



HYPXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 2-2010

Rivstart

Mycket nytt från styrelsen

Vilda Västern

Paramotoräventyr i USA

Pip och position

Test av vario/GPS-kombis

Exotiska flyg världen runt

Distans, tävling och strandflyg på tre kontinenter

MISTRAL 6

LTF B / EN B

New

READY FOR MORE?

SWING INSIDE!

LTF C / EN C

New

ASTRAL 6

ASTRAL 6	→	MISTRAL 6
aspect ratio: 6.4	→	minus 0,5
glide ratio: 9,45*	→	minus 0.2**
handling: wonderful	→	suchlike
technology: HAT	→	like Astral 6
workmanship: perfect	→	✓
material: top	→	✓

SWING

aerosupply.se
swing.de

* measured by Vol Libre Magazin (issue 403)
** measured by Swing (Astral 6 minus 0,2)

Ledare



I förra ledaren skrev jag om förhoppningarna kring den snabba utvecklingen av tävlingsskärmarna. Redan i de europeiska mästerskapen i Abtenau i Österrike (som pågår när detta skrivs) deltar flera tävlingskärmarna med bara två linor. Mest populär har Ozone Mantra R10.2 blivit, och i första giltiga heatet flög åtta av de tio första piloterna denna skärm. Vissa har varit extrautrustade med kolfiber, de flesta har "vanliga" plastförstärkningar. Flera av piloterna i det svenska laget flyger för övrigt systemeringen R10.3 med tre linor. Men det är skoj att se att också andra tillverkare som Axis (med Mercury) och Niviuk (Icepeak) lyckats ta fram tvålinade tävlingsvingar, med eller utan kolfiber. Ju mer den här nya spännande tekniken flygs i tävlingar, desto mer kommer också vingarna för oss vanliga piloter att utvecklas, det är jag övertygad om.

Skärmflygförbundets nya styrelse verkar ha gjort en rivstart. På nyhetssidorna i tidningen kan du läsa om deras planer på att bland annat se över administrationen av saker som licenser och medlemsregister samt öppna ett internetforum där vi medlemmar och styrelsen kan komma i direktkontakt med varandra och diskutera aktuella frågor. Det tycker jag låter utmärkt.

Apropå styrelsen och tävlingar så har den nya tävlingskommittén också höga ambitioner. Man vill bland annat locka fler medlemmar att prova olika tävlingsformer som ett sätt att utvecklas som pilot. Och kommittén hoppas också få igång tävlingar för paramotor, en växande gren inom förbundet. Det ska bli spännande att se hur denna nya sport förändras och mognar. Och tänk när elsnurrorna börjar bli användbara på riktigt och dessutom rimliga i pris!

Själv är jag nyss hemkommen från en mycket intressant och givande SIV-kurs. Jag hoppas kunna återkomma med ett reportage om det senare i år, till dess uppmanar jag alla som inte gått en SIV-kurs att anmäla sig. Det är ett fantastiskt sätt att lära känna sin vinge och att bli en säkrare pilot.

När du läser det här är jag förhoppningsvis på plats i Vågå och deltar i Nordic Open som ju både är svenskt mästerskap och nordiskt mästerskap. Inte för att vinna, men för att lära. Om den tävlingen får du läsa mer om i Hypoxia nummer 3-2010 som har deadline den 30 juli. Till dess, flyg högt och flyg säkert!

Innehåll

5	Nyheter	
10	Tävling	Nyheter på tävlingsfronten
12	Paramotor	På äventyr i vilda västern
16	Chile	Hang och distans i öknen
22	Brasilien	XC-tävling i Araxá
28	Indien	Strandflygning vid Goa
30	Test	Variometrar med GPS

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Anders Björklund	Magnus Hägg
Anders Eriksson	Mats Rodén
Emanuel Brodin	Olof Eriksson
Fernando Pradi	Peter Backman
Fredrik Gustafsson	Pierre Rosén
Hans Eklund	Pär Jönsson
Jill Salander	Sune Lindgren
Lars Ericsson	Sven Adner
Lars M Falkenström	Tommy Elisson

Omslagsbild

Foto: Sune Lindgren
Ökenflygning vid Iquique, Chile.

Annonser

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

Redaktionellt material
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

Prenumeration för ickemedlemmar kostar 200 kronor, pg 414 08 58-4, ange adress och "pren Hypoxia"

Tryck: Wallin & Dalholm

OZONE
2010



YOUR WING IS HERE...

The 2010 series of Ozone wings is the widest and most complete range on Earth.

For more info, news, and downloads, go to WWW.FLYOZONE.COM WWW.SKYSPORT.SE

Skärmflygförbundets nya styrelse



Från vänster: Lars Falkenström, Joakim Ringvide, Sune Cullberg, Pär Jönsson, Emanuel Brodin, Per Linnstrand och Lars-Olov Schön.

Sedan årsmötet i mitten av mars har SSFF en delvis ny styrelse.

Vi som varit med en tid har kompletterats med några nya ambitiösa flygare som redan kommit med ny energi och nya infallsvinklar i styrelsearbetet.

Tävlingskommittén med Emanuel Brodin i spetsen har redan presenterat sin vision med tävlingsarbetet och Lars Falkenström har nya spännande idéer om hur förbundet ska förbättra sin närvaro bland annat på internet.

En huvudfråga för SSFF är hur vi kan göra sporten mer känd och få flera utövare. Vi ska bland annat fundera på frågan om fler publika evenemang som vänder sig till en intresserad allmänhet.

Där kommer de lokala klubbarna att spela en viktig roll! Vi i styrelsen vill även sprida positiva erfarenheter om hur olika klubbar redan jobbat med frågan. Har ni

i klubbarna idéer, och det finns behov av stöd, så kontakta oss i styrelsen!

Andra frågor som styrelsen jobbar med är försäkringsfrågan där vi undersöker hur vi ska kunna erbjuda en ännu bättre utökad försäkring.

Idag är vi flera som tycker att skillnaden mellan Medi och Maxi-alternativen är för små och det finns en stor efterfrågan att bland annat kunna lösa försäkringskyddet vid stöld av vår utrustning.

Tyvärr så läggs många timmar av styrelsen arbete på disciplin och licensfrågor. Dessutom så pågår fortfarande arbetet med fortsatt delegation för SSFF från Transportstyrelsen. Även USK har mycket att göra vad gäller frågan om utbildning och framtida licensiering av tandemflygning med paramotor och låghöjdsbogsering.

I maj åker styrelsen på sin arbetsresa som i år går till Södra Frankrike. Den är mycket viktig för att "skapa ett lag" av styrelsen och under en intensiv vecka jobba konkret med alla de olika frågor vi har att hantera. Det mesta av arbetet under övriga året sker individuellt, i kommittéer och vid några få styrelsemöten och telefonmöten.

Som alltid välkomnar vi i styrelsen intiativ från klubbar och även enskilda piloter. Använd kontaktvägarna som finns på förbundets hemsida <http://www.paragliding.se>.

Med en förhoppning om en fin flygsommar,

Pär Jönsson
Ordförande
Svenska skärmflygförbundet

Tyska starter online

Det tyska skärmflygförbundet DHV har skapat en stor databas med flygställen på nätet. På www.dhv.de kan du söka information om startplatser och landningsfält i Tyskland, Österrike, Schweiz och Slovenien samt delar av Frankrike och Italien. I princip täcker man hela alperna.

Sök efter DHV Gelände-Datenbank och leta fram skoltyskan, för än så länge är allt på tyska. Perfekt för semesterplaneringen!

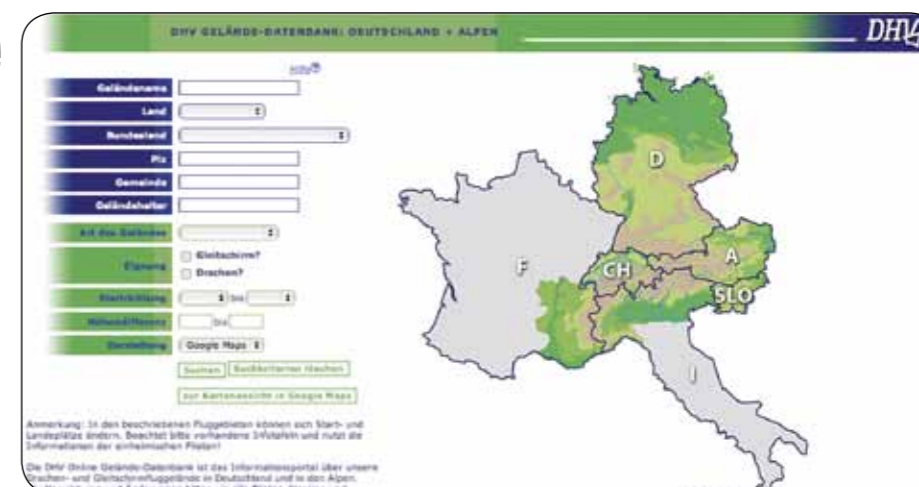


Foto: Marco Warmán



FLYGGENERAL SÖKES!

Svenska Skärmflygförbundet söker
DIG som vill bli SSFFs nya
generalsekreterare.

Mer information om uppdraget
finns på www.paragliding.se
Ansökan skall vara styrelsen tillhanda
i mitten av augusti.

Samarbete med modellflyg

För några år sedan var det trångt på hangkanten, framför allt på Ålleberg vid Falköping. Efter några incidenter där modellflyg var inblandade utarbetade de lokala klubbarna lokala regler.

De finns anslagna på plats och går i korthet ut på att vi måste prata med varandra. Det har vi nu gjort och det har fungerat mycket bättre och incidenterna har uteblivit. Förutom att det är mycket trevligare att prata med varandra så finns det en praktisk anledning. Modellflygare har inte ögon i nacken. Deras blick är fästad vid deras modell. Så de ser inte om du förbereder en start. De hör den som regel inte heller. Så gå fram och säg till först att du förbereder en start och

åt vilket håll du förmodligen svänger först. Hojta sedan rejält i samband med starten. Du kan då räkna med att modellflygarna håller undan så att du får fri tillgång till säkert luftrum. Vill du läsa mer om detta kolla www.korta.nu/d76c.

Det är inte bara säkerheten på Ålleberg som blivit bättre. Vi har också fått igång ett bra samarbete kring den nödvändiga röjningen av sly, särskilt genom att ett rejält stort gäng skärmflygare från Göteborgs skärmflygklubb kommit upp och hjälpt till. Vi planerar också att eventuellt erbjuda väntande skärmflygare att få prova på modellflyg med dubbelkommando, om intresse finns.

Magnus Hägg
www.mfkbluemax.com

PRESS STOPP

Fler nyheter från styrelsen

Precis före presslämning fick Hypoxia in en rapport från styrelsens arbetsresa. Här berättar Lars M Falkenström om alla nya ting man dryftat.

På årets styrelseresa, som gick till Lagne i Provence, deltog Pär Jönsson, Håkan Polanik, Sune Cullberg, HP Fallesen, Kalle Olsson, Joakim Ringvide, Emanuel Brodin och Lars M Falkenström.

Med sig hade styrelsen en mängd nya och pågående ärenden att diskutera och i slutet av veckan kunde ett flertal mycket viktiga beslut äntligen klubbas igenom – beslut som förhoppningsvis kommer att få stor betydelse för SSFFs medlemmar.

Flyggeneral

Efter flera års utredningsarbete har SSFFs styrelse tagit det stora beslutet att skapa en ny kanslifunktion som ska sköta alla löpande ärenden och därmed bli förbundets generalsekreterare. Befattningen kommer att annonseras ut här i Hypoxia, på hemsidan och i liknande publikationer där den som känner sig manad kan ta del av uppdragets omfattning och vilka krav som SSFF ställer. Ansökan skall vara styrelsen tillhanda i mitten av augusti.

Forum

Styrelsen har beslutat att på prov starta ett öppet forum för alla SSFFs medlemmar. Syftet är att skapa en plattform för skärmflygrelaterade frågor och diskussioner som är av riksintresse.

Då tidigare forum och anslagstavlor lett till pajkastning och diverse kontroverser kommer inga anonyma inlägg att accepteras och forumet kommer även att modereras om så krävs.

Det är dock styrelsens förhoppning att medlemmarna är beredda att axla det ansvar och förtroende som krävs för att forumet ska kunna hållas öppet.

Mer information om forumet och dess förutsättningar kommer att finnas på hemsidan.

Lågdrag

Då många flygskolor har problem med att tillgodose backglidning vid skolning av elever så har förbundet beslutat att tillåta så kallade lågdrag. Det innebär att eleven ges möjlighet att öva start och landning på plant underlag. USK har testat metoden och kommit fram till att den både är säker och fungerar som ett lämpligt komplement till backglidning. Mer information om tillämpning, manualer och behörigheter kommer att presenteras på SSFFs hemsida: www.paragliding.se

Utrustningsbidrag

Dessutom beslutade styrelsen att bistå Åreklubben med 30 000 kronor för att kunna köpa in tre skärmflygutrustningar för utlåning. Bland annat är tanken att bistå de elever på Duveds skola som fått möjlighet att ha skärmflygning på schemat, men som inte har ekonomiska förutsättningar att skaffa sig egna utrustningar. Med det här initiativet hoppas styrelsen att intresset för skärmflygning bland ungdomar kan sprida sig även till andra skolor och klubbar i Sverige.

Summa summarum blev det en mycket lyckad styrelseresa och för undertecknad och tävlingsansvarige Emanuel Brodin blev det en väldigt effektiv introduktion till styrelsens arbete och dess medlemmar. Enda smolket i bägaren var att Håkan Polanik i slutet av veckan uteländade så hårt att han fick en mindre kotfraktur och fick tillbringa några dagar på sjukhuset i Sisteron. Lyckligtvis kommer han att bli helt återställd.

Ett utförligare reportage om styrelseresan och det arbete som gjordes under veckan i Provence kommer att presenteras i nästa nummer av Hypoxia.

Lars M Falkenström
Svenska Skärmflygförbundet Info

VM i hängflyg

Världsmästerskapen i hängflyg för klass 2 (swift), klass 5 (rigid) och för damer hölls i Tegelberg i södra Tyskland i maj. Trots en två veckor lång tävlingsperiod lyckades man inte få ett enda task för damerna och klass 5, allt på grund av dåligt väder. I klass 2 fick man ihop två tävlingsheat och Manfred Ruhmer (Österrike) blev världsmästare, med Steve Cox (Schweiz) tvåa och Bob Baier (Tyskland) trea.

Låt oss hoppas att EM i hängflyg klass 1 (vanlig flex-vinge) i spanska Ager i juli har bättre tur med vädret.

EM i skärmflyg

Europeiska mästerskapen i skärmflyg pågick för fullt när detta numret av Hypoxia lämnades till tryck. Efter sex dagar hade man bara haft ett giltigt heat. Men flera dagar återstår av tävlingen när detta skrivs, så förhoppningsvis blir det bättre.

Sverige representerades av Olov Nydahl, Jocke Johansson, Matts Eliasson, Magnus Eriksson och Tobias Hinas. Resultat och mer information finns på <http://tk.paragliding.se> samt <http://em2010.ikarus-abtenau.at/>

Fest och hangtävling

Club Parante Syd (CPS) firar 20 år med stort kalas i Kåseberga 23-25 juli. Alla flygvänner är välkomna! Anmälan och mer information på www.cps.to.

Samma dagar hålls som vanligt inofficiellt SM i hangflygning på Kåseberga. Man tävlar i flera klasser och det finns både pengar och fina priser att vinna. Mer information och anmälan på www.skyadventures.se.

Allt är planerat så att du ska kunna delta både på 20-årsfesten och hangtävlingen.

GPSDump nu också till mac

Det norskutvecklade datorprogrammet GPSDump har nu också släppts i en version för Apple mac-datorer. Med GPSDump kan du överföra tracklogs och waypoints mellan din GPS och dator. Ladda ner programmet gratis här: <http://korturl.se/lrgs>



Next Generation XC Performance - BBHPP Technology for Sport Class XC Flying
In 2010, Ozone is taking a new and significant step forward with the release of the Delta. Born from a revolutionary leap in paraglider design, the Delta contains next generation design elements which have been proven at the highest levels of international competition. The Delta features the most advanced profile that we have ever applied to the sport class and a highly optimised line plan with 31% less drag than its predecessor. These performance breakthroughs are built on the solid foundation of a moderate aspect ratio, meaning a new level of glide performance and stability in active air in the LTF 2 / EN C class has come without any sacrifice of comfort or safety.



Trike, Xenit

Motor: Simonini G24, 206cc
Kolfiberprop. 150cm
Tryckkraft: 95kg!
Otroligt välbyggd, med kraftig bur.
Vikt: 58 Kg.
Mono eller Tandem utförande
(Tandem versionen kan givetvis också flygas av en person)



Paramotor, JET

Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller
Motor: Top 80, 80cc
Centrifugalkoppling / växellåda
Bränsletank: 16L
Vikt: 20 kg



Paramotor, RACE C

Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller
Motor: Fly100evo, 100cc
Centrifugalkoppling / växellåda
Bränsletank: 16L
Vikt: 22 kg



Paramotor, Kompress och Kompress Magic

Motorer:
Kompress: Black Devil M25 172cc
Kompress Magic: Bl. Magic 119cc
Centrifugalkoppling / remdrift
Bränsletank: 16L, 22 resp. 23 kg



Paramotor, Max

Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller
Motor: Simonini G24, 206cc
Direktdrift med rem
Bränsletank: 16L
Vikt: 26 kg

Detta är motorn för dig som behöver mycket kraft till ett bra pris. Det finns inget som slår rena kubik i styrka/vridmoment. OBS, Max har nu en nyutvecklad propeller som standard, ej den äldre som på bilden...

De flesta av Flyproducts paramotorer kan beställas med låga infästningar från fabriken. Nätet går in mot centrum på alla modeller vi importerar till Sverige.



Paketpriser på Flyproducts motorer med Powerplay skärmar! Se vår hemsida...

Generalagent i Sverige:

www.aerosupply.se

Tel: 040-221700

aerosupply@telia.com

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:

- Murhamrvägen 15 i Kareby
- Tel 0303 - 22 26 28 - Öppet-tider mån-tis kl 14.00-18.00 (nov-feb) 14.00-19.30 (mars-okt)

20-ÅRSFEST MED CLUB PARAPENTE SYD 23-25 JULI

Kom och fira med oss i Käseberga 23-25 juli. Under samma dagar går även Inofficiella SM i Hang. På fredagen 23 juli drar vi igång med en rejäl grisfest med en hemlig världsartist.

På lördagen tävlar, leker och busar vi innan alla åker till Ingelstorp för en helkväll med mat, musik och dans. Baren är öppen hela kvällen.

Söndagen har vi som reservdag.

**PRIS FÖR FESTLIGHETERNA 350 KR, CAMPINGEN 100 KR/NATT
LÄS MER OM PROGRAMMET OCH HUR DU ANMÄLER DIG PÅ WWW.CPS.TO**

Skärmflygning på skolschemat i Åre värvar nya piloter

Som första ort i landet har Duved erbjudit grundskoleelever en kurs i skärmflygning.

Åre skärm och drakflygarklubb, med cirka 130 medlemmar, har på flera möten diskuterat hur nya, gärna yngre, piloter ska lockas in i sporten. Det finns ett bristande intresse från ungdomarnas sida att syssla med skärmflygning i Åredalen. Flygsporten har svårt att konkurrera med alla andra häftiga upplevelser som kan fås i området.

Klubben startade därför ett samarbete med Duveds grundskola, Skysport AB och med SISU, idrottens studie- och utbildningsorganisation. Det är de gemensamt som ligger bakom utbildningen.

Under våren 2010 har nio elever i årskurs åtta och nio på skolan gått kursen inom ramen för det som är Elevens val (schemalagd tid för att fördjupa sig inom något ämne). Ingen av eleverna hade nå-

gon som helst erfarenhet av flygning sedan tidigare. Utbildningen genomfördes precis som vanlig elevutbildning. Första dagen gällde markhantering och övning av starter på plan mark och andra dagen genomfördes teoriutbildningen. Redan på tredje dagens förmiddag övades backglidning. Inga långa flygningar och inte speciellt högt upp i luften, men eleverna fick träna de viktiga momenten start och landning. Under eftermiddagen samma dag var det allvar - då var det dags att flyga från Åreskutans topp.

Nästan alla elever som påbörjade utbildningen slutförde den. Några av dem går nu vidare i pilotkarriären och har börjat "samla flyg" för att i sommar kunna genomgå sin Pilot 1-utbildning.

Självklart tycker flera av deras föräldrar att det känns lite dyrt att köpa in utrustning för 15 000-20 000 kronor när de inte vet om deras barn tänker fortsätta med

sporten. Därför söker nu Åre-klubben bidrag från olika håll för att kunna köpa in fler kompletta flygutrustningar och sedan låna ut dem till ungdomarna.

Åre-klubben tror att detta kan vara något som kan genomföras på andra orter i landet. Starta ett samarbete med SISU, en lokal flygskola och en grundskola. Börja med att presentera idén för skolledningen. Marknadsför även sporten genom så kallade Öppet-hus-dagar på flygfältet så allmänheten kan få se vår sport. Det är något vi kommer att göra under det spektakulära akro-SM som genomförs 5-8 augusti 2010. Vi behöver visa upp oss mera för att allmänheten ska få upp ögonen för vår trevliga sport!

Pär Jönsson
Åre Skärm & Drakflygklubb



Foto: Sune Lindgren

Många nyheter på tävlingsfronten

Hittills har tävlingskommittén (TK) inom skärmflyg jobbat nästan uteslutande med cross country, den vanligaste grenen inom skärmflyg. Under 2010 så skall också akro och paramotor vara grenar som kommittén, genom Pål och Anders, jobbar med.

TK består 2010 av Magnus Österberg (Cirrus), Pål Hammar Rognöy (Åre HSFK), Anders Eriksson (Åre HSFK) och Emanuel Brodin (Dalmåsarna).

Pål är den pilot som jobbar med akro, Anders med paramotor och Magnus med cross country. Emanuel jobbar också med cross country och är ordförande i tävlingskommittén och representerar därmed kommittén i SSFF. Rörigt? Inte alls.

Till vår hjälp har vi ett antal personer som ställer upp, till exempel Janne Järnesjö som har byggt upp TK-webben. Swebpool (Sveriges elitsatsande piloter) kommer också att praktiskt hjälpa till.

Fler tävlingskurser

Licenssystemet ändrades för något år sedan och vi har inte hunnit med där. Det finns idag nästan ingen i Sverige som utfärdar behörighet för comp 1 och comp 2. Tävlingsstränaren ska därför byggas ut och formell behörighet ordnas för ett antal tävlingsstränare enligt FoD, med spridning över hela landet. Vi hoppas på att öka antalet tävlingsstränare med tio under 2010. TK kommer att samarbeta med USK kring detta.

För närvarande behandlas ett antal ansökningar från Luleå i norr till Örebro i söder. Är du intresserad att bli tävlingsstränare går det bra att ansöka. Det krävs god pedagogisk kunskap och dokumenterad tävlingserfarenhet såväl nationellt som internationellt. Ett dokument som heter "ansökan tävlingsstränare" finns på www.paragliding.se, fyll i och skicka in till förbundet.

Elitsatsning och Swebpool

Elitsatsningspengar för 2010 skall fördelas från Flygsportförbundet, och TK har jobbat intensivt för att skärmflyg skall få del av de pengarna. Det är nu klart att det blir 54 000 kronor som går till elitutveckling, till exempel landslagsläger för Swebpool under 2010. 40 000 går till cross country och 14 000 till akro.

Vad gäller elitsatsning så skall Swebpool XC organiseras och tas ut. Från denna Swebpool skall landslaget för VM 2011 tas ut. Vi skall under året arrangera träningsläger genom de elitsatsningspengar vi fått in från FSF.

Swebpool skall också tas ut för akro, och de skall också få ta del av pengar från FSF för till exempel landslagsläger för utveckling.

PM får ej del av elitsatsningspengar 2010. PM skall först utveckla tävlingsverksamheten på en basal nivå nationellt först och det hoppas vi kunna komma en bit med under 2010.

För att få vara med i Swebpool (där uttagning till landslaget sker) krävs en motprestation i form av tävlingsfrämjande arbete i Sverige. Läs mer om swebpoolmedlemmarna på paragliding.se.

SM 2011 och Sverige Cup

SM 2011 skall arrangeras och vi får se vilka ansökningar som kommer in till TK. Det skulle vara väldigt kul med en ansökan om SM i Sverige. Andra ansökningar tas givetvis också gärna emot.

Norrskan ansöker gärna om SM, men har ingen person som vill vara huvudansvarig. De hjälper dock gärna till vid arrangemang i Kittelfjäll. Eller Åre kanske? Utomlands någonstans? Vi får se... Spännande!

Endast två tävlingar till SverigeCup-2010 är planerade i skrivande stund. Kittelfjäll avgörs i juli (i Västerbotten) och Dundret i juni (i Norrbotten). Kanske kommer fler ansökningar in? Vi får se... Mälarcupen (i Stockholm) fick tyvärr ställa in i sista stund.

TK har höjt bidraget till vinsttävlingarna till 6000 kr. Bidraget till bergstävlingarna ligger kvar på 4000 kronor.

EM avgjordes i maj i Österrike. Fem piloter representerade Sverige; Olov Nydahl, Jocke Johansson, Matts Eliasson, Magnus Eriksson och Tobias Hinas. Läs mer om deras äventyr på sidan 7 och på www.paragliding.se.

Årets nykomling 2010

...är ett helt nytt pris. När tävlingssäsongen är avslutad inom SverigeCupen 2010 så skall årets nykomling koras.

Årets nykomling är den pilot som under året, eller efter tävlingssäsongen 2009, tagit comp 1-behörighet och i SverigeCupen 2010 dragit ihop flest poäng. Observera att det gäller enbart rankingpoäng som man skaffat sig under SC 2010.

Pris: Vinnaren får ett presentkort på Skysport värt 3000 kronor, samt betalda tävlingsavgifter i samtliga SverigeCup-tävlingar under 2011.

För aktuell ställning gå in på paragliding.se och klicka in under tävlingsresultat. Där ser du resultatet från Dundret i Gällivare.

Kom ihåg att en deltävling återstår, den i Kittelfjäll i Västerbotten, 1-4 juli. Som det ser ut idag så blir det endast 2 SverigeCup-tävlingar i år, så då avgörs det i Norrland. Förhoppningsvis sporrar det fina priset till att fler tar comp1-behörighet.

Mer information på webben

TK ska försöka vara öppna och lägga ut information kontinuerligt på nätet, bland annat kan du läsa protokoll och kommentera dessa på TK-forumet. Vi ska under året försöka få all information om tävlingar tillgänglig via förbundets webbsida paragliding.se. Ambitionen är att i framtiden också lägga upp tävlingsinfo om akro och paramotor, liksom cross country. TK stöttar givetvis TK-forumet som nu flyttat till adressen <http://tk.paragliding.se>.

Detta är ambitionen för 2010, men vi kommer inte att kunna göra allt detta utan hjälp från fler piloter. Finns något du vill göra? Hör av dig! För mer information och kommentarer/synpunkter, gå in på www.paragliding.se och klicka på fliken "tävling", här finns också vidare länkar.

Tävlingskommittén
via Emanuel Brodin, TK-ordförande

Nyheter i Distansligan för 2010

Svenska distansligan startade 1992 och går nu för 19:e året i rad. Första året var det åtta deltagare och segrare blev Torkel Bergqvist med 85 kilometer.

Här följer samtliga segrare med vunnen distans genom åren:

1992	Torkel Bergqvist	85 km
1993	Peter Brinkeby	114,8 km
1994	Peter Jutemar	178,7 km
1995	Tibor Berki	485 km
1996	Peter Wicander	314 km
1997	P-O Moström	416,1 km
1998	P-O Moström	155,1 km
1999	August Sandqvist	183 km
2000	Lars Ericsson	166,7 km
2001	Harald Hultén	186,6 km
2002	Harald Hultén	349,8 km
2003	Peter Sjöstedt	338,9 km
2004	Magnus Österberg	182,4 km
2005	Åke Kindblad	340,2 km
2006	Janne Järnesjö	206,8 km
2007	Magnus Österberg	214,3 km
2008	Magnus Österberg	256,6 km
2009	Olov Nydahl	378,2 km

De senaste åren har det blivit vanligare att segraren har flugit någon form av bana vilket givit en multipel av flugen distans, se reglerna på VSK:s hemsida.

Drömgränsen med ett snitt på 100 kilometer per flyg har inte uppnåtts. Den närmaste är Tibbe med 485 kilometer. Vem blir först?

I år är det några nyheter som underlättar för deklaration och kontroll av flyg med hänsyn till luftrum. I vanlig ordning så godkänner vi alla flyg till att börja med och sedan är det upp till övriga piloter att testa om det skett överträdelser av regelverket.

Finns det några bättre kontrollanter än konkurrenter?

SMS-deklaration

I år är det möjligt att deklarerat sitt flyg via SMS till VSK: telefon. Detta kan göras world wide och öppnar för deklaration av rekordförsök även utomlands. Kvittens på att deklarationen har blivit genomförd fås via SMS till mobil som skickat deklarationen. En kopia på deklarationen läggs sam t i -

dig ut på VSK:s hemsida samt till :
<http://uk.groups.yahoo.com/group/SDLDEK/>
<http://uk.groups.yahoo.com/group/swexc/>

Kontrollprogram för flyg

Vi tillhandahåller ett program där man kan lägga in trackloggen av vilket flyg som helst

där man ser var piloten har flugit och vilken höjd han har haft. Trackloggen skiftar färg vid passage av olika flygnivåer och sektorerna är utritade på kartan.

För att gå med i SDL så betalar du in 100:- till VSK:s postgiro **787974-5**. Skriv namn och adress samt mobilnummer så erhåller du all information via SMS.

Alla regler och inbjudan finns på VSK:s hemsida www.vsk.info under tävling ,och frågor kan också besvaras av Sven Adner eller Lars Ericsson.

sven.adner@gmail.com
hangarlasse@gmail.com

Därefter är det bara att försöka flyga längst av alla piloter i Sverige!

Sven Adner och Lars Ericsson
Västra skärmflygklubben



SM i akro i Åre

De svenska mästerskapen i akrobatik med flygskärm kommer att hållas i Åre 5-8 augusti samtidigt som Downteam Challenge även i år.

Man arrangerar också en Norge Cup-tävling och precisionslandningstävling så förhoppningsvis blir det många fina uppvisningar i luften. Men alla piloter är välkomna hit för att öva säkerhetsmanövrar eller akrobatik, även om man inte vill tävla. Båt och instruktör finns på plats hela tiden.

Mer information och registrering till tävlingen återfinns på:
www.downteam.com/challenge2010

Riksmästerskap i paramotor



Skärmflygförbundets tävlingskommitté, genom Anders Eriksson, inbjuder alla tävlingssugna paramotorpiloter att delta i ett Riksmästerskap i Stockholm under augusti månad.

Du som vill delta måste ha lägst PM1 och uppfylla ingångskraven för PM2. Anmälningsavgiften är

350 kronor per pilot. Mer information samt tävlingsregler hittar du på förbundets hemsida under "Nyheter" och på Cirrus hemsida. Du kan också kontakta Anders Eriksson via e-post; info@skarmflyg.se eller Janne Rudenskog på; paramotor@cirrus.se
TK genom Anders Eriksson

Vy över start- och landningsplatsen och campingen vid Salton Sea.

Med paramotor i Vilda Västern

Text: Pierre Rosén, foto: Pierre Rosén och Mats Rodén

Kalifornien, LA, USA, 2010, Januari. Mats Rodén möter upp på LAX i Los Angeles. Ingen snö här inte. Vi sätter oss i bilen och åker två timmar i den täta trafiken, ut från stan ut på landet mot Palm Springs.

Här är luften svalare och bergen högre, och snö på topparna. Vi stannar för natten mitt ute i naturen med en bedårande utsikt.

Till vårt förfogande har vi en tolv meters RW (Recreational Wagon eller husvagn) med tre rum och kök och stort garage med en HD. Och för säkerhets skull en 52 tumms TV.

Utanför trailern har vi en startbana för UL-kärror (ultralätta flygplan). Mats bor bokstavligen på en liten flygplats tillsammans med några likasinnade flygare. Ett litet paradiset med sina UL-kärror och paramotorer parkerade utanför farstubron.

Nästa morgon byter vi upp oss i bilstorlek till en truck för att kunna dra husvagnen mot öknen och Salton Sea. Ekipaget är drygt 15 meter långt och väger tio ton, så trailern får bekänna färg på väg upp mot Big Bear-bergen. Miljön blir allt mer steril efter Palm Springs sen bär det utför. Rätt många liter bränsle senare anländer vi till Salton Sea, en by mitt i ingenting, en spökstad som ser ut som i en cowboyfilm.

Sjön Salton Sea ligger märkligt nog under havsytan.

Salton Sea sjö i Californien är närliggande av för skärm- och hängflygare inte helt okända

Death Valley. Salton Sea ligger 226 fot (69 meter) under havsytan. Sjön täcker en yta av cirka 970 kvadratkilometer och är den största i Kalifornien. Salthalten, cirka 44 gram per liter, är högre än salthalten i Stilla Havet (där den är 35 gram per liter).

Salton Sea är också platsen för USAs största paramotortruff och arrangeras av Paratoys, som är tillverkare av såväl skärmar som motorer och trikar. Paratoys Fly In 2010 besöks av piloter från hela landet och en och annan europé.

Så fort vi packat upp allt för en veckas äventyr i öknen sköljer vi ner resdammet med en kall öl och planerar veckan och flygningen. Jag passar på att fråga Mats om träffen. Han berättar att Paratoys Fly In började med tio piloter för tio år sedan. 2010 är vi 220 betalande piloter för att fira tioårsjubileet.

Vi bor mitt på flygfältet som snabbt fylls på med RWs. Vädret ser mycket lovande ut och efter en kall natt gör jag mig klar för min första flygning. Alltid ovan med lånade grejor trots att jag väl känner till skärmen, så jag tar mig extra tid att checka. Vinden är svag och solen har redan börjat värma rejält. Jag kommer snabbt upp i den feta luften och stiger till rejält bra höjd för att få en bild över området. Flera toppar på bergen runtomkring är snötäckta. En nästan makaber men samtidigt vacker syn över den

bergen runtomkring är snötäckta. En nästan makaber men samtidigt vacker syn över den



Sanddyner 30 minuters flygning från startplatsen.

salta sjön och det till synes sterila döda landskapet.

Jag styr söderut och flyger längs med sjön i medvinden och GPSen visar att jag färdas med en snittfart på 75 kilometer i timmen. Temperaturen avtar och efter en dryg timmas flygning beslutar jag mig för att flyga betydligt lägre och vända om hemåt. Termiken gör sitt och det tar en stund att ta sig hem, 95 sega minuter närmare bestämt. Så småningom landar jag och ännu fler har anlänt för att vara på plats inför morgondagens startdag för träffen.

Många piloter vill flyga in sig och man kan minst sagt påstå att kunskaperna är varierande här. Här är det inte krav på licens och även de med licens har inte många dagars utbildning. Året innan gick drygt 200 propellrar sönder berättar Mats. Det här är vilda västern, ingen tvekan om den saken, men alla det gemensamt att de älskar flygning. Jag pratar med en instruktör och han säger att det är upp till var och en, allt har sitt pris.

– Välkommen till The Wild West! säger han, men fortsätter med ett leende:

– Fel, jag menar The Wild Wild West!

Många flyger med så kallade quads (fyrehjulig "trike"). De är betydligt stabilare och mer förlåtande än de trehjulade varianterna.

Kommande morgon har vi lenticularis och byig markvind på 10 meter i sekunden. Typiskt när man förberett sitt långa flyg, men det är ju ingen nyhet när man har med skärmflyg att göra. Ingen flyger. Min nyfunne vän Scott Johnsson från US Airborne är en erfaren trikepilot och tycker att vi ska ta en sväng i hans nya fina trike. Och så blir det. Vi kommer iväg bra och snart ger sig den inte helt oväntade turbulensen tillkänna, så vi styr mot stäp-

pen, ut från bergen, i hopp om bättre förhållande. Turbulensen avtar och Scott berättar att Salton Sea var ett mycket populärt semesterparadis på 50- och 60-talet. Många filmstjärnor hade hus här. Här fanns en mängd restauranger, marinor, kasinon och hotell.

Sjön blev utsatt för en katastrof i samband med att Colorado-floden ändrade riktning. Vissa flöden med färskvatten uteblev och sjön blev extremt salt – allt dog och gästerna drog.

Det blev en spökstad! Allt lämnades. Nu står hus, hamnar och bensinstationer öde. Vi flyger över de döda palmerna och ser ner över stranden och jag säger att stranden ser ju vacker ut här från ovan. Scott svarar "sorry my friend" det är inte sand du ser det är fiskben alltihop från döda fiskar. Miltals sträcker benen sig. Senare kontrollerar jag saken och det stämmer, inte ett sandkorn, bara döda ben. Det finns endast en fiskart i sjön och med jämna mellanrum dör stora delar av populationen oförklarligt.

Plötligt får vi en rejäl resa i torktummlaren. Jag tappar kameran och Scott har fullt upp med att hålla kurs och höjd och vi tystnar. Bäst att försöka komma hem, säger Scott efter ett tag, och stiger ytterligare till drygt 1800 meter. Flygningen blir ansträngd och när vi närmar oss ligger vinden tvärs banan. Vi landar helskinnade. Pust.

Vi tar en lunch tillsammans och Scott berättar att han gjort en naturfilm om gäss för National Geographic. Världen är liten – jag såg den filmen på planet hit. Det skålar vi för! Senare förstår jag att flygaret Scott Johnsson är en ikon i USA. Han har tävlat för USA i skärmflyg, hängflyg och i trike.

Tyckte väl namnet kändes bekant. Numera bor Scott i ett indi-anreservat och reser till Kalifornien på vintern som en så kallad



Några akropiloter startar i frisk vind med sina små akrobatiskskärmar.

"snowbird". Scott är ägare av företaget US Airborne som utbildar i bland annat trikeflygning.

På kvällen avtar vinden och cowboys och några cowgirls gör sig klara för start. Jag sitter och läppjar på en kall öl och ser de mest häpnadsväckande och spektakulära starter jag någonsin sett. På de dokument vi fyllt i verkar allt mycket välorganiserat och man avskriver sig allt och lite till på dokumenten. Verkligheten ser helt annorlunda ut blir jag snabbt varse. Ordet kaos är det jag tänker på.

Medelåldern är hög, kunskapen begränsad, viljan stor och piloterna vinglar iväg i alla riktningar in över startplatsen och publik. Ingen verkar göra någon stor grej av det utan det verkar vara en "normal" flygträff. Ekipage tippas, ett ekipage med en PPG (Powered parachute) tippas med sina 500 kilo och frun som sitter fram tappar löständerna. Piloten, som är hennes man och en före detta helikopterpilot från Vietnamkriget, svär en ramsa. Lyckligtvis inga större skador på människor eller djur.

Det är okej att varmköra en maskin varsomhelst bland folk. Jag är minst sagt förvånad och Chuck som är en UL-instruktör och granne till oss, smilar och säger "That's the way it works over here". Tältet med propellerlagning har fullt upp och fördomarna stämmer.

Himlen är snart full av ett hundratal piloter i solnedgången.

I USA är det inga krav på klassning av skärmar eller motorer som jag uppfattar saken. Jag frågar Paratoys ägare Mike Robinson hur det är med den saken och det var som jag trodde. Man flyger det man vill. Flera duktiga landslagspiloter från olika länder är på plats och värmer upp inför tävlingarna kommande dag. Så jag anmäler mig för att visa hur det ska gå till :-).

Bäst att ta ett flyg till, så jag tar fram utrustningen och motorn

krånglar. Jag byter stift och motorn tänds direkt och går fint. I luften flyger jag västerut mot bergen och en privatflygplats en knapp timmas flygning bort. Mats är på flygplatsen och tränar start och landning med sitt nyinköpta Phantom-plan som är ett UL-klassat flygplan han köpt osett av en äldre pilot här i Salton Sea. Vi hämtade det idag.

Mats har flugit med instruktören Chuck i hans Quicksilver cirka tio gånger i dubbelkommando och nu kör han sina första soloflyg utan radio eller instruktioner eller instruktör.

När jag närmar mig flygplatsen ser jag Mats plan på plattan och tar ner höjd i en brant 360. Jag ser Mats vinka och kollar in vindstruten för att landa, då hostar motorn till och jag avbryter inflygningen och stiger över luftledningarna som det finns gott om här, och beslutar mig för att försöka flyga hem. Motorn hostar igen och slutligen stannar den efter ytterligare 20 minuters flygning hemåt. På väg ner mellan flygplatsen och Salton Sea i öknen. GPSen visar att jag har en bra bit hem. Svänger upp i vind och landar på en stig.

Jag packar ihop skärmen och förbereder mig på en tung promenad. Vid horisonten kommer en truck över sanden så det ryker i solnedgången. En äldre man såg mig landa och han visar sig vara en gammal pilot, som de flesta verkar vara som valt att bosätta sig här. Här köper du ett komplett hus för 39 000 USD (cirka 290 000 kronor) med sjöutsikt över en död sjö i ett dött landskap i en spökstad. Men man kan flyga året runt i bra väder och parkera planet på sin uppfart och de startar och landar på alla vägar. Mannen erbjuder sig att köra mig tillbaka till Mats och flygplatsen och jag tackar ja.

Han är 75 år och har flugit hela sitt liv och flyger fortfarande. Vi pratar på samtidigt som vi får köra en stor omväg för att ta

oss fram. På plats genomsöker jag motorn utan att finna något direkt fel. Fortsätter rota i motorn med pannlampan på, för det blir snabbt mörkt här. Mäter lite och finner att den elektroniska tändningen är ur funktion. Nästa dag är det tävling och jag har ingen motor, så jag får tyvärr se på flygarens från marken. En spektakulär och avancerad tävlingsgren genomförs som kallas Fyrklöver. Något för Sverige! Undrar när vi har vårt första SM i paramotor med flera olika moment?

Den engelska världsmästaren är duktig men besegras slutligen av en kille från USA. Momentet kräver precision, fart och bra koll på höjden i snäva svängar. På kvällens bankett deltar alla. Här delas det ut mängder med priser och en kvinna vinner en oklassad skärm från Paratoys som flyger som en disktrasa. Grattis.

Prisutdelningen fortsätter och nu delas det ut ett pris för den deltagare som rest längst väg för att komma till träffen. Många stater räknas upp och flera länder (jag ger mig inte till känna, det är ju pinsamt) som England, Brasilien etc. Paratoys ägare Mike Robinson vrålar att "vi har en viking här från Sverige!". Nu blir det diskussioner och jag sitter tyst. Utifrån sina begränsade kunskaper i geografi kommer man fram till att Brasilien måste ligga längre bort från Salton Sea än Sverige. Grattis Brasilien!

Kommande morgon ska Mats fortsätta träna start och landning med sitt nyinköpta plan. Jag frågar Mats om hur utbildning och licenskrav ser ut. Han ler och säger att det är upp till piloten. Det är annorlunda här.

Jag har bestämt träff med ett motorföretag från Kanada som heter Kangook och jag får låna motorer här under de kommande dagarna. Dagarna fortsätter med D-bags med paramotor, akro och underbara flyg. Folk landar i ledningar och allt rullar på utan större skador. Fantastiskt och vilt.

Sista kvällen är himlen helt fylld med skärmar och det går omöjligt att räkna, någon menar att det är 150-180 skärmar.

Mats har beslutat sig för att flyga hem sitt nya plan och att jag kör trucken hem, så sista kvällen kollar vi kartor och väder för att planera rutten över Big Bear-bergen ner mot Los Angeles.

Tidigt nästa morgon kommer Mats iväg och en och en halv timme senare landar han hemma på sitt flygfält. En dryg timma senare kommer jag fram med trucken till Mats. Mats har haft bra medvind och landar stelfrusen med minusgraderna kvar i kläderna och med två gallon (7,5 liter) kvar i tanken. Att landa i bergen hade varit otänkbart.

Mats är glad och lycklig och adrenalinet pumpar efter hans första långflygning.

Någon dag senare sitter jag på LAX internationella flygplats och försöker summera veckan och intrycken. Stort, vilt, fritt och inte helt ofarligt, tänker jag. Just då rullar en tom rullstol förbi mig. Rullstolen är dubbelt så bred som i Sverige – som sagt, allt är större men inte allt av godo.

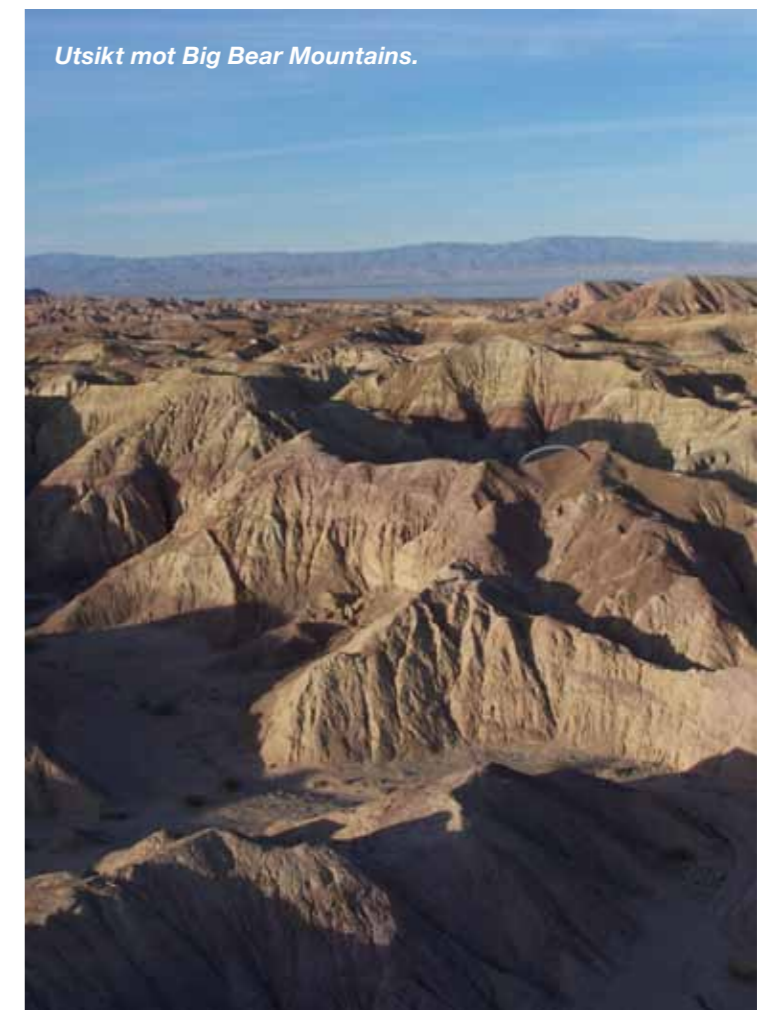
Ett antal Bloody Mary senare landar jag i Köpenhamn. Jo jag kommer gärna tillbaka.

Ett stort TACK till Mats Rodén och "Ägglåda"!

En avancerad pilot går in för landning.



Utsikt mot Big Bear Mountains.



Där jordbävningar är vanligare än regn

Iquique ligger i Chile, men jämfört med Sverige kunde det lika bra ligga på en annan planet. När det är kallt, vått och mörkt här hemma bjuder IQQ på sol, sand och massor med flygning. Häng med till ett vinterparadis!

*Text: Hans Eklund och Olof Eriksson
Foto: Hans Eklund*

Efter 31 timmars resa varav 21 timmar i flygstol kliver vi av planet i Iquique. Hans Eklund för sitt första och Olof Eriksson för sitt tredje besök på orten. Det är ett märkligt landskap mer likt något man skulle kunna hitta på månen eller mars. Hur mänskligt liv kan existera här är ett mysterium. Allt är sand och sten och den enda naturliga växtligheten som finns är algerna på strandklipporna.

Taxichauffören stuvar vant in våra skärmsäckar och vi åker igenom ökenlandskapets fyra nyanser av brunt in till stan och checkar in på Altazor Fly Park. Det är ett flygcenter med vandrarhemsstandard byggt av 20-fots transportcontainers, det enda som står emot de ofta återkommande jordskalven. Det tar inte heller lång tid innan det första jordskalvet ruskar om marken.

Ett jordskalv här är som en regnskur för oss, något man knappt ägnar ett ord. En regnskur skulle å andra sidan förmodligen skrämna vettet ur stans invånare – senast det skedde var

2002; skolorna höll stängt och folk stannade hemma från jobbet av ren förskräckelse.

Väl framme vid Fly Park är de första vi träffar de båda säsongarna, Åre-Sune och Mats Sundsten samt diverse loppiga hundar som välkomnar oss till "mañana country".

Iquique har 164.000 invånare och ligger vid kusten i Tarapacá, Chiles nordligaste provins med gräns mot Bolivia och Peru. Här lever man på badturister och gruvindustri och här slutar Atacama, världens torraste öken, i Stilla havet. En 500-600 meter hög pallkant slingrar sig fram ett par hundra meter till ett par kilometer in från kusten. Man flyger hang, termiskt hang och termik, både platsbundet och distans. Här samsas allt från rena nybörjare till några av världens bästa akropiloter.

Iquique är flygningen som bäst oktober-november men fungerar bra fram till februari och du flyger dagligen i princip så mycket du vill och orkar.

Dakarrallyt dammar förbi

Vår första dag är det flygförbud. Dakarrallyts etapp sex har målgång i Los Verdes strax utanför Iquique och film- och räddningshelikoptrarna vill ha fri väg i luften. Vi ger oss som så många andra ut i öknen för att se det actionladdade skådespelet. Vi skapar egen action när vi kör fast med den lånade minibussen men kommer med förenade krafter loss och hittar några bra platser att se etappens finalgasning på.

Efter en stunds väntan börjar bilar, motorcyklar och lastbilar komma ut över kanten 500 meter upp på berget. Alla gasandes fullt ut för bergsslutningen som lutar som en röd skidpist. Full fart, fortare och fortare. I utförsbacken har de stora lastbilarna en fördel och de snabbaste kommer upp i åtminstone 150 kilometer i timmen när de med blinkande helljus och tutande horn försöker få den chilenska publiken att flytta sig från de mest riskfyllda åskådarplatserna.

Alla flygställe av klass har ett lokalt väderorakel, någon som kan

det lokala vädret och känner igen de olika tecknen i skyn som indikerar de närmaste minuternas väder- och vindutveckling. Så även Iquique. De märkliga med Iquiques väderguru är dock att det är samma person som i Åre! Ingen, pilot, tandem, local, INGEN ger sig i luften utan att först stämt av med Sune. Small world.

Mats och Sune är alltså något slags referenspiloter här - om de startar så kommer de andra efter. Övriga piloter flyger lite i flock, som ett stim strömning. Om det friskar i kan hela klungan vara på väg ner mot stranden innan du hinner göra en 360.

Alto Hospicio vanligaste starten

Den mesta flygningen sker från Alto Hospicio dit du enkelt tar lokalbussen för 500 pesos (cirka sju kronor). Starten ligger på runt 500 meters höjd och är stor och lättstartad. Här flyger vi termiskt hang eller termik runt startplatsen eller gör utflykter



Foto: Sune Lindgren



längs bergssidan bort till "La Cruz", ett kors på berget som markerar att du har haft ett bra flyg.

Flygningen sker alldeles bredvid trafiken på den fyrfiliga motorvägen som långsamt klättrar uppför berget. Bussar och långtradare tutar glatt och folk vinkar ut ur fönstren.

På morgonen, under gynnsamma dagar, flyger de bästa piloterna till Los Verdes för en fantastisk lunch på någon av de många små fiskrestaurangerna. På kvällen ser vi när Sune och Mats spiralar ner i glittret från solen som går ner i Stilla havet. Det är ibland så episka förhållanden att vuxna män hörs gråta i radion. Landar gör man i sanddynerna bakom Fly Park eller på någon av de tre stora stränderna, Waikiki, Brava eller Cavancha.

Flygningen kan vara lite nyckfull i januari, man kan tycka att det kommer en stark hangvind upp på Alto Hospicio men det kan vara lite marginellt ändå och det krävs instrålning för att termodynamiken ska funka. Men när de stora rödhövda gamarna börjar kurva över starten vet man att det är dags att starta.

Apropå kommunikation så funkar GSM-nätet bra i Iquique men det enklaste, billigaste och bästa är att ta med sig radion ut på stan om du inte besväras av folks blickar när ryggsäcken börjar tala norrländska. Eftersom det är i princip fri sikt tvärs över staden och upp till starten så kan du prata med någon som går i city om du är på Altazor Fly Park.

Palo Buque – världens största kattlåda

Inte långt från Los Verdes, nära IQQ International Airport, ligger Palo Buque - världens största hang/kattlåda? En stor uppblåst

sanddyn med havsutsikt är vår "launch pad". Du balanserar upp på sanddynen, startar, plockar den höjd du behöver för att hoppa över till den sluttande bergssidan, klättrar nära bergssidan till 500-600 meter där du möter molnbas, flyger ut över platta öknen, gör dina wing overs eller 360:or tills du är nere och sen in över sanddynen och börja om igen. Allt medan solen fräsande sjunker i havet.

Hang och distans vid Patillos

Patillos är ett inlandshang vid havet (!) några mil söder om Iquique. Här finns goda förutsättningar för distanser norrut. Eftersom sträckan går delvis över militärt område och rätt igenom flygplatsens terminalområde måste man lämna in kopia på sitt pass till myndigheterna innan man flyger. Dessutom är det bara tillåtet att flyga där på helgerna då flygtrafiken är begränsad.

Starten sker från vägen som klättrar upp efter bergväggen. Trafiken är intensiv med långtradare tungt lastade med salt från Punta de Lobos, en stor saltgruva några kilometer upp i bergen. Det gäller att hålla i skärmen så man inte draggas in bland lastbilarna. Hanget vid starten är mycket lågt, knappt högre än Tenstatoppen i Stockholm, så det är helt avgörande att göra rätt de första svängarna efter start, annars når man inte lyftet.

Vi var sju piloter som gemensamt hyrt en bekväm minibus med engelsktalande chaufför för resan och upphämtning. Sex piloter från USA, Kanada och Sverige kom iväg, Olof bestämde sig för att packa efter flera misslyckade starförsök. Hasse trodde först att han skulle bomba men snart var han uppskjuten på runt 500 meter och därefter var det bara att sticka norrut med

klungan. Snart hördes Sunes norrländska stämma på radion meddela att han landat på grund av tilltagande vind. I Patillos kan markvinden bli mycket hård och det blåste runt tio meter i sekunden när Hasse följde Sunes råd och landade nio kilometer senare.

Efter landning och en stunds kamp med att fånga in "Den Tyska Hyndan" i Atacamaöknens hårda vind så hittar han en stor bomb i sanden! Överallt runtomkring låg det trettiomillimetersgranater, de flesta exploderade, andra inte. Följebilen anlände på vägen i sol-dallret en eller två kilometer bort och gav instruktioner på radion.

– Gå på en väg eller om du inte hittar någon, gå i ett hjulspår. Men det fanns ju varken det ena eller det andra så det var bara att trippa på tå därifrån. Uppe vid vägen står en skylt och på sidan vänd mot vägen står det "Peligro muerte", "Livsfara" på svenska. Hans hade ovetandes landat i chilenska flygvapnets övningsområde, det omtalade bombfältet!

Oförutsägbara bussresor

Bussarna går tätt och det ingår chilensk cumbia-musik (sök efter Sonora Palacios på YouTube medan du läser detta så hamnar du i rätt läs stämning) på bussens radio utan extra kostnad. Bussarna följer ett för utomstående obegripligt system, de har nummer och sägs följa ett linjesystem men kan plötsligt dra iväg åt något annat håll än väntat. Inga hållplatser finns utan du vinkar ner bussen ungefär som en taxi och när du vill hoppa av, kanske för att bussen åker åt något oväntat håll, stoppar man den med ett ljudligt "Pare!" från bakhjulet.

Bussarna är gamla och ofta risiga men lyckas man hamna på rätt buss så funkar det ändå utmärkt och är i stort sett gratis. Nya finesser jämfört med Sverige är att chauffören ibland plötsligt skyltar om bussen till en annan linje, så att passagerarna får se mer av Iquique, eller helt enkelt tar en ny liten runda dit det verkar finnas passagerare. Att förstå hur det hela hänger ihop är väl ungefär som att reda ut universums ursprung eller något liknande.

Bussarna hyrs av förarna från bussbolaget. Därför finns det en för Iquique ganska unik yrkesgrupp, bussinkastare, som högljutt raggar kunder vid de större busstorgen! Annat man inte är van vid från 62:an till Fredhäll är att det plötsligt kan storma ombord glassförsäljare, inkaflojtsmusikanter eller liknande. Bli inte upprörd om chauffören plötsligt ägnar en stund åt att bläddra igenom skivförsäljarens bunt av pirat-cd, man kommer ju fram till slut ändå!

Internationellt budgetboende i containrar

Stämningen på Fly Park är extremt avslappnad med en internationell och brokig crowd: amerikaner, tyskar, schweizare, engelsmän och så vi då. Neil är byggare från Vermont, Pete är pensionerad tandläkare från Thunder Bay i Kanada som har ensamseglat hit från Vancouver. Och så Heath, amerikansk skärmflyginstruktör med sin elev, 82 årige Art som bestämt sig för att lära sig flyga och hyrt Heath för tre veckor i Sydamerika. En skön kille och en stor inspirationskälla för oss – vi inser att vi har fyrtio år kvar att göra nya saker! Det visar sig att Arts son har ett galleri på Luntmakargatan och

Palo Buque – 500 meter hög och bred som en mindre svensk kommun.



bor fem minuter från Hasse. Oh well, det är en liten värld (igen). Här dyker också Niklas Johansson från Västkusten upp för några dagars flygning som avslutning på sin Sydamerika-luffning. Han har varit uppe och knatat på Aconcagua (7000 meter över havet) medan vi latat oss.

Klockan spelar inte så stor roll här utan folk spelar rundpingis eller gitarr mitt i natten och den jämna temperaturen gör att det inte spelar någon roll om man är inne eller ute.

En tysk som tyckte det blev lite högljutt på natten kom ned och hotade faktiskt med att "starta tredje världskriget" om det inte blev tyst. Nåja, de förlorade de första två så det var kanske inte så allvarligt menat. Please, No fiesta tonight! stönade Filip, den schweiziske ägaren till Altazor Fly Park, morgonen efter. Köket ser ut som skit första veckan eftersom Evelyn, städerskan, är på tre veckors semester för att träffa sina barn hemma i Bolivia. Det är svårt att få alla människor att hålla köket fräscht och vi lever i flera dagar på färdigbakade Empanadas som vi värmer i mikron tills Evelyn är tillbaka och styr upp verksamheten.

När det inte flygs är tempot väldigt mañana – Kåseberga är rena stressmetropolen i jämförelse. Det enda som rör sig på eftermiddagen är "Commando", containercampens hund som uppsöker sin vanliga sovplats i soffan utanför vår dörr. Han är extremt oförstående när man kommer ut och vill sitta där för att äta frukost, "Yo no habla sueco" tycks han morra.

Fly Parken är fullbokad efter första veckan och vi blir tvungna

att lämna vår mysiga stålcontainer för ett femstjärnigt hotell nere i stan – tufft, men nån måste göra't. Standardhöjningen är en befrielse men vi saknar människorna och den oslagbara stämningen på Fly Park.

Två veckor går fort och plötsligt måste vi bege oss iväg efter en fantastisk vistelse i en annan världsdal på en märklig plats som inte liknar något annat på denna planet. Återstår gör bara ännu en evighets XC-flight, denna gång hem till Sverige genom tropiska åskväder med städ som går över tolv tusen meter, blixtrar som brinner nästan oavbrutet och lyser upp enorma CB-torn runt om oss. Ett annat slags ljuspunkt på hemresan är att vi slår följe med "Ökenprinsessan" Annie Seel som vunnit Dakarrallyt mc-klass för damer! Grattis Annie, önskar Hans och Olof!



Ett glatt gäng från Vermont, Thunder Bay, Ö-vik och Stockholm.

Foto: Sune Lindgren

Fakta:

Iquique (IQQ)

Resan till Iquique är en av de längsta du kan göra med flyg i den civiliserade världen och mycket jobbig. Det krävs att du har tid att vara borta några veckor för att det skall vara värt mödan. Väl på plats är livet enkelt, trevligt och billigt. Chilenarna är trevliga och Chile är civiliserat. Man upplever det som "Latinamerika Light", lite som Spanien för 30 år sedan.

Säsong

Flygningen i oktober – november hör förmodligen till något av det bästa i världen. Flygvärdret är utmärkt, termiken punktlig och flygfönstret öppnar och stänger efter klockan. Även en rätt oerfaren pilot skrapar rätt lätt ihop 3-4 timmar om dagen.

När vi var här denna gång var termiken sämre och vindarna stundtals rätt hårda och Olof loggade bara en tredjedel så mycket tid under de här januariveckorna som under motsvarande tid i november tidigare år. Det räcker dock mer än väl för att fylla upp licenskravet för 2010 och det är fantastiskt att komma till riktig sommar några veckor i

januari. Jag vill åka tillbaka nu!

Resat hit

Vi reste med Iberia och LAN med byten i Madrid och Santiago. Räkna med att resan tar minst ett dygn. Biljettpris ca 14.000 kronor.

Boende

Bor gör man på Altazor Fly Park (www.altazor.cl) i containers för ett par hundralappar per natt eller på fina hotellet på stranden (USD 130 per natt för ett fint dubbelrum).

Övrigt

GSM-telefoner fungerar utmärkt i Iquique. Lokal valuta är Pesos, SEK 100 – CLP 7.000. Adapter för elnätet behövs bara för jordade stickproppar som har för stor diameter för att passa i chilenska uttag. Gör som Olof – ta med ett svenskt grenuttag med ojordad stickpropp.

Jordbävningar

Många minns säkert det senaste stora jordskalvet i Chile med centrum i havet utanför Conception. Iquique ligger i Tarapacá den allra nordligaste provinsen av Chile och

berördes inte alls av det skalvet. När Olof var i Iquique 2007 var det ett kraftigt skalv i trakten. Det var cirka 6,5 på richtersskalan i staden Iquique. Och över sju richter några mil söderut, närmare epicentrum. Det innebär inga som helst skador på staden men det rasade kraftigt från bergssidorna ner på motorvägen. Vi bodde på 14:e våningen i hyreshus och var hemma under ett av efter-skalven. Huset svajade betänkligt men de är byggda för att klara detta.

All teletrafik slogs dock ut för någon timme. Det tog dock en stund innan det hände så det är möjligt att det var en myndighetsåtgärd för att säkra tillgången på kommunikation än ett problem skapat av skalvet. FlightParken är byggd av 20-fots transportcontainrar av stål och det kommer snarare vara en sorteringsfråga än ett destruktionsproblem även om ett skalv skulle vara mycket nära.

Kraftiga skalv är inte så ovanliga, det var ett starkt skalv i norra delarna november 2009 också. Skalven sker i havet utanför och det finns tsunami-varningsskyltar som visar vilka kvarter som anses vara säkra för en våg. Flightparken ligger en bra bit ovanför den nivån.

Äntligen i Brasilien!

I alla år jag flugit skärm har det talats i superlativ om flygningen, maten och de vackra kvinnorna i Brasilien. Nu var det äntligen dax för mig att se om det finns någon sanning i myterna. Upp till bevis!

Text och foto: Fredrik Gustafsson

En inbjudan till XC Open i Araxá från självaste Hans Bausenwien gjorde att Marcus King på Crosscountry magazine frågade om jag var sugen på att åka dit för att flyga tävlingen. Självklart, sa jag!

Efter en episk resa tvärs över jordklotet fann vi oss totalt urlakade på Überlandias flygplats där vi blev hämtade av den glade scorern Durval Henke som hade väntat där ett otal timmar. Vi hade nämligen fem timmars försening med oss i bagaget. Vädret i Sao Paulo och Rio var det sämsta i mannaminne.

På kvällen nästa dag registrerar vi oss för XC Open-tävlingen. Signerar papper, hälsar på vänner och får freebies av vackra tjejer samtidigt som vi sippar på en perfekt Caipirinha. Hur har jag lyckats missa det i +40 år?

Följande morgon jagas vi ut till komfortabla bussar som kör oss de 25 kilometrarna till Horizonte Perdido som är platsen där den perfekta starten ligger. Gräsmattor med greenstatus, två restauranger som serverar mycket bra mat. Och fantastiskt väl kyld öl...

Det enda som inte är perfekt är upplägget för retrieval, det vill säga upphämtning. Egentligen har organisationen inga höga krav. De vill att vi piloter ska organisera oss i team och hyra in lokala förare med buss... hmm mina kunskaper i portugisiska är klena, för att inte säga kass. Trots en snabbkurs på iPhonen.

Till slut öppnar Araxá och dess 80 000 invånare sin famn och förbarmar sig över oss. Eftersom det är skollov finns det ett stort antal VW-bussar utan jobb. Vanligtvis körs barnen hem till sina föräldrar som bor utspritt i området. Borgmästaren bjuder till och upphämningsproblemet är löst.

Araxá tycker om oss :-)

Att flyga i Araxá är ett äventyr. Först försöker de lokala skrämma upp en med att det är så lätt att bomba: "Det kan vara svårt att ta sig upp..." och så vidare.

Inte alls, Araxá bjuder på fin termik och med hyfsad tajming åker du i lugnt tempo upp mot molnbas. Max stig under veckan var 4-5 m/s. Lite annorlunda jämfört med bergsflygning. Fast himla kul! Den här första dagens uppgift visar sig ha ett problem. Väl uppe på höjd har vi motvind inte medvind... Vindprognosen stämde visst inte. Efter 40 kilometer dimper de flesta av oss piloter ner i den brasilianska landsbygden utmed den stora vägen.

Resten av veckan var alla uppgifter med vinden. Tyvärr dök då ett annat orosmoln upp i horisonten. Överutvecklingen. Stora moln tidigt på dagen längs med de planerade bansträckningarna gjorde att flera dagar ej blev tävlingsdagar. Tävlingsledningen valde att stoppa i tid, ibland lite i tidigaste laget. Kan ha något att göra med en viss Ewa som flög rätt högt i Manilla för ett par år sedan.

Svaga men härliga, turbulensfria förhållanden som varje dag tog oss högt i skyn och visade ett smakprov på Araxás storhet som xc ställe. Suverän startplats, stort öppet landskap med väldigt få faror, molngator, landningar överallt, trevligt folk och god mat.

En dag under veckan ser det ut som en 100 kilometersdag, säger de som vet. Jag känner mig glad, laddad och grymt flygsugen. Jag gör mig klar och startar när jag tycker det ser bra ut. Kurvar upp mig och medan jag drifrar iväg glider det under mig ett antal skärmar som är på väg tillbaks mot starten. Det är de som var snabbast iväg. Jag tar bra med höjd och glider direkt iväg utefter banan. Tillsammans med Marcus och Xavier. Jag och Xavier får en bra blåsa som vi följer till molnbas, och ut på kanten av molnet. Vi molnsurfar! Så fantastiskt härlig känsla. Vi blir uppslukade av händelsen och tappar helt kursen. Marcus som fortfarande är vid sina sinnes fulla bruk undrar varför jag och Xavier flyger helt åt fel håll... Till mitt försvar måste jag säga att det var så speciell flygning att både jag och Xavier glömde bort tävlingen. På utsidan av ett moln. Utöver det okända.

Marcus radio hade slutat funka så han höll sig efter banan, och landade strax därefter. Vi sneseglare tog oss till en fosforgruva och jag lyckades ta mig upp, Xavier bombar en bit ut på landbygden. Väl högt uppe igen insåg jag vårt lilla snedsteg från banan. Jag fick sällskap av en lokalpilot med tävlingsskärm som efter en stunds kurvande med mig drog sig vidare mot okänt mål. Efter ett par rätt halvhjärtade försök att snedda tillbaks på dagens bana bestämde jag mig att retur mot Araxá var en bra ide med tanke på mina sparsamma lokalkunskaper samt min usla portugisiska. Damage control så att säga. Strax senare landade jag på ett stort öppet fält strax bredvid en asfalterad väg. Tror till och med jag landade i lä. Fast mjukt och fint landade jag. Medan jag samlade ihop min skärm hörde jag ett dovt muller. Marken skakade. Va faan?



Distansflygning när det är som bäst.

När jag så vänder mig om och blickar ut över ett krön ser jag en massa kor komma springande mot mig. Jag står still utan att riktigt ha en plan. Jag kliver ur min sele om en snabb reträtt är på menyn. 20 meter från mig stannar de. Nu kan jag se att det inte är kor. Det är tjurar. Allihop. Yihaa. Jag har sett nog, släpper sele och skärm och springer för att ta skydd bakom en cementpelare. I ett par minuter stirrar vi på varandra. Till slut bestämmer tjurarna sig för att jag är trist och drar vidare ut över nejden. Glad Fredrik :-).

Snabbt och lätt packar jag och smiter iväg ut ur hagen. Tillbaks ute på vägen hittar jag en busskur som ger mig skugga i värmen. Vi har fått order om att inte lifta utan vänta på upphämningsbussarna.

Självklart kan jag inte låta bli att lifta. Sådan är jag, olydig.

Tredje bilen stannar, det är en liten bil med två små glada farbröder med rynkiga ansikten som pratar snabbt och oförståeligt men kontentan verkar vara att de ska mot Araxá. Kanske...

Jag och min skärmsäck får plats i baksätet tillsammans med en låda med en filt över...

Efter en kilometer på asfaltsvägen, svänger de av och kör vidare på en grusväg. Jag försöker påpeka att Araxá är andra hållet. De vinkar glatt tillbaks.

Hmm, nåväl hur illa kan de vara. Precis då hörs kattlika ljud från lådan med filt över. Det låter lite som en huskatt på steroider. En arg sådan. Återigen blir jag tvungen att försöka kommunicera med farbröderna. Även denna gång utan större framgång. När jag pekar på lådan och ser undrande ut, skrattar den icke körande farbrorn samtidigt som han visar aggressivt kattliknande beteende. Attackerande katt på steroider. Nu är jag lite orolig.

Jag sitter i baksätet på en liten bil som är på väg åt fel håll, i hög fart, på en grusväg, med bara en skärmsäck mellan mig och den upprörda katten i lådan. Dessutom skrattar numera farbröderna hela tiden.

Jag bestämmer mig för att det hela kommer ordna sig, snart...

Vi kör vidare längs med grusvägen, tills en bosättning dyker upp. På verandan står ett par skärmsäckar och det ser ut som kylda öl på borden. Bilen stannar och kör in under ett tak. Jag hjälps ut och strax talar jag engelska med skärmflygare som har radiokontakt med XC Open-organisationen. De får veta vart jag är och att jag kommer bli upphämtad.

Iskall öl, cachaca (sockerrörsrom) och den lokala osten finns

på bordet. Gänget väntar på sina vänner med grill och mer öl, de undrar om jag vill hänga med på BBQ vid ett vattenfall, jag tackar men avböjer. Jag vill vara tillbaks i Araxá ikväll. Fast det är ett himla trevligt gäng...

Efter några öl dyker deras vänner upp, de packar in sig i de stora pickuperna och far iväg. I samma stund rullar en VW buss in på den dammiga planen. Det är retrievalbussen. Jag tar plats bredvid Xavier och vi skrattar gott åt vårt äventyr. Solen lyser med sitt magiska eftermiddagsljus på detta pittoreska ställe medan vi rullar tillbaks till Araxá.

Inte nog med att det hållregnar kommande dag, det hållregnar på min födelsedag. Hmm.

Tävlingsledningen har dock redan tidigare planerat att ha en BBQ en dag i veckan. Så varför inte en regning dag? Underbart, alla tävlande får ett SMS som talar om att det på Spetu's cerveceria bjuds på "free churrasco, feijoada, beer, caipirinha for all pilots and drivers - vans will bring you back". Kanon.

Det har sina fördelar att fylla år på ett sånt här kalas. Det började klockan ett och vid halv nio sov jag. Skyller på åldern. Himla god mat och dryck. Mycket av bägge.

XC Open är en avslappnad och trevlig tävlingsform. Ingen stress och ingen större hets. Piloterna umgås och har kul tillsammans. Under veckan flögs tre uppgifter, man kan säga att vädret inte riktigt var på vår sida. Fast dagar då det inte blev någon uppgift flög vi ändå lite park and play vid starten. Kul det med!

Araxá har en hel del att erbjuda för den vetgirige flygaren. Ett besök på den stora niobiumgruvan gav en hel del nytt vetande. Samt en träff med en störtskön liten varelse som mist sin mamma i ett sockerrörsplantage som brann ner. En Tamandua bandeira, fritt översatt, stor myrätare. Jag övervägde att ta med den lille rackarn hem till Åre. Grymt sympatisk liten kompis. Gruvföretaget är väl medvetet om att deras framfart i naturen ibland ställer till det för djuren. De har helt enkelt en veterinärstation på området. Där finns ett zoo och en sjukstuga god nog för alla levande väsen. Ett härligt initiativ.

Stadens stora hotell är pompöst tilltaget med spa och diverse obskyra badinrättningar. Allt i hotellet är gigantiskt och himla tjustigt. Man kan även dricka radioaktivt vatten ur en kran som enligt vår guide ska vara utmärkt för oss människor. Jag och Marcus är lysande exempel på att så just är fallet...

Fakta:

Araxá ligger i delstaten Minas Gerais, 60 mil från Sao Paulo, 83 mil nordväst om Rio de Janeiro.

Flygställen

Det finns bara ett flygställe i Araxá - suveräna **Horizonte Perdido**. Starten ligger på en nordostsluttning, detta är på södra delen av klotet;-), och de dominerande vindarna som regel från nordost. Den "gamla" starten är gräsklädd och klarar vilken greenkeepers granskning som helst. Den nya tävlingsstarten är stor och jämn. Löljligt bra! Bägge starterna inbjuder till park and play-flygning. HP har även två restauranger som är värda att besöka. Ölen är iskall och maten riktigt god! www.horizonteperdido.com.br

Guide

Den lokala klubben heter Clube Araxáense

do voo livre. Ordföranden José Wilson (jwilson@terra.com.br) är supertrevlig och väldigt hjälpsam till gästande piloter. www.cavl.com.br

För att ta sig till starten på morgonen är taxi ett enkelt och billigt alternativ.

Tävla

Under perioden 8-15 oktober 2010 går ytterligare en XC Open tävling av stapeln i Araxá. Mer information finns på www.xc-open.org inom snar framtid.

Säsong

Distansflygsäsongen är september-oktober och mars-april.

Res hit

Det finns lite olika alternativ på att ta sig dit. Flyg till Rio eller till Sao Paulo, sedan inrikesflyg till Uberaba eller Uberlandia. Ube-

raba är 10 mil från Araxá, Uberlandia är 18 mil bort. Från Belo Horizonte går det flyg till Araxá tre gånger om dagen för en billig penning. Både från Sao Paulo och Belo Horizonte går det bussar till Araxá, sju respektive fem timmars resa.

Boende

Det finns ett otal hotell och dylika inrättningar i Araxá. Vi bodde på skärmflygarvänliga Virgilius Palace Hotel, Fyra brasilianska stjärnor har hotellet. www.virgilius.com.br

Nöjen

Tantrabaren är stället där flygare med flera träffas och umgås. Mat och dryck och trevlig stämning. Anbefalles. Grand hotel med spa och varma källor samt radioaktivt vatten är en given plats att besöka. Nationalparken Sierra de Canastra är också den värd ett besök. Härligt djurliv, sceniska omgivningar och suveräna vattenfall att bada i.



Park and play-Fred leker i väntan på breifing.



Brasiliansk skönhet, Marília Campello.



Churrasco, feijoada, caipirinha. Mat för en pilot!



Hans Bausenwein ute landade vid Sierra de Canastra på grund av molnet.



Horizonte Perdido är en perfekt arena för skärmflyg.



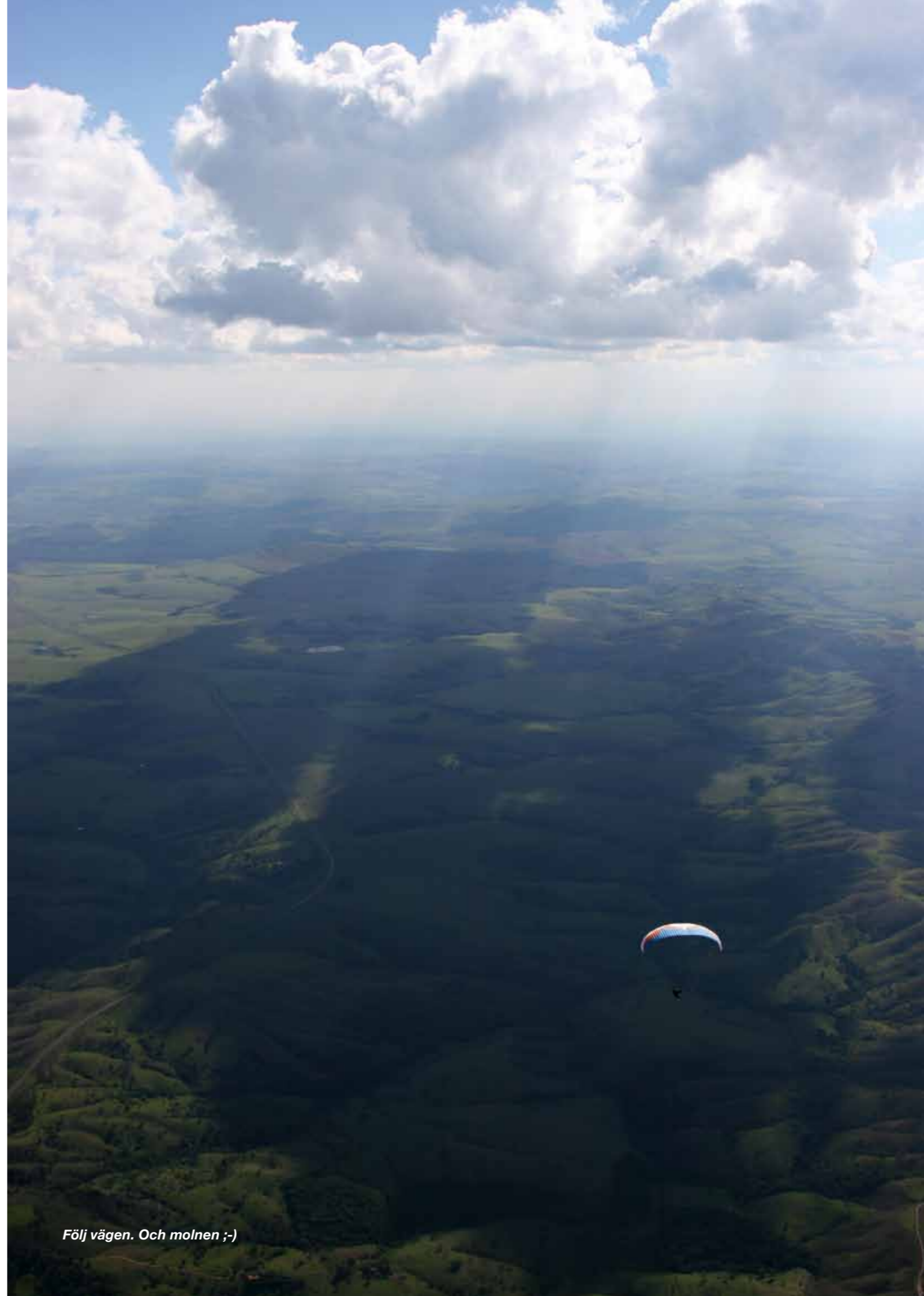
Bambuallé till niobiumgruvan.



Cool bilplåt på en folkabuss.



Så här ska det se ut!



Följ vägen. Och molnen ;-)



Foto: Tommy Elsson

Utan tandempiloten Andy hade det inte blivit något flyg.



Foto: Anders Björklund

Strandflyg i Goa mot alla odds

Efter att ha varit i Jaipur i Indien och jobbat i tre veckor och med två veckors jobb kvar, bestämde vi oss för att ta en sväng till Goa över påskhelgen. Vi skulle åka redan på skärtorsdagen med hemfärd på måndagen. Detta skulle ge oss tre hela dagar med sol och bad. Jag kollade upp om det var möjligt att skärmflyga där och det skulle tydligen fungera på en av stränderna. En vecka tidigare så hade jag skadat min fot vid ett flyg här i Jaipur, jag hade landat lite snett och satt i foten lite väl hårt. Jag hade fortfarande ont i foten när vi gav oss iväg.

Efter att haft det skönt de två första dagarna med bara slappa så bestämde vi oss för att ta en taxi till skärmflygstranden Arambol Beach, 30 kilometer norr om där vi bodde. Jag hade varit i kontakt med en lokal tandempilot som heter Andy och bestämt träff med honom på stranden någon gång före klockan tolv för efter det så blir vinden för stark och då går det inte att starta.

Innan han dök upp kollade jag stigen som leder uppför berget upp till starten. Här skulle jag aldrig kunna gå upp med min halvt skadade fot samtidigt som jag bar på 18 kilo utrustning. För det första så är det rent livsfarligt att klättra upp, det räcker med ett litet felsteg så kommer jag att trilla baklänges och antagligen slå ihjäl mig. För det andra så gjorde det så ont i min skadade fot att bara klättra upp 20 meter så det tog säkert tio minuter att ta sig ner igen.

Jag haltade tillbaka till solstolen på andra sidan stranden och utgick från att det inte kommer att bli något flygande på min Goa-resa. Hmm... här har jag burit omkring utrustningen helt i onödan. Bara att svälja stoltheten och glömma alltihop.

Fem minuter senare kommer det en snubbe gåendes tillsam-

mans med två tjejer, bärandes på någonting som påminner mig om skärmflygsgrejer på ryggen. Jag ställer mig upp lite snett med ena foten uppe i luften, han får syn på mig och "som bara skärmflygare emellan" så förstår han att det är jag som är Anders. Han säger till mig, lite på skarpen för att få mig att förstå hur viktigt det är att vi skyndar oss upp till starten, "take your gears and let's go".

Nu hade jag helt glömt bort hur det var att klättra där i berget, det gjorde skitont i foten så fort det blev lite ojämnt. Jag fick hjälp av min kompis att få på mig skärmsäcken och kastade mig iväg, jagandes efter Andy och hans betalande turistflygare.

De första tio minuterna uppför berget gick på bara ren vilja, resterande 30 minuter har jag knappt något minne av alls! Uppe vid starten, cirka 100 meter ovanför stranden, står jag en bra stund halsandes vatten som jag burit med mig. En liter går ner på ett par sekunder känns det som. Här uppe är det helt platt och vindstill, vinden blåser cirka tre meter ovanför våra huvuden. Nere på stranden så fläktade vinden, här uppe så står luften helt stilla, det måste vara minst 60-70 grader i solen. Ingen skugga överhuvudtaget! Ett tag så tror jag att min sista tid är kommen. Konstiga tankar far omkring i mitt huvud:

– Gud vad jag önskar att jag stod längst upp på ett norskt fjordberg nu med 15 grader och fem meter i sekunden-vind i ansiktet.

Jag blir väckt ur min dröm av Andy, ropandes att han behöver hjälp med att starta. Jag, med mina 70 kg, agerar ankare hållandes i turistens magrem, drar ekipaget ut över hangkanten och de är iväg.

Jag gör mitt första startförsök. Upp med skärmen, vänder mig

om, rör mig ut mot kanten helt orkeslös. – "Floff" och skärmen rycker tag i mig och drar upp mig i luften ett par meter. Dyker ner igen och skärmen sticker iväg över mitt huvud och frontar.

Gör ett nytt försök med en gång. Upp med skärmen, vänder mig om och "floff", ny frontkollaps.

Nu är jag totalt slut! Av med selen, ser mig omkring efter skugga, letar frenetiskt med blicken men vet redan att det inte finns nåt svalkande träd eller buske att lägga sig under. Går ut mot startkanten och känner åtminstone lite svalkande vind mot mig. Detta ger mig nya krafter.

Gör ett par startförsök till efter ett tag med samma resultat. Helt slut igen. Vatten!

Andy topplandar och byter tandempassagerare, nu är det den andra tjejens tur. När jag hjälper dem iväg så ger Andy mig några tips för att ge mig mer kraft att orka med ett startförsök till. Jag tar på mig selen igen och samlar ihop skärmen. Läger ut den fint och ser till så att alla linor ligger perfekt. Jag tänker för mig själv:

– Om jag inte lyfter denna gången så tar jag och packar ihop och går ner.

Ett par snabba steg bakåt, ont i foten men skit samma, skärmen sticker upp och vinden får tag i den. Bromsar upp och rör mig in under skärmen. OK! Vänder mig snabbt om och rör mig samtidigt mot kanten, upp med blicken för att se att allt är okej med skärmen. Än så länge är allt OK! Rör mig sakta mot kanten samtidigt som jag börjar tappa mark.

Nu funkar allting helt plötsligt. Fortsätter ut över kanten och inser att nu äntligen så kommer jag iväg. Trycker ena foten mot "footresten" för att få ner rumpen i selen och! Aahhaa.... Äntli-

gen.... Vinden fläktar skönt fast det är säkert 45 grader! Jag är helt genomsvettig. Svänger längs med berget och hjälmvarion tjuter. Upp, upp, upp...Möter Andy och jag kan inte hejda mig, ger ifrån mig ett glädjetjut: llllllHaaaa! Han ler tillbaka och ropar till mig:

- Finally!

Jag kan inte mer än bara njuta av flyget. Havet rätt ut med stranden under mig. Vågorna som slår mot de få badande som hittat till denna lite avlägsna strand. Jag har nog aldrig tidigare njutit så av ett flyg. Detta betydde så otroligt mycket för mig, inte bara för den underbara atmosfär som rådde, inte heller för att jag hade släpat med mig skärmen hit till Goa lite på vinst och förlust.

Nä, det största med detta var att jag inte gav upp, hur låga odds jag än hade. Kanske någon kan tycka att det låter lite dumdrigt att ens göra ett startförsök med tanke på mina dåliga odds men de som känner mig väl vet att jag normalt inte tar några risker. De vet också vilken otrolig stark vilja jag har. Jag tror inte jag känner någon som ens skulle tänka tanken att ge sig på något liknande. Och som jag nämnde tidigare så skulle jag aldrig heller gett mig upp ensam för att starta.

Landningen någon timme senare på stranden var helt odramatisk. Jag landar med ett stort leende. Mina kolleger kommer mot mig och jag bara fortsätter att le.

Jag ler än när jag tänker tillbaka på Arambol Beach, Goa, Indien.

Anders Björklund

Billigare vario/GPS-kombis

Både variometer och GPS är praktiska instrument för friflygare. De vanligaste är separata enheter men det finns också kombinerade specialinstrument för piloter. Dessa tidigare varit dyra, nu har billigare kombinerade lanserats. Hypoxia har provat tre av dem.

Text och foto: Marko Wramén

En GPS har många användningsområden för friflygare. Här är de viktigaste:

- Höjd
- Tracklogg
- Vindriktning
- Navigation från punkt till punkt
- Position
- Kartor
- Luftrum
- Tid
- Glide ratio
- Karter
- Luftrum

Alla, oavsett erfarenhetsgrad, har nytta av att veta sin fart. Med hjälp av GPSens fartvärde kan man avgöra hur mycket det blåser och varifrån det blåser, något som annars kan vara svårt att uppfatta när man är uppe i luften och långt från marken. Höjden är också viktig om det finns luftrumsbegränsningar.

En del mer avancerade GPSer räknar automatiskt ut och visar vindriktning och vindhastighet. Positionen är bra att veta av många skäl, till exempel om man uteländat och vill bli upphämtad. Och trackloggen kan man tanka över till sin dator och sedan studera (och kanske lära av) sitt flyg på till exempel Google Earth.

Tävlingspiloter och distansflygare har än mer användning av en GPS. Man kan lägga in waypoints för ett tävlingsheat eller ett planerat distansflyg och sedan navigera från punkt till punkt. Om man vet vilken glide ratio som behövs för att nå en waypoint kan man välja när man ska försöka sig på ett glid dit. Tider för startfönster behöver passas, luftrum undvikas och efteråt måste man sända in trackloggen till tävlingsledningen/hemsidan för distanstävlingen för verifikation.

Många använder separata GPS-enheter till allt detta, vilket fungerar utmärkt. Olika modeller av Garmin 60 och Garmin 76 är de vanligaste och kan köpas för en rimlig peng.

Fördelen med en kombinerad vario/GPS-enhet speciellt byggd för friflygare är dock flera. Framförallt får du tillgång till mer avancerade funktioner speciellt utvecklade för friflygare, och du kan ju också lämna varion hemma och bara flyga med ett instrument.

Nackdelen har varit att kombiinstrumenten varit väldigt dyra, från kanske 7 000 kronor till långt över 10 000. Det har dock förändrats det senaste året när flera nya och billigare modeller introducerats. Hypoxia har haft möjlighet att prova tre av dem.

Flytec 6015

20-kanalers GPS
2 AA-batterier
USB-port
Varierande pris, 3 800-6 300 kronor.
www.flytec.com

Först ut är Flytec 6015, som också säljs under namnet Bräuniger IQ Basic/GPS. Schweiziska Bräuniger/Flytec är kanske det största företaget i branschen och deras variometer och kombiinstrument är populära. För några år sedan köpte de upp det mindre företaget Bräuniger och nu marknadsförs samma produkter under båda företagens namn, med skillnader endast i utseendet.

Har du använt Flytecs variometer för känner du omedelbart igen dig i det här instrumentet. Man har helt enkelt tagit den senaste variometermodellen (6005) och lagt till en GPS. Resultatet är en vario som visar position, hastighet, vindhastighet och vindriktning samt riktning och avstånd till senaste termiken. Den lagrar också din tracklogg som kan tankas över via USB till dator. Sedan jag testflög Flytec 6015 har man också lagt till funktioner med navigering till inlagda waypoints (max 40 waypoints i minnet och en rutt). Instrumentet drivs av två vanliga AA-batterier som ska ge upp till 40 timmars drifttid och mjukvaran kan uppdateras via internet och USB-koppling till din dator. I framtiden ska det gå att köpa till ytterligare funktioner inriktade på distans- och tävlingspiloter. Man betalar och uppdaterar sedan mjukvaran.

Det här är ett enklare instrument som

främst riktar sig till vanliga friflygare och inte tävlingspiloter och hängivna distansflygare. Maskinen gör vad som står på lådan, ingen tvekan om saken. Skärmen är lätt att se, även i starkt solljus.

Det är dock inte alltid lätt att hitta rätt funktion – till exempel står det "Mark" på en knapp men hur jag än trycker och läser manualen kan jag inte lägga in en waypoint på start. Även andra funktioner var oklara och jag läste manualen flera gånger utan att lyckas ställa in/använda alla funktioner jag ville prova. Och då är jag ändå en van användare av GPSer och andra liknande produkter. Personligen tycker jag att användargränssnittet är klumpigt och svåröversiktligt – det känns som en fin ingenjörprodukt som inte är så lätt att använda.

Funktionen med visning till senaste termik är jag osäker på – jag fick aldrig den att fungera och på vissa av företagets webbsidor står det att 6015 inte har funktionen, på andra sägs det att den finns. Likaså står det på en del webbsidor att instrumentet kan visa glide ratio, på andra säger man tvärtom.

Sammanfattning: Ett gediget instrument för de som vill prova att flyga med GPS och som inte tävlar eller satsar stenhårt på distansflyg. Tyvärr inte så användarvänlig. Praktiskt med vanliga AA-batterier, lätt att ha reservbatterier med sig, men använd laddningsbara för miljöns skull. Har inte alla funktioner som mer avancerade instrument.

Skytraxx vario

20-kanalig GPS
Blåtand
Li-ion laddningsbart batteri
Cirka 5 000 kronor
www.flugvario.de

Skytraxx är en udda fågel från Tyskland. Instrumentet har alla vanliga funktioner: Höjd, vario, glide ratio, kurs, vindriktning och vindhastighet, position, flugen distans, tracklogg, rutter och waypoints. Vad som är speciellt är att man också kan lägga in luftrumsbegränsningar.

Designen skiljer sig dock markant från de andra, här talar vi om en robust fyr-



Från vänster: Skytraxx vario, Flymaster B1 Nav och Flytec 6015.

kantig låda med ett pyttelitet teckenfönster. Man har också skippat USB-porten, istället finns blåtand (bluetooth, trådlös överföring). Batteriet är ett inbyggt laddningsbart som ska ge 35-40 timmars användning på en laddning. Enheten har utvecklats genom åren från en renodlad "logger" som mest registrerade trackloggen till ett mer fullfjädrat instrument.

Menyerna var enkla och överskådliga att använda men jag förstår inte poängen med att ha ett så litet teckenfönster. Visst, det gör enheten mer robust, men om nu maskinen kan ge mig massor av intressant information under flyget vill jag kunna läsa av den enkelt med en snabb blick, utan att trycka på knappar.

Tyvärr hade jag inte möjlighet att prova blåtandsuppkopplingen, men min generella erfarenhet av den tekniken är inte helt positiv. Let's face it – det är enklare att bara plugga in en USB-sladd än att försöka koppla ihop enheter med datorer via blåtand.

Sammanfattning: Ett robust men udda instrument med många funktioner men väldigt litet teckenfönster. Plus för luftrumsvarning.

Flymaster B1 Nav

50-kanalers GPS
Li-ion laddningsbart batteri
Stor högupplöst display
USB-port och trådlöst interface
Cirka 4 800 kronor
www.flymaster.net
Det här är en vidareutveckling av va-

riometer B1 som vi testade i Hypoxia 4-2009. I princip alla variofunktionerna finns kvar, inklusive den förträffliga nollyft-buzzern. Instrumentet ser också likadant ut med samma stora och högupplösta teckenfönster.

Det som tillkommit är en 50-kanalers GPS-mottagare som uppdaterar positionen fyra gånger per sekund. B1 Nav har en lång rad funktioner som passar för distansflygare och tävlingspiloter, som enkel menybaserad hantering av waypoints och rutter, visning av olika glide ratios, hastigheter och avstånd, möjlighet att ställa in olika värden för waypoints som cylinderstorlek med mera.

På skärmen syns bland annat en kompassros som visar kurs och vindriktning, höjd, hastighet och variovärde. Även aktuell tid och hur lång tid flyget varat visas hela tiden. Dessutom kan du själv välja vilka ytterligare fyra eller sex (beroende på konfiguration) olika värden som ska visas på skärmen. Enheten har ett inbyggt laddningsbart batteri som ska ge upp till 20 timmars drifttid.

Användargränssnittet är mycket tydligt och enkelt – tack vare den stora skärmen och höga upplösningen kan man enkelt klicka sig fram mellan olika menyer och undermenyer med hjälp av knapparna pil upp, pil ner, meny och enter, ungefär som i en bra mobiltelefon. Det gör det lätt att hitta och använda olika funktioner. Skärmen är den tydligaste och klaraste jag någonsin sett på ett instrument för friflygare, och den är bakgrundsbelyst (vilket går att stänga av).

Det här är en kraftfull enhet som utvecklas hela tiden. Nya funktioner efterlyses

och buggar uppmärksammas på forum som paraglidingforum.com och efter en tid kommer en ny systemuppdatering som fixar till det. Bra! Än så länge kan man tyvärr bara uppdatera mjukvaran via en PC-dator, men macroprogram är på gång. Jag har provflugit en mycket tidig enhet med numera gammal mjukvara, men inte kunnat uppdatera till någon ny (flera nya versioner har introducerats på ett halvår) just för att jag använder mac.

En annan intressant utveckling är den inbyggda trådlösa sändaren. Än så länge används den inte men Flymaster håller på att utveckla en extern fartsensor som ger fart genom luft (till skillnad mot fart över land som GPSen visar). Sensorn kommer förhoppningsvis att introduceras under året.

Sammanfattning: Det här är ett komplett instrument med mycket bra display och många funktioner som ändå är lätt att använda tack vare det smidiga menysystemet. Instrumentet fungerar utmärkt för distansflygare och tävlingspiloter, men tack vare enkelheten och det relativt rimliga priset kan alla typer av piloter ha glädje av det.

Det finns fler kombiinstrument i den lägre prisklassen, till exempel Digifly Leonardo plus (www.digifly.com, cirka 4 100 kronor), Aircotec XC Trainer Easy (www.aircotec.com, 5 000 kronor) och Renschler Altivario Como AV Easy GPS, (www.renschler.de, 3800 kronor). Hypoxia hade tyvärr inte möjlighet att provflyga dessa denna gången.

B



Posttidning

Returadress

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
521 22 Falköping

© swing GmbH twr • photo: Francis Cormon

The **1**st
DULV ADVANCED
class Glider



Waja

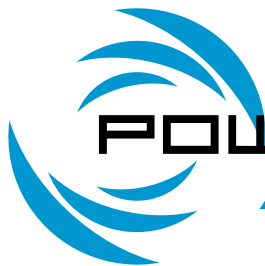
...no antidote available!

sizes:

21 - 95-130 kg

23 - 105-140 kg

25 - 115-170 kg



POWERPLAY

...setting standards!

www.powerplay-gliders.de

DULV safety approved



www.aerosupply.se
aerosupply@telia.com

Tel: 040-221700
Fax: 040-213300

Developed by:

SWING

Distributed exclusively in Sweden by:

