

HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 2-2011

Hängflyg

Lyckad kombo av möte och flyg

Sverige Cup

På turné i Dalarna och Jämtland

X-Alps light

Går det att göra det själv?

Karlsson på taket

Paramotormöte i Arboga lockar många piloter



RUSH 3

The Rush3 is our answer for pilots who need maximum glide performance in the EN B class. Created with Delta and R10 technology, the Rush 3 is the most advanced EN B wing that we have ever seen. With modified tab positioning, leading edge reinforcements, and an ultra low-drag line plan, the Rush 3 is truly a next generation wing.



OZONE
WWW.FLYOZONE.COM

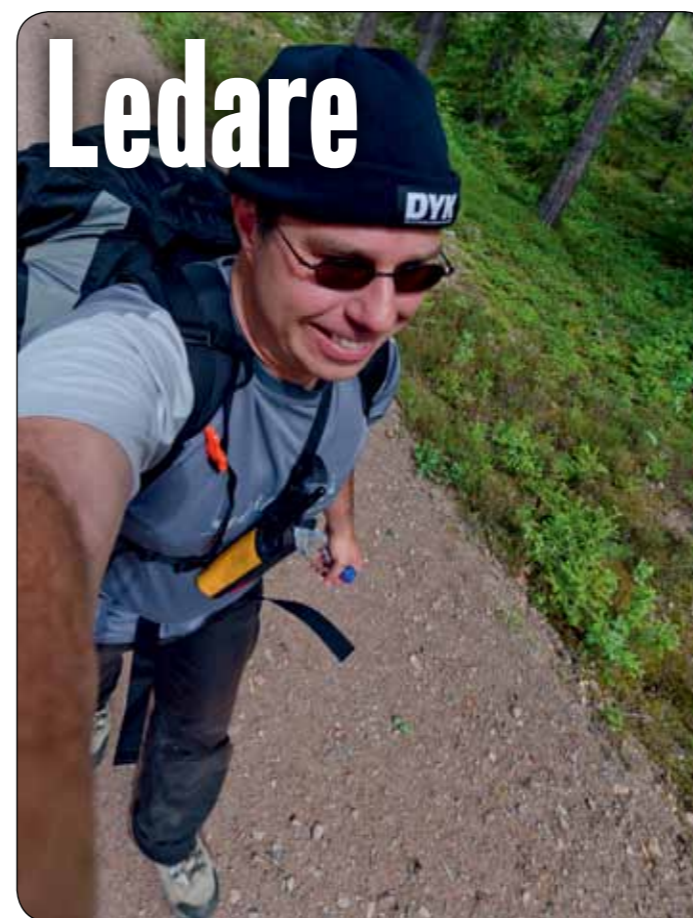
MANTRA M4

The Mantra M4 retains all of the comfort and ease of use that the Mantra M3* became famous for, but has been updated with every bit of new technology that we have developed from the BBHP and R10 research programs. A massive glide improvement of 0.8 over the M3 should make the M4 the serial class wing to have in the coming season.



*The M3 was tested independently (Thermik Magazine) to have the highest glide performance in the EN D class. We have measured the M4 at 0.8 points better than the M3, putting it almost 1 point of glide above any other wing in its class. Fly it to believe it!

Ledare



Nyligen hemflyttad till Malmö och Sverige har jag gått och blivit kär. Föremålet för min uppmärksamhet är en utländsk kvinna. Tror jag i alla fall, hon omges av en mystisk aura. Jag tänker ofta på henne och flera gånger i veckan ringer jag upp för att njuta av hennes röst. Hon är aldrig hemma men har ett fint meddelande på telefonsvararen. Det är egentligen rösten jag blivit förälskad i, den känns så speciell med en exotisk brytning som måste komma från Syd- eller Centraleuropa. Utseendemässigt är hon inte så speciell, förvisso lång och smal men rätt så kantig, också det för tankarna till Centraleuropa eller Balkan. Mörkt hår.

Du kanske undrar varför jag skriver om så privata saker? Men ibland blir man som besatt av en kvinna och vill att hela världen ska veta. Ja jag kan till och med sträcka mig så långt att jag delar med mig av hennes telefonnummer. Så här kommer det: 0730-522 183. Nu kan du också förföras av hennes vackra vokaler. Det är bara att ringa upp och låta hennes stämma linda sig runt ditt hjärta. Jag lovar, du kommer att bli fast. Självt blir jag helt nippriig när jag hör hennes meddelande, allra helst om hon säger "Wind coming from South West, speed twenty two". Ren poesi. Nu har hon skaffat hemsida också (<http://vind.minimum.se>) men även om det är praktiskt så är den inte alls lika sexig. Det är den mörka sensuella rösten som gör mig svag i knäna.

Vad hon heter? Svetlana.

Har du också en sommarförälskelse du vill berätta om (helst i samband med flygning då)? Skriv! Nästa nummer av Hypoxia har deadline den 1 augusti och kommer ut runt den 12 september. Till dess, Flyg högt, flyg säkert!

PS.

Jag ber om ursäkt för att du troligen fått det här numret av Hypoxia senare än förväntat. Tryckeriet Hypoxia brukar använda, som har funnits i 85 år, gick i konkurs precis vid trycklämning vilket försenade produktionen.

Innehåll

5	Nyheter	
9	Paramotor	Populärt BPM i Arboga
12	Hängflyg	Lyckad träff i Örebro
14	Tävling	Göteborgspokalen
16	Alperna	X-Alps på egen hand
20	Sverige Cup	Tävling på luffen
24	Hypoxi	Doktorn om höghöjdsflygning
26	Österrike	Rekordförsök tur och retur
28	Spanien	Castejón de Sos

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Bengt Höök	Kristoffer Engström
Fredrik Gustafsson	Lars Jonsson
Fredrik Wik	Lars Ericsson
Hans Berg	Lars M Falkenström
HP Fallesen	Martin Annsberg
Jocke Johansson	Mats Johansson
Johan Hemberg	Pelle Thor
Johnny Bergqvist	Sven Adner

Omslagsbild
Foto: Johan Hemberg
Kvällsflyg på Big Paramotor Meet i Arboga.

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

SSFF Kansli
Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
kansli@paragliding.se
Tel: 08-234 123, mån-tor 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00
Under juli endast tisdag och torsdag 9-12. Vid akut viktiga ärenden ring 073-986 5168.

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

Prenumeration för ickemedlemmar kostar 200 kronor, bankgiro 5819-5132, ange adress och "pren Hypoxia"

Power!



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)

Lägre priser på samtliga FlyProducts paramotorer och Trikes under hela sommaren, se våra hemsidor!



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 nyutvecklade 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

Återförsäljare:
www.luftburen.se

TEAM 5

GREEN b | LTF 1 | ny 2011
- 3-årigt - spagetöror - framkant
- Inslaget bästa prestandan i sin klass!

BLUE | LTF 1-2

BLUE MT | LTF 1-2 lättvikt

BLUE TWO | LTF 1-2 tandem

RED | LTF 2

BLACK | acro



Flymaster B1 Nav

Öka dina chanser för ett bra flyg!
Termik- och vindindikator mm.
Ny uppdaterad firmware!

Nyheter från Pro-Design!

- Ny fräck design på alla skärmar!
- Nya Jalpa 2:an (EN C) släpps snart!



Icaro Fly Helmet

510 gram | EN 1096 & 1077
Italiensk design och kvalitet!

Icaro Paragliders

CYBER 4 | EN A

OXYGEN | EN A lättvikt

INSTINCT | LTF 1-2

WILDCAT | EN B

MAVERICK 2 | LTF 2 | ny 2011
"the most performing glider we ever built"

INSTINCT 2 Acro | ny 2011

TWICE | LTF 1-2 | tandem



www.rpmsport.net

kontakt@rpmsport.net

Aircotec | Bräuniger | Charly | Icaro | Flymaster | Pro-Design | Team 5

Kolla in hemsidan för det senaste erbjudandet!!

Speed glider på hang kräver hög licens

Speed gliders (små snabba skärmar) är oklassade skärmar och får därför inte flygas på till exempel hang om man inte har P2 comp2-licens och 400 timmar.

Det har blivit mer vanligt att flygning på hang sker med så kallade speed gliders.

Flygning med speed gliders är idag inte specifikt reglerade i FoD och anledningarna är att flygning med denna skärmtyp tidigare varit mycket begränsad.

SSFF vill förtydliga att förbundets uppfattning är att med nu gällande FOD 8.0 faller speed gliders under artikel 580 och då räknas dessa som oklassade (såvida de inte är klassade av SSFF godkänd organisation). Detta innebär att dessa skärmar endast får flygas av piloter som minst innehar licensen P2 comp2 med minst 400 loggade timmar.

Oavsett vad skärmen ursprungligen är avsedd för och vad den kallas, så är det den faktiska typen av flygning, hang-flygning i det här fallet, som avgör att

flygning regleras enligt FoD.

Säljare av denna typ av skärmar måste enligt FoD informera kunden om vilka bestämmelser som gäller för att få flyga skärmen.

För piloten är det viktigt att känna till att flygning med dessa skärmar utan rätt licens innebär ett brott mot LFS 2007:44 (BCL) och FoD.

Speed gliders kan användas vid balansering med elever under studentutbildning.

SSFF anser att användandet av speed gliders vid backglidning med elever under studentutbildning inte får förekomma.

Speed flying är en relativt ny företeelse och diskussion pågår just nu i styrelsen om och i så fall hur det ska regleras. En reglering av detta inom SSFF kan behöva stämmas av med Transportstyrelsen. På uppdrag av SSFF Utbildning- och Säkerhetskommitté

HP Fallesen
Kanslichef SSFF

Snart går startskottet för X-Alps

Den 17 juli är det dags att bänka sig framför datorn. Då går starten för det svindlande tuffa äventyrsracet Red Bull X-Alps.

Som du säkert känner till går starten i Salzburg, Österrike, och målet är en flotta i vattnet utanför Monaco. Däremellan ska de 31 tävlande ta sig förbi åtta turnpoints utspridda över Alperna. Enda tillåtna transportsätt är att flyga med sin skärm eller vandra/springa med skärmen på ryggen. Man får inte använda tunnlar från dal till dal, det är över bergen som gäller. Totalt är banan 864 kilometer lång, men det är fågelvägen det.

Nytt för i år är att man infört en obligatorisk viloperiod varje natt mellan 23:00 till 04:00 med förhoppningen att de tävlande inte ska bli lika utmattade och därmed minska risken för farliga beslut i luften eller under vandrings/bestigning

av berg.

De tävlande har alla förberett sig med diverse otäckta hårda träningsregimer och deltagande i olika tävlingar. Nyligen flög till exempel belgaren Thomas de Dorlodot makalösa 225 kilometer genom ogästvänlig terräng i pakistanska Himalaya på höjder upp till nästan 6500 meter.

Två av de piloter som anmälts till start, spanjoren Ramon Morillas och australiern Lloyd Pennicuik, har tvingats hoppa av på grund av skador och sjukdom. Spanjoren Oriol Fernandez har å andra sidan tillkommit.

För oss vanliga dödliga brukar racet bli en mycket rafflande upplevelse tack vare att alla piloterna har GPS-sändare som löpande uppdaterar deras position på Google Earth via hemsidan www.redbullxalps.com. Dessutom uppdaterar varje team bloggar med bilder och video, så det känns nästan som om man är med på plats. Snart är det dags!

Marko Wramén

Luftrum på nätet

Sugen på att slå ett svenskt rekord (se sidan sju) eller flyga en rejäl distans? Då gäller det att ha koll på luftrummet. Här har SFG-piloten Finn Madsen gjort svenska distansflygare en jättetjänst genom att lägga upp alla luftrumsbegränsningar i Sverige på en google-karta. Så funderar du på att flyga långt i sommar är det här en bra plats att börja planeringen på. Tack Finn!

www.madsen-system.se/luftrum

Ska du flyga i Tyskland, Schweiz, Österrike, Italien, Frankrike eller Australien? Spana då in den här webbsidan, som har lagt ut allt luftrum där i google earth-filer.

www.skyfool.de/luftraume

Serieklass i SM och SC

Tävlingskommittén har beslutat att införa serieklass både på svenska mästerskapen i distans och på alla Sverige Cup-tävlingar. Öppen klass för de med tävlingsskärmar finns fortfarande kvar men finns det fem eller fler piloter med serieklassade skärmar (EN A-EN D) så ska dessutom en serieklass inrättas. Utförliga regler finns på www.paragliding.se under verksamhet/tävling.

Svenska rankinglistan

Så här såg rankinglistan ut för svenska tävlingspiloter den 1 juni 2011.

- | | |
|---------------------|--------|
| 1. Jocke Johansson | 165,5 |
| 2. Magnus Eriksson | 161,23 |
| 3. Magnus Österberg | 129,7 |
| 4. Matts Eliasson | 126,8 |
| 5. Olov Nydahl | 82,2 |

Listan baseras på internationella FAI-poäng och är underlag för bland annat uttagningen till landslaget.

Hela rankinglistan finns på förbundets hemsida, under verksamhet, tävling: www.paragliding.se

Vill du komma in på listan och förbättra din placering? Ta tävlingslicens, ansök om FAI-licens och delta i FAI-klassade tävlingar, till exempel Sverige Cup, SM och internationella tävlingar.

20 ÅRS ERFARENHET!

SERVICE OCH BUTIK

Sveriges största skärmflygbutik. Endast 15 min från Göteborg. Hjälmar, variometrar och mycket mer alltid i lager! Kort leveranstid på skärmar. Snabb service på linor, revor i duk, nödkärmsompackning m.m.

SKÄRM-FLYGRESOR

Störst och bäst på skärmflygresor till världens alla hörn. Endagars hangresor och weekend-resor med bergsflyg.

www.aventyrscenter.se

**äVENTYRS
CENTER**



Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28



Nu är det dags att knäcka rekorden!

Ta en titt på listan på svenska rekorden nedan. Speciellt datumet längst till höger. Har vi verkligen inte blivit bättre de senaste tio åren? Självklart har de piloter som flugit ihop gällande svenska rekord gjort fantastiska insatser och är värda såväl berömmelse som heder. Men det vore ju självaste f*an om vi inte skulle kunna förbättra några av dessa rekord, speciellt de som är satta i Sverige och som ändå handlar om relativt blygsamma avstånd jämfört med hur långt vi flyger utomlands. Tänk bara på hur skärmar har utvecklats de senaste åren, och hur mycket enklare det är idag att få tag i bra och aktuell väderinformation för hela landet via internet.

Nu är handsken kastad. Härmed utmanar jag som ordförande för förbundets tävlingskommitté alla att göra sitt allra yttersta för att sätta ett nytt rekord. Förutom åran får den som sätter ett nytt svenskt rekord också en plakett från Flygsportförbundet.

För att sockra budet lite extra utlyser jag nu också ett kontantpris på 1 000 kronor till alla de som slår ett nytt absolut svenskt rekord i någon av grenarna i tabellen nedan före den 1 juli 2012. Ni har alltså ett år på er att vaxa benen, polera selen och studera kartorna. Och inte minst ta en titt på reglerna i filarkivet på www.paragliding.se. Vad väntar du på - ut och flyg! Och lycka till!

HYPOXIA utgivningschema

nummer	deadline	kommer ut
3-2011	1 augusti	12 september
4-2011	10 oktober	21 november

Kom till oss i Åre i sommar!

- Säkerhetskurser vecka 22, 26, 30, 33 o 36
- Grundkurser och fortsättningskurser varje vecka
- Tandemflyg - ta med kompisar som vill prova på
- Termikflyg dagtid
- Kvällshang på Hummeln
- Magic air
- Bo vid Draklanda

Flygning morgon, dag och kväll

Grillning vid stranden på kvällarna

VÄLKOMMEN!

www.skysport.se | info@skysport.se | Skärmflygskola | Butik
Draklanda | Åre | 0647-51186



Singelpilot Sverige

Typ	Namn	Plats	km	Datum
Fri distans	Peter Wicander	Orsa-Österfärnebo	150,2	13 juni 2001
Angivet mål	Magnus Österberg	Tärna-Karlholmsbruk	91,6	15 augusti 2009
Tur och retur	P-O Moström	Åmsele	43,8	14 maj 1999
Triangel	Peter Sjöstedt	Tärna	44,0	18 maj 2003

Singelpilot utomlands

Typ	Namn	Plats	km	Datum
Fri distans	Erik Rehnfeldt	Quixada, Brasilien	277,0	19 november 2005
Angivet mål	Stefan Rolén	Quixada, Brasilien	199,1	15 november 2007
Tur och retur	Erik Rehnfeldt	Tolmin, Slovenien	153,0	26 juli 2007
Triangel	Jonas Böttiger	Chamonix, Frankrike	100,8	31 juli 2004

Information från kansliet

Vi har fått bra koll på hela licensförnyelsesystemet som nu löper ganska friktionsfritt. Det pågår ett kontinuerligt utvecklingsarbete av medlemsregistret. Det som står högst på allas önskelista just nu tror jag är framtagning av elektroniska elevkort. En annan sak som vi börjat titta på är en betalning via nätet i samband med TakeOff-kit och försäkringsuppgifter.

Märkligheterna på Elevkort fortsätter men kommer nog i det närmaste att försvinna med de nya elektroniska elevkort som inte "kommer att gå" att fylla i felaktigt.

Tills dess får vi försöka lösa märkligheterna själva genom kontakt med den det berör samt med att sprida information.

Här kommer några tips till dig som väntat "lite för länge" på att få din nya bricka i brevlådan.

- Har du bytt adress utan att meddela kansliet?
 - Har du postat ditt elevkort till rätt adress? (du tog väl en kopia innan du skickade iväg elevkortet?)
 - Har du loggat dina flyg från föregående år på vår hemsida?*
 - Har kassören redovisat din betalning till oss på kansliet?
 - Har du fått, och besvarat mejlet med kursutvärderingen?
- * OBS detta är inte en ordinär loggbok. Den är enbart till för att logga totala antalet flyg från föregående år. Du kan logga föregående års flyg fram till och med

30/11, sen nollställs loggen inför nästa års licensförnyelse. Skulle du inte uppfylla antalet flyg som krävs för din förnyelse kommer du att få en licensbricka med förkortad giltighet (till 30/6). Då har du fram till sista juni på dig att komplettera de saknade flygen och registrera dem i flygloggen.

Utöver licenshanteringen är det mejlhantering som tar mest tid av kansliets resurser så här långt. Vi försöker besvara så snabbt vi kan men hoppas på din förståelse om det kan dröja lite.

Andra tunga uppgifter för kansliet just nu är bland annat att se över våra styrdokument inför en förestående revision av Transportstyrelsen. Vi har även en kommande revidering/komplettering av FoD att hantera.

En annan fråga vi just nu akut hanterar och hjälper till att lösa är en "konflikt" i Värmland mellan Sunnes Ornitologiska förening och SFK Solskärarna. Ett pilgrimsfalkspar har övergett sitt bo med okläckta ägg i närheten av starten.

Vi försöker tillsammans finna en lösning på hur man kan minimera framtida "störningar". Detta visar också på vikten av att ha en bra kunskap och vetskap om miljöpåverkan av vår sport på de platser där vi utövar den.

Kansliet har även tagit fram en försäkringsvillkorsjämförelse mellan vår BAS, Medi och SPMFs försäkring i enlighet med årsmötesbeslut.

Dessutom har kansliet deltagit i USK-

kommitténs arbetsgrupp, där vi bland annat på begäran av pilotmötet inför årsmötet tittar på en förenkling av nuvarande licenssystem.

Kansliet kommer att vara bemannat hela sommaren men med viss begränsad verksamhet under juli månad. Mejl är säkraste sättet för kontakt men viss telefonpassning kommer att finnas. (Se faktarutan).

HP Fallesen, kansliet

Adress:
SSFF, Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

Epost: kansli@paragliding.se

Telefon: 08-234 123

Öppet: mån-tors 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00. Under juli endast tisdag och torsdag 9-12. Vid akut viktiga ärenden ring 073-986 5168.

- Betala bara via **bankgiro 5819-5132**
- Kontrollera att Take-Off Kit och elevkort är rätt ifyllda och ta en kopia innan ni skickar in dem.
- Glöm inte att meddela oss ändringar av adress, telefon och mail.
- Kom gärna med förslag på hur vi kan förbättra servicen.

Så här fungerar försäkringarna från förbundet

Grundläggande för det försäkringsavtal som SSFF förhandlat fram är att det ger medlemmarna ett mycket omfattande och bra försäkringsskydd. Den utökade försäkringsnivån (MEDI eller MAXI) som ingår i licensen gäller hela året, dygnet runt och för alla typer av olyckor. Därmed inbegrips även närbesläktade discipliner som speedflying och kite. Det är alltså en mycket komplett olycksfallsförsäkring. Vi rekommenderar därför att man inte nedgraderar sin försäkring till BAS, då den saknar många viktiga moment som hemtransport, rescue, krisstöd med mera. BAS är enbart till för de som har en mycket bra olycksfallsförsäkring (privat

eller via jobbet) som även täcker skärmflygning. De allra flesta försäkringsbolag undantar flygning och riskporter i sina försäkringsvillkor.

När det gäller olycksfallsförsäkringar får du ut full ersättning vid dödsfall eller invaliditet från samtliga försäkringar även om du har fler än en olycksfallsförsäkring, till skillnad från sakförsäkringar där du bara får ut ersättning från en försäkring. Har du flera sakförsäkringar så gör försäkringsbolagen upp ersättningen sinsemellan.

Den ansvarsförsäkring som ingår i licensen gäller dock enbart för skärmflygning och paramotor. Självrisken för

ansvarsförsäkring är 20 procent av basbeloppet och ligger för närvarande på cirka 8 000 kronor.

Den är tänkt att nyttjas vid större tillbud när till exempel en pilot fastnat i en kraftledning och som därför måste stängas av. Råkar du däremot skada en bil vid landning är det oftast bättre att lösa det via bilförsäkringen. Förutsättningen för en så pass omfattande försäkring med en relativt låg premie hänger dock på att skadefrekvensen är låg och att ingen utnyttjar försäkringen i onödan. Våra kompletta försäkringsvillkor hittar du på vår hemsida under Dokumentarkiv.

HP Fallesen, kansliet



Snabba bestämda steg inför årets BPM-flyg.

Foto: Johan Hemberg

Full gas på Big Paramotor Meet

"Det här är årets höjdpunkt" sa en av piloterna och de andra närvarande piloter log och nickade instämmande. Big Paramotor Meet arrangerades första gången 2005 strax efter att Luftfartsverket reglerat paramotorflygning i Sverige. Göran Aronsson har tillsammans med Rolf Lindal-Nilsson och Crister Adell arrangerat träffen som blivit en tradition i PM-Sverige. I år lämnade de över ansvaret till Henric Höggren, Fredrik Wik och Mårten Wibom.

Text: Fredrik Wik

Årets upplaga av BPM hade flyttat till Arboga flygplats som med sina stora fina fält erbjöd perfekta start-, flyg- och landningsmöjligheter. Arboga flygklubbs byggnader gav också besökarna tillgång till toaletter och dusch samt el till husbilar och husvagnar. Problemet med att skapa en central samlingspunkt mitt ute på flygfältet var inledningsvis ett litet frågetecken. För att lösa detta gick SSFF in och sponsrade ett stort partytält. 200 kvadratmeter tält stod alltså monterat och klart när de första piloterna började anlända under torsdagen. Tältet visade sig omedelbart komma till nytta då vädret bjöd på kraftiga vindar

som omöjliggjorde flygning. Samtidigt som utställarna byggde upp sina montrar med nya blänkande motorer och intressanta tillbehör blev det många kära återseenden mellan flygkompisar från hela landet; "Jaså du har köpt ny skärm...?" "Flugit mycket?" "Hur går motorn?" var några av de många fraser som flög fram, i brist på riktig flygning.

Men redan på fredag förmiddag var vädergudarna vänliga nog att erbjuda lite möjligheter till flygning – precis när ett reportageteam från Tvärsnytt kom på besök. Henric Höggren kunde ta med kameramannen som passagerare i sin trike och ge honom en häftig upplevelse. Det blev fina bilder till det reportage som visades ett flertal gånger under fredag kväll.

Framåt fredag kväll började spänningen stiga något då prognoserna visat på lugnare vindar. Strax efter kvällsbriefingen började piloterna förbereda sin utrustning och så fort prognoserna visat sig korrekta gav sig de första piloterna iväg. Inom kort steg skärmarna upp i en strid ström på kvällshimmelen. Alla som önskade fick flyga och njuta av Mälardalens landskap från ovan. Då kvällsmörkret lagt sig, de sista skärmarna packats och landningsdrickan avnjutits utvärderades kvällen i detalj. Alla piloter instämde i att det var en mycket lyckad fredag när de samlades med sina familjer i det stora tältet.



Arboga flygfält med SSFF-tält, utställare och startklara piloter.

Foto: Johan Hemberg

Lördagen gav de morgonpigga möjligheten att få sig ett flyg men efter hand som vinden tilltog samlades de flesta i tältet för allmänt umgänge och studier av utställarnas produkter. På eftermiddagen genomfördes en rad föredrag. Dietmar Aiff inledde med att berätta om sina erfarenheter av termikflygning med motor. Pierre Diet från Spanien fortsatte med att berätta om HE Paramotors verksamhet. Han är delägare och arbetar som försäljningschef för HE och var inbjuden till träffen av TP Sport. Avslutningsvis berättade Skärmflygförbundets Paramotoransvarige Pelle Linnstrand om förbundets nya system för ID-märkning av skärmar. Pelle avslutade detta ämne med att fråga piloterna om de ville ha märkning i sina skärmar. Piloterna svarade då enhälligt med att det ville de inte och att SSFF nu fick i uppdrag att förhandla bort denna regel hos Transportstyrelsen då den inte var önskvärd.

Pelle har mångårig erfarenhet av paramotorer och var också vänlig att dela med sig av sina erfarenheter kring bland annat kolvar, cylindrar, bensin och oljor. Dessa föredrag var mycket uppskattade under den blåsigaste eftermiddagen och kommer att utvecklas under framtida träffar.

Som traditionen påbjuder blev det under lördagkvällen en gemensam grillkväll där Rolf Nilsson med son och Jessica Höggren stod för serveringen. När den välsmakande middagen var

avslutad insåg många att vindarna inte längre pressade på tältet lika hårt. På det stora turbulensfria fältet var det perfekta balanseringsmöjligheter och många tog chansen att träna på markhanteringen – exempelvis genom att i all vänskaplighet knuffa på skärmen bredvid. När solen närmade sig horisonten hade det mojnät tillräckligt för att det skulle vara flygbart igen och piloterna gjorde sig redo för ett sent kvällsflyg in i solnedgången. Någon timma senare landade de sista skärmarna som silhuetter mot en rosa himmel.

Söndag förmiddag bjöd på blåsig med ändå flygbart väder och samtidigt som många började packa ihop sin utrustning för den mer eller mindre långa hemfärden kunde flera piloter inte låta bli att återigen ge sig upp i luften för ett sista flyg.

Ett av de största glädjejämnena under träffen var att de som varit med några år kunde se vilken utveckling landets PM-piloter genomgått. Både motorer och skärmar är idag av en helt annan klass än vad de var vid de första träffarna. Likaså har piloternas skicklighet och erfarenhet ökat. Endast ett fåtal misslyckade starter kunde ses och inte ett enda tillbud eller brott mot flygreglerna skedde. Trots att 20-25 piloter stundtals förberedde eller genomförde starter och landningar skedde det med



Henric Höggren spinner loss som tandempilot.

Foto: Pelle Thor

vänlighet, hänsyn och utan trängsel. Det var också glädjande att många piloter från Svenska Paramotorförbundet deltog både som besökande piloter och funktionärer. Arrangörernas målsättning med att skapa en givande träff för alla paramotorpiloter – såväl alla svenska som internationella – fungerade mycket bra.

Årets arrangörer av BPM var efter helgen fyllda av inspiration inför kommande år. En av målsättningarna är att alla landets instruktörer skall informera sina elever om fördelarna med att besöka Big Paramotor Meet. Att nya piloter kan testa och studera utrustning, lära sig av mera erfarna piloter, lyssna på föredrag och så klart flyga över nya landskap. Samtidigt skall träffen fortsätta utvecklas för att leva upp till detta och erbjuda både nya och gamla piloter en utvecklande och rolig helg. Till arrangörernas stora glädje besöktes träffen även i år av en stor grupp finska piloter. Detta internationella deltagande kan utvecklas både bland besökande (uppvisnings) piloter, utställare och föredragshållare. Självklart finns även möjligheterna att på sikt lägga in tävlingar på programmet om detta efterfrågas.

Förhoppningsvis kan träffen leva vidare och fortsätta vara ett viktigt och återkommande evenemang i den Svenska PM-ka-

lendern. Från arrangörernas sida vill vi passa på att tacka alla som kom och alla de funktionärer som har jobbat hårt. Stort tack till SSFF som gjorde träffen möjlig med det outhärliga tältet. Vi ses nästa år!



Fredrik Wik, Henric Höggren och Mårten Wibom är eldsjälarna bakom årets BPM.

Foto: Lars M Falkenström



Tandemsele för skolning.



Per delar ut distanligepiset till Andreas.



Johanna, en av årets Flörmänstipendiater för kvinnliga flygsportare.



Flyped, Kirallys lösning på motoriserad HG.

Foto: Mats Johansson



Det fanns många hjälpande händer på fältet.

Lyckad hängflygkonferens i Örebro

Den 9-10 april genomfördes en kombinerad hängflygkonferens, instruktörsträff och grenförbundsårsmöte. På söndagen var vädret bra för flygning på Näsby och tack vare att lördagen disponerats effektivt så gav också flygdagen god utdelning.

Text: Hans Berg, Foto: Bengt Höök

Årets instruktörsträff hölls som forum öppet för alla i samband med den årliga hängflygkonferensen. Tanken var att man på så sätt skapar förutsättningar för samarbete mellan instruktörerna runt om i landet men även får fart på samarbetet mellan instruktörer och klubbar. Synpunkter från mer eller mindre erfarna piloter och elever som är nyexaminerade eller fortfarande under utbildning kunde på så sätt belysa olika aspekter på problem, möjligheter och andra faktorer som påverkar upplägg och resultat av utbildningen. Jag tycker konceptet kändes lyckat och att vi som resultat av det har mobiliserat lite mer kraft och fokus både hos instruktörer och klubbarna.

Ämnen som diskuterades:

- Erfarenheter från den grundutbildning som körts i Stock-

holmstrakten under vintern. Kursen kördes som en vinterkurs med bogsering på sjöis. Tack vare att både erfarna piloter och ganska nya piloter varit engagerade har Tomas som var instruktör haft möjlighet att dra runt kursen. Kursen har också blivit en uppskattad möjlighet för aktiva piloter att göra några bogserdrag under vintern.

- Erfarenheter från grundutbildning med tandembogsering. Positiva erfarenheter men resurskrävande varför kostnaderna blir höga.

- De första behörigheterna för motoriserat hängflyg är släppta. Motoriseringen skapar fantastiska möjligheter att flyga med ganska enkla medel. En fördel nu när bensinkostnaderna gör det väldigt dyrt att köra till flygställena.

- Mats berättade om sina erfarenheter från användningen av skotervinsch under grundutbildningen. Han ser det som ett väldigt bra komplement till backskolningen framförallt för att få lite mer tid och plats i luften.

- En viktig fråga som diskuterades var hur vi skall få fram nya instruktörer. Som utbildningsansvarig har jag funderat en hel del kring detta. Jag fick bra gehör för mina grundtankar som är:

- Vi har ont om nya elever varför det är viktigt att de elever som söker sig till hängflyg blir väl omhändertagna. Detta ställer stora krav på både instruktörer och klubbar. Instruktörerna måste då agera på ett professionellt, kompetent och förtroendeingivande sätt.

- För att bygga upp den kompetens och erfarenhet som krävs hos en instruktör ska man förutom att man är en erfaren och duktig hängflygare med en bredd i sina erfarenheter skaffa kompetens i hur man lär folk flyga. Detta måste man göra tillsammans med en aktiv instruktör. Man kan göra det både före och efter en instruktörutbildning. Eftersom ingen instruktörutbildning är planerad för tillfället hoppas jag att ni som är intresserade av att bli instruktörer ser till att praktisera som hjälpinstruktör med någon aktiv instruktör. Detta ligger ju helt i linje med ambitionen att klubbar och instruktörer skall samverka. Ni som är intresserade av att bli instruktörer skall anmäla det till förbundet via er klubb som också skall styrka att ni har den formella kompetensen samt övriga förutsättningar finns.

Instruktörsseminariet och Hängflygkonferensen övergick sedan till förbundets årsmöte. Mötet flöt på enligt dagordningen. Årets distansligevinnare blev som vanligt Andreas Olsson tätt följd av Håkan och Joakim. Bengt Höök fick Flygsportförbundets förtjänststecken i guld för många års engagemang i utbildning-

och klubbverksamhet.

En fråga som diskuterades var hängflygets delaktighet i Hypoxia. Alla hängflygare saknar hängflygrelaterade artiklar i tidningen. Det faktum att de som kan skriva dom bästa hängflygartiklarna är hängflygarna själv motsägs inte av någon. Någon har skrivit artiklar som refuserats och är besviken över det. Hypoxia borde kunna vara en källa till inspiration, kunskap och information för alla "friflygare". Men ska hängflygarna vara med måste vi leverera in material som kan publiceras. Vi måste även känna att vi finns med i tidningen. Det vill säga - Kom igen hängflygare! Visa att vi finns! Korta enkla artiklar som berättar vad som händer runtom i hängflygvärden är intressant för alla.

Söndagen bjöd riktigt fina värmeförhållanden på Näsby, utanför Örebro. Både ganska färska och mer erfarna piloter flög kring fältet. Andreas gjorde ett drag och fick med det ett par timmar på sin nymonterade vinge. Paul visade upp sin Flyped som är ett av de två godkända motoralternativen för hängflyg i Sverige.

Jag passar på att tacka alla som var med under helgen och konstatera att det känns som ett bra koncept att samordna instruktörsträff, Hängflygkonferens, årsmöte och även sikta på att få med flygning.



Foto: Johnny Bergholtz

Johnny Bergholtz flyger fram nära en härligt vacker molnbas.



Foto: Lars Olsson

Pierre Serck-Hansen startar på det somriga fältet. Sune gjorde ett fantastiskt jobb vid vinschen med hänsyn till de något extrema releasehöjderna.

Tävling för alla i Göteborgspokalen

Västra Skärmflygklubben har arrangerat en ny tävlingsform där utgångspunkten är att det ska vara enkelt att börja tävla utan en massa förkunskaper. Det enda kravet är att flyga med en GPS som loggar höjd samt radio om man flyger i våra lånade skärmflygsektorer.

Text: Lars Ericsson/Sven Adner, VSK

Alla piloter får lägga upp sina tracklogs på loggboka som används som underlag för resultatlistan. Loggboka använder sig av distansberäkning via fem bästa punkter av flyget vilket innebär att man kan flyga långt även platsbundet i "struten". Detta gör att även P1-piloter med termikbehörighet kan delta och göra långa flyg. För riktigt långa distanser behöver inte piloten komma tillbaka till fältet utan det räcker att han tankar upp trackloggen på loggboka. Detta är ett mycket enkelt sätt att hantera resultatlistor där flyget automatiskt kommer upp och får en placering så fort det blivit inlagt. Det är det längsta flyget som räknas varje dag och om det blir två heat så läggs distanserna ihop för ett slutresultat. Priser delas ut i två klasser: öppen klass och serieklass. Segraren får ett vandringspris med sitt namn samt klubb och årtal inpräglat.

Prognosen för tävlingen som gick 21/22 maj var riktigt bra med vind i rätt riktning och bra termik. Det var totalt 23 piloter anmälda från samtliga Göteborgsklubbar. Första dagen blåste det för mycket på höjd så det blev till att vänta fram till tidig eftermiddag. Men när vinden la sig blev det kö och de flesta startade. Längst flög Johnny Bergholtz med 62,3 kilometer och på andra plats kom Joakim Johansson med 59,7 kilometer. Mycket

tätt och de landade nästan på samma ställe. Totalt 16 piloter startade.

Så här skriver Johnny Bergholtz själv om dagen: Det blev många timmars väntan efter genomgången. Prognosen var avtagande och runt tretiden var det korta perioder mycket svag vind mellan släppen.

Att Andreas, Jocke och Pierre startade med cirka 30 minuters mellanrum hintade om förhållandena och med hänsyn till det tog jag beslut att själv pröva lyckan.

Fick en bra och jämn vinschresa upp med en höjdvinst på cirka 700 meter. Hittar en blåsa ganska så omgående som tog mig upp 1 100 meter, molnbas låg runt 1 300 meter så det var inte givet flyga långtväder.

Vindriktningen var västlig, som klippt och skuren för att korsa Vättern (en gammal dröm) men vred under dagen innan start till sydväst.

Då får man ta sikte på Kristinehamn (163 kilometer) istället för att undvika R18-området vid Bofors.

Molnbilden var vacker men låg molnbas gör flygningen svårplanerad för att undvika molnflygning och det är inte helt lätt att "get high and stay high" under dessa förhållanden.

Personligen fick jag en trevlig tur med något sönderblåst termik men vinden gör ju sitt till och kilometrarna tickar snabbt revy. Strax innan Skara i molnbas finner jag ingen ny blåsa och satsar min höjd på att glida rakt över staden i hopp om lyft. Så blev inte fallet. Från 4-500 meters höjd ser jag en välkänd gul M-skyllt norr om Skara som jag bara inte kan motstå. Planerar en landing mycket nära McDonalds, dessvärre fick jag smaka på rejäl turbulens de sista 100 metrarna och hamnade dryga 300 meter

därifrån, men på ett stort säkert fält istället. Säkerhet framför bekvämlighet.

Ringde in min distans och hade turen att få bli hämtad av Jonas Ostwald en timme senare. Passade på att äta, dricka, njuta av dagen tills vidare.

Väl hämtad fick jag veta att Jocke var i luften någonstans inom komradioområdet. Jag och Ostwald var först på väg söderut mot Falköping men vände snabbt och siktade på Skövde istället. Till slut fick vi bättre kommunikation med Jocke som då höll på att landa i Skara, endast 1 500 meter från min landningsplats en timme tidigare! Synnerligen osannolikt nära varandra med hänsyn till att vi flugit i två timmar och runt 60 flugna kilometer.

Andra dagen var det mycket vind och dessutom tvärs fältet. Några startförsök gjordes med mycket höga höjder, Jocke releasade när han var på 1004 meter! Lite lägre över fältet eftersom varion var inställd över havet. Tävlingen fick dessvärre ställas in denna dag då det var omöjligt att få iväg hela startfältet på ett säkert sätt och med den vindriktningen skulle alla driva in i Trollhättans TMA som öppnade 13:30.

Det var synd att det var så blåsigt båda dagarna att vi inte fick utvärdera flygningen i struten. Antingen fick man landa ganska omgående på fältet eller så var det att drifta med vinden som gällde. Tävlingen har väckt intresse bland många piloter och det kommer definitivt att bli samma upplägg nästa år. Det vi kanske ändrar på är indelningen av klasserna. Det kanske blir en öppen klass och en klass för P1T eller flygning i struten, vi får se.



Foto: Johnny Bergholtz

Jonas hjälper Jocke att stoppa om sin baby.



Foto: Lars Ericsson

Jocke Johansson tvåa i öppen klass, Johnny Bergholtz etta öppen och serie, Rolf Nordström tvåa serie och trea öppen och Per Erander trea i serieklass.

Hur svårt kan det vara?

(Svar: svårare än man tror)

Det däringa X-Alps kan väl inte vara så svårt eller? Klart det är. Nästan omänskligt. Men om man gör sin egen lite snällare variant, hur blir det? Fredrik Gustafsson provar.

Text och foto: Fredrik Gustafsson

Förstå mig rätt, jag är djupt imponerad av X-Alpshjältarna! Inte minst när jag lyssnat till David Dagault som berättat om en del spännande händelser under 2003 års upplaga. Som när Nicky hittade honom på en landning med ansiktet i händerna. Hon frågade hur det var fatt med honom, han svarade kortfattat att det var en "close shave". Han hade då på grund av stark dalvind backat in under en kraftledning och slutligen blivit draggad en bit... Det krävs ett visst psyke för att då packa säcken och ge sig upp till en start igen. Dessutom till fots!

Redbull X-Alps är inte bara ett race från punkt A till B. Det är ett sjuhelvetes äventyr tvärs över alperna! De som ställer upp i RedBull X-Alps är mina idoler. Allihop. Fast. Nog borde man väl själv kunna ta sig en bit på banan under en veckas tid? Eller?

Jag bestämde mig för att ta en närmare titt på årets bansträckning. I alla fall de tre-fyra första brytpunkterna. Dock inte till fots hela vägen utan en mer behaglig variant. Flyg så långt det går, ta buss, tåg, lift till nästa start, flyg vidare. Regnar det, bo på Gasthaus. Alltså inte riktigt så hårt som Redbull X-Alps.

Först hade jag tänkt prova det ensam för sakens skull. Men då min trogne reskamrat Marcus King anmälde intresse var det dags att smida planer. Vi stämde träff i Innsbruck. Mycket mer än så hade vi inte planerat. Det visar sig senare att det hade varit smart med ett planeringsmöte.

Marcus kom till Innsbruck med bil. Det löste problemet att ta

sig till Salzburg. Första kvällen gick dock åt till att hämta mig en låneskärm på UP i Garmisch. Sedan snabbt vidare till Achen-see där Mike Küng slöt upp för middag. Mike är i hårdträning inför Redbull X-Alps. Den riktiga tävlingen alltså. Så här i senare delen av förberedelserna har han fått byta skärmsponsor. Självklart inte optimalt, fast Mike verkar mycket nöjd med att få en Icaroskärm gjord för sig själv och tävlingen. Det verkar vara en del nya idéer och material inbyggt i denna skapelse. Mike berättar att han sprungit i bergen idag med skärmsäck. I sex timmar. Efter ett par glas vin knoppar vi in i Mikes gäststuga.

Dagen efter var det flygväder vid Achensee och det var ytterst frestande att hänga med Mike upp för lite bus o kul...

Fast vi kände att det var dags att styra kosan mot Salzburg. Sagt å gjort, vi körde norröver och efter ett snabbt besök hos Icaro för ytterligare ett skärmlån var vi i närheten av delmål 1. Först passade vi på att träffa Nick som är en av organisatörerna bakom Redbull X-Alps. Under lunchen snackar vi lite fritt om tävlingen, nya regler och nya deltagare. De fyra timmarna som nattetid ej får användas för att förflytta sig är för att öka säkerheten. Deltagarna tvingas att sova. Detta kommer förmodligen göra att de har mer kraft när de väl tävlar. Nick önskar oss lycka till med rekognosceringsturen.

När vi närmar oss Gaisberg är det sen eftermiddag och det

flygs för fullt. Vi tar bilen upp. Flyglusten gör att vi skippar banans dragning. Vi gör som vi vill! Annars så går starten på Mozartplatsen i Salzburg. Därifrån springs det upp till starten på Gaisberg strax utanför staden. Gaisberg är första berget i alperna, det är helt platt norr om detta berg. Söderöver är bilden annorlunda. Alperna breder ut sig i ett gigantiskt marmorerat täcke av taggiga berg som är i vägen för oss skärmflygare.

Väl uppe på starten tar vi oss ett härligt eftermiddagsflyg med våra nylånade skärmar. Allt är bra, väldigt bra. Efter en stunds flygande börjar jag fråga mig varför vi inte har packat allt och drar mot Dachstein. I samma veva börjar i stort sett alla göra öron för att komma ner. Det känns som om hela plattlandet släpper och lyfter kraftigt vid just Gaisberg. Vi följer de lokala vägar. Jag gör ett antal försök att topplanda, men minns att Tobbe Hinas frågat mig om jag sett spåret efter hans arsele på just på denna plats, och ger jag upp. Vi landar nedanför berget. Efter att hamnat i en obskyr

fotosession med halvnakna tjejer får vi lift upp till starten. Det flygs till långt efter mörkrets inbrott denna kväll.

Det är vackert med Salzburg gnistrandes i bakgrunden.

Vi beslutar oss för att sova på starten. Marcus har ett Ripair-tält modell mindre. Dock har han inget liggunderlag och en rätt risig sovsäck. Tufft, men ack så obekvämt.

Jag å andra sidan har en bivibag i goretex och finfin dunsovsäck plus ett Thermarest neair, det skönaste liggunderlaget som går att uppbringa. Lätt och dyrt. Vi sover som prinsar på berget.

Dagen efter vaknar vi av en busslast pensionärer som tittar på utsikten och på oss.

Innan vi hunnit packa ihop våra nattplatser har molnen redan byggt sig illavarslande stora. Wolf från Renegades tar ett snabbt nerflyg. Det blir inget flyga idag. Vi passar på att turista i Salzburg, besöker Mozartplatsen. När vi sitter ned vid ett kafe för att avnjuta en apfelstrudel börjar det regna och åska för fullt. Himlen öppnar för fulla spjäll.

Väderprognosen säger regn till imorgon lunch. Varken jag eller Marcus är direkt sugna på att tillbringa natten utomhus i hållregn. Jag smsar Jocke Johansson för att höra med honom om tips på boende. Jocke är en hyvens karl och erbjuder oss tak över huvudet. Vi tackar gladeligen ja och kör till Kuchl där Jocke numera huserar. Jocke har hittat sitt eget lilla flygparadis och passar väl in i miljön. Det märks att Jocke trivs - han flyger väldigt mycket och med duktiga och trevliga kamrater.

Denna kväll är dessutom den lokala flygklubbens ölkväll. De

Artikelförfattaren glider mot Dachstein, första brytpunkten på Redbull X-Alps.



Kvällshang på Gaisberg.



Fantastisk utrustning, lätt, funktionell och bra på alla sätt! Fast tung när man ska gå uppför...



På starten sover man som en kung, 50 meter från restaurang och toalett.



Marcus King kurvar strax söder om Gaisberg.



Chrigel Maurer busar till det lite med sin X-Alpsskärm under Bordairlinetävlingen.



En avslappnad och skojan-des Chrigel Maurer på Bis-chlingstarten.

träffas i klubbstugan, dricker pils och pratar skärmflygning. Vi blir medbjudna. Hallein Fun Club är Jockes nya hemmaklubb, samma klubb som Heli Eichholzer, en av årets X-Alpsdeltagare. Heli är på intervjuutbildning denna kväll, så vi får dricka även hans öl.

Dagen efter kör vi upp till Gaisberg. Nu vill vi flyga! Det ser rätt lovande ut och vi bestämmer oss för att flyga mot Dachstein. Vi vet att liften går upp till starten på glaciären, nästa brytpunkt på X-Alpsbanan. Det är 52 kilometer dit och det känns helt klart inom räckhåll. Vi startar samtidigt och kurvar upp oss och går direkt på första glidet. Det känns helt fantastiskt. Det här har jag sett fram emot hela våren. Jag glider in på nästa kam och får direkt en ny blåsa. Pang upp igen. Molnbas närmar sig raskt. Jag flyger ut på sidan av molnet och det fortsätter stiga. Marcus har redan valt en väg en bit ut från bergen. Han ser att mot Dachstein till ser molnen brysa ut. Fast mitt problem är att molnbas är för låg. Det finns ingen plats mellan bergen och moln. Vi jobbar oss vidare mot Tennen-ryggen men det blir stopp och vi landar slutligen i Kuchl, 500 meter från Jockes Iya. Det är tre mil till Dachstein. Vi har flugit drygt två mil.

Efter att vi tagit bussen till Salzburg för att hämta vår "herrelösa följe" inser vi att väderprognosen för närmaste fem dygnen är helt kass. Det ska till och med snöa över 1500 meters höjd. Vi har inte kommit till Österrike för att gå i regniga dalgångar i en vecka. Vi kastar in handduken. För i år.

Dock bestämmer vi oss för att reka lite mer av sträckningen, för vi ska hit igen. Inget snack om den saken, det här ser himla kul ut!

Från Werfenweng i Pinzgaudalen går följande dag Bordair-

linetävlingen. Vi campar vid dalstationens parkering med våra spartanska sovkit bland husbilar av något högre prisklass.

Boarderline är en hike and fly-tävling för de flesta kategorier av piloter som inte har något emot att gå uppför och flyga ner. Under tolv timmar ska piloten ta sig så långt som möjligt men samtidigt hinna tillbaka till starten innan de tolv timmarna är slut. Minst 20 procent av sträckan ska ha flugits och du måste vara tillbaka vid dalstationen innan tiden går ut.

På plats finns bland andra Chrigel Maurer, Heli Eichholzer, Paul Guschlbaur, alla tre med i årets Redbull X-Alps. Det är kul att känna på deras kit som är löjligt lätta i jämförelse med mitt och Marcus. Dom har tävlings-skärmar på runt 4 kilo. Selen som verkar vara ledande i dessa kretsar är Advance Lightness. Andra märken följer efter med liknande skapelser, Woody Valley, Supair med flera. X-Alpstävlingens utrustningskrav leder till att vi vanliga piloter får lättare och bättre utrustning om vi så önskar.

Deltagarna går från dalstationen och upp till starten som heter Bischling. 900 höjdmeter på en dryg timme med skärmsäcken på ryggen.

Från starten ser vi Dachsteinmassivet som retligt sticker upp över den omgivande floran av alper. De tävlande lägger snabbt ut sina skärmar och flyger över till nästa berg. Vandrar upp och startar om. Någon termik finns inte idag.

Lagom till att jag och Marcus fotograferat färdigt och börjat fixa utrustningen för att flyga så har det börjat regna på landningen. Vi tar liften ner. Beslutet att hoppa in i bilen och köra till södra Frankrike är enkelt att ta. Vi tittar med trånande blickar upp mot Grossglockner, nästa brytpunkt på X-Alps när vi passerar i Pinzgaudalens botten.

Fast helt bortkastat har inte vår rekresa varit. Tvärtom, vi lärde oss massor. Nästa gång ska vi lämna bilen hemma, ta med så lite extra prylar som möjligt, köpa lätt skärm, göra det senare på säsongen, äta och bo på Gasthaus, vara ett gäng på tre till fem piloter som flyger tillsammans. Att då flyga en del av X-Alps sträckning är inte alls omöjligt. Tvärtom, en riktigt trevlig flyg-tripp för vanliga piloter med viss äventyrslusta.

Att flyga hela Redbull X-Alps på 10-12 dagar är i gengäld helt

fantastiskt omöjligt. Jag kan inte annat än beundra de superhjältar som gör det till fots och flygandes. Det är troligen det hårdaste man kan ta sig för att göra med glidskärm!

Se till att bänka er framför era datorer när det drar igång. Där kan ni tack vare live tracking följa de tävlande på deras resa genom alperna. www.redbullxalps.com.

Fakta

Resa dit

Flyg till Salzburg. Upp på Gaisberg tar du dig enklast med buss 151 från Mirabellplatz. Alternativt kan du flyga till Innsbruck, ta tåget till Salzburg och flyga skärm tillbaka.

Liftrar

Det verkar som om rätt många liftrar går även på lågsäsong i Österrike. Den upp på Dachstein gick i maj. Fast det blir till att prova sig fram. En del går bara på helgerna. Kan vara smart att planera sin route genom att kolla upp vilka liftrar som går när du ska dit.

Boende

Det finns verkligen allt mellan härbre

och slott att bo på i dessa trakter. Att sova i tält på berget är billigast.

Bästa säsong

Vid högtryck: juni, juli och augusti. Maj om du har tur med vädret. Räkna dock med att det kan snöa i alperna i maj.

Web cam:

Finns på alla skidorter. På Gaisberg finns webcam på starten. Ytterst praktiskt! Web cam på Gaisberg: www.flugschule-salzburg.at/index.php?m1=7&m2=27&m3=77

Väder

www.austrocontrol.at

Tävlingar

Redbull X-Alps går av stapeln 17 juli.

Det går ut på att till fots eller flygandes ta sig från Salzburg till Monaco via några väl valda brytpunkter. En supporter följer atleten med bil. Den tävlande får inte ens använda tunnlar, över bergen går turen. www.redbullxalps.com.

Bordairline är också en hike and fly tävling fast mera en sprintversion. Den första deltävlingen var bara över tolv timmar. De övriga tre är över 33 timmar. Flyg och så lång du kan och ta dig tillbaka inom det givna fönstret. Minst 20 procent av din tripp skall vara flugen. www.bordairline.com

Lokala klubbar

En på varje ort. Minst. Lokal klubb: www.parafun-hallein.at Flygskola: www.flugschule-salzburg.at



Magnus Eriksson med sin R11 framför Hummeln.

Sverige Cup i Åre på turné

Text och foto: Marko Wramén

I början av juni arrangerade Stockholmsklubben Cirrus en Sverige Cup-tävling i Åre. Hela 25 piloter var anmälda men då väderprognosen såg dålig ut dök tyvärr bara elva upp. De fick å andra sidan en kul vecka.

Mycket riktigt var vädret inte lämpat för tävlingsflygning den första dagen. Men prognosen såg betydligt bättre ut nere på Tallhed vinschfält utanför Orsa, 350 kilometer söderut. Sagt och gjort, tävlingsledningen kontaktade den lokala klubben, Dalmåsarna, och på kvällen körde vi alla ner till Tallhed. Här

blev vi varmt välkomnade, fick rum i en barack och något att dricka i klubbstugan. Tallhed är ett enormt gräsfält och vinden var fin så flera piloter packade upp skärmarna för lite kvällsbalansering vid tiosnåret, det var ju fortfarande ljus (se sidan 31).

Fredag morgon kom med sol och blå himmel. Den lokala klubben var generös nog att ge tävlingsdeltagarna sin egen vinsch med bemanning och allt. Här drar man upp med bilar och fasta rep. Man kommer inte så högt (typisk releasehöjd var runt 300 meter) men det är å andra sidan lätt att anpassa efter skiftande vindriktning och flytta till en annan del av det stora fältet.

Det var också precis vad som hände efter lunch när termiken kom igång. Taskommittén la en rak bana med mål i Edsbyn 62

kilometer bort. Magnus Eriksson ville prova sin nya Ozone R11 och tog ett vinschdrag utanför tävlingen. Självklart fick han en kanonblåsa då och kom riktigt högt, men kunde ju inte utnyttja det i tävlingen. Då krokade jag i och drog upp i hopp om att också få fint lyft.

Först hittade jag bara turbulens, men desto mer av det. Eftersom jag också flög en ny vinge (vi var fem som hade nya vingar) kändes det lite ovant. Men så fann jag en blåsa och fick en fin hissfärd 1 200 meter upp nästan hela vägen till molnbas. Bättre än så blir det inte så det var bara att ge sig ut på glid över de stora björnskogarna med sikte på Edsbyn. Tyvärr hit-

tade jag inget lyft alls efteråt så snart fick jag fälla ut landningsstället och ta sikte på ett kalhygge. Sedan återstod knappt fyra kilometers promenad med skärmen upp till närmaste större väg i Skattungbyn där jag kunde lifta tillbaka till Tallhed.

Trots att jag inte kom så långt, drygt sju kilometer, visade det sig bli det längsta flyget bland de tävlande denna dag. Också Magnus Österberg kom iväg från fältet och fick ett glid på några kilometer och trots att det totalt gjordes mer än 40 drag av tävlingspiloterna så räckte det inte för att få ihop ett godkänt heat.

Nästa dag blåste det kraftig på Tallhed och hela entouaget körde återigen norrut till Åre. Det var bra för söndag morgon välkomnade oss med lovande väder. En bana lades med start



På glid mot Suljätten, över myrar och tät skog.



Ulf och Svante kvällsbalanserar på Tallhed.

på Hummeln, första waypoint vid Rödkullen i närheten sedan tillbaka till Hummeln där starten låg som en 1000 meters exitcylinder. Nästa punkt var Åreskutan och därefter Suljätten en bra bit norrut. Målet placerades i Kallsedet vilket gav en total längd på drygt 32 kilometer.

Det bestämdes att det skulle vara lapsed time, vilket innebär att tiden börjar räknas sista gången man flyger ut ur startcylindern, så att man kan starta om flera gånger av taktiska skäl. Magnus Eriksson och Olov Nydahl var först ut att starta men kom snart lågt och vi var alla övertygade att det skulle bomba. Men båda lyckades hitta lyft ovanför Draklanda och kämpade sig sakta upp och tog till och med första punkten vid Rödkullen.

Nu var vi flera som startade och jag fann mig delandes en blåsa med Olle Gustafsson och Magnus Österberg. När det kändes högt nog gick jag på glid mot Rödkullen och upptäckte att speeden var urkrokad. Försökte kroka i den utan att lyckas så fick flyga utan. Med första punkten i hamn gnetade jag mig tillbaka i motvinden mot Olympiaplatån och sedan bakifrån upp till Hummeln. Klippte waypointen och sedan starten. Här lyfte det bra och jag kom snabbt upp mot Skutan, igen med Magnus Österberg. Men när jag närmade mig skutan försvann han tillbaka - taktikflygning för att ta starten igen i hopp om att få en bättre tid. Jag puttrade på i min egen takt och tog så småningom också Skutans waypoint.

Här blev jag emellertid överväldigad av den starka vinden och blåstes obönhörligen bakom skutan. Räddade mig på den lägre ryggen men fick aldrig något vettigt lyft här. Till sist gav jag upp och styrde norrut längs banan. Siktade på en solig kulle men hittade ingen termik och började komma lågt. Till höger syntes Olle Gustafsson snurra upp sig till yttre atmosfären. Försökte följa efter med blandad framgång men hittade ändå någon form av välvillig luft och drev sakta både uppåt och ut över Kallsjön.

Till sist hade jag vunnit mer än 200 meters höjd och drivit halvvägs över sjön. Gött!

Tog nu sikte på den markanta Suljätten. Här trodde jag att det skulle lyfta rejält men icke sa nicke. På baksidan fanns det blåsig och turbulent lätermik som jag inte fick mycket ut av. Men hade ändå hyfsat med höjd och gav mig ut över Sulviken i hopp om att korsa den och ta mig vidare mot målet. Kanske en tredjedel ut fick jag kalla fötter och vände om. Nu vart det motvind och speeden var fortfarande urkrokad. Men jag kom precis in över stranden och första trädriddån. Gjorde sedan en lästökig snabblandning med kullerbytta på ett kalhygge. Det gick bra det med.

20 minuter senare hade jag lyckats trassla ur linorna ur hygget och packat skärmen för att därefter bana väg genom undervegetationen. Jag visste att en asfalterad väg skulle finnas i närheten så framåt bar det genom blåbärsris, björkar och tallar, mossa och myr. Snart bröt jag igenom och fann inte bara Ulf Nylander som landat i närheten utan också Lars Nilsson som omtänksamt nog kört ut för att plocka upp alla andra piloter, som frikostigt strösslats ut över landskapet. Perfekt!

Ett tag såg det ut som om jag kommit längst och vunnit heatet, så det var lite pirrigt. Men så hörde Magnus Eriksson av sig och berättade att han tagit sig i mål. Han startade alltså först, bombade nästan men kom sedan tillbaka för att vinna hela heatet. Starkt jobbat!

Tyvärr tillät vädret inte några fler heat så efter en härlig grillkväll på Draklanda blev det tidig prisutdelning och hemfärd. Ett stort tack till arrangörerna Magnus Österberg och Jenny Persson från Cirrus samt Fredrik Lindholm från Åreklubben, de gjorde ett kanonjobb. Tack också till Dalmåsaarna som trots minimal förvarning tog emot oss alla och hjälpte till med både boende och bogsering. Nästa Sverige Cup-tävling blir vid Kittelfjäll 7-10 juli och sedan förhoppningsvis i Åre igen i början på augusti.

Totalt resultat i öppna klassen:

1. Magnus Eriksson (Ozone R11), 846 poäng
2. Marko Wramén (Nova Mentor 2), 578 poäng
3. Olle Gustafsson (Ozone Mantra 4), 575 poäng
4. Fredrik Lindholm (Ozone R10.2), 546 poäng
4. Hans Gustavsson (Apco Lambada), 546 poäng
6. Magnus Österberg (Ozone R11), 539 poäng
7. Jenny Persson (UP Summit XC), 350 poäng
8. Olov Nydahl (), 335 poäng
9. Ulf Nylander (Axis Mercury), 176 poäng

9. Lars Nilsson (Ozone Addict), 176 poäng
9. Fredrik Lotse (Ozone Delta), 176 poäng

Resultat i serieklass:

1. Marko Wramén (Nova Mentor 2), 578 poäng
2. Olle Gustafsson (Ozone Mantra 4), 575 poäng
3. Hans Gustavsson (Apco Lambada), 546 poäng
4. Jenny Persson (UP Summit XC), 350 poäng
5. Lars Nilsson (Ozone Addict), 176 poäng
5. Fredrik Lotse (Ozone Delta), 176 poäng



Magnus Österberg och Magnus Eriksson står redo på Hummeln med sina R11or.



De är smäckra, de nya tvålinorsmonstren.



Magnus Österberg tar emot track logs.



Fredrik Lotse startar på Tallhed.



Utsikt över Tallheds stora fält.



Kalhyggelandning precis sidan om sjön.



En glad vinnare plockas upp vid målet.



Marko, Magnus och Olle på pallen med fina priser.

Foto: Larsa Jonsson

Doktorn förklarar:

Så här hanterar du hypoxi

I augusti 2010 fick jag förmånen att delta i världskongressen i höghöjdsmedicin som denna gång hölls i Arequipa i Peru. Skärmflygutrustning i lättviktsutförande fick också följa med, och kom till användning! Mer om det längre ner.

Det mesta i höghöjdsmedicin handlar om sjukdomstillstånd som beror på hypoxi (syrebrist) på hög höjd men också hur andra sjukdomar påverkas av hypoxi.

Vi skärmflygare i Europa och på de flesta flygställen i världen kommer sällan upp över 3-4000 meters höjd och då endast under korta perioder. Detta medför ingen risk för allvarliga symtom såvida man inte lider av allvarlig hjärt- eller lungsjukdom.

I mer extrema flygmiljöer som Himalaya och Anderna kräver höjden acklimatisering. Flygningen kan där även nå mycket höga höjder och ge livshotande sjukdomstillstånd. Jag ska här kort beskriva tillstånden, hur man kan undvika dem och lite om behandlade åtgärder.

Acklimatisering

Nyckeln stavas acklimatisering, det vill säga successiv tillvänjning till höjden. Över 3000 meters höjd bör höjdvinst per dag ej överstiga 500 meter. Det krävs alltså flera dagar och ibland veckor för att nå höga höjder. Vid kortare vistelse på hög höjd som under flyg och vid toppbestigningar kan man göra avsteg från det men det krävs likväl en acklimatisering.

AMS

Acute mountain sickness (höjdsjuka) beror på alltför snabb höjdvinst. Symtom i form av huvudvärk och olika symtom som illamående, aptitförlust och dålig sömn. Symtomen inträffar hos många på hög höjd men ingen ska behöva dö. Det gäller att lyssna på kroppen och behandlingen är höjdförlust eller

åtminstone ej höjdvinst. Vila och syrgas är bra och i vissa fall hjälper medicinsk behandling. Mot lätt huvudvärk hjälper vanliga huvudvärkstabletter.

HACE

High Altitude Cerebral Edema (höghöjdsorsakad hjärnsvullnad) beror på det lägre syretrycket på hög höjd. Uppstår vid för snabb höjdvinst och symtomen är liknande som vid AMS men förvirring och senare medvetandepåverkan och medvetslöshet följer. Behandling är framförallt snabb höjdförlust och syrgas men ofta är medicinsk behandling nödvändig. Tillståndet är mycket allvarligt och mortaliteten är hög. Leder till döden obehandlad.

HAPE

High Altitude Pulmonary Edema (höghöjdsorsakad vätskesamling i lungorna) beror även det på för snabb höjdvinst. Symtomen är hosta (ibland med blod), andfåddhet och akut syrebrist. Behandling är snabb höjdförlust, syrgas och ibland medicinsk behandling. Mycket allvarligt och kan leda till döden.

Sammanfattning sjukdomstillstånd

Vid höjd över 3000 meter krävs försiktig höjdvinst och acklimatisering. Ge akt på symtom och går ner i tid om så behövs. Vid flygning på mycket hög höjd bör syrgas användas.

Flygning på hög höjd

I vissa flygmiljöer, framförallt i höga bergskedjor och i öknar är flyghöjder över 5000 meter vanliga. Möjligheten till acklimati-

sering är begränsad och vistelsen på hög höjd begränsas till några timmar. Den stora faran här är hastigt påkommen förvirring och omdömeslöshet. Här bör syrgas användas. Det finns system med små syrgasbehållare, näsgrimpa och smarta styrsystem av syrgastillförseln. Detta har använts under lång tid inom häng- och skärmflyg i dessa miljöer.

Flygning i Peru

Skärmflygning är en liten sport och få organiserade flygställen finns. Mesta flygningen sker på hang vid Stillahavskusten, speciellt i Lima. Termikflygning sker dock på några ställen i inlandet, bland annat vid Cusco.

Flygmöjligheter finns dock överallt i detta fantastiska land med stora öppna landskap och mängder av kullar och bergsmassiv. Närheten till ekvatorn, den alpina miljön och/eller ökenklimatet gör dock termiken mycket stark. God flygerfarenhet är inte fel.

Under min kongressvecka i Arequipa på 2 300 meters höjd gick jag och sneglade på de vulkantoppar som ligger nära staden. El Misti på 5 850 meter och Chachani på 6075 meter syns tydligt. Vädret var mestadels vackert och varje dag kunde fina cumulus ses med en uppskattad molnbas på eftermiddagen på drygt 7 000 meter. Efter lite sökande fick jag kontakt med bergsguide Miquel Zarate som kunde hjälpa till med bergsguide och övrig hjälp för toppbestigning av Mt Chachani. Efter min kartrekognosering och hans råd kände jag mig övertygad om att det gick att flyga från toppen, även om man inte kände till att någon annan gjort det. Det gällde bara att ha vindgudarna på min sida.

Förberedelserna bestod i tre dagars vistelse på nära 4 000 meter och sedan bar det iväg med 4x4 Jeep upp till cirka 4 800 meter. Därefter ett par hundra meter höjdvinst till nattläger med vila. Tidig start på morgonen i mörker och sedan mödosam

brant vandring upp till toppen. Ingen klättrutrustning behövdes men däremot stegjärn och isyx. Syrebristen gjorde mig långsam och hungrig på luft. Tanken på att människor går ytterligare nästan 3000 meter upp är svindlande. All respekt!

Tio på förmiddagen står jag på toppen av Chachani. 6075 meter upp och en tydlig lukt av svavel. Det är startbart i alla riktningar och en jämn vind på två-tre meter per sekund från öst. Luften är kristallklar och jag börjar efter en stund långsamt göra mig klar. Packar upp och kontrollerar min lättviktsutrustning. Vinden ändrar sig inte och efter en stund är jag redo.

Framåtstart i den tunna luften. Skärmen kommer upp fint och jag är snart i luften. Märker att jag behövde springa några extra steg och att flyghastigheten är hög nära berget. Jag har snart flera tusen meter under fötterna. Känslan är helt fantastisk och jag är mycket nöjd över att slippa gå ner. Jag struntar i den lätta förmiddagstermiken och landar istället nära staden efter cirka 3 500 meters fallhöjd. Detta blev mitt enda flyg i Peru men vilket flyg!

Flygutrustningen bestod av: skärm Mac Para Velvia, sele Karpofly Arrow X-Alps, nödskärm Apco Mayday 16 lättvikt och lätt snowboardhjälms med minivario. Totalvikt 8 kilo.

Selen förtjänar en extra rad: Mycket mycket lätt med tyg som rispapper, tunna Dynemaremmar, ryggskydd som man blåser upp själv men ändå bekväm med bra sittställning, stirrup, speed och packutrymme!

Om ni har frågor om medicinsk behandling av höghöjdsjukdomar, flygning i Peru, lättviktsutrustning eller något annat är ni välkomna att höra av er!

Martin Annsberg
leg. Läkare och skärmflyginstruktör

Rekordförsök blev "bara" 148 km

Svenske tävlingspiloten Jocke Johansson bor numera i Österrike. I våras försökte han sätta nytt svenskt rekord i tur och retur. Här berättar han om flyget.

Text och foto: Jocke Johansson

I april försökte jag för första gången att slå ett svenskt rekord här i Österrike. Deklarerade en tur och retur med start- och målpunkt i Wagrain och en vändpunkt i Zillertal. Totalt 203 kilometer.

Dagen såg till en början jättefin ut och jag kom upp med liften klockan halv tio. Då det fortfarande var helt blått på himlen och ännu inga tecken på termik tänkte jag fördriva tiden lite med att gå ända upp till toppen av berget och starta vid korset där. Det skulle jag aldrig ha gjort. Ju längre jag gick desto djupare blev snön. En gång sjönk hela benen ner och jag kunde nästan inte ta mig upp. Så den tänkta halvtimmen till toppen blev en timme och klockan var nu halv elva. De första små cumulusarna började skymta. Härligt!

Men nu var det bråttom att starta. Ut med skärmen och ihop med alla grejer. Dock var det ingen tillstymmelse till vind och gissa hur bra det gick att starta då i lössnön. Redan efter första försöket förstod jag att det aldrig skulle gå, så med selen på kämpade jag mej ner ett 50-tal höjdmeter där snön var lite lättare att ta sig fram genom (med betoning på lite). Efter ytterligare två misslyckade startförsök där började det bli panik. Cumulusarna växte till fina små tussar och det började bildas molngator. Gick ytterligare en bit ner för berget.

Då började jag även känna termiksläppen och tänkte att det kanske kunde bli min räddning. Drog upp skärmen mot vinden men redan vid första steget framåt sjönk jag igenom igen. Men

denna gången tänkte jag inte ge upp. Liggandes på mage med ena benet djupt nere i snön lyckades jag balansera skärmen och med en kraftansträngning fick jag kroppen i rörelse framåt. Fortfarande på mage gled jag utför stupet och efter ett 20-tal glidmeter lättade jag till slut. Äntligen!

Klockan hade nu hunnit bli halv tolv och jag förstod direkt att jag skulle få problem med tiden för rekordförsöket. Att kängorna och byxorna var sjöblöta av all snö gjorde inte motivationen direkt bättre. Försökte tömma selen på snö så gott det gick och började sedan jakten på termik. Efter lite lattjande med skidåkarna i backen lyckades jag komma upp och iväg i en blåsa, men då var klockan över tolv. Första biten på banan såg på pappret ut som den svåraste och så blev det också. Det gick riktigt långsamt de första 90 minuterna. Men efter att ha fått höjd efter Schwarzach började jag äntligen få lite fart på grejorna. Tog planerligt molnbas före korsningen över Zellersjön och på andra sidan väntade en härlig blåsa på mig. Då förstod jag att dagen var riktigt bra. Nu tog jag mig upp en bra bit över 3 000 meter och började sedan flyga så fort det gick.

I långa perioder låg jag på fullspeed utan större problem med turbulensen. Största problemet var istället kylan då molnbasen hela tiden blev högre. Det var mycket trafik i luften med många skärmar, hangflygare, segelkärror, fåglar och en och annan cessna, men det var bara kul. Blev omflugen av ett segelflyg-

plan underifrån med väldigt kort avstånd emellan oss. Det var coolt!

Flyget gick vidare genom Pinzgau och över Gerlospasset bort till min vändpunkt i Zillertal. Molnbasen var nu uppe på 4 000 meter och molnen växte mer på höjden än på bredden. Jag började nu se viss problematik i detta och försökte hålla några hundra meter mellan mig och molnen. När jag sedan återvände till Pinzgau hade molnen tagit överhanden och större delen av dalen låg i skugga. I ett sista desperat försök att hitta lyft flög

jag över till andra sidan dalen där det strålade in lite sol. Men det var inte tillräckligt mycket och jag fick landa i Mittersill. Mindre än en timme senare började det regna.

Det var synd på en så fin dag att det skulle bli överutvecklat, men samtidigt ändå lite tur då jag slipper gräma mig allt för mycket över att ha sjabblat bort en timmes flygtid med att rumla runt i snön. Med en start före klockan elva och en dag utan överutveckling så ska den här banan inte vara några problem att klara av. Erik, ditt rekord på 153 kilometer hänger löst!



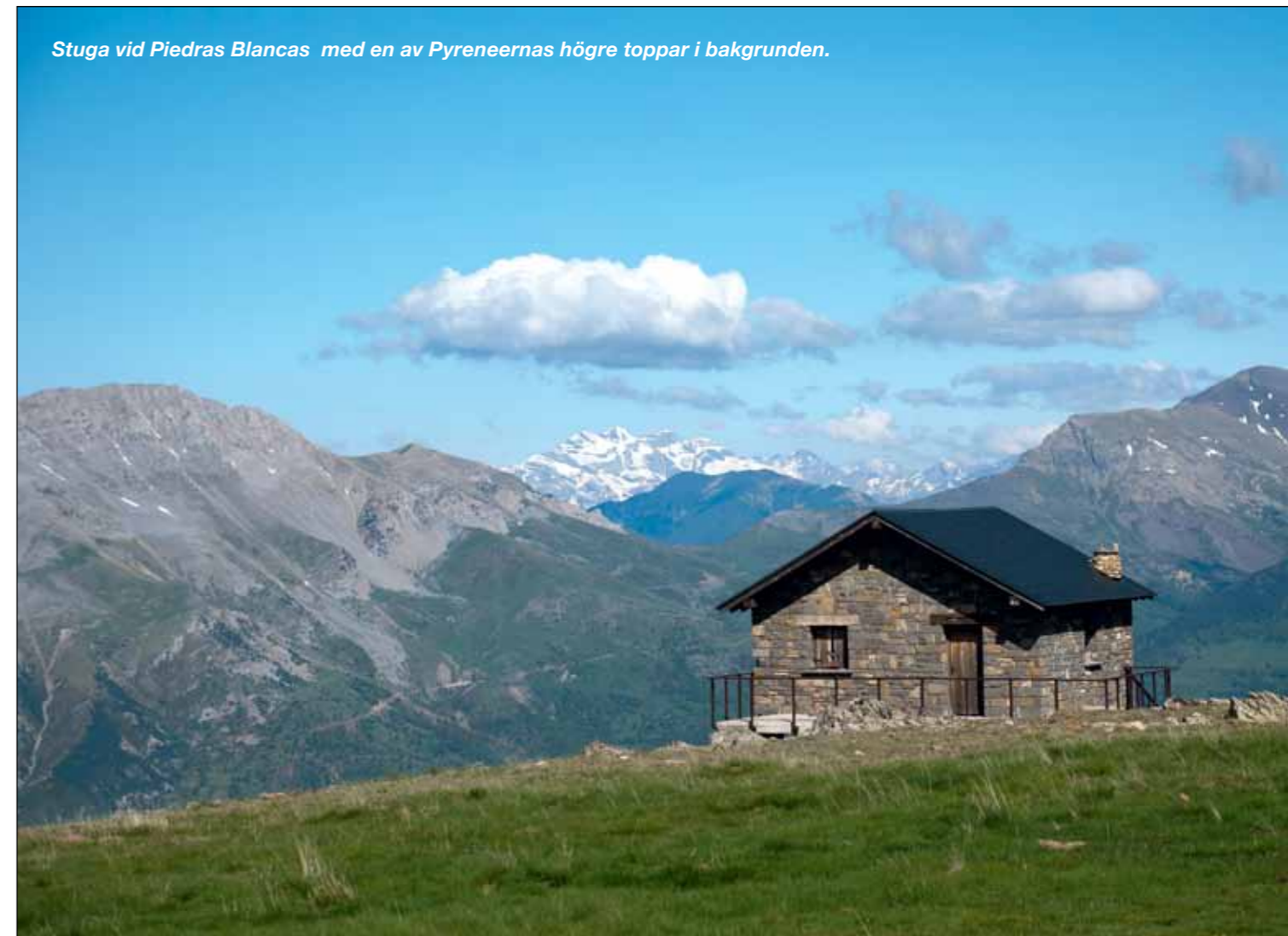
Jocke Johansson.

Flygfakta

Date	2011-04-21
Takeoff	Grießenkareck, Flachau
Glider brand and model	Ozone Mantra R10.2 (PG)
Start/finish	09:33:28 - 14:37:17
Duration	5:03
Max./min. height	3911 / 799 m
Max. mean/top speed	67 km/h / 75 km/h
Max/min climb rate	4.20 / -3.13 m/s over 60s
Total distance	214.96 km
Distance (km)	148.8 km
Max altitude	3911 meters above sea-level
	http://se.flightlog.org/fl.html?i=1&a=34&trip_id=255449



Start från Liri.



Stuga vid Piedras Blancas med en av Pyreneernas högre toppar i bakgrunden.

Cumulus i Castejón

Text & foto: Kristoffer Engström

Med bara drygt en månad kvar av min vistelse i Spanien började jag så smått titta igenom möjligheterna till att få ut så mycket som möjligt av tiden. Jag hittar en skärmflygskalender på nätet och när jag inser att det är flera stora event just under denna månad blir jag överlycklig. Bland annat så är det spanska ligan i skärmflyg "Liga Nacional" i spanska Castejón de Sos, vilket ligger mitt i Pyreneerna i norra delen av landet. Då jag är en flitig användare av bland annat Facebook har jag redan kommit i kontakt med flera trevliga personer som jag har haft möjlighet att följa med och flyga på diverse platser. Det visar sig att en av dessa själv skall dit och frågar om jag vill följa med honom, hans sambo och ytterligare en kompis över helgen. Jag svarar självklart ja, då detta är ett ställe jag hört mycket om och som ligger väldigt högt på min "att uppleva-lista". Jag har flugit i Förpyreneerna innan men detta är "riktiga" Pyreneerna och ska tydligen vara något extra speciellt, med riktigt höga berg och häftigt landskap och natur. Jag bor i centrala Barcelona så min resa börjar med tåg en halvtimme norrut till en stad som heter Sabadell. Väl där möter jag Carles, hans

fru och en kompis till honom. Det är fredag kväll och klockan är redan sex när vi ger oss av mot Castejón de Sos, en resa som tar ungefär tre och en halv timme med bil. Efter några timmar märker man att landskapet ändras drastiskt från det mer flacka jordbrukslandskapet till ett mer berg- och dallanskap där den annars så raka vägen nu bytts ut mot slingervägar (vilken tur att jag har med mig åksjuka tabletter). Väl framme så tar vi in på ett mysigt vandrarhem som heter "Pajaro Loco" vilket betyder "Galna fågeln".

Efter en god natts sömn vaknar jag upp i ett för en skärmflygare och naturälskande person drömlandskap. Vi befinner oss i en dal mellan fler tusen meter höga berg. Grönskan dominerar och med vita bergstoppar i bakgrunden, hiskeligt höga bergsryggar som granne och slöjor av dimma som dröjer sig kvar då solens strålar inte riktigt har börjat värma än så är det svårt att inte vara lyrisk! Eftersom det är en stor tävling på gång är den lilla byn full av liv. Barerna vimlar av piloter med fokus inställt på långa, bra och snabba flyg. Stämningen är på

topp även då väderprognosen varnat för oväder senare på dagen. Här märker man skillnaden. När väl cumulusmolnen börjat bygga så går det FORT! Då skjutsen upp till den högre starten Liri (på berget Gallinero) är kraftigt försenad beslutar Carles att vi tar och åker upp med hans egna fyrhjulsdrivna Nissan Pathfinder.

Men med cumulus under kraftig tillväxt som hotar att lägga locket på beslutar vi att idag åka upp till en betydligt lägre start vid namn Rials, vilken med en höjdskillnad på 300 meter i alla fall låter oss få ett fint nerflyg och chans till lite hang på bergssidan. Starten går bra men det är svårt att hänga kvar. Vi tycker båda att det är lite konstigt i luften så vi anstränger oss inte utan väljer istället att gå ner för landning på ett av de två landningsfälten. Från landningen ser vi en svärm av skärmar i luften över den höga starten. Fönstret har öppnat och tävlingen är i full gång med sina drygt 100 deltagare.

Dag två börjar precis som dagen innan med otroligt vackert väder, dock något kyligt. Men solens strålar värmer snabbt upp

landskapet och innan man vet ordet av så har temperaturen stigit från sju-åtta grader till dryga 20 på förmiddagen. Denna dagen är vi uppe tidigare och väljer att åka upp själva i Carles fyrhjuls bil till starten Liri med sina dryga 2 300 meter över havet. Vi åker upp på en minst sagt gropig väg vilket tar ungefär 45 minuter. På vägen möter man både getter och kossor som nyfiket tittar på. Märklig känsla det där när man kommer över trädgränsen och det är enorma ytor av bara gräs och några låga buskar. Vi stannar till en liten bit nedanför starten för att gå igenom hur vi skall flyga och Carles visar ett ställe som heter Piedras Blancas (vita stenar) vilket räknas som husblåsan där det nästan alltid går att hitta lyft. Härifrån ser man utan problem starten cirka en kilometer längre upp då landskapet är helt öppet och helt fritt ifrån träd.

Väl på starten tar vi god tid på oss och tittar på andra friflygare och tandempiloter som startar. Starten är ENORM. Vi snackar många fotbollsplaner täckta med gräs i en behaglig lutning. Dock så behövs det lite vind för att kunna starta

då det som sagt inte är jättebrant. Vi startar lite tidigare än vi tänkt då starten snabbt fylls av tävlingspiloter som gör sig redo för tävling. Man vill ju inte vara i vägen för dem som har betalt 90 euro för att få tävla. Flyget går jättebra, ingen riktig termik har startat än, men man känner av småbubblor som ruskar om skärmen då och då. Jag väljer att testa lite högre wingovers och lite brantare 360 än vad jag provat innan. Lagom till att variometern bölar i dur slår det helt lock för mitt ena öra, vilket inte släpper förrän 30 minuter senare. Från luften ser man några av Pyreneernas högsta berg. Landskapet är helt magnifikt. Vi är omgivna av snöklädda toppar på så mycket som 3 500 meter. Helt klart en väldigt annorlunda upplevelse för en svensk "plattlandare".

Under tiden är det skärmflygmässa i en närliggande gymnastigsal där bland annat lokala flygskolan och företag som har med skärmflyg att göra har sina monstrar. Samma kväll så bjuds det på plockmat, mingel och fri bar i mässlokalen. Här har man möjlighet att snacka med både piloter och andra människor som har med skärmflyg att göra. Bland annat så är den kände akropiloten Raul Rodriguez pappa där, som både är pilot och ger "privatlektioner" i skärmflyg till utvalda. En helt underbar helg med fantastisk flygning. Underbara människor och magiskt landskap.



Pyreneisk flygglädje.

Utsikt ifrån starten Rials med Castejón de Sos i bakgrunden.



Fakta

Huvudstarten heter Liri. Ligger 2 300 meter över havet och har en fallhöjd på ca 1 400 meter med startriktning syd-väst.

Flygställen

Den lägre starten vi startade ifrån heter Rials och ligger på 1200 meter. Fallhöjd 300 meter. Startriktning syd-väst.

Enligt en lokal flygskola så finns det totalt 17 olika starter vilka kan finnas under adressen:

www.tandemteam.es/index.php//conocenos/situacion/zonas-de-vuelo/

Landningsfält

Landningsplatsen vi använde oss av heter La Lleba, och ligger lättillgänglig och omgiven av betesmark. Storlek 50 x 150 meter med riktningar syd-ost och nord-väst.

Finns även en större landningsplats som är den officiella landningsplatsen i Castejón de Sos. 600x100 meter stor i riktningarna syd-ost och nord-väst. Dock används detta fält även för start och landning av mindre flygplan, så man bör vara uppmärksam och inte landa inom av koner markerat flygplans landnings område.

Säsong

Flygsäsong ifrån maj till oktober.

Flygskola/guidning

Lokal flygskola heter Tandem team : www.tandemteam.es

På www.castejondesos.es finner du kartor om hur du tar dig dit samt allmän information och även lokala företag som hotell och vandrarhem

Bra att veta

Eftermiddagsbrisen i dalen kan vara mycket kraftig, uppåt 10-15 meter i sekunden. Planera din landning så att du säkert når fältet.

Vind från nord är farlig då vinden är mycket turbulent efter att ha passerat över Pyreneerna.



Glad sommar!



Foto: Marko Wramén

Ulf Nylander balanserar på det fina fältet i Tallhed en sommarkväll i juni. Om ändå varje dag slutade så vackert.

B



Posttidning

Returadress
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

© swing GmbH twr • photo: Nina Colditz



Bara ett fåtal kvar!
-Först till kvarn...

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!

sizes:

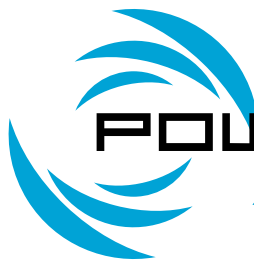
21 - 95-130 kg

23 - 105-140 kg

25 - 115-170 kg

Naja

....no antidote available!



POWERPLAY

...setting standards!

www.powerplay-gliders.de

DULV safety approved



Generalagent:
www.aerosupply.se

Återförsäljare:
www.luftburen.se

Developed by:

SWING

Distributed exclusively in Sweden by:

