

# HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 4-2010



## VINTERSPECIAL

Speed riding, snölekar i Österrike och termik i Nepal

# Naja

...no antidote available!

**SWING**  
aerosupply.se

## Ledare



**S**kärmflygning är en liten sport med relativt få utövare och bara en handfull aktiva företag. Rör du dig bland piloter och instruktörer börjar du snart känna igen ansiktena. Visst hade det varit kul om vår sport kunde växa och locka fler, men att vara liten är inte bara av ondo. Det blir ofta en familjär stämning, folk hjälper varandra och känner man inte piloten sidan om på starten så har man kanske gemensamma bekanta.

Men det kan bli problem när man som jag gör en tidning och försöker göra det så professionellt som möjligt. För hur gör man när någon som driver företag eller arbetar som instruktör inom skärmflygeriet hör av sig och vill skriva en artikel? Handlar det om något som de inte själv arbetar med är det enkelt, men om de vill skriva om sina egna kurser eller resmål, hur gör man då?

Texterna ska ju inte förvandlas till reklam för deras produkter – då får de köpa annonsplats istället. Samtidigt finns det förfärligt få piloter som faktiskt skriver om flygning (även om ni blir fler och fler – fortsätt skicka in era bidrag!) och skulle man utesluta alla som är instruktörer från att skriva i Hypoxia blir det inte många kvar.

Lösningen blir att ta beslut från gång till gång och diskutera det med skribenten. Samt framförallt att göra klart i texten att artikelförfattaren är aktiv i branschen. I det här numret har vi ett par typiska exempel – artikeln om Nepal är skriven av en instruktör som planerar resor dit och artiklarna om speed riding är skrivna av instruktörer som håller kurser i just speed riding samt av en pilot som också arrangerar resor. Jag tycker det fungerar. Vad tycker du?

Njut nu av en riktigt härlig vinter och låt Hypoxias vinterspecial inspirera dig till snöiga äventyr. Glöm sedan inte att skriva och plåta, deadline för nummer 1-2011 är den 28 februari och tidningen kommer ut 11 april. Till dess – flyg högt, flyg säkert!

## Innehåll

5	<b>Nyheter</b>	
10	<b>Prylar</b>	Höstens nya vingar och selar
12	<b>Speed riding</b>	2000 meter på fem minuter
16	<b>Innsbruck</b>	Vinterlekar i Österrike
22	<b>Nepal</b>	Äventyr på världens tak
26	<b>Jubilar</b>	CPS firar 20 år
29	<b>Fotot</b>	Cool bild från Zell am Zee
29	<b>Test</b>	Test av lätta kängor
30	<b>Test</b>	Test av vändbar sele

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

**Layout**  
Marko Wramén

**Korrektur**  
Jill Salander och Marko Wramén

**Medarbetare i detta nummer**

Anders Eriksson	Håkan Polanik
Christer Ekeröth	Lars M Falkenström
David Bengtsson	Magnus Wilson
Fredrik Gustafsson	Sune Cullberg
Fredrik Hansson	Tryggve Olsson
Gustav Råberg	Vitek Ludvig
HP Fallesen	

**Omslagsbild**  
Foto: Marko Wramén  
Soliga vinterflyg från Patscherkofel, Österrike.

**Annonser**  
Marko Wramén, annons@hypoxia.se  
Information om format, deadlines och priser finns på [www.hypoxia.se](http://www.hypoxia.se)

**Redaktionellt material**  
editor@hypoxia.se

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

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

**Tryck:** Wallin & Dalholm



**Nyhet!**

### Trike, Xenit

Motor: Simonini G24 eller Mini 3  
Kolfiberprop. 150cm  
Tryckkraft: 95 till en bra bit över 100kg  
Otroligt välbyggd, med kraftig bur.  
Vikt: 58 Kg.  
Mono eller Tandem utförande  
(Tandem versionen kan givetvis också flygas av en person)

**Kan nu fås med Simonini Mini 3 motor på 36 hästar!  
Ger då ett tryck på en bra bit över 100kg!**



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

Tel: 040-221700

[aerosupply@telia.com](mailto:aerosupply@telia.com)



### TEAM 5 RED, LTF 2

En av marknadens bästa xc-skärm i LTF-2.  
Toppkvalité och utmärkt prestanda!  
Finns för demoflygning i storlek 5 och M.



### Pro-Design THEMA 2, LTF 1-2

En fantastiskt kul och säker skärm att flyga.  
Hög prestanda och direkthandling.  
En dröm för Dig som vill kurva termik.



### Flymaster B1 NAV

- \* 50 kanals GPS mottagare
- \* Högkänslig variometer
- \* Termik och vindindikator
- \* Högupplöst skärm
- \* Användarvänligt gränssnitt
- \* Plus massa andra nyttigheter

Läs test i Hypoxia nr 2 2010



[www.rpmSport.net](http://www.rpmSport.net)

[kontakt @ rpmSport.net](mailto:kontakt@rpmSport.net)

TITTA IN PÅ VÅR HEMSIDA FÖR DET SENASTE ERBJUDANDET!

Aircotec  
Bräuniger  
Charly  
Icaro 2000  
Flymaster  
Pro Design  
Team 5

## Norge och Finland med i nästa X-Alps

Ovanför Canazei/Sella Joch i Dolomiterna.

Foto: Viiek Ludvik/Red Bull Photofiles



Nu har deltagarna för nästa års Red Bull X-Alps-tävling annonserats. De nordiska färgerna försvaras också i år av finske Jouni Makkonen men nu dessutom av en norрман, Ivar Sandstå. När får vi se förste svensken i detta världens kanske hårdaste äventyrsrace?

Ett annat nytt namn i listan är 42-åriga österrikiske akroveteranen Mad Mike Kung. Bland veteranerna som ställer upp igen finns både tvåfaldiga vinnaren Alex Hofer och förra tävlingens (2009) överlägsne vinnare Chrigel Maurer,

både schweizare. Udda rumäna Toma Coconeas som gjorde bort sig förra gången är tillbaka för ett femte försök.

Tävlingen hålls vartannat år och 2011 går starten den 17 juli i Salzburg och avslutas i Monaco vid Medelhavets kust. Däremellan ska de tävlande passera åtta vändpunkter. De får bara färdas på två sätt: flygandes sin skärm eller till fots, med skärmen på ryggen.

Mer information finns på [www.redbullxalps.com](http://www.redbullxalps.com)

Marko Wramén

### Här är den kompletta deltagarlistan:

Martin Romero (AR)	Vincent Sprungli (FR)	Ivar Sandstå (NO)
Lloyd Pennicuik (AU)	Philippe Barnier (FR)	Pawel Faron (PL)
Heli Eichholzer (AU)	Clement Latour (FR)	Nuno Virgilio (PT)
Christian Amon (AU)	Steve Nash (GB)	Toma Coconeas (RO)
Mike Kung (AU)	Michael Gebert (DE)	Evgeny Griaznov (RU)
Thomas de Dorlodot (BE)	Andy Frötscher (IT)	Pierre Carter (SA)
Richard Pethigal (BR)	Masayuki Matsubara (JP)	Ramon Morillas (SP)
Max Fanderl (CA)	Kaoru Ogisawa (JP)	Alex Hofer (CH)
Jan Skrabalek (CZ)	Ferdinand van Schleven (NE)	Christian Maurer (CH)
Jouni Makkonen (FI)		Martin Muller (CH)
		Honza Rejmanek (US)

## Svensk med i superfinal

För första gången har en svensk deltagit i världscupen i skärmflygnings (PWC) superfinal. Det är Magnus Eriksson som lyckades kvalificera sig och var med och flög sju heat i turkiska Denizli i slutet av september och början av oktober. Fransmannen Yann Martail vann med sin Ozone Mantra R10.2. Magnus kom på 102:a plats av 133 deltagare. Hypoxia hoppas kunna återkomma med Magnus egen berättelse om hur det var att tävla med hela världseliten. Mer info: [www.paraglidworldcup.org](http://www.paraglidworldcup.org)

## Lyckad Swepoolresa

I slutet av sommaren deltog flera medlemmar av Swepool (den svenska satsningen på tävlande skärmflygspiloter) i tävlingen XC Open i spanska Piedrahita. Totalt flög sex piloter 162 timmar samt 3 110 kilometer under tio flygdagar. Det blev flera personbästa på distans, till exempel för Magnus Österberg (148,5 kilometer fri distans/170,1 kilometer med fem punkter) samt för Tobias Hinas (153,9 kilometer fri distans/159,8 kilometer med fem punkter). Magnus kom för övrigt totalt sexa i tävlingen och Tobias blev nia av 73 deltagare.

## Kommande tävlingar

- 11-18 december SA Winelands Pre World Cup, Porterville, Sydafrika
- 15-22 januari PWC, Roldanillo, Colombia
- 24 januari-3 februari XC-Camp Manila, Manila, Australien
- 30 april-7 maj PWC, Mun Gyeong, Sydkorea
- 11-18 juni PWC, Lienz, Österrike
- 3-16 juli tolfte världsmästerskapen i skärmflygning, Piedrahita, Spanien
- 23-30 juli PWC, Bayramoren, Turkiet
- 20-27 augusti PWC, Ager, Spanien
- 27 augusti-3 september XC-Open Serra de Estrela, Serra de Estrela, Portugal
- 24 januari-4 februari 2012 PWC superfinal, Valle de Bravo, Mexiko.

# Skärmflygförbundet startar eget kansli

Foto: Sune Gullberg



HP Fallesen är ny kanslichef.

**Efter beslut i SSFFs styrelse blir det Hans-Peter Fallesen som får förtroendet att axla den nya rollen som kanslichef. En ny roll som Flygsportförbundet delvis sköter i många år från Falköping.**

Hans-Peters anbud var det mest attraktiva samtidigt som han redan har lång erfarenhet inom förbundet. Även hans engagemang i skärmflygfrågor i ett internationellt perspektiv bidrog till styrelsens gillande.

Den nya tjänsten kommer helt att ersätta det kansli som Flygsportförbundet tidigare har stått för. De avslutar arbetet för SSFF vid årsskiftet.

Utöver de kanslitjänster Falköping bistått SSFF med innebär den nya kanslifunktionen ett utökat ansvars- och arbetsområde. Anledningen till att styrelsen har valt att pröva denna lösning är att SSFF under ett flertal år ansett att kostnaderna skjutit i höjden trots att kansliets arbetsuppgifter har rationaliserat (till exempel licensförnyelseprocessen) och att

kvaliteten på det tidigare kansliets arbete inte alltid mött de förväntningar som styrelsen haft.

Hans-Peter Fallesen kommer därför att ansvara för att samtliga kanslitjänster utförs under kontraktstiden som i ett första skede löper i ett år. Det innebär att alla



frågor från och med 1 januari 2011 ska ställas till det nya kansliet. Det är styrelsen övertygelse att SSFF kommer att få ett kansli som kan serva både piloter, klubbar och SSFFs styrelse på ett bättre sätt. Samtidigt som det inte ska medföra några praktiska förändringar för varken allmänhet, vanliga piloter, klubbar eller instruktörer. Vid exempelvis den kommande licensförnyelsen så kommer det att gå

till precis som vanligt med den skillnaden att det är det nya kansliet (HP Fallesen) som kontrollerar och trycker ut licensbrickorna för 2011.

Från årsskiftet kommer det nya kansliet att få ändrad e-post, telefonnummer och postadress och de nya uppgifterna kommer att stå på förbundets hemsida.

För att undvika eventuella misstankar om jäv har styrelsen varit mycket noggrann i anbudsprocessen. Anbud togs in i förseglade kuvert och anbudsöppning skedde i vittnes närvaro då anbudsprotokoll upprättades. Ett flertal anbud kom in. Styrelsen vill betona att vi mycket medvetet har beaktat att anbudsförandet gått rätt till och att alla anbudsgivare helt har hållits utanför denna upphandlingsprocess och besluten kring detta.

Mer information kommer att läggas ut på förbundets hemsida [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se) och du kan även ge synpunkter kring det nya kansliet på förbundets forum: [www.forum.paragliding.se](http://www.forum.paragliding.se).

Lars M Falkenström  
SSFF Styrelse

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

### Adress och öppettider:

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

försäljning-nyheter-information  
[www.flylittlecloud.se](http://www.flylittlecloud.se)



# DELTA

...the Secret is in the Design.

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

## 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.



# Vill du försäkra flygutrustningen?

Det har framförts önskemål om att skärmflygförbundet skulle undersöka möjligheterna till att få en sakförsäkring som skulle täcka vår utrustning vid stöld, haverier etc.

En tanke som framfördes var att en sakförsäkring skulle ingå i MAXI. Det skulle förhoppningsvis höja intresset för MAXI som i dagsläget är identisk med MEDI med enda skillnaden att MAXI har högre ersättningsbelopp vid invaliditet.

I somras kontaktades försäkringsbolaget SÄKRA som har våra gruppförsäkringar och ombads ta fram ett förslag och vad det skulle innebära för våra premier.

De har kommit tillbaka med ett förslag som bygger på att sakförsäkringen skulle ligga som obligatorisk.

De motiverar det med att totalpremien för försäkringen är hög och att om vi skulle teckna den på tillvalsbasis så tror SÄKRA att antalet tecknade försäkringar skulle bli relativt få. Det skulle få till följd att premien skulle bli orealistiskt hög.

Det bygger på att själva grunden i alla gruppförsäkringar hänger på att kollektivet delar på kostnaden för de som behöver nyttja försäkringen.

Styrelsen har diskuterat förslaget och är oense i frågan. Flera styrelsemedlemmar tvivlar på att det finns ett brett stöd bland våra medlemmar för en höjning av försäkringspremien med cirka 550 kro-



Foto: Marko Wramler

nor per år som i så fall innebära följande sakförsäkring:

- Max ersättningbelopp: 35 000 kronor
- Självrisk: 3 000 kronor
- Avskrivning/år från inköp: 15%

Vi har inte gett upp hoppet utan har gått tillbaka till SÄKRA och bett dem att räkna på nya alternativ. Men med tanke på värdet på våra utrustningar så är jag ganska säker på att premien blir hög hur vi än vrider och vänder på alternativen.

Styrelsen skulle vilja att ni ute i klubbarna tog en generell diskussion i denna fråga och att ni uppmanar alla era medlemmar att gå in och rösta via webenkäten som kommer finnas på förbundets forum: [www.forum.paragliding.se](http://www.forum.paragliding.se)

Under tiden jobbar vi vidare med att försöka få fram nya bättre och billigare alternativ.

HP Fallesen  
Försäkringsansvarig SSFF

## Tillägg till artikel om helikopterräddning och PLB

Hypoxia har fått ett mail från Christer Eneroth på Flygräddningscentralen. Christer har synpunkter och tillägg till vår artikel i förra numret om helikopterräddning. Det är inte lätt att hålla reda på alla ibland överlappande och konkurrerande myndigheter, så vi publicerar självklart denna komplementerande information.

”När det gäller efterforskning av luftfartyg så är det Flygräddningscentralen som ansvarar för det. Vi är tolv utbildade räddningsledare som jobbar i skift dygnet runt, året runt, två åt gången. Då vi har lokaliserat luftfartyget lämnas undsättningen över till Kommunal räddningstjänst eller Fjällräddningstjänst, beroende på vilket område haveriet har skett i.

Skulle haveriet ha skett i havsområden eller i Vänern, Vättern eller Mälaren är det fortfarande flygräddningscentralen som ansvarar för såväl efterforskning, lokalisering som undsättning. SOS AB (112) skickar vidare alla olyckor som härrör sig från något flygande till Flygräddningscentralen.

JRCC/Flygräddningscentralen tar emot alla nödsändarutskick i svensk räddningsregion från satellitsystemet Cospas/Sarsat och skickar vidare dem till rätt räddningstjänst. Det kan vara flygräddning, sjöräddning, kommunal räddningstjänst eller fjällräddningstjänst.

PLB är, som Gustav skriver, en mycket bra nödsändare för ändamålet. Flygräddningscentralen använder sig av flera olika

resurser för efterforskning och pejling av en nödsändare. Förutom de räddningshelikoptrar som Gustav skriver om använder vi oss av polishelikoptrar, kustbevakningsflygplan samt Försvarens helikoptrar och flygplan. Även privata flygplan och helikoptrar kan vi ta anspråk, även om de inte har någon särskild pejlungstrustning. De kan i alla fall lyssna på 121,5 MHz.

Förutom ovan beskrivna har alla större flygplatser, samt vissa ambulanshelikoptrar utbildad personal med handburna pejlar som vi också använder om de är den snabbaste och bästa tillgängliga resursen.

Christer Ekeroth, Operativ Samordnare Flygräddningscentralen”



### Speed riding, skärmflygning och skidåkning i underbara Engelberg!

**GO Alpin!**

Långweekendresor (ons-sön) i mars med flyg från Kastrup, Landvetter eller Arlanda. Pris från: 7990 kr.

I resans pris ingår flyg, transfer, boende på 3-stjärnigt hotell, frukost och hyra av speed glider. Mer info och fler resmål på [www.goalpin.se](http://www.goalpin.se)

## Årets julklappar från Backyard och Redout!

[www.skarmflyg.se](http://www.skarmflyg.se)

[www.redout.se](http://www.redout.se)

Backyard och Redout tackar för det gångna året.  
Vi önskar Er alla en riktigt GOD JUL!

### Vinterns flygresa till Pokhara, Nepal 7-16/2

Fly vinterns mörker till mystikens Nepal. Här är det flygbart 25 dagar/mån.

Pris 12900.- inkl hotell m frukost, guidning, alla transporter i Pokhara, instruktör, fri licens uppgradering. Mer info på [www.skarmflyg.se](http://www.skarmflyg.se)

### Aircotec Favorit vario.

Ord pris: 2200.- NU: 1595.-

### Hjälm från Montana Vertical.

Ord pris: 1150.- Nu: 850.-



# Höstens nya prylar

Under hösten har en hel del intressanta produktnyheter presenterats, bland annat på Coupe Icare i franska St Hilaire. Här kommer ett axplock bland nyheterna.

Gin ([www.gingliders.com](http://www.gingliders.com)) har en ny skärm, EN C-klassade Tribe, som ska vara "halvlättvikt".



Grabbarna på Ozone ([www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)) har en riktigt rolig liten seriestripp som annons i en del tidningar (kanske kommer den till Hypoxia nästa år?) där man beskriver de senaste årens framgångar. Här kan man också ana vilka nya skärmar som är på gång, till exempel M4 (EN D) som ska släppas i december, samt Geo III som sägs vara en blandning av Swift och Geo II.

U-Turn ([www.u-turn.de](http://www.u-turn.de)) har en ny vändbar sele, IQ5, som bland annat ska ha ett proffsigt bärsystem, fästen för radio, vattensäck och vandringsstavar samt inbyggt regnskydd/transportskydd.



Nova har tagit fram en ny vinge, EN B-skärmen Mentor 2 som sägs ha bättre prestanda än äldre storebror Nova Triton (EN C).



Skywalk ([www.skywalk.org](http://www.skywalk.org)) presenterar sin nyskapande elektriska paramotor E-Walk. Finessen här är att hela paramotorn finns inbyggd i en vanlig sele, det är bara propelleraxeln och den fällbara propellern som sticker ut. Tanken är att det ska bli mycket smidigare och att man ska kunna förverkliga drömmen om en självstartande skärmflygpilot som kan fortsätta att friflyga när man hittat första blåsan. Seltillverkaren Charly ([www.charly-produkte.de](http://www.charly-produkte.de)) har i samarbete med bland annat Flytec tagit fram en liknande produkt som heter Scott-E och som man kallar för "stig-hjälp".



Swing ([www.swing.de](http://www.swing.de)) är på gång med sin sprillans nya Stratus 8 (EN D). Och UP har ny designer (Frantisek Pavolousek från Axis) och lovar nya skärmar till våren, bland annat i EN B-klassen.



Airwaves ([www.airwave.aero](http://www.airwave.aero)) coolaste (eller kanske varmaste?) nyhet är kokongselen LC som har bromsarna neddragna till fickor på utsidan av selen. Tanken är att du ska kunna styra skärmen (åtminstone på glid mellan blåsor) med händerna lågt längs sidorna av selen, på så sätt blir det både varmare och mer strömlinjeformat.



# Speed riding för första gången

**Att flyga ner som en geting lågt över snöklädda berg och "toucha" i med skidorna emellanåt i cirka 100 kilometer i timmen. Kan det vara något? undrade jag och begav mig till Engelberg för att möta upp mina flygkompisar och i detta fallet mina läromästare Gustav Råberg och Kristoffer Stenbeck.**

Text: Fredrik Hansson

Foto: Gustav Råberg och Fredrik Hansson

Jag bokade min flygbiljett billigt via swiss.com, tog tåget direkt från flygplatsen i Zürich till Engelberg, via ett byte i Luzern. Grabbarna mötte upp mig på eftermiddagen i Engelberg på stationen och vi promenerade sista biten till svenskägda hotellet Hoheneck. Samtidigt som jag direkt blev indragen i grym afterski till livebandet på hotellet började historierna om dagens flyg hagla från två skånska munnar som aldrig tystnade. I baren fanns en stor tavla. Det stod: "Riders of today – Gustaf och Kristoffer". Den ena beskrivningen efter den andra gjorde mig bara mer och mer skeptiskt på vad jag hade gett mig in på. Det lät ju livsfarligt! Skulle jag våga eller banga ut? Jag har ju flugit "vanlig" skärm i tio år, men detta skulle visa sig vara något helt nytt! Och helt galet roligt!

## Förberedelserna på berget

På morgonen dagen efter lyste solen bakom bergen från en

klarblå himmel. Det var kallt och vindstilla. Helt enkelt perfekt! Med skidpjäxor på fötterna, lilla ryggsäcken med lilla skärmen och skidorna i handen klev jag ombord den första äggliften från byn med skräckblandad förtjusning. Kristoffer och Gustav gav redan sina första tips och pulsen ökade snabbt.

Väl uppe på berget vände vi ut och in på våra ryggsäckar och vips var selen på plats. Vi kontrollerade skärmarna och krokade i dem i våra selar. Sedan stoppade vi enkelt i den lilla skärmen i den tillhörande snabbpackningssäcken. På med skidorna och upp ytterligare två sittlifftar till toppen av Jochstock, 2 400 meter över havet.

I liften sitter selen helt på plats och man har skärmen i famnen. Jag undrade hur det skulle vara när man väl kom i luften. Hur skulle jag komma rätt i selen? Kristoffer sa bara:

– Det löser sig av sig själv. Man sitter som en bonde på en traktor i dessa selar.

Det visade sig senare att så var det. Inga som helst problem!

## Första flyget

Uppe på Jochstock gled vi ut en bit off pist, strax under liften (man får inte starta och landa i pisterna). Detta var en bra plats att lära sig på. Lagom lutning och bara cirka 200 meters fallhöjd och stor bra landning. Vi la ut skärmarna bakom oss och pulsen ökade ännu mer. Kristoffer drog iväg först och visade hur det skulle gå till. Snygg start, sköna svängar och en bra landning. Nu var det min tur.

Det som kändes värst var att våga stå på rakt ner i fallinjen i den puckliga och puderliknande offpisten. Jag är en van skidåkare



och fixar ganska enkelt ett sånt underlag. Men nu skulle jag ladda fullt utan att svänga, rakt ner...

Jag visste att det krävdes hög fart för att skärmen skulle börja flyga. Man kunde liksom inte fega, utan det är bara att stå på för allt vad tyget håller. Jag kopplade greppet om mina A-remmar och drog ett djupt andetag. Nu fick det bära eller brista. Jag satte kurs rakt ner och skärmen bakom mig kom upp med ett kraftigt ryck som en raket över huvudet. Det började skaka under skidorna, rinna i ögonen och vina i öronen. När jag tyckte att "nu går det jäv-t fort" drog jag lite lätt i bromsarna och äntligen lämnade jag snön under mig. Gjorde små försiktiga svängar ett par meter över marken. Efter ett kort men härligt flyg var det dags att landa. Jag kände mig som ett flygplan när jag gled fram snabbt på snön och hastigheten sänktes efter hand. En stor "hi five" och ett leende som syntes till månen, mötte jag vid landningen och inombords bara skrek jag EN GÅNG TILL!

## Lauben – nu är det allvar

Vi gjorde några fler flyg i den lilla backen sedan var det dags att testa "Lauben". Nu var det på allvar. Cirka 1 200 fallhöjdsmeter i tuff brant off pist. Jag har åkt Lauben på skidor flera gånger och vet att den är ganska tuff. Det värsta var nästan att ta sig ut till starten. Väl ute gjorde vi snygga starter och äntligen hann jag uppleva skärmen på riktigt. Den svarar otroligt snabbt och man måste vara betydligt försiktigare jämfört med en vanlig skärm. Vid landningen avnjöt vi en tidig after fly-öl i solen innan det var dags att ta sig ner till byn och den riktiga after skin. Trots att jag är van vid skidåkning och skärmflygning snurrade det rejält

i knoppen. Vid middagen på byns bästa restaurang Alpenclub, fick jag veta att imorgon är det dags för ännu tuffare flyg...

## 2000 meter på fem minuter

Dag två på berget tog vi oss högst upp på glaciären Titlis. 3 000 meter över havet väntade mandomspövet för mig som nybakad speed rider. Vi skulle flyga ner i en smal och klippig ravin där marginalerna är små och sedan landa på den snöklädda golfbanan 1 000 meter över havet. Vi drog iväg som galningar i luften. Selen och skärmen skakar, det ryster lite i den något turbulenta luften.

Det fanns tid för flera 360-svängar och bara minuterna senare stod vi och jublade på golfbanan. Ett sånt flyg med vanlig skärm skulle ta 20-30 minuter utan termisk luft. Med speedglider flyger du ner på fem minuter. Behöver jag säga mer? Testa speed riding – det är helt sjukt roligt!

### Speed riding

Skärmflygning med liten skärm (6-14 kvadratmeter) med skidor. 50 procent åkandes på skidorna och 50 procent i luften. Dessa skärmar är otroligt snabba och därför svåra eller i vissa fall omöjliga att springa igång därför behöver man farten man får på skidorna.

### Speed flying

Små skärmar (10-18 kvadratmeter) som man flyger med nära terrängen i bergen eller hangar med i hårda vindar. Likheten är att de också är väldigt snabba men gjorda för att starta på vanligt sätt, till fots.

# Guide till speed riding i Engelberg

Text: Gustav Råberg

Foto: Gustav Råberg och Fredrik Hansson



Engelberg ligger cirka 20 minuters bilväg söder om Luzern i de schweiziska alperna. Engelberg är fortfarande en ganska okänd ort för de flesta, men ni som gillar lössnö känner garanterat till det. Det är ett mecka för "powder freaks" och det förstår man när man har varit där. Byn ligger jättefint på en plåtå i dalen som mynnar ut i Luzernsjön. Skidsystemet består av två delar: "Brunni" som alltid ligger i sol och är perfekt om man bara vill glida runt i pisten med familjen, och Titlis som är ett fantastiskt ställe oavsett om man gillar speedriding eller bara att åka i midjedjupt puder på en av Schweiz högsta toppar. Titlis topp ligger på 3 238 meter och byn på 1 050 vilket betyder en fallhöjd på 2 000+ meter! Förvånansvärt många dagar är vindstilla även på toppen så packa med den vanliga skärmen för där finns ett par olika startplatser. En ligger precis vid kabinbanan på toppen av Titlis. Det finns en start på Brunni-

dan också och det är inte ovanligt att hitta termik även under vinterhalvåret.

Engelberg kan man åka till under hela året, ska du flyga speed riding så är det självklart vintersäsongen som gäller, men vill man flyga "vanlig" skärm eller bara se underbara berg är det ett fint resesmål under hela året.

## Viktigt att tänka på vid speed riding i Engelberg

Starta, flyg eller landa aldrig i närheten av pisterna.

Flyg aldrig över eller i närheten av folk. Flyg aldrig under eller i närheten av vajrar (till exempel liftvajer).

Eftersom du rör dig mycket i "offpist"-områden och i vissa fall på en glaciär ska du ha god kunskap om laviner, glaciärer och ha rätt utrustning. En tranceiver (lavinsändare, ej RECO), spade, lavinsond, förstahjälpen-utrustning och mobiltelefon.

På liftkartan finns tydligt utmärkta vilt-

områden som vi inte får åka och flyga över, respektera dessa!

All speed riding på Steinberg är förbjuden, detta på grund av liftvajer som går rakt över området och viltskyddet längre ner i området.

Det finns oändligt många olika åk att göra i området, men jag kommer bara gå in på de tre bästa och de man tar sig till lättast från liftsystemet.

## Jochstock-Engstlenalp (blå markering på kartan)

Detta är ett ganska kort åk, men med många olika variationer. Åket ligger större delen nere i en bred ravin med ett långsgående klippparti på höger sida som bjuder på sköna "dropp" och fin lek om man håller höjden. Håller man ut till vänster har man ett stort öppet fält att bara "carva" runt på.

Ta dig upp med Jochstockliften, åk direkt under liften och när du har passerat den kan du välja att starta där eller fort-



sätta ner i ravinen och starta. Startar du uppe vid liften får du god fart ut över klipppartiet ner i ravinen. Startar du nere i ravinen kommer du få ett skönt lätt flyg, ett bra sätt att starta dagen på.

## Laub (grön markering på kartan)

Detta är ett känt ställe bland lössnöfanatiker och efter ett snöfall flockas de i hundratal här. Laub är ett gigantiskt område som bjuder på oändliga variationer. Hela åket har i stort sätt samma lutning hela vägen ner och är hela 1 000 fallhöjdsmeter och bjuder på ett stort fält i slutet att landa på. En varning för vajern som går rakt ner till restauranten på fältets högra kant halvvägs ner. Se också upp för viltskyddsområdet på fältets vänstra kant.

Åk upp till toppen av Laubersgratliften och följ transporten som går under liften till höger tills den svänger ner och blir en brant pist. Där fortsätter du på traversspåret runt krönet ner till Laub. Bästa stället att starta ligger på den vänstra delen av Laub. Detta är ett långt åk med bra landning och många variationer. Ta med en femma för transporten tillbaka till lifthuset. Bonden som också äger den fina restaurangen som är ett perfekt lunchstopp kör er sen tillbaka till liften.

## Galtiberg (röd markering)

Detta är det absolut bästa åket i Engelberg (som man kan ta sig till med lift) men det är också det mest avancerade med stora dropp på över 200 meter och branta raviner och en del träd i slutet. Det kräver alltså en erfaren "speed rider". Åket är också ett av de längsta i Europa med hela 2 000+ meter i fallhöjd! Innan detta åk

bör man åka in i dalen och kolla in landningen som ligger strax innan Furenaliften. Fältet ligger på höger sida (om man kommer från byn) i höjd med busshållplatsen. Ovanför ser man den gigantiska ravinen som man följer i flyget.

Åk till toppen av Titlis med kabinbanan. Följ sedan transporten ner mot Gletcherliften, här passerar ni ovanför lifthuset och ut på fältet till höger. Nu befinner du dig på en glaciär så pass upp för sprickor! De stora sprickorna finns längre ner på den branta biten men var ändå uppmärksam. Starta direkt uppe på toppen och åk inte ner på fältet eftersom där finns en del sprickor. Följ fältet lite åt vänster. Fältet slutar med ett stort dropp över en gigantisk klippa. När man har kommit ut över klippan har man god höjd och ser nu landningen som är stor och utan hinder i slutet av ravinen. Ta sikte på den och njut av det bästa flyg du har haft med din speed riding-vinge! Landa packa ihop

skärmen och ta bussen tillbaka. Ett perfekt slut på dagen eller kanske bara en början?

## Ta sig dit:

Bil funkar bra om man ska ha mycket grejor med sig (skidor, snowboard, flygprylar och familj?) annars tar man flyg till Zürich med något av de många lågprisbolag som flyger sträckan, sedan tåg sista biten som tar cirka två timmar.

Fredrik Hansson arbetar på skidresebyrå Go Alpin ([www.goalpin.se](http://www.goalpin.se)) som arrangerar weekendresor i mars månad med speed riding i Engelberg.

## Bo:

Engelberg har ganska många alternativ, men jag skulle rekommendera det svenskägda Ski lodge ([www.skilodge-engelberg.com](http://www.skilodge-engelberg.com)) som är ett tillhåll för alla "bergssport-freaks" i byn. Bli inte förvånade om ni stöter på någon känd friåkare som till exempel Sverre Liliequist eller landslagsåkaren Mattias Hargin vid frukostbordet. Det är också här du hittar den bästa after ski.

## Kurs:

Gustav Råberg är frilansande instruktör för Sky Adventures, [www.skyadventures.se](http://www.skyadventures.se), och det är genom dem han håller kurser i speed riding.

Kristoffer och Fredrik efter ett åk från Galtiberg.



# Alpina vinterlekar i Innsbruck

Vill du kombinera vinterflygning med lite stadsliv och andra fartfyllda aktiviteter är Innsbruck i Österrike ett kul alternativ. Häng med Marko och Anders på en äventyrlig vintervecka!

*Text och foto: Marko Wramén*

*Härlig utsikt över Innsbruck från Patscherkofel.*

Det går inte att komma ifrån att Alpina tillhör Europas mest mäktiga landskap. Spetsiga snöklädda bergstoppar sträcker sig mer än 4000 meter upp mot himlen så långt ögat når. Mellan dem ligger djupa dalgångar med pittoreska byar och livliga små städer. Tyvärr är det mestadels skidåkare som åker hit och njuter av vyerna. Men det går alldeles utmärkt att ha en skoj vintersemester i Alpina utan att tillbringa en enda sekund i trånga pjäxor eller på skidor eller snowboard. Det är bara att ta med skärmen. Skulle det vara så att det finns kompisar eller partners i sällskapet som tvunget vill stå på lagg så får de väl göra det.

Innsbruck är en kul bas i Alpina. Du kan flyga direkt från Köpenhamn för under tusenlappen (och från Stockholm via Köpenhamn). Du har berg och dalar runtomkring dig, massor med kul aktiviteter men ändå det bredare nöjesutbudet som en riktig stad kan ge.

En bra start är att ta den moderna och läckert designade gondolskidliften Nordkettenbahnen direkt från centrum upp till Hafelekar på 2256 meters höjd. 20 minuters resa från city och du är

mitt uppe i ett högalpint landskap! Njut av de makalösa vyerna över bergen runtomkring och Innsbruck 1,7 kilometer nedanför i dalen. Precis till höger om liften finns en startplats, men det blåser ofta alldeles för mycket på den här höga höjden. Ett annat problem är att staden ligger precis nedanför berget och det officiella landningsfältet långt bort till vänster, vilket innebär att du måste ha tillgång till bil.

På grund av vinden tar vi liften ner ett snäpp och kliver av vid den något lägre stationen Seegrube (1905 meter över havet). Här finns en härligt solig uteservering där vi tar en välförtjänt öl och äter en god gulaschryta. Utsikten är fortfarande fenomenal och priserna behagliga. Gassar solen riktigt ordentligt kan man hyra en solstol!

Nästa dag ger vi oss över på andra sidan dalen till berget Patscherkofel som reser sig till 2200 meters höjd. Här går det också att starta och få ett härligt flyg, och här är vinden ofta svagare. Men när det gäller landning är det samma problem – man måste landa långt från liften och behöver egent-

ligen bil för att få det att gå ihop. Lyckligtvis har vi hjälp av Raimund Kienast som driver lokala flygskolan och tandembolaget Mountain Fly.

Vi pulsar runt liftstationen och bort mot den stora kommunikationsantennen. Här finns en liten start så det är bara att lägga ut grejerna och göra sig redo. Solen gnistrar i snön och Innsbruck breder ut sig i dalen – vackert!

Här är vinden mycket svag så det blir framåtstart i djupsnön. Men det går bra och snart svävar jag fram över skidåkare, skog och snöfält. Det är en speciell känsla att ha en stor stad i fonden, ännu mer så när stora passagerarplan kommer och går till Innsbrucks flygplats nästan mitt i stan. Men håller man sig på sin kant är det ingen fara med dem.

Jag snokar runt efter termik, men av det finns det inte mycket, vilket i och för sig inte var väntat mitt i vintern på detta runda berg. Det är lika härligt ändå. 20 minuter senare landar jag sidan om en restaurang, packar ihop och åker upp igen tillsammans med mitt resesällskap Anders och vår guide Raimund. Den här gången släpper han oss vid liften så får vi klara oss

själva. Snart har vi fått ännu ett skönt 20-minutersflyg innanför bältet och sitter och smuttar på en öl på den lantliga baren vid landningsfältet, 1400 meter under starten. Det här var ju en trevlig start på denna avslappnade kombisemester!

På kvällen blir det rodel. Tänk dig en gammaldags kälke med stålskotta medar. Men byt ut barndomens kälkbacke mot en skogsväg ner för ett alpberg. Låt fantasin sköta resten. – Skitkul! var Anders koncisa sammanfattning. Man får upp rejäl fart, upp till 50 kilometer i timmen, och har hur skoj som helst när man försöker ta sig igenom kurvorna utan att välta eller åka av.

Österrikarna går helst upp för berget till en stuga med restaurang. Där äter de gott, tar en öl och en nubbe och åker sedan ner på kälken (rodeln) igen. Tjohej! Vi provar stugan Rinner Alm och har en riktigt gemytlig kväll.

Rodeln ger mersmak så nu anmäler vi oss till de riktigt seriösa grejerna – bob. Det är det här du sett på TV under vinter-OS. Fyra karlar i en torpedliknande tingest som susar ner i en spe-

Det blir inga långa flyg från Kühtai, men vackert är det.



Raimund gör sig klar med en gäst vid Kühtai.



Rodel galore!



Kurvar ner mot landning i Ötztal.

cialgjord isränna. Du kan ju tänka dig. När vi efter 58 sekunders fartsuddigt vansinne kliver ur på skakiga ben slår Anders huvudet på spiken igen:

– Fy f\*n vad coolt! Jag försökte lyfta huvudet för att se alla kurvorna, men g-kraften var så hög att jag inte kunde i slutet.

Inte undra på det, vi var uppe i 120 kilometer i timmen och var utsatta för en G-kraft på 3,5G.

På kvällarna äter vi igenom den ena gourmetmiddagen efter den andra, det finns gott om bra och prisvärda restauranger i Innsbruck. Och sedan provar vi de lokala ölsorterna och vinerna i olika barer. Missa till exempel inte mikrobryggeriet The-resienbräu eller baren 11er-haus.

Vill du flyga mer är en utflykt upp i Stubaidalen att rekommendera. I Neustift finns liftar på båda sidor berget och vid Elferliften kan du landa nära liftstationen och åka upp igen. Jag tar en förmiddagstur hit och klämmer in tre flyg innan det är dags för middag och utgång i Innsbruck.

**E**n annan dag gör vi en utflykt till Österrikes högst belägna by, Kühtai (2020 meter över havet). Här finns lift upp, du startar i kanten av pisten. Fallhöjden är bara 500 meter, så det blir snabba flyg. Men det är perfekt för att bota flygsuget eller för de som behöver samla på sig lite mer flyg. På kvällen checkar vi in i en snöigloo. Kallt men kul, och hjortgrytan till middag värmer gott. Vi lånar också snöskor och hänger med på en guidad nattpromenad upp till en stuga, där vi dricker snaps och sen tar rodel ner igen. De är rätt finurliga de där österrikarna.

Sista anhalt blir klassiska skidorten Sölden. Vi hoppas på att

flyga i själva byn men det verkar inte så lätt, så det blir seriös after ski istället. Nästa dag gör vi dagsutflykt till Ötztal. Här snackar vi riktig alpin flygning, och det görs många distansflyg härifrån vår och sommar. Vi har Adi från Ötz Air som guide och tar liften upp till Hoch Ötz på 2100 meters höjd, 1350 meter över landningsplatsen nere i dalen. Utsikten är fenomenal med flera +3000-meterstoppar runtomkring. Det blir backvind på huvudstarten så vi går runt hörnet till en lite mindre start. Där funkar det och snart är vi i luften. Yes, det finns termik! Inte mycket, men tillräckligt för att klamra sig fast och stanna uppe. Jag leker runt över de snöklädda granarna och vinkar till skidåkarna som passerar under.

**T**ill sist besegras jag dock av kolden, eller i alla fall mina händer, och jag tvingas landa efter 48 minuter. Tänk ändå vad lite termikande kan göra för själen!

När de lokala piloterna landar någon timme senare måste jag fråga hur de överlever så länge i kulan. Tricket visar sig vara elektriskt uppvärmda handskar...

Här kan man ta liften upp och flyga igen, men vi är rätt nöjda och drar oss tillbaka. Som avslutning mjukar vi upp våra semestermöra kroppar med en maratonsession i härliga spa- och badanläggningen Aqua Dome i Längenfeld. Anläggningen håller hög klass och skämmer bort oss med massor av olika pooler och bastubad, plus flera barer och restauranger. En perfekt avrundning på en kanonkul vecka i Alperna, helt utan skidor!

Eller som polaren Anders sa, flytandes i en utomhusjacuzzi:  
– Alperna är ju riktigt trevliga trots allt, även om man inte åker lagg.

Nattliv i Innsbruck.



Gulasch vid Seegrube.

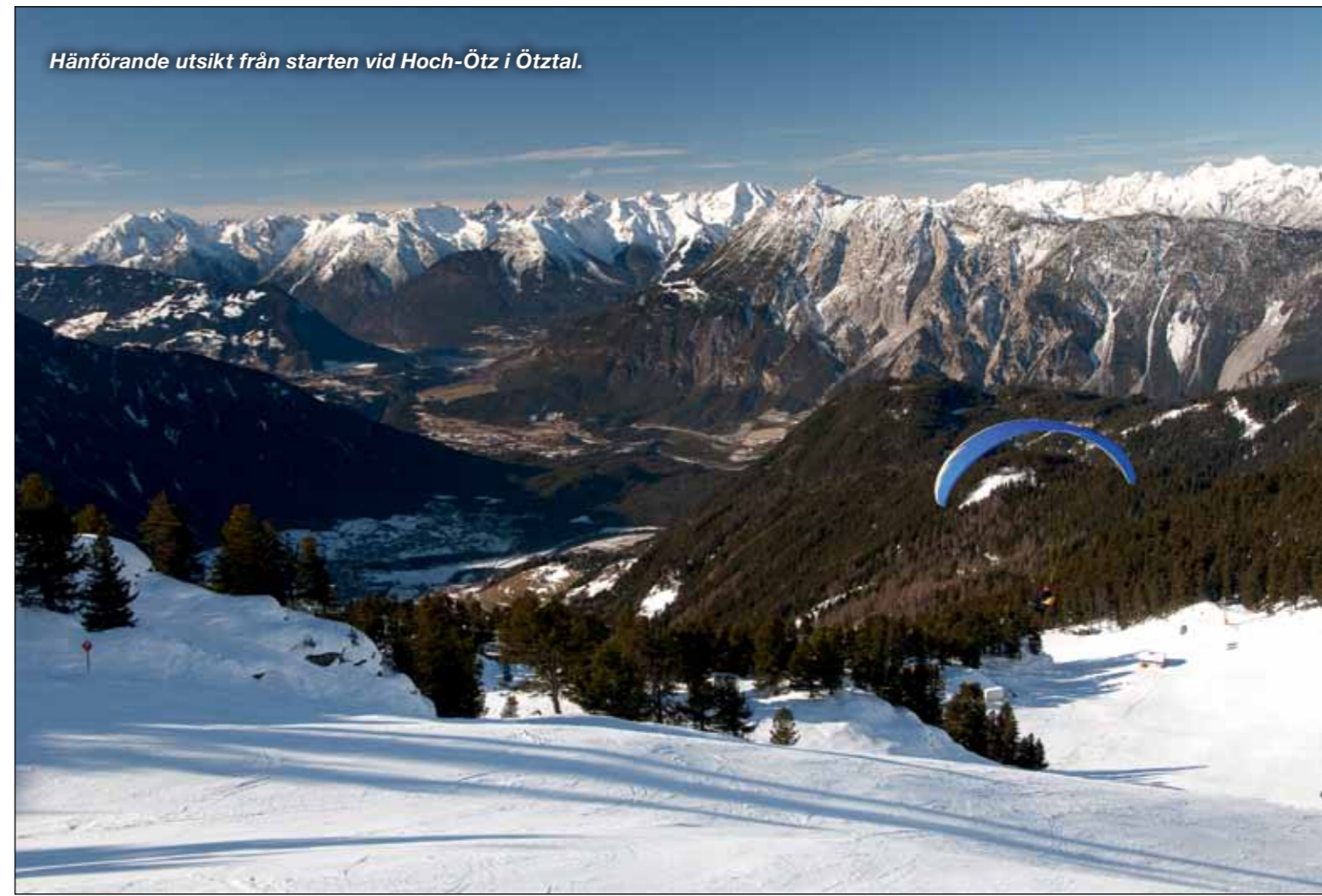


Välkommen in i igloon!

Starten vid Elferyn i Neustift/Staubai syns i bakgrunden - man startar i pisten.



Hämförande utsikt från starten vid Hoch-Ötz i Ötztal.



**Fakta:**

**Skärmflygning**

Raimund Kienast på Mountain Fly i Innsbruck har tagit gäster upp i luften i långt mer än tio år.

[www.mountainfly.at](http://www.mountainfly.at)

Lokala klubben har information på sin hemsida:

[www.innsbruckergleitschirmfliegerverein.org](http://www.innsbruckergleitschirmfliegerverein.org)

I **Stubai** hittar du flygcentret Para Fly precis vid sidan om landningsfältet.

[www.parafly-stubai.at](http://www.parafly-stubai.at)

I **Ötztal** är det Ötz Air som gäller, [www.oetz-air.at](http://www.oetz-air.at)

**Rodel**

Eller kälke på ren svenska. Österrikarna vandrar upp för bergen till toppstugor där man äter och dricker gott, för att sedan åka ner. Du hyr rodel i Innsbruck på Die Börse (Leopoldstrasse 4, [www.die-boerse.at](http://www.die-boerse.at)) för €4-8/dag. Du kan nå färter över 50 kilometer i timmen, så ha skor med rejält mönstrad sula (för bromsning) och bär gärna hjälm.

[www.innsbruck.info](http://www.innsbruck.info) har information om de olika rodelspårerna.

**Bob**

När du har provat rodel är det dags att testa formel 1 bland kälkarna – bob, som glider i speciella is-spår med höga branta kurvor. Det finns två varianter: gäst-bob är mer turistan-

passad och långsammare och kostar €30 per person medan den riktiga tävlingsboken kör hela den olympiska banan och kostar €95 per person.

Olympia World, Innsbruck [www.olympiaworld.at](http://www.olympiaworld.at)

**Snöskor och igloo**

I Kühtai, Österrikes högst belägna by på 2020 meters höjd, finns en iglooby där den äventyrlige kan övernatta. Med hjälp av mer än 4000 kubikmetersnö har man skapat två stora restaurang- och bar-igloos och flera igloosovrum. Förvänta dig inte samma lyx som hos ishotellet i Jukkasjärvi, men det är kul likafullt. Det kostar €109 per person att övernatta i igloo (inklusive middag, frukost och varma sovsäckar). Snöskoturen kostar €39 per person. [www.iglu-village.at](http://www.iglu-village.at)

**Aqua Dome Spa**

Efter alla äventyrligheter förtjänar du och framförallt din kropp en lång avslappnande eftermiddag i ett spa. Hos Aqua Dome bubblar du utomhus i hängande saltvattenspooler omgiven

av 3000 meter höga alptoppar eller värmer upp i någon av sju olika sorters bastu. Men var beredd på att bastuavdelningen är textilfri – här är det naket som gäller.

Längenfeld (en timme från Innsbruck, 15 minuter från Sölden) [www.aqua-dome.at](http://www.aqua-dome.at)

Inträde 3 timmar: €16,50/€19 (lör-sön)

Kväll (18-23): €16,50/€19

Heldag: €23,50/€26

Heldag med bastuavdelning och fitness center: €36/€38

**Resa**

Direktflyg med Transavia ([www.transavia.com](http://www.transavia.com)) från Köpenhamn kostar från under tusenlappen retur. Flygtid: 1 timme 45 minuter. Från Stockholm, Göteborg och andra orter får du först ta tåg eller budgetflyg till Köpenhamn.

Ta sig runt på plats: Bor du centralt kan du gå till det mesta, Innsbruck är en liten stad. Annars finns det gott om bussar och spårvagnar, och regionbussar till byarna runtomkring. På [www.ivb.at](http://www.ivb.at) hittar du mer information om lokaltra-

fiken och tidtabeller. En enkelbiljett kostar €1,70, 24 timmar kostar €4. Det finns också 4-resorsbiljett och veckobiljett.

**Bo**

I Innsbruck kan du bo bra till en rimlig peng. Riktigt budgetboende är ofta i små pensionat och privata rum i byarna runtomkring, inne i centrum är det mestadels hotell som gäller.

**Budget:**

Hotel Gasthof Engl ligger förvisso på andra sidan floden Inn, men ändå nära Innsbrucks gamla stad.

Dubbelrum med frukost för €74-€94 (780-990 kronor) är helt okej.

Adress: Hofer Innstrasse 22

Tel: +43 (0)512 283 112

[www.hotel-engl.at](http://www.hotel-engl.at)

**Mellan:**

Hotel Goldener Adler (den gyllene ör-

nen) är det äldsta hotellet i Innsbruck med anor från 1390, med perfekt läge en spottloska från torget i Gamla stan. Här har både Mozart, Goethe och en rad kungligheter (inklusive vår egen Silvia) bott. Trots Best Western-stämpeln är det familjedrivet och ett bra val. Dubbelrum kostar €115-150 (1210-1580 kronor) beroende på säsong, inklusive frukost.

Adress: Herzog-Friedrich-Strasse 6,

Tel: +43 (0)512 571 111

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

Smörj kråset för en rimlig peng i Innsbruck.



Aqua Dome Spa gör under för möra kroppar.



NEPAL:

# HÖGA BERG OCH KLARA FÄRGER

Macchapuchre, Nepals heliga berg, sett från Sarangkot ridge.

**För ett par år sedan åkte Anders Eriksson till Nepal för att undersöka möjligheterna att ordna en skärmflygresa dit. Här berättar han om sina och Håkan Polaniks flygupplevelser i Himalaya.**

*Text: Anders Eriksson*

*Foto: Anders Eriksson & Håkan Polanik*

Väl framme i Kathmandu och trötta efter en lång flygresa med flera mellanlandningar, strul och inställda flyg satte vi oss i den gamla taxibilen och påbörjade vår färd till Pokhara, 25 mil väster om Nepals huvudstad. Håkan ville egentligen övernatta i Kathmandu och sedan ta första bästa flyg men jag övertalade honom med motiveringen att "det är bättre att komma fram ikväll och kunna flyga imorgon". Ett påstående jag sedan skulle komma att ångra.

Mitt drygt 20-åriga minne av Kathmandu som en av väst relativt opåverkad stad fick snabbt bytas ut. Det som då var någon enstaka bil och Rickshaw hade nu bytts ut mot ett myller av tuktande bilar, människor och kreatur. Allt i en salig blandning och insvept av en tung dieseldoft. Flera av bilisterna bar munskydd för att slippa få ner den förorenade luften i sina lungor.

Vägen till Pokhara, om man nu kan kalla den väg, var kurvig, backig, smal och gropig. Vår bil, en cirka 40 år gammal Toyota Corolla, fick hela tiden bekänt färg när taxichauffören pressade den till sitt yttersta. Komforten var icke existerande. Inte så mycket därför att vi trängdes med packningen i det obefintliga baksätet utan för att bilen helt saknade fungerande stötdämpare. Fler än en gång fick vi bita i underläppen för att inte skrika högt då föraren var nära att kollidera med en mötande bil eller sladda av vägen i någon av de många hårnålskurvorna med

stupande sidor, helt utan vägräcken.

Till slut somnade vi och vaknade framme i Pokhara. Det var natt och byn låg öde och mörk.

Morgonen därpå vaknade jag till en underbart solig dag. Vid 11-tiden, efter en sen frukost började de första skärmarna synas i luften, kurvades på morgontermiken utanför Sarangkotkammens startplatser. Jag mötte Håkan i hotellobbyn och vi bestämde oss för att åka upp till starten.

Hotellets trevliga personal hjälpte oss att fixa en taxi – även denna gång en gammal Corolla. Förväntansfulla och utan en tanke på gårdagens bilstrapatser gav vi oss iväg mot berget och starten.

## Flygningen

Uppe på starten hade luften fyllts av skärmflygare och fler gjorde sig klara att dra iväg. Vi valde Sunrisestarten och började så sakteliga att packa upp. Spänningen steg i kroppen när man såg ut över dalen och de många skärmarna som kurvade. Vissa hade redan kommit ganska högt och var kanske 500 meter ovanför oss.

Starten var problemfri och snart fann jag mig själv ute kurvades i den stora husblåsan. Trots att det var flera andra skär-



Starten vid Frontiers.

mar i luften så blev det aldrig trångt eftersom lyftområdet är väl tilltaget. Efter en stunds flygning började jag åter känna mig varm i kläderna och kunde njuta av flygningen. Från min höga plats var utsikten slående. Lite längre bort mot Pokhara låg en grupp på fem stora rovfåglar, så kallade Griffon Vultures, och kurvade. Nedanför låg Sarangkot som en väldig krok med sina terrassodlingar, risfält och byar. Mot söder kunde man skönja en liten del av Pokhara med sjöns östra strand och rakt norrut låg Maccapuchre som en perfekt men ganska mycket högre version av Matterhorn på 7000 meter. Det var inte svårt att förstå varför just detta är Nepals heliga berg.

Den första dag kände jag mig nöjd med ett relativt kort flyg för bli vän med omgivningarna och efter 45 minuter i luften gav jag mig av neråt till Frontiers landningsplats precis vid sjön. Efter en helt odramatisk landning tog jag en härligt god och iskall läsk och inväntade Håkan medan småpoj-karna cellpackade min skärm för 20 rupies, runt 2 kronor.

En läsk blev flera med mat därtill och Håkan tog god tid på sig. Mer än tre timmar efter mig landade han slutligen. Han hade då varit upp i mer än fyra timmar och var klart nedkyld. Flygning i molnbas kräver lite varmare kläder än T-shirt och shorts trots nepalesisk högsommar.

På kvällen gick vi ut till Firefly Bar som med sin livemusik och eldstad mitt i restaurangen gav en härlig atmosfär. Jag drack min öl i tysthet och filosoferade över dagens flyg. Det kändes totalt överkligt att befinna sig mitt i Himalaya med en Everestöl i handen och lyssna på ett nepalesiskt rockband som spelar covers på Red Hot Chili Peppers.

## Människorna och intrycken

Det som slår en besökare i Nepal är alla de vackra intrycken. Landskapet med bergen, kullarna, risodlingarna, byarna och floderna är slående. Kvinnorna med sina vackra och färggranna saris, ett långt tygstycke som bärs över ena axeln tillsammans med en kjol, och skolbarnen i sina blåvita skoluniformer.

Människorna har inte mycket men är fullt beredda att dela det lilla de har med en komplett främling. Överallt möts man av vänlighet, nyfikenhet och en vilja att hjälpa till. När man landat omges man snabbt av småbarn och nyfikna människor. Trots detta behöver man sällan vara rädd att prylarna ska "försvinna" då människorna här normalt är ärliga. I byarna råder ett slags kontrollerat kaos, helt olikt det vi är vana vid i Sverige men som ändå fungerar. Efterson huvudreligionen i Nepal är Hinduism ser man ofta kor vandrandes eller liggandes på stans gator-



## Korchon

I början av vår tredje vecka gjorde vi en liten expedition till Korhorn – en liten kulle på 3500 meter cirka tre mil norr om Sarangkot. Målet var termikflygning i de riktigt höga bergen där höjder på 6-7000 meter inte är ovanliga.

Vårt team bestod av Håkan, Anders, Mattias, Wolfgang och Ernst. Med oss hade vi tolv sherpas som hjälpte oss att bära utrustningen som bland annat bestod av mat, ryggsäckar, tält och kokkärl. Anmarschen på en smal stig tog tre dagar och gick över ganska brant terräng. På nätterna tältade vi medan utomhustemperaturen sjönk under minusstrecket. På den andra dagens eftermiddag nådde vi så camp två. Den kvällen firade vi. Morgonen därpå gjorde vi den sista branta klättringen

uppför kammen på Korhorn och nådde startplatsen, en perfekt gräsbevuxen sluttning rakt söder om Maccapuchre. Äntligen skulle vi få flyga! Vi väntade en stund på att termiken skulle infinna sig men just denna dag verkade luften stabil och den där "riktiga" termiken uteblev. Men att glida 25 kilometer tillbaka till Sarangkot omgiven av höga berg mitt i Himalaya är inte fy skam det heller!

Efter tre veckor i detta lilla paradiset var det dags att börja bege sig hemåt. Denna gång blev det inrikesflyg från Pokhara till Kathmandu. Efter en natt i Kathmandu återvände vi med flyget till Åre via Frankfurt och Stockholm.

I Stockholm regnade det och var +3 grader. Det hade hunnit bli november månad och kontrasten mot Nepals högsommarvärme och fantastiska natur var total.

### Fakta:

#### Flygställen

Precis norr om Pokhara ligger **Sarangkot** – en två mil lång bergskam med Pokharasjön (Phew Tal) rakt söderut. Här är det flygbart från oktober till mars, minst 25 dagar per månad, med molnbas på mellan 2 500-3 500 meter. Den högsta fallhöjden från toppen på Sarangkot till sjön är knappt 1000 meter. På Sarangkot ligger de två vanligaste startplatserna, Frontiers och Sunrise.

**Sunrise** är en lite småbrant startplats som är perfekt för framåtstarter i nollvind.

**Frontiers** är en slät och relativt kort startplats som fungerar bäst i sydostlig vind i 1-4 meter i sekunden.

Båda startplatserna är stupstarter varför det är viktigt att ha koll på prylarna innan man sticker.

Hela dalen söder/sydöst om Sarangkot är termisk och strax utanför Sunrise ligger

husblåsan – ett område där det under dagtid alltid lyfter. Man flyger på högtryckstermik som ofta är lite oförutsägbart och nästan alltid utan någon som helst molnbildning som följd.

#### Landningsplatser

Landningsplatserna i dalen nedanför är många men vanligast är att landa direkt i Pokhara Lakeside eller på Frontiers landning, cirka fyra kilometer väster om Pokhara.

#### Typ av flygning

Eftersom sjön är strategiskt placerad nedanför Sarangkot används platsen även som ett träningsställe för akropiloter. Flygningen på Sarangkot lämpar sig för alla piloter från nybörjare till avancerade. Som alltid gäller det att välja sitt "fönster" med omsorg. För distanspiloter är den bästa tiden lite senare på säsongen då molnbaserna tenderar att bli högre och termiken lite starkare. Då kan man ofta flyga över Sarangkot-kammen i

nordostlig riktning och ansluta till Dickie Danda nedanför Annapurnamassivet.

Pokhara är egentligen det perfekta vinterresmålet för vilken inbiten skärmflygare som helst. Det är flygsäkert, makalöst vackert, erbjuder en total kontrast till västvärlden och lämpar sig väl för alla kategorier av piloter. Något som flera av våra grannar inom EU har upptäckt. Däremot är det inte många skandinaver som har hittat hit. Under vintern 2011 kör Backyard en första resa till Pokhara. Mer info om resan hittar Du på [www.skarmflyg.se](http://www.skarmflyg.se).



Hur det gick till när Club Parapente Syd fyllde 20 år, eller:

# Dricker män från Norrland rosévin?

Text: Magnus Wilson, CPS  
Foto: Tryggve Olsson, CPS

**N**u när vintermörkret kommer krypande, regnet faller horisontalt och vindarna gör det helt omöjligt att ens fundera på att ge sig ut för att flyga, då kan man drömma sig tillbaka till sommarens händelser. En av dessa händelser var CPS 20-årsjubileum som gick av stapeln under en helg i slutet av juli.

Det började redan i fjol i och med att någon påminde styrelsen om att klubben faktiskt har funnits i 20 år och det borde vi fira på något vis. Yipiee, 20-årsfest! tjoade några av oss i styrelsen och tänkte på de 20-årsfester man varit med om i livet. Genast haglade förslagen på aktiviteter, ölhävningstävling, yxkastning, bära iväg och gömma någon känd persons bil. Spritorientering, vem vill inte ha spritorientering, undrade vi? En tio kontrollers orienteringsrunda i det skånska landskapet med ett glas öl och en snaps vid varje kontroll. Livet blir inte mycket bättre när man klarat av en sån runda. Nu har vi som tur är en ordförande med bågge sina fötter rejält placerade på jorden (när hon inte sitter i selen och flyger som en lärka) som lugnade ner det hela några snäpp.

Planen blev att ha festivalen samtidigt som grabbarna från SkyAdventures arrangerade årets "Inofficiella Hang-SM" för då brukar CPS systerklubb Fenix komma ner och njuta av den skånska luften. Man vill ha lite folk från nollåttaregionen på besök under sommarmånaderna. Det händer alltid så skojiga saker när turisterna är nere och vi måste ju ha något att minnas och skratta åt under de mörka vinterkvällarna. Musik, happening och framför allt mat, viktigt med maten i Skåne, planerades och arrangerades. Någon kände någon som kunde spela, andra visste var det godaste köttet fanns, en annan fixade tält och så vidare.

Killarna från Redout hörde av sig och undrade om de fick komma med Benjamin Jordan som kunde hålla ett föredrag om när han flög paramotor tvärs över hela Kanada, såklart han fick göra det. Ett gäng från Nirvana ville tillsammans med Benjamin göra en paramotor-ljusshow när det blev lite mörkare och även om vi då inte riktigt visste vad det var för något tyckte vi det låt spännande.

Så kom äntligen helgen med stort H, alla var förberedda och förväntansfulla utom möjligtvis vädret. Inte för att vädret var dåligt, tvärtom, det var ett jättefint sommarväder men för flygning



Vy över Skåne med vindmöller vid Stora Herrestad.

lämpade sig de en aning svaga vindarna sämre. På fredagen var det tänkt att Hang-SM skulle gå av stapeln men vinden lös som sagt med sin frånvaro. Några av oss som ställde upp i nybörjarklassen stod och balanserade en stund på hanget innan tävlingsledningen kom med det trista beskedet att det inte gick att genomföra något race. Fast de av oss som hade PM-licens var inte ledsna för det för då blev det mer tid för paramotorflygning istället.

Efter lite luftning av pm-grejorna var det dags att samla ihop sig till fredagens grisfest på Kåseberga camping. Den grillade grisen var ljuvligt god och serverades ihop med en potatisgrätäng som dröp av kryddor och grädde. Sallad fanns för de som önskade sig sånt men vem behöver grönsaker när det finns skånsk halvsvild gris med äppelmos från Kivik på menyn. Läs och vatten ingick i maten och vi hade fyllt ett kylskåp med öl och vin för de som ville ha något lite mer stärkande till maten. Dörren på det kylskåpet var nog mer öppen än stängd under kvällen och undertecknad som skulle föreställa munskänk hade fullt upp med beställningarna.

**N**är maten var avnjuten var det dags för lite musik. Elias Faingersh dök upp med sin magiska trombon och drog av en kanonkonsert till allas jubel. Elias gjorde en egen tolkning av den kända melodin "Bolero" – en hyllning till skärmen Bolero, inspirerad av alla skärmflygare (inklusive honom själv) som släpat runt på eller blivit släpad runt av just en Gin Bolero.

Det var dock på vippet att denna fantastiska trombonkonsert inte blivit av. Elias ville nämligen ta elsladden till vårt kylskåp till sin ljudanläggning och där stod undertecknad och vaktade i tron att det var en campinggäst som tänkte sno strömmen ur vår kabel. Elias fick den ström han behövde och en ursäkt när jag insåg vem strömtjyven egentligen var.

Efter de otroliga ljudupplevelsorna från Elias trombon flyttades koncentrationen återigen till innehållet i kylskåpet och diskussionerna hur, var, när och med vad man flyger bäst skärm. Det är nu som killarna från Redout kommer och säger att tjeckerna i Nirvana-gänget med Benjamin Jordan har hamnat på fel Trelleborgsfärja och blir flera timmar försenade. Oj då, föredraget och pm-showen var i fara.



Elias Faingersh showar med sin trombon.



MW över ett typiskt sydkånskt landskap.

Vi fick avvakta och se när de dök upp. Folk roade sig kungligt ändå så det var inte hela världen om vi fick skjuta på de evenemangen. I skenet från kylskåpslampan stod undertecknad och kikade ut mot parkeringen i spaning efter Nirvana.

Nu kommer vi till norrländska män. Bland de festande fanns det ett gäng riktiga män från Norrland. Paramotorpiloter som med glädje byggt om sina motorsågar till flygmaskiner, snidat sina egna trimmade kolvar av äkta Norrlandsfur, tror även de kokade sitt eget flygbränsle fast jag kan ha fel där. Dessa urmän hade strategiskt nog satt sig nära kylskåpet och när ölen i glasen var slut vinkade de bara för att få påfyllt.

Även om ölförrådet från början var ganska stort så tog det hastigt på grejerna. Så hastigt att plötsligt gick den sista ölen till en belgare eller om det möjligen var en holländare. Han betalade i alla fall med Euro och pratade en underlig engelska. När urmännen nu vinkade efter mer öl var jag tvungen att meddela att den tyvärr var slut. Det enda som fanns kvar var cider och vin. Ok, cider fick gå även om jag såg på de norrländska ansiktsuttrycken att cider dricker man bara under protest.

**D**å plötsligt hör man hur en PM-motor startar upp utanför tältet, Nirvanagänget har kommit och ska tydligen trots den sena timmen köra sin show. I ljuset från ett par bils-



Avtackning av gamle ordföranden.

trålkastare görs motorer och skärmar i ordning och lastas in i en enorm skåpbil som sen far iväg till en större gräsplätt någon kilometer från fotbollsplanen i Kåseberga där vi håller till. Vi hör och ser hur motorer startas upp och självlysande skärmar åker upp i lyften. En, två, tre och till slut så är fyra skärmar uppe i luften över gräsplätten.

Då smäller det av ett fyrverkeri mitt ute på fotbollsplanen. Raketer och smällare bränner av och lyser upp kvällsmörkret till folks glada förtjusning. Undertecknad råkar stå jämte CPS ordis och vi tittar på varandra med bekymrad min. Det här hade vi ingen aning om. Behövs det inte tillstånd för sånt här? Vad ska byborna säga? Hur som helst, nu är det igång och hur får man stopp på en glad tjeck med massor av krut?

**F**yrverkeriet avslutas med en fackla som lyser upp mitten på fotbollsplanen och det är signalen för Nirvanagänget att påbörja showen. Som fyra UFO:n glider de in över oss med sina självlysande skärmar. Formationsflygningarna avslöser varandra i olika fantastiska variationer till folks jubel.

Ordisen och jag som bekymrat sett på kan inte göra annat än som alla andra applådera och vissla när de avslutar showen och går in för landning på bollplanens gräs i ljuset från sina egna skärmar. Folk möter de fyra piloterna som bär sina självlysande



MW på landning vid Hammars backar.



First class tävlingsheat och dess åskådare väntar på vind.

skärmar med applåder, jubel och undran hur sjutton har de lyckats få in alla små lampor i tygen.

Efter incidenten med färjan, hastig transport från Trelleborg och avslutad show är tjeckerna väldigt sugna på något att dricka. I Tjeckien görs väldigt god öl som njuts av inte bara folk över hela världen utan även av tjeckerna själva som är stora öl-drickare. Döm då av deras förvåning när det enda som bartender har att erbjuda är cider och vin.

Med ett minspel liknande det norrländska fick de nöja sig med cider de med. Kvällen fortsatte med stereon på hög volym och pratet ännu högre och i kylskåpet blev det tommare och tommare. De norrländska karlararlarna kommer in i tältet igen efter att ha varit ute för att hålla en kamrat i handen. De stegar fram till mig och jag ser att nu har de gjort plats för mer dricka. Det enda som finns i kylskåpet nu är en bag in box med rosévin.

-Önskar herrarna ett glas rosé?

-Är allt annat slut?

-Ja, tyvärr.

-Åhh, ja va fa.. det är ju alkohol i det. Men du måste lova att aldrig berätta att du sett norrlänningar dricka rosévin.

Ja, det fick jag ju tvunget lova. Vad kunde jag annat göra när man står där med ett gäng törstiga killar som till vardags brukar jaga björn med bara händerna.

Efter hand drog sig folk tillbaka för natten och en lite sömn inför morgondagens händelser. Under natten ökar vinden och tar med sig mulet väder och regnstänk. Inget flyga den kommande dagen heller med andra ord. Partytältet fick säkras med vad rep som fanns till hands. En lång förlängningsladd gjorde det största jobbet med att hålla tältet fastbundet till marken i den hårda vinden. Dagen förlöt med en förkortad tipsrunda runt fotbollsplanen. Frågor om skärmflygning blandades med lokala undringar om Turning Torso, Glimmingehus och an-

nat sevärt i det skånska landskapet. Vinnare av tipsrundan blev ingen mindre än Fenix ordförande Björn Hårdstedt tätt följd av en tvåbarnsfamilj där mamman visade sig vara en hejare på att kasta kniv. Hon satte utan tvekan tre av fyra knivar i målet utan att någonsin hållit i en kastkniv. Av den bleka färgen i hennes mans ansikte kunde vi ana att denna talang trodde han aldrig att hans fru besatt.

Framåt eftermiddagen blev det transport med traktorslöp till Restaurang Ingelstorp på småvägar så att alla kunde njuta av det vackra landskapet. I Ingelstorp väntade mat och musik av "Bandet utan namn" det vill säga ett tremannaband som uppstått för att spela just denna kväll. Och det gjorde de med bravur.

Det dansades även en del till musiken och mitt i alltihopa utmanade CPS ordförande Anna Hadders Fenix dito Björn Hårdstedt på dans-combat, President vs President. På tre sekunder hade dessa två tömt dansgolvet och virvlade runt så att säkerhetsansvariga började sträcka sig efter första hjälpen-väskorna. När väl musiken tog slut hade de bägge säkert gått ner ett par kilo tillsammans efter att ha hoppat och skuttat runt som tosingar till allas glädje. När bandet utan namn spelat klart avlöstes de av CPS egen house-diskjockey Tomasz Balicki som roade oss nattsuddare med sin speciella musik. Framåt småtimmarna dök bonden upp med sin traktor igen och lastade upp de sista gästerna för transport tillbaka till Kåseberga.

På söndag förmiddag blev det äntligen dags för kanadensaren Benjamin Jordan att berätta och visa bilder från sin fantastiska flygning tvärs över hela Kanada. En resa han gjorde under några sommarmånader i fjol för att samla in pengar för att kanadensiska barn skulle få möjlighet att komma iväg på sommarkollo. Benjamin berättade att han var en av de första över huvudet taget att flyga paramotor i Kanada med allt vad det innebär med uppmärksamhet och flygtillstånd. Benjamins föredrag blev ett kanonavslut på en mycket lyckad helg i 20-årsjubileets tecken.



Ibland får vi in enstaka foton till Hypoxia, som den här läckra bilden tagen av Daniel Bengtsson. Så här beskriver han själv platsen och bilden.

Ett av många flyg för mig från berget i Zell am See, Österrike. Schmittenhöhe som berget heter är en utmärkt plats att starta från om man vill flyga distans. Pinzgaudalen breder ut sig i östvästlig riktning och en bra dag är det inga problem att flyga 100

kilometer out and return. Ett klassiskt flyg är att ta sig bort till Zillertal och tillbaka igen. Skulle du bomba ut så finns det stora fält att landa på hela vägen, samt både tåg- och busstransport hem. Till skillnad från relativt närbelägna Kössen så är det sällan trångt i luften här. Kanske för att det är dyrt att åka kabinbana (€19). Det är också långt från landningsplatsen till liften om du bombar och vill upp igen. Men skräms inte av sådana petitesser. Under våren och sommaren kan många svenska piloter slå sina distansrekord här utan problem. Jag lovar.

## Test: Airstyle Paratrekking III

Det finns flera smarta och praktiska flygkängor på marknaden, men de är ofta ganska dyra och färgglada på det där unika tyska sättet. Jag ville ha något lite mer diskret.

På en mässa sprang jag på Airstyle Paratrekking III. De är försedda med "Hydro-Guard membran" (en form av billigare Goretex) och gjorda i nubuckläder med syntetmaterial emellan. För att få bra passform la jag i ett par inläggssulor, men då satt de också perfekt från dag ett.

Sedan dess har jag flugit med dem runt om i världen. Vintertid i Alperna med djup nysnö, på sommaren i södra Europa och i sydafrikansk hetta. Jag har också använt dem för vandring i både Sverige, Alperna och Swaziland samt som vintersko i ruggigt svenskt och holländskt vinterväder med snö, slask och regn. Här är mina intryck efter ett år:

- Sulan ger mycket bra grepp på alla underlag .
- Kängorna är mycket lätta, tacksamt när man reser.
- De sitter skönt och ger bra stöd vid start och landning, men fungerar ändå utmärkt som vandringssko.
- Visst blir de varma när man vandrar i hetta, men inte lika svettiga som mina gamla läderkängor.
- De är relativt vattentäta. I snö är det inga problem, men går du i djupa vattenpölar och snöslask hela dagen så kommer



Foto: Marko Wramén

det in fukt.

- Ett skosnöre gick av ganska snabbt på grund av skavning mot metallöglorna. Men det nya håller bättre.
- De är inte snygga, men de funkar. Fast det är en smaksak.
- Efter ett års flitigt vandrande ser jag spår av slitage på sulorna, men de har fortfarande djupt mönster och mycket bra grepp.

Kängorna kostar €179 i U-Turns web shop just nu, men skärmflygtidningen Thermik ([www.thermik.at](http://www.thermik.at)) har en kampanj där man får kängorna för €80 om man tecknar en prenumeration. För damer och andra småfotade finns de från storlek 36. Mer information på [www.u-turn.de](http://www.u-turn.de)

Test av selen Supair Hybrid 2:

# En lyckad kompromiss



Text och foto: Fredrik Gustafsson/Carpe Diem

**Redan 1998 hade Robbie Whitall med sig en NSD reversible, en ryggsäck med en enkel sele, på sitt Himalaya-äventyr tillsammans med Bob Drury och Peter Brinkeby. Det tog dock lång tid innan någon av seltillverkarna vidareutvecklade iden. Så släppte Supair Altirando airbag för ett par år sedan och sedan rasslade det till i branschen.**

I februari månad fick jag händerna på senaste utgåvan av den populära vändbara sele/ryggsäck-kombon från Supair, Hybrid 2. Hybriden kom till för att piloter med vanliga icke lättvikts-skärmar också ville ha en vändbar sele som hade plats för en komplett vanlig utrustning. Selen hade också en integrerad nödskärmsficka under rumpan. Med dessa kriterier uppfylla var succén ett faktum, men det var några detaljer som fortfarande inte var riktigt 100-procentiga. Dessa har gånget på Supair nu försökt fixa på bästa tänkbara sätt.

Det första du märker när du sätter på dig selen är att Supair har bytt till nya lätta spännen på mag- och benremmar. De har också en bättre låsmekanism än de gamla.

Nödskärmsöppningen är ordnad på ett bättre sätt än på gamla modellen. Den är nu logisk och enkel att montera.

Airbagen har Supairs nya plastlattor för att hålla formen. Det ser ut att fungera utmärkt, airbagen fylls lätt med luft.

Ett problem med den tidigare modellen var att fotpinnen inte lossnade om man var tvungen att kasta nödskärm. Något som med en del otur involverat kunde leda till att man dinglede ner hängandes upp och ner under nödskärmen. Nu är fotpinnens infästning kombinerad med nödskärms-handtagets sprintar. Rycker du i det röda handtaget så lossnar ena sidans infästning för fotpinne.

Fotpinnens största fördel är att det är lätt att komma i och sätta sig i selen utan att du behöver släppa bromsarna för att få in rumpan ordentligt. Väldigt bra! Ökar säkerheten efter start markant. Starta med fotpinnen över ena benet och den är då lätt att finna med andra foten. Sedan är det bara att putta in dig med hjälp av foten på pinnen.

Fotpinnen går att koppla bort för att istället sätta dit en speedbag. En tunn neoprenpåse som ger skydd och värme och kanske också minskar luftmotståndet en aning. Det följer med en oval fotplatta som ska sitta längst fram i speedbagen. Jag har faktiskt flugit utan den och det funkar ok. Spar också lite vikt ;-).

En annan detalj som är ny är fästen för vätskeslang och monofonsladd på airbagens ovansida. Det finns ett fint fäste för monofonen (handmikrofon till radion) på vänster axelrem. På höger sidas axel finns ett par band för att fästa vätskeslangen med. När selen används som ryggsäck finns det två fickor på utsidan där en camel back passar. Eller varför inte dina teleskopstavar? Som tillbehör finns även en karbonsittplatta vilket gör selen

450 gram lättare. Dessutom finns en cockpit som är framtagen för Hybrid 2. Pimp my harness!

## Att flyga med den då?

Viktstyrning är bra nog för akro/XC med mera men absolut inte för mycket för en oerfaren pilot. Sittpositionen går att justera mellan upprätt sittande ner till en mycket tillbakalutad position. Allt efter vad för flygning dagen bjuder på.

En sele är för oss skärmflygare vad en pjäxa är för en skidåkare. Väldigt viktig! Hybrid 2 är i mitt tycke en utmärkt sele för många kroppsformer. Fast det är som sagt väldigt personligt om selen passar eller inte. En sak som har förbättrats på Hybrid 2 jämfört med föregångaren är ryggstödet. Komforten under längre flyg är klart godkänd.

## Slitstyrka?

Hållbarheten på tyget i ryggsäcken/airbagen har diskuterats på paraglidingforum.com Personligen har jag ännu inte sett några tecken på slitage under de sex månader jag haft selen. Tror det beror lite på hur du handskas med din utrustning. Självklart är inte lättviktsutrustning lika robust som en vanlig tung sele. Det får man liksom räkna med. När jag checkat in den på flyget har jag packat den i plastpåse som finns att köpa/få på flygplatsen. Det har räckt gott och väl. Hybriden känns verkligen som en god reskamrat. Lätt och smidig.

## Hur är den då att bära?

Min längsta promenad efter en utlandning har än så länge inte varit mer än fem kilometer. Säcken sitter fint på ryggen och lämnar en liten luftficka så ryggen andas bort svetten. Höftbältet ger bra avlastning och toppstramarna gör att säcken sitter tajt även uppe vid axlarna. Axelremmarna är polstrade med lagom hårt material. Känns behagliga även med tyngre last. Kort sagt ett mycket bra bärsystem för att vara på en skärmsäck.

Mitt kit är inte superlätt och inte heller minimalt. Hybriden väger cirka 4,5 kilo i storleken large och speedbagen väger 0,9 kilo. När jag stoppat ner min UP trango x-light (large 6,3 kilo) samt Supair ultralight nödskärm(1,25 kilo), cockpit med flyginstrument, diverse småprylar, hjälm samt camel back i säcken



och sedan vägt den hamnar den på cirka 15-16 kilo beroende på vattenmängd med mera.

Själva ryggsäckens packvolym är gott tilltagen Jag har även provat att få plats med en lättviktssovsäck och lätt liggunderlag för en eventuell vol biv. Det finns plats för mer än så.

Under tiden jag har haft Hybrid 2 har jag flugit påpälsade vinterflyg i minus 30, akro, hang och miniglider-flyg från Åreskutan. Under sommaren har jag huvudsakligen flugit distans. Det är onekligen en sele för en stor mängd olika piloter. Flera av piloterna som flög Himalayan Odyssey använde för övrigt också denna sele.

## Alternativ

Om du trots allt känner att en sportigare liggsele vore mer passande för dig så kommer det en ny skapelse från Supair inom snar framtid, Shamane, som är en lättvikts-liggsele som blir ryggsäck när du vänder ut och in på den. Även Advance släpper en racig vändbar liggsele vid namn Lightness.

Om jag bara fick välja en sele för all min flygning så skulle jag i nuläget välja en Hybrid 2. Den passar mig fysiskt och är kul att flyga med. Allt jag behöver i en kompakt och smidig lösning.

I samma kategori finns även Airwave GT light, Apco Chairbag Integral 2, Gin Verso, Swing Connect Reverse och Woody Valley Voyager plus, för att nämna några intressanta i segmentet. Om inte hybriden passar dig så kanske någon av de ovan nämnda gör det. Prova runt och låt rygg och rumpa bestämma!

Hur som helst är en kombosele en genial lösning på en skärmflygsele. Runt 15-20 procent viktminskning på sele+ryggsäck är att förvänta, plus att paketet blir kompaktare :-).

Tack till Supair för att låna av Hybriden.



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

© swing GmbH twr • photo: Nina Colaitiz



Rykande färsk från Swing!

**Under begränsad tid erbjuder vi Naja 23 i Svart/Blått till ett MYCKET reducerat pris:****16500:-**

(Normalpris: 25800:-)

OBS Endast så långt lagret räcker.  
Vårt omtyckta "godispaket" ingår också!

Samma speed som en reflex-skärm,  
men säker som en vanlig skärm...  
Dessutom otroligt mer vändbar och kull!  
Den perfekta kombinationen av säkerhet och fart.  
Naja kom ut på marknaden 2008.  
Fortfarande finns inget som ligger i närheten!

# Naja

**....no antidote available!**

sizes:

21 - 95-130 kg

23 - 105-140 kg

25 - 115-170 kg

**...setting standards!**[www.powerplay-gliders.de](http://www.powerplay-gliders.de)**DULV safety approved**[www.aerosupply.se](http://www.aerosupply.se)  
[aerosupply@telia.com](mailto:aerosupply@telia.com)Tel: 040-221700  
Fax: 040-213300

Developed by:

**SWING**

Distributed exclusively in Sweden by:

