lekande i den stötiga och ganska kraftiga termiken. Letar mig först bort drygt två kilometer till vänster om starten till en topp där. Sedan blir det motvindsflygning tillbaka och så knappt tre kilometers upptäcktsfärd till höger om starten. Sedan ropar Robin på radion att vinden har friskat i rejält nere på stranden, så jag går ner och landar. Belöningen blir en kall öl på en av strandbarerna.

På kvällen blir det ett vackert nerflyg i varmt gyllene ljus. Vi startar från Brajici, favorit för tandempiloterna, och antagligen den populäraste starten i Montenegro. Här finns en stor slänt som rymmer flera vingar, och 750 meters fallhöjd till landningen på Becici Beach. Vyn över viken är tjugisig, med båtar och jetskis som ritar vita streck på ett djupblått hav.

Vid landningen gäller det att hålla tungan rätt i mun eftersom stranden är packad med folk. Men en liten ruta är avspärrad för oss, bara man undviker stolpar och hus under själva inflygningen. Detta gäller bara från mitten av juni till augusti, resten av året finns det gott om plats på hela stranden.



Robin flyger tandem från Brajici med Budvas gamla stad i bakgrunden.

Vida vyer från starten vid Turjak.



Uppe på högplatån vid Turjak.



Också här finns det kalla drycker att avnjuta i strandbarer efter flyget. Vi slår oss i slang med en rysk pilot och hans vänner, alla från Moskva. De två männen är psykiatriker och kvinnan undervisar i engelska på universitetsnivå. Det blir en intressant diskussion som snart glider in på det nyss avslutade kriget i Georgien, och Putins politik i allmänhet.

Dagen efter tar Robin med oss på ett litet äventyr inåt landet. Han har hört om ett flygställe högt uppe på en högplatå och vill ta en titt. Knappt fyra timmars bilfärd från Budva är vi nära den serbiska gränsen, vid staden Bielo Polje. En lång sträcka har vägen följt den dramatiska Moraca-ravinen. Nu har vi klättrat över höga berg och nått andra sidan av dem.

Lokale flygintresserade Danilo visar vägen på en liten grusväg som klättrar upp över trädgränsen, till en mjukt rundad gräsklädd topp kallad Turjak.

Här möter vi en liten gumma som sitter i öppningen till en lika

liten hydda - där hon bor hela sommaren för att vakta sina kor. Hon ler glatt så att guldändarna gnistrar när vi kommer fram och hälsar, kan tänka att det blir ensamt häruppe med bara korna som sällskap.

Starten ligger på 1830-1890 meter över havet beroende på var du väljer att starta - mjuka gräsklädda slänter breder ut sig i flera riktningar. Vi startar inte förrän efter tre på eftermiddagen så lyftet är svagt. Men en bit ut hittar jag en stor mjuk blåsa och kan sakta kurva mig upp 120 meter över starthöjd (350 meter från nivån jag hittade blåsan på). Halva tiden hänger jag ut ur selen och plåtar de andra tre piloterna.

När det inte går att krama mer lyft ur blåsan flyger jag ut i dalen mot landningen, som ligger runt sju kilometer från start. Vyerna är storslagna med rundade berg och däremellan dalgångar i alla riktningar. Här och där syns små byar med karakteristiska toppiga höstackar och en och annan häst.

Landningsfältet ligger i en liten dalgång med turbulent luft,

men vi kommer ner i ett stycke i alla fall. Sedan blir vi inbjudna på kaffe, kaka och slivovica (hemgjort plommonbrännvin). Det är vägvisaren Danilos mor som bjuder. Lång körning hem igen i den vansinniga trafiken med suicida omkörningar och lastbilar som kör 15 kilometer i timmen på de branta bergsvägarna. Strax före Budva stannar vi på den prisbelönta restaurangen Konak och äter traditionell lammgryta. Gott!

Day tre känner jag att jag måste ta tag i mitt mål att varva ner och slappna av. Det blir ändå ett 45-minutersflyg från Brajici. Här utforskar jag området runt det så kallade elefanthuvudet (en klippa som vägen går rätt igenom och som faktiskt ser ut lite som ett elefanthuvud). Lyftet är brutet och kantigt, men jag klamrar mig fast ett tag i alla fall. Det är rätt skönt att för en gångs skull ta det lugnt, flyga om och när man vill, och annars inte. Det är inte så långt att köra upp till start när andan faller på, och det är flygbart mest hela tiden.

Nästa dag ska Robin flyga tandem med en servitör, så jag

hänger på för att kunna använda dem som modeller i luften. Vi flyger från Brajici igen, och vyerna är lika vackra som vanligt. Lyckas få bilder med Robin och hans passagerare i förgrunden och gamla Budvas befästa stad i bakgrunden.

Efter att ha landat på stranden åker vi upp igen för en ny runda, den här gången har norrmannen Rune anslutit. Jag får bra höjd till höger om starten i ganska stökig luft. Med den höjden som buffert söker jag mig åt andra hållet, till vänster om start, på en liten upptäcktsfärd. Här ligger en fästning som jag inte lagt märke till tidigare, alltid kul att se sådana landmärken från luften.

Ännu längre till vänster ligger en klippvägg vänd mot solen, så här räknar jag med bra lyft. Men se, det ville sig inte alls, så till sist, efter 25 minuter i luften, får jag glida ut mot havet och gå ner och landa.

Efter lunch åker vi upp för ännu ett flyg, berget finns ju där

Landningen på Becici Beach syns i nederkant.



Gamla stan i Budva.



Mormor Stanija och de två ogifta döttrarna.



Startplatsen vid Buljarica.





Lek vid Krnovo.

och vädret är flygbart. Jag startar strax före Rune och svänger höger där jag fått lyft förut. Det finns kvar, och jag ser Rune följa efter. Han kommer dock inte riktigt in i själva lyftet (som precis som förut är lite stökigt och brutet) utan får så småningom gå ner för att landa. Jag stannar kvar och kurvar. Det är fortfarande stökig luft men bättre lyft, så jag klättrar nästan 400 meter över start. Ännu en gång försöker jag flyga på klippväggen vänster om starten, på andra sidan vägen, men det är inte mycket som händer här nu heller, trots att solen ligger rakt på. Märkligt. Efter drygt 50 minuters flygning landar jag på stranden igen.

Varken Rune eller jag har sett gamla stan, så vi åker dit och promenerar i de smala gränderna. Det känns lite som ett turistreservat, men är ändå mysigt. Vi hamnar på en uteservering under ett skuggande träd och snackar flygning och ryska turister (som det finns gott om) över en öl. Han jobbar på oljeplattform, och har således gott om både tid och pengar. Det har han bland annat använt till att köpa sig ett hus i Montenegro. Delvis som investering, men också för att kunna åka hit och relaxa och fylla på sin än så länge tunna loggbok med flygtimmar.

Senare på kvällen möter vi upp med Robin och äter en god middag på en av restaurangerna längs stadsmuren. Montenegro är inte så billigt som jag trodde det skulle vara, men priserna är ändå behagligt låga.

Dagen efter är förhållanden inte helt perfekta i Budva, det blåser en hel del. Robin föreslår att vi ska ta en dag i inlandet igen, han känner till en vacker högplatå vid Krnovo (väster om Niksic) som är vacker och som möjligen kan bjuda på lite hang. Vi rullar iväg och får en fin tur genom detta lilla land.

Högplatån är mycket riktigt vacker, men det blåser för mycket på hanget, med tanke på att vi är i bergig terräng med risk för turbulens. Längre bak på platån finns det stora gräsklädda sluttningar, så vi leker och balanserar lite där istället. Det blir en underbar dag, trots att vi inte flyger "på riktigt".

På eftermiddag passerar tre kvinnor som är ute och plockar örter. Det visar sig vara mormor, mor och dotter, och de stannar nyfiket och tittar på oss. Jag tar av hjälmen och slår mig i slang med dem, och snart har jag både blivit frågad om jag är gift (mor har två ogifta döttrar) och blivit inbjuden på middag i deras lilla stuga en bit bort. Kull!

Stugan är väldigt enkel, här bor mormor Stanija på sommaren och vaktar korna. Enkelheten till trots har hon snart svängt ihop en måltid till oss, där alla ingredienser är hemgjorda. Gott! Vi konverserar på en blandning av engelska, tyska och lite serbiska, och har alldeles förträffligt trevligt.

Efteråt kör Robin oss hem en annan väg, upp i bergen längs gränsen till Bosnien och sedan ner på branta serpentinvägar till den befästa staden Kotor. Vi stannar och flanerar runt – det är en vacker liten stad. Det ska gå att flyga från en hög topp här, men landningen är tight, inne i en fotbollsstadion omgiven av läktare och flaggstänger. Det får bli en annan gång, för det här är mins sista dag.

Vad kan man då säga om Montenegro som skärmflygningsdestination? För den som vill få många flyg trots att man inte har så mycket erfarenhet, funkar Brajici bra. Det är bara att klämma in en bunte topp-till-botten på morgonen innan det blir för termiskt, och sen göra ett par till sent på eftermiddagen och njuta av solnedgången.

Men se i så fall till att flyga här före juni eller efter augusti, då du har hela stranden att landa på (och klimatet är behagligare). Under högsäsong gäller det att hålla tungan rätt i mun för att landa just här (det finns mer plats vid till exempel Buljarica).

Räkna inte med flygning på samma höga nivå som i till exempel Alperna, Slovenien eller Sydafrika. Men vill du slappna av, se ett nytt land och dessutom flyga vid havet med vackra vyer, ja då funkar det fint.

Fler bilder finns på waterglobe.net/montenegro.

Fakta:

Budva ligger vänt söderut på Montenegros kust, relativt nära gränsen till Kroatien.

Flygställen:

Brajici

Stenig men okej startplats vänd söderut, populär bland tandemflygarna i Budva. Kan ge långa termikflyg men funkar också för topp-till-botten, fallhöjd 750 meter. Landning på Becici Beach, med gott om plats utom juni-augusti, då det är fullt med parasoll och solstolar.

Buljarica – Button Hill

Stenig start vänd söderut, men fin bergsrygg för fin termikflyg. Nås via grusväg som kräver jeep eller motsvarande. Relativt stora fält att landa på nere vid stranden, 650 meter under start.

Turjak

Äventyrlig utflykt till högplatå. Start på drygt 1 800 meters höjd på stora härliga gräs-

klädda kullar i flera olika riktningar. Många fält att landa på i dalen nedanför.

Kotor – Lovcen

Start på hög bergstopp, som bara nås med jeep, landning mer än 1 700 meter längre ner, i en fotbollsstadion vid Kotor, vilket kräver en erfaren pilot.

Krnovo-Niksic

Gräsklädda hang vid en nationalpark med starter mot söder och norr. Flera timmars körning inåtlandet från Budva. Jeep krävs.

Säsong

Slutet av mars-slutet av september.

Resa hit:

De flesta reguljära flyg går till Dubrovniks flygplats i Kroatien, men det går att flyga till Tivat eller Podgorica i Montenegro. Sök resor på till exempel www.luftgrop.se. Apollo och Solresor har charter till Montenegro.

Guidning och boende

Montenegro Adventure Centre (www.montenegrofly.com) drivs av britten Robin Brown, som tidigare ägt en skärmflygskola i Storbritannien.

För 450€ per vecka får du boende, guidning, flygplatstransfer och lokala transporter. Du bor i ett snyggt nybyggt hus högt uppe på berget. Utsikten är fantastisk, men det är långt från stan. Robin skjutsar dig ner på kvällen, men du får ta taxi hem igen.



Vågå - norskt hängflygeldorado

Text och foto: Thomas Hylander, SDFK

I samband med Vågå open, eller öppna norska mästerskapen i hängflyg, åkte fyra skåningar till det norska rikscentret för skärm- och hängflyg i Vågåmo. Undertecknad och Tommy Nilsson för att friflyga medan Ove Falk och Niklas Pålsson för att delta i tävlingen. Här följer en redogörelse i dagboksform om med- och motgångar bland fjäll och flugor i vårt grannland.

Freitag 18 juli. Avfärd för Tommy, Niklas och undertecknad. Ove har kört själv några dagar tidigare då han först hade jobb att göra i Mosjöen. Efter att fyllt upp Niklas VW Golf Kombi Highline till bredden med vingar, selar, tält och campingutrustning bär det iväg från nordvästra Skåne klockan elva. Framför oss har vi drygt 85 mil, en resa på runt tolv timmar om man tar det lugnt. Det är E6 hela vägen upp till Otta, så några problem att hitta är det inte.

Väderprognoserna såg inte särskilt bra ut under de första dagarna men meteorologerna hade börjat ana ett inkommande högtryck från mitten av nästa vecka, i alla fall sa löpsedlarna det.

Till centret i Vågå anländer vi runt klockan elva på kvällen och där hittar vi Ove sovande i TV-soffan. Han bor i ett av rummen på centret, vilket också Niklas ska göra. Jag och Tommy går ut och sätter upp våra tält, vilket går lätt eftersom det inte blir riktigt mörkt på de här bredgraderna under sommaren. Vi träffar även på några andra svenska hängflygare; Kay Westerholm och bröderna Tomas och Magnus Söderqvist.

Lördag 19 juli. Inget flygväder. Blåsig, helmulet och låga moln. Vi gör en liten rektur för att kolla på de olika starterna, vilka är; Vole vid syd-sydvästlig vind, Salknappen vid sydost-ost och Blåhö vid ost-syd och norväst-väst. Vole är den lägsta starten och ligger 1 070 meter över havet, därefter kommer Salknappen som ligger cirka på 1 500 meter och Blåhö med ytterligare 100 meter över havet. Rikscentret med landning ligger i dalen vid Vågån på runt 400 meter.

När vi kommer upp på Blåhö befinner vi oss i moln och det blåser en isande vind som vi mäter till 17 meter i sekunden. Ing-

et roligt ställe att vara på precis, så vi åker ner ganska snabbt igen.

Söndag 20 juli. På centret kan man köpa kuponger för transport upp till starterna. Ju längre bort starten ligger desto fler "klipp" kostar det. Centret har två minibussar med taksäck för vingar och släp för selar. De tar cirka tio piloter med vingar var.

Efter två turer upp på berget med centerbussen, låga moln och sned vind, fick vi till sist flyga från Blåhö nordstart. Vi startar så sent som åtta på kvällen. Det är halvklart till mulet med en vind på kanske två-tre meter i sekunden på starten. Förvånansvärt bra lyft, först över starten i form av hang, men sedan även över dalen. Känns lite konstigt med dallyft när himlen nästan är helt täckt av moln.

Vi kommer aldrig riktigt upp över berget för att kunna landa på centret, så landning blir på en åker nedanför, jämte E6 i Gulbrandsdalen. Flygtiden blev mellan 30-50 minuter och äntligen fick Ove testat sin nya vinge, en Airborne Climax C2, som han köpt av Niklas några veckor tidigare. Han hade helst velat flyga in sig på den några dagar innan tävlingen, men det tillät aldrig vädret så på tävlingen fick det bli Merlin för Ove.

Måndag 21 juli. Första tävlingsdagen i Vågå Open. 30 tävlande med Ove och Niklas som enda utlänningar. På grund av nordlig vind bestäms det att man ska åka till Böverdalen i utkanten av Jotunheimens nationalpark. Ett märkt bergsområde med Norges högsta berg Galdhøpiggen på 2 469 meter över havet. Starten vid Juvasshytta ligger på 1 800 meter och här ligger också det Norska sommarskidcentret.



På väg in för landning vid centret.



Magnus Söderqvist startar från Blåhö nordstart.

Väl framme passar Tommy och jag på att reka den bästa landningsplatsen enligt normännen. Landningen ligger på en utlöpare halvvägs ned i dalen och består av vatten, tuvor och småbuskar! Inget ställe man gör en dålig flare på. Det finns bättre landningsytor längst ned i dalen, men eftersom dalen är trång kan det bli turbulent där vid lite vind.

Det skulle visa sig bli en lång dag. Eftersom starten ligger mot nordväst kommer solen inte åt att värma bergssidan förrän vid tre på eftermiddagen, men på grund av sned vind skulle det dröja ännu längre innan någon start kunde genomföras. Moln drog in med skurar och flyglusten försvann med kylan. Till sist vrider vinden upp och de flesta tävlande kan ge sig iväg innan den åter blir sned.

Både Ove och Niklas kommer iväg, men det är mycket svaga förhållanden så de tvingas landa tillsammans med många andra på några åkrar längst ned i dalen efter någon halvtimme. Nils-Age Henden lyckas som enda pilot ta sig runt den 51 kilometer långa banan, men 10 minuter efter sista målgång, klockan 21.

För Tommy och mig blev det en åtta timmar lång väntan på berget utan att få flyga. Synd, men är man inte på hugget när vinden vrider rätt får man skylla sig själv.

Tisdag 22 juli. Tävlingsheatet för dagen ställs in på grund av vågor, det vill säga stark vind på höjd som av bergen pressats uppåt och bildar vågor. Dessa vindar kan komma i ofas med bergen och då slå ner i en dal med kraftig vind och turbulens som följd. Istället passar många på att spela bowling, viket slutade med att Niklas satte nytt hallrekord på

223 poäng! Självt fixade jag till min kamerainstallation på ving- en.

Onsdag 23 juli. Väl uppe på Vole är det en hel del moln som skymmer solen och vinden är västlig. Efter att ha väntat ett tag och börjat misströsta, tänker jag att nu startar jag så fort solen kommer fram och vinden rättar upp sig. Tommy och jag beslutar oss också för att bära bort våra vingar till skärmstarten eftersom den är lite brantare och känns bättre vid svag vind. Efter en stund tittar solen äntligen fram och termiken börjar räta upp vinden. Jag väntar på nästa termikpuls och ger mig iväg.

Får lyft direkt, men blåsan är smal och jag flyger ut ur den igen. Gnetar ett tag längs bergskanten men tappar mer och mer höjd. Provar att ta några bilder med min kamera som jag installerat på kölröret. Sedan är det dags för landning. Ser också att en tävlande har startat, men även han är på väg ned. Landar på centret och packar ihop vingen snabbt för att hänga på nästa buss upp till starten. Kollar också om det blivit några bilder, men något hade gått fel med avtryckaren så det blev inte en enda bild förutom provbilderna på starten.

Efter en stund landar den tävlande och han har bråttom upp igen. Även Tommy trillar ned, men han hinner inte bli klar till samma buss.

Snart är jag uppe på starten igen, nästan alla tävlande har startat. Det blåser lite mer så jag tvekar på var jag ska starta men beslutar mig för att bära bort grejorna till skärmstarten igen. Har två tyskar framför mig i startkön. Den ene kommer iväg, men... inte den andre. Ett stort molnflak skymmer solen



Ove mäter vinden på Blåhö, 17 meter i sekunden.

och vinden blir återigen mer och mer västlig. Efter att ha stått startklara i en timme ger vi till sist upp. Under tiden har vi sett Tommy starta från den andra starten, men på skärmstarten tvekade vi för länge och till sist gick det inte alls. Så det är bara att rigga ned igen och ringa efter upphämtning.

Efter en stund kommer Tommy upp med Niklas bil, vi lastar och Tommy berättar att Niklas kraschat sin nya Combat i samband med utlandning i en trång dal. Vinden hade ökat mer och mer och det hade även blivit turbulent nere på landningen vid centret. Resultatet av kraschen var ett brutet bygelben och vingrör. Niklas själv klarade sig med fläskläpp och skitiga byxor. Han var också ganska mörbultad.

När vi kommer ned till centret fortsätter Niklas, Ove och jag in till Vågåmo för att kaka. När vi har ätit och kommer fram till bilen utbrister Ove. "Det läcker något från din bil!" Det visar sig att nästan all motorolja runnit ut från en spricka i oljeträget. Någon har kört på en sten. Så det är bara att ringa Söderqvistarna och be dem komma och bogsera oss tillbaka till centret. Vilken olycksdag för Niklas!

Torsdag 24 juli. Fint väder och start Vole. Men en inversion fördröjer starten och gör det svårt för många att ta sig upp, däribland mig själv. Gnetar längs berget men jag tenderar att förlora mer och mer höjd för varje sväng. Tar lite bilder med min kamerainstallation, som nu visade sig fungera utmärkt. Dagens bana var 124 kilometer lång och hela tio piloter tog sig runt. Snabbast var Jon Gjerde. Tyvärr var Ove bland den tredjedel som inte lyckades ta sig ut på banan. Enligt de som

tog sig runt var det bara över Vågå det var svårt, sedan hade det varit riktigt fina förhållanden.

Efter kraschen avstod Niklas från att flyga mer i tävlingen även om han blev erbjuden att låna en vinge. Han hade dessutom ett oljeträg att fixa på bilen så att vi skulle kunna komma hem igen. Sedan fick vi andra lite extra service i form av hämtning, starthjälp med mera.

Fredag 25 juli. Start Salknappen. Lite sämre att rigga på eftersom det sluttar och det är en väldigt flack start med en del sten nedanför. Ove startar mitt i svärmen av vingar och får häng på de tre-fyra bästa piloterna i Norge! Tyvärr tappar han "hänget" efter ett tag och får kämpa längs bergskanten medan de andra tar sig upp till bas.

När de tävlande gett sig iväg och det blivit lite lugnare på starten känner Tommy och jag att det är läge att ge sig iväg. Jag startar först och får en del lyft över det flacka partiet på berget. Drar mig bort mot den brantare delen för att ha lite mer höjd att spela på, det vore ju ingen höjdare att behöva landa på ett slutande fjäll kilometer från närmaste väg. Runt Skarpnäbb hittar jag fina blåsor men har en tendens att tappa dem efter ett tag.

Ett par andra vingar på samma höjd gör det svårt att koncentrera sig på att centrera blåsorna. Men mellan Skarpnäbb och Vole hittar jag blåsan med stort B. Jag driftrar rätt långt bak över fjället, men vad gör det när man hela tiden ligger i stig. En timme efter start når jag äntligen molnbas på drygt 2 800 meter över havet.

Tommy stöter jag på ett par gånger över fjället. Väl i molnbas är utsikten fantastisk, speciellt bort mot Jotunheimens natio-

Så här fotograferar vi i luften

En stor del av njutningen i att läsa om skärmflygning och hängflyg ligger i bilderna. Att en kulen vinterdag kunna drömma sig iväg till läcker flygning är härligt, och blir enklare när man har bra fotografier.

För att du också ska kunna ta coola bilder i luften har Hypoxia därför frågat tre plåtande piloter hur de gör för att fånga de fina foton du ibland ser här i tidningen.

Thomas Hylander, hängflyg

Ända sedan jag började med modellflyg för många år sedan har jag försökt ta bilder från luften. När jag sedan började flyga själv var det enkelt att ta med sig kameran upp. Men utan någon form av kamerainstallation på vingen och fjärrutlösare begränsade sig bilderna till att plåta marken nedanför. Någon närbild kunde man ju ta på sig själv i luften, men det blir sällan så bra.

När det förra sommaren var dags att även för mig att göra intåg i den digitala tidsåldern och införskaffa en digital kamera visste jag vad jag ville ha. Den skulle vara liten, ha hyfsad vidvinkel samt fjärrutlösare. De två första kraven var enkla att uppfylla, men inte det sista. Kombinationen liten kamera med vidvinkel och fjärrutlösare gick inte att hitta. Jag fastnade däremot för en Canon IXUS 850 IS med en vidvinkel på 4.6 mm (motsvarande 28 mm brännvidd med gamla hederliga 35 mm filmer). Normalt för små kompaktkameras, eller åtminstone har det varit det, är 6.4 mm (motsvarande 35 mm brännvidd). Det är något lite för flygbilder om man vill ha med sig själv och vingen. En vidvinkel motsvarande 4.6 mm funkade däremot rätt bra.

Men så var det här med att utlösa kameran om man inte när den? När jag tog flygfoto från modellflygplanen hade jag ett servo som kontrollerades från radiostyrningen. Servot var monterat på kameran så att dess arm kunde trycka till avtryckaren. Det fungerade för det mesta rätt bra, så något liknande borde man kunna göra nu.

Radiostyrningen var för stor att tas med upp, men det borde gå att konstruera en servokontroll och koppla servot direkt till den via en kabel. En kabel skulle vara enkel att dra ut i vingen. Eftersom jag inte är särskilt elektronik-kunnig tog jag kontakt med en modellflygkompis som kan det här med elektronik, och dessutom har en liten firma som konstruerar och tillverkar sådana prylar. Och det var ingen konst, snart hade jag en liten dosa där jag kunde styra servot åt båda hållen samt lägga in vilka utslagsbegränsningar jag ville ha.

Det blev faktiskt riktigt bra för kameran hade on/off knappen bredvid avtryckaren på perfekt avstånd, vilket innebär att servot kunde monteras på ett sådant sätt att det gick både att starta/stänga kameran samt ta kort från servokontrollen. Kameran behövde då inte vara påslagen hela tiden och linsen kunde skyddas mot smuts under start och landning genom att den stängdes av.



Thomas utrustning.



Kameran med servot monterat.



Kameran monterad på kölröret.



Starten vid Vole.

nalpark med alla snöklädda fjälltoppar. Passar därför på att ta en hel del bilder med kameran som är monterad på kölröret. Jag gör branta svängar, fäller upp visiret och smilar mot kameran... Tyvärr visar det sig när jag landat att något gått fel med avtryckaren igen, så det blev inte en enda bild!

Lördag 26 juli. Ännu en kanondag. Varmt som bara den, säkert 30 i dalen. Lite mer sydostlig vind idag, men Tommy och jag väljer ändå att starta på Vole medan de tävlande drar till Salknappen. Ett tag är vi alldeles ensamma på Vole med lite väl mycket ostlig vind för att kunna starta, så vi börjar undra om vi gjort ett misstag.

Men när eftermiddagen närmar sig har solen varmt bergssidan så mycket att vi har en perfekt startvind. Tommy startar först, rätt in i en blåsa och kurvar upp sig över start direkt. Jag missar blåsan och får vänta på nästa. Det är rätt blåsigt på starten och lite svårt att hålla balansen på vingen, men efter ett tag lyckas jag komma iväg. Får gnetta ett tag längs bergskanten även idag, men hittar snart en blåsa som för mig upp över fjället.

Det blev inte riktigt molnbas idag, varken för Tommy eller mig, men jag når i alla fall en höjd av 2 300 meter över havet. Det är lätt att hitta nya blåsor så det är ingen konst att hålla sig kvar på runt 2 000 meter.

Efter någon timmes flygning upptäcker jag fladder i seglet mellan de två yttersta lattorna på höger sida. Det har jag aldrig sett tidigare och det fladdrar vid alla hastigheter. Eftersom jag känner mig rätt nöjd med flygningen beslutar jag mig för att landa.

Så efter 1,5 timmes flygning står jag åter på backen vid cen-

tret. Tommy är fortfarande i luften, men Ove har landat. Han kämpade tappert i två timmar, men lyckades heller aldrig ta sig upp till molnbas och drog därför inte i väg på banan. Flera tävlande har landat, men många är också kvar ute på banan. Tommy landar nöjd efter två timmars flygning, lagom i tid för att vi ska hinna göra oss i ordning för banketten och prisutdelningen inne i Vågåmo.

Vann hela tävlingen, som avgjordes över fem heat, gjorde Nils-Aage Henden, tvåa blev Björn Joakimsen och trea Jon Gjerde.

Söndag 27 juli. Hemfärd. Det har varit en lyckad vecka, förutom Niklas olyckor med vinge och bil. Lite ostadigt väder till en början men efter hand bättre och bättre sedan ett högtryck växte in över Skandinavien.

Vid bra väder är Vågå ett alldeles utmärkt ställe att flyga på. Starter för nästan alla vindriktningar, storslagen natur och fin termik. Hyfsat gått om landningar, säger de som flugit sträcka i området. Ett stort plus är centret och all den service man får där. Föreståndaren, Arne Hillestad, gör ett greit jobb med att fixa grillkvällar, upphämtning med mera.

De två centerbussarna går i skytteltrafik upp på fjället så länge det finns piloter som vill upp. De tar även med sig kyld dricka till starten som man kan köpa. Och vid upphämtning finns det kall öl i bussen! Grillkvällarna går inte heller av för hackor då man för 100 NOK får grilla och äta hur mycket kött, hamburgare och korv man orkar. Mycket prisvärt för att vara i Norge.

Och hem kom vi, Niklas lagning av oljeträget med sillikon visade sig hålla alldeles utmärkt!



Foto: Thomas Hylander

Flygprov med kameran monterad i vingspetsen på klubbens bogsertrike.

Första flygprovet fick bli på klubbens bogsertrike, där det fanns lämpliga washoutstag i vingspetsarna att fästa kameran på. En liten kamerahållare beställdes från Finsterwalder. Jag bockade även till en aluminiumplåt så att jag kunde fästa servot på kameran och tillverkade en sju meter lång servokabel så att den skulle nå från vingspetsen ända in till styrbygeln via bygelbenen. Servot drevs med fyra vanliga 1.5 volts R6-batterier placerade i servokontrollen. Servokontrollen tejpad jag fast på styrbygeln. Eftersom kameran är liten behövdes ingen motvikt.

Det hela fungerade bra. Vissa bilder blev lite suddiga, och jag misstänker att servot går lite för snabbt så att autofokus inte alltid hinner med. För att få ett långsamt och mjukt tryck motsvarande ett finger, för att inte skada kameran och få autofokus att fungera, fästes en liten silikon slang på servoarmen. Kanske det inte var tillräckligt, men de allra flesta bilderna blev skarpa.

Nästa försök dröjde ett par månader. Det fick bli under Norge-resan och vackrare landskap som bakgrund kan man väl knappast tänka sig. Det var ju egentligen hangglidaren jag ville ta bilder ifrån också. Det fick bli med kameran bak på kölröret till att börja med eftersom där inte finns några bra fästpunkter i vingspetsarna. Det går att fixa, men kräver lite mer tid.

Men nu uppstod lite problem. Det var inte helt lätt att justera/fästa silikonslangen så att den inte gled åt sidan på avtryckaren. Detta resulterade tyvärr i att när jag väl tog mig upp i molnbas, med alla snöklädda fjälltoppar under mig, fungerade inte avtryckaren. Starta och stänga kameran var inga problem, men

att ta bilder gick inte. Så här måste jag komma på en stabilare lösning.

Utöver det blir nästa mål att fixa en anordning så att det enkelt går att fästa kameran ute i vingspetsen även på hangglidaren. Fast det finns också fler varianter att testa med kameran på kölröret i olika vinklar. Så vi får se, kanske blir det några bilder i Hypoxia i framtiden. En bild säger mer än tusen ord, sägs det.

Fredrik Gustafsson, skärmflyg

Det blir ofta att man tar bilder ur pilotens vinkel med ett par fötter och marken långt nedanför Eller startbilder. Och så dom med en liten svart prick som är polarns skärm, har du för dig... Speciellt om man fotograferar med pocketkamera. Inget fel på pocketkameror. Det blir fina bilder. Men variationsmöjligheterna är dock ganska små. Alla bilderna från flygsemestern blir rätt så lika i albumet.

Under mina år som skärmflygare och fotograf har jag mest tagit just de ovan nämnda bilderna...;-) Men har även lyckats lära mig en del andra vinklar och arrangemang.

Min personliga favorit är den när kameran hänger tre meter under mig och objektivet är vinklat mot mig. Om man sedan tar bilden när man gör wingovers eller spiral så blir bilden mer intressant. Självklart kräver det att du är rätt säker på manövern du ska göra och att du har rätt utrustning att fotografera med.

Jag använder mig av en Canon Eos 20D, men de flesta digitala systemkameror gör jobbet. Objektivet som jag använder är en 10-22 millimeters vidvinkelzoom. På max vidvinkel ger den en

perfekt vinkel i förhållande till längden från mig som kameran är placerad på. Detta provade jag fram på marken. Enklast så...

Ställningen som jag fäster kameran på är som en galge av aluminiumrör med en platta på. I plattan sitter en skruv som jag drar fast kameran med. Jag brukar även använda silvertejp för att förhindra att kameran kommer ur position på grund av g-krafter. Denna "galge" är specialgjord av Micke Kjellman i Åre. Lätt och smidig och mycket väl fungerande. Och enkel! Jag fäster linorna med små karbinkrokar i de vanliga huvudkarbinerna. Linorna är vanliga skärmlinor.

När jag startar har jag ena änden av galgen kopplad i en av mina huvudkarbiner. När jag sedan är på plats för fotografering så firar jag ner galgen med kameran. Det kan vara svårt att hitta rätt vinkel på kameran i förhållande till dig och skärmen beroende på vilken manöver du gör vid fototillfället. Prova dig fram.

Hur trycker jag på avtryckarknappen då? Det finns lite olika prylar att ta till. Fjärrutlösare med sladd är för mig inget alternativ. För omständigt. Sladdlösa fjärrutlösare till kameror finns ett otal. Jag har provat några olika under åren.

Bäst och dyrast är i mitt tycke Pocket wizards. Ett komplett kit kostar cirka 6 500 kronor. Men då klarar de en hel del mer är bara utlösa kameran på avstånd. Den är mer tänkt för folk som jobbar med blixtar som är utplacerade lite här och där. Profssgrejer helt enkelt. Jag har använt mina några år och det har behövts renovering då och då. Men det blir bra bilder.

Min nya favoritutlösare är köpt via Ebay (sök på till exempel Canon eller Nikon remote control). Min är av märket Yongnuo



Fredriks rigg.

Foto: Fredrik Gustafsson

och kommer från Kina, kostar 300 kronor. Och gör samma jobb som Pocket Wizards. Är dessutom mindre och enklare! Fäster mottagaren på blixtfoten på kameran och tejpar fast sändaren på en bärrem. Kalas.

Inställningar på kameran beror självklart på ljus o väderlek. Men vid solsken och fint så brukar jag ställa slutaren på runt 1/250-sekund, det brukar frysa mig och skärmen och göra omgivningen lite blurrig. Det kan ju ofta vara svårt att hissa upp kameran och byta slutartid men har man bra med höjd så varför inte. Eventuellt kan du prova med blyxt om Du tajmar bilden när du har motljus? Man lär sig ganska fort vad man gillar i bilderna.

Det är bara att prova sig fram. Ju fler försök desto bättre och roligare bilder!

Se exempel på Fredriks bilder på www.carpe-diem.se

Marko Wramén, skärmflyg

Precis som Fredrik Gustafsson använder jag en digital systemkamera när jag plåtar (Nikon D300). Visst, den är stor och klumpig, men jag är van vid den och resultatet blir bättre. Fördelen med systemkameror är ju att de är blixtsnabba, när du trycker på knappen tas bilden direkt. Dessutom kan du byta objektiv, och autofokus, exponeringsmätare etcetera är ofta bättre.

Jag har inte kommit lika långt som Fredrik i min flygning, och har därför inte vågat hänga kameran i ett snöre under rumpen än. Istället har jag den i ballastfickan på min cockpit, säkrad med en rejäl lina och karbinhake, ifall jag skulle tappa den (vilket bara hänt en gång än så länge).

När jag ska plåta drar jag bara blyxtlåset åt sidan och halar upp kameran. Ofta fotograferar jag med en hand, i den andra håller jag båda bromsarna.

För att göra en bild levande är det viktigt att ha människor i den – i vårt fall mestadels andra flygande piloter. Eller dig själv, eller både och. Att plåta sig själv i luften kräver vidvinkel, ju mer desto bättre (vilket även gäller pocketkameror).

Jag använder två olika objektiv. Antingen en extremt vidvinklig fisheye på 10,5 millimeter (som motsvarar knappt 16 millimeter på en klassisk film-systemkamera, de digitala sensorerna är mindre än filmrutorna, vilket påverkar). Eller en 12-24 millimeters (motsvarar 18-36) vidvinkelzoom.

Med fisheye-linsen kan jag faktiskt få med både mig själv och det mesta av min skärm, utan extra hjälpmedel. Jag skulle kunna sätta kameran på en pinne, men det blir tungt med ett så här stort monster.



Fisheye-objektiv ger stora möjligheter.

Foto: Marko Wramén

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

Klappar från SkyAdventures

2 Års check av din skärmflygutrustning

Ompackning av nödskärm: 450 kr Kontakt:
lasse@skyadventures.se
1.550 kr och vi bjuder frakten i retur.

Kursdatum för 2009

Datum och tider för våra kursorter är klara. Österlen/
Kåseberga, Stockholm/Ekerö, Piteå och Vadstena.
Se datum på vår alltid uppdaterade hemsida.

Nyhet från Gradient

Montana är inte endast en lättviktsskärm. Det är en
lösning för dig som vill ha en lätt kompakt DHV 1-2
skärm med mer prestanda!
Pris: 26.900 kr

Nyhet från Gin

Airflex är en paramotorskärm med reflexteknologi
utvecklad av Mr: Gin tillsammans med Mike Cambel
Jones från Paramania. En skärm med extremt bra start-
egenskaper, hög stabilitet. Toppfart 65 km/h!

Nyhet från Fly Castelluccio Paramotor

Flash C-Max är en utmärkt motor inte minst för para-
motorskärmar med Reflex system.**Fakta:**

Motor: Cisco C-Max

Slagvolym: 175 cc

Effekt: 27 Hp

Vikt: 25 kg

Tank: 14 liter

Räckvidd: 3-4 timmar beroende på skärm

Tryckkraft: 75/80 kg med 125/130 cm 2 bladig Helix

Pris: fr. 43.500 kr

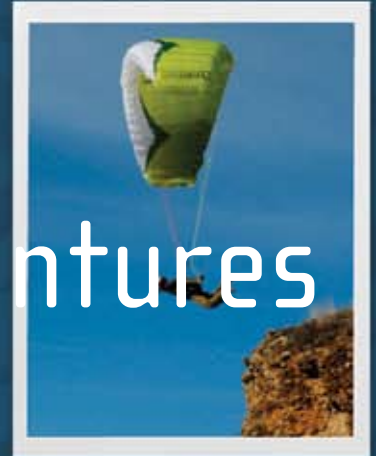
Resor 2009

Spanien, Frankrike, Monte Negro, Bali, Norge, England
Boka nu!

Gin Bobcat

Speedflying är att flyga störtlopp. Konceptet är hämtat
från kusinen Speedriding [Ett snabbt sätt att komma
ner för berg med skidor]. Innovatörerna Gin har varit
marknadsledande i den nya sporten och nu kommer
den första Speedglidern som kan startas och landas
till fots: Bobcat "Traditionell" Speedflying, Hanga i
starkare vind, Ground handling/balansering, Mountai-
neering Levereras med sele med ryggskydd, ryggsäck
och snabbpackpåse. Finns i 3 strl: 13.5, 15, 16.5 kvm.
Vikt 1.6 kg! I Vinter kan du prova Speedflying med oss
på följande orter: Idre, Sälén, Tärnaby och Dundret.
Pris: 16.800 kr

Raua Member Card

Som medlem i Raua har du många fördelar.
Vi vill primera våra trogna kunder genom att erbjuda
unika förmåner. Kraven är enkla att uppfylla.
Handla för minst 25.000kr/år i vår E-shop.Mer information om våra erbjudande hittar ni på
hemsidan.**God jul & Gott nytt år önskar vi på
Team SkyAdventures.**

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