

HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 2-2012

Paramotor

På äventyr i Irak

Hängflyg

Vägen upp i luften

142 kilometer

Fett flyg över Skaraslätten

Solig premiär i Åre

Knata och flyg-tävling lockade många deltagare

VINSJEBÅT FOR OPPTREKK AV PARAGLIDERE TIL SALGS



For annonse og mer informasjon:
<http://www.opptrekk.no/salg.html>
 eller ring Jarl +47 93049633

aventyrscenter.se

20 ÅRS ERFARENHET!

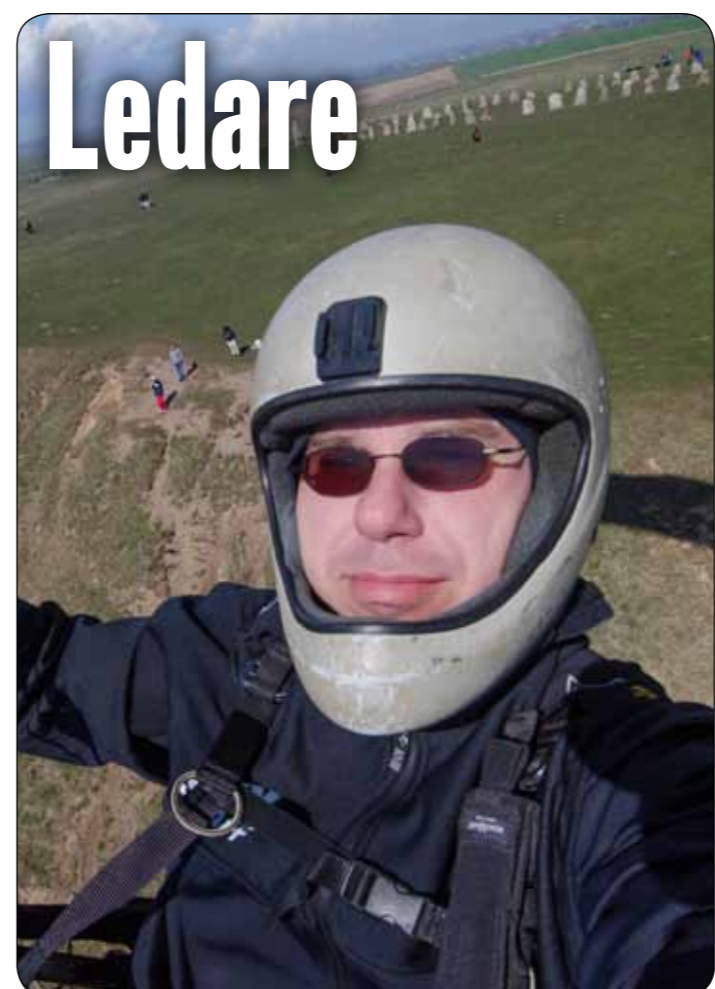
SERVICE OCH BUTIK
 Sveriges största skärmflygbutik. Endast 15 min från Göteborg. Hjälm, variometrar och mycket mer alltid i lager! Kort leveranstid på skärmar. Snabb service på linor, revor i duk, nödkärmsompackning m.m.

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



Ledare

Innehåll

5	Nyheter	
6	Hike & Fly	Ny tävlingsform populär i Åre
10	Skara	142 kilometer distansflyg
12	Göteborg	Lyckad Göteborgspokal
13	Slovenien	Winter Cup i Lijak
16	Paramotor	På äventyr i Kurdistan
22	Hängflyg	En nybörjare berättar
26	Cypern	Laid back semesterflygning
30	Test	Billigt alternativ till GoPro

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

Layout
 Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Alfred Orrbeck	Lars M Falkenström
Finn Madsen	Marcus Stålbom
Fredrik Gustafsson	Mariusz Fager
Daniel Lehnberg	Mikael Gawlik
Georgios Billis	Paul Thuresson
Hans Eklund	Peder Dyrssen
HP Fallesen	Per-Erik Öhrner
Jan Dersjö	Rolf Nordström
Johnny Bergholtz	Tobias Hinas
Jonna Sture	Sven Adner
Lars Ericsson	

Omslagsbild
 Foto: Hans Eklund
 Fredrik Gustafsson startar i samband med Åre Out & Return.

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
 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"

Som läsare av Hypoxia känner du mig kanske främst som killen som gör tidningen (och som envisas med att ha sig själv på bild på sidan tre i varje nummer :-)). Men jag har också flera ideella engagemang inom sporten – som styrelsemedlem i en av Sveriges absolut största klubbar, Club Parapente Syd, som tävlingsansvarig inom vårt förbund SSFF och också som styrelsemedlem i SSFF. Vikten av ideellt arbete kan inte överskattas. Det finns så mycket arbete som görs i det fördolda och som många kanske inte tänker på.

I min egen klubb CPS är det många som arbetar oförtröttligt för de andra piloternas bästa. Ett av många exempel är Anette Lantz som återigen är med och arrangerar den årliga sommarfesten. Sådana här eldsjälar finns i många klubbar (ta till exempel Pål Hammar Rognøy som brinner för akro uppe i Åre) och de förtjänar mycket mer uppmärksamhet än vad de kanske får.

Känner du till en sådan klippa i din klubb? Ge henne/honom en berömmande klapp på axeln, och var inte rädd för att hjälpa till själv!

Apropå ideellt arbete, klubbar och styrelser så har förbundets styrelse haft en effektiv arbetshelg i Skåne nyligen. En av de största frågorna som behandlades var förenkling och förbättring av licenssystemet.

Efter mycket arbete och olika förslag från klubbar och förbundsstyrelsen har nu USK (utbildnings- och säkerhetskommittén) ett förslag till nytt system som jag personligen tycker ser mycket bra ut. Det är enklare, smidigare och bygger mer på erfarenhet och flygtimmar. Förslaget kommer nu att skickas ut till klubbar och instruktörer för synpunkter. Vi kommer så klart att beskriva det i detalj i kommande nummer av Hypoxia så fort det är helt spikat. Nästa nummer har för övrigt deadline den 5 augusti och kommer ut runt den 17 september.

Till dess – Flyg högt och flyg säkert!

SKYSPORT
SPORT

Boka höstens skärmflygresor nu:

Vecka 37	Turkiet/Ölüdeniz
Vecka 38	Frankrike/Greolieres
Vecka 41-43	Chile/Iquique

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

Detail of 5 attachment systems on Kangook

The most versatile trike in world
 • Immediate attachment
 • Swivel neck arms
 • High swing arms
 • Low swing arms
 • Fixed J-BAR
 • One-seat PPO
 • Two-seats PPO
 • Delfin
 • Komfort

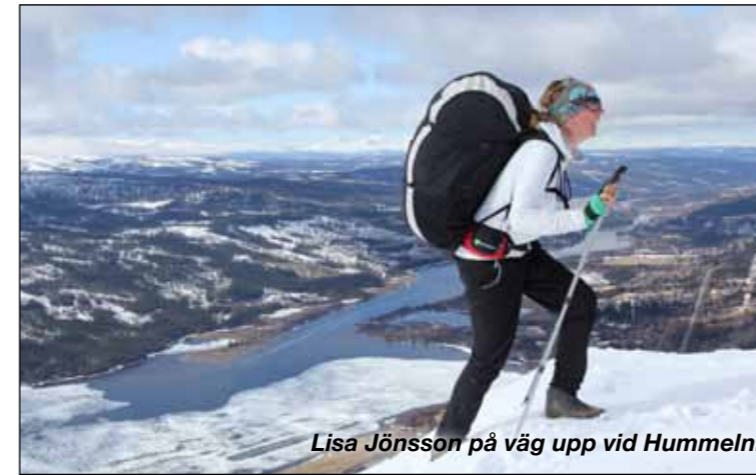
KANGOOK
STADIAVIA
PARAMOTOR

• 5 attachment systems on the same frame & harness
 • Unique concept with three identical cage parts
 • Easy and quick assembly
 • Maximum comfort with the Kangook SupAir harness
 • High quality and deluxe finishing
 • Light, strong and safe (double hoop) - Aviation Ti Aluminum
 • Universal frame (interchangeable engines)
 • Kangook LITE, minimal weight (18 KG)
 • www.kangook.se
 • paul@kangook.se
 • 0709-644966



Fredrik glassar i molnbas över i Duvved.

Foto: Fredrik Gustafsson



Lisa Jönsson på väg upp vid Hummeln.



Cissi och Fredrik letar lyft.



Magnus och Kristoffer kämpar på uppåt.

Alla foto på denna sidan är tagna av Jonna Sture

Framgångsrik hike & fly i Åre

För första gången har en så kallad hike & fly-tävling arrangerats i Sverige. Under en dag ska man flyga och gå så långt som möjligt från en startpunkt för att sedan återvända till samma startpunkt före ett bestämt klockslag. Tävlingen kallades Åre Out & Return och lockade över 30 piloter. Här berättar arrangören Fredrik Gustafsson om hur det gick.

När jag tog upp min idé på Åreklubbens årliga workshop fick jag genast ett mycket positivt gensvar vilket gjorde att det gick enkelt att dra igång projektet.

Till min hjälp som arrangör klev Lasse Nilsson in och utan honom hade det aldrig blivit av.

Vi hade ett otal möten och telefonsamtal (även mat och öl krävdes) innan vi hade en hyggligt bra plan klar. Vi tjuvade regler från Bordairline och förenklade/försvenskade dem efter tycke och smak för att göra det lätt för de tävlande och för funktionärer. Vi fick justera reglerna några gånger och ändå kändes det som vi kanske borde förenklat ännu mer.

Till slut blev det helt enkelt så att den som tog en gps-punkt längst bort och hann tillbaka till målet i tid vann (minst 20 procent flugen sträcka av den totala sträckan krävdes).

En facebookgrupp startades med hjälp av Kristoffer Stenbeck

som också lade sin hand på en första logga till tävlingen (tack!). Vi fick in anmälningar i en strid ström. Säkerheten på hemsidan brakade och allt blev till att skriva manuellt som för i tiden, det vill säga med papper och penna...

Runt trettio personer anmälda. Ett prisbord av rang, och framför allt några duktiga funktionärer var nu redo för race. Sista helgen i april var det dags. Jag och Lasse kollade prognosen så ofta vi hann, nerverna låg nu utanpå skinnen. Vi ville så gärna visa Åres bästa sida efter en vinter som mer eller mindre blåst bort. Skulle mamma naturen spela med oss?

Lördag morgon 08.30. Briefing på STF Hotel Åre Torg. Prognosen ser okej ut men med överhängande risk för överutveckling och nederbörd på eftermiddagen. Vi väljer att blåsa av dagen... Morgondagen ser bättre om än stabilare ut. Flera piloter tittar förfärat på oss. Vi sväljer och håller tummarna. Måtte prognosen stämma någotsånär.

Söndag morgon, ny briefing och vi samlas på samma plats som under gårdagen. Nu kör vi kontentan av väderprognosen. Lite moln på himmeln under förmiddagen gör att snön inte smälter (bra förhållanden för att gå upp) och sedan ska det klarna upp under dagen. Temperaturkurvan säger stabilt...

Starten går från Åre Torg och vägen utmed bergbanan blir allas första val. Väl uppe vid Fjällgården sprids vi ut på olika vägval. Fredrik Lindholm är först uppe trots stor packning, inga

De här piloterna har en bit kvar att gå...



En tävlande startar från Tusenmetaren.



Startfältet står redo på Åre torg.



Tävlande	Distans	Målbonus	Totalt
1. Martin Annsberg	39,80	7,96	47,76
2. Fredrik Gustafsson	37,60	7,52	45,12
3. Lars Gejlten	36,20	7,24	43,44
4. Magnus Stenberg	34,20	6,84	41,04
5. Mats Andersson	33,20	6,64	39,84

stavar och 20 år gamla kängor... Surjämten i honom tog raka vägen upp.

Vi andra avnjöt en lugn och i det närmaste behaglig promenad längs transportsträckor med hårt packad snö upp till Hummeln. Dryga timmen senare var det första gänget på plats. I solskenet. Hummelstugan var öppet så många av deltagarna avnjöt en fika i väntan på att termiken skulle dra igång. Flera fortsatte vandringen uppåt.

Lasse Nilsson gick hela vägen till toppen. En härlig bedrift och ett gott föredöme för resten av de tävlande.

På Tusenmetaren syd samlades flertalet av de tävlande, också en stor klunga av friflygare fanns på plats vilket gjorde stämningen bra och dessutom fanns det gott om termikvisare på himlen.

Stabilt eller inte, det steg ordentligt ute i dalen. Jag kände ett lyckorus när jag kurvade upp mig tillsammans med Andreas Floren, strax över oss kurvade Cissi Granerot. Nu visste jag att vi valt rätt dag. Det var en perfekt flygdag i Åre!

Cissi stack fort mot Tegefjäll och vi gled strax efter. Sedan spreds piloterna ut lite här och där, det gick att flyga både västerut och österut. Termik upp till 1 900 meter, luftrummet öppet en bra bit österut, ingen turbulens att tala om. Vilken dag!

Själv flög jag mot Gevsjön och för att med den tid som fanns kvar säkert kunna hinna gå tillbaka vände jag och började glida tillbaka. Fast det fortfarande steg lite överallt...

Jag gled vidare mot golfbanan, på vägen dit toppade jag ut en blåsa och gled vidare mot Duved, samma sak där och jag tog mig in över Tegefjäll. Efter en kort stund med bedrövt sjunk träffade jag en blåsa strax över trädhöjd. Kurvade och gled med tills jag insåg att jag kunde glida ner till Draklanda. Jag missbedömde glidet en aning och landade på reservlanda strax väster om Draklanda. Packade och gick till torget. Flinade hela vägen till mål. Vilken dag!

Väl tillbaka på torget fick vi alla ta tag i diverse inloggningar och andra bestyr rörande den slutliga resultatlistan. Det hela drog tyvärr ut på tiden så prisutdelningen vart lite sen. Till nästa år ska alla deltagare ha ett fungerande konto på flightlog före start.

Väl klara med sammanställningen delades priserna ut till de som förtjänat dem. Det vill säga ALLA fick pris! Åre Out and Return blev en succé och alla lovord och tack vi fick dagarna efter tävlingen tyder på att Åre Out and Return kommer att bli en återkommande tävling varje år i Åre.

Hjärtligt välkomna tillbaka 2013!

Sex tävlande piloter tycker till om Åre Out & Return

Cecilia Granerot

– F-n vilken rolig dag det var igår!!! Det här måste vi göra igen! Tack till arrangörerna! Idag har man en konstig bakiskänsla trots att inte en droppe alkohol intogs igår...

Pernilla Hammar Rognöy

– Det här var den mest avslappnade, trevliga, härliga tävling jag någonsin varit med på. Hoppas verkligen att det blir en Åre out and return nästa år igen!

Lars Gjelten

– En utrolig spännande konkurrensform der en må tenke helt nytt. og det aller beste er at den inkluderer alle nivå i sporten. åre out and return var en storsuksess og jeg tror det vil dukke opp flere lignende konkurranser i Norden i tiden framover.

Magnus Eriksson

– Åre Out and Return var en fantastisk upplevelse och en stor succé. Denna tävlingsform passar alla skärmflygare och jag kommer helt klart att fortsätta med detta som komplement till vanliga xc-tävlingar.

Martin Annsberg

– Riktigt rolig tävling. Utmaning för såväl nya i sporten som gamla tävlingsrävar. Skönt att landa vid Åre kyrka efter flyg från Mullfjället. Seger efter att ha gått upp på två berg, flugit en mil och gått fyra mil. Ser fram mot nya tävlingar! Nya lättviktsgrejer beställda!

Magnus Stenberg

– Lite kul är att se vissa deltagare beställa pizza och öl på hummelstugan...

På glid över slätten i närheten av Vara.



142 kilometer över Skaraslätten!

Söndagen den 13 maj visade sig bli en riktig kanondag för distansflygning. På vinschfältet Kolbäck norr om Alingsås stod piloterna redo att flyga långt. Här berättar Finn Madsen om sitt 142 kilometer långa flyg.

Text: Finn Madsen
Foto: Rolf Nordström

Under lördagen såg plötsligt temikprognosen för söndagen väldigt bra ut, gula och gröna prickar över Kolbäck och röda uppe på andra sidan Skara. Och med en prognos med molnbas på över 2 000 meter och rätt bra vind, sydvästligt 5-6 meter i sekunden och ökande under eftermiddagen.

Det blev lite förberedande arbete med att ladda ner TMA/CTR för Karlsborg och Örebro i GPS:en. I samband med detta insåg jag för första gången vilket J... hinder Karlsborgs TMA är med ett golv på bara 520 meter. Så planen blev att hålla så långt ut mot Väneren som det skulle gå med tanke på vind och sjöbris från Väneren (som förstör termiken).

Försiktig som jag är, deklarerade jag i likhet med andra en distans till Skara, det ger ju i alla fall 90 poäng i distansligan, men baktanken var att fortsätta upp mot Värmland.

Det blåste bra redan på starten, och det var en ganska byig vind, men vi var fyra piloter som kom i väg – Gillis, Andreas och Rolf stack före mig. Starten gick klockan 12:24 och redan i vinschen var det rätt skakigt, men man fick bra höjd, över 800 meter vid release, och det var termik direkt.

Vinden var stark på höjd redan från start, och molnen började redan blåsa bort över Kolbäck, så det gavs inte mycket hjälp från dem när det gällde att hitta termiken. Det blev att gå norr om Vårgårda och sikta in sig på nordsidan av trädgränsen som går upp mot Skara. Det är där termiken brukar finnas. Vinden var så pass stark att det var svårt att hålla sig inne i Vedum segelsektor på väg ut ur Göteborgs TMA.

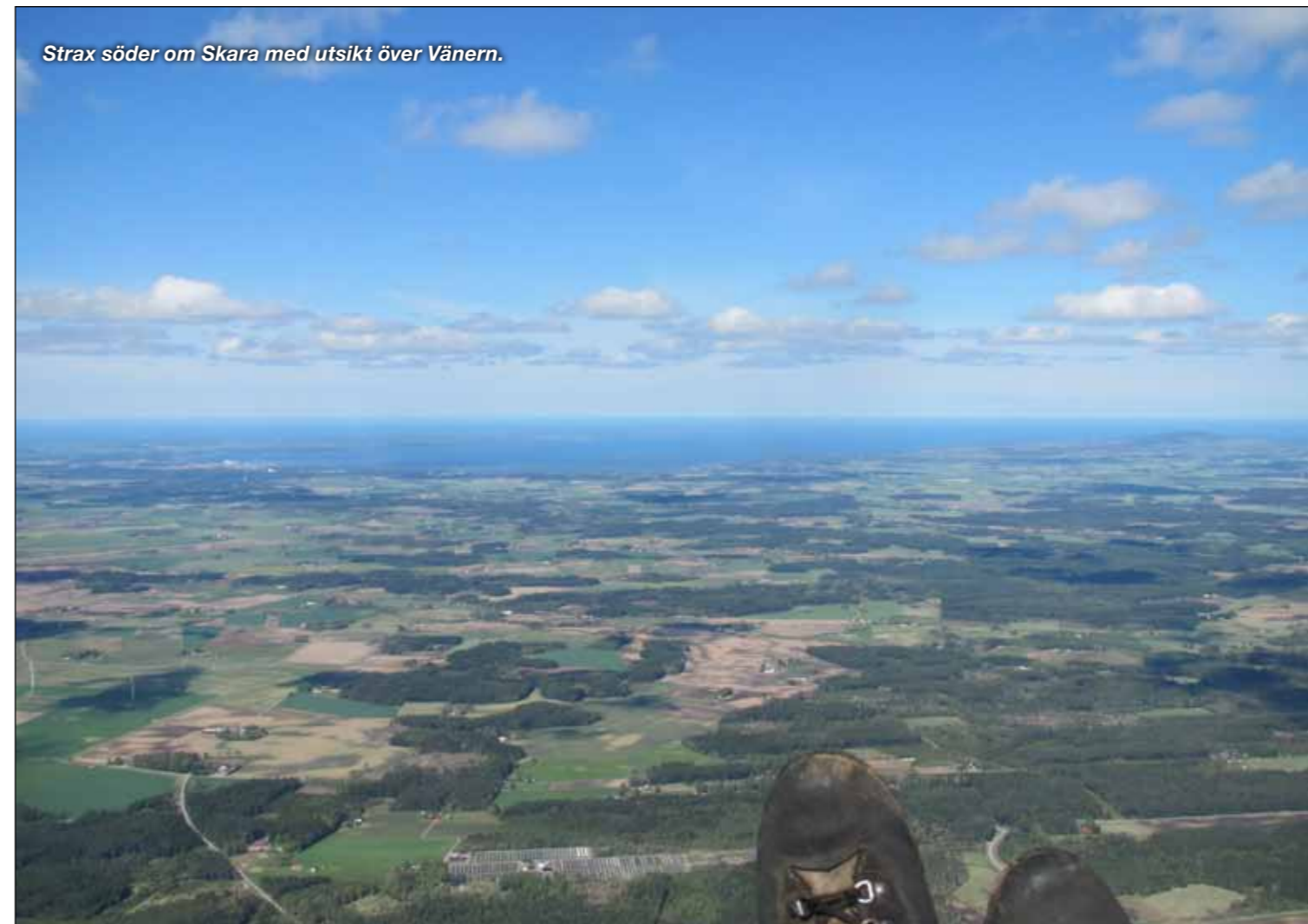
Väl uppe vid Ardala före Skara höll det på att ta slut när jag skulle byta blåsa för att komma in i riktning mot Skara och mitt deklarerade mål. Efter lite letande under en liten molntuss hittade jag dock en riktigt fin blåsa på cirka 500 meter och fick bra höjd igen in över Skara. Nu höll jag på att blåsa förbi min deklarerade punkt igen, denna gång på andra sidan, och fick ta en besvärande avstickare åt sydost för att plocka deklarationen. Detta kostade all intjänad höjd en gång till, men nu började molnen återkomma, och jag visste var min tidigare blåsa fanns. Småstäder som Skara verkar generera en hel del termik :-).

Skara stod Andreas på marken där han landat och lockade via radio, men mina planer var som sagt större än så, så jag fortsatte.

Nu blev det plötsligt mycket enklare att hitta termiken eftersom molnen byggde bättre efter Skara. Det var nog de röda prickarna som visade sig anta jag. Utmaningen var nu att hålla ut mot Väneren så mycket det bara gick. Detta för att klara framförallt Karlsborg TMA, men även försöka komma ovanför Örebro TMA.

Det var inte (som jag trodde) sjöbrisen från sjön som var det största problemet, utan vinden. Det blev att flyga rakt ut mot

Strax söder om Skara med utsikt över Väneren.



sjön varje gång man kom upp sig och skulle byta moln. Vinden fick stå för distansen.

Rätt snart passerade jag ett större samhälle vid Vänerens strand, och insåg efter lite letande i minnet, att detta borde vara Mariestad. Det hade gått mycket fortare än jag trodde, och jag insåg att det blåste mera än jag trodde. Efter en koll på GPS:en som visade 84 kilometer i timmen insåg jag att det var rätt antagande.

Snart kom nya lockande anrop på radion, nu från Gillis som stod mellan Töreboda och Hova ...

Vänta nu! Piloter som gör sin första distansflygning i samband med P2-utbildning skall väl inte finnas här... tolv mil från starten! Men där var han. Nu blev det ju helt nödvändigt för mig att fortsätta :-). Efter Hova började molnen att förlora sina skarpa konturer, och det blev lite disigt på höjd, och skogen framöver framstod som mer och mer tät, med mindre och mindre ytor att landa på. Så med tanke på vinden, skogen och en allt ruffigare termik, bestämde jag mig vid Finnerödja därför för att landa. Då hade jag runt 1 000 meters höjd och var en bit in i (under) Örebros TMA. Jag fick stå på full speed mot vinden för att komma ner mot de sista större ytor som fanns före de värmländska skogarna.

Och sedan landningen, som jag vill varna för, och inte själv vill uppleva igen. (om jag får välja). På 200 meters höjd, liggande vågrätt på full speed, kom först en kollaps av skärmen på höger sida och sedan direkt därefter en på vänster sida...

Jag måste ha slutat speeda av ren skräck, för skärmen flög igen. En kort stund, och kanske 50 meter lägre, dök skärmen

plötsligt kraftigt framöver, ner mot vad som ändå blev en rätt lugn landning, men där jag fortfarande backade lite. Under allt detta fortsatta skärmen, som tur var, rakt fram på ett föredömligt sätt. Härligt med en snäll skärm i alla fall.

Min teori om vad som hände: Det verkar som om att det fanns ett skikt på 100-200 meters höjd där det bildades rotoror, kanske till följd av att marken bromsar upp luften när det blåser som det gjorde. Det kan vara detta som gav inslagen. Därefter kom jag ner i en kraftig vindgradient, igen till följd av markens inbromsning av vinden, där skärmen tappar fart och därför dyker.

Sammanfattningsvis är trots allt distansflygning det bästa som finns. Många fler borde anta denna utmaning. Helt klart värd lite kalla fingrar och knän och skakiga landningar. Just denna dag blev riktigt bra, med fyra fina distanser från Kolbäckfältet. Rolf 56 kilometer, Andreas 61 kilometer, Gillis 118 kilometer och jag 142 kilometer. Nästan 40 mil totalt... inte dåligt!

Och till slut, ett jättetack till Pierre, Andreas, Rolf och Gillis som valde att hämta upp mig. Och till stackars Lasse som fick sitta kvar på fältet i Kolbäck, utan flera vinschförare.





Foto: Johnny Bergholtz

Bra distanser på Göteborgspokalen

Andra upplagan av den nybörjarvänliga tävlingen Göteborgspokalen stoltserade med både fullt startfält och bra väder.

Göteborgspokalen har i år två typer av klasser. En för fri distans och en för flygning i struten. Samtliga distanser räknas ut med hjälp av loggboka och det är den längsta distansen med fem punkter som räknas (det vill säga fyra ben). Enda skillnaden mellan klasserna är att strutenflygarna måste landa på startfältet. Alla piloter får flyga enligt de behörigheter de har. Det är den längsta distansen under tävlingen som vinner. Vi har ett vandringspris i båda klasserna där segrarens namn och klubb präglas för varje år. I struten måste du flyga ett motvindsben för att komma tillbaka till fältet men i distanstävlingen är det tveksamt om det lönar sig.

Den första av de två tävlingsdagarna blåste det ganska mycket och det tog ett tag innan någon djärv pilot startade. Lennart Brandenius startade först och fick fin höjd i vinschningen och drog iväg en bra distans i medvinden. Därefter var tävlingen igång och det började likna gamla tiders glidtalstävlingar.

Men det håller inte när piloter börjar flyga termik! De två längsta flygen för dagen gjordes till Västra Bodarna där luftrummet sätter stopp med 450 meter över havet. Dagens längsta flyg gjordes av Johan Blomqvist som flög 22,5 kilometer, 400 meter längre än Finn Madsen. Det var en vik i Mjörn som skilde dem åt.

Andra dagen kommer igång direkt efter briefing då förhållandena är riktigt bra, svag vind i fältriktningen och molnfritt. Da-

gen varierar mycket och det går i cykler. Det är mycket taktik av piloterna då startfältet är fullt (25 piloter). Det gäller att starta vid rätt tid och inte bomba för då hamnar man sist i kön och det tar tid. Tävlingen flöt på bra utan väntetider mellan dragen och vinschen fick gå på högvarv. Samtliga piloter hade möjligheter att göra minst två drag.

Tävlingen vanns av Finn Madsen som börjar sticka ut som distanspilot nummer ett idag, han leder svenska distansligan stort. Som nummer två kom förra årets segrare Johnny Bergholtz som nästan gjorde ett strutenflyg. Finn flög 51,5 kilometer på två och en halv timme i medvind och Johnny 46,5 kilometer på tre timmar och sex minuter med mycket motvindsflygning (även om vinden var svag). På tredje plats hamnade Pontus Mellgren med 34,8 kilometer.

Strutenklassen vanns av Nowak Ljungberg på 7,9 kilometer. Tvåa blev Kristoffer Engström med 7,1 kilometer och trea Henrik Persson med 2,2 kilometer. I denna klassen är det viktigt att tänka på att man bara räknar fyra ben så det är upplagt för mycket taktik om hur man ska flyga.

Sammanfattningsvis så var det en mycket lyckad tävling med trevlig stämning och alla hjälptes åt med att köra motorcykel, starta piloter och hämta utelandare. Sune Cullberg gjorde ett jättejobb i vinschen och han gjorde ett präktigt solskydd av golvmattan i bilen (?) och gamla grenar, det såg riktigt spejsat ut men funkade. Stort tack till alla för en trevlig tillställning, det är sånt som gör att man vill fortsätta med denna fantastiska sport.

*Tävlingsledningen VSK
Sven Adner och Lars Ericsson*

Winter Cup i Slovenien



Gaggelflygning vid Lijak.

Jag nosade upp Winter Cup för att jag vill avancera som tävlingspilot och då behövs rankingpoäng. Att tävlingen dessutom hölls i Slovenien var en bonus då jag upptäckte detta fantastiska skärmflygarland under Serial Cup hösten 2011. Winter Cup visade sig vara ännu mer avspänd, mer i stil med Mälarcupen fast med världspiloter som bland annat Jurij Vidic som i skrivande stund ligger bland de 25 bästa i världen.

Text: Lars M Falkenström

Foto: Per-Erik Örhner och Lars M Falkenström

Jag och Håkan Lindqvist hade tagit oss till Slovenien med Ryan Air via Bergamo. På vägen till Slovenien stannade vi till i Bassano och utnyttjade resdagen till att kurva lite i de italienska alperna. Per-Erik Örhner åkte direkt till Lijak från Bern och hade redan checkat in oss på Siesta hotel när vi anlände sent på kvällen. Hotellet kanske inte är det bästa i världen då det ligger mitt i ett industriområde, men det är fräscht, kostar 24 euro per natt och man kan se starten fem kilometer bort när man äter frukost.

Lijak är ett ställe som funkar i princip året om och när det blåser Bora i Tolmin och de andra flygställena i Slovenien brukar Lijak leverera ändå. Nu hade vi tur och prognosen lovade en fin period under hela tävlingen som skulle hålla på i fyra dagar.

Första tasken var relativt kort och det var ganska svaga förhållanden och jag bombade några kilometer före mål efter att ha glidit ut rejält med höjd utan ett enda pip. Håkan lyckades inte heller ta sig i mål, utan landade 250 meter före mållinjen.

Nästa dag var vädret lika bra, men norr om Lijak blåste det Bora med 12-17 meter i sekunden. Väderansvarige Primoz Susa trodde att det skulle gå att flyga trots allt, men efter någon timmes väntan tvingades vi att ge upp. Istället tog vi en parawaitingtur till Koper och Piran vid Sloveniens Medelhavskust där det var vackert men inte riktigt badsäsong ännu. Så det var bara dumma svenskar som gick i kortärmat.

På måndagen var det lite kallare, himlen var klarblå och vinden svag. Idag såg det ut att kunna bli riktigt bra. Tasken sattes till 61 kilometer och en efter en gav vi oss iväg från ridgen. Tyvärr lyckades jag inte komma upp i ledningsklungan redan från start, jag hade tagit för lång tid på mig att fippla med instrumenten och missade därmed den blåsa som tog de flesta upp till 2 700 meter över havet.

När starten hade gått hade min XC-trainer dessutom stängt av sig och jag var osäker på om jag tagit startlinjen i rätt tid, så för att vara på den säkra sidan återvände jag och tog cylindern igen och fick förlita mig på min Garmin60 resten av racet.

Jag gasade på, men var rejält avhängd och fick ta mig fram på egen hand. Väändpunkterna var utspridda och en av dem låg långt bort vid en flodkrök och hade det inte varit för att jag såg en pilot kurva upp sig precis där från lågan hade jag nog inte vågat ta den. När det väl var gjort kunde jag äntligen återvända till ridgen, om än med en hel del stök på vägen. Men än har inte Mantra 4an bitit ifrån så att det gör ont, peppar, peppar.

En glad artikelförfattare över målfältet.



De svenska deltagarna: Per-Erik Örhner, Håkan Lindqvist och Lars M Falkenström.



Sedan var det bara att plocka vändpunkterna en efter en och glida in i mål med stor höjdmarginal. Även om jag kom in en timme efter segraren Jurij Vidic och en halvtimme efter Håkan, så är det alltid samma sköna känsla att landa i mål och slippa förnedringen med retrieven. Dessutom får man sin väl kylda landningsöl betydligt snabbare :-).

Sista tasken gjordes längre eftersom prognosen sett ännu bättre ut än tidigare. 71 kilometer skulle vi flyga med punkter både ute på plattan och bakom ridgen. Dessvärre skulle prognosen visa sig vara fel och det blev betydligt svårare än vad tävlingsledningen hade tänkt.

Den här gången tog jag starten perfekt och låg bland de högsta när fältet gav sig iväg. För en gångs skull hade jag koll på den skärm som ledde i början. Första punkten blev svår då jag hamnade i sjunk och var tvungen att flyga tillbaka i medvind för att ta ny höjd innan jag kunde ta den. Sedan var det bara att följa ridgen och vänta på en lagom stark blåsa för att tanka höjd inför punkterna ute på plattan. Blåsan var stark så det vara bara att kurva upp och sedan gasa ut över dalen med blommande mandelträd och skogar med jungfruligt gröna skott.

Alteftersom jag gled ut höjden steg temperaturen och det doftade vår och rök. När jag väl tagit punkten speedade jag tillbaka till ridgen och scratchade mig upp längs klippan i ganska stökig luft och tog ny höjd och gav mig på punkten bakom ridgen. Då skriker någon "Emergency" på radion och ett intensivt slovenskt tjatter tar vid tills olyckan retts ut. Tydligt var det ett nödskärmkast som någon sett, men gan-

ska snart ropar piloten själv över radion att han landat oskadd.

Nu hade vinden vänt från västligt till nordligt och samtidigt som jag inte har mer än 5-600 höjdmeter över ridgen har jag inget annat val än att ta tjuren vid hornen och gasa norrut i motvinden. GPSen visar att det är fyra kilometer kvar till punkten och jag förlorar snabbt höjd, så jag vänder tillbaka och kurvar upp igen och gör ytterligare ett försök. Nu har jag tre skärmar framför mig på lågan som ser ut att klara sig så nu ger jag järnet. Med drygt en kilometer kvar har jag bara 100 höjdmeter ner till skogen och ser att flera skärmar landat i en liten by väster om punkten. Samtidigt ligger det en pilot och kurvar i medvind förbi över mig så jag chansar och gasar vidare och lyckas till slut få blippet från XC-trainer och punkten är tagen. Men nu blir det panik – satsa på att bomba i byn eller vända om och försöka leta rätt på blåsan som den andra piloten driftrar i? Jag vänder om.

Det puffar svagt och jag har kanske 50 meter ner till träden och det finns inte en öppning någonstans att landa på. Det är bara skog, skog, skog överallt. Jag skannar av området och konstaterar att det är mestadels höga lövträd så jag tänker att jag i alla fall kommer att klara livhanken men att skärmen troligen får ta stryk. Medan jag försöker göra mig så lätt som möjligt, ni som har varit i samma situation vet nog precis vad jag menar, skriker jag: "Jag behöver en blåsa nuuuu!" Jag speedar och bromsar om vartannat för att maximera glidet och försöker följa en liten ås som bubblar svagt. Nu nollar jag över trädtopparna och förs med vinden mot en liten kulle helt täckt

av träd. Bakom den flackar det av ut mot ridgen och kanske skulle jag kunna ta mig tillbaka till ridgen igen. Men bara om jag lyckas ta mig förbi kullen.

Ibland är det svårt att avgöra om det är erfarenhet eller bara ren bonntur som gör att man hamnar i rätt luft vid exakt rätt tidpunkt. När jag äntligen får kontakt med kullen finns det ett svagt, svagt lyft där och skärmen markerar stiget med att långsamt pitcha bakåt innan instrumentet börjar pipa svagt. Ytterst försiktigt svänger jag runt och centrerar den lilla bubblan och bara biter ihop och håller i. Pipet håller i sig hela varvet runt. Äntligen! När jag gjort ett par varv till är jag snart hundra meter över kullen och kan börjar söka av lyftet och hittar snart en bättre kärna och kan äntligen slappna av. Puh.

Än i skrivande stund känns det lite kymigt hur dåligt läge jag försatte mig för att kunna ta punkten, även om jag inte var rädd för att jag skulle skada mig.

Väl tillbaka på ridgen ser jag inte många piloter i luften längre och nu har vinden ökat från väst och termiken blivit allt mer sällsynt. Jag kurvar upp i en ganska stark husblåsa som jag lärt mig hitta och tar sikte på tre piloter som ligger 4-500 meter över mig. Men de flyger ut över plattan för att ta näst sista turnpointen, ett glid på 12 kilometer och i den svaga termiken funderar jag på att chansa och hänga på och försöka hitta en blåsa på vägen. Men jag bestämmer mig istället för att fortsätta kurvandet och sticker inte iväg förrän jag är i nivå med de andra. Blåsan jag lämnar är fortfarande ganska stark men då anar jag inte att det blir den sista blåsan för mig den dagen.

Killen framför mig är polacken Pawel som flyger en Delta och ganska snart är jag ikapp honom och lägger mig lite bakom vid sidan om. Så glider vi över hela dalen. De andra två piloterna bombade troligen längs vägen för de såg jag aldrig till. Det är ganska stark motvind så det är nästan full speed utan att det piper en enda gång under hela crossingen.

När jag och polacken väl lyckas ta punkten kan vi inte göra annat än att glida ut höjden i stark medvind och landa bredvid en massa andra piloter som bombat före oss. Precis innan vi landar tar vi punkten. Det ska senare visa sig att jag flugit längre än självaste 23-rankade Jurij Vidic och bara fyra kilometer kortare än dagens segrare som kom 44 kilometer :-).

Väl tillbaka till landningen blev det pizza, cevapcici och massor av öl och det slovenska tjattret visste inga gränser. Strax därpå höll Gasper Prevc en snabb prisutdelning, men svenskarna fick inga plastpokaler med sig hem den här gången. Håkan hamnade på en hedrande 17e plats, jag på 22a och Per-Erik på 53e. Sammantaget blev det en riktig kanonvecka i Lijak med mycket bra flygförhållanden.

Så ta Ryan Air till Venedig, kör en och en halv timme åt nordost och ta in på Hotel Siesta i Nova Gorica. Där har du utsikt mot starten i Lijak fem kilometer bort i ett flygområde som erbjuder förstklassig flygning i princip året om.

En timme norr om Lijak ligger Tolmin och Kobarid som också är ypperliga flygställen för både proffs och amatör och där nästa upplaga av Serial Cup kommer att hållas i höst.



På motoräventyr i Irak

Ibland händer det oväntade. Som när fyra paramotorerpiloter får en inbjudan att åka till den kurdiska delen av Irak för att göra en flyguppvisning. Följ med på ett riktigt flygäventyr i en för många okänd del av världen.

Text och foto: Mikael Gawlik, Paul Thuresson och Mariusz Fager

I februari blev fyra svenska paramotorpiloter tillfrågade av Nori Ahmad i den kurdiska regeringens namn om de ville delta i firandet av den ankommande våren (Nawroz) samt att hylla offren som dog i gasattacken i byn Halabja under Saddams regim. Mikael Gawlik från Snow And Dust, Paul Thuresson från Scandinavian Paramotor, Mariusz Fager samt Jabar Fatah.

Redan på flygplatsen Kastrup började vi ana att något extraordinärt var på gång. Någon från Irak hade ringt markpersona-

len och beordrat dem att leta upp oss och se till att vi och vårt bagage kom med planet till vilket pris som helst.

Mycket riktigt dröjde det inte länge förrän vi stod i en egen kö med en glad dansk som hysteriskt klistrade röda fragile-lappar och lugnade oss med att viktrestriktionerna inte skulle gälla oss denna dag.

I 9 mars, nio timmar senare, stod vi på kurdisk mark. Vi hann knappt genom passkontrollen förrän vi häffades av Nori Ahmad och hans personal. De var väldigt hjälpsamma och ihärdiga i sina försök att dra våra berg av bagage. Döm om vår förvåning när vi möttes av en polispickup utanför ankomsthallen. En polisman hoppade upp på flaket och började lasta på vårt bagage. Därefter hoppade vi in och drog mot Sulaimanyia. På vägen anslöt ytterligare en polisbil och Nori förklarade att han lånat bilarna och säkerhetspoliserna som under vår vistelse ska vara till vårt förfogande. VIP-behandling från första sekun-

den med andra ord. Det skämtade vi rätt ofta om. Vi ackommoderades på stans bästa hotell, Sulaimanyiah Palace Hotel, slängde av bagaget och oss själva i sängarna.

Efter en tidig frukost och massor med kaffe var det dags för möte med Nori där vi diskuterade storleken på flagorna vi skulle fästa i skärmarna samt detaljerna kring evenemanget. Efter mötet var det dags att sprätta upp väskorna och börja montera ihop motorerna. Tre timmar senare stod de startklara utanför hotellet, i väntan på att poliserna skulle komma med bränslet

Resten av dagen gick åt till att leta start/landningsplatser. Inte den enklaste uppgiften med tanke på att det går högsämningsledningars kors och tvärs över hela stan och att staden är extremt tätbebyggd. I utkanten är terrängen ojämn och för det mesta lutar det åt något håll. Staden Sulaimanyia är beläggen i en dal mellan två bergskedjor. Med andra ord ett långt termodynamiskt hang – en våt dröm för alla friflygare. På

vår nästa resa kommer vi att titta lite närmare på möjligheten att friflyga där.

Efter timmar av rundkörningar hittade vi äntligen ett dammigt grusfält intill motorvägen. Med tanke på vad vi sett så här långt så var detta bäst hittills. Enda hindret nu var vinden, som var alldeles för stark och turbulent för att vi skulle kunna ta en rekognosceringstur.

Nästa dag lastade vi utrustningen på bilarna och for i väg till startplatsen. Precis som dagen innan väntade ett tv-team från kurdiska televisionen på oss i hopp om att vi skulle lyckas ta oss upp i dag. Lätt! Solen sken, och förhållanden var perfekta. Vi kopplade på skärmarna och lyfte med kurdiska flaggor smattrandes bakom. Paul hade dessutom kurdiska televisionens flagga hängandes under sig. Vi cirklade runt tv-teamet, och cirkelarna blev vidare och avståndet till marken steg. Strax märkte vi att trafiken på gatorna nästan avstan-



All transport skedde med polisbilar.

nade. Folk tittade upp och vinkade och gestikulerade glatt till oss. Vår tanke i detta ögonblick var att vi måste vara de första flygande objekten här som varken skjuter eller kastar bomber på folket därnere.

Vi fortsatte vår tur över Sulaimanyia och spanade efter alternativa landningsplatser samt följde vår planerade flygrutt till kvällsevenemanget. Vi landade efter en timmes flygning bland växande skaror av nyfikna barn som samlades genast tätt runt oss. Vår polis eskort höll alla effektivt på avstånd, men nyfikenhet drog hela tiden tillbaka barnen till våra maskiner. De såg så förbryllade och genuint nyfikna ut att jag bad alla komma närmare så att vi kunde ta ett par bilder på oss alla tillsammans. De samlades tacksamt runt oss med breda leenden.

Nu hade vi några lediga timmar innan det stora uppdraget, så vi hoppade upp på bilarna och drog på upptäcktsfärd i staden. Att åka i en polisbil har många fördelar. Speciellt när gatorna är avstängda. Förberedelser inför firandet var i full gång. Nori visade oss runt och besvarade alla våra frågor. En av de sakerna som vi omedelbart märkte var att kvinnorna var väldigt vackert klädda. Vi erfor genom hela vår vistelse att kurderna generellt är väldigt öppna, välkomnande och nyfikna men utan att för den sakens skull vara påträngande.

Tid för lunch. Vi åkte till en restaurang som Nori hade valt ut. Det var en buffé utan dess like. En oräknelig massa grönsaker

av alla de slag, soppor, sallader, kött, kött, mera kött, kyckling och mer grönsaker. Himmelskt gott! Faktum är att maten var en kulinarisk upplevelse, var vi än åkte.

Så var det dags för vårt uppdrag. Flyga över de samlade folkmassorna och flyga lågt. Kockan var 15 och vi var riktigt bekymrade över vädret. Vinden var fortfarande stark och den lagrade värmen i staden gjorde luften allt annat än flygvänlig. Ingen lätt uppgift med tanke på att vi skulle flyga mellan byggnaderna och där fanns det inga nödlandningsplatser så långt ögat nådde. Nori var precis lika bekymrad som vi, fast av en annan orsak. Hans telefon ringde ideligen och rösten i luren ville veta var piloterna tog vägen. Allvarligt! 500 000 människor inklusive borgmästaren väntade bara på oss. Klockan 16.30 mojnade vinden och termiken. Vi lyfte omedelbart och flög mot de väntande skarorna.

Det första vi mötte, var ett helt gäng TV-kameror placerade på Sulaimanyias Palace-hotellens tak som följde oss slaviskt. Sen allt folk därnere som tittade och vinkade häftigt. Vi spred konfetti över folket som vi hade med oss och gick därefter ner så lågt vi kunde för att göra en överflygning längs gatan. Mariusz och Paul gjorde också ett bra jobb. Ni kan bara gissa hur hårt vi pressade våra skinkor. Koncentrerade på att hålla kursen, justera höjden och avståndet till byggnader så att man inte hamnade i rotor och samtidigt filma och fotografera! Paul ledde



Piloterna och flygutrustningen väckte uppmärksamhet var de än kom.

via radio med Nori frenetiskt instruerande från marken, med mer eller mindre livsfarliga förslag som avvisades till största delen. Vi gjorde fyra överflygningar till folkmassans stora glädje.

Onsdag 21 mars och vi är uppe och lastar polisbilarna tidigt på morgonen och innan djävulen hann få på sig morgontofflorna för en picknick vid sjön Dukan. Ett obeskrivligt vacker ställe uppe i bergen, knappt två timmars bilfärd från Sulaimaniyah. Det är viktigt att nämna att på en picknick kommer du inte att vara ensam i denna del av världen. En kurdisk picknick innebär att hela staden, och närliggande samhällen, åker i väg till närmaste grönskande ställe. Det betyder också att de har bunkrat upp med mat för en vecka som ska ätas under dagen. Det betyder att folket dansar, äter, och umgås med varandra. En källa till avundsjuka i tider där de flesta människor i första världen är fastlimmade i soffan framför TVn och knappt vet hur deras närmaste granne ser ut.

Så där var vi. Vi åt, pratade, drack, åt, drack mera och väntade på att vinden skulle lägga sig. Min infödda rastlöshet gör dock att jag inte kan sitta still för länge så jag haffade Jabar och sa "Jag vill klättra upp på det där berget" och pekade på en vacker, närliggande topp. Jabar suckade djupt och följde med. Efter en timmes vandring stötte vi på en fåraherde. Mikael ville klättra raka vägen upp men Jabar fråga efter en bättre och säkrare väg. Fåraherden sa att det var en farlig väg att ta. Det

finns fortfarande minor och fällor i de närliggande bergen. Jag ville inte ge upp, så han rekommenderade att vi tog huvudstigen. Många fler timmar för att nå toppen men what the heck...

Jag (Mikael) pressade Jabar att följa med. Bara 15 minuter senare nådde vi en militär utpost i utkanten av berget och där stod jag med en kalashnikow pekande mot mig. Soldaten bakom kalashnikowen frågade vad i helsike vi gjorde här?! Efter Jabars snabba förklaring att vi var piloter och att vår eskort var nere i dalen sänkte han vapnet och bjöd in oss att äta lunch tillsammans med honom som han strax skulle förbereda. Tyvärr var vi tvungna att avböja. Dels för att vi fortfarande var fyllda med all mat vi fått där nere och dels för att vår frånvaro säkert skulle kunna ge mister Noris en hjärtattack.

Väl nere igen blev det mera mat och slutligen en promenad till ett närliggande hotell. Vi visste inte då att premiärministern för den kurdiska delen av Irak och vice premiärministern för Irak, doktor Barham Sahle, var där för ett möte med ministrar från andra länder. Säkerhetspödraget var stor runt och i hotellet men det var inga problem för oss att komma in. Sittande i lobbyn drickandes kaffe fann vi oss plötsligt inbjudna till mötet med premiärministern! Efter att vi presenterat oss tackade premiärministern för flygshowen vi bjöd på dagen innan i Sulaimaniyah. Han uttryckte sin önskan att se oss flyga



Gruppen med Halabjas borgmästare.

igen. Tyvärr kunde vi inte uppfylla hans önskan på grund av den starka vinden. Vi kände oss berörda över att ha fått träffa denna stora man personligen.

Det gällde inte minst Nori, skaparen av Iraks första flygklubb, Sulaimayah Air Club, som nyss blivit lovad finansiellt stöd.

Torsdagen den 22 mars är vi uppe före solen, packar grejerna på pickuperna och ger oss i väg till vårt startställe. Vi fick ett underbart flyg i morgonluften. Vi fotograferade staden och dess byggnader som vi lovat Nori. Efter landningen, körde vi raka vägen till hotellet för att äta lite frukost. Mikael själv var desperat efter kaffe i stora mängder.

Efter lunch slängde vi oss i bilarna igen och åkte söderut till Halabja. Utsikten längs vägen var storslagen! Underbart vackra berg på båda sidor. Än en gång satt vi och diskuterade möjligheterna att flyga längs detta enorma termohang utan ände.

Framme i Halabja steg vi ut framför monumentet/museet uppfört till minnet av krigsoffren, dödade av Saddam Husseins regim i gasattacken 1988. Platsen kallas också för Hiroshima 2 av lokalbefolkningen. Mindre antal offer men effekterna av gasen finns fortfarande där. Cancer, missbildningar och infertilitet är väldigt vanligt.

Vi fick en guidad tur i museet, tätt följda av tv-teamet. Mikael är uppvuxen med våld och blodig historia i sitt eget land Polen, med femåriga barn som stred mot tyskarna. Men bilderna på

gasade småbarn liggande på marken med deras äldre bröder och systrar som försökte skydda dem med sina kroppar är för alltid inbrända i våra minnen, och till hundra procent alla andras som besöker detta ställe. Alla tankar till dem som dog där och till dem som överlevde och som fortfarande lider på grund av förlusten av sina nära och gasens påverkan.

Direkt efter hoppade vi in i bilarna för att hitta ett bra start- och landningsställe. Än en gång var alla så hjälpfulla att alla ville visa oss den bästa platsen de visste. Det började bli ganska kaotiskt. I slutändan, var det Paul som fick syn på ett perfekt ställe. Frånsett ett grunt dike i mitten på fältet var det jättebra! Vädet var allt vad man kunde önska sig också. Vi lastade snabbt av vår utrustning och krokade i skärmarna. Jag och Mariusz var först i luften så vi showade lite för tv-teamet i väntan på Paul som fick svara på hundra frågor.

Så fort Paul var uppe flög vi mot monumentet med våra kurdiska flaggor smattrande från bakkanterna av våra skärmar. Vi behöll formationen under tiden vi flög över staden och omgivningarna. Därefter bröt vi upp och drog på en sightseeingtur i de vackra omgivningarna. Små gräsklädda kullar och riktigt höga berg klädda i snöslöja. Mikael tog höjd till 2 065 meter över havet och flög mot den snöklädda bergskedjan. Jag var som hypnotiserad och kände som om berget drog mig till sig.



Sjön Dukan, platsen för den överdådiga picknicken.

Plötsligt hörde jag Noris oroliga röst i lurarna.

– Mikael, var är du?

– 2 000 meter upp, nära den snöklädda bergskedjan, svarade jag.

– Mikael, vänd nu, snälla och kom ner! Det är den iranska gränsen. De skjuter på allt de ser och de kan ta dig för en spion!

Ja, vad göra? Spiral ner till 1 300 meter och styra kosan åt motsatt håll. Jag tog ytterligare en runda i de fina omgivningarna och började förbereda för landning. Det började bli sent och "magic air" orsakade turbulens på lägre höjd. Vi landade samtidigt.

Så fort vi lösgjorde oss från skärmarna kom Halabjas borgmästare fram till oss tillsammans med sin lille son, överräckte små kurdiska flaggor och skakade hand med oss. Han beklagade sin sena ankomst och att han varit oförberedd för vårt besök. Njaee. Det var inte precis så att vi annonserade vår ankomst men den orsakade ändå en sensation i staden. Han var dock väldigt tacksam över att vi kom till Halabja. Han poserade i bild med oss. Vi hade våra motorer kvar på våra ryggar och det skulle vi behålla en bra stund till, efter borgmästaren var det dags för alla andra att posera i bild med oss. Och då menar jag ALLA. Från lokala höjdare till den menige soldaten och våra egna poliser. Allt som man kunde fotografera med togs fram.

Nästa stora utmaning var att alla ville bjuda in oss till sina hem, där deras mödrar skulle förbereda den bästa maten för oss.

Med sorg och skam var vi tvungna att avböja alla inbjudningar. Inte desto mindre lovade vi att komma tillbaka. Om inte i år så garanterat nästa vår.

Vi var all rörande överens om att ingen av oss någonsin tidigare hade blivit så här kärt välkomnade.

Jag, Paul och Mariusz ser verkligen fram emot nästa resa till Irak och att få möta dessa underbara människor igen!

Ett stort tack till Jabar Fatah som initierade idén och kontakten, Nori Ahmad, som bjöd och guidade oss, våra poliser och allt folk för all den gästfrihet vi fick erfar.

Ett stort tack till premiärministern, doktor Barham Sahle, för det varma mottagandet och för den utlovade supporten till den första paramotor/paragliding-klubben i Iraks historia, startad av Nori Ahmad.

En nybörjares bekännelser



Tandemflyg på Hammars backar ger mersmak.

Foto: Georgios Billis



Foto: Marcus Stålbom

Bogserstart på Näsby/Örebro.

När jag skriver detta har det gått snart ett år sedan jag började med hängflyg. Jag tänkte skriva ett par rader om upplevelsen, sett ur en nybörjares perspektiv. Mitt perspektiv skall väl sägas. Inte alla mina tankar kring vinge/skärm behöver nödvändigtvis stämma med verkligheten.

Text Jan Dersjö

Först lite om bakgrunden till varför jag började med denna spännande sport. Jag har alltid varit intresserad av flyg. Jag började modellflyga när jag var tolv. När jag blev äldre förhörde jag mig lite kring segelflyget, men jag konstaterade snabbt att det skulle jag inte ha råd med, plus att det verkade vara mer vänta än flyga. En bekant på gymnasiet började hängflyga, konstigt nog fattade jag aldrig vitsen med det då. Så här i efterhand förstår jag inte varför jag inte hakade på?

Senare i livet flyttade jag till Södertälje. På den tiden flögs det med vingar på Tvetafältet. Det såg häftigt ut, men jag trodde att det var kopiöst dyrt så jag brydde mig inte ens om att fråga. Istället fortsatte jag med modellflyget. Jag började tävla och resorna tog mig till flera länder ute i Europa. Under flera år åkte jag dessutom med Södertälje modellflygklubb ner till Hammars backar för att flyga på de underbara hangen där. De stående intrycken där var att skärmflygarna mest satt och ruggade på hangkanten för att det blåste för mycket och att vingarna hade

det tungt att bära upp sina vingar när de fick landa på stranden. Men efter några år var det något som började gnaga inom mig, en längtan efter att få flyga på riktigt.

Så kom då dagen då jag skulle fylla fyrtio. Nu eller aldrig tänkte jag och önskade mig en kurs i hängflyg. Min rosa dröm var att gå en veckokurs i Åre och avsluta med att flyga ner från Åreskutan topp i solnedgången. När jag började söka information på Internet kom jag snabbt fram till två saker: hängflygsporten är på nedåtgående jämfört med fornstora dagar och det är ont om hängflygkurser i Åre. De flesta verkade skola på skärm istället.

Skärm eller vinge? Nu började tvivlet komma. Jag hade hela tiden sett mig som en hängflygare. Jag inbillade mig att vingarna var mer likt fullskalaflyget med mer direkt kontroll på flygningen. Skärmarnas fartregister hade inte heller imponerat på mig. (Senare har jag förstått att moderna skärmar går att flyga väl så fort). Vingarna å andra sidan verkade vara jättejobbiga med rigging och transport. Kruxet var att det var två helt olika utbildningsspår så jag var tvungen att välja.

Sista resan ner till Skåne var nyttig för min beslutsångest. På hangkanten träffade jag många skärm- och hängflygare som jag kunde rådfråga. Två hängflygande gentleman från Göteborg tog död på myten om att det tar en halv dag att rigga en vinge. De gav mig dessutom ett gott råd: ta ett tandemflyg med båda och jämför innan du bestämmer dig. Sky Adventures körde tandemflyg med skärm hela helgen och sista dagen lyckades jag snacka in mig sist i kön. Vilken känsla det var att

flyta fram i luften och se hanget från utsidan! En helt annorlunda upplevelse jämfört med att stå på marken och flyga. Tack skall ni ha! Flyget blev rätt kort då vinden dog ut, men jag hade i alla fall provat.

Väl hemma kom jag till slut fram till att det var vinge som gällde för mig i alla fall. Jag ringde Mats Johansson i Örebro och terroriserade honom med frågor. Jag började leta kurser aktivt. En av de aktivaste instruktörerna är Robin Strandberg i Sunne, men han hade i princip väntelista. Vad skulle jag göra? Då plötsligt dök det upp på förbundets hemsida: Grundkurs på Hammars Backar. Billigt var det också. Jag dök på tangentbordet och anmälde mig med en veckas varsel eller något sådant. Hoppas att det inte är fullt nu bara! Efter kursbekräftelse blev det bråttom att fixa boende och allt. Jag hade lite känningar från våra modellflygresor och fick tag i ett billigt rum att bo i.

Så kom då dagen för kursstart. Jag klev upp 04:00 och sträckkörde ner till Skåne (på rekordfart). Väl på plats på Hammars skolbacke träffade jag ett trevligt gäng bestående av instruktörerna Mats Berg, Per Andersson och Georgios Billis, samt ett antal elever. Vi började med att bära upp skolvingarna på hanget för att sedan lära oss hur man riggar vingarna och en dl annat. Bara att komma nära en skolvinge var spännande. Som ingenjör är det alltid intressant att studera olika konstruktioner.

Snart nog började vi balansera vingarna i vinden. Därefter vidtog korta löpturer på flat mark. Efterhand som dagen gick blev

löpturerna längre och med mer utförlutning. Praktiken blandades med teori. Innan jag åkte ner till Skåne hade jag råpluggat den teori som finns att tanka ner på förbundets hemsida plus några artiklar jag fått av Robin. Till den som tänker börja en kurs är det en god idé att plugga innan kursen för dagarna är långa och många intryck skall tas in.

Rätt vad det var tyckte Hans att vindarna var de rätta för ett tandemflyg på stora hanget. Vi packade ner alla grejer och förflyttade oss någon kilometer österut till stora hanget. En efter en fick vi följa med Hans upp i det blå. Jag har tre bestående minnen från detta: Skolselearna är ruskigt obekväma att flyga tandem i, jag blev åksjuk så det dånade om det och utsikten och upplevelsen var helt fantastisk! Åksjukan var något jag oroad mig för en del, men det visade sig senare i karriären att det troligen berodde på turbulens i kombination med att jag inte styrde själv? Jag har bara känt svagt illamående en enda gång efter det och då hade jag kurvat termik en bra stund.

Dagarna fortsatte. Då vinden vred sig bytte vi till Ravlunda där vi blev varse den så kallade Ravlundaeffekten. Halv storm i Hammar, men vindstilla i Ravlunda. Mystiskt?

Att åka genom det skånska landskapet, genom Kivik och andra byar på väg till och från skolplatserna gjorde att detta blev som en slags minisemester. Luncherna intogs på en närliggande restaurang där de hade tagit snabbmatskonceptet lite längre och bytt ut köttet mot fisk. Det var ruggigt gott med nyrökt fisk. Kort sagt levde livet denna vecka.

Förutom mera teorigenomgångar och träning i Delta-waiting sprang vi som galningar i skolbackarna. Det är ingen dum ide att ha lite grundkondis när man skall åka på kursen. Det är inget krav men man orkar fler flyg då. Flygen blev längre och längre och vi tränade på startteknik och landningar. Varje flyg filmades av kamraterna. På så sätt fick man omedelbar feedback på vad man gjorde. Till dig som tänker gå en grundkurs: ta med kamera, det har du nytta av. När jag efter fem dagar satte mig i bilen och styrde kosan hemåt hade jag en elevlicens i fickan och grym träningsvärk i benen. Jag orkade nästan inte trycka ned kopplingspedalen i bilen, men som tur var är det få stopp mellan Ravlunda och Eskilstuna.

Veckan gav mersmak och nu ville jag komma vidare. Hans hade pratat om Frankrikesan, men jag kände att jag ville ha lite mer kött på benen innan jag gav mig iväg. Frågan var hur jag skulle komma igång? Örebroklubben där jag blev medlem hade en vinge man kunde hyra per flyg så det var inte problemet. Problemet var vinschbehörigheten i och med att det var enda startmetoden i Örebro. Efter att återigen ha telefonterroriserat Mats rekommenderade han att jag skulle ta ett per tandemflyg med Robin för att träna lite svängar och annat innan vi började med bilbogseringen. Efter lite överläggande med Robin hittade vi en helg när det skulle passa. Jag åkte upp till Sunne. Med spänd förväntan väntade jag på min tur. Framåt kvällen när det blev lugnt i luften spände vi fast oss i tandemdraken. Jag var nog lite nervös för jag frågade mycket om hur

man kastade nödskärm. Efter ett tag svarade Robin: Fundera inte så mycket, nu skall vi flyga!

Vi hann med två drag till tusen meter. Jag fick prova på svängar åt båda hållen, stall och inflygning inför landning. Sista flyget var fantastiskt för då hade jag slappnat av lite mer och kunde verkligen njuta av situationen. Kav lugnt i luften, flygfältet under oss, sjön Fryken snett neråt och solnedgången över fjällen åt andra hållet. Underbart! Att styra efter triken under bogseringen var inte det lättaste, men flygningen efter urkoppling gick bra, det kändes att man kunde kontrollera vingen. Efter några uppmuntrande ord från Robin kände jag mig redo att börja bogsera i Örebro.

Då vi bogserar längs med en djup kanal i Örebro ville Mats att vi skulle åka upp till Sunne för de första bogserövningarna. Tror han inte att jag kan simma eller vad?

En helg i slutet av juli åkte jag, Mats och Uffe Karlsson från Örebro med siktet inställt på Sunne. Väl på plats fick jag generöst nog låna en vinge av Robin. Han ställde dessutom sin bogserbil till vårt förfogande. Det skulle visa sig att det var nästan det sista den bilen gjorde. Så fort termiken lade sig på eftermiddagen/kvällen började vi bogsera. Först drog vi rakt fram på låg höjd och sedan högre upp. Jag fick träna på att bara lösa ut den första releasen så att det skulle sitta ordentligt tills vi började dra högre. Jag hade stora problem med starterna i början. Jag fick springa som en tok och när jag väl hade fått upp farten hade jag tappat kontrollen på vingen. Jag tyckte

draget var dåligt. Nog för att det var surt i backen, men lite rappare bil hade inte skadat? Bilen tappade dessutom ork medan vi höll på. Dagen efter fick vi för oss att vi skulle mecka lite med bilen. Vi hade hört ganska mycket ventilslammer så vi rev av ventilkåpan. En inspektion visade att flera kamnockar hade gått ner sig, men allvarligast var nog att drevet till oljepumpen var helt slut. Motorn gick alltså enbart på stänksmörjning!

Då Robin behövde bilen i sin skolverksamhet bytte vi till en vinsch han hade stående i en hangar. Efter en del gullande startade den snällt och vi kunde fortsätta vår skolning. Robin lyckades hålla bilen vid liv flera veckor till, men nu har han gått över till en fyrhjuling istället. Vilken skillnad det var med vinschen! Nu hade jag inga problem med starterna längre. Problemet nu var att vi inte fick så hög höjd på grund av fältets längd, men när helgen var slut hade jag i alla fall presterat nog för att Mats skulle vara nöjd. Mina ben var också nöjda efter allt spring.

Planen var från början att flyga på klubbvingen och känna efter om detta var något för mig, men efter en stund tog köpsuget över. Jag lyckades få till en tjänsteresa som skulle ta mig från Växjö till Göteborg och på vägen (bara 20 mil omväg) åkte jag förbi Perstorp och köpte en begagnad Thahofer Joker av årsmodell 1991. Dessutom ringde Henrik Dahlin när jag svängde ut från Växjö och talade om att han hade en billig sele till salu. tre mil extra var inget att snacka om. Jag har medvetet köpt begagnade grejer för att hålla instegskostnaden nere. Sedan kan man alltid byta upp sig efterhand. Det enda

jag har köpt nytt är nödskärmen och karbinen mellan selen och vingen. Hittills har jag lagt ner ca 13 000 på utrustning och 10 000 på utbildning. Det känns överkomligt.

Väl hemma i Örebro började jag dra efter klubb-bilen. Jag var lite nervös första gången med Robins bil i minne, men det gick jättefint. Hittills har jag fått ihop lite över sex timmar i luften fördelat på 58 starter. Längsta flyget varade 32 minuter. Tyvärr var jag tvungen att gå ur en superblåsa när det började dra ordentligt. Detta på grund av flygdag i Örebro och därmed endast fri luft upp till 600 meter. Surt! Jag har sett transträck starta under mig, rovfåglar, hängglidare, Saab 340 och nu senast två JAS 39 från luften. JAS:arna var lite läskiga att möta i och med att det var under bogseringen. Jag såg inte ett smack förrän de for förbi.

Till dig som funderar på att börja vill jag förmedla följande. Ge inte upp även om det stundtals kan kännas som att du jobbar i motvind. Det tar lite tid att komma igång, men det är absolut värt det i slutändan!

När jag nu sitter framför datorn och skriver detta är en ny säsong på ingående. Abstinensen är brutal. Jag siktar på att ta hangbehörighet i vår och åka med ner till Frankrike i sommar.

Som avslutning vill jag bara tacka alla som har ställt upp under min utbildning: Hans Berg, Per Andersson, Georgios Billis, Robin Strandberg, Mats Johansson och

Ulf Karlsson. Det här med hängflyg är det bästa jag gjort. Vilken tur att det finns fyrtioårskriser!



Det skånska landskapet bjöd på semesteratmosfär.

Foto: Jan Dersjö



Robin Strandberg med tandemvingen i Sunne.

Foto: Jan Dersjö

Avslappnad flygning på Cypern

Glasshang vid Medelhavet i solnedgång.

En vilsen pilot som behöver lite höstsemester reser till Afrodites ö (mer känd som Cypern) för att se vilken typ av skärmflygning ön kan erbjuda. Väl där hittar han mysig fluffa-runt flygning som avnjuts med vackra vyer.

Min ursprungsplan för 2011 var att viga året till nästan enbart akro-flygning, med en avslutande tvåveckors termikresa till Mexiko i december. Dock blev det inte riktigt så mycket flygning under sommaren som jag planerat. Sommaren blev mer fylld av arbete och det normala svenska helgvädet såg till att det som vanligt blev dåligt med skärmflygning. När sensommaren började knacka på dörren kände jag att nu behövs det en resa. Första planen var Öludeniz (givetvis för en akropilot) i september för att träna akro, men jag fick tvärt nej från jobbet att ta semester före sista september. Kollade runt efter andra alternativ och hittade istället en skärmflygsresa som Äventyrscenter ordnade till Cypern i andra hälften av oktober. Trots allt behövde jag nog öva lite vanlig flygning inför Mexikoresan, och sist jag besökte Cypern var jag bara barnet.

Avresan ner gick tidigt en måndagsmorgon från Arlanda, så jag träffade mina skärmflygsresekamrater i vänthallen klockan 5:15. Vi klev på ett plan fullt med pensionärer och barnfamiljer så vi kände oss lite lätt malplacerade i det sällskapet. Väl nere på Larnacas flygplats träffade vi resten av gänget som flugit ner från Landvetter. Hela det glada gänget skärmflygare packade in sig i bilarna och for vidare mot Limassol. Vi bodde i Limassol eftersom det finns ett antal flygställen inom lagom avstånd

med bil. Hotellet hade bra standard med marmorfoajé, vilket kanske kändes lite lyxigt för oss skärmflygare. Efter en snabb incheckning, ompackning av utrustning och inköp av dryck, stack vi iväg mot Curium för att se om det gick att få till lite "bonusflygning" redan på transferdagen. Väl framme i Curium insåg vi att det var både hård vind och väldigt sned riktning, så det kändes inte som bra väderförhållande för hang. Istället passade vi på att ha en briefing av flygstället. Efter briefing parawaitade vi lite mer erfarna piloter på starten (och hoppades på bättre förhållanden). De andra tog bilarna ner till stranden för balansering.

Tyvärr blåste och regnade det under tisdagen. Det känns alltid lika jobbigt om man börjar en skärmflygsresa med en icke-flygdag. Ibland kan en pissdag lätt bli till en trend som kan hålla i sig flera dagar, lyckligtvis var det inte så denna gång.

På onsdagen åkte vi till munkklostret Stavorovouni, men en sned vind på starten stoppade oss. Istället passade vi på att besöka klostret, som bara är öppet för män i proper klädsel (alltså inga shorts!). Vi passade även på att titta på ett annat fint flygställe och tog en ganska lång lunch. Sent på eftermiddag åker vi upp igen till Stavorovouni och nu det är flygbart. Här packar jag för första gången upp utrustningen på Cypern. Inser ganska snabbt att jag måste pilla ihop all utrustningen och göra de extra kollarna som jag brukar göra efter att ha rest med flygplan, samtidigt som jag tänker att jag borde fixat detta tidigare i veckan. En bit ner till höger om den normala startplatsen hittar jag en plats att breda ut mig på.

Efter att ha fipplat runt för att få koll på allt, försöker jag starta

bland smårötter, sten och annat som gillar att hålla fast i linor. Efter två försök inser jag att jag inte kommer iväg från denna plats. Under tiden har några piloter redan startat, där den första flög alldeles för rakt fram och långt ut och snart bombade på landningen. De andra piloterna svängde raskt vänster och hangade kvar med höjdvinst. Tar mig upp till den fina och rensade delen av starten och startar ut för mitt första flyg på Cypern.

Väl ute i luften följer jag de andra piloterna och hangar mig uppåt mot klostret på toppen av berget. Det lyfter mjuk och fint och efter några vändor fram och tillbaka är jag i jämnhöjd med klostret. En bit ut från berget går det att kurva lite mjuk fin termik. Alla piloter kommer iväg från starten och vi flyger runt 30-45 minuter tillsammans innan det börjar bli dags att fundera på landningen. På Cypern går solen ner snabbt och från att det att det börjar skymma till det är beckmörkt tar det bara runt 15-20 minuter. Samtidigt som ett meddelande från Peder berättar absolut senaste landningstiden på radion, sticker många piloter som på ett pärlband ner mot landningen.

Jag och en annan erfaren pilot ligger kvar vid klostret en cirka 10 minuter till och ler då vi har ett stort lyftområde för oss själva. Vi börjar se solen sjunka lite och det blir ett så grymt vackert ljus med klostret jämte oss. Över radion hör vi de andra piloterna som meddelar att det blåser friskt på landningen. Vissa av piloterna som valt en sightseeing-väg mot landningen får sig en liten promenad efter att stångats mot vinden och tvingats utelanda. Vi som ligger kvar känner att det är dags att flyga bort till landningen. På en höjd av runt 100-200 meter över

landningen observerar jag att jag har 7-8 kilometer i timmen i markfart på varion (normalt har jag runt 38-39). Vi båda som låg kvar på slutet kommer ner på landningen utan problem.

Nästa förmiddag ser det ut att funka på Stavorovouni igen, nu kan man tro att man vet något om ett flygställe efter att flugit där en gång. Eftersom jag var sist ut av de erfarna dagen före kände jag att det skulle vara schysst mot de andra att vara "wind dummy" idag. Läger ut skärmen utan att veta vad som väntar, men känner att det är mer vind på starten. Drar upp skärmen som lyfter mig nästa direkt från marken, så vändningen från bakåt till framåt blir i luften. Tanken slår mig är att idag kommer det nog bli riktigt bra! Svänger vänster som igår kväll, men finner inte samma lyft idag. Tydligt är det en ny dag med nya förutsättningar.

Det blir istället ett ganska kort termikflyg med små ettriga blåsor. Vinner ingen höjd utan är efter ett tag några meter lägre än starten. Väljer att följa kammern som går snett ut från starten. Längst ute på kanten hittar jag en liten blåsa som jag tror att jag borde kunna kurva mig upp i, men jag får inte riktigt tag i den. Inser att flyget i princip är över och sticker istället bort mot landningen. Ju längre ut jag kommer desto mer motvind får jag, så vinden är i alla fall som igår. Sista biten bort till landningen går över svagt kuperat plattland med 10-20 meter breda och djupa raviner. Eftersom markhastigheten blir så låg är det läge att flyga med lite speed, detta för att inte förlora allt för mycket glidtal. Samtidigt börjar jag bestämma mig för vilken av de möjliga utelandningsplatserna som är den bättre. Tänker på att planera så att man inte hamnar på fel sida



Foto: Alfred Orbeck

Kvällshang på Curium med badstranden och restauranger nedanför.



Foto: Peder Dyssen

Vid Curiumhangets östra slut. Det påstås att en hängglidare gjort out & return till bortre väggen i bilden.

om någon av de svårforcerade ravinerna. Allt för att göra en eventuell promenad till landningen så kort och enkel som möjligt ;-).

Plötsligt flyger jag in i en snäll och fin termikblåsa mitt på plattan. Blåsan ger mig cirka 150 meter extra innan jag tappar den och inser att jag når landningen utan problem. Istället för att förlora höjd på att försöka hitta den igen (om den finns kvar) sticker jag istället direkt mot landningen för att slippa utelandning och promenad.

Kommer ganska precis fram till mitten på landning, packar och sätter mig i skuggan under ett Johannesbrödsträd. Jag ser hur de andra två mer erfarna startar, och vinner lite höjd i en termikblåsa strax utanför starten. När de lämnar blåsan mot landningen så har de på grund av av sjunk och motvind (som förmodligen ökat) väldigt dåligt glidtal. Sitter och hoppas på att få lite sällskap men tyvärr landar de ett par hundra meter kort på andra sidan av en ravin.

Efter det startar vår reseledare Peder som sista pilot och han får ett intressant flyg med allt mellan plus tre meter i sekunden i stig till minus sex i sjunk. Han ser ut att landa kort vid en bondgård, men får där en fin stark blåsa som tar honom upp över klostret. Därifrån har han inga problem att nå landningen. Ingen pilot är dock sugen på ett andra flyg i dessa förhållanden, så vi bryter dagen för ett litet lunchuppehåll.

Efter lunchen bestämmer vi oss för att åka ner till Curium, för att se om det fungerar där. Den nordliga vinden ska ebba ut under eftermiddagen, så det fanns en chans att sjöbrisen tar över. När vi närmar oss kusthanget i Curium ser vi först en skärm och sen en ytterligare en skärm. Två lokala piloter hangar och det finns gott om plats för flera. Vinden är sydvästligt så det som funkar är den hangsida som ligger nedanför ruinerna efter en gamla romersk spa-anläggning. Vi startar alla och får några härliga och vackra flyg med utsikt över ruinerna

och Medelhavet. Vissa i gruppen göra sina första kursmoment för hangbehörighet, så vi andra försöker hjälpa till genom att hålla lite extra avstånd.

Kvällen avslutas med en vacker solnedgång i havet som vissa passade på att se från hanget. När det började bli svagt landade jag nöjt på den officiella landningen, med en idé om att passa på att ta ett bad i ett höstvarmt hav. Vi som landat upptäcker även att strandbaren stänger klockan sex så vi ser till att köpa landningsöl till alla (även till de fortfarande flygande piloterna). Dagen efter flyg vi på samma ställe med lite mer vind, så denna gång sticker jag ut med mer höjd och flyger hela vägen ner till parkeringen vid stranden. Lyckligtvis är det lite biltrafik på parkeringen under lågsäsong, annars sägs det vara spännande att landa därnere. Givetvis dyker det upp en massa nyfikna barn och vuxna med en massa frågor, men det är som alltid mest kul efter ett fint flyg!

På lördagen funkar äntligen Dora, eller som jag vill kalla det, "taggstället från helvetet!" Jag kan personligen rekommendera att inte att flyga i shorts på detta ställe. De lokala piloterna har börjat bygga en ny start här. De har schaktat till ett stort jämnt område som jag gissar kommer nog att bli riktigt fint. Tyvärr är det än så länge en del taggig vegetation på starten som gärna trasslar in sig i skärmlinorna. Detta problem blev allt mindre och mindre allt eftersom vi startade och rensade linorna från något taggigt litet spretigt ogräs. Jag fick till ett riktigt fint två timmars-flyg denna dag, vilket efteråt visade sig vara mitt fyrahundra flyg.

En och en halv timme in i flyget börjar termiken dö ut, och efter ett tag är vi bara två som håller oss kvar. Jag bestämde mig för att bita i ordentligt och började vinna lite höjd igen. Väl uppe kommer ett glatt tillrop av den andra piloten på radion "Kom så topplandar vi!". Tänkte direkt: "Okej då hur svårt kan de vara att få de sista tio höjdmetrarna?". Tyvärr visade sig att det var för svagt så jag orkade aldrig upp tillräckligt högt för att göra en

säker topplandning. Istället blev det landning i botten istället, men ändå med ett riktigt stort leende.

Min sista flygdag på Cypern för denna resa blev speciell. Vi började dagen på Curium som nu bjöd på östlig vind. Det var väldigt marginellt när vi kom till starten, så vi skickade ut lättvikarna som precis höll sig kvar. Det fanns även många i gruppen som passade på att göra några förlängda nedflyg. Självt ställde jag mig som skärmfluffare på starten och hoppades att vinden skulle öka lite. Som skärmflygare vet man ju att vinden oftast ökar, desto högre solen kommer på himlen.

Efter en stund började de som startade att kunna hänga kvar, så då var det bara att göra sig i ordning och lite senare starta. Efter en stunds flygning startar även Peder, som direkt sticker västerut och fortsätter bort till udden på västra delen av hanget. Från udden kan man lämna hanget och ansluta till ett högre hang lite längre bort. Kruxet är att stranden slutar vid udden på det vanliga hanget och vägen till det högre hanget slutar rakt ner i Medelhavet utan strand. Man kan givetvis se till att man kan flyga tillbaka till hanget eller stranden där man kom ifrån. Alternativet är en topplandning i vegetationen på hangkanten eller så hamnar man i Medelhavet.

Efter en liten stund hör Peders lockrop på radion att jag borde ta mig bort till det högre hanget. Efter viss tvekan tar jag mig över dit och känslan att flyga hang utan att egentlig ha en enkel reservlandning är ganska häftig. Det var vackert att ligga och hanga på en klippa som stupar rakt ner i ett blått hav. Samtidigt gäller det att ha fokus på om vinden ökar eller minskar. Ökar den för mycket finns det risk att man inte orkar penetrera mot vinden tillbaka, faller den för snabbt kan det vara svårt att nå tillbaka på glidtal. När vi kände en tendens till minskande vind flög vi tillbaka till vanliga hanget.

Senare på dagen drog det in moln på höjd som minskade so-linstrålningen och givetvis avtog vinden. Hela gruppen satt sen

under olivträdet på starten och åt lunchpaket vi hade med oss, när vi plötsligt fick ett meddelande om att det funkade på Dora. Jag har nog aldrig sett ett gäng skärmflygare packa så snabbt och lasta in sig i bilarna. Vi åkte upp till Dora och det var inte speciellt mycket vind på starten. Så vi gjorde oss snabbt klara att flyga, eftersom det bara borde minska. Vi fick ett underbart avslutande solnedgångsflyg och alla landade lyckliga efter ännu en riktigt bra dag!

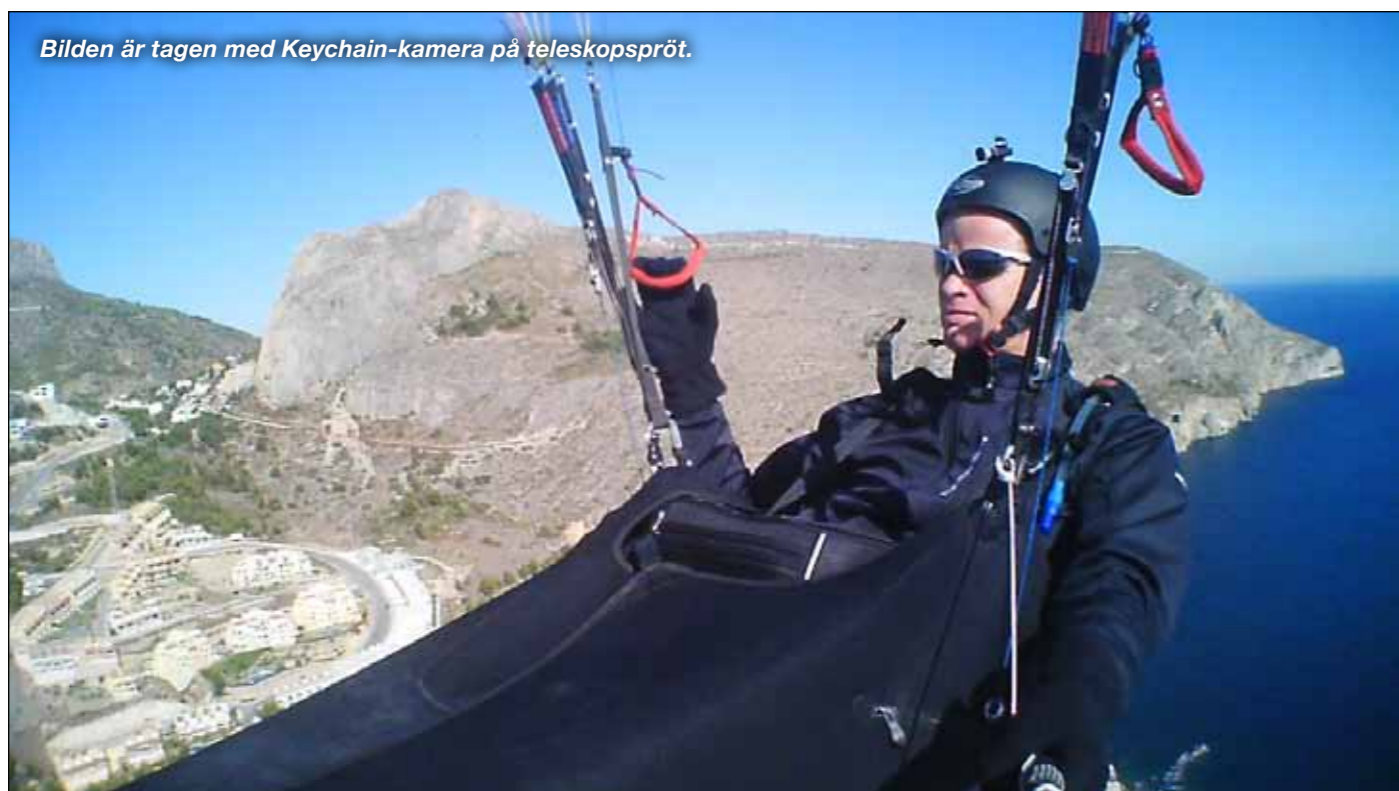
Det som alla nu kanske undrar är hur Cypern egentligen är som flygställe? Som ni troligen förstätt av texten är det knappast ett ställe för akro-piloter. Att flyga XC är också knepigt på ön, eftersom det är kuperat och ganska ont om enkla landningar, sen finns det en del militära övningsområden som man bör ha koll på. Det är även så att militären (både den cypriotiska och den engelska) faktiskt har övningsfält på ön som de använder.

Om man däremot gillar platsbunden enklare fluffa-runt flygning med sina kompisar, eller bara vill ha ett enkelt ställe för semesterflygning så funkar det alldeles utmärkt. För piloter med Student- eller Pilot1-licens tror jag att det är ett trevligt ställe som bjuder på mysflygning. De riktiga hard-core Pilot2:orna bör nog åka till andra ställen, om man inte vill ha fluffa-runt semesterflygning. De ganska få lokala piloterna som finns på ön blir glada över att det kommer piloter som vill flyga med dem. De lokala piloterna har väldigt varierande erfarenhetsgrad, allt från rena nybörjare till tävlingspiloter. Vi var där i slutet på oktober och det var trots det väldigt varmt och skönt, speciellt i havet. Cypern har enligt sitt eget rykte en bit över 300 soldagar om året, så chansen att regn stoppar flygningen är ganska liten. Givetvis är förhållandena annorlunda om man åker ner mitt i sommaren, och i så fall bör man kolla nog kolla med lokalpiloterna vad som gäller.

Daniel Lehnberg

Billigt alternativ till HD-kamera

Bilden är tagen med Keychain-kamera på teleskopspöt.



Alla har ju nu sett filmer från skärmflygare med en kamera på huvudet, men det behöver inte kosta en förmögenhet att skaffa detta. Man kan faktiskt komma ner under 500 kronor.

Text och foto: Sven Adner

Den mest vanliga kameran att sätta på huvudet idag är GoPro Hero 2, en fem x fem centimeter stor klump som med monteringskit går lös på ca 3 000 kronor (utan minneskort).

Men det finns en annan kamera förpackad i en liten plastmanick av samma typ som man har till larmet på bilen. Det är Keychain HD808 cam #11. Denna kamera har samma upplösning som GoPro, HD 1280x720, 30 bilder/sekunden, men väger endast 30 gram och kostar bara 270 kronor.

Med en vindvinkeladapter x 0.67 avsedd för iPhone blir totalvikten 50 gram och den sparar filmen på ett micro SD-kort under max 35 minuter, sedan är batteriet slut.

Sämre men billigare ger fler vinklar

Om man jämför med GoPro HD så kan denna inte ta högupplösta stillbilder, sekvenser och är inte vattentät. Så tveklöst är GoPro en bättre kamera. Men nu har jag tre Keychain: en på hjälmen, en i handen och den tredje ska fästas i skärmen. allt till en bra bit under halva priset av en GoPro. Detta gör att man kan få mycket roligare filmer när man får se piloten ur andra vinklar än bara hjälmvyn.

En annan fördel med denna är att den inte sticker upp lika

mycket på hjälmen så linorna inte fastnar lika lätt. Luftmotståndet är mindre och den är lättare att packa ner när man reser. Jag har satt fast min med kardborreband så om en lina fastnar i kameran när man flyger finns det stor chans att den bara lossnar i stället för att ställa till större problem.

Jumboversion enklare att hantera

Det finns en jumboversion av kameran som är lite dyrare, 340 kronor, och som har dubbelt så stort batteri och kan spela in upp till lite över en timme film. Denna är några gram tyngre men har fördelen att start- och stoppknapparna är lite större och lättare att använda med handskar. Vidare är knapparna infällda så man inte startar kameran av misstag lika lätt vilket man lätt gör på den första varianten. Totalt kan detta kosta så lite som under 500 kronor om man köper delarna på nätet och skruvar ihop detta själv.

Leta på Youtube efter en som heter "TechMoan 808" så finns det flera filmer som beskriver de olika varianterna, dess fördelar och nackdelar. Den första modellen jag berättat om kallas 808 #11 och jumbovarianten heter 808 #16.

Det finns ett objektiv som heter Jelly Lens. Jag vill varna för detta eftersom det är helt värdelöst. Då finns det bättre alternativ på www.dx.com, leta efter "wide angle lens 13 mm" som ger en hyfsad bredd. Den går lätt att sätta fast med lite silikonlim på kameran för den händige. På samma ställe finns ett annat objektiv, "fish eye lens 13mm" som ger 180 grader bildvy men den passar inte bra, man får vinjettering i hörnen.

Key HD filmar i H.264 30 bilder per sekund och hur gör man



På hjälmen sitter jumboversionen av kameran med x 0.67 vindvinkel. Det blå objektivet på kameran i mitten är en 180 graders fisheye som vinjetterar. Till höger teleskopspö för att ta sidofilm.

när man skall redigera detta? Med gratisprogrammet AviDemux kan man klippa bitar av det man vill spara, sedan sätta ihop bitarna till en sekvens, ladda upp allt på Youtube och där finns sedan möjligheten att sätta text, pratbubblor, redigera vidare samt även lägga på bakgrundsmusik. Om du vill att texterna skall vara synliga för alla tänk då på att välja bort alternativet på Youtube (under avancerade inställningar) att inte göra klippet tillgängligt på mobila enheter, eftersom titlar och pratbubblor annars inte kommer med.

Om du vill se hur resultatet kan bli kolla in mina filmer på <http://Youtube.com/svenadner> de sista tio är filmade med Keychain HD808 cam.

Här hittar du prylarna

Kameran:

Det finns en länk på VSK forumsida sida till kameran <http://www.vsk.info/forum4/> – adressen är för lång att skriva här. Säljaren med namn power-gps har fungera för mig, jag har tre kameror nu samt även beställt nya batterier.

Objektiv:

<http://www.dx.com>

AviDemux:

<http://avidemux.sourceforge.net>

Välkommen

till den **nya** marknadsplatsen för skärmflygsprylar på **nätet!**

Vi har **allt** för skärmflygning och paramotor! Här är ett axplock;



ITV Boxer, EN A/B

Motor- och friflygskärm som trots sin låga klassning bjuder på suverän handling.
Pris: 20.500:-

Nova Mentor2, LTF 1-2

Världens bästa LTF 1-2:a friflygskärm har förstärkt framkant, 3 stamlinor och 9,5 i glid! Pris: 27.900:-



SOL Prymus3, LTF 1

Extremt lättflugen och förlåtande nybörjarskärm för paramotor och friflygning.
Pris 19.500:-

PlusAir UL

Komfortabel hjälm med hörselskydd för paramotorflygning.
Pris: 1590:-



SOL Calliplox Mountain Light

Extremt välsydd och skön DHV godkänd lättviktssele. Vikt i medium: 3,2 kg.
Pris: 5300:-

SOL Easy2

Skön sittsele med alla möjliga funktioner för nybörjare-avancerade piloter.
Pris: 6200:-



ICOM IC-V85

Liten smidig komradio med 7W uteffekt till lågt pris.
Pris: 1850:-

Kharmas Props

Kompositpropellrar med hög finnish, balans och tryckkraft. Köp två av samma modell för 2900:-/st!



**skärmflygs
butiken.se**

B



Posttidning

Returadress

Svenska Skärmflygförbundet

Odd Fellowvägen 38

127 32 Skärholmen

LIGHT

 OZONE

Geom

Swift

ALPINE

LM



At Ozone we know that light is right. In the air, on your back, and on the road, light equipment means life improvement. For 2012, we're offering what we think is the widest and most technologically advanced range of lightweight gliders available, and we hope there is a light wing in our range that you will enjoy flying as much as we do. Check out www.flyozone.com for more info, and contact your local Ozone Dealer for a test flight.

 FLYOZONE.COM

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