

# HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 2-2009

## Fullt drag i Stockholm

Jubileum och drömflyg i Mälardalen

## Resmål Hawaii

Flygsemster i paradiset

## Bli testpilot

Kursen som är första steget

# Heta flyg i konfliktzon

*Skåning på vift får sällskap av attackhelikoptrar*

## 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.aventyrscenter.se](http://www.aventyrscenter.se)

### Adress och öppettider:

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



**VERBIER SUMMITS**  
GIVING YOU WINGS

[www.verbier-summits.com](http://www.verbier-summits.com)

LUXURY PARAGLIDING HOLIDAYS IN THE SWISS ALPS  
GUIDING - COURSES - SIV - XC - THERMAL CLINICS

E: [stu@verbier-summits.com](mailto:stu@verbier-summits.com)  
T: +41 (0)79 313 5677  
W: [www.verbier-summits.com](http://www.verbier-summits.com)

# Ledare



**S**ommaren är här, och med den förhoppningsvis massor av härlig flygning. För att bjuda på extra inspiration kommer det här numret av Hypoxia fullpackat med artiklar från när och fjärran. Vinschning och hang i huvudstadsregionen, nostalgiska återblickar längre norrut och soldränkt smörflygning i Stilla Havet. Dessutom ett annorlunda äventyr från konfliktfyllda Mellanöstern.

För så är det ju – när lusten att flyga blir för stor är det många av oss som gör nästan vad som helst för att komma i luften. Som att hanga i 40 graders värme omgiven av attackhelikoptrar och antirobotmissiler.

I den värmen är det lätt att bli lite snurrig. Och snurrig kan man också bli av alla de olika certifieringar av skärmar som passerat revy på sistone. DHV, LTF, AFNOR, ENC och EN. Men lugn, Hypoxia reder ut begreppen, och på köpet får du insikt i hur ett modernt EN-test genomförs.

I det här numret är det framförallt två skribenter och fotografer som varit extra flitiga: Fredrik Gustafsson och Björn Hårdstedt. Tack för ert engagemang, fortsatt så! Låt dem inspirera dig – ja just det, du! – till att ta fina bilder och samla intryck under sommarens äventyr. Precis som Annika Elias, Mats Danielsson, Kristoffer Engström och Larsa Jonsson också gjort. Jag ser fram emot en sprängfylld inkorg när det börjar närma sig deadline.

Senast den 12 juli behöver vi ditt bidrag för att det ska ha en chans att komma med i Hypoxia 3-2009, som kommer ut i 31 augusti. Till dess – flyg högt, flyg säkert!

# I detta nummer

4	<b>Nyheter</b>	
10	<b>Vol Biv</b>	Gå upp och flyg ner
12	<b>Barkaby</b>	Vinschfält fyller tio år
14	<b>Kanonflyg</b>	Så kul ett vinschdrag kan bli
16	<b>Israel</b>	Oroligt land med pålitligt hang
22	<b>Nostalgi</b>	Larsa minns när allt började
24	<b>Hawaii</b>	Ingen hula hula men väl flygning
27	<b>Testpilot</b>	Fredrik går testpilotkurs
29	<b>EN, DHV, LTF</b>	Hur vet man vad som är vad?
30	<b>Säkerhet</b>	Lär dig av incidenterna
31	<b>Säkerhet</b>	Öppet brev från EHPU till CIVL

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

**Layout**  
Marko Wramén

### Medarbetare i detta nummer

Annika Elias	Marcus King
Arvid Elias	Mats Danielsson
Björn Hårdstedt	Olivier Laugero
Fredrik Gustafsson	Ori Levin
Kristoffer Engström	HP Fallesen
Larsa Jonsson	

### Omslagsbild

Foto: Marko Wramén  
Kvällsflyg från Arsof i Israel.

### Redaktion Hängflyg

Syd: Konrad Höije, [qonrad@gmail.com](mailto:qonrad@gmail.com)  
Väst: Ove Norberg, [ove.norberg@telia.com](mailto:ove.norberg@telia.com)  
Öst: Cribbe, [cri33e@hotmail.com](mailto:cri33e@hotmail.com)  
Norr: Michael Andersson, [mikael.andersson@boliden.com](mailto:mikael.andersson@boliden.com)

### Annonser

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

### Redaktionellt material

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

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

# OZONE

[WWW.FLYOZONE.COM](http://WWW.FLYOZONE.COM)

Ozone Sverige: [www.skysport.se](http://www.skysport.se)

# ADVANCE Cross Country

**SUBSCRIBE AND WIN AN ADVANCE PARAGLIDER**

2ND PRIZE HYBRID HARNESS FROM **SUPAIR**

3RD PRIZE 6020 GPS VARIO FROM **FLYTEC**

Read by pilots in over 75 countries, Cross Country Magazine is the only international English language free-flying magazine.

Cross Country Magazine brings together a choice selection of the boldest flying adventures, the greatest flying achievements, the hottest technologies, the truth about the latest equipment, all the news, results, opinion and advice from the world's best pilots and blends them with a selection of the most inspirational images from the sport's most talented photographers, to create a bi-monthly free-flying feast.

Everyone holding a valid subscription for Cross Country Magazine issue 127 (Jan/Feb 2010) on the 1 Dec 2009 will automatically be included in the prize draw.

Full rules and regulations online at [www.xcmag.com/subscriber-prize-draw-2009/](http://www.xcmag.com/subscriber-prize-draw-2009/)

[www.xcmag.com](http://www.xcmag.com)

**WIN A GLIDER!**

**WIN A PARAMOTOR!**

# PARAMOTOR MAGAZINE

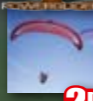
**SUBSCRIBE AND WIN A PARAMOTOR**

**KOBRA PPG**



1st

**PARAMANIA**



2nd

**NIBVANA**



3rd

Read by pilots in over 50 countries, Paramotor Magazine is the only international English language magazine dedicated to paramotors, powered hang gliders and trikes.

Published six times a year, Paramotor Magazine brings together the most authoritative voices in the sport and mixes them with a selection of the most inspirational imagery the best photographers in the sport can conjure up.

Paramotor Magazine is packed with adventures, records, results, profiles and interviews, wing and motor reviews and all the latest news

Subscribe to Paramotor Magazine and you have a chance of winning the prize draw. Everyone holding a valid subscription for Paramotor Magazine issue 17 (Feb / March 2010) on the 1 Dec 2009 will automatically be included in the prize draw.

For a full list of the rules and regulations please visit [www.paramotormag.com/subscriber-prize-draw-2009/](http://www.paramotormag.com/subscriber-prize-draw-2009/)

[www.paramotormag.com](http://www.paramotormag.com)

## XCSHOP.COM

Now accepting **PayPal**

**DVDs ~ BOOKS ~ GEAR ~ Everything a pilot needs**



Order online at [www.xcshop.com](http://www.xcshop.com) or call +44 (0) 1273 673 000 (UK)

## Snart dags för nagelbitaren Red Bull X-Alps!

Snart är det dags! Den 19 juli startar den grymma långdistanstävlingen X-Alps i Salzburg, Österrike. Via fem vändpunkter ska de 30 tävlande från 23 länder ta sig till målet i Monaco.

Banan är 818 kilometer lång, men det är fågelvägen det, räkna med att atleterna måste färdas en bra bit mer än 1000 kilometer. Och de får bara göra det flygande

med sin skärm eller till fots, bärande på skärm, sele, nödis och hjälm. Till sin hjälp har de en supporter med bil som stöttar med navigation, mat och dryck samt allmän uppmuntran.

Det lär behövas. Följ deltagarnas kamp minut för minut på webbsidan [redbullx-alps.com](http://redbullx-alps.com). Redan nu kan du via bloggar följa träningen och förberedelserna.



Foto: Olivier Laugero/Red Bull Photofiles

## Följ en svensk skärmflygare på TV under hans första tävling

Stockholmspiloten Lars Melin Falkenström, som till vardags frilansar inom TV-branschen, har producerat en film om skärmflygning. "De kallar oss skärmflygare" kommer att visas på SVT i sommar och berättar om vår härliga sport med utgångspunkt från piloten Fredrik Angrimer.

Syftet med filmen är att visa för den oinvidige vad det innebär att vara och leva som skärmflygare. I filmen får vi följa

Fredrik under en resa till södra Frankrike där han ska delta i sin första stora tävling - Chabre Open. Tävlingen hålls i Laragne i Provence. Flera andra svenska skärmflygare kommer att visas på SVT i sommar och berättar om vår härliga sport med utgångspunkt från piloten Fredrik Angrimer.

De kallar oss skärmflygare är 56 minuter lång och kommer att visas på SVT, troligen i sommar. Det blir också fem repriserna i SVT och SVT24, och den kommer att finnas tillgänglig på SVT Play på internet.



## Sverige Cup på Kittelfjäll

En deltävling i Sverige Cup hålls på Kittelfjäll 25-28 juni. Det krävs minst åtta piloter för att tävlingen ska bli av, så skynda att anmäla dig! Du kan också anmäla dig på plats, men det kostar 700 kronor istället för normala 500 kronor. Mer info på: [www.flygare.info](http://www.flygare.info)

## PM-möte i Västerås poppis

Den årliga PM-träffen i Västeråstrakten blir allt populärare. I år hölls den 15-17 maj. 74 piloter deltog och 300 besökare kom dit. Flygningen var bra - Urban Stenlund flög till hela 2700 meters höjd, trots att han stötte på snö redan på 1900 meter. Låt oss hoppas vi kan få en mer utförlig rapport till nästa nummer av Hypoxia.

## Artikeltävling för hängflyg

Från Hängflygförbundet:

I dagens samhälle är utbudet av aktiviteter stort och kännedomen om och därmed intresset för hängflygning håller på att minska. För att vända denna trend utlyser SHF en artikeltävling.

Artiklar som deltar i tävlingen skall ha varit publicerade i någon nationell tidning eller på någon av de stora hemsidorna. Reportage gjorda av tidnings- eller hemsidans folk godkänns inte.

Förstapris: förnyelse av hängflyglicensen 2010 inklusive försäkringen MEDI.

Bedömningsgrund: Målet med artiklarna är att locka nya piloter till vår sport. Artiklarna bedöms efter hur väl de uppfyller det syftet.

Sista inlämningsdatum: 1 september. Skicka ditt bidrag med mail till [styrelsen@hangflyg.org](mailto:styrelsen@hangflyg.org) Bifoga artikeln och uppgift om var den publicerats.

Villkor för deltagande: För att delta med en artikel måste den ha publicerats i nationell media som vänder sig till allmänheten, till exempel internet-sidan [utsidan.se](http://utsidan.se). Deltagarna ombesörjer själva för att artikeln publiceras. Juryn och dess närstående får ej delta i tävlingen. Jury: SHFs styrelse. Juryns beslut kan ej överklagas.

## SM i Hängflyg hålls i Skåne

Skånes Drakflygklubb arrangerar SM i hängflyg 2009. Platsen för tävlingen blir Skånes Fagerhults flygplats. Tävingen är en del av Riksidrottsförbundets SM-vecka, se [www.smveckan.se](http://www.smveckan.se).

Tävlingen hålls 26 juli - 1 augusti. Tävlingsform: Hängglidare klass 1. Klass 5 deltar enligt särskilda regler. Distansflygning slutet eller öppen bana.

Licenskrav: Pilotlicens. Startmetod: Flygbogsering, bogseravgift tillkommer. Organisatörerna har säkrat att två bogsertrikar kommer att finnas tillgängliga, vilket medför max 16 deltagande piloter i tävlingen.

På lördagen, efter sista tävlingsheatet, arrangeras en bankett med prisutdelning.

## Hängflygläger i Värmland

Från Hängflygförbundet: Värmlands Hängflygklubb inbjuder till flygläger. Lägren kommer att erbjuda vinsch- och flygbogsering med instruktör på plats. Vecka 23: 6-7 juni. Vecka 26: 27-28 juni, vecka 29: 17-19 juli och vecka 32: 8-9 augusti.

Lägren börjar kvällen innan för er som vill flyga under lugna förhållande eller ta ny behörighet. Du som är elev och uppfyller kraven, passa på att ta pilotlicens med fina möjligheter till sträckflygning.

För att vi ska kunna hjälpa er optimalt att komma i luften gör gärna en anmälan. Boende och andra frågor på mail [skaffacert@hotmail.com](mailto:skaffacert@hotmail.com) eller telefon 070-3651154 Robin.

## Rankingtävling i Älleberg

Hängflygarna har en rankingtävling 27-28 juni på Ällebergsfältet alternativt Falköpings flygplats.

Tävlingsform: Hängglidare klass 1. Klass 5 deltar enligt särskilda regler. Distansflygning slutet bana.

Startmetod: Flygbogsering. Licenskrav: Pilotlicens med flygbogserbehörighet.

Mer info: [www.hangflyg.org](http://www.hangflyg.org)

# Tillåtet flyga med PM-trike

Nu är det tillåtet att flyga med hjulställning även om man inte kan starta och landa till fots. Transportstyrelsen (TS) har tagit beslut om ändring av tillämpningen av bestämmelsen om att start och landning vid skärm- och paramotorflygning alltid ska kunna ske till fots.

Beslutet gäller §23 LFS 2007:44 där det står "föraren skall kunna starta och landa skärmen till fots" där ändringen innebär att man även kan starta och landa utan att vara till fots. Beslutet gäller all form av skärmflygning inte bara paramotorflygning.

Transportstyrelsen har initierat en bestämmelseändring, ett så kallat interimsbeslut, vilket betyder att beslutet gäller från och med nu fram tills förändringen träder i laga kraft. Vi får alltså flyga med hjulställning redan nu enligt beslutet.

Citat ur en del av beslutet:

*"Hjulställning ökar säkerheten vid start och landning. Hjulställning ökar tillgängligheten för olika grupper att flyga paramotor, det vill säga de personer som på grund av fysiska defekter eller bristande styrka ej kan bära upp vikten av ett motoraggregat. Paramotorflygning är i dagsläget en mansdominerad gren av skärmflygning då motoraggregat är tunga och detta gör att många kvinnliga piloter ej kan genomföra start och landning till fots".*

Begreppsförklaring: Inom SSFF är det som vi kallar "trike" en hjulställning för

att underlätta start och landning – inte att förväxla med UL trike!

Transportstyrelsen har varit väldigt tillmötesgående i våra diskussioner och tagit fasta på vår argumentation när vi nu får frihet att flyga med hjulställning.

Beslutet innebär bland annat att skärm- och paramotorflygningen i Sverige får helt nya dimensioner och öppnar upp möjligheterna för att även bli en attraktiv handikappsport – ja, för alla intresserade som på något sätt har en funktionsinskränkning i till exempel rygg eller ben som gör att de inte kan starta och landa till fots. I bland annat Finland har utvecklingen kring skärm- och paramotorflygning där piloten är oförmögen att starta och landa till fots utvecklats sedan flera år tillbaka, läs mer på:

[www.vesatolppa.com/flychair.html](http://www.vesatolppa.com/flychair.html)

Transportstyrelsen arbetar i nuläget med SSFF och skärm- och paramotorflygningen i Sverige på ett mycket gynnsamt sätt. När TS ser att behov och önskemål föreligger så vill TS samarbeta och göra regelverket så bra som möjligt. Det är mycket positivt.

Som vanligt medför det nya beslutet frihet under ansvar. SSFF kommer att utforma ett regelverk som kommer att inkludera hjulställning men målsättningen är att få föreskrifterna kring flygning med hjulställning så enkla som möjligt. Fram tills dess: flyg med hjulställning men använd gott omdöme och sunt förnuft.

SSFF, Styrelsen

## Dela på 10 000 kronor i Flygsportförbundets fototävling

Svenska Flygsportförbundet (FSF) arrangerar också i år en fototävling. Skicka in ditt bidrag senast den 15 november i år och du kan bli en av dem som delar på prissumman 10 000 kronor.

Format: Digitalt på CD-rom eller via e-post i filformaten .jpg eller .tiff. Upplösningen skall vara så bilden lämpar sig för tryck.

Här är några av reglerna:

- Du får skicka in max fem bilder.
- Bilderna får inte ha varit inskickade tidigare till FSF fototävling.

• Genom att skicka in bilder ges rätten till Svenska Flygsportförbundet (FSF) att använda/publicera bilderna för eget (ej kommersiellt) syfte. Vid eventuell publicering kommer namn på fotograf att anges.

- Priset utdelas i samband med FSF årsstämma 2010.
- Pristagare utses av juryn som består av FSF styrelse.

Mer info finns på [www.flygsport.se](http://www.flygsport.se). Frågor kan besvaras av FSF kansli, 0515-371 55 eller [info@flygsport.se](mailto:info@flygsport.se).

## GPS-program för iPhone funkar för flygning



Råkar du ha en iPhone i fickan? Då kan du använda den för att logga dina flyg. Det har länge funnits GPS-program till Apples smarta telefon, men MotionX GPS verkar vara det vassaste (och kostar just nu 22 kronor i App Store).

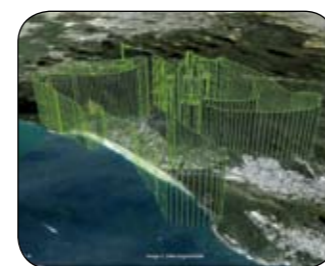
Med det här programmet ser du var du flyger på en karta, och du får en track log. Kartorna kan sparas i telefonen så att du kan använda dem även när du inte är online.

Programmet har också en funktion där du enkelt kan posta dina flyg till Facebook (eller maila dem till angivna adresser) – kul för oss som gärna retas med vänner som måste arbeta när vi andra flyger.

Upp till 303 waypoints och 101 spår går att spara i pro-

grammet. Spåren går att se i Google Maps efteråt. Dessutom visar programmet hastighet, sträcka, tid, kompassros med mera. Och man kan ta bilder med mobilen som blir geotaggade och placerade på kartan, samtidigt som de automatiskt blir en waypoint.

Programmet finns också i en gratisversion som heter MotionX GPS Lite. Jag har faktiskt inte kunnat hitta någon skillnad på gratisversionen och betalversionen än, men den kanske finns.



## Garmin släpper fler program för Apple Mac

På senare tid har GPS-tillverkaren Garmin släppt flera olika gratisprogram som kopplar ihop deras GPSer med Mac-datorer. Samtidigt har man släppt uppgraderingar av mjukvaran till själva GPS-enheterna.

Med programmet Garmin Web Updater kan du ladda ner uppdateringarna av mjukvaran till själva GPS-enheten.

När det gäller program till datorn, och i det här fallet Mac – det har ju länge funnits

mjukvara till PC, så är Road Trip det viktigaste, och ersätter betaprogrammet Bob Cat. Med Road Trip kan du ladda ner trackloggar, waypoints och rutter från din GPS, men lika viktigt är att du också kan ladda upp dem till enheten.

Det innebär att du kan sitta hemma och i lugn och ro planera framför datorn, sedan ladda upp dina valda rutter och vändpunkter till GPSen som blir redo för nya äventyr.

Du hittar programmen på [www.garmin.com/mac](http://www.garmin.com/mac)

NU slår vi upp portarna för en ny skärmflygsbutik på Österlen och under juni-juli har vi flera bra priser i butiken!

### Oslagbart paramotorpaket!

G6 Paramotor 100 cc, 38000:-  
Skärm, Nova Rookie LTF 1-2 26000:-  
Nödskärm, KarpoFly RS 130 4800:-  
Summa: 68000:- **Ditt pris NU: 55.000:-**

### JUST NU Skärmflygspaket

LTF 1-2 SOL Ellus 3, 25000:-  
KarpoFly Mystic 2, 4900  
Nödskärm, KarpoFly RS100, 4200:-  
Summa: 34100:- **Ditt pris NU: 26.000:-**

ALLTID minst 25% rabatt i butiken på skärmflygs-solglasögon från Bertoni.

Du missar väl inte årets häftigaste skärmflygsevenemang? ParaFestivalen 2009 den 1-5 juli i Glemmingebro! [www.parafestivalen.se](http://www.parafestivalen.se)

Vi säljer bl.a. NOVA, MAC och SOL skärmar, KarpoFly selar, PXP, Karma och Nirvanas paramotorer och radiotillbehör från MicroAvionics.



Glemmingevägen 14, 27021 Glemmingebro, tel. 070-7584499

# Annonsera i Hypoxia



Genom Hypoxia når du alla licensierade piloter i Sverige. Tidningen ges ut av Svenska Skärmflygförbundet och Svenska Hängflygförbundet, och skickas hem till medlemmarna fyra gånger per år.

### Utgivningsplan:

**Hypoxia 3-2009**  
**Deadline:** 12 juli  
**Kommer ut:** 31 augusti

**Hypoxia 4-2009**  
**Deadline:** 23 oktober  
**Kommer ut:** 7 december

Mer information och priser finns på [www.hypoxia.se](http://www.hypoxia.se)



# 207 skärmar från 28 märken

Den tyskspråkiga skärmflygtidningen **Thermik** (en sammanslagning av **Gleitschirm, Fly and Glide** och **Schlechteflieger**) har i sitt nummer 5-2009 en genomgång av alla skärmar på marknaden, i alla fall de som de kunde hitta.

Det visar sig att det finns hela 28 märken och den svindlande summan av 207 olika skärmmodeller att välja på. 207! Det inkluderar tandemskärmar och akroskärmar men inte de för speed flying och speed gliding.

Sju av märkena hör hemma i Tyskland, fyra i Österrike och fyra i Tjeckien. Resten finns i Schweiz, Spanien, Frankrike, Sydkorea, Slovenien, Brasilien och Israel.

Här är listan på de olika märkena, i bokstavsordning. Kanske hittar du något märke du inte kände till? Nationaliteten anger vilket land man designar i/nationaliteten på designern. Många skärmar tillverkas på andra platser, och flera märken har inte egen tillverkning, utan köper den tjänsten av till exempel Gin och andra fabrikanter.

## Blåsig paramotorträff i Näsinge

Text och foto: Kristoffer Engström

Vad är trevligare än att en fredag i maj, med lätt bris och skinande sol sitta och titta på ett gäng med sköna människor som flyger paramotor? Förmodligen att vara där uppe med dem. Är man dock som jag i behov av pengar för en utlandsflytt, så får man kanske skylla sig själv för att man inte har grejer och förnyat cert.

Fredagen bjöd på fantastiskt väder, kanske lite mycket termik mitt på dagen för de mindre rutinerade piloterna, men då får man ju passa på att titta på deras ståhej och kanske lära sig en smula.

Då jag inte har kvar min licens var jag bunden till att leka med min brors gamla skärm på marken. Vädret kunde inte vara bättre, solen sken, det var varmt och vinden var konstant och fin från sydväst. Deltagarna kom vida i från. Några fantaster tog sig över gränsen från Norge, medan andra kom resande söderifrån, från Göteborg och Blekinge.

Det var nästan lite festivalstämning med husvagnar, husbilar och till och med familjer medtagna. Jag räknade under briefing hur många som hade både skärm och motor med sig, och det visade sig vara runt 15 personer. Men med familjer och markbundna som jag var vi nog närmare 25-30 personer ute på flygfältet.

Efter många och långa flyg, när alla landat efter en fin runda ut mot kusten, kunde vi konstatera att inte något kunde ha gått bättre.

På lördagen var det egentligen inte så bra flygväder, men några entusiaster gav sig ändå iväg på kortare rundor, för att konstatera att vindar på runt fem-sju meter i sekunden på marken inte är idealiskt. Men då är det bara att trä på sig friflygselen och balansera, helt perfekt förhållande för det.

Söndagen bjöd tyvärr inte heller på mycket till flygväder. Men precis som på lördagen var det några inbitna piloter som vägrade låta sig hindras, och lyckades faktiskt få sig en liten tur även den dagen.

Överlag en lyckad helg, med tanke på vädret på fredagen. Jag hoppas att nästa år blir än bättre, med bättre väder lördag och söndag. Förhoppningsvis kan jag då också vara med och leka!



Advance	Schweiz	www.advance.ch
Air Cross	Frankrike	www.aircross.eu
Airwave	Österrike/UK	www.airwave-gliders.com
Apco	Israel	www.apcoaviation.com
Axis	Tjeckien	www.axispara.cz
Firebird	Tyskland/Sri Lanka	www.flyfirebird.com
Gin Gliders	Sydkorea	www.gingliders.com
Gradient	Tjeckien	www.gradient.cx
Icaro Paragliders	Tyskland	www.icaro-wings.de
Independence	Tyskland	www.independence-world.com
Kim Fly	Slovenien	www.kimfly.si
Mac Para	Tjeckien	www.macpara.com
Nervures	Frankrike	www.nervures.com
Niviuk	Spanien	www.niviuk.com
Nova	Österrike	www.novawings.com
Ozone	Frankrike/UK	www.flyozone.com
Paratech	Schweiz	www.paratech.ch
Pro Design	Österrike	www.pro-design.at
RR Acro Wings	Spanien/Österrike	www.rracrowings.com
Sky Paragliders	Tjeckien	www.sky-cz.com
Skywalk	Tyskland	www.skywalk.info
Sol	Brasilien	www.solparagliders.com.br
Swing	Tyskland	www.swing.de
Team 5	Österrike	www.team5.at
UP	Tyskland	www.up-paragliders.com
U-Turn	Tyskland	www.u-turn.de
Wings of Change	Österrike	www.wings-of-change.at
Windtech	Spanien	www.windtech.es



Foto: U-Turn



In i dimman. Eller ut ur den?

# Vandra och flyg - äventyr runt knuten

Text och foto: Fredrik Gustafsson

**S**edan länge har jag och kompisen Marcus King velat gå upp på Cheiron ovanför Gréolières och sova över vid en av de högre starterna, för att sedan flyga ner dagen efter. Men både jag och Marcus ville göra det i fullmåne!

Vi skulle därmed se till att bägge var lediga när detta inträffade. Och så skulle ju helst vädret erbjuda flygning. Detta är oftast inget större orosmoment i Alpes maritimes, men av någon outgrundlig anledning fick vi inte tummen loss för vårt lilla äventyr förrän i oktober förra året.

Marcus hade lämnat nästa nummer av Paramotor Magazine till tryck, och nu kunde och ville han koppla av. Jag hade jobbat färdigt för säsongen och var upplagd för äventyr. Om så bara på hemmaberget. Men vi hade redan missat fullmånen denna gång. Vi bestämde att nöja oss med en nästan full måne.

Vi hade sagt att tio på kvällen var en bra tid att starta. Men vi var tveksamma till vårt val av dag. Molnen låg tunga i dalen. Hela kvällen. Det kändes trist att gå upp om vi inte skulle få njuta av månen.

Strax efter tio sms:ade Marcus att han blivit lite sen. Men att nu var det ju i alla fall stjärnklart på himlen!

Jag gjorde mig klar, tryckte ner ett äpple och sedan var min säck full. Packad och klar för en natt på berget och ett flyg ner till byn.

**V**i började vandrigen uppåt så fort Marcus kom, strax efter elva. Månljuset reflekterades från kalkstensklipporna så det inte ens behövdes pannlampor. Tvärtom, vi blev bländade av lamporna! Helt ljuvligt att vandra upp ur dalen och

se ljuset från Gréolières, Cipieres och andra byar i området. Vårt tempo var inte högt och vi stannade ofta för att försöka föreviga detta underbara ljus. Och visst är det härligt att vandra med en god vän upp på ett vackert berg mitt i natten, läckert ackompanjerad av månlyus!

Vi strävade vidare uppför den branta klippsidan och när så berget planade ut, närmade vi oss några skogsdungar. Det var nu det började bli lite dimmigt... Och vips så var vi inne i molnet. Noll sikt. Nada, såg fötterna och lite till. Nu vart det till att använda pannlamporna, men dimman var så tjock att vi fick turas om att leda för ljuset från lamporna i dimman gjorde att synen ballade ur efter en stunds routefinding.

**S**om tur var har både jag och Marcus gått stigen förr. Detta stoppade oss dock inte från att gå fel. Tappade bort stigen och fick gå tillbaks och prova igen. Helt plötsligt vrålade en brunstig hjort ut sitt säregna vrål i natten, några få meter från oss. Detta avgrundsvrål är lätt skrämmande i mörkret och dimman. Efter att fått andan åter efter denna attack, vimsade vi omkring ett tag tills Marcus kände igen en mörkare höjddkura i dimman.

Jag var inte övertygad, och med ett flera hundra meters klippstup i närheten var jag sugen på att invänta bättre sikt. Som en skänk från ovan sprack himlen upp och månen tittade åter fram. Mycket riktigt så var den tidigare nämnda höjddkuran just platsen vi skulle till! Fem minuter senare var sovsäckarna ute och liggunderlagen uppblåsta. De obligatoriska bilderna togs och sedan kröp vi ner i våra sovsäckar och somnade efter en

stunds njutning av att betrakta månen, som var rakt över oss. Helt suveränt!

**E**fter en natts välförtjänt sömn vaknade vi, i dimman. Tjockdimma, ingen sikt och nästan duggregn. Fuktigt och otäck. Vi skrattade åt oss själva, men det såg inte ljus ut för vårt tilltänkta morgonflyg. Jag drog igång gasolköket, kokade upp vatten och gjorde kaffe. Allt kändes bättre, kaffe har den inverkan på mig...

Men dimman var tjock och visade inga tecken på att tunnna ut. Modernare lösningar än att vänta var att ta till. Vi sms:ade till vänner nere i dalen för att höra om väderläget. Det visade sig vara kass. Tjocka moln långt ner, till och med en bit nedanför klippväggen, det vill säga långt nedanför vår start.

Hmm, det började osa promenad nerför. Vi diskuterade till och med att gå ner på baksidan av skidområdet och be någon hämta oss med bil där, för att slippa "ramla" ner för den branta sydsidan.

Allt vi hade med oss att äta tryckte vi i oss! Drack mer kaffe. Låg kvar i sovsäckarna och njöt. Då plingade det till i min mobil.

Det var David Dagault som bor alldeles vid landningen i Gréolières, han stod ute på sin altan och såg nedre delen av 600-starten strax nedanför den start vi befann oss vid. Snabbpackning och på lätta fötter lufsade vi ned till starten, och vi såg dalen. Och så slöt dimman sig igen. Faan! Kan vi ha missat tillfället där? Vi lade ut våra skärmar kollade linor och spände alla remmarna på selarna. Vi var startklara. Väntan var outhärlig, vi ville flyga!

**M**inuterna gick. Det var varmt i dunjackan. Och så började dalgången skymtas. Jag sa åt Marcus att jag provar, min ultralight startade lätt men jag kom lite snett och fick korrigeras skärmen samtidigt som diverse elaka stenar undveks efter bästa förmåga, en av mina sämre starter på länge.

Men i luften kom jag. För att inte glida rakt in i molnen fick ett gäng kraftiga svängar tas till. Himla trevligt sätt att starta dagen på :-). Marcus startade strax bakom mig. Vi tog bägge ned lite höjd och flög sedan utefter den branta klippan strax under vårt natthärbärge. Kändes helt fantastiskt! Att ha gått upp för egen maskin, sovit under stjärnorna och månens sken och nu få flyga omkring under molnen och bara njuta! Jag och Marcus.

Efter en stunds flygning var vi i ett område av stigande luft så vi hängde kvar. Lyx. Men jag hade ju lyckats glömma en grej på detta äventyr, handskar, och detta gjorde sig påmint. Kalla fingrar! Efter en stunds hang ropade jag till Marcus att jag flyger ner, tog en sväng bort mot ruinerna ovanför Gréolières, men halvvägs dit märkte jag att det steg, med pekfinger på bromslinan så känner man minsta rörelse i luften, speciellt om man inga handskar har... hehe. Kurvade i svagt stigande luft och flög sedan tillbaks till Marcus som låg och hangade vid den lägre starten i Gréolières.

Men vi började bägge bli nöjda, och en kaffe på byn lockade. Så vi gled ner och landade lugnt. Lisa och Simon mötte nyfiket och glatt upp och följde med till St Hubert där morgonens bästa kaffe avnjöts. Vårt lilla äventyr var fullbordat, vi fick till slut flyga efter vår månspromenad! Alldeles bakom knuten. I Alpes Maritimes. Nästa gång ska jag göra det hemma på Åreskutan, med någon god vän.

Var väntar ditt nästa äventyr?



Endast tomten är vaken...



Flyg efter vandring känns extra gött.



Två belåtna piloter efter landning (Fredrik till vänster, Marcus till höger).



# Tio år med skärmflyg på Barkaby

**Det är inte många skärmflygklubbar som har ett flygfält "mitt i stan". Särskilt inte i en huvudstad. Men till Barkarby flygfält i norra Storstockholm kan man faktiskt åka tunnelbana. I år firar fältet tio år.**

*Text och foto: Björn Hårdstedt*

I slutet av 90-talet samarbetade Fenix Skärmflygklubb med Stockholms Skärmflygskola på skolans flygfält Tvetaberget i Södertälje. Samarbetet var framgångsrikt, och den nybildade klubben växte snabbt i storlek. Men till slut blev det för trångt för både skola och klubb, och Fenix var dessutom redo att stå på egna ben. Sommaren 1999 beslöt man att gå skilda vägar. Men vart skulle Fenix ta vägen?

Någon kläckte idén att dela upp året på vinter och sommarsäsong. På sommaren behövs ett fält med bra luftrum för höga termikflyg och distanser (det blev så småningom Malmby flygfält i Strängnäs).

Men på vintern har man ingen nytta av det, istället kanske man kan hitta ett ställe med sämre luftrum, men som inte kräver så långa resor. Fenixarna letade länge efter en lämplig plats.

Årstafältet var ett alternativ ett tag, tills någon kom på att det fanns ett fält som bara låg och väntade på oss.

Barkarby flygfält hette en gång Kgl Svea Flygflottilj F8, och var en av jaktflottiljerna som skyddade huvudstaden mot luftangrepp. På F8 fanns genom åren de klassiska svenska jaktplanen Tunnan och Draken, och många andra.

F8 var också inspelningsplats för en sevärd flygrulle från 1954: Gula Divisionen med Hasse Ekman i huvudrollen. När flottiljen lades ned på 70-talet omvandlades den till ett civilt flygfält, som med tiden utvecklats till ett stort och livligt klubbfält – ett av Europas största för hembyggda flygplan.

## Mycket arbete innan vinschfältet var klart

För att göra en lång historia kort så kontaktades Barkarby flygklubb, och Fenix togs emot med öppna armar. Vi fick en kilometerlång yta bredvid den asfalterade startbanan till vårt förfogande, men det krävdes en del jobb.

Det som idag är en fin gräsmatta, var på den tiden en rå stäpp med midjehögt ogräs, sorkhål och massor med kvarlämnade betong- och stålfundament för militära installationer. Vi grävde och hackade och skar, och flyttade ett häststängsel, och till



slut var det dags för första starten. Egen vinsch hade vi skaffat i flygande fläng.

Nog fanns det en del av motorflygarna som skakade skeptiskt på huvudet, och det första uppvisningsflyget höll på att sluta i fiasko då vinschlinan fastnade i en betonggrunna vi hade missat att täcka över. Men linan lossnade och flyget kunde genomföras. Och när första pilot landat efter lite showande i luften, lär en av motorflygarna i fiket ha sagt: "Jaha, det går visst att styra dom där lakanen!".

## Gott om plats och spektakulär flygning

Sedan dess är skärmflygning en självklar del av kulturen på Barkarby flygfält, främst under vintersäsongen oktober-mars. Samarbetet med motorflyget har gått bra och utan allvarigare incidenter under alla år. Det är ett stort och förlåtande fält med massor av utrymme, och det är nog ett av skälen till bara någon enstaka personskada inträffat på alla år.

Flygningen är spektakulär. Man har utsikt över hela Storstockholm: trafikledartornet på Arlanda i norr, Flottsbrobacken i sydväst och farleden ut från Stockholm, komplett med tydligt urskiljbara finlandsbåtar, i sydost. Globen känns nära och Kista Science Tower, Nordens högsta kontorshus, ligger nästan under fötterna.

Fenix har förhandlat med Luftfartsverket och får ofta 600 meters höjd i en sektor som ger möjlighet till turer runt fältet, in över förortsbebyggelsen. Tvärs över Akallavägen ligger Granholmstoppen (även kallad Tensta), som Fenix byggt om med bi-

drag från Idrottslyftet. När det blåser nord händer det att piloter startar på Barkarby, och sedan flyger in och ansluter till hanget på Granholmstoppen på höjd.

Tyvärr slänger Järfälla kommun nu ut motorflyget från flygfältet, eftersom det anses bromsa utbyggnaden av den nya stadsdelen Barkarbystaden. Men skärmflyget kommer att vara kvar. Fenix är registrerad och aktiv som idrottsförening i Järfälla, för att garantera delaktighet i utvecklingen av det friluftsområde som skapas när och om det sista flygplanet försvinner. Barkarby skärmflygfält får därmed statusen av en näridrottsplats, tio minuters promenad från tunnelbanan i Akalla.



# Det perfekta vinschdraget

Text: Mats Danielsson, foto: Björn Hårdstedt



**H**åkan har hängt kvar i långt över en halvtimme nu, uppemot en trekvart. Räddat sig riktigt lågt några gånger men så är han också en av de högst rankade i klubben. Varför sticker han inte? Och varför är inte jag däruppe – &#@\$...

Piloten som är inkopplad har trassel med backvind, har kanske inte världens bästa markkontroll; borde han inte lämna plats för någon bättre...

Lugna ner dig nu. Backvinden ÄR för stark, även för dig. Och titta, nu är han i luften.

Nästa pilot kommer iväg snabbare så nu är det bara att vänta på en lina. Båda piloterna ansluter till Håkans nu skitfina blåsa; går inte moppen fortare.

Klockan är snart två.

Inkoppling, "sträck linan".

Backvind; spring av bara h-vete, "kör kör kör", lyft, turbulens, inslag! litet, blåsa, kolla höjd; 100m; för lågt, turbit, blåsa, 250m, flaxa med benen, ser Olle mig mitt i solen? JA! han minskar på draget, jag releasar rakt in i blåsan, stig på en å'n halv, succé!

Tack Olle.

**L**yftet tar mig upp till 800 meter och jag kurvar med andra piloter för första gången på flera år. Mycket trevligt! Och lite stressande; har de koll på mig? Och vart tog de vägen? Ah, där är den gula skärmen och där är den gröna, båda pilot 1:or på väg tillbaka mot fältet.

Men varför drar Håkan åt samma håll? Måsta fixa radion så jag kan prata i luften också. Lyftet är borta så jag hänger väl på.

Vänta nu! Jag viker av mot grustaget och kollar lite. Ah, en blåsa på två; jag struntar i Håkan.

Och se där; Andreas drar förbi.

Hänger på honom och kommer upp till 1370. Fan! Taket! Ja, ja, gå ur och flyg mot sydväst. Vart tog Andreas vägen? Rakt väst, är han rädd för sjön? (Skulle kolla sektorgränsen visade det sig). Jag flyger tvärs över den smala Lännsjön och sen syd-sydväst längs 55:an. Om man håller sig öster om vägen klarar man hörnet på Eskilstuna TIA.

**M**almköping: Borde vara mer än två mil från Malmby.

800 meter; kan stan producera lite värme kanske?

600: Jodå, en blåsa till 1200, helt OK. Styr väst-sydväst, fortfarande längs 55:an, och lyftet är så stort att jag går ur det på 1350 meters höjd.

Dagen fungerar fantastiskt bra, jag är aldrig under 500 meter. Flygningen är enkel, blåsorna av varierande kvalitet med över fem per varv som bäst. En del lite kantiga men med bra höjd kan jag i lugn och ro undersöka och jobba med dem.

Jag hinner också använda mitt återvunna sinne, lukten (slutade nikotiner i vintras), och konstaterar att Flen luktar skit men har fin termik. Kommer ihåg vad Putte sa om att känna koskit-



doft på en kilometers höjd. Förstår nu vad han menade i en stor snäll (ko)blåsa utanför Valla. Livet är bara så helt fantastiskt.

Vet ni om en sak? Jag ser Katrineholm. Det är knappt så jag tror det men det måste vara statsministerns ursprung där framme. Ska jag landa mitt i metropolen? Hur mår jag? Lagom trött efter två timmar i luften, glad och framför allt nöjd. Hittar jag en snäll blåsa må väl det vara hänt, annars ser den där gården med det stora gärdet väldigt trevlig ut.

**L**andar utan strul, samlar ihop utrustningen och går upp till vad som visar sig vara "Högberga" som ligger 4,5 kilometer utanför Katrineholm. Där bor Arne som bjuder på kaffe med dopp och tycker det är en bra tur jag gjort men undrar varför han inte hört min motor ;-).

Ringer till Andreas för att höra om han landat och om han har fixat hämtning. Jodå ett par mil blev det och Håkan är på väg. Kollar med Håkan som hämtar mig också. Tackar Håkan!

Eftersom det är ganska långt så tycker Andreas att jag kan försöka lifta en bit även om det brukar vara svårt. Sagt och gjort, jag tackar Arne för fiket, går ut till vägen och får lift med första bil som jag ser!

Det är min dag idag!

Möter upp mina skjutskamrater i Valla och under mycken glam (mest från mig) kommer vi fram till att mitt flyg blev cirka 57 kilometer. Putsat pers med långt mer än 100 procent. Vi beslutar

oss för att bilda ett lag till Mälarcupen (man blir lite yr av sådana här upplevelser).

**N**är vi kommer tillbaka till fältet har det stängts för dagen så vi träffar resten av gänget på närmaste vattenhål för utvärdering av helgen och ryggdunk och öl till mig. Att avsluta en sådan här dag i goda vänners lag kan aldrig överskattas.

Slutet på en sådan här historia blir lite som Oskarsgalan; man har gjort något man är stolt över, andra tycker det är ballt, man blir uppmärksammanad men man vet att man inte kunde ha klarat skivan utan en massa andra.

Till alla som gör den här verksamheten till det roligaste man kan göra med kläderna på:

Tack!





# Under egen vinge i krigets skugga

På grund av en serie omständigheter befann sig exilskåningen Marko Wramén plötsligt i Israel mitt under Libanonkriget sommaren 2006. Det hindrade honom inte från att tillbringa närmare 14 timmar under skärmen, i sällskap med rovfåglar, attackhelikoptrar och andra märkligheter.

Text och foto: Marko Wramén

Solen glittrar i Medelhavets mjuka vågor. Här och där glider en liten segelbåt fram längs kusten. Längs kusten glider också jag, alldeles ensam i luften under min skärm. Tänk, åtta kilometer ljuvligt kusthang alldeles för mig själv! Nå, inte riktigt för mig själv. Då och då får jag sällskap av små falkliknande rovfåglar. Och med jämna mellanrum dundrar israeliska apache- och black hawk-helikoptrar förbi på väg till Libanon för att sprida död och förstörelse. Någon timme senare flappar de förbi igen, på väg tillbaka efter utträttat uppdrag. Och mitt i allt hänger jag och roar mig med skärmflygning. Det känns mycket märkligt. Men vad ska man göra?

De hela började med en idé om att lära känna Mellanöstern lite bättre. Tillsammans med min sambo planerade jag att bo i Libanons huvudstad Beirut sex veckor sommaren 2006. Hon ordnade ett konsultjobb i en internationell organisation och frilansjournalist som jag är bokade jag in ett par reportage för olika svenska magasin. Viktigast var dock min kontakt med en brittisk pilot som drev Ozone-agenturen i Libanon och som lovade att han skulle visa mig Libanons finaste flygställen.

Men bara timmar före vi ska flyga ner får jag ett SMS: "ISRAEL HAR BOMBAT BEIRUTS FLYGPLATS. VÅRT FLYG IKVÄLL ÄR INSTÄLLT." Häpp.

Kaos följde, vilket via diverse märkliga turer ledde till att vi hamnade i Jerusalem istället. Det kändes onekligen underligt att åka till det land som orsakat vårt semesterelände, och som nu var involverat i ett allt blodigare krig. Men samtidigt räknade vi med att det skulle bli en intressant och lärorik upplevelse. Kriget pågick i norra Israel och i Libanon. Jerusalem och det mesta av Israel söder om Haifa var förskonat från raketattacker och annat våld. Och i de palestinska områdena på den ockuperade Västbanken var det förvånansvärt lugnt. I Gaza pågick förvisso storskaliga israeliska militära operationer (de passade på att härja där när världen var fokuserad på Libanon), men dit varken kunde eller ville vi åka, den här gången.

Jag fick helt enkelt göra det bästa av situationen, och skärmen var förstås med i packningen (packningen bestod till 90 procent av min bulkiga skärm och sele, resten var det absolut nödvändigaste i form av vario, GPS och tandborste). Via paraglidingforum.com fick jag kontakt med ett par israeliska piloter som lovade att visa mig några flygställen. På grund av kriget var alla de bästa bergen i norr off limit – lufrummet var fullt av katyusha-raketer och attackflyg så det kändes inte precis lockande.

Luckligtvis finns det andra alternativ. En knallhet julidag visar den lokala piloten Amir mig vägen till kustlandet Arsuf, mitt emellan Tel Aviv och Netanya. Vägen dit går över sanddyner och kräver sin förare (och allra helst en fyrhjulsdriven bil, även om det visade sig att det går med en liten hyrbils-Hyundai också). Så det är mest piloterna från den informella klubben Holy Wind som hittar hit. Här lockar ett åtta kilometer långt underbart kusthang, komplett med historisk ruin och pittoreskt vrak i vågorna nedanför starten. Som om inte det skulle vara nog flyger man hela tiden och nästan öde nudiststrand, men mer om det senare... Starten är en liten sandig plätt runt 40 meter över stranden. Just sanden är Arsofs enda nackdel. Den letar sig in överallt, dammar och skitar ner. När jag packade upp min då två år gamla (men fortfarande glänsande) Swing Mistral-skärm flockades de lokala piloterna nyfiket runt mig. Vad är det för märke? Är den ny? Hur mycket kostade den? De flesta av israelerna flyger sitt inhemska märke Apco och ser sällan något annat på hemmaplan. Och jämfört med deras skärmar så såg min onekligen väldigt ny ut. 30 minuter senare såg den dock precis ut som deras... :-).



Hangklippan vid Arsuf är åtta kilometer lång. Längst i norr skymtar Netanya.



Fördelen med startplatsen är att det inte finns någon rotor eller annat läskigt. Man kan i lugn och ro ta ut svängen över busksnåren bakom starten/landningsplatsen under inflygningen. Och eftersom platsen inte är så känd och inte heller utmärkt med skyltar finns det oftast gott om plats i luften. Så här kajkade jag runt i timme efter timme under sommaren medan de israeliska piloterna jag lärt känna gick och slavade på jobbet. De första gångerna var det lite trickigt för mig att starta i den ofta hårda sjöbrisen, men efter ett tag fick även jag rutin på hårdvindsstarterna och kunde galant svinga mig upp i luften på första försöket. Ofta fungerade det bäst att först flyga söderut där klipporna är lite högre och man har mer manöverutrymme. I höjd med ruinerna av en gammal romersk fästning är det dags att vända norrut igen. Sedan sträcker hanget ut sig åtta kilometer fram till en hög radiomast, där man måste vända igen.

För mig var det här ett perfekt sätt att samla flygtimmar och skaffa erfarenhet. Jag lärde mig att finmanövrera, stå still, pricklanda och allmänt leka runt. Allt blev naturligtvis lättare av den hårda vinden som fungerade som en perfekt broms inför landning.

För det mesta var jag uppe två timmar i sträck. Sedan blev jag för törstig och var tvungen att landa för att dricka. När jag köpt mig en camel back – en vattensäck med slang som man kan dricka från när man flyger – var det problemet löst, men då fick jag å andra sidan landa för att pinka, så det gick på ett ut. Att

inte dricka var uteslutet, temperaturen i skuggan låg ofta mellan 35-40 grader. I solen vågade jag aldrig mäta, men det torde vara över 50 grader. Och som bekant finns det inte mycket till skugga uppe i luftrummet.

Uttråkad blev jag sällan. Förutom de vackra vyerna kunde jag studera Israels lyxigaste villor som klamrar sig fast längs en bit av klippan. Några var fula, andra var smakfullt formgivna.

Alla var stora och hade olika former av pooler med skuggande tak. Då och då flög som sagt helikoptrar och flygplan förbi, och ibland testade de sina antirobotsystem genom att skjuta ut brandfacklor (flares). Jag mötte rovfåglar varje dag, och en gång såg jag en grupp rådjursliknande djur skutta förbi under mig.



Och så var det ju det här med den långa öde stranden. I Sverige är en nudiststrand inget att skriva hem om, men i den religiösa staten Israel är det en stor sak. Och jag måste säga att det var intressant att se ett ungt ultraortodox par gå ner på stranden – han i svart kostym, svart hatt och korkskruvslockar och hon i lång svart kjol, långärmad svart tröja och svart hatt, allt trots ökenhettan. Där strippar de ner till Adamskostymen och hoppar i plurret. Lustigt nog hade kvinnan små nätta stringtrosor under den kyska klädseln. Men de var i alla fall svarta de också, hann jag se innan de åkte av.

Den norra delen av stranden verkade vara cruisingmarker för

Mevo Hama uppe på Golanhöjderna.



Israels förvånansvärt livliga gaysamhälle. Här hände både det ena och andra nere på stranden medan jag ljudlöst flög förbi ovanför och försökte se åt annat håll. Här och där satt fluktare på klipporna med kikare och spanade på tjejer som solade topless eller nakna. En del av dem gjorde mer än bara fluktade. Det är inte lätt det här med sexualitet i ett religiöst samhälle. Nu utspelades det mesta av det här under vardagarna när jag var ensam i luften och det bara fanns ett 30-tal personer på hela stranden. Under helgerna kom betydligt mer folk hit för att bada, med och utan kläder.

Efter ett par veckors flygande vid Arsuf ville jag ha lite omväxling och körde därför längre norrut till badorten Netanya. Här finns ett annat hang, egentligen fortsättningen på det vid Arsuf, men denna biten är "bara" 4-5 kilometer lång. Fast hanget är lite trickigare och framförallt har starten/landningen ett par läskiga rotoror. Fördelen är att startplatsen är gräsklädd – en lyx i ett land där vatten kostar skjortan. Härifrån opererar en handfull tandempiloter dagligen under sommaren.

Det är klokt att fråga dessa lokala experter om råd före start, just för att undvika rotorerna. Tipset är att aldrig flyga längre in över gräsplätten än en tredjedel från kanten räknat. Och att alltid starta och landa snett in från sidorna, aldrig rakt ut, där finns också en rotor.

Den andra stora skillnaden mot Arsuf är att man flyger längs en populär strand och ett bebyggt område. Precis norr om starten reser sig Hotel Carmel högt över klippan. Jag fick höra att när vindarna är starka kan man hanga på själva hotellet också och på så sätt komma riktigt högt. Kul!

Precis i slutet av min vistelse kom det efterlängtade vapenstillståndet. Det urskillningslösa bombandet upphörde och humanitär hjälp började så sakta sippra in i södra Libanon. Som en bieffekt av vapenstillståndet slopades också de flesta restriktionerna i luftrummet över norra Israel. Och det är där uppe i bergen många av de fina flygställena finns.

Så fort jag hör om vapenstillståndet ringer jag Amir – han har tidigare lovat att visa mig flygningen i norr så fort de slutar skjuta. Efter en stund svarar han på mobilen. Tyvärr kan han inte följa med, han har blivit inkallad i armén och är på hemlig ort i Libanon! Men han tipsar mig om en flygskola som dit.

Så bara någon dag efter det värsta skjutandet upphört sitter jag i en hyrbil på väg norrut i Jordandalen. Målet är Genesarets sjö och Golanhöjderna. Uppe på själva Golanhöjderna (som Israel ockuperade från Syrien 1967) finns en startplats med vacker utsikt över Genesarets sjö. Platsen kallas Mevo Hama efter en kibbutz i närheten. Starten ligger knappt 600 meter över landningsplatsen, ett stort fält i anslutning till sjön. Till saken hör att landningen ligger 210 meter under havsnivå, så här kan man nästan tala om ubåtsflygning.

Mevo Hama bjuder på en kombination av hang, termik och storpolitik. På morgonen är luften stilla och topp till bottenflygningar är enda möjligheten. Framåt tio-elva börjar termiken röra på sig och det går att hålla sig kvar uppe i himlavalvet. Ligger vinden på från väster går det också att hanga lite här.

Men den som vill topplanda eller ge sig ut på XC-turer gör klokt i att tala med de lokala piloterna först. Strax söder om flygstället går den jordanska gränsen, med taggtråd och min-

*Saltdoftande flygning över Medelhavet.*



*Start- och landningsplatsen vid Arsuf. I söder syns Tel Aviv.*



fält. En bit österut finns en demilitariserad zon bevakad av FN och sedan kommer den syriska gränsen. Också här finns minor. Och ett antal kilometer norrut stöter man på den libanesiska gränsen.

Själva Golanhöjderna, där starten ligger, är ett gammalt slagfält där många minfält ligger kvar. Så topplandningar måste göras på själva startplatsen, eller på ett fält som bevisligen används för jordbruk och är plöjt.

Områden med högt gräs är ofta ett tecken på att det kan finnas minor där och att de lokala bönderna därför undviker det. Också i den branta sluttningen mellan starten och bottenlandningsplatsen kan det finnas minor.

Det är alltså med tungan rätt i mun och efter en briefing från en

lokal instruktör som jag glider ut över branten och börjar snoka efter termik. Trots minor och annat elände är det en vacker plats att flyga på. Gennesarets sjö blänker längst nere i Jordandalen, omgiven av bananplantage och dadelpalmer. Överallt runt omkring reser sig bergen i det heta soldiset.

Jag njuter av vyerna och gläds åt att freden åtminstone tillfälligt kommit tillbaka till detta oroliga hörn av världen. Och att jag är där och upplever det, hängandes under en skärm över Golanhöjderna. Tänk vilka överraskningar livet bjuder på ibland.

*Fler bilder finns på [www.waterglobe.net/paragliding](http://www.waterglobe.net/paragliding)*

**Fakta:**

**Israel** är ett ungt och kontroversiellt land som så gott som ständigt legat i krig med sina grannländer och som sedan 1967 ockuperar Västbanken och Golanhöjderna. För det mesta är läget lugnt, speciellt vid kusten, men var beredd på att se mängder med vapen och följ nyheterna noggrant.

**Flygställen:**

Det finns många bra bergflygställen i norr, som till exempel Mount Tabor, Yavne'el och Har-Ha'ari. Här är de som nämnts i artikeln:

**Arsuf**

Sydväst-nordvästliga vindar, 40 meters höjdskillnad. N 32°12.412. O 034°48.699. Följ väg 2 norrut från Tel Aviv och Herzliyya. Ta av vid skylten Ga'ash. Kör igenom tunneln under väg 2, ta vänster i rondellen. Ta höger i nästa rondell och sedan omedelbart vänster in på en liten väg. Följ den runt fältet. När asfalten tar slut fortsätter du rakt ut mot havet och håller aningens vänster.

**Netanya**

Sydväst-nordvästliga vindar, 45 meters

höjdskillnad. N 32° 316.02. O 34° 84. 610 (cirka). Följ väg 2 norrut från Tel Aviv. Ta av vid Netanya South. Ta direkt vänster och över bron. Vänster vid andra ljuset. Följ vattnet norrut till Hotel Carmel. Starten är en gräsplätt cirka 100 meter söder om hotellet. Man har nu byggt ännu ett hotell och flyttat starten längre söderut.

**Mevo Hama**

Sydväst-nordvästliga vindar, 570 meters höjdskillnad. N 32°43.29.83 O 35°38.59.42. Kör till Gennesarets sjös sydliga spets. Följ vägen österut mot Syrien, längs gränsen mot Jordanien. När du passerat sjön och har höga berg på vänster sida, ta första asfalterade väg upp till vänster. Följ den ända upp till platån ovanför sjön. Ta in cirka en kilometer söder om kibbutzen Mevo Hama.

**Säsong**

Nästan daglig flygning på kusthangen under den heta sommaren. På vintern är det bergsflygning i norr som gäller.

**Resa hit:**

Det går flyg till Tel Aviv från Stockholm, Gö-

teborg och Köpenhamn via olika europeiska flygplatser med priser från runt 3000 kronor retur. Sök på [Travelstart.se](http://Travelstart.se) eller [luftgrop.se](http://luftgrop.se). Under sommaren flyger Sabra Express ([www.sabraexpress.com](http://www.sabraexpress.com)) direkt Stockholm-Tel Aviv med priser från 3200 kronor tur/retur.

**Boende**

Hotel Carmel ([www.carmel-hotel.co.il](http://www.carmel-hotel.co.il)) i Netanya ligger perfekt till för kusthangen. Dubbelrum kostar runt 90 USD med frukost. Men det finns säkert billigare ställen inne i Netanya.

Runt Gennesarets sjö finns det gott om små hotell, B&B och bungalows. Ofta är det billigare om du söker dig bort från vattnet och upp i byarna på Golanhöjden.

**Mer info**

[www.sitvanit.com](http://www.sitvanit.com) - engelskspråkig sida med info om flygställen med mera.

[www.holywind.net](http://www.holywind.net) - Den informella klubben Holy Winds hemsida är numera helt på hebreiska. Men försök få kontakt med dem via [www.paraglidingforum.com](http://www.paraglidingforum.com). Och hälsa!

# Livet började i Almåsa...

Text och foto: Larsa Jonsson

Häng med Larsa Jonsson in bland minnets dimbankar när han tänker tillbaka på flygkarriärens början.

Efter årtal av flygande stod jag återigen på Almåsas topp, denna gång på juldagen 2008.

Berget ligger i Offerdal, en gammal socken i Jämtland där allt det onda började. Det har gått tolv år sedan jag tog min första flygtur i en skärm. Almåsaberget var under mina första flygår mitt hemmaberget. Detta berg delade jag tillsammans med några barndomskamrater från Offerdal, men idag stod jag utan dessa vänner.

Däruppe på Almåsaberget översköljdes jag av minnen av mina första steg, de jag tog i juletid anno 1996. Men då från ett annat berg i Offerdal.

Livet började i december 1996. Fredrik Genstrand som snöat in på skärmflygning hade köpt sin andra skärm, den var helt ny. Skärmen skulle ha hiskelig prestanda. Vi hade samlats uppe på toppen av Åflobacken, jag själv var med som åskådare. Däruppe tittade mina vänner på mig och undrade om jag inte skulle prova? Hur gör man då?

Enkelt sade Fredrik med allvarlig min, vi kopplar i dig



Åflobacken med Hällberget i bakgrunden.

och skriker vad du skall göra och när du når backen drar du full broms! Veckan efter anmälde jag mig till kurs i Åre.

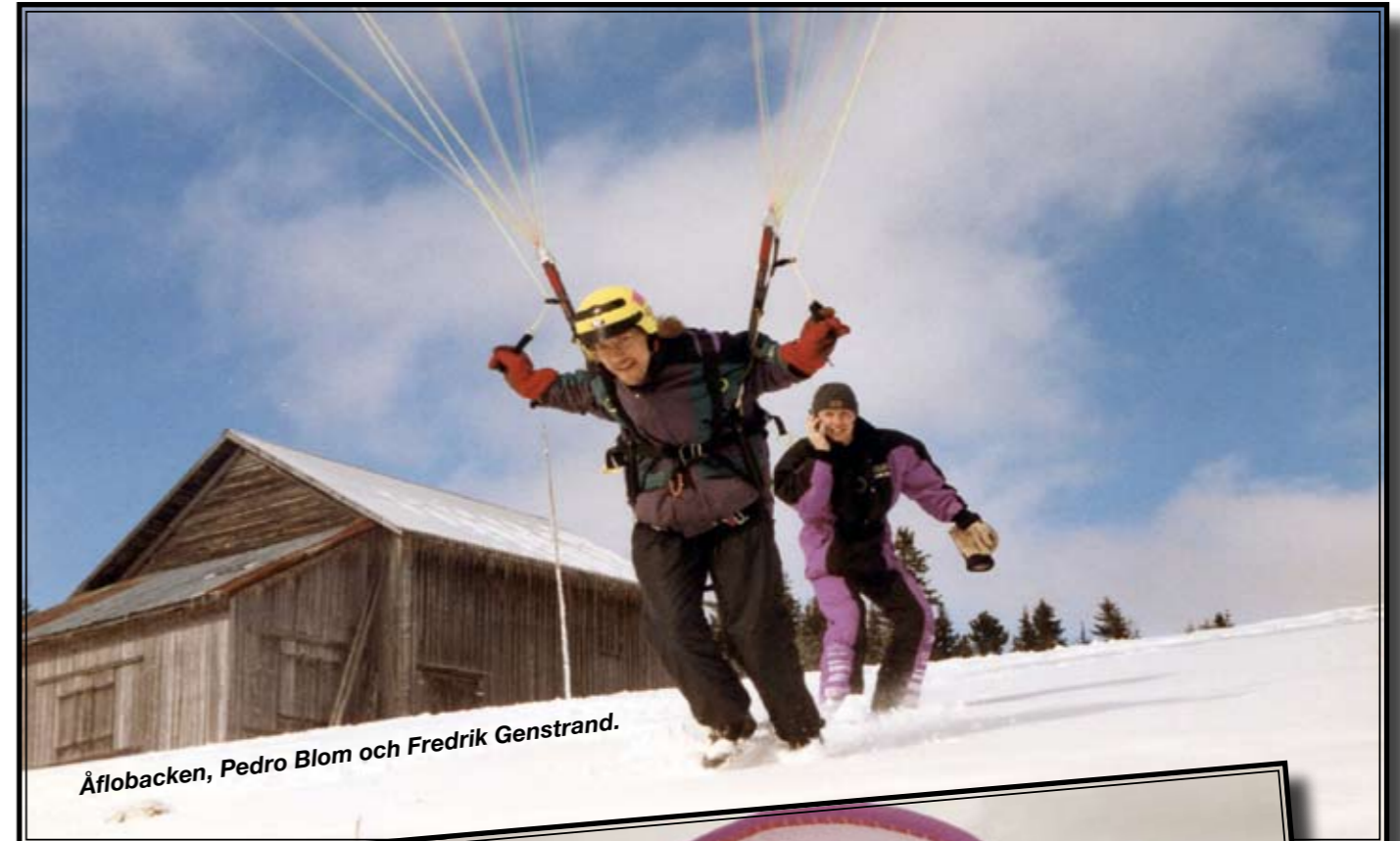
Sedan spenderades helg efter helg uppe på Almåsaberget, allt för att få det där flyget som gav oss glädje, adrenalin och lycka! Vi förstod inte vindar, vi förstod inte termik eller väder. En kille som hade 30 flygtimmar, han var vår expert.

Timmar blev till dagar i solen, väntan på rätt vind, soliga dagar, nollvind och startbart. Men vi skulle ha bra förhållanden, så nära dög inte! När vinden började komma, förberedde vi oss. Men vinden tog i och blev kraftig. Detta på grund av brännande sol och perfekta termikförhållanden. Vi visste inte bättre och tyckte vinden var märklig, så vi packade ihop.

Ledsna och snopna, återigen snuvade av Almåsaberget. Till råga på allt blev jag utskälld av min far när jag kom hem, jag kunde ju inte flyga skärm hela dagarna. Det tog tre år, en inkomst av skärmflygning och ett medverkande i "Landet Runt" som visades på TV innan min far slutligen kapitulerade. Och då endast på grund av TV-programmet.

Idag hade jag jublat av lycka över dessa förhållanden, men det tog mig årtal att inse vi hade perfekta förutsättningar. Men då kliade vi oss i skallen och tänkte vad märkligt Almåsa är...

Andra minnen från Offerdal kom tillbaka. Sunkiga skärmar, dålig prestanda, glada minner och trädlandning av en flygande journalist där jag fick säga av trädtopparna för att plocka ned skärmen. Den hängde nämligen



Åflobacken, Pedro Blom och Fredrik Genstrand.

i träden, varsin vingtipp kring två grantoppar! Denna journalist arbetar fortfarande på en lokaltidning i Jämtland, men han vill nog helst glömma händelsen.

En farlig skoterbogsering när jag glömde mina benremmar minns jag också. Direkt efter att jag lyft från marken märkte jag att selen var uppe i armhålorna. Detta blir jobbigt tänkte jag... Väl uppe på 150 meters höjd började mina armar domna och jag insåg allvaret, jag kunde ju ramla ur! Sluta dra, ropade jag på radion. Draget släpptes för att dras på fullt igen efter 5 sekunder. Ett av nio kattliv förbrukades här...

En annan dag hann jag med 13 flyg på Almåsaberget. Upp med liften, miniskidor ned till starten, ut med skärmen som man höll under armen och iväg fort som attan för att landa.

Selen plockade vi aldrig av oss utan åkte med den på i liften. Idag skulle jag se det som att praktisera backglidningar med 280 meters fallhöjd.

Bättre förr? Jaja... det var bättre förr! Eller var det? Ska sanningen fram så har kraven höjts. Detta på många sätt, såsom säkerhetstänkandet, krav på utbildning, krav på utrustning och så vidare. Allt detta till det bättre.

Idag får jag inte samma glädje som för tio år sedan av ett nedflyg i Almåsa, så där var det bättre förr! Och idag – utan krasch, 13 skärmar och mer än 1 200 flygtimmar senare, VM-tävling,



Pricklandningstävling.

EM-tävlingar, NM, SM och internationella tävlingar måste jag säga: Tack du moder Almåsa, för en FANTASTISK resa!

Berget ligger cirka sex mil nordväst om Östersund. Då jag började flyga fanns Frösö Häng och Drakflygklubb, som senare bytte namn till Flygklubben Offerdal.

1997 var medlemsantalet över 100 personer, idag har klubben gått i graven. Hängflygare trikebogserade, skärmflygare flög i huvudsak på Almåsaberget, Hällberget samt Riseberget. Alla bergen belägna i Offerdal.



Larsa, 22 år.

# Flygsemester i öparadiset Hawaii



Härlig flygning vid Makapuu.



Distansflyg från Makapuu till Koko Crater.

Text: Annika Elias, foto: Annika och Arvid Elias

**M**ed en fullpackad skärmbag var tog vi oss till flygplatsen i Seattle tidigt på morgonen i november förra året. Framför oss väntade sex timmars flygresa, till Honolulu på Oahu, Hawaii.

Vi hade blivit tipsade om Hawaii av flera av de lokala piloterna vid vårt hemmaberg. Flera av de andra Hawaii-öarna har också flygställen men Oahu skulle vara en av de bättre, med fler möjligheter eftersom det finns startplatser för i stort sett vilken vindriktning som helst. Att det för oss fanns direktflyg dit avgjorde saken. Tre dagar ledigt från jobbet och en helgdag gjorde att vi kunde spendera sex dagar på ön (I USA har många bara 13 dagars semester, men en majoritet tar inte ens ut dem).

Oahu har två skärmflygsinstruktörer och ett 30-tal aktiva piloter som är väldigt välkomnande mot besökande piloter. De har en bra informationskanal via chatten på deras websida ([www.windlines.net](http://www.windlines.net)). Om någon ser flygbart väder så skriver de en notering, även om de inte själva kan ta ledigt från jobbet. Vi hade kontaktat klubbens ordförande i förväg och fått grundläggande information via email: "ta kontakt med de lokala piloterna varje morgon och se till att ni får en site-guidning innan ni flyger på något av ställena. Det är alltid någon som flyger om det är flygbart, vilket brukar vara 360 dagar om året".

**V**i kom ut från flygplatsen på fredagseftermiddagen och skrev en liten hälsning på webbsidan. "Two happy pilots just arrived from Seattle. Are you flying today? Our phone number is ...". Inom tio minuter blev vi uppringda och fick vägbeskrivningen till flygstället Makapuu!

Vi hittade till landningsfältet, men hade passerat parkeringen nedanför starten. Jim, som höll på att packa ihop sin vinge vid landningen, beskrev vägen tillbaka. Vinden höll på att dö ut,

men om vi skyndade oss skulle vi säkert hinna med ett nerflyg. Vi vandrade/klättrade upp för branten, bestående mestadels av lavasten. Efter en stund skymtade vi ett par färgglada vingar. En tandempilot och ett par solopiloter höll på att göra sig redo. Det här skulle bli min första klippstart. Jag hade tidigare bara startat i backar med mer eller mindre lutning. Dessutom var det klurigt att hitta ett för vingen så skonsamt ställe som möjligt bland de skarpa lavastenarna. Det fanns inte mycket utrymme att släpa(s) runt, utan det var bara att lyfta upp vingen, balansera och sen ta ett par kraftiga steg framåt. Vilken härlig känsla att flyga iväg!

**J**ag hade fått kraftledningarna och den lilla begravningsplatsen utpekade innan start och såg till att hålla mig långt borta. Vinden var verkligen inte stark nu och jag nådde inte riktigt hela vägen fram, utan landade tio meter före landningsfältet, på parkeringsplatsen. Min man och tandemekipaget som startat efter mig kom ännu kortare och fick vika av ner på badstranden istället. Vid eftersnacket fick vi veta att vi inofficiellt var skyldiga ett sexpack öl till livräddarna som jobbade på stranden...

Det här var en supertrevlig start på vår korta semester och vi såg fram emot mer flygning. Morgonen därpå följde vi Jim, som skulle prova ett annat flygställe på lördagen – Kahana.

Kahana-starten ligger högre upp på östsidan av ön och är omgiven av underbar paradisiatur. Palmer kantar havsvikar med vita sandstränder med ett stort bergsmassiv bakom. Det är som hämtat ur en film! (Faktum är att TV serien Lost spelas in på ön, och vi kommer senare under veckan att stöta på inspelningsteamet vid en strand på norra sidan av ön).

Klättringen upp till startplatsen var brant och ibland skulle det kännas bra med en machete för att ta sig igenom undervegeta-

tionen. Tur att det inte finns ormar på Oahu! Vinden hade ökat sedan gårdagen och det var friska fem till sju meter i sekunden. Jim kom iväg efter ett par försök och steg i stort sett rakt upp. Efter att ha sett ett tandempar flyga iväg och skumpa runt rejält i luften för att sedan dragas vid landningen av den starka vinden (nu nästan nio meter i sekunden), bestämde vi oss för att klättra ner och leta efter stranden med jättesköldpaddor istället.

**S**öndag morgon började likadant som lördagen. Kontakt med Jim och koll av vädret. Vi möttes vid Makapuu klockan nio, på samma ställe vi parkerat första eftermiddagen. Idag såg vinden ut att vara perfekt. Lite växlande vindstyrka vid start, men nu var jag förberedd på hur startplatsen skulle se ut och mer bekväm med att gå mot klippkanten.

Lyftet var mycket bra och vi var fem-sex piloter som hangade längs med bergskedjan norrut. Alla använder samma radiofrekvens, så att man kan hålla kontakten och berätta om bra lyft och ställen att undvika. En stund efter vi startat började vinden vrida mer söderut och det skapade en vindrotor ovanför startplatsen så vi drog oss lite mer norrut.

Vi klättrade högre och högre på vinden som trycktes upp över bergskammen. Frank, en lokal pilot, berättade att drygt 500 meter är tillräcklig höjd om man vill flyga över till den södra sidan av ön och fortsätta hanga vid Koko Crater. Det är en kollapsad vulkan som bjuder på bra termik och hangmöjligheter vid sydliga vindar.

Jag kikade på min höjdmätare och såg att jag redan var på 600 meters höjd. Strax efter hittade jag en bra termikblåsa som tog mig, Frank, och en besökande kvinnlig pilot från Kalifornien upp till 800 meter. Då hör jag Frank på radion. Han har bestämt

sig för att ge sig av. Jag följer efter direkt. En kort stund efter kommer min man också iväg mot Koko Crater.

Tillsammans flyger vi sakta över ett litet samhälle och en golfbana innan vi kommer närmare kraterkanten. Jag kommer fram precis i höjd med kanten och känner att det finns lyft där. Min man, som startade från lägre höjd än oss andra får nöja sig med att direkt gå ner och landa på Sandy beach. Efter 10-15 minuters hangande vid kratern dör även det lyftet och vi går alla tre ner till stranden. Det var min första distansflygning, och jag är mycket nöjd med dagen!

Frank är väldigt gästvänlig och bjuder in oss till sin segelbåt för en eftermiddags-seglats utanför Waikiki. Under seglingen lär vi känna paret från Kalifornien. Det visar sig vara uppfinnaren/tillverkarna av den lilla varion Ascent (se test i förra numret av Hypoxia), som kan bäras som ett armbandsur. Det var kul att höra om utvecklingen och deras testflygningar med prototyperna!

De följande två dagarna är det inte flygbart väder och vi turistar. På ett ställe som Oahu är det är inte så tokigt det heller.

**P**å tisdag eftermiddag, dagen innan vi åker hem, hör vi från de lokala piloterna att det är bra vind för Diamond Head. Det är en vulkankrater som reser sig över Waikiki beach och ett känt landmärke. Även om du inte är skärmflygare är det ett måste att besöka och den finns med i alla guideböcker om ön. För piloter är det ett speciellt intressant ställe.

Det är dock inte nybörjarvänligt. Du startar vid sidan av vägen bland träd och buskar så det knappt finns plats att lägga ut vingen. Det gäller att starta kraftfullt och snabbt svänga in mot bergsväggen för att hamna i lyftbandet. Kommer du för



Arvid klättrar upp till Kahana.

långt ut sjunker du som en sten och måste landa på en smal strandremsa nedanför (som blir mindre vid högvatten). För de som kommer upp är belöningen timplånga flyg med vacker utsikt över bergen och Waikiki. Jag väljer att bara vara supporter denna gången, medan vår vän från Kalifornien och min man ger sig upp tillsammans med två lokala piloter.

Det mörknar snart och vi säger godnatt och tusen tack till de lokala piloterna. De har gjort vår korta semester mycket minnesvärd med sin gästfrihet och sitt glada humör. Det känns som om vi lämnar gamla bekanta när vi åker hem från ön, tillbaka till ett kallt och regnigt Seattle.

**Oahu** (N21° W157°) är den tredje största ön i ögruppen Hawaii. Största staden heter Honolulu och det är där flygplasten ligger. Pearl Harbour ligger på västra sidan av ön och norra stranden är känd för sin brädsurfing vid Sunset Beach och Pipeline Beach.

#### Flygsäsong

Enligt de lokala piloterna går det att flyga 360 dagar om året. Det finns ett flertal startplatser som är lämpliga för vind i olika riktningar, så chansen att det finns något flygbart är stor. Vintertid (oktober till februari) är det störst risk för regn. Det är varmt året runt med en medeltemperatur över 25 grader.

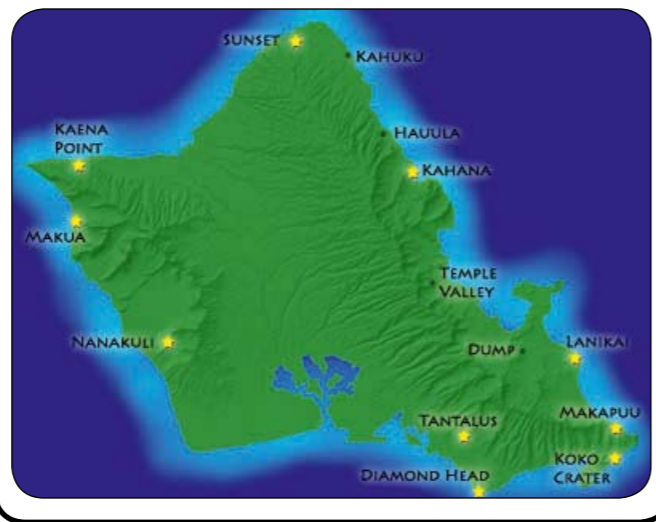
#### Flygställen

Lokala paraglidningföreningen kräver att du får en platsbriefing innan du flyger vid någon av deras startplatser. Det är inte något svårt att uppfylla, då du oftast finner minst en pilot som planerat att flyga om det är flygbart väder. På [www.windlines.net](http://www.windlines.net) kan du läsa mer om Oahus flygställen och om den lokala klubben. Där hittar du även den web chat de använder för att prata om väder och bestämma flygträffar.

#### Att ta sig dit och runt

Med flyg till Honolulu (flygplatskod HNL). Det finns många flygbolag som flyger från Stockholm, tex British Airways, United Airlines, Air France och Lufthansa. Flyg från USA:s fastland till Honolulu går många gånger om dagen.

Det finns bussar som går runt hela ön, så det är möjligt att ta sig fram. Dock så ser de inte gärna stora väskor på dessa bussar, så jag rekommenderar att hyra en bil. Tänk på att bilbrott är väldigt vanligt på Oahu så lämna aldrig något av värde synligt i bilen (helst inte alls).



# Kursen som gör dig till testpilot

**Som medarbetare till Cross Country Magazine får jag ibland en del härliga uppdrag. Nu senast blev jag tillfrågad om jag var sugen på att göra introduktionskursen för EN testpiloter.**

Text: Fredrik Gustafsson

Självklart var det en chans jag inte ville gå miste om. Sagt och gjort, Marcus King och jag åkte till Villeneuve för att lära oss mer om EN-klassificeringen.

Första dagen var teori i Air Turquoises lokaler. Alain Zoller och Randi Eriksen från Stjernöya i Norge tog emot oss med glada leenden. De som deltog i kursen förutom mig och Marcus var inga andra än Michi Knipping (akropilot i världstoppen) samt Richard Gallon (akropilot och testpilot för Skywalk). Bägge gör bland annat infinite tumble...

Det kändes som om vi utan tvekan var de minst erfarna i gänget. Marcus hade haft ett år med mycket jobb och lite flyga. Jag kände att mitt flygtrim var bra men att testa skärmar på hög nivå är inget jag provat tidigare.

Teorin blandades med video och som avslutning på första dagen gjorde vi ett par flyg där några manövrar skulle provas.

Vi övade full stalls, full fronts med mera enligt EN-standarden. Det var riktigt kul att göra fullstallar och hela tiden förklara vad jag gjorde och hur skärmen betedde sig. Svårt som attan!

Sedan tillbaka till Air Turquoise och titta på filmen med våra flyg. Allt ser mycket lugnare ut på film. Det fladdrar mer där uppe. Hur som helst var det strålande att få se sina flyg.

Sedan var det kväll och tankarna snurrade inför morgondagen. Skulle jag klara alla manövrarna på EN-standardens nivå? Det är liksom inte bara att riva ner ett inslag, det ska vara exakt rätt mängd, jag ska vara helt neutral och inte röra bromsarna! Precis tvärtemot vad en normal aktiv pilot skulle göra. Man ska alltså flyga som en säck potatis för att det ska bli rätt.

Vi började dag två med att tejpa upp skärmarna för att veta hur stora inslagen skulle vara. 50 procent och 70-75 procent märktes upp. 75 procent är mycket av en skärm...

## Flyg 1

Första flyget för dagen bjöd på kontroll och markering av 0 procent, 25 procent, 50, 75 och 100 procent broms. Småkrångligt att få till exakt. Sedan var det dags för deep stall med långsamt uppsläpp för att se om skärmen ändå tar sig tillbaka till normal flygning. Efter denna härliga uppvärmning var vi redo för sidoinslag, 50 och 75 procent, med och utan fullspeed. Utan att göra något med varken kropp eller viktstyrning. Helst skulle vi knäppa fast bromshandtagen på bärremmarna. Verkligen fantastiskt vad bra dagens skärmar är utan pilotåtgärd!

Sista övningen under första flyget var en kontroll av rollstabilitet, kraftig sväng vänster följt av kraftig sväng höger, utan viktstyrning. Sedan vänta och se hur skärmen tar sig tillbaka till neutral flygning igen.



Foto: Fredrik Gustafsson

## Flyg två

Hmm, Jag tycker inte om spinn. Fast inför detta flyg övertalade jag mig att jag visst gillar spinn. Skulle nämligen göra en drös spinnar nu.

Men först testade vi pitchstabiliteten vid utgång från full speed. Alltså snabbt uppsläppt speed för att se hur mycket skärmen faller bak och sedan dyker fram. Nästa manöver var fullspeed med 25 procent broms under två sekunder med långsamt uppsläpp. Stora öron med och utan fullspeed.

Nu var det dags för spinnavdelningen. Första testet kallas trim speed spinn tendency och görs som följer; 25 procent broms på ena sidan i 20 sekunder eller ett varv följt av ytterligare 50 procent på två sekunder som sedan hålls i 20 sekunder eller ett varv, eller till skärmen spinner...

Low speed spinn tendency är nästa, flyg med 50 procent broms, tryck under två sekunder ner ena bromsen till 75 procent och gör ett varv helt utan viktstyrning. Även detta var ett bevis på att dagens skärmar är väldigt förlåtande. Ingen vettig pilot flyger ju på detta vis!

Developed spinn heter nästa elände... Det går ut på att spinna skärmen med så lite pitch och roll som möjligt. Flyg med 50 procent broms, när skärmen är stabil, 100 procent på ena sidan och fullt uppsläppt på den andra. Sedan vänta ungefär ett varv eller tills skärmen är över piloten innan den stallade sidan får flyga. Jag gjorde manövern med pinnen i handen, alltså utan ett varv lina runt handen vilket är hur man oftast gör "hemma".

Det vart lite spännande, för 1-2an jag flög spann inte direkt vilket gjorde att skärmen svängde positivt cirka 90 grader innan den spann, på akrospråk heter det väl mc twist... men jag höll



Foto: Marcus King

den hela varvet och släppte upp när skärmen var över mig. Kände mig lite missnöjd, så jag gjorde en till med ungefär samma resultat. Humm. När jag efter flyget pratade med Alain Zoller menade han att det är sällan eller aldrig som en 1-2 spinner utan en "wrap". Det hade jag listat ut ;-).

Det var väldigt bra höjd där i Villeneuve, så vi hade mer höjd kvar och listan jag tejpade på benet hade fler manövrar.

High angle of attack recovery är en elak manöver för skärm-tillverkarna. Man gör en b-stall så sakta och så lite det behövs för att uppnå deepstall utan att deformera skärmen, håller sedan skärmen i denna stall och släpper upp väldigt sakta. Klart annorlunda manöver att göra.

Sist att provas detta flyg var vanlig b-stall. Görs så här: ta tag i de små kabinerna överst på b-remmarna och dra fort ner dem till huvudkabinerna, håll 5 sekunder och släpp sedan upp.

En viktig aspekt i detta testande är filmningen, det gäller för testpiloten att hela tiden tänka på kameravinkeln. Varje manöver har en vinkel den ska filmas i för att kunna utvärderas på rätt sätt. De två sista manövrarna filmas från sidan. Sidoinslag filmas rakt framifrån, och så vidare.

## Mycket att tänka på

Det är himla mycket att tänka på som "testpilot", göra manövern på rätt sätt, vara neutral i selen, rätt kameravinkel, samt att hela tiden prata i headsetet om hur man gör och vad skärmen gör. Claudius som jobbar för Para-test gör samma tester som oss fast med en ännu oklassad skärm, han hinner fler manövrar än oss och han gör allt på millimetern rätt. Mycket imponerande. En grymt duktig pilot! Och han pratar lugnt och noggrant genom hela flyget. Avslutar flyget med en perfekt heli - för det ska ju vara kul, säger han lite torrt över radion. Jag förstår att jag har en bit kvar ;-)

Efter en lätt lunch drar vi upp igen, en kort tur som ger massa höjdmeter över sjön. Som drygt två hummlar... (Hummeln i Åre). Detta flyget har tyngden på spiral. Något som jag gillar! Jihaa!

Först provar vi gentle banked turn. Sväng snabbt helt utan viktstyrning så att 3-5 meter i sekundens sjunk uppnås, släpp efter ett varv upp bromsarna på två sekunder.

Nästa är mer krävande: gör snabbt så brant spiral som möjligt på två varv, utan viktstyrning. Mät sjunket. Tyvärr hade jag en vanlig variohållare som inte pallade g-krafter, den lade sig platt ner från selens bröstrem när jag skulle kolla sjunket. Jag fick helt enkelt släppa yttre sidan broms för att lyfta upp min vario som visade 23 meter i sekundens under spiralen. Men då vart det nog mer än 2 varv...

En sista spiralmanöver var den som söker efter eventuella problem som att skärmen fastnar i stabil spiral eller till och med accelererar i hastighet. Man gör helt enkelt spiral till 14 meter i sekunden som man sedan släpper upp under två sekunder och sedan iakttar piloten bara skärmens förehavanden. Om skärmen omedelbart vill ur spiralen får den EN A, om den stannar i spiralen så får den EN D. Inget mellanting finns. Skulle skärmen accelerera så får den F=failed.

Sedan bedöms även hur lång tid skärmen tar på sig för att komma tillbaka till normal flygning. Upp till 720 grader ger EN A, 720 till 1080 grader ger EN C, och krävs pilotens hjälp för skärmen EN D. Allt går ju att se på filmerna efteråt.

Flygets sista manöver var att göra 180 graders sväng med bakre bärremmen. Detta för att se om skärmen har några stalltendenser när man styr med alternativa medel.

## Sista flyget

Dagens sista flyg var lite upp till oss själva att göra de manövrar vi hade haft funderingar på. Självt var det ju spinneländet som behövde mer översyn, hmm. Så jag gjorde en developed spinn med all kraft jag kunde hitta, dock även denna gång utan wrap, och det gick ungefär som tidigare... haha. Sedan vart det deepstall-övning resten av det flyget. Mest för jag vill vara 100 procent på övningen inför helikopterträningen. Det ska ju vara kul som Claudius sa!

Man kan enkelt konstatera att EN-testet är väldigt utförligt, med sina 24 manövrar jämfört med LTF-testernas 14. (LTF kallades tidigare DHV). Nu har EN-normen blivit godkänd också i Tyskland, och kommer därför troligen att ta över alltmer från LTF/DHV.

Det para-test som flera testhus gör är ju helt enkelt bara att kontrollera att tillverkarna gjort allt de säger de har gjort. Sedan ska vi ha klart för oss att skärmar betar sig helt olika på olika höjder och olika temperaturer. Något som tillverkarna är väl medvetna om.

Men mitt tips är ändå att inte låta testprotokoll styra ditt skärmköp.

I slutändan är du som pilot rätt utlämnad till din handlare/instruktör som bör veta vilken skärm som passar till vilken pilotnivå. Om inte så läs på tillverkarens sida. Deras rekommendationer är i regel bra! Ingen tillverkare vill att du ska köpa för vass skärm för din flygskicklighet. Det skulle kunna skada både dig och tillverkaren.

Jag vill passa på att tacka Alain och Randi på www.para-test.com för ett par suveräna dagar som var väldigt kul och berikande på alla sätt.



Foto: Marcus King

# DHV, LTF och EN - hur hänger det ihop?

DHV och LTF betyder samma sak. EN DHV 1-vinge är alltså klassad på samma sätt som en LTF 1-vinge. DHV är förkortningen för den tyska motsvarigheten till Svenska skärmflygarförbundet. I Tyskland krävdes fram till nyligen att alla skärmar var testade enligt DHV-normerna.

Numera är de mer omfattande EN-testerna också tillåtna i Tyskland. EN-testen görs annorlunda och leder till andra resultat. EN är för övrigt detsamma som tidigare kallades CEN. För fanns också AFNOR, ett franskt klassningssystem.

Vingar som klassats som DHV 1 klassas ofta som EN A men ibland som EN B. De flesta DHV 1-2-skärmar klassas som EN B, men några som EN C. De flesta DHV 2-skärmar får beteckningen EN C efter att ha genomgått EN-tester.

Generellt är EN-klassningarna bredare, det vill säga fler typer av skärmar ryms inom samma klassning. Det kan också vara så att samma vinge får olika klassningar i olika storlekar.

Sidan om ser du hur de olika kategorierna definieras av testorganisationerna.  
Marko Wramén

**DHV 1/LTF 1**  
Paragliders with simple and very forgiving flying characteristics.

**DHV 1-2/LTF 1-2**  
Paragliders with good-natured flying characteristics.

**DHV 1/LTF 2**  
Paragliders with demanding flying characteristics and potentially dynamic reactions to turbulence and pilot errors. Recommended for regularly flying pilots.

**DHV 1/LTF 2-3**  
Paragliders with very demanding flying characteristics and potentially violent reactions to turbulence and pilot errors. Recommended for experienced and regularly flying pilots.

**DHV 1/LTF 3**  
Paragliders with very demanding flying characteristics and potentially very violent reactions to turbulence and pilot errors, little scope for pilot errors. For expert pilots.

**EN A**  
Paragliders with maximum passive safety and extremely forgiving flying characteristics. Gliders with good resistance to departures from normal flight. Designed for all pilots including pilots under all levels of training.

**EN B**  
Paragliders with good passive safety and forgiving flying characteristics. Gliders with some resistance to departures from normal flight. Designed for all pilots including pilots under all levels of training.

**EN C**  
Paragliders with moderate passive safety and with potentially dynamic reactions to turbulence and pilot errors. Recovery to normal flight may require precise pilot input. Designed for pilots familiar with recovery techniques, who fly "actively" and regularly, and understand the implications of flying a glider with reduced passive safety.

**EN D**  
Paragliders with demanding flying characteristics and potentially violent reactions to turbulence and pilot errors. Recovery to normal flight requires precise pilot input. Designed for pilots well practised in recovery techniques, who fly very actively, have significant experience of flying in turbulent conditions, and who accept the implications of flying such a wing.



Ozone Mojo3 är klassad som EN B i storlek small och medium men som EN A i large.

Foto: Ozone

# Vårens incidentrapporter

År består USK av nästan samma sammansättning som förra året med fyra personer där Joakim Ringvide sitter kvar som ordförande och ansvarig för utbildning och säkerhet, David Stenung fortsätter med att ansvara för felaktigt ifyllda elevkort och jag, Ori Levin, med olycksrapporteringen. Den som är ny i år är Håkan Polanik som ansvarar för frågor kring regelverk.

## Olycka med allvarlig personskada

Boden, backglidning, 17/1 11.00  
Man 42 år, under utbildning, 6 flyg  
Skärmklass: DHV 1  
Benbrott vänster underben

Efter att ha fått upp skärmen bra börjar eleven att överkompensera med bromsarna och vinglar först åt höger och sedan åt vänster. Instruktören ger kommandot ”Höger!” varav eleven saktar in och drar höger broms.

Skärmen kommer för långt fram och instruktören ropar ”Full broms”. Piloten följer inte instruktionen och kommer iväg i pendlng. Pendlngen förvärras av att eleven bromsar när skärmen är bakom honom och sedan släpper bromsarna hastigt så skärmen skjuter fart.

Instruktören bedömer att eleven kan slå i backen om pendlngen får pendla ut och ger kommandot ”Full broms” varav eleven stiger ca tre-fyra meter. Instruktören ropar ”Håll kvar, håll kvar!” vilket resulterar i att eleven landar i stabil stall. Eleven har raka ben och nedslaget blir hårt.

**Reflektion:** Beskrivningen av händelseförloppet vittnar om att både eleven och instruktören överkompenserade kraftigt, eleven med bromsarna och instruktören med instruktionerna. Att elever drar för snabbt och för mycket i bromsarna är inget ovanligt, detta brukar upptäckas på ett tidigt stadium under balanseringsövningar.

Det är viktigt att man tränar bort detta beteende under dessa övningar innan man börjar med backglidningar.

Att ge kommando ”Full broms!” när eleven är på väg in under skärmen resulterar i att pendlngen fortsätter och förvärras. Att sedan beordra att eleven håller kvar full broms från fyra meter över marken garanterar en hård landing som en självlklar följd. För att komma ur pendlngar är det bra att bromsa lite (cirka två-tre decimeter) och sedan hålla kvar bromsarna där.

## Tillbud till olycka

CTR Kiruna, paramotor, 15/3 9.30  
Man 29 år, PM1, 45h  
Skärmklass: AFNOR Standard

Piloten flyger in till Kiruna flygplats efter att ha tagit reda på att flygplatsen skulle hållas

Min uppgift är alltså att sammanfatta och utvärdera alla tillbud och olyckor som kommer till USK:s kännedom och målet är att detta ska göras löpande i varje nummer av Hypoxia. Till varje sammanfattning skriver jag en reflektion som syftar till att lära sig något av händelsen. Det är dock min egen reflektion, som jag gör utan att ha varit med på olycksplatsen, det är fullt möjligt att andra kan dra andra slutsatser än vad jag gör.

stängd fram till klockan tio. När han ligger på medvindsbenet för att landa på bana 21 ser han RGL-ljusen på Taxibanan blinka. Då detta normalt brukar innebära att CTR har upprätats misstänker piloten extra öppethållning för flygambulans. Han sjunker till höjden 50 meter och styr SV ut från Kiruna CTR. Efter landning kontaktar piloten ATS Kiruna och får bekräftat att de öppnade flygplatsen 45 minuter tidigare för akut flygambulans.

**Reflektion:** Normalt använder piloten flyg-radio när han flyger runt flygplatsen för att kunna lyssna på trafiken i området. Piloten konstaterar själv att om han hade använt flyg-radio även vid detta tillfälle så hade tillbudet kunnats undvikas.

## Olycka med ringa personskada

Spanien, Lanzarote, hang, 13/1 10.30  
Man 32 år, Student h, 5h  
Skärmklass: DHV 1  
Knäskada med lätt blödning

Vinden på toppen bedömdes för stark för piloten som då går ner cirka 20 meter där det blåser cirka sex-sju meter i sekunden. När piloten försöker starta baklänges tappar han balansen och lättar från marken med tvinnade linor. Skärmen svänger vänster in mot hanget. Piloten försöker kollapsa skärmen men draggas över marken och slår i ena knäet mot en vass sten.

**Reflektion:** Vid det här tillfället blåste det uppenbarligen mer än vad piloten behärskade. Rekommendationen för oerfarna piloter är att inte starta i mer än fem meter i sekunden. Det kan också vara förrädiskt att starta en bit nedanför toppen om det blåser för mycket på toppen, dels för att skärmen kommer upp nästan tio meter över marken när man startar och dels för att man lätt hamnar uppe vid toppen igen om man draggas med vinden. Det finns minst tre fördelar med att använda knäskydd: skyddar knäna, håller knäna varma, håller knäna torra när man packar.

## Olycka med allvarlig personskada

Söderköping, vinsch, 13/4 15.30  
Man 36 år, Pilot 1 hbvt, 21h  
Skärmklass: DHV 1-2  
Fraktur på fotled, muskeltrauma rygg

Piloten hade gjort två odramatiska flyg i lugna förhållanden. På medvindsbenet det tredje flyget får piloten ett inslag på höger sida när han befinner sig cirka 20 meter över marken. Skärmen dyker kraftigt och går i autorotation och piloten slår i backen.

Vid det aktuella tillfället var det svag termik och vinden på starten var lite byig mellan en till fyra meter i sekunden. Vinden kom från en liten kulle som är cirka 40 m hög och ligger ca 300 m bort.

**Reflektion:** Varken piloten eller de tre vittnena förstår vad som hände. Den enda teorin de har är att det kan ha kommit lite turbulens från den närliggande kullen. Detta har dock aldrig uppmärksammats som ett problem tidigare på den aktuella platsen vid liknande förhållanden. Det är alltid viktigt när man flyger nära marken, som vid landning, att vara beredd på och kunna agera snabbt vid inslag.

## Olycka med ringa personskada

Svartlå, berg, 4/3 11.00  
Man 40 år, Pilot 1 bv, 44h (friflyg)  
Skärmklass: DHV 1-2  
Smärtor i rygg & nacke (hos skidåkare)

Piloten startar i en pistad slalombacke efter att ha försäkrat sig om att inga människor syns nedåt backen. Han lyfter men inser att han inte kommer klara nästa flacka parti. Han landar och springer vidare mot nästa brant. Han lägger på lite broms och lyfter igen till tre-fyra meters höjd. Då ser han två skidåkare som står stilla framför sig. Han lyckas inte få deras uppmärksamhet utan väjer. Två andra skidåkare kommer åkandes och stannar mitt för pilotens tänkta flyktväg.

Piloten drar full broms två-tre meter innan han kolliderar med en av personerna. Han upplever att han snuddar hennes huvud med sin airbag. Kvinnan håller inte alls med om detta utan påstår att piloten flög in i hennes bak varav hon faller och får piloten över huvudet så att nacken böjs kraftigt nedåt.

**Reflektion:** Om man ska flyga i en slalombacke med skidåkare så är det viktigt att man får ordentligt med höjd direkt efter starten. När man flyger bland människor så är det extra viktigt att vara förutseende och ha tillräckliga marginaler för att undvika att hamna i närsituationer med folk på marken.

# Öppet brev från Europeiska Skärm/Hängflygunionen till FAI/CIVL

På EHPUs årsmöte diskuterades den nonchalans runt säkerhet som CIVL visat vid stora mästerskapstävlingar. Olycksstatistiken vid dessa tävlingar är katastrofal. Var och vartannat mästerskap har dödsolyckor och/eller allvarliga skador. Olyckstillbudna är oräkneliga. Bakgrunden till detta står att finna i hur CIVL arbetar.

Kommittén som arbetar med dessa frågor inom CIVL (Satefty & Training) finns bara på pappret. Den starkast fungerande (och beslutande) kommittén är tävlingskommittén och i den sitter uteslutande personer med nära band till sina egna landslag och tillverkare. Dessa är inte intresserade av säkerhet utan bara av att skapa så bra möjligheter som möjligt för de egna att vinna mästerskapstitlar. Med den inställningen blir säkerhetsfrågor ett hinder.

**To CIVL**  
31<sup>st</sup> March 2009

**Dear Sirs,**  
We write further to our letter of Thursday 5<sup>th</sup> February 2009 and thank you for your acknowledgement and for your recent email of 14<sup>th</sup> March 2009.

We had spent a considerable amount of time at our recent AGM discussing the issue of accidents at competitions and we therefore write to you again to explain our deep concern in more detail. Whilst it is gratifying to know that some initial steps are being taken in regard to hang gliding competition safety, it is our opinion that the problem is more widespread and deep-rooted and will require a major change in CIVL competition philosophy.

### Background

Since our previous letter we have seen the passage of the World PG Championships in Mexico. Whilst we wish to congratulate the winning team from the Czech Republic, and World Champion pilot Andy Aebi, we note that once again there was a high profile death which causes us great concern. Taken together with the large number of emergency parachute deployments, and several severe injuries, this adds to what we believe is a continuing safety problem in the top-level competitions in both HG and PG.

We note that HG and PG competitions have evolved to the point that our competitors' aims are now almost solely about speed, and this has insidiously led to what we consider to be dangerous developments in glider design, in both sports. The fact that Paragliders are the slowest flying aircraft, yet modern competitions are all about seeing how fast they can go is something of a paradox. We also note that ours is one of the few remaining so-called “dangerous sports” where death is a regular occurrence at top-level events. It suggests that the time to act has arrived, because our present situation just cannot continue in the simple hope that no more will die.

### Our Position

The EHPU represents over 80,000 pilots across the European area, and our principal task is in dealing with National and European Governmental bodies to ensure that they all have continued freedom to fly without excessive regulation and within airspace that does not shrink. A tiny percentage of these pilots take part in international level competitions, but they rightly attract the most media interest. Unfortunately because of the unsafe nature of international level competitions in recent years, we nowadays have to worry about the damage that adverse publicity from competition accidents and fatalities may generate, rather than anticipating any favourable publicity arising from FAI competitions.

The question of safety is always on the radar screen of the legislative organisations, and we believe that a body-bag count at the high profile end of our sport could easily result in those freedoms being taken away

Exempel på detta kan ges hur många som helst, starta heat i total dimma, starta heat i åskväder för att få tävlingen validerad, inte avbryta heat på grund av fördelaktiga positioner, tillåta molnflygning etc. etc.

Då CIVL inte ens hade tagit upp på dagordningen det brev angående säkerhetsfrågor som EHPU skickade till CIVL inför årsmötet så beslutade vi enhälligt inom EHPU att skriva ett öppet brev om detta. Vi kom överens om att vi alla skulle hjälpas åt att få det publicerat i så många flygtidningar som möjligt.

Så här kommer brevet och som jag hoppas du orkar ta dig tid att läsa. Svenska Skärmflygförbundets styrelse tar gärna emot förslag och kommentarer runt detta ämne.

*HP Fallesen*

*Skärmflygförbundets delegat i både EHPU och CIVL*

from us. We also have no desire to see any more families grieving for a lost pilot.

At the EHPU AGM on 28 February 2009, the delegates were impressed by the contributions of Mark Hayman to the XCMag blog (and many of the replies generated) and believe this demonstrates that there is no universal thirst amongst competition pilots for the current situation to continue. In addition, although not formally decided, the Presidents and Executives attending the meeting favoured the view that National Governing Bodies should consider basing support and funding for competitions on visible moves to deal with the safety problem by Competition Governing Bodies, and the Organisers at event level.

Whilst it is not our position to impose rules, we believe it is time to consider a paradigm shift in thinking regarding the stability and safety of the flying equipment in use; imposing restrictions where necessary and employing different task setting philosophies. Whatever is done, we remain confident that the best pilots will still win, but without the expense of deaths and so many near-misses.

We have made our thoughts clear in terms of making a start, namely with sprog setting measurement in HG competitions. We now believe that similar and broader steps must be taken by the whole industry in PG and that the best place to start is with yourselves in CIVL.

### Our Request

Our principal request is simple: we invite you to consider undertaking a reform of the entire HG and PG competition scene as regards safety. We accept that it will be necessary to take a completely fresh look at the competition industry, which will not be easy, but in due course we would be grateful to receive your views and proposals for reducing danger, serious injury and death. Many thanks in advance for your assistance.

### Signed for and on behalf of:

Peter Brandlehner	ÖAeC	Austria	Section HG/PG
Yves Borreman	FBVL	Belgium	FBVL President
Miroslav Fejt	LAA	Czech Rep.	LAA Representative
Rasmus Rohlff	DHPU	Denmark	DHPU President
Jean-Claude Benintende	FFVL	France	FFVL President
Charlie Jöst	DHV	Germany	DHV President
László Kerekes	HFFA	Hungary	HFFA President
Dara Hogan	IHPA	Ireland	IHPA President
Luca Basso	FIVL	Italy	FIVL President
Chris Borra	KNVvL	Netherlands	KNVvL President
Knut K. Nygard	NLF	Norway	NLF President
Paulo Branco	FPVL	Portugal	FPVL President
Valetin Popa	FFAR	Romania	FFAR President
Jurij Franko	SFFA	Slovenia	SFFA Vice President
Sune Culleberg	SSFF	Sweden	SSFF President
Daniel Riner	SHV	Switzerland	SHV President
Martin Heywood	BHPA	UK	BHPA Chairman

## POSTTIDNING B

Returadress:  
Svenska Skärmflygförbundet  
Box 750  
521 22 Falköping

# Parabase FlyCamp '09

KÅSEBERGA 15/7 - 19/7 → HÄRLIGA DAGAR I JULI FYLDA MED FLYGGLÄDJE OCH EN HEL DEL ANNAT SKOJ!

gå en hangkurs, sola, bada, shoppa, umgås, flyg, grilla, njut och slappna av...

## Häng med på en bekväm, rolig och familjevänlig "kort-flyg-vecka" på Österlen!

Den 15 juli går Hang-bussen från Stockholm via E4an ner till natursköna Hammars backar.

Sätt dig på bussen. Resten fixar vi!

**Boende** Camping mitt i Kåseberga med tillgång till dusch och möjlighet till matlagning.  
Du tar med din egen campingutrustning!

**Resa** Hypermodern buss med alla tänkbara faciliteter.

**Aktiviteter** Skärmflyg och kurser men också sol, bad, tandemflyg och andra nöjen för alla familjemedlemmar.

**Prislapp** Vuxen: **3.500 kr**  
Barn under 13 år: **1.750 kr**

Ingår →

- Bussresa tur och retur.
- Samtliga transporter till Tomelilla Sommarland, Sandhammaren, Ystad, och Ingelstorp m.m.
- Campingavgifter.
- BBQ vid ankomst - Ät och drick så mycket du orkar!
- 3-rätters middag med mingel på Ingelstorp.
- Guidning och vägledning på Hammars Backar av P2 eller instruktör alla dagar.
- Tillgång till minibuss för snabba transporter.
- T-shirt med Parabase FlyCamp-tryck.
- Trevligt sällskap med mycket skratt.
- Prova nya produkter från Icaro, Niviuk, Gin m.fl.

**Endast bussresa\*** Enkel: 650 kr  
Tur & retur: 1.200 kr \*1 mån av plats

**Anmälan** [www.parabase.se](http://www.parabase.se)  
Senast 2009-06-28. Din anmälan är bindande!

**Arrangör** Fredrik Martinsson, Parabase Outdoor AB  
0143-41 10 41, [info@parabase.se](mailto:info@parabase.se)

## Så här hade vi tänkt... ungefär.

15 JULI	Dag 1
07.00	Buss avgår från Cityterminalen i Stockholm. Bussen stannar på följande platser; Nyköping, Norrköping, Linköping, Jönköping och Värnamo.
11.00 ca	Lunchstopp i Jönköping
16.00 ca	Ankomst Parabase FlyCamp i Kåseberga.
17.00 ca	Buss / Kåseberga → Ystad för alla som vill handla mat och dryck.
19.30	• Välkomst-BBQ på Parabase FlyCamp. • Information om kommande dagar och aktiviteter.

## 16 JULI

09.00



16.00

16.30

19.00

21.30

02.00

## 17 JULI

09.00

16.00

18.45

22.30

## 18 JULI

09.00

09.45

15.00

16.00

19.00

## 19 JULI

11.00

## Dag 2

- Briefing om flygningen på Hammars backar.
- Hangkurs, dag 1/2 (kostnad 3.500 kr).
- Introkurs, dag 1/2 (kostnad 3.000 kr).
- Buss / Kåseberga → Sandhammaren för sol & bad.
- Minibuss / Kåseberga → Hammars backar.  
Buss / Sandhammaren → Kåseberga.
- Buss / Kåseberga → Ystad för alla som vill handla mat och dryck.
- BBQ på Parabase FlyCamp (egen mat).  
Alla är välkomna!
- Buss / Kåseberga → Ystad.
- Buss / Ystad → Kåseberga.

## Dag 3

- Hangkurs, dag 2/2.
- Introkurs, dag 2/2.
- Buss avgår till Tomelilla Sommarland.
- Minibuss / Kåseberga → Hammars backar.  
Buss / Tomelilla Sommarland → Kåseberga.
- Buss / Kåseberga → Ingelstorp.
- Mingel & Middag på Ingelstorp (lekhörna för barnen finns på restaurangen).
- Buss / Ingelstorp → Kåseberga.

## Dag 4

- Hangkurs fortsättning (reservdag).
- Minibuss / Kåseberga → Hammars backar.
- Buss / Kåseberga → Sandhammaren för sol & bad.  
Buss / Kåseberga → Ystad för shopping.  
Buss / Ystad → Kåseberga.
- Buss / Sandhammaren → Kåseberga.
- BBQ på Parabase FlyCamp (egen mat).  
Alla är välkomna!

## Dag 5

- Hemresa  
Ankomst Cityterminalen i Stockholm ca 20.00.

  
parabase™  
WWW.PARABASE.SE