

HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 3-2009

Spanienspecial

Andalusien & Alicante

Damdistans

Nytt svenskt rekord

Tigern vann

Flygfestival på Hammar

Fuktigt race i Preddvor

Både regn och favoriter föll i Nordic Open

Välkommen till Äventyrscenter butiken i Kareby

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

ÄVENTYRS CENTER

Din skärmflygskola och butik i väst

www.aventyrcenter.se

Adress och öppettider:

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



Trött på din gamla tunga sele?

Nu finns nya Swing Reverse som är en vändbar sele med integrerad nödskärm. Vikt 4 kg. Om du väljer till en lättviktsnödskärm blir den totala vikten (sele+nödskärm+ryggsäck) från endast 5 kg. Lättare och smidigare blir det inte. Plats för "camelback" och med ordentligt bärsystem. Detta är en komplett sele som vi har väntat på länge - nu finns den!

M=155-170 cm L=170-185 cm XL=185-200 cm

Introduktionspris 5.990 kr

www.skysport.se 0647-51186

SKYSPORT

Ledare



Den här sommaren har gått i tävlingens tecken för mig. Först har jag följt Andreas Olssons framgångar i VM i hängflyg och Erik Rehnfeldts lyckade PWC-deltävling via nätet. Sedan åkte jag ner och var på plats under Nordic Open och SM i skärmflyg i Slovenien.

Att vara med under en stor tävling, även om man inte själv deltar, är förvånansvärt kul och lärorikt. Bara genom att lyssna på genomgångar och försnack inför de olika heaten kan man snappa upp en hel del nyttigheter, och att följa piloternas val av starttid och flygrutt är spännande. Dessutom träffar man massor med trevliga människor, och i det här fallet mer eller mindre hela Sverigeeliten inom skärmflygning, i alla fall när det gäller tävling.

För man ska komma ihåg att tävlingsflygning är väldigt annorlunda jämfört med vanlig skärmflygning, och att få piloter faktiskt tävlar. Det är egentligen synd, för just genom att flyga tillsammans med andra duktiga piloter i välorganiserade sammanhang lär man sig mycket.

Tyvärr är det inte helt lätt att börja tävla som svensk pilot. Man måste först ta bergcertifikat, hangcert och vinschert, sedan P1-cert, termikcert och P2-cert. Efter dessa sex kurser, ska man gå en tävlingskurs och först då kan man börja tävla. Det är väldigt många kurser det. Kanske kunde man hitta en enklare väg så att fler kan utveckla sin flygning via enkla och nybörjarvänliga tävlingar?

En tävling som är så långt från nybörjarvänlig man kan komma är Red Bull X-Alps. Vi är många som suttit klistrade vid Google Earth i sommar och följt hur 30 tävlande har vandrat, sprungit, klättrat och emellanåt flugit över stora delar av Alperna. Det här är något som ytterst få människor har fysisk och psykisk styrka att genomföra, men som ändå kan inspirera tusentals människor till att börja flyga, eller fortsätta utvecklas i denna härliga sport.

Vem som vann? Fågelmannen Christian "Chrige!" Maurer, den schweiziske nykomlingen i tävlingen som flög brallorna av alla de andra och gick i mål ett och ett halvt dygn före sin närmaste konkurrent! Det kallar jag inspirerande!

Fånga den känslan av oövervinnlighet, fatta pennan och skriv ned dina äventyr från i sommar. Senast den 23 oktober behöver vi ditt bidrag för att få med det i Hypoxia 4-2009, som kommer ut den 7 december. Till dess – flyg högt, flyg säkert!

I detta nummer

| | | |
|----|-----------------------|----------------------------------|
| 4 | Nyheter | |
| 8 | Flygfestivalen | Sommarskoj i Skåne |
| 10 | Nordic Open | Väta sänkte tävlingen |
| 14 | Rekordflyg | Nytt distansrekord för damer |
| 16 | Andalusien | Kombinera termik med turism |
| 22 | Alicante | Blåsig spontanresa i februari |
| 26 | Flygglädje | Nybakad pilot njuter av friheten |
| 28 | Test | Håller hjälmkameran måttet? |
| 30 | Recensioner | Två akrorullar och en bok |

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

| | |
|------------------|------------------|
| Anders Carlsson | Per Bursell |
| Curt Warren | Pierre Rosén |
| Gustaf Pak | Pontus Andersson |
| Gustav Råberg | Sara Glans |
| Jenny Persson | Stefan Fagerholm |
| Lars Falkenström | Trond Larsen |
| Magnus Österberg | Åke Kindblad |
| Mats Strömberg | |

Omslagsbild

Foto: Marko Wramén
Många piloter i luften på Nordic Open i Slovenien.

Redaktion Hängflyg

Syd: Konrad Höjje, qonrad@gmail.com
Väst: Ove Norberg, ove.norberg@telia.com
Öst: Cribbe, cri33e@hotmail.com
Norr: Michael Andersson, mikael.andersson@boliden.com

Annonser

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

Redaktionellt material

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

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

OZONE

WWW.FLYOZONE.COM

Ozone Sverige: www.skysport.se

Stort test av nödskärmar

De schweiziska och franska skärmflygförbunden har i ett samarbete genomfört ett stort test av nödskärmar. Själva testet gjordes av testföretaget Air Turquoise.

Under två dagar i rad testade deras testpiloter 41 olika nödskärmar i sitt testområde i Villeneuve vid Genevesjön. Man mätte bland annat sjunkhastighet, öppningshastighet, stabilitet och vikt. Vattnet i Genevesjön var 6°C vid teststillfället så piloterna bar torrdräkter under flygen. Man flög ut över sjön, kastade nödisen och kopplade sedan loss huvudskärmen. Testet är alltså gjort med en pilot som bara hänger i en nödskärm, utan vanlig skärm.

För att få ett exakt mått på sjunkhastigheten hade man en boj hängandes exakt 30 meter under piloten. Precis när bojen träffade vattenytan startade man tidtagningen och stoppade den när piloten också träffade vattenytan.

Enligt EN-normen får en nödskärm ha en maximal sjunkhastighet på 5,5 meter i sekunden när den är maxbelastad. LTF-normen (före detta DHV) kräver bara 7 meter i sekunden.

Tre skärmar genomförde inte testen av olika anledningar (tra-

siga, skadade eller tillbakadragna) och ett antal skärmar togs ur testresultatet då tillverkarna ville förbli anonyma.

Det är förstås oroväckande för oss piloter att inte alla resultat redovisas, man vill veta om ens egen nödskärm klarade testet eller ej. Därför tog Hypoxia kontakt med testhuset Air Turquoise och talade med Randi Eriksen där.

– Vi måste respektera att förbunden som beställde testet väljer att inte publicera hela listan. De har blivit utsatta för påtryckningar av en del tillverkare, och det är dåligt, speciellt som dessa nödskärmar redan finns ute på marknaden.

– Vi försöker nu ta reda på vad som händer med dessa nödskärmar, om tillverkarna kommer att göra något för att förbättra de skärmar som fick dåligt resultat och därför inte är med i resultatlistan, men det är svårt. Några tillverkare har dock redan förbättrat sina nödisar och testat om dem, och det är jättebra.

Nedan finns testdata för 22 nödskärmar som offentliggjorts på det schweiziska flygförbundets hemsida (www.shv-fsvl.ch/fr/securite/fallschirmpacker-shv/test-des-parachute-de-se-cours). Jag har själv sorterat dem på sjunkhastighet.

| Märke | Modell | Maxvikt (kg) | Testvikt (kg) | Skärmvikt (gram) | Öppningstid (sekunder) | Stabilitet 1-5 (5 bäst) | Sjunkhastighet (m/s) |
|-----------------|-------------------|--------------|---------------|------------------|------------------------|-------------------------|----------------------|
| Apco | MD 20 SLT | 130 | 125 | 2161 | 3,5 | 5 | 4,480 |
| Gin | One G 38 | 100 | 97 | 2363 | 3,2 | 4 | 4,810 |
| Gin | Yeti 35 | 100 | 98 | 1539 | 3,0 | 5 | 5,034 |
| Dudek | Globe 90 | 90 | 89 | 1813 | 3,6 | 5 | 5,040 |
| Gin | Yeti 27 | 80 | 78 | 1266 | 3,2 | 5 | 5,067 |
| Apco | MD 18 SLI | 115 | 114 | 1672 | 4,0 | 5 | 5,102 |
| Gin | Yeti 40 | 120 | 117 | 1787 | 3,2 | | 5,130 |
| Sup'Air | Xtralite M | 90 | 87 | 1286 | 2,2 | 5 | 5,210 |
| MCC Aviation | SOS micro light M | 86 | 81 | 1313 | 3,1 | 5 | 5,280 |
| Windtech | WindSOS 18 | 120 | 113 | | | 5 | 5,320 |
| Sup'Air | Xtralite S | 76 | 73 | 1080 | 2,4 | 5 | 5,430 |
| MCC Aviation | SOS light L | 105 | 99 | 1504 | 3,1 | 5 | 5,514 |
| Dudek | Globe 160 | 160 | 152 | 3200 | 3,6 | 4 | 5,550 |
| Mac Para | Aegis 33 | 105 | 104 | 1950 | 2,6 | 5 | 5,560 |
| Gin | One G 42 | 130 | 123 | 2668 | | 3-4 | 5,597 |
| Mac Para | Aegis 38 | 125 | 124 | 2670 | 2,2 | 5 | 5,640 |
| Sup'Air | Sup 08 light L | 130 | 128 | 1899 | | 5 | 5,770 |
| Dudek | Globe 120 | 120 | 116 | 2196 | 3,0 | 5 | 5,860 |
| Karpofly | RS 100 | 100 | 96 | 1501 | 3,6 | 4 | 6,097 |
| Karpofly | RS 130 | 130 | 127 | 1880 | 5,0 | 3 | 6,300 |
| Sky Paragliders | Sky System 110 | 105 | 104 | 1867 | | 5 | 6,300 |
| MCC Aviation | SOS micro light L | 110 | 107 | 1433 | 2,8 | 5 | |

Erik Rehnfeldt ende svensk inkvalad till PWC-superfinalen

Erik Rehnfeldt gjorde bra ifrån sig på Paragliding World Cup (PWC)-deltävlingen i Talloires, Frankrike, i juni. Med mer än 100 piloter på plats, inklusive stora delar av världseliten, kom han totalt på fjärde plats. Grattis!

Stefan Wyss (Schweiz) vann, följt av Aljaz Valic (Slovenien) och Peter Frauenschuh (Österrike). Elisa Houdry (Frankrike) vann på damsidan.

Det innebär att Erik är den ende svensk som kvalificerat sig till superfinalen i PWC, som hålls i Poggio Bustone i Italien 1-12 september. Tyvärr kan han inte delta i tävlingen på grund av en väns bröllop. Mer information finns på www.paraglidingworldcup.org

Så här skriver han själv om deltävlingen i Talloires på förbundets hemsida:

”Vi hade tre task. Det första var svagt och mycket tekniskt, 55,5 kilometer. Endast en pilot kom i mål och jag tog mig till en niondeplats.

Task två såg också ut att bli väldigt stabilt men förhållandena ändrade sig när vi kom i luften. Det var ett “elapsed time”. Jag fick en bra start med en snabb grupp. Vi flög hela banan (49,1 kilometer) nästan helt utan att kurva. Fort gick det, dryg 32 kilometer i timmen i snitt för mig, vilket räckte till en sjätteplacering för dagen. Nu låg jag på tredje plats totalt efter två dagars flygning.

Tredje tasken gjorde man också ganska kort, 54,3 kilometer, då det var stor risk för åska senare på eftermiddagen. Jag fastnade en aning på slutet efter att jag “parachutat” i en ruskig lätermik. Men slutade ändå dagen på 15:e plats.

Inofficiellt Hang-SM i Hammar avgjordes i tre klasser

I anslutning till Flygfestivalen på Hammar i juli (se sidan 8) arrangerade Sky Adventures ett mästerskap i hangflygning. Man tävlade i tre klasser: Open class, Tandem och den nya för i år, First class, för medelgoda flygare.

Det var ett tungt startfält i Open class med namn som Pål Hammar Rognöy, Fredrik Angrimer och Pierre Rosén. Det flögs ett par riktigt tajta heat i utslagningen som fick publiken att hoppa av spänning. Till slut stod det klart att Gustav Råberg (CPS) tog hem segern efter att på mållinjen slagit ”mentorn” Pierre



Med det nya systemet i PWC så räknar man bort vart tredje task också i tävlingen (tidigare var det endast för den totala världscupen). Detta gjorde att jag förlorade min tredjeplacering och hamnade på fjärde plats istället, med endast 28 poäng till trean. (Om man hade räknat alla task så hade jag fortfarande varit trea).

Fredagen blev inställd på grund av regn. Lördagen såg ut att kunna bli flygbar och jag var sugen på att försöka att återta min 3e plats. Men dagen ställdes till slut in på grund av för mycket vind och jag slutade alltså tävlingen på totalt fjärde plats vilket jag är väldigt nöjd med – det är min bästa placering i en PWC tävling så här långt. Speciellt som jag bara hade flugit fem flyg sedan augusti förra året innan tävlingen började!”

Flygfestival på Tegelberg

Vid det populära sydtyska flygstället Tegelberg finns det tre stora starter och två stora landningar och en gondol däremellan (nästa år i maj kommer man för övrigt att hålla VM i hangflyg här).

Här hålls Flygfestivalen Free Flight Tegelberg helgen 2-4 oktober. Mer eller mindre hela skärmflygvärlden kommer att finnas på plats men också paramotorföretag och de inom hangflyg. Totalt kommer runt 70 utställare med sina produkter, vilket lockar tusentals piloter att provflyga, titta och känna.

Många tar också med familjen. Har du väl kommit hit när du allt till fots, boende, flygning, utställning, mat och dricka. Men i området finns också många turistsevärdheter, till exempel sagoslottet Neuschwanstein, som stått modell för Askungeslottet.

Inträdet €8 per dag (billigare om du köper för två eller tre dagar) ger rabatt på gondol, boende, spa med mera.

Mer information på www.free-flight-tegelberg.de.

Svensk skärmflygning på TV

Nu är det klart att Cirrus-piloten Lars Falkenströms film om skärmflygning kommer att visas i SVT den 25 augusti klockan 20.

Filmen heter De kallar oss skärmflygare och handlar om Fredrik Angrimer inför och under skärmflygtävlingen Chabre Open i Laragne.

Praktisk webbsida

Piloten Craig Payne har skapat en smart webbsida som han kallar Craig's live weather, www.ParaglidingMap.com, där han samkör flygställena listade på på webbplatsen www.ParaglidingEarth.com med aktuellt väder och Google Maps. På så sätt får han fram en karta med flygställen runt om i världen som dessutom visar huruvida det går att flyga där just nu. Ett praktiskt planeringsverktyg med andra ord. Finns ditt flygställe inte med så är det bara att lägga in det på Paragliding-Earth.

Gustav Råberg

Två härliga heat i Sverige Cup Kittelfjäll

Sverige Cup-deltävlingen i Kittelfjäll hölls i slutet av juni i vackert sommarväder. Man fick ihop två task. Det första var på 57,8 kilometer med start från Flygarpasset Väst, vändpunkt 1 på ryggen i Kittelfjäll och vändpunkt 2 i Matsdal. Sista vändpunkten låg i Slussfors och målet i Ankarsund.

Heatet vanns av Håkan Lindqvist och åtta piloter flög hela vägen till målet i Ankarsund. Många piloter hade problem med GPS-navigeringen och missade turnpoints. Det skilde mindre än 12 minuter mellan Håkan och Olof Nydahl som flög in på en andra plats efter en låg räddning i början på flyget. Hans Gustavsson var tredje man till Ankarsund.

Det andra heatet blev ännu längre, 65 kilometer. Dagen bjöd på hög molnbas, turbulent termik och en bana till Ankarsund via Slussfors. Tre piloter tog sig i mål med Olof Nydahl i spetsen följt av Magnus Eriksson och Jonas Svedberg. Höjdrekorde

för dagen innehavs av Rolle som på 2 980 meter tvingas spirala sig ned för att inte fortsätta upp i stratosfären.

Slutresultat SC Kittelfjäll:

1. Olov Nydahl, 1627 poäng
2. Hans Gustavsson, 1112 p
3. Stefan Rolén, 986 poäng

Mer information finns på Norrskens Häng & Skärmflygklubbs hemsida www.flygare.info samt på Glidflygarnas hemsida www.glidflygarna.se



Olov Nydahl

Foto: Marko Wramén

Stefan Fagerholm och Marko Wramén

Andreas Olsson flyger sig till en 14:e plats i VM i hängflyg

VM i hängflyg är nu över. Totalt åtta tasks flögs i området kring Laragne-Chabre i Frankrike.

Vinnare blev italienaren Alessandro Ploner följt av Jon Durand, Australien och Thomas Weissenberger från Österrike. Bäste svensk (och bäste Nordbo) blev Andreas Olsson på en hedrande

14:e plats av 122 tävlande. Grattis!

Håkan Johansson slutade på 578:e plats, Joakim Hindesmith på plats 76 och Jonas Petersson på 113:e plats. Italien vann lagtävlingen med Österrike på silverplats och brons till Frankrike. Sverige kom som nummer 17 (Norge 10, Danmark 16) av 32 lag.



Starten vid Laragne vid tiden för VM.

Foto: Curt Warren/www.warrenhindsports.com.au

Fenix inför incidentrapportering på nätet

Nu blir det möjligt att rapportera och studera olyckor, tillbud och risker på nätet. Fenix lanserar sin egen webbsida för incidentrapportering. Så här skriver klubbens styrelse om projektet:

Säkerheten genomsyrar allt vi gör, men ibland vill vi göra särskilda satsningar. Vi vill inte slå oss till ro för att klubbens egen verksamhet hållit mycket hög säkerhet de senaste åren. Olyckor har drabbat medlemmar när de flugit på egen hand, och det måste vi också förhålla oss till. Därför har styrelsen en längre tid förberett ett antal åtgärder med inriktning både på policy och på konkret handling. Ett exempel på det senare tar nu konkret form.

Skärmflygförbundet hade planer på webbaserad olycksrapportering, men projektet avstannade. Därför lanserar Fenix nu en egen lösning för incidentrapportering, som i all sin enkelhet ändå motsvarar många av de önskemål som framkommit i det allmänna samtalet.

Rapportsystemet bygger på en databas av samma slag som vi tidigare använde för vår anslagstavla. Det innebär att alla poster och alla fält är sökbara, och man kan få en sammanställning

över vad som till exempel hänt på ett speciellt flygställe. Datan blir så klart mer intressant ju fler rapporter som kommer in.

Meningen är att man ska kunna rapportera BÅDE olyckor, tillbud OCH händelser eller omständigheter som man tycker varit tveksamma. Rapporteringen ska vara en del av det olycksförebyggande arbetet. Om vi tillsammans hjälps åt att identifiera risker så kan vi göra något åt dem innan något händer. Det är så ett verkligt olycksförebyggande arbete fungerar.

Självklart kan en rapport på sidan också bidra till att räta ut frågetecken eller minska oro när rykten är i omlopp om att något hänt. Man väljer själv om man vill rapportera under eget namn eller pseudonym. Avsikten är inte att hänga ut enskilda piloter utan att samla erfarenheter. Fenix incidentrapportering ersätter INTE rapporten till förbundet. Men förhoppningsvis kan vårt initiativ vara en inspiration till att i framtiden slutföra planerna på ett centralt webbaserat rapport- och analysystem.

Felix styrelse

Allt mindre vind i USA

En amerikansk vetenskaplig undersökning tyder på att vindhastigheterna i USA i genomsnitt sjunkit med tio procent eller mer de senaste tio åren. Men minskningen varierar kraftigt över landet, i stater som Ohio, Indiana, Michigan, Illinois, Kansas, Virginia, Louisiana, Georgia, norra Maine och västra Montana blåser det mindre. Medan det i till exempel Texas blåser ungefär som förut.

Rapporten har tagits fram av bland annat professor Eugene Takle vid Iowa State University och baserar sig endast på amerikanska mätningar. Det går alltså tyvärr inte att utläsa något om europeiska förändringar.

Uppdatering till Garmin GPS

För alla er som använder någon av Garmins GPSer med modellnamn 60CSx, 60Cx 76CSx eller 70Cx, alla populära modeller, finns det nu uppdaterad mjukvara att ladda ner på Garmins hemsida, www.garmin.com. På www.hypoxia.se (under nyheter) hittar du direktlänkar till de olika varianterna.

Använder du Apple Mac-dator är det lättast att uppdatera via Garmins gratisprogram Web Updater. Också till det (och andra Mac-program) finns det direktlänkar på Hypoxias nyhetssida.

X-Andes ny tuff tävling i Peru

Fenomenet X-Alps har inspirerat till flera andra tävlingar, till exempel X-Scotia i Skottland

Nu meddelas att en tävling med namnet X-Andes planeras att hållas i Peru med start 24 augusti 2010 i Huaraz och målgång i Cusco i samband med inkafestivalen där. Deltagarna kommer att vandra, klättra och skärmflyga längs en mer än 500 kilometer lång bana med flera waypoints på vägen.

Redan i augusti och september i år kommer arrangörer och presumtiva deltagare att provflyga rutten för planering och föreberedelse av tävlingen. Mer information finns på www.xandes.com.



Foto: Trond Larsen

Trond Larsen på väg från Gröfjället och Kittelfjäll under andra heatet.



Foto: Gustav Råberg

Skärmarnas krig i Skolbacken.

Blåsig men kul flygfestival i Hammar

Måndagen började med sol, men lite för hård sydvästlig vind för flygning så vi fick nöja oss med att titta på vågsurfarna som höll till i hamnen.

Tisdagen bjöd också på hård vind som avtog mot eftermiddagen. Vi beslutade oss för att köra "Skärmarnas krig" i skolbacken vid Hammarhanget. Kvällen avslutades med fina flyg i solnedgången. Jag tror aldrig jag har sett så många skärmar i luften på en och samma gång i skolbacken!

Onsdagen startade med ostliga vindar som vred ganska fort till syd och sedan sydväst. Den svaga vinden gjorde det idealiskt för att dra av Maskeradflygningen. Den gick lika bra som förra året med cirka 15 deltagare. Bilderna talar för sig själv! Vinnare blev Hugo, 11 år, från Sälen som var utklädd till Tiger. Nästa år hoppas vi på ännu fler roliga ekipage.

Dagen fortsatte med flygning på både



Tigern Hugo.

Foto: Pierre Rosén

Rökerihanget, Sydhanget och Hammarhanget. På kvällen hade vi ordnat två badtunnor och en bastu som vi hade "after flight" i tills alla såg ut som russin. Kort sagt en lyckad dag!

Torsdag hade vi fri flygning på Hammar hela dagen, vinden kom och gick, men dom sista skärmarna var på fast mark igen precis lagom tills solen gick ner. Kvällen avnjöts i badtunnorna i vanlig ordning.

Fredag var det allvar igen! Sky Adventures höll sin årliga tävling "Inofficiella Hang-SM". Resultat och mer finns bland nyheterna på sidan 5.

Prisutdelning skedde på Restaurant Ingelstorp där CPS hade sin årliga klubbfest. Under den gemensamma ditfärden på traktorsläp kunde man ana att det skulle bli en rejäl fest, vilket det blev. Till tonerna av det lokala bandet "Rivjärnet" satte vi hela Ingelstorp i gungning.

Jag vill passa på att tacka alla som gjort denna veckan oförglömlig. CPSare, alla goa Fenixare, Sky Adventures för all hjälp innan och under veckan, Ales IF för "Festivalområdet" och Restaurant Ingelstorp för festen. Ett stort tack också till alla er som hjälpt till under veckan – ni vet vilka ni är!

Festivalgeneralen Gustav Råberg



Pre flight-check för maskeradflyg.

Foto: Mats Strömberg



Pierre och Gustav på himlafärd.

Foto: Mats Strömberg



Mona.

Foto: Gustav Råberg



High Five!

Foto: Anders Carlsson



Thomas Persson i vardagskläder.

Foto: Gustav Råberg

Solnedgång över Hammar. foto: Pontus Andersson

Nordic Open präglat av regn

Årets upplaga av tävlingen Nordic Open, som också är SM och NM, hölls Preddvor i norra Slovenien. Ett mycket vackert område känt för sin fina flygning – om vädret samarbetar vill säga.

Text och foto: Marko Wramén



Startklara piloter inför första heatet.



Gaggle utanför start under sista heatet.



Mads skriver upp task 2.



Fredrik dansar ner för start.



Ronny, Bjørn och Greg.

Tävlingen startade med ett task redan första dagen, söndagen den 5 juli. En bana på 61 kilometer presenterades och mer än hundra piloter från en lång rad länder startade (bland annat från Island, Grönland, USA, Argentina, Venezuela, Ryssland och Indien). Men snart rapporterades det om regn längs med banan och heatet avbröts och blev aldrig giltigt.

En polsk pilot råkade i svårigheter och kraschlandade i träden på en brant sluttning. Lyckligtvis klarade han sig oskadd men han var arg som ett bi och svor och skällde över radion. Piloten menade att det var tävlingsledningens fel att han på grund av våt skärm kraschade, och att de sedan var nonchalanta och ointresserade av hans situation och välbefinnande. Tävlingsledaren, danske piloten Mads Syndergaard, blev hotad med både stryk och en ond bråd död. Hoten ledde till att piloten stängdes av från tävlingen.

Eftersom det fortsatte att regna och åska de kommande tre dagarna blev det gott om tid för diskussioner. De flesta piloter tyckte överens om att det första heatet visserligen kunde organiserats något bättre men att det ställts in snabbt nog, och att det trots allt är varje enskild pilots ansvar att flyga säkert och att man själv måste ta beslut om att landa om vädret snabbt blir sämre.

Det myckna regnandet förhindrade flygning, istället blev det sightseeing och utflykter till grottor, Ljubljana och Socadalen (där flygställena Kobala och Stol ligger, men också ett intressant museum om Första världskrigets frontlinjer i området). Andra for till de vackra sjöarna Bled och Bohinj och de flesta gjorde sitt bästa för att överanstränga hotellets trådlösa internet. En efter en började piloter också ge upp och åka hem eller fara till soligare områden i Europa. En av dem som

gav upp på onsdagen var Erik Rehnfeldt, som vunnit SM de senaste tre gångerna.

Kanske var det offret som vädergudarna väntade på, för dagen efter (torsdag) såg himlen betydligt ljusare ut och vi for alla upp på start. Ett 32 kilometer kort uppdrag sattes och starten öppnades. Starten var från bergstoppen Krvavec, där en stor slutning rymde i princip alla piloterna på en gång, även om de fick se upp för de färska komockorna, och dess upphovsmän.

Vinden kom in snett från vänster på start men många startade ändå med en gång. De som väntade längre i hopp om bättre vind fick det snarare svårare och det var flera piloter som aldrig lyckades komma iväg (eller som valde att inte starta) innan startfönstret stängde efter två timmar.

En av de första som bombade, redan innan heatet startades, var Jocke Johansson, som i vanliga fall tillhör de bästa piloterna i Sverige. Med både Jocke och Erik ute ur bilden lämnades fältet öppet för de andra piloterna. En hel del av dem kom i mål.

Först in var amerikanen Greg Babush, men det var norrmannen Bjørn Skarpås som vann heatet tack vare fler leading points (och han korsade mållinjen bara sekunder efter Greg). Bäste svensk blev Magnus Österberg på åttonde plats följt av Stefan Rolén (plats 20) och Roger "Kalle" Jönsson (plats 25).

Vilket stämingsbyte! Nu buzzade högkvarteret av leende piloter som äntligen fått flyga. Landningsöl dracks och flyg, poäng och taktik diskuterades. Kvällen avslutades med två lokala band som gjorde bejublade framträdanden.

Dagen efter regnade det igen, men det var väntat. Alla satte sitt hopp till lördagen som var den sista tävlingsdagen och som



Hotel Bor var högkvarter.



Tighta starter före task 2.



Slovenien är känt för sina långa termiska bergsryggar.

hade en lovande prognos. Lördag morgon såg mycket riktigt fin ut och vi åkte snabbt upp till starten. Molnen växte dock fort och därför bestämde man sig för en tidig start på ett relativt ambitiöst 57 kilometer långt uppdrag. Brådskan berodde dels på att man väntade sig regn efter lunch, dels på att flera piloter, inklusive tävlingsledningen, skulle vidare till en PWC-tävling i Kroatien samma kväll.

För att ytterligare snabba upp förloppet bestämde man sig för en ground start. Normalt startar piloterna i ett startfönster som kan vara två timmar långt. Själva tävlingsstarten är oftast ett fast klockslag och sker från en imaginär cylinder i luften. Vid en ground start börjar heatet vid ett givet klockslag när alla piloter står färdiga på take off, och då startar alla samtidigt. Det är inte så vanligt på grund av säkerhetsriskerna, men här gick det bra. Precis som förra gången var startvindarna bättre för de som kom iväg med en gång, medan de som väntade fick sidovind.

Termiken var inte riktigt på, moln kom och gick och skuggade banan och till sist började det också regna, vilket ledde till att heatet stoppades. Tillräckligt många piloter hade dock hunnit långt nog för att det skulle räknas som giltigt, även om poängen blev låg. Slovenen Klemen Peljhan vann och kom längst (20 kilometer). Bäste svensk blev Stefan "Rolle" Rolén på en sjundeplats följt av Olov Nydahl på 14:e och Ulf Nylander på 24:e.

Då heatet gav så lite poäng, och man bara flugit två heat totalt, blev Nordic Open aldrig en giltig tävling. För det krävs två heat där heatvinnarna har sammanlagt minst 1500 poäng. Men tävlingen fick likafullt vinnare.

Norrmannen Bjørn Skarpås vann, tätt följd av landsmannen och veteranen Ronny Helgesen. Amerikanen Greg Babush kom trea och schweiziska Susanne Wyss vann damtävlingen.

Susanne vann också serieklassen och Kalle Jönsson (CPS) kom trea i samma klass. Grattis!

Svenska mästerskapen blev faktiskt en giltig tävling eftersom det bara krävs en sammanlagd poäng från taskvinnarna på 1000 poäng. Total vinnare i SM blev därmed Magnus Österberg (Cirrus) – gratulerar!

Rolle Rolén blev tvåa och Kalle Jönsson trea – grattis till er alla! Anna Rydh vann damklassen i SM – grattis till henne med! Prisutdelningen hölls symptomatiskt i hållande ösregn. Lite synd var det allt att det inte fanns några priser för SM-vinnarna, det kändes lite snopet. Kanske något att jobba på till nästa år?

Mer bilder finns på www.waterglobe.net/nordicopen



SM-prispallen: Rolle, Magnus, Anna och Kalle.

Resultat för SM 2009:

| # | Namn | Skärm | T1 | T2 | Total |
|----|--------------------|---------------------|-----|-----|-------|
| 1 | Magnus Österberg | UP Edge | 908 | 88 | 996 |
| 2 | Stefan Rolén | AxisPara Mercury | 820 | 133 | 953 |
| 3 | Roger Jönsson | GIN Boomerang Sport | 788 | 85 | 873 |
| 4 | Matts Eliasson | GIN Boomerang 5 | 787 | 85 | 872 |
| 5 | Olov Nydahl | Niviuk Icepeak XP | 669 | 115 | 784 |
| 6 | Rasmus Persson | Gradient Avax XC 2 | 626 | 83 | 709 |
| 7 | Fredrik Lindholm | Axispara Mercury | 537 | 88 | 625 |
| 8 | Magnus Eriksson | Ozone Mantra 2 | 507 | 89 | 596 |
| 9 | Åke Kindblad | Airwave Magic 5 | 446 | 89 | 535 |
| 10 | Anna Rydh | NOVA Factor | 359 | 85 | 444 |
| 11 | Håkan Lindqvist | | 338 | 85 | 423 |
| 12 | David Willemoth | Windtech Combat FR | 278 | 85 | 363 |
| 13 | Ulf Nylander | AxisPara Venus | 246 | 95 | 341 |
| 14 | Lennart Westerberg | Advance Sigma 7 | 230 | 83 | 313 |
| 15 | Joakim Johansson | | 165 | 88 | 253 |
| 16 | Lennart Brandenius | Windtech Kombat FR | 165 | 85 | 250 |
| 16 | Johan Svärd | GIN Rebel | 165 | 85 | 250 |
| 18 | Carl Cederquist | | 165 | 83 | 248 |
| 18 | Robert Krol | Ozone Addict 2 | 165 | 83 | 248 |
| 20 | Lars M Falkenström | Ozone Addict 2 | 165 | | 165 |
| 20 | Håkan Persson | Gradient Avax XC | 165 | 0 | 165 |
| 20 | Henrik Olander | Ozone Addict | 165 | 0 | 165 |
| 20 | Lars Ericsson | GIN Boomerang Sport | 165 | 0 | 165 |
| 20 | Mats Danielsson | GIN Zoom | 165 | 0 | 165 |
| 25 | Jenny Persson | UP Kantega XC | 0 | 83 | 83 |

Var ska nästa Nordic Open hållas?

I Preddvor hölls ett pilotmöte där man diskuterade var nästa Nordic Open borde hållas. Valle de Bravo i Mexiko föreslogs som en vädersäker destination medan många Norrmän vill flyga på hemmaplan, till exempel i Vågå. Andra ville behålla tävlingen i Europa, men längre söderut för vädrets skull. Det avgörande beslutet tas av de tävlingsansvariga i respektive förbund.

Det finns flera faktorer som påverkar:

- Nivån på piloterna är väldigt varierande. Många tycker förhållandena är för kraftiga på mer vädersäkra ställen.
- De nordiska länderna har olika syn på tävlingen.
- Många vill hålla den i juli för att kombinera med semester, trots att juli inte är den bästa månaden vädermässigt.
- Många vill inte ha tävlingen för långt bort av kostnadsskäl.
- Det finns olika mål: en bra tävling eller en tävling där man rekryterar nya tävlingspiloter?

Så här har Nordic Open blivit de senaste tio åren:

- 2009 – Preddvor. 2 tasks (32 km och 57 km)
- 2008 – Krusevo. 2 tasks (78 km och 62 km)
- 2007 – Piedrahita. 4 tasks (55 km, 70 km, 73 km och 75 km)
- 2006 – Annecy. 3 tasks (51 km, 40 km och 87 km)
- 2005 – Annecy. 5 tasks (56 km, 51 km, 37 km och 49 km)
- 2004 – Lagagne. 2 tasks (28 km och 43 km)
- 2003 – Montalegre (Portugal). 6 task (33 km, 41 km, 46 km, 55 km, 47 km och 40 km).
- 2002 – Kössen. 2 tasks (75 km och 39 km)
- 2001 – Piedrahita. 6 tasks (101 km, 45 km, 46 km, 80 km, 85 km och 51 km)
- 2000 – Grand Bornand? 1 task (53 km)



Jenny flyger rekordlångt

Text: Jenny Persson, foto: Sara Glans

Lördag 30 maj. 20-25 grader varmt. Östlig vind. Ute på Cirrus fält Tärna har ett helt gäng distanssugna piloter samlats. Alla knappar febrilt på sina GPSer och funderar på den perfekta deklarerings för Svenska distansligan. Himlen är klarblå, men strax före klockan 12 börjar det bildas små cumulusmoln.

Killarna drar till med ett mål "far away". Jag tänker att jag kan ju testa att flyga till Kolsva som jag gjorde förra året och om jag gör en deklarerings på det, så blir det dessutom ett svenskt damrekord (54 kilometer, tidigare rekord 50 kilometer). Till slut är vi fyra piloter som anser att det var en rimlig deklarerings för dagen och nu väntar vi bara på de perfekta startförhållandena.

När det är min tur att vinschas upp växlar vinden fram och tillbaka, vilket är positivt då det tyder på att termik släpper på fältet, men ger mig lite startproblem. Vinschdraget är ett av mest termiska jag har haft och med en ny skärm, UP Kantega XC som jag testflyger för dagen, får jag arbeta aktivt hela vägen upp till release. Jag får fin releasehöjd, 650 meter på vår tvärbana som bara är 800 meter lång. Därefter är det bara sjunk. Testar kvarnen som "alltid" triggar termik, men husblåsan uteblir. Till slut vänder jag tillbaka mot startplatsen och hittar en liten, men naggande god blåsa, som räcker för att kurva upp en bit.

På Tärna måste man hålla koll på luftrummen vid östlig vind, då det är lätt att drifva med termiken in i Västerås CTR. Jag går upp i vind och rundar sektorgränsen med god marginal. Nu sjunker det igen, riktigt mycket dessutom. Och det lyfter inte heller norr om Ransta som det brukar göra. Jag gör mig redo att landa och börjar spana efter bra fält, utan elledningar eller boskap. På 137 meter träffas jag av en liten, vass och elak

blåsa (fem meter i sekunden) över en trädridd och nu gäller det att bara hålla i sig!

Jag är så pass lågt och det är mycket turbulent, att jag väljer att flyga medvinds med blåsan utan att kurva, eftersom ett inslag på den här höjden kan vara ödesdigert. Snabbt plockar jag 100 meter och vågar mig på att börja kurva. Vips, det tar inte lång tid innan jag kommit över 1 200 meter och börjar spana efter aktiva moln längs med banan. Inget slår känslan av att göra en låg räddning och sedan klättra hela vägen upp igen!

F från ovan har Janne Järnesjö och Mikael Norberg sett min räddning och väntar i molnbas. Två segelflygplan passerar förbi på väg mot deras hemmabas på Långtora. Vi skärmflygpiloter kurvar tillsammans ett tag innan vi påbörjar ett glid mot Surahammar. Janne och Micke som flyger lite snabbare skärmar glider före, men väljer en annan väg än mig.

Förra året lyfte det förvånansvärt bra över torvmossarna sydost om Surahammar och där bildas det nu ett fint litet moln. Jag väljer den riktningen medan Micke och Janne har fastnat längre norrut och gnetar för att ta sig upp. Självt hinner jag inte fram till molnet innan det lösts upp och i ögonvrån ser jag att nu har Micke hittat en finfin blåsa och jag styr genast ditåt i stället. Jäklar vilken bra blåsa!

Väl uppe i molnbas igen (1 900 meter) glider vi vidare mot Kolsva. 15 kilometer innan målet börjar molnen ta slut och längre fram längs banan är himlen klarblå... Aj, nu gäller det att lägga i en lugnare växel och börja kurva i allt som stiger. Janne hamnar lågt och kämpar länge innan han tvingas landa, men Micke och jag lyckas hänga oss kvar i stig på 0,5-1 meter i sekunden.

Till slut hittar vi en tvåa som tar oss någorlunda högt. Jag



Jenny Persson startar från Tärnafältet.

chansar och sticker mot Kolsva. Det sjunker. Nervöst undrar jag om jag kommer att ta mig hela vägen fram. Vore snöpligt att landa bara någon kilometer kort...

Strax före Kolsva börjar det dra åt höger i skärmen och där är den! MIN termikblåsa som kommer att ta mig till mååå!!! Jag kostar på mig att skrika TJOHOO högt och rakt ut. YES, jag kommer att ta svenskt rekord. Med ett så stort leende att det nästan ligger klistrat utanpå hjälmen, flyger jag in över Kolsva och ytterligare ett till tjohoo slipper ut över läpparna.

Norr om Kolsva ligger ett grustag där det borde lyfta. Jag testar och visst gör det det. Och vad gör man när man har tagit ett rekord och har massor av höjd över? Kanske testas att ta ett till, bara lite på skoj. Jag ställer om GPSen att peka mot Tärna och ser att jag behöver flyga minst 12 kilometer till för att ta fridistansrekordet för damer på 66 kilometer.

Medan jag kurvar funderar jag på bästa flygväg; antingen flyga norr om Kolsva där det finns massor av aktiva moln, men bara skog och inga vägar, eller flyga västerut där det inte finns några moln men däremot massor av stora landningsfält och bra retrievevägar...

Hmm, ser att Micke som fortfarande flyger med mig börjar gå norrut, men jag väljer ändå den västliga linjen för att lätt kunna ta mig hem. Jag satsar inte benhårt på rekordet eftersom jag ändå är så himla nöjd över mitt första mål, men det vore ju en bonus så klart. Sjunker saka men säkert bort från Kolsva. Slappnar av och njuter av utsikten. Kilometrarna tickar på.

Ibland nollar jag och ibland har jag till och med lite stig. Fortsätter att hålla en rak kurs så långt bort från Tärna som möjligt.

Märker att jag faktiskt kanske kan ta det andra rekordet också. Börjar bli nervös igen. Tänk om...

Så står inför ett nytt vägval: att korsa skogen på låg höjd men inte vara säker på att ta mig över den, men däremot vara säker på att ta rekordet, eller att landa framför skogen och missa rekordet med någon kilometer...

Tycker att det borde släppa i alla fall lite termik över en granskog i medvind, så jag satsar på skogen. Jag kommer in lågt och är nära att vända för att landa säkert, men då kommer den! Dagens finaste blåsa som lyfter mig uppåt och låter mig surfa med i medvind över skogen och landa säkert på en äng i Finnåker, 70 kilometer från Tärna. Jag är så glad att jag inte kan stå still! Det spritter i benen efter tre timmar i selen.

Telefonen börjar ringa. Magnus är i Västerås och har bara 30 minuter kvar med bilen till mig. Medan jag packar landar Micke på samma äng och knappt har vi packat ihop våra saker förrän Magnus är på plats. Vilken service!

Senare på kvällen firar vi flyget med vaniljglass och friterad banan på restaurang Vita Elefanten i Enköping. Jag somnar stolt, glad och nöjd till den vackraste av solnedgångar över Västmanland och Långtora.

Flygfakta:

Datum: 2009-05-30

Flygtid: 2:59:50

Tracklog: http://se.flightlog.org/fl.html?l=3&a=34&user_id=3872&trip_id=197390



Jenny Persson.

Foto: Magnus Osterberg

Luftlekar i Al Andalus

Andalusien och dess gamla moriska städer har alltid stått högt på min lista med resmål. Den här våren fick jag äntligen chansen att åka dit. Men går det att skärmflyga där också? Jag checkade in på Hotel California för att ta reda på det.

Text och foto: Marko Wramén

Bakkanten av Cenes-starten med Sierra Nevada i bakgrunden.

Visst har Alperna de högsta bergen i Europa och det går inte att förneka att man kan få fantastisk flygning i Schweiz, Österrike och de andra länderna där. Men det finns en anledning till att gräset där är så grönt och saftigt (och korna så runda) – det regnar mycket. Att försöka få med en ickeflygande partner dit är inte helt lätt och jag beundrar de som lyckas.

Enter: Andalusien. Sol, tapas, vin och tusenårig morisk kultur och det blir plötsligt annat ljud i skällan. Södra Spanien har onekligen en hel del sex appeal när det gäller semester.

Vi åkte hit i slutet på maj, hyrde bil och turade runt. Sevilla, Cordoba och Granada – vackra städer med sevärdheter i världsklass i form av moriska palats och moskéer. Morisk – vad är det kanske du undrar? Morerna var de muslimska berber och araber som invaderade den iberiska halvön på 700-talet. De skapade ett rike som kallades Al Andalus och som kom att vara i 800 år, fram till det att spanjorerna erövrade det sista moriska fästet, Granada, år 1492. Delar av Spanien har alltså varit moriskt (och därmed muslimskt) längre än spanskt, något inte alla vill kännas vid.

Det här arvet märks överallt för den som har mor-radarn på. I maten, i musiken, i namnen och i arkitekturen.

Men en sak vi kan vara säkra på – morerna flög inte. Det gör däremot belgaren Dirk Bormans, som tillsammans med sin brit-

tiska fru Tracy Crook startade Hotel California i Almuñecar för mer än tio år sedan. Under den perioden har Dirk utforskat flygningen i området och hittat ett par favoriter som han oftast tar sina piloter till.

Den första dagen på min vecka hos Dirk & Tracy blåser dock bort, i alla fall när det gäller flygning. Dirk tar med mig till det lokala hanget Herradura så jag i alla fall har sett det, men det är inte så ofta det går att flyga där. Istället blir det en lugn eftermiddag, sen promenerar jag ner till byn där det pågår en gastronomisk festival. 20-30 stånd serverar läckra små tapas, ost och vin. I den bortre änden grillar man stora bläckfiskar läckert krispiga. Det blir svåra val men jag äter mig igenom flera smårätter och provar också ett par olika lokala vin, som så småningom får följa med hem som souvenirer.

Nästa dag ser aningens bättre ut så vi kör en och en halv timme norrut till, Cenes, vid foten av de snöklädda topparna i Sierra Nevada, en bit norr om Granada. De höga bergen i bakgrunden tycks ge ett visst skydd för här går det ofta att flyga när det är



för blåsigt på andra ställen. Ett fenomen som kan förklara varför den spanske paramotorstjärnan och X-Alpsdeltagaren Ramon Morillas (han blev nia i år!) bor i närheten av starten, och de berömda akrobönderna Rodríguez håller till i byn nedanför.

Mycket riktigt är det utblåst på alla andra ställen i området den här dagen, men det ser ändå flygbart ut när vi kommer upp till starten. Startplatsen är för övrigt gigantisk och relativt jämn, vilket alltid är skönt. Här finns det gott om plats för tiotals vingar, och det går att topplanda i bakänden.

Dirk startar först för att känna på luften – det är inte dumt att ha en personlig wind dummy. Vinden är lite sned in från vänster (sydväst), så han letar lyft åt det hållet, som brukar vara bäst under sådana förhållanden. Men han hittar inget och tvingas snart landa på det stora landningsfältet 500 meter nedanför.

Jag ger det ändå en chans och lyckas klamra mig fast i brutet och stökigt lyft ovanför ravinerna utanför och strax till höger om start. Det är skoj att vara i luften men jag får kämpa hårt för att hålla mig kvar och det är tillräckligt turbulent för att min stora systemkamera ska förbli nerpackad i cockpit större delen av flyget. Efter drygt 70 minuter sätter hungern in och jag går ner och landar. På vägen ser jag faktiskt den berömda moriska fästningen Alhambra skymta i andra änden av dalen.

Lunchmackan Tracy har skickat med smakar utmärkt och snart plockar Dirk upp mig med bilen. Vi åker tillbaka upp mot start men stannar nu till utanför Ramon Morillas hus. En hel klase barn leker utanför medan mammorna äter lunch i solen. Snart dyker Ramon upp och berättar att han idag ska testa en paramotor modifierad med syrgastillförsel för höghöjdsflygning. Senare i år planerar han en expedition till Pakistan och då måste allt funka. Om testet går bra idag blir det kanske rentav ett rekordförsök med en gång.

Vi stannar kvar och följer nyfiket hans förberedelser och diskussioner med motorkonstruktören Hermes Lago. Efter ett par timmar startar Ramon på gräsfältet utanför sitt hus och försvinner sakta upp i det blå. Vi kör sista biten upp till starten och väntar på mindre vind, alltmedan några lokala piloter och tandemkillar dyker upp och en börjar leka i den starka vinden. Under tiden skymtar vi Ramon som en liten prick långt långt borta, och högt. Men eftersom vi aldrig hörde något mer så lär det inte ha blivit något rekord den dagen. Till sist tröttnar vi på att vänta och packar ihop och åker hem.

Nästa dag är också blåsig, så vi kör tillbaka till Cenes. Det första flyget blir okej, men efter en halvtimme bombar jag. Nästa känns lite för stökigt för min smak så jag avbryter snabbt och går ner och landar. Senare på eftermiddagen har

Cenes start och landning.



det lugnat sig lite och jag provar igen. Det är inte lätt, men en husblåsa slår på och av och jag biter mig fast där i en halvtimme. Sen har jag kommit högt nog för att flyga tillbaka över start och prova lyckan där.

På denna höjden (över 1 700 meter över havet) är vinden starkare och det lilla lyft jag hittar driver snabbt över kanten bakom start. Men jag har nästan 500 meter tillgodo till marken och bestämmer mig för att följa med. Målet är ett högre berg (ovanför Ramons hus faktiskt) i änden av en ravin, där det också finns en start. Det borde ju lyfta där, resonerar jag. Transporten över går bra men jag hittar nilch lyft. Så snart står jag på marken och packar min skärm på en liten högplatå. Det är alltid uppfriskande med en utelandning, det blir liksom lite äventyr, även om det bara är 15 minuters promenad ner till Ramons hus, och ännu bättre, restaurangen på campingen i närheten. En



kall landningsöl senare, som serveras med gratis tapas, dyker Dirk upp med bilen. Perfekt!

På kvällen stannar jag inne på hotellet och njuter av Tracys matlagning.

Om Cenes har en stor enkel start och ett lika stort landningsfält (som förvisso kan vara termiskt och turbulent ibland) så är Otivar på en annan nivå. Här är starten liten och ojämn och det finns inte mycket utrymme för att leta lyft innan man måste svänga ut mot det mycket termiska landningsfältet, som ligger på en kam med branter på tre sidor och en väg på den fjärde. Det här är med andra ord inget ställe för nybörjare. Å andra sidan kan den lite mer erfarna få kul termikflygning om tungan hålls rätt i mun.

Och nog får ansiktsmuskulaturen jobba när jag startar härifrån. Men lyftet finns där och jag vinner sakta höjd ovanför start, som är i anslutning till en antennstation. Bakom finns en liten platå och sedan reser sig en högre kam. Det är dit jag vill, och till sist går det.

Nästa mål är att klättra till minst 500 meter över start. Dirk berättat om en läcker flygtur ut till kusten via ett par turnpoints och dalkorsningar. Första steget är då att nå 500 meter och sedan ge sig av över dalen mot berget som ser ut som en pyramid och kallas likadant.

Det tar mig mer än 50 minuter från start till jag vågar starta glidet, och då har jag ändå inte nått 500 meter, men Dirk har flugit före och det såg ut som om luften bar hyfsat. Jag kommer fram till Pyramiden 350 meter lägre och börjar gnetta för att vinna höjd igen. Termiken är rätt vass, det är mycket på och av.

Till sist har jag klättrat 250 meter och fortsätter över nästa dal mot vad som kallas Lone tree ridge. Härifrån glider jag stillsamt vidare mot "Twin Peaks" och följer sedan den åsen söderut och mot bukten där La Herradura ligger. Havet glimmar Medelhavsblått framför mig medan snön fortfarande är synlig på Sierra Nevadas toppar bakom mig. Underbart!

Under oss slingrar sig en alldeles nybyggd och ännu ej öppnad motorväg fram genom landskapet, som en vartorm. Vi glider högt över vägen och kommer in över stranden med flera hundra meter till godo. Efter landningen är vi exalterade och glada. Det är inget långt flyg (17 kilometer med vändpunkter, drygt tolv raka vägen) men lite tekniskt klurigt och därför en fin utmaning.

Snart har Tracy dykt upp med extrabilen och kört oss tillbaka till hotellet. Jag får lyxen att kliva av för en kall och mycket välförtjänt öl medan Dirk fortsätter för att hämta den andra bilen i Otivar. Senare på kvällen äter vi middag ihop igen och tittar på bilderna från flyget.

Morgonen efter vaknar jag till en riktigt varm dag. Det är min sista flygdag här och vi åker tillbaka till Otivar. Nu är termiken svårare att fånga och vi är flera som försöker men tvingas landa på det lilla landningsfältet. Mitt tredje försök går lite bättre och jag klamrar mig fast vid de brutna blåsorna i nästan en timme. Sedan känns det som jag fått nog, det är varmt och svettigt och jag börjar bli hungrig.

En bilresa och en dusch senare promenerar jag ner till Almuñecars historiska centrum och går på upptäcktsfärd. Så småningom finner jag mitt mål, den spanska restaurangen Casa Muralla/La Flor som Dirk&Tracy rekommenderat. Jag får först gratis tapas till min öl och provar sedan flera rätter, bland annat fyllda och stekta svampar och den klassiska lufttorkade skinkan – Jamon Iberico. Allt är gudagott och dessutom rimligt i pris. Det blir en smakrik avslutning på min flygvecka i Andalusien.

Vad tyckte jag då? Flygningen här var tidvis utmanande och inget jag skulle rekommendera till elevlicensare och andra piloter med lite flygtid. För lite mer erfarna fungerar det bra, men räkna inte med långa distansflyg. Det här är framförallt ett alternativ för de som har en ickeflygande partner med sig. Medan du flyger kan hon/han ligga på stranden, besöka Granada och allmänt ha semester. På kvällen har ni möjlighet att smita ifrån pilotsnacket på hotellet om ni vill, och gå ut och äta på restaurang i byn på egen hand.

En annan sak som skiljer Hotel California från många andra skärmflygoperationer är att man har ett eget riktigt hotell, med både dubbelrum och lite större rum för familjer och flygkompisar som vill hålla priset nere. Ett stort vardagsrum med fritt trådlöst internet och en härlig terrass gör det lätt att slappa och umgås. Tracy lagar dessutom riktigt god mat och baren är välförsedd.

Och trots det blåsiga vädret (en stor hängflygtävling längre norrut var utblåst mer eller mindre hela veckan) fick jag flyga fem av sex dagar även om det bara blev drygt sex timmar totalt. Och det är ju faktiskt inte så pjåkigt när man tänker efter.

Att jag dessutom kunde njuta av souvenirer i form av fina viner och en gudomlig lagrad får- och getost när jag kom hem var en väldigt trevlig bonus!

Fler bilder finns på www.waterglobe.net/hotelcalifornia

Lokal pilot på Cenes-starten.



Dirk startar från Otivar.



Detaljer i Alhambra.



Härliga vyer på väg från Otivar till Herradura strand.



Utsikt över Almuñecar från hotellets terrass.



Fakta:

Flygställen:

Hotel California använder sig framförallt av Cenes och Otivar som termikställen och Herradura för kusthang:

Cenes

Gigantisk startplats på 1 250 meter som kan ta mer än 50 skärmar på en gång. Termiskt som kommer igång på eftermiddagen. Västliga vindar. Stort landningsfält, höjdskillnad 500 meter. Det går ofta att flyga här även om det blåser för mycket på andra ställen. Cirka 1,5 timmars körning från Almuñecar, öster om Granada, med Sierra Nevada i bakgrunden.

Otivar

Sydvästliga-sydöstliga vindar. Liten startplats (2-3 vingar) på 900 meters höjd, höjdskillnad 350 meter. Landningsfältet är inte litet men trickigt – det ligger inte i dalen utan uppe på en åskam så det är termiskt med branter på sidorna. En bra dag kan du flyga ut till kusten härifrån via flera olika berg. Cirka 45 minuters körning från Almuñecar.

La Herradura

Litet och inte helt uppenbart kusthang med

en ganska liten och undanskymd start – du måste flyga ut och till vänster för att hitta lyft. Landning på stranden.

Det finns ett par andra flygställen som inte används lika ofta av Hotel California:

Peña Escrita

Alternativ start inte så långt från Otivar. Lite klurig start och landning.

Loja

Väst om Granada, Mer än två timmars körning. Stor start och stort landningsfält. Västliga vindar. Vindkraftverk i bakgrunden. 550 meters höjdskillnad.

Alpucharras

Topp till botten med 1 100 meters höjdskillnad och sex kilometer långt flyg till landningsfält i en uttorkad flodbädd. Sydöst-sydvästliga vindar. Mer än 1,5 timmars körning (söder om Granada) och svårigheten att stanna uppe här gör att man inte åker hit så ofta.

Itrabor

Precis bakom Almuñecar. 700 meters höjdskillnad, landa på stranden. Oftast topp till botten. Sydväst-västliga vindar.

Alfamar

500 meters höjdskillnad, topp till botten,

landa på stranden.

Säsong

Det går att flyga året om, men mitt i vintern kan det vara regnigt och/eller snöigt i bergen. Det hindrar inte att man kan flyga (och sitta i solen på en terrass efteråt) men räkna inte med långa termiska flyg. Skönt vinteravbrott likafullt och bra för nybörjare. Mitt i sommaren är det knallvarmt och mycket kraftfulla förhållanden, så de flesta undviker att flyga då. Bäst flygning således i mars till mitten av juni och september-oktober.

Res hit:

Ta direktflyg från Stockholm till Malaga med till exempel SAS (sas.se) eller Norwegian (www.norwegian.se). Iberia, Air Berlin med flera flyger också hit, med ett byte. Från Köpenhamn kan du flyga direkt med bland annat Spanair, Cimber Air, Norwegian, Transavia och SAS. Kolla också efter flygstolar hos charterbolagen. Priserna varierar som vanligt kraftigt, från under tusenlappen till över 2000 kronor tur/retur.

Boende

Hotel California (www.hotelcaliforniaspain.com) har ett paketpris för €462,50 (cirka 5200 kronor) som inkluderar sju natters boende med frukost, sju dagars bilhyra från Malagas eller Granadas flygplats och sex dagars guidad flygning, inklusive retrieves för XC-piloter. För ickeflygare kostar veckopaketet €315.



Spontan vinterresa till Alicante

Text: och foto: Lars Falkenström



100 meter över det enorma Calpehanget strax norr om Benidorm.

När vintermörkret lagt sig över Sverige och skärmsäcken mest står och surar i förrådet får man lyfta blicken högt för att hitta ställen där solen fortfarande värmer. För den med både pengar och tid hägrar fantastisk flygning i Sydamerika, Mexiko eller Sydafrika, men i Europa är det betydligt svårare att hitta något som funkar i januari och februari.

För mig har Alicante alltid varit ett elevställe dit man åkt och hangat till sig en solbränna som nybörjare. Men på senare år tycks Alicante ha blivit lite otrendigt och fått stå tillbaka för andra flygställen som Teneriffa eller Italien. Men det faktum att Ryanair flyger till flera destinationer i Spanien gjorde att jag började kolla upp Alicante på nätet och snart hade jag mailkontakt med Nick på Doyouwana.net.

Denne belgiske övervintrare och före detta hippie har spenderat de senaste tio åren med att guida piloter i och omkring Alicante och anser att stället erbjuder betydligt mer än bara hangning. Däremot kunde han inte garantera perfekt flygväder men att det åtminstone skulle bli tillräckligt bra så att vi skulle bli nöjda tanke på årstiden. Min akuta flygabstinens gjorde det enkelt för Nick att övertyga mig och sedan var det inte särskilt svårt att lura med några termiksugna klubbkompisar att dela kostnaderna med :-)

Genom villarenters.com hyrde jag en trerumslägenhet och på email-car-hire.com hittade jag två Citroen Berlingo - perfekta skärmflygbilar som faktiskt rymmer fyra personer plus säckar. Totalt blev det 90 Euro per näsa för logi och transport - ett kap!

Sedan tillkom Ryanair-biljetten som trots utropspriset på 150 kr ändå (som vanligt) landade på 1 400 spänn när allt inklusive sportbagaget var ikryssat. Men det kändes ändå som om jag, Tor, Johan, Håkan och Rickard skulle få flyga häckarna av oss för en rimlig penning. Det var bara en enda sak vi inte kollade lika noga - VÅDRET...

Flygresan ner går smärtfritt förutom för Håkan som har glömt passet, vilket kostar honom 980 kronor för ett en-gångspass. Men väl ombord börjar flygfantasierna konkretiseras och medan Carlsbergen rinner ner för våra strupar vakendrömmar vi optimistiskt att om det inte skulle vara XC-väder så skulle vi i alla fall få hanga så mycket vi orkade. Så det är fem riiktigt glada stockholmsgrabbar som snart sätter ner kängorna på den spanska solkusten.

Lägenheten visar sig ligga precis mitt på självaste St Polahanget och det är en stjärnklar kväll och stämning är positiv, liksom lite bubblig, eftersom alla har siktet inställt på flygning så fort solen behagar baxa sig upp över det mörka Medelhavet.

För nu är det nära tills A-remmarna ska dras och loggböckerna fyllas med härliga flyg. Och snart stiger solen över det blänkande, blå havet. Men det gör även vinden - åt fel håll, dessutom... Men vi har trots det ändå höga förväntningar på dagen och efter frukost kontaktar vi Nick och stämmer träff på ett café i grannbyn där han bor med sin fru och tioårige son.

Nick kommer i en rasslig pickup med skärmsäcken på flaket och Niviukvimpel i antennen. Inne på den rökiga baren börjar han förklara förutsättningarna och hör sig för om vilka vi är och



Hur vi än vred på vindstruten så blåste det frånlands-vind på St Pola-hanget hela veckan. Från vänster: Hans Åberger, Håkan Lindqvist, Tor Jansson, Johan Bergkvist och Rickard Danielsson.

vilka flygerfarenheter vi har. Dessutom påpekar han snabbt att VÅDRET tyvärr inte är det bästa och att han därför kan tänka sig att reducera sitt veckoarvode från 75 till 50 euro.

Visst, tänker vi, samtidigt som varningslampan för parawaiting börjar blinka. Men då är vi fortfarande på gott humör och tänker att VÅDRET kan ändra sig till det bättre, i synnerhet i Spanien, och ser därför rabatten som ännu en skänk från ovan.

En halvtimme senare står vi på starten i Palomaret, som ligger en halvtimme från Alicante, och ser ut över havet i fjärran. Till en början verkar det faktiskt vara flygbart trots vinden nere vid kusten, men det dröjer inte länge innan himlen drar ihop sig som ett russin och blir mörk.

Medan Nick skämtar med gubbarna i den lokala klubben som håller på att lägga på mer grus på den kraftigt eroderade starten så börjar de första regndropparna falla som tårar över våra ansikten.

På kvällen blir det pasta med bacon och en och annan öl. Och medan "the Swedish vikings with red hair on their chests" dricker varandra till så lovar den spanska väderbimbon ännu mer blåst kommande dag - och naturligtvis från fel håll.

Nick hade tidigare på dagen förklarat att det lågtryck som sakta rör sig österut förmodligen skulle förstöra hela veckan. Men vi ger inte upp för det.

På måndagen anländer även den sjätte piloten, Hans Åberger alias Läderlappen, och eftersom ålder går före rätt så överlämnar jag stoiskt dubbelsängen åt honom och parkerar mig själv i bäddsoffan i vardagsrummet. Suck... It was baaad but it got worse...

Vi landade i lördags - nu är det tisdag och DVDerna börjar ta slut. Därför tar vi en morgonpromenad och inspekterar hangstarten istället. Det tar bara några minuter eftersom man i princip skulle kunna starta från vår terrass uppe på taket.

Det har varit en hel del lokalt tjafs med den bostadsrättsförening som är granne med hangstarten och vars hyresgäster tröttnat på att piloter kikar in i deras vardagsrum och tjoar. Protesterna har ibland yttrat sig i att hundägarna i området har låtit vovvarna göra sitt på starten till skärmflygarnas stora förtret. Men till slut löste sig problemet och domen avgick faktiskt till piloternas fördel.

Nick flinar brett när han berättar om det, men tillägger med allvarlig ton att vi måste flyga med respekt så att inte striden blossar upp igen. Det lovar vi högtidligt samtidigt som vi lutar våra kroppar i fyrtiofem graders vinkel mot den envisa frånlandsvinden.

Plötsligt dyker en tysk upp på parkeringen och slänger in skärmsäcken i sin bil och som den obotliga optimist jag är så frågar jag var han är på väg.

- Peña Rubia! säger han och försvinner med en rivstart. Glad i hågen messar jag Nick att Peña, som ligger längre inåt landet, förmodligen funkar och vi stämmer möte i grannbyn igen.

Men den här dagen blir inte riktigt som jag tänkt mig. För när vi kommer till bensinmacken där vi stämt möte kliver Nick ur bilen med allt annat än ett leende på läpparna. Han drämmer igen bildörren och stegar fram till oss och är helt enkelt skitsur. Han lutar sig framåt och kikar in i bilen, spänner sedan ögonen i mig. - WHO THE HELL told you it's working in Peña today? I'm a professional and it's fuckin' HOWLING there now!

Nick tar sig åt huvudet och ser ut som om han ska explodera. Jag tappar nästan fattningen och känner mig som en femåring. Johan, den svikaren, tittar uppgivet ut genom fönstret åt andra hållet och säger bara:

– Det här får du fixa själv, Falken...

Så nu gäller det att försiktigt lirka sig ur den situationen med hedern i behåll, men Nick verkar helt ha tappat förtroendet för oss - som om vi var ett gäng nybörjare som inte fattade nånting och med mig som den svenska delegationens ärkepucko.

I det ögonblicket börjar jag hata Alicante. När vi sedan försöker förklara att vi svenskar flyger i nästan vilket väder som helst och normalt brukar hanga på små ombyggda grushögar sjunker Nicks förtroende för oss till nära noll. Han bara skakar på huvudet. Dagens slutar i djupaste moll och ännu fler - om möjligt ännu sämre DVDer beskådas. Skämten blir allt grövre och allt som innehåller alkohol konsumeras aggressivt, medan min dumstrut sakta växer sig upp mot himlen.

Nästa dag skiner solen och det blåser inte lika mycket - men det är knappt att jag vågar messa Nick och fråga om det är flygbart eller inte. Men till min förvåning vill han att vi ska ses igen. Då minns jag plötsligt att vi faktiskt har betalat honom för att vara vår guide och att han därför rimligen borde hjälpa oss oavsett vad han tycker om oss. – Keep your fingers crossed, I have an idea, säger Nick och brakar iväg med bilen norrut.

Så vi slänger oss in i bilarna och beger oss av mot Benidorm. Hoppet om att vi skulle kunna få flyga stiger något, men det blåser fortfarande. Fast idag har vinden vridit ner mot sydväst och snart står vi vid en vik och Nick beskriver hur inflygningen

vid landning skulle göras. Strax norr om oss ser vi ett enormt hang - troligen det största jag sett - och det stupar brant ner i havet. Längst bort uppe till höger syntes en gråbrun fläck som skulle kunna vara en start.

– Jag känner en local som brukar flyga här och han tror att det skulle kunna funka idag och jag har nyckel till grinden så att vi tar oss ända upp till starten.

Nick är helt plötsligt väldigt positiv och av sammanbrottet från igår märktes ingenting. Men vad Nick inte vet är att vägen upp till starten är blockerad av en bygglastbil som lastar av tegel. Men det är en bra dag idag. Med hjälp av Nicks staccatospaniska och tolv vädjande ögon från Svedala mjuknar snart chafisen och kör kranen åt sidan så att vi kan komma upp.

Uppe på starten är utsikten magnifik och vinden känns perfekt. Men ändå avvaktar vi den lokale piloten som är en äldre herre. Han har fått låna Nicks Niviuk och flyger snart ut och ger sig iväg. Det dröjer inte länge innan han tar höjd, ger sig över passet och förvinner upp mot bergskammen högt däruppe.

Ringrostig som man är så var det med hög puls som jag kliver i selen och startar GPSerna.

– Ni måste gå ner och landa när det börjar gå gäss på havet! skriker Nick efter mig när jag låter Addicten stiga i lufthavet.

Men då är jag redan inne i flightmode och det är otroligt härligt att äntligen få flyga igen och jag gör några välkomnande wingovers över de andra piloterna på starten.

Luften känns bra och är helt laminär och snart är alla uppe och hangar fram och tillbaka nästan 200 meter över starten. Själv blir jag sugen på att hänga på gubben upp mot tänderna på Toix, men vågar inte göra det på egen hand. Istället tar jag höjd över passet och ligger sedan och puttrar i snäll men lite stökig

vårtermik. Under mig breder lyxvillorna med sina ljusblå pooler ut sig längs bergssidan.

Min förhoppning är att den gamle XC-räven Håkan ska ta befälet upp för berget och han gör snart ett försök men tvingas vända eftersom en kraftledning gör crossingen svår. Då släpper jag taget om den lilla XC-möjligheten och försöker hålla mig kvar på hanget istället.

Men då sticker plötsligt Johan iväg och både jag och Håkan hänger på. Termiken blir starkare så fort vi kommer över kraftledningen och närmar oss berget. Det är en otroligt skön känsla att sugas upp längs bergssidan utan minsta stök. Snart har vi alla tillräcklig med höjd och kan följa Toix vackra tänder som faktiskt påminner en hel del om Annecy.

Vi ligger och guppar i molnbas och det är något ofattbart över det hela eftersom förväntningarna för dagen varit så lågt ställda. Det är inga problem att kryssa mellan molntussarna som bildas under oss och snart kommer vi till änden av berget. Att korsa över till nästa dal är nog ingen av oss inställd på utan vi seglar tillbaka på 1 100 meters höjd ner mot stranden.

De andra har redan landat och nu märker vi att vinden har ökat. Efter att ha lekt runt och tagit bilder ett tag börjar jag försöka ta mig ner och upptäcker till min förvåning att det inte går. Gässen på havet har tilltagit och Johan drar öron och försöker flyga bort från hanget.

Själv går jag in i svag spiral och lyckas ta ner lite höjd men snart piper varion envist i alla fall. Dessutom inser jag plötsligt att jag står still och till och med har backat under spiralen. Under mig ligger motorvägen och strax bakom mig sträcker kraftledningen ut sig förbi passet med sin venturi. Då drar jag öron och trycker full speed och äntligen visar GPSen att jag

åtminstone rör mig framåt. Det tar mig säkert 15 nervösa minuter att ta mig hela vägen ner och landa på stranden. Men vilket härligt flyg det blev!

På eftermiddagen åker vi tillbaka till Palomaret och får avsluta dagen med fin kvällshangning. Så det är glada men trötta svenskar som återvänder mot Santa Pola den kvällen, tjuatrandes i mun på varandra om dagens äventyr.

Även nästa dag får vi flyga på Palomaret med en hel del termik trots att det är ganska molnigt. Tor sticker iväg på XC, vilket slutar med en sveltig promenad tillbaka genom blommande mandelträdsodlingar. Från att ha varit en total kastrof blir resan plötsligt till en liten succé, även om det inte blev så många timmar i luften.

Fredagen är nära att bli flygbar då vi står på starten i Peña Rubia - men bara en halvtimme senare blåser det upp eftersom vi redan vet att en front ska passera under dagen. Så det blir Via Ferrata istället - Nick lånar ut selar och hjälmar och de som vill kan klättra ner för ett stup ikrokad i en vajer som är fäst i berget. När Tor, Håkan och Rickard under stora mödor precis tagit sig runt kommer vindgusten och sedan ösregnet.

Resan avslutas på lördagen med att vi tar bilarna upp till Calpe som ligger strax norr om Toix-hanget. Där äter vi seafood och njuter av värmen som äntligen kommit till södra Spanien. En av de övervintrande engelsmännen som vi träffade på där säger att det varit den värsta vintern på 40 år och vi förstod precis vad han menade.

Så glöm inte att kolla VÄDRET innan du överväger att åka till Alicante. Helst ska det vara ett stort H över hela den Iberiska halvön om det ska bli bra flygning och då är faktiskt Alicante ett riktigt kanonställe!

Johan Bergkvist tar ner höjd långt ut över havet efter det härliga flyget över Toix.



Toix de Calpe - listad som en av Europas fem finaste flygställen. Johan Bergkvist sniffar på molnen. I mitten till höger syns Calpe-hanget där vi startade.



Kvällssol och en fantastisk avslutning på dagen i Hestra.



En efterlängtd skärmflygkarriär

Text: och foto: Gustaf Pak

Väntan har varit väldigt lång, men så står jag otroligt nog där. Jag befinner mig i ett tillstånd av fullkomlig eufori, och en känsla av överklighet sänker sig över platsen. I den stunden upphör vardagen att existera och det enda som finns är jag och min skärm och den vackra naturen. Jag är helt lycklig.

Jag har precis klättrat cirka 100 svettiga fallhöjdsmeter till toppen av Isaberg, skidtoppen i Hestra som vintertid är en välbesökt skidanläggning. Här har jag varit flera gånger tidigare som snowboardåkare och då fått trängas med andra skid- och snowboardsugna.

Nu när jag står där är det så gott som folktomt och mycket fridfullt i kvällssolen. En lätt vind snett från nordväst blåser in mot backen. Bara fyra holländska pensionärer som är på semester i Sverige har tagit sig upp hit, men de har fuskat och tagit bilen.

Jag lägger ner min skärm på den gräsklädda toppen och pustar ut. För trött är jag verkligen - svetten rinner ner i ögonen på mig och jag försöker hämta andan.

Efter en stund börjar jag prata lite med en av herrarna i det holländska sällskapet, mest för att få öva min skoltyska lite, men också för att prata om den vackra kvällen och den fina utsikten. Vi är snart överens om att det verkligen är väldigt vackert här, och jag tror mig förstå att nivåkillnader och utsikt från höjder inte är något de annars har gott om hemma i Holland.

När jag stått och njutit en stund av att ha klarat av den jobbiga klättringen upp börjar jag bli redo att starta.

Jag lägger ut min fina nya skärm och går därefter igenom en ännu något rutinerad pre-flight-check.

Vinden är precis lagom för att ge ett behagligt tryck i startskedet, och jag ser mig om en sista gång för att kontrollera att luften är fri och att allt ser OK ut. Därefter tar jag några steg bakåt tills linorna sträcks och jag känner hur skärmen svarar med ett visst motstånd. Den åker snabbt och smidigt upp och jag bromsar lite för att stabilisera den ovanför huvudet.

Efter någon sekund blåser en by in och får vänster sida på skärmen att slå in. Efter ytterligare några stökiga sekunder beslutar jag mig för att avbryta och vänta in nästa lugna period. När den kommer och jag återigen startar, vänder jag mig, all balanseringsövning till trots, av någon outgrundlig anledning åt fel håll efter bakåtstarten, vilket resulterar i att bärremmarna blir korsade dubbelt och jag måste avbryta. En sekund känns det läskigt eftersom backen direkt efter den plana toppen sluttar brant nedåt och jag ganska snabbt hade kommit ut i luften om jag inte avbrutit.

Vid det tredje försöket går det vägen, och jag tar några glidande steg mot kanten innan jag kommer iväg. Luften är nu lugn och en jämn svag bris hjälper mig. Jag svävar strax iväg och sätter mig snabbt upp i selen med hjälp av fotpinnen. Fly-

Fötter över Åre - elevkurs och smak av frihet.



get varar inte mer än högst 30 sekunder, men det är och förblir ett minne av fullkomlig lycka hos mig.

Väntan har dock varit väldigt lång och ofta kändes det hopplost inför en väg som tycktes vara oändlig fram till det lyckliga målet. Här handlade det inte riktigt om vanlig parawaiting, utan någon slags skräckversion med tio år på marken.

Första gången jag såg skärmflygning var jag tio år och höll på att lära mig åka snowboard i Åre under en sportlovsvecka. Det var 1998, och jag blev helt besatt av tanken på att få flyga självständigt och fritt. Under de kommande tio åren gick jag och drömde dagligen om flygning. Jag mailade skolor och instruktörer med frågor om vad skärmflygning var och hur det fungerade. Jag letade upp de få skärmflygfilmer som privatpersoner satt ihop och lagt ut på nätet och som skänkte mig stor glädje.

Mitt första tandemflyg gjorde jag 2003 i Österrike och innan jag slutligen gick grundkursen 2008 hann jag med ytterligare tre tandemflyg – ett i Italien, ett i Madeira och ett i USA.

Flyget i USA gjordes vid kusten ungefär 15 minuter söder om San Francisco på ett ganska högt hang som heter Mussel Rock. Den dagen beslutade jag mig och for raka vägen hem till lägenheten på Jones Street och bokade in mig på grundkursen i Åre.

Så nu är jag redo, nu kan jag börja samla erfarenhet och flyg-

timmar. Nu är jag redo för fantastiska vyer, intryck och att få uppleva världen från den vinkel jag hela mitt liv gått och längtat efter att få uppleva den ifrån. Från ovan, från luften. Nu kan jag börja utforska alla platser jag drömt om att få sväva över, alla potentiella flygställen och landskap. Nu är jag redo att luta mig tillbaka i selen och slappna av i lufthavet och glömma livet på marken för en stund.

För jag tror att många människor skulle behöva få göra något sådant - stiga rätt ut i luften och sväva iväg över vår värld och slippa känna stressen för ett ögonblick. Se världen och naturen som den är och kanske få lite perspektiv på saker och ting, i tysthet och frihet, endast med hjälp av naturens krafter.

Hanget vid Mussel Rock.



Robust videokamera i miniformat

Text: och foto: Marko Wramén

GoPro Hero Wide Helmet
Hjälmkamera
Cirka 2 689 kronor

Att beskriva känslan av att flyga är ganska svårt, och vi är nog många som utan framgång försökt förklara varför vi lägger ner så mycket tid och resurser på vår udda hobby. Om man har bilder eller film som visar vad man gör på semestern och helgerna kan det dock bli lättare. Men det är inte alla som vill flyga med en stor kamera eller videokamera i handen.

Det är här GoPro Hero Wide kommer in i bilden. Tänk dig en kamera liten som en tändsticksask (näja nästan), skyddad i ett stryktåligt och vattentätt (till 30 meter) plastfodral. Montera kameran på hjälmen, cockpit, foten, selen eller i skärmen och tadaa – du kan filma eller ta bilder när du gör dina härliga flyg!

Kameran tar stillbilder med 5 megapixels upplösning (2592x1944) och filmar i en relativt låg upplösning om 512x384 med 30 bildrutor i sekunden. Bilder och film sparas på ett litet minneskort och kan via en kortläsare lätt läggas över på dator och tankas upp på nätet.

Optiken har hela 170 graders vidvinkel, så du får med en hel del, inklusive dig själv och din egen skärm om du så vill. Du kan ta bilder en i taget, men enklast är att slå på ett autoläge där kameran automatiskt tar bilder varannan eller var femte sekund (du väljer själv).

Videon slår du lättast på innan du startar och låter den sedan vara på. Just nu tar kameran maximalt ett 2 GB SD-minneskort, vilket räcker till 56 minuters video. Men enligt tillverkarens hemsida ska det komma en uppgradering av mjukvaran i kameran så att man använder ett 4 GB-kort och då få nästan två timmars videokapacitet.

Manualerna som kommer med är kassa men kameran är å andra sidan väldigt enkel att använda. Tryck på ON-knappen på framsidan. Växla mellan olika lägen med samma knapp (video kommer upp först, annars kan du skifta till bilder med 2 sek, 5 sek, självutlösare eller vanlig). Sätt igång kameran genom att trycka på avtryckarknappen på toppen. Flyg!

Vill du ha ljud på din videofilm måste du först ta bort gummi-packningen som gör fodralet vattentätt.

Hur är då bildkvaliteten? Ja, den är väl okej men inte mer. Bilden här intill på Otivars startplats har jag tagit med den här kameran. Skärpan är inte på topp på längre avstånd, men nära är den OK. I kanterna blir bildkvaliteten sämre, utöver själva förvrängningen som vidvinkellinsen medför.

På www.hypoxia.se/film kan du se en filmsnutt jag spelade in i Slovenien och själv bedöma filmkvaliteten.

Du får mycket bättre stillbilder med en vanlig pocketkamera. Och du får mycket bättre video med en vanlig videokamera. Men det går inte att komma ifrån att GoPro Hero Wide är väldigt



mycket mindre och robustare och dessutom enklare att hantera – slå på och glöm bort. Och kvaliteten räcker gott till att lägga upp bilder och filmer i bloggar, på Vimeo/YouTube, Facebook etc.

Så om du kan lätta på bildkvalitetskraven får du en väldigt kul leksak (som du också kan använda till annat – sätta på bågen, bilen, kajaken, surfbrädan, hunden – you name it). Synd att den är så pass mycket dyrare i Sverige jämfört med USA.

Kameran levereras i olika paket, jag testade hjälmvarianten, där flera olika typer av hjälmfästen ingår. Du klistrar enkelt fast ett fäste på din hjälm och det sitter stenhårt. Men har du kameran på hjälmen blir bilderna oftast ryckiga, om du inte medvetet rör huvudet jämt och långsamt för bildernas skull. Det ingår inte batterier eller minneskort. Kameran använder två AAA-batterier, och de får inte vara vanliga alkaliska. Man rekommenderar laddningsbara, vilket alltså blir en extra kostnad.

I Sverige distribueras kameran av Iceman (www.iceman.se) och här är riktpriiset cirka 2700 kronor. I USA är priserna lägre (cirka 190 dollar), men då får man räkna med högre frakt och att betala svensk moms i tullen.

Mer information finns också på www.goprocamera.com.

presstopp!

Precis när detta skrivs dyker det upp nyheter på nätet om att GoPro ska presentera en ny modell till hösten som heter HD Wide och som, ja du gissar rätt, ska ha kapacitet för High Definition-video i tre olika format, plus ett filmläge med 60 bilder per sekund, vilket möjliggör snygg slow motion. Dessutom ska ett laddningsbart batteri ingå. Det finns också rykten om intressanta tillbehör som trådlös stereomikrofon och trådlös fjärrkontroll. Om och när GoPro HD Wide kommer hoppas vi kunna återkomma med en test av den också.

Otivars startplats sedd från luften.



Take off från Otivar.



Termik framför Otivar.



Kameran i sitt hjälmfäste. Krvavec start till höger.

Akrofilmer bjuder på hjärtklappning

The Lift
DVD-film
28 minuter

De 23-åriga amerikanska tvillingarna Tim & Anthony Green har fått något av underbarns-status i akrovärlden. Och efter att ha sett den här nyproducerade filmen är det lätt att förstå. Under 28 korta minuter kommer jag på mig själv med att nervöst skratta högt flera gånger. För det här är ingen vanlig akrorulle.

Istället har man hakat på när Tim och Anthony genomför en rad härresande och inte alltid lagliga stunts. Som att rollover-starta från en riktigt hög byggkran mitt i Paris en tidig morgon, och landa framför La Défence.

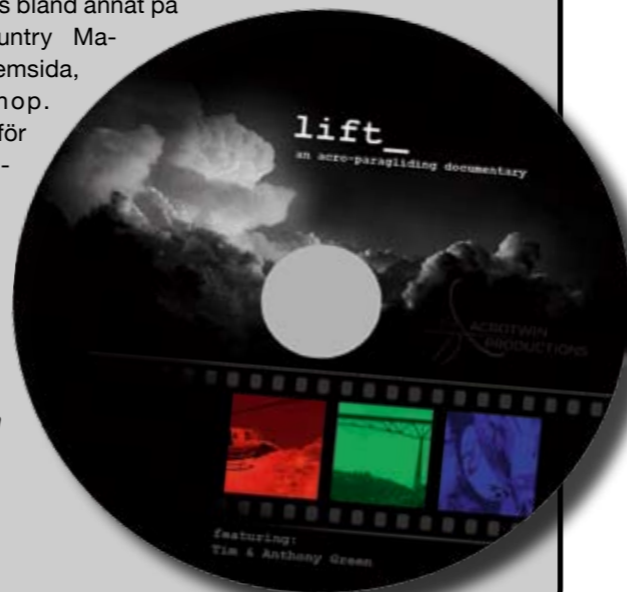
Eller att göra en liknande manöver från USAs högsta bro. Man d-baggar också från en paramotor (som pappan flyger) och gör ett par ruggigt läskiga synkmanövrer i tandem med base-hoppare. Don't try this at home!

Allt är mycket snyggt filmat och väldigt underhållande. Rullen känns dock lite kort – 28 minuter tar slut fortare än man tror. Och varför ska den smält överdrivna amerikanska

spekern överdramatisera allt? Det är ju saftigt nog som det är. Trots detta kan jag rekommendera The Lift för en halvtimmes adrenalinstinn underhållning.

DVDn säljs bland annat på Cross Country Magazines hemsida, www.xcshop.com, för €22,95 (ungefär 259 kronor) exklusive frakt.

Marko
Wramén



Adrenaline & Turbulence

DVD-film
50 minuter

Det här är den andra akrorullen som släppts på kort tid. Men till skillnad mot The Lift är Adrenaline & Turbulence mer uppbyggd som en riktig film, där man under 50 minuter följer de unga ungerska akrostjärnorna Gábor Kézis och Pál Takáts (åtta i årets X-Alps) väg från de första flygen på små ungerska kullar till den absoluta världseliten inom akrosporten.

Storyn har lite av en askungesaga över sig, med två pankäntusiaster i öst som via envishet, träning och skicklighet tar sig upp till en värld med sponsorer, helikoptrar och boende i Schweiz. Men dramatiken finns där, i form av kollisioner och nödiskast, omkomna vänner och allvarliga olyckor – man hymlar inte med riskerna inom sporten och får också bära konsekvenserna av sina dare devil moves.

Adrenaline & Turbulence är inspelad under tre år i bland annat Ungern, Spanien, Schweiz och Norge. Kvaliteten på både ljud och bild varierar en hel del genom filmen, samtidigt som man har en del kul grafiska effekter och ett schysst soundtrack. Wow-faktorn är inte lika hög i denna filmen som i The Lift, samtidigt är den fylld av vackra scener och flera adrenalinstinna sekvenser när skiten träffar fläkten och kameran är på. Och den här filmen är betydligt mer ödmjuk i sin attityd jämfört med den väldigt amerikanska stilen i The Lift. Helt klart sevärd med andra ord.

DVDn säljs bland annat på Cross Country Magazines hemsida, www.xcshop.com, för €25,95 (ungefär 285 kronor) plus frakt.

Marko Wramén



Elevkursaren skrev en bok

Dö och låt leva

Bok av Emma Söderhjelm och Olle Sahlberg
264 sidor

Vi träffades på en skärmflygkurs i Abisko 1989. Jag och Ingegerd hade åkt upp med våra motorcyklar från Växjö för att prova på något nytt och spännande. Det blev en minst sagt minnesvärd vecka.

Vår franske instruktör och hans medhjälpare saknade all lokalkännedom då de liksom vi aldrig varit på platsen tidigare. Alla fick alias som Rödtott, Arkeologen, Sockerconny, Stora och Lilla Kiruna av vår instruktör för att han skulle kunna skilja oss åt. Vi sov i korta pass mestadels under dagtid och släpade runt oss i fjällvärden nattetid i en vecka. Det blåste nämligen för mycket på dagarna.

Vi sprang på myrar och balanserade, backglad på snöfläckar och fick till slut flyga från fjälltoppen ner mot turiststationen med förmaningar om att se upp för elledningen som fanns bredvid landningen. Alla skulle ha flugit tio flyg innan sista dagens slut för att få den efterlängta licensen.

Vi var 13 deltagare som medan vi lärde känna varandra kämpade på tillsammans under denna vecka. Det var många episoder när vi skrattade tillsammans åt varandras misstag. Olle Sahlberg, "Sockerconny", från Tavelsjö utanför Umeå var en av våra nyfunna vänner. När kursen var slut tappade jag och Ingegerd kontakten med de övriga deltagarna från kursen. De var ju från norra Sverige och vi bodde då, som nu, i Växjö.

Här kunde allt ha slutat om inte slumpen fört oss samman igen. Olle flyttade till Värnamo i Småland och startade en skärmflygklubb. Vi sprang snart på varandra och sedan dess flyger vi i samma klubb, Frisksportarna. Harald Hultén, Johan Enoksson, Per Bursell, Filip Haraldsson, många skärmflygprofiler har blommat upp i vår klubb.

I höstas fick jag plötsligt en roman i min hand. En fascinerande historia som jag inte kunde släppa utan sträckläste till den spännande upplösningen. Boken handlar om en skärmflygare och vi som gillar både läsning och skärmflygning har här en spännande läsoplevelse att se fram emot. En och annan av oss känner nog igen sig då Skärmflygsverige trots allt är ganska litet. Något som också var kul med att läsa boken var att känna igen platser som beskrivs.

Olle Sahlberg har skrivit den tillsammans med Per Bursells lillasyster Emma. Ja, det händer tydligen att man hinner göra annat än vinscha och åka på flygresor. Eller är det bokskrivandet som fyllt ut all parawaiting, vad vet jag.

Boken kan lånas på bibliotek, köpas i bokhandel eller direkt från Isaberg Förlag, www.ssmab.se. Pris cirka 200 kronor.

Åke Kindblad



Olle Sahlberg

Foto: Per Bursell

POSTTIDNING B

Returadress:
Svenska Skärmflygförbundet
Box 750
521 22 Falköping

Cyber 4

By ICARO

Vi erbjuder ett maxat och komplett flygpaket till Sveriges absolut bästa slant.

Paketet lämpar sig för dig som nyligen börjat flyga. Icaro Cyber 4 är skärmen som uppmärksammats i Europa. Inte minst bland flygskolor. Superpaketet innehåller allt du behöver för att komma igång med din flygning!

- Skärm → **Icaro Cyber 4** (LTF 1 / EN A, 65-130 kg)
- Sele → **Icaro Energy 2** (airbag eller ryggskydd)
- Nödskärm → **Limit** (valfri storlek)
- Radio → **Yaesu VX-110**
- Hjälm → **Lazer Be Cool XC** (valfri storlek)

Utöver ovanstående ingår självklart; Speedsystem, ryggsäck, packsäck, packband, vindstrut, manualer och montering av nödskärm.

SEK 34.900.-

PRISET GÄLLER T.O.M. 2009-11-01

parabase

Parabase Outdoor AB
Hamngatan 3
592 30 Vadstena
Tfn 0143-41 10 41
www.parabase.se