HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 3-2007



Coupe Icare
Lika galet kul som alltid

153 km t/r
Rehnfeldt sätter nytt rekord

Gör din röst hörd
- och vinn en läcker kalender

Flygsafari i Sydafrika

Storslagen flygning bland valar och babianer



Ledare



Det här är tredje numret av Hypoxia som jag producerar. Så sakta börjar rutinerna sätta sig med layout, tryckning och kontakter med skribenter, fotografer och annonsörer runtom i Sverige.

När jag började som redaktör hade jag tre huvudmål; att se till att tidningen kom ut regelbundet och i tid; att försöka bredda innehållet med mer material om paramotor, hängflyg och artiklar som fungerar också för piloter som inte är så där jätteerfarna; och att försöka uppmärksamma säkerhetsfrågor mer. Självklart ville jag också göra en så kul och intressant tidning som möjligt, en tidning att se fram emot och att läsa med glädje.

Nu, tre nummer senare, vill jag veta hur det har gått. Därför vänder jag mig till dig, käre läsare - det är ju faktiskt din medlemstidning. Vad tycker du om Hypoxia? Vad kan göras bättre? Vad är redan bra? Vad vill du ha mer av och vad vill du helst slippa? Har jag lyckats förverkliga mina mål? Vilka andra synpunkter har du?

På sidan 30 hittar du en läsarundersökning där du har möjlighet att göra din röst hörd. Gör det! Så kan vi tillsammans utveckla vår tidning, och forma den till precis den Hypoxia som du vill att den ska vara. Som en extra uppmuntran att delta lottar jag ut en läcker kalender från Cross Country. Glöm inte att e-posta in ditt svar innan årets slut.

Missa heller inte att rösta på den bästa texten och det bästa fotot som har publicerats i Hypoxia under 2007. Det är tack vare alla duktiga skribenter och fotografer runtom i landet (och i världen) som jag kan bjuda på en varierad mix av artiklar i tidningen. Piloterna bakom den artikel och den bild som får flest röster belönas också med en kalender. Du röstar genom att delta i läsarundersökningen.

Och du, nu när vintern är här och flygningen mestadels ligger på is, så har du all världens tid att skriva och berätta om alla dina härliga flygupplevelser. Vi andra vill också dela din glädje!

Nästa nummer av Hypoxia har deadline den 11 januari och kommer ut den 25 februari Till dess – flyg högt, flyg säkert!

Marko Wramén
hypoxia@waterglobe.net

I detta nummer

4	**Nyheter**
10	**153 km t/r** - Rehnfeldt slår rekord igen
13	**Tävlingskalender 2008** - & distansligans resultat
14	**Coupe Icare** - flygmässa i Frankrike
16	**Babianer och valar** - resereportage från Sydafrika
24	**Åregänget** - klubbpresentation
26	**Nära ögat** - en paramotorpilot berättar
28	**Olycksrapporter** - utredningen från Tvetaberg klar
30	**Tyck till och vinn!** - var med i läsarundersökningen

Redaktör och ansvarig utgivare
Marko Wramén, hypoxia@waterglobe.net

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer
Erik Rehnfeldt
Heléne Kihlström
Lars Falkenström
Lars Hedström
Lasse Nilsson
Magnus Granbom
Nina Sellin
Ulf

Omslagsfoto
Foto: Marko Wramén
Mario Linemayr startar från Koringberg, Sydafrika. I bakgrunden syns Porterville-bergen.

Redaktion Hängflyg
Syd: Konrad Höije, qonrad@gmail.com
Väst: Ove Norberg, ove.norberg@telia.com
Öst: Cribbe, cyberhawk@telia.com
Norr: Michael Andersson, mikael.andersson@boliden.com

Annonser
Marko Wramén, hypoxia@waterglobe.net

Redaktionellt material
Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till hypoxia@hypoxia.se
Skärmflygartiklar, annonser, notiser och bilder skickas till hypoxia@waterglobe.net
Instruktioner om format och priser finns på www.paragliding.se/skarmtrycket

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

Välkommen till Äventyrscenter butiken i Kareby

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

äventyrs center

Din skärmflygskola och butik i väst

www.aventyrscenter.se

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

Last Resort Adventures

Alpine Paragliding

XC with Bob Drury
SIV/Pilotage
Introduction to Alpine Flying Courses
Annecy & Grand Bornand, France
Superb Accomodation
För information och bokning ring
Lisa tel. 070-8382583
Marie 070-2857312
email lisa@lastresort.info

www.lastresort.info

250 km efter västkusten

10 kg äventyrspackning ombord. Sista svängen inför kort final och landning på den lilla ön utanför Varberg. Dags för ett dopp i havet. Sommaren är varm och livet är som bäst. Vi har inte bråttom.

Vädret ler mot oss, men ett lågtryck ligger och lurar i närheten. Skönt att vi flyger det säkraste materiel som finns för paramotor. Vi oroar oss inte för att nå fram till målet.

PARA MOTOR Supplies

Generalagent för PAP & Paramania Powerwings
070-3010929, 08-51011574
paramotorsupplies@flyga.se www.flyga.se

Pilot: Lasse Lundberg **Motorvinge:** Action GT 26, Saphire
Ryggsäcksmotor: PAP 1400 Ros 125

Nu kan du förnya licensen över Internet

Den 1 december sjösätts första delen av ”e-kansliet”, styrelsens projekt för att förenkla administrationen inom förbundet genom övergång till webbanpassade applikationer för medlemsregister, licenshantering, olycksrapportering mm. Då överförs medlemsregistret på kansliet i Falköping till en ny specialanpassad databas som kommer att vara tillgänglig via webben.

För dig som medlem innebär detta att du inte behöver skicka in pappersblanketten ”Ansökan om förnyelse av skärmflyglicens” till din klubbkassör (dock rekommenderas att du ändå fyller i den och sparar den hemma som ”säkerhetskopia”). Du behöver bara logga din flygtid på SSFFs hemsida samt betala in rätt avgift till klubben. Om du saknar tillgång till Internet och inte kan registrera din flygtid på hemsidan går det bra att skicka in pappersblanketten till din klubbkassör som tidigare.

För dig som klubbkassör förenklas administrationen genom att du slipper pappershanteringen (undantaget för de medlemmar som inte kan logga sin flygtid själva).

Via webben går du in och kontrollerar att den loggade flygtiden uppfyller licenskraven, anger vilket försäkringsalternativ som valts samt bekräftar att avgiften är inbetald. Mer information kommer i brevform till dig som kassör.

Vi hoppas att det upplevs som mycket lättare att förnya licensen efter denna förändring. Med hopp om ett kanonfint flygår 2008!

Catrin Andersson & Sune Cullberg, SSFF



Loggbok för friflygare på nätet

När det nu börjar det ihop sig till att förnya licensen, gäller det att ha ordning på sin loggbok. Ett sätt är att logga sina flyg på nätet. Då har man också nöjet att kunna jämföra dem med andra piloter. På ursprungligen norska **http://se.flightlog.org** kan man registrera en mängd olika detaljer för varje flyg. Det här är en loggbok mer inriktad på distansflygning, man kan t ex ladda ner sin tracklog från GPSen och registrera vändpunkter för trianglar etc. Här finns också en omfattande databas med flygställen. Tyvärr har man inte exakt den information som behövs för licensförnyelsen, vilken typ av flyg det handlar om (till exempel hang eller berg) och om det är termikflyg eller ej.

Det har däremot svenska **www.parabase.se**. Deras loggbok är gjord så att den ska passa mot förbundets krav för förnyelse av licensen. Tyvärr stänger de ner den efter årsskiftet för alla utom klubbmedlemmar. Kanske kan förbundet starta en liknande online-logg?

Jobba för sportens bästa

Året lider mot sitt slut och Skärmflygförbundet söker nu efter engagerade piloter som har förmågan att lyfta blicken och arbeta för sina kamraters och flygsportens bästa.

Man söker således kandidater till nästa års förbundsstyrelse. Klubbarna Njord, Fenix och CPS har fått i uppdrag att vara valberedning.

Är du intresserad av att utveckla vår sport? Att göra en insats för alla andra och på sätt vara del i det som så många andra arbetat hårt för genom åren? Eller känner du till någon som är lämplig för att arbeta i styrelsen, men som kanske är för blyg för att höra av sig själv? Kontakta då din klubb eller valberedningen så fort som möjligt. Valberedningen nås via respektive klubbs hemsida.



Förbundets nya krisplan

Krisplanen är ett stöd för medlemmar, klubbar och skolor i hur man skall agera i situationer som uppstår vid olyckor.

Det är angeläget att så många som möjligt läser och lär sig att tillämpa krisplanen för att vi skall klara av att göra rätt i en svår situation.

Tänk även på att se över ditt Första Hjälpen Kit som du har i selen!

Innehåll:
- Målsättning
- Olycksgrupp - funktion
- Olycksgruppens sammansättning
- Att möta massmedia
- Att skriva pressmeddelande … när det är “kris”
- Att förhöras av polis
- Viktiga telefonnummer (fyll i själv vad som gäller lokalt hos just dig!)
- Flygresor - att tänka på innan ni åker iväg
- Kurser - checklista innan kursstart
- Försäkringar
- Åtgärdsplan vid svårare olycka/dödsfall
- Att tänka på efter en svårare olycka eller dödsfall
- Förhållningssätt
- Psykiska reaktioner på kris

Under hösten kommer även checklistan benämnd “Åtgärder vid olycka” att uppdateras. Den skall fungera som kom-ihåg-lista och verifikat på att man följt krisplanen.

Du kan hämta krisplanen här:
http://www.paragliding.se/files/{0D17A520-2884-493D-A8B7-1DFDF4EF6252}.pdf

Chrigel vinner PWC för tredje gången i rad



Som den förste någonsin vann schweizaren Chrigel Maurer världscupen för skärmflygning för tredje året i rad. Maurers ledning var så överlägsen att han inte hade behövt flyga sista flyget för att vinna. Under världscupen 2007 flögs totalt 23 godkända tasks, med början i Japan och sedan Italien, Turkiet och Argentina. Totalt flög alla piloterna sammanlagt 158 397 kilometer under tävlingen!
Schweiz blev bästa nation, med Maurer (Advance) som individuell vinnare. Individuellt silver vanns av slovenen Urban Valic (Mac Para) och schweizaren Aeby Andy (Advance) kom trea. Lagtävlingen vanns av Advance, följt av Mac Para och Axis Para.

Schweiziska Anja Kroll (Gin) vann damtävlingen och kom på en total 28:e plats. Vår egen Erik Rehnfeldt lyckades placera sig som nummer 21 bland världens bästa piloter – grattis!

Mer information på http://2007.paraglidingworldcup.org



Ny hjälmteknik skyddar bättre

Det amerikanska företaget Xenith har utvecklat en ny typ av hjälm som sägs skydda huvudet bättre än traditionella hjälmar. På insidan av det hårda skalet finns ett antal chockabsorberande gummikuddar, som fungerar som konstant upplåsta krockkuddar. Det finns redan en hjälm för amerikansk fotboll med den här tekniken. Frågan är om inte det skulle fungera med samma lösning för en friflygningshjälm?
Se mer på:
http://paraglidetv.com/paragliding/latest-in-paragliding/the-next-generation-helmets
www.xenith.com

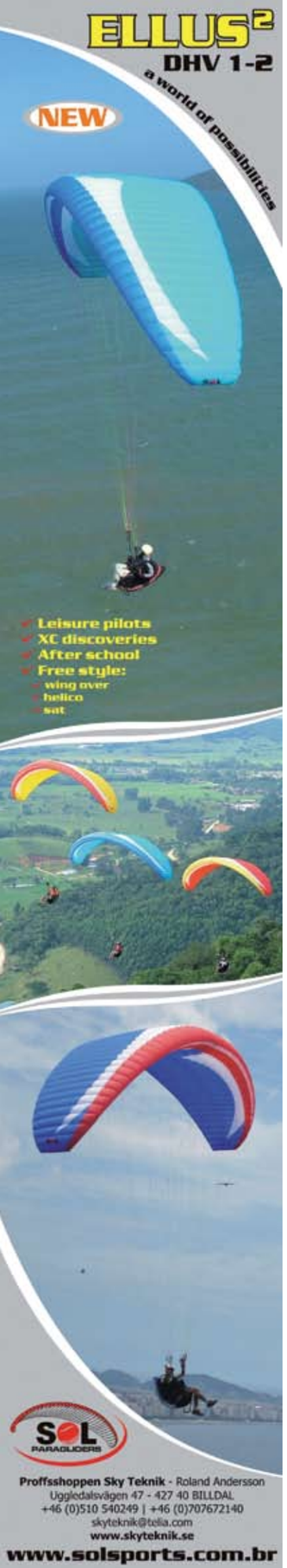




Mer hjälm – nu med ventilation

Nu finns det möjligen bot mot svettig skalle under (de nu alltför avlägsna) varma sommarflygen. Den första friflygshjälmen med ordentlig ventilation har nyligen blivit EN 966-certifierad.
Det handlar om The Grid från Icaro som har nätsektioner i hjälmskalet. Under näten finns hål som går rakt igenom det chockabsorberande lagret polystyren och därmed skapar luftcirkulation. Hålen går att stänga till från insidan för mer kylslaget väder.
Mer information på http://icaro2000.com





Swedish Paragliding Event – en succé!

Hmm…. Swedish Paragliding Event, vad är det? Efter debatten på Cirrus anslagstavla och alla mina inlägg kring rapporterna om olyckan på Tveta så var det med viss bävan jag tog mig till Sigtuna för att se vad Fenix/Cirrustjejerna Nina, Jill, Jenny och Sofia kokat ihop. Och vetskapen om att det var glada amatörer som låg bakom projektet gjorde att åtminstone jag hade lagt förväntningarna på backglidningsnivå.

Men den första som möter mig bland alla montrarna är en flinande Simon Fulford som tar i hand istället för att ge mig onda ögat. Då inser jag att vi bägge förmodligen har hamnat på något som Skärmflygsverige länge har saknat - en förbrödrande och försystrande mötesplats för piloter från hela vårt avlånga land!

Förutom diverse montrar med allt som piloten behöver plus diverse blingbling gavs även många seminarier och föredrag att välja mellan. Själv missade jag Björn Hårdstedts informativa men av tidsnöd forcerade meteorologiföreläsning, men fick desto mer akropropaganda av Pål Hammar Rognöy. Han konstaterade på blandnorska att det är i princip ofarligt att tävla men att svenskarna med sitt klassiskt neutrala förhållningssätt som vanligt väljer att vänta för att se hur det går för alla andra innan vi vågar oss på någon egen akrosatsning. Men Pål lovade att han ska göra allt han kan för att få svenskarna att inse tjusningen med att smiska skärm så att det blir både fler utövare och tävlingar. Så kanske får vi snart se honom visa upp sina konster - med hjälp av båt och abroll och Mälaren precis utanför knuten borde det kunna bli en given programpunkt på nästa års SPE.

Sedan var det dags för lunch en trappa ner och gulaschen satt fint innan vi slogs om sittplatserna inför Larsa Jonssons termikföredrag. Det märktes att han är van att hantera publik och fick oss hela tiden dit han ville – men samtidigt var det lika skönt att se hur ödmjuk denne British Open-vinnare ändå är. Det föredraget kunde nog hållit på ett bra stund till men Sofia Friborg från eventledningen pekade på klockan och frågestunden uteblev. Synd att det inte fanns mer luft mellan programpunkterna när det var så många kompetenta piloter på plats och så många frågor att ställa. Det erbjöds även GPS-genomgång med Magnus Österberg och luftrumsteori som jag hoppas blir återkommande.

Paneldebatten om säkerhet var naturligtvis något jag inte ville missa och samtidigt som det tycktes vara relativt glest i bänkraderna så var Mikael Wadlund, med förflutet som ordförande i SSFF, ändå glatt överraskad av att ett fyrtiotal hade samlat sig vid mässhallens scen.

Men det blev ingen stormig debatt om spiraler eller licensindragningar – istället delade vi in oss i grupper och försökte gemensamt via egna erfarenheter peka på grundläggande orsaker till att olyckor inträffar. Teorierna var många men de flesta av oss kom ändå fram till att kulturen och individen har större betydelse för säkerheten än till exempel utbildning och utrustning. Med andra ord så skulle vi genom att lära känna varandra bättre också kunna utöva ett positivt grupptryck som hjälper oss alla att flyga efter förmåga snarare än ambition. Jag tror därför att event av den här typen kan vara ett mycket viktigt steg på den vägen.

Efter en spännande dag med många möten och handslag med piloter som man stött på lite här och var på Europas alla flygställen så tändes marschallerna i höstmörkret och visade vägen till den italienska buffén som dignade av läckerheter. Det var generöst, gott och glatt och de flesta besökarna verkade vara överraskade över hur proffsigt och väl genomtänkt mässan var.

Den festliga och positiva stämningen som Nina Plöen tagit initiativ till blev sedan till ljuv musik - under middagen både skrev och uruppförde Flygande Poeters Sällskap skärmflygarnas nationalsång som avslutades med strofen ”- … Ja, vi ska flyga, vi ska upp till molnbaaas!” Det känns som om Swedish Paragliding Event helt otippat redan kurvat sig upp dit, så missa inte SPE 2008 – det kommer troligen att bli ännu bättre!

Lars Falkenström

PRESSTOPP-PRESSTOPP-PRESSTOPP-PRESSTOPP

Nytt världsrekord i distans – 461 kilometer i Brasilien!

En dag innan tryckning fick Hypoxia in denna rapport från Erik Rehnfeldt, som då var i Brasilien för att försöka slå rekord:

”Idag (14 november) såg det inte bra ut på morgonen. Det var helt mulet även om det samtidigt formades en del cumulus, men det såg inte så bra ut. SOL teamet, som varit här i en månad och försökt ta rekord, startade i alla fall tidigt, cirka 07.20. Runt 15 piloter startade tillsammans

Nu, klockan 18.20 är det klart. Tre SOL-piloter, Frankie Brown, Rafael Saladini och Marcelo Prieto har lyckats flyga tillsammans och landat efter 461 kilometer! Nytt världsrekord med råge! En fantastisk prestation. Det såg inte bra ut på morgonen och de lyckades flyga tillsammans hela sträckan. Kanske var det just därför de lyckades ta sig så långt. Stora gratulationer. Stämningen är hög här i HQ. Det var en vild vadslagning under deras sista timme i luften om hur långt de faktiskt skulle komma.

Kul att ha varit med om denna händelse, skärmflygningshistoria har skrivits idag. Nu återstår bara att få rekordet godkänt. Det råder en viss nervositet kring regeln att man måste landa inom en halvtimme efter att solen har gått ner, men de bör ha klarat denna gräns, men ganska precis.

Våra svenska bedrifter (Stefan Rolén och jag) här har varit mindre än mediokra än så länge. Men det är två, möjligen tre, dagars flygning kvar så fortfarande finns det möjlighet till åtminstone något nytt svenskt rekord. Jag återkommer om detta om några dagar.”

De tre piloterna flög alla Sol Tracer proto 011. De startade på morgonen i Quixada och landade tillsammans vid solnedgången i Coelho Neto. Då hade de en nätt återfärd till starten på runt 1 000 kilometer på dåliga landsvägar. Det gamla rekordet var på 423 kilometer. oxh sattes 2002 av kanadensaren Will Gadd.

Aluminiumvinge nu i sportklassen



Foto: Reinhard Vollmert

Skywalk har gjort mycket reklam för sin nya tävlingsvinge Posion 2 (DHV 2-3) som är den första att använda en ny typ av väv, där aluminium har blandats in i materialet på nanonivå. Väven kallas Aerofabrix TM (AL) 29 och sägs vara både lätt och hållbar, trots att den bara väger in på 29 gram per kvadratmeter. På köpet räknar man med att nästan allt ultraviolett ljus reflekteras, vilket förlänger livslängden.

Nu presenterar Skywalk ännu en vinge med aluminium-väv, lättviktsskärmen Masala (DHV 1-2). Storlek S/M har ett viktspann på 75-105 kilo och väger bara 4,3 kilo.

Mer information på www.skywalk.info

Slimmad elektrisk paramotor



Ett franskt företag har tagit fram en väldigt slimmad elektrisk paramotor som sägs vara redo för att börja säljas. Razeebuss kallas bolaget och motorn är en läckert formgiven historia. Med en totalvikt på 23 kilo inklusive batterier ska motorn ge en flygtid på 10 till 30 minuter och en dragkraft på 35-40 kilo. Det är alltså inte en renodlad paramotor utan är mer tänkt som ett sätt för friflygare att kunna vinna höjd för att sedan flyga vidare som vanliga skärmflygare. Priset tros ligga runt 8 500 euro.

Mer information på www.razeebuss.com

Attila vann hängflygs-VM

Världsmästerskapen i hängflyg avgjordes i år i Big Springs, Texas. 25 nationslag och sammanlagt 119 piloter deltog. Sju godkända heat flögs, varav det längsta, heat fem, var 285,3 kilometer långt. Den individuella tävlingen vanns av ungraren Attila Bertok (Moyes Litespeed S5), tätt följd av österrikaren Robert Reisinger (Moyes Litespeed RS4). Bronsmedaljen knep en annan österrikare, Gerolf Heinrichs (Moyes Litespeed RS4).

Håkan Andersson (Moyes Litespeed RS3.5) blev bäste svensk på plats 25 och Joakim Hindemitt (Moyes Litespeed RS4) kom på plats 58.

Attila Bertok vann också pre-worlds förra året, vilket gör hans bedrift på VM i år än större.

I lagtävlingen vann Storbritanniens jämna lag tack vare bland annat fyra piloter bland de tjugo främsta. Frankrike kom tvåa och Österrike vann bronset. Sverige kom på 17:e plats med sitt lilla tvåmannalag.

2008 är det dags för Europeiska mästerskapen i hängflyg. De kommer att hållas 7-21 juni i Greifenburg, Österrike.

Flygnyheter varje dag

Om du som jag tillbringar mer tid framför datorn än uppe i luften kan det här vara ett sätt att lindra abstinensen. Amerikanen Davis Straub publicerar ett dagligt nyhetsbrev med historier, nyheter, tävlingsinfo, resultat och mycket mer. Det mesta handlar om hängflyg, men skärmflygningsrelaterade ämnen förekommer ofta.

Gå in på www.ozreport.com och teckna en prenumeration, det är gratis.

På webbsidan finns mycket annan matnyttig information. En av mina favoriter är ett nedladdningsbart lager till Google Earth, som visar skärm- och hängflygsplatser över hela världen. Installera det i din kopia av Google Earth, så hittar du till flygställena mycket snabbare, och kan planera och mäta i lugn och ro med hjälp av satellitbilderna.

153 kilometer tur och retur



Storslagna vyer i Slovenien.

Erik Rehnfeldt är flitigt förekommande i Hypoxias spalter. Och inte undra på det; SM-vinnare och framgångsrik internationell tävlingspilot som han är. Erik är inte så tokig på cross country heller. Här berättar han om sitt nya svenska rekord i distansflyg, tur och retur.

text och foto: Erik Rehnfeldt

Den bästa flygningen jag vet är att flyga långa sträckor i bergen, gärna Alperna. Det har blivit lite mycket tävlingar den senaste tiden och inte så mycket friflygande. Därför planerade jag och Marcus Malmqvist (från Danmark) redan under VM i Australien att vi skulle försöka friflyga lite tillsammans under sommaren. Vårt mål var att åka till Schweiz för att försöka flyga en 200+ kilometer FAI-triangel i de höga bergen runt Fisch. Det kändes som ett lagom litet äventyr. Under världscupen i Italien började vi planera lite banor tillsammans med Christian Maurer som känner till området väldigt väl. Han var också sugen på att flyga med oss. Allt såg ut att kunna gå i lås, det hängde bara på vädret.

När tävlingen var slut och det var dags att åka för att friflyga så såg inte väderprognosen alls bra ut för större delen av Alperna. Bäst verkade det vara i Tolmin, Slovenien. Så vi bestämmer oss för att åka dit istället, kanske skulle vi kunna åka till Schweiz senare. Tolmin är inte så bra för att flyga långa FAI-trianglar, men det är här som världsrekordet i tur och retur är satt av bröderna Valic. Så vi bestämmer oss för att försöka flyga en 200 kilometer tur och retur istället. Bröderna Valic gav oss en vägbeskrivning till Sorcia, en bra startplats för att flyga tur och retur. Kanske är det lite sent på året för att få de bästa dagarna, men med lite tur så skall det gå.

Vi beger oss till ett Internet-café för att på nytt reka flygrutter på Google Earth. Efter några timmars noga studerande av bergen i området tar vi ut några turnpoints. Vi lägger flera alternativa banor 150 kilometer, 200 och 260 kilometer (nytt världsrekord). Vi hoppas på att kunna göra 200 och om vädret skulle bli mycket bra skulle vi vilja göra ett försök på världsrekordet. Men chanserna får så bra förhållanden under de dagar vi planerar vara i Slovenien är närmast obefintliga.

Jag har redan tidigare flugit lite i området under EM 2002 och PWC 2006. Så jag känner till delar av den sträcka vi planerar att flyga. Men mer än hälften av sträckan är helt okänd, dessutom ser det ut som att det nästan inte finns några landningsmöjligheter efter ungefär 80 kilometer. Med tanke på detta och att vi inte känner till området och att vädret inte är helt perfekt så bestämmer vi oss för att först försöka flyga 150 kilometer. Om vi lyckas med det så är det ett nytt rekord och vi har fått flyga i området och har bättre möjlighet att lyckas med ett eventuellt ännu längre flyg.

Sorcia är en väldigt vacker startplats 30 minuters vandring från parkeringen i en liten skidort. Sorcia ligger i den östra delen av en lång kedja som löper i öst-västlig riktning från Sorcia förbi Tolmin och Kobarid. Alldeles efter Kobaris kommer man in i Italien. Där möts man av en stor dal som man måste korsa. Det är efter denna dal det är väldigt sparsamt med landningar. Men vår turnpoint för 150 kilometer ligger i kanten av detta område och där skall det inte vara något problem att landa.

Första dagen vi gör ett försök verkar det redan på start vara för stark vind. Det är svårt att göra en bedömning av hur tidigt vi kan starta. Vi vill ju komma iväg så tidigt som möjligt, men inte så tidigt att vi inte klarar att stanna uppe. Vi räknar på tiden, för att hinna flyga 150 kilometer behöver vi cirka sex timmar om det inte går så fort. 25 km/h är en ganska normal snittfart, inte fort men ett jämt tempo. Vi räknar med att kunna flyga fram till 17.30, kanske 18 (det blir stabilt på kvällen) så vi behöver starta vårt rekordförsök runt elva. För att få tid att ta höjd innan vi påbörjar rekordförsöket måste vi alltså starta strax före elva. Det visar sig inte vara så starkt lyft, men stark vind. Vinden är omkring 20 km/h nordost vilket gör att sydsidan av bergskedjan, där vi vill flyga i solen, ligger helt i lä. Vi diskuterar lite på radion om vi skall gå ner och landa eller fortsätta. Jag röstar på att vi fortsätter men att vi till varje pris försöker att hålla oss över kammen. Om vi kommer lågt tvingas vi flyga ner på nordsidan för att inte hamna i lä och då kommer det vara väldigt svårt att komma upp igen eftersom den är i skugga. Om vi tvingas att landa har vi en VÄLDIGT lång vandring för att komma tillbaka ner till en dal för att kunna lifta till bilen. Så det gäller att inte göra några misstag.

Det är blåsigt och lite turbulent men otroligt vackert. Denna bergskedja är helt fantastisk. Det är riktigt vild natur och det ser ut som ett månlandskap stora delar av flyget. Efter bara 25 kilometers flygning hamnar vi i en situation som kräver att vi går in på läsidan av berget för att kunna fortsätta. Vi bestämmer oss istället för att ta maximal höjd och flyga med vinden över på läsidan men rakt ut i dalen för att kunna landa nere i Tolmin, där jag har lämnat min bil. Det blir ett turbulent och inte så behagligt glid, men det går bra. Vi glider ner i dalen och där är vinden ännu starkare, närmare 30 km/h. Vi landar och är ganska nöjda. Endast cirka 30 kilometer, inte riktigt vad vi hoppats på när vi startade. Men det var ett vackert flyg och vi gjorde det mesta av dagen. Det var verkligen inte rekordförhållanden.

Följande dag ser liknande ut och prognosen är återigen stark nordlig vind. Vi har sovit uppe i bergen och är därför klara att påbörja anmarschen lite tidigare. Det är viktigt att vara förberedd och att inte vara trött redan vid start när man skall göra ett långt flyg. Jag tycker också om att ta det lugnt på starten, komma ner i varv och bara finnas, innan jag påbörjar ett långt flyg. Det känns inte bra för mig att anlända sent och snabbt få utrustningen klar och ge sig iväg. Jag behöver lite tid.

Det har vi denna dag. Vi startar något senare idag, 11.15, och kommer iväg runt 11.30. Det visar sig att vinden inte är så stark som igår, kanske bara 10-15 km/h. Vi håller oss dock ovanför bergkammarna så gott det går. Till slut hamnar vi lågt och vi väljer här att inte gå ner i lä (vindhastigheten var minst 15 km/h vind vid den punkten) utan flyger ner på vindsidan. Vi kommer väldigt lågt och jag tror nästan att det är färdigfluget för dagen. Vi fortsätter att glida ner för att försöka komma in under några moln som håller på att bildas längre ut från bergskammen. Till slut hittar vi lite svagt stig. Jippie! Vi kommer upp igen! Puh, jag hade inte velat försöka landa där uppe och än mindre gå den långa vägen tillbaka till civilisationen. Härefter gör vi en lång dalkorsning och får sedan kontakt med ett nytt system av bergskammar. Nu är vi lite lägre och vinden på denna höjd är något svagare och jag gör bedömningen att det skall gå bra att flyga på läsidan. Jag dyker in i lä och följer några rovfåglar och Marcus hänger på efter mig. Det fungerar utmärkt och vi passerar snabbt förbi ”bergsrefugen” på Krn. Otroligt vackert.

Härifrån går det som på räls att flyga över Kobarid för att ansluta till Stal (bergskammen som löper från Kobarid och västerut). Vi tar det lugnt och njuter av flyget. Jag håller koll på klockan och vi håller ok snittfart. Framme vid den stora dalen i närheten av Gemona del Friuli (Italien) försöker vi ta bra höjd men molnbasen är bara på runt 2 100 meter. Vi hoppas att det skall räcka för att komma upp på andra sidan. Vi hittar inget stig där vi hoppats utan tvingas fortsätta till nästa berg. Det visar sig fungera alldeles utmärkt och vi kommer till turnpoint klockan 14.15. Farten är precis som planerat 25 km/h. Det är ett bra tecken då jag känt att vi flugit ganska långsamt och tagit det mycket försiktigt.

Vägen tillbaka blir lite annorlunda då det inte går att korsa tillbaka till samma kam som vi kom från. Naturen är helt



Det gäller att utnyttja terrängen maximalt.



Vilda landskap kräver noggrann planering.



En utelandning på fel plats blir snabbt en väldigt lång promenad.

enastående hela tiden och vi flyger lugnt och metodiskt utan att ta några risker att komma lågt. Vi arbetar oss stadigt tillbaka. Jag kände redan vid turnpoint att det här nog ska gå. Men när vi närmar oss vårt mål/startpunkt så börjar det bli lite sent och det lyfter inte lika bra längre. Jag tvingas att påbörja ett glid in på sista kammen, som leder till vårt mål, ganska lågt. Det måste lyfta lite grann där, annars kommer jag att missa vår turnpoint med endast några hundra meter eller mindre! Det lyfter inte längs kammen men det bär fint och jag glider mot mål. Lite närmare mål så lyfter det igen och Marcus och jag glider vingspets mot vingspets över den virtuella mållinjen och in över startplatsen där vi startat för sex timmar sedan. Vi höll en snittfart på runt 25km/h, precis som planerat. (Också det svenskt rekord för tur och retur över 100 kilometer).

Mycket glada och nöjda landar vi nedanför start bredvid vår bil. Vi firar med en god pasta och en flaska italienskt vin, och talar om det häpnadsväckande vackra flyget vi gjort. Det var det här vi kom hit för att göra. Flyga långa flyg i fantastisk natur. Det här är när flygning är som bäst för mig! Efteråt somnar vi gott och är klara för att försöka oss på 200 kilometer nästa dag.

Påföljande dag visar det sig att förhållandena är lite svagare till en början. Marcus tror inte att det kommer att gå så han landar i Tolmin där vi har en bil. Jag fortsätter och håller koll på klockan. Efter en långsam början lyckas jag flyga mycket fortare än dagen innan och kommer upp i en snittfart på runt 25 km/h. Men när jag närmar mig turnpoint är vinden stark och molnbasen låg, så jag vågar inte fortsätta flyga de sista 15 kilometrarna, då det är ont om landningar. Många branta dalar med skogsklädda bergssidor hela vägen ner. Jag är ensam och väljer därför att vända om. För att flyga dessa sista kilometrar krävs att molnbasen är åtminstone 2 500 meter. Nu kom jag som högst 2 000 meter vilket inte är rekordförhållanden precis. När jag skall korsa tillbaka mot Slovenien möts jag av väldigt stark dalvind. Jag väljer att landa då jag är lite orolig att det ska bli lite väl tufft uppe i bergen på andra sidan dalen. Det blev dock ett fint flyg på ca 90 kilometer. Marcus är snäll och kommer och hämtar mig. Det är en ganska lång resa med bil. Det finns INGA raka stora vägar i Slovenien, alla är smala och kringliga, värre än Norge :)

Så slutar våra rekordförsök. Tyvärr blir inte vädret bättre trots ganska många dagars väntan. Vi hade en bra dag när det hade varit möjligt att flyga 200 kilometer, men det blev 150 kilometer den dagen vilket är kanon redan det. Så vi lämnar Slovenien nöjda med vad vi fått vara med om för att bege oss till Österrike för att flyga lite vol bivouac. (Där flög jag en 170 kilometer tur och retur (ej FAI), men det är en annan historia.) Några trianglar i Schweiz hann vi inte med. Det får bli ett annat år.



Cirrus dominerar distansligan

Den svenska distansligan 2007, också kallad svenska XC-ligan, är nu avslutad. Som vanligt arrangerades distansligan av Västra Skärmflygklubben, tack för det! Tävlingen pågick från den 1 januari till den 31 oktober, och deltagande piloter loggade sina flyg på nätet (http://se.flightlog.org). Totalt registrerades 271 flyg av 36 deltagande piloter. Tillsammans flög de 3 294,5 kilometer i tävlingen.

De grundläggande reglerna är enkla – anmälda piloter registrerar sina distansflyg på hemsidan. Registrerar man fler än fem räknas de fem bästa. Beroende på vilken typ av flyg man gjort (fri distans, deklarerat mål, deklarerat mål via vändpunkter, tur och retur, triangel och FAI-triangel) och hur långt man flugit ger flyget en viss poäng. Poängen läggs ihop och den med flest poäng vinner. Naturligtvis finns det en del finstilt, om det kan du läsa mer på tävlingens hemsida (http://www.vsk.info/vsk2/SDL-regler%201.0.pdf).

Årets vinnare (preliminärt resultat) blev Magnus Österberg, vars fem bästa flyg gav 71 poäng, 68,3 poäng, 34,2 poäng, 21,2 poäng samt 19,6 poäng. Tätt efter på andra plats kom Ori Levin, tvåa också förra året. För mer information om distansligan, kontakta Jocke Johansson på epost jockej@hotmail.com

Plats	Namn	Vinge	Klubb	Summa km
1	Magnus Österberg	UP Targa 3	Cirrus	214,3 poäng
2	Ori Levin	UP Trango 3M	Cirrus	202,4 poäng
3	Jonas Pannagel	UP Summit 3	Cirrus	177,7 poäng
4	Åke Kindblad	Airwave FR	Frisksportarnas Skärmflygklubb	139,6 poäng
5	Jocke Johansson	Airwave Magic 4	Västra Skärmflygklubben	134,6 päng

Tävlingskalender 2008

Tävling	Datum	Plats	FAI	Tävlingskommitténs kommentar
Svenska Distansligan	Jan 1-okt 31	hela Sverige		Distanstävling för flyg med start i Sverige. Pågår hela säsongen och är lika populär bland nybörjare som bland erfarna.
Monarca Paragliding Open	Jan 19-25	Valle De Bravo, Mexiko	kat 2	Populär svensktävling att inleda säsongen med. Mycket vädersäkert ställe med vanligtvis starka förhållanden.
Pre World Championship	Jan 27-feb 2	Valle De Bravo, Mexiko	kat 2	Förtävling till VM 2009. Sex bästa piloterna från varje land är garanterade platser.
PWC Italien	Maj 3-10	Poggio Bustone, Italien	kat 2	Första deltävlingen i världscupen 2008. Speciell världscupsranking krävs för att få delta.
PWC Schweiz	Maj 24-31	Grindelwald, Schweiz	kat 2	Andra deltävlingen i världscupen 2008. Speciell världscupsranking krävs för att få delta.
Ozone Chabre Open	Juni 7-14	Laragne, Frankrike		Tävling som riktar sig främst till nybörjare. Har visat sig attrahera många svenska piloter de senaste åren.
PWC Spanien	Juni 14-21	Castejon, Spanien	kat 2	Tredje deltävlingen i världscupen 2008. Speciell världscupsranking krävs för att få delta.
Europeiska Mästerskapen	Juli 1-12	Nis, Serbien	kat 1	Årets höjdpunkt! Vi vet ännu inte hur många platser vi får i EM. Svenska landslaget tas ut inom Swepool.
PWC Bulgarien	Aug 2-9	Sopot, Bulgarien	kat 2	Fjärde deltävlingen i världscupen 2008. Speciell världscupsranking krävs för att få delta.
PWC Brasilien	Sep 27-Okt 4	Castelo, Brasilien	kat 2	Femte och sista deltävlingen i världscupen 2008. Speciell världscupsranking krävs för att få delta.



Coupe Icare:

Gallisk galenskap som håller än

Varje september arrangeras flygfestivalen Coupe Icare i St Hilaire, en liten by belägen strax nordost om den franska staden Grenoble. Här blandas nyheter med nöje på ett galet kul sätt.

text och foto: Lars Hedström

St Hilaire är en perfekt plats för festivalen tack vare väldigt gott om utrymme, både på start och landning. Startplatserna är stora och väldigt fina och sväljer därför nästan hur många flygare som helst. Uppe på platån, 700 fallhöjdsmeter över landningen, sker det mesta av själva festivalen. Här finns utställarna, prova på-aktiviteter i form av balansering/backglidning, filmtält, mat-tält, två stora startplatser och mycket mer. Det är här det mesta händer och där de flesta är. Upp till platån tar man sig antingen med bil eller med bergbana. Under festivalen arrangeras också shuttles, som går i stort sett hela tiden under dagen och sena eftermiddagen. Det finns även en högre startplats med dubbla fallhöjden, men då får man gå sista biten. På landningen finns även där utställare och mat-tält.

Coupe Icare är ett arrangemang som är känt för att genomföras i bra väder, och så blev fallet även i år. Högtryck, strålande sol och endast svag vind, dessutom från rätt håll hela tiden. Egentligen helt fantastiskt att det kan blåsa en meter i sekunden från samma håll under fyra dagar i sträck!

Endast en gång, 1977, har arrangemanget drabbats av rejält dåligt väder med frisk nordlig vind hela veckoslutet. I övrigt har alla aktiviteter, även maskeradflygningen lyckats genomföras varje år.

Arrangemanget, som växer för varje år, är en självklar årlig mötesplats för alla som är intresserade av flyg. Cirka 40 000 besökare på fyra dagar gjorde årets upplaga till en klar succé.

De flesta stora tillverkarna fanns på plats och här kan man kolla in vilka nyheter som är på gång för nästa år, samt få en pratstund med de olika märkenas huvudmän. Fast det är huvudsakligen de franska importörerna som bemannar de olika montrarna. Men så plötsligt kan de kända namnen dyka upp och man kan få en pratstund även med dem. Vi passade bland annat på att prata med Bob Drury och Marcus King på tidningen Cross Country och berömde dem för den fina tidning de gör. Sedan vandrade vi vidare till Ozone-montern och tog ett snack med deras testpiloter. Största montrarna hade Sup Air och Niviuk. Sup Air har för övrigt ett imponerande sel-sortiment, och samtliga deras selar fanns för provsittning i mässtältet.

Lättviktsutrustning i många montrar

Trenden för 2008 verkar fortsatt vara att utrustningen blir lättare. Ett antal tillverkare erbjuder nu lättviktsskärmar på allt mellan 2.5-5 kilo. Lättviktsselarna väger ett till tre kilo och nu finns även nödskärmar runt ett kilo. En bra komplett lättviktsutrustning, inklusive bekväm sele med godkänt ryggskydd, nödskärm och hjälm hamnar idag på bara nio-tio kilo!

Det är ett späckat dagsprogram arrangörerna bjuder på. Olika uppvisningar och happenings avlöser varandra från tidig förmiddag tills det blir mörkt. Det är akroshower, glidtalstester, pricklandningstävlingar och så vidare. Och det var många piloter i luften. Både skärmar, vingar och paramotor. Termiken var ganska svag under hela helgen vilket gjorde att det var många som låg och nollade utanför starten. Så tidvis var det riktigt trångt. I det stora partytältet fortsatte sedan flygsnacket hela kvällarna. Och olika uppvisningar fortsatte ända fram till midnatt. Samtliga flyggrenar visas upp, även om det är skärmflyg som dominerar. En mäktig höjdpunkt på lördagskvällen var när 15 ballonger startade samtidigt och steg rakt upp i den vindstilla kvällen.

En annan höjdpunkt var Antione Montant som D-baggade från helikopter på 2 000 meter för att sedan göra manövern Infinity Tumble 126 gånger. Därmed slog han Raul Rodriguez gamla rekord på 108 tumblar från juni 2006.

På den södra av de två startplatserna återfanns filmtältet. Här visades flygfilmer dagarna i ända. Filmen ”Flying with Eagles” av Anton Gammelgaard fick pris som film med bäst story. Här får vi i 45 minuter följa Gin-piloten Louise Crandal i när hon flyger termik med örnar både i Skottland och i Italien. Och örnarna har ett och annat att lära oss om termikflygning… En trailer finns på: paravision.dk/vids/index.html

Filmaren Sophie Guibal vann med filmen ”Kimchee Session” både folkets pris samt även pris för bästa bilder. Det är en 19 minuters paramotorfilm med Ozones topp-piloter,

Mathieu Rouanet och Laurent Salinas, som bjuder på paramotorflygning av den högre skolan som inte har skådats förut. Men en hel del av flygningen de gör är inte helt enligt reglerna… Eller vad sägs om flygning över vatten på 1 decimeters höjd och flygning över motorvägen på 10 meters höjd? Här finns inga marginaler alls om motorn skulle stanna. Flygningen sker i Korea. DVD:n släpps inom kort. En trailer finns på www.funnysideofthesky.com

Maskeradflygningen

Festivalens absoluta höjdpunkt är maskeradflygningen, där både skärm- och hängflygpiloter spökar ut både sig själva och sina flygfarkoster så mycket det går. Man startar från den norra starten, som består av en slät grön matta med plats för runt 20 skärmar samtidigt. Cirka 150 piloter var anmälda, varav runt tio hängflygare och resten skärmflygare. Årets festival innehöll en rad sevärdheter; radiostyrd skärmflygare, de sju små dvärgarna, en flygande blomma, en levande örn som flög rote med en skärmflygpilot, grodor, ödlor, gummibåtar, djävulen, gruvarbetare och många fler skojigheter. En del grejer man ser starta ser till en början ut att vara omöjliga att få i luften. Men med lite god hjälp av ett antal medarbetare så kommer allt till slut iväg. Och när maskeradflygningen är på topp kommer plötsligt Renegades-teamet flygandes förbi starten med tre piloter. En överst, en i mitten, och den nedersta flygandes upp och ner i mer än en minut i sträck. Klart sevärt!

En av de sista som startade på maskeradflygningen var Jack Sparrow från Pirates of the Carribean. Piloten/piraten satt och flög i mastkorgen, och mellan korgen och skärmen hade han en lina med en piratflagga spänd. Den var dock något för kort vilket gjorde att skärmens bakkant drogs ned för mycket. Man såg redan när han startade att det inte skulle gå bra. När han flugit kanske 10 sekunder blev anfallsvinkeln allt för hög och skärmen deep-stallade 200 meter rakt ner och landade högt uppe i träden nedanför starten. Det är oklart hur det gick med piloten.

Till sist skall sägas att hela festivalen uppvisar en mycket god organisation, där allt är väldigt bra förberett, som parkering, program, information, mat och dryck, toaletter etcetera. Alla som sysslar med skärmflygning eller hängflyg skall definitivt besöka Coupe Icare någon gång! Så är det bara.

Mer bilder och även filmer från årets festival finns på: www.coupe-icare.org. 2008 års Coupe Icare arrangeras 18-21 september.



I området kring Porterville är både flygningen och landskapet storslaget. Bilden är tagen ovanför Koringsberg, med Portervilles bergskam i bakgrunden.

Slättland och storstadsberg

Sydafrika har rykte om sig att erbjuda starka förhållanden och långa distanser, något som lockat många att försöka slå världsrekord här. Men även vi vanliga dödliga piloter kan njuta av den fina flygningen. Följ med till Kapregionen och en oktoberveckas flygsemester.

Text & foto: Marko Wramén



Ett avkylande dopp efter landningen vid Koringberg. I bakgrunden syns bergskammen vid Porterville.

Sydafrika är en drömdestination för de flesta svenskar. När vårt väder börjar bli grått och ruggigt i oktober kommer deras vår. Människor är leende och vänliga, landskapet är omväxlande men alltid vackert och det kryllar av vilda djur, nationalparker och annat. Som grädde på moset är sydafrikanerna superproffs i köket – deras matlagningskonst ligger på en mycket hög nivå, speciellt när det gäller kött. De har en förmåga att tillaga det perfekt varje gång, oavsett om det är på en billig eller flott restaurang, eller hemma hos någon. Att det dessutom finns ett stort utbud av kött – struts, impala, springbok, kudu och eland för att nämna några läckerheter förutom biff – gör inte saken sämre. Glöm inte att ta med tandtråden!

Till detta kan man dricka utsökt vin för en mycket rimlig peng. Det finns hundratals vingårdar runt Kapstaden, och många av dem producerar högklassiga röda viner och helt okej vita. Allt det här kan vara bra att veta när man planerar sin skärmflygsemester. Flickvänner/pojkvänner ska lockas med och blåsiga dagar ska räknas in.

Men skärmflygningen då? Jodå, här går det min själ att flyga. Jag var på plats en vecka i slutet av oktober i år (2007). Första flyget är planerat till Porterville, en lång bergrygg 140 kilometer om Kapstaden. Vi startar tidigt tidigt – här nere flyger man ofta på morgonen och förmiddagen, innan förhållanden blir för starka. Efter knappt två timmars körning är vi framme och Barry från Birdmen paragliding kör en briefing vid bottenlandningen. Den imponerande kammen sträcker sig så långt ögat ser både norrut och söderut, och stora fält breder ut sig nedanför, vilket känns betryggande.

Mindre kul är den igenmulna himlen – allt är grått och mörkt. När vi kommer upp till starten (som heter Dasklip pass och är ganska stor och täckt med ett gammalt finmaskigt fisknät) är det inte bara jag som tveksamt packar upp grejerna. Kan det verkligen finas något lyft här? Men Barry skyndar på och ser ingen anledning till oro. Till sist startar Mario, en kul österrikisk kock som tagit flera månaders semester i Sydafrika för att flyga och surfa. Jag förväntar mig att han ska sjunka som ett kassaskåp, men istället stiger hans Gradient Aspen II rätt upp utan att ens kurva!

Nu blir det fart på starten och snart är vi alla i luften – Mario, Steve (sydafrikansk businessman som också tagit långledigt efter att ha sålt en restaurang), Andreas (tysk/sydafrikansk surfarkille och IT-investerare från Kalifornien), Barry och jag. Så blir det ofta den följande veckan – vi har flygställena mer eller mindre för oss själva, ibland med fyra fem andra piloter i närheten. Skönt!

Det stiger lite här och där, termiken är påslagen och molnen suger lite lätt. Vinden är nordvästlig så vi snirklar oss fram söderut. Utsikten över slättlandet nedanför är makalös, och vackrare blir det när solen lyser igenom mellan molnen och skapar vackra mönster. Efter ett tag hamnar jag lite bakom de andra och får klara mig på egen hand (även om jag har radiokontakt med Barry då och då). Så hittar jag fint lyft och stiger snabbt upp till drygt 1 000 meter över havet, ovanför topparna. De andra ligger nu och kämpar på en låg ås framför bergskammen och jag flyger förbi högt ovanför med ett stort leende på läpparna.

En kvart senare är det jag som ligger lågt och biter mig fast i en nolla för att inte bomba ut. Då susar de andra förbi uppe i stratosfären (känns det som) efter att ha hakat på en expresshiss där jag såg dem sist. Men skam den som ger sig. Jag gnetar vidare och kommer snart upp till topparna igen. Här arbetar jag mig långsamt och metodiskt framåt, från blåsa till blåsa, trigger till trigger. Då och då rapporterar jag min position till Barry eller Candice (hans partner och chaufför, som följer oss på vägarna nedanför).



På väg tillbaka söderut över Porterville.



Dramatisk himmel över Hermanus.

För en stund kurvar jag med tre stora svarta örnar, men de har snart försvunnit igen. Kvar lämnar de en känsla av upprymdhet och litenhet på samma gång. Wow! Nu har jag god höjd och ligger på runt 1 200 meter över havet. Men Candice lämnar allt mer oroväckande rapporter nerifrån dalen. Vinden har ökat och byarna blir allt starkare. Så jag vänder ut mot plattlandet och börjar så sakta penetrera. Öron och speed blir det också för att ha en chans att komma ner, ändå piper det rätt bra i varion. Till sist lyckas jag ändå landa och dessutom undvika både strutsar och kor. Första flyget på resan blev 91 minuter och 21-22 kilometer cross country! Kanske inte mycket för garvade piloter, men för mig var det dubblat personligt rekord när det gäller distans.

Väl tillbaka hemma hos Barry & Candice (de har ett B&B sidan om sin skärmflygsbutik) blir det braai – sydafrikanskt barbecue-party – med kött och vin. Jäklar vad gott! Dagen efter blåser det hårt och vi får sova ut lite. På dagen åker vi till det privata flygstället Meerendal för att se om det trots allt går att starta. Tji fick vi, men lyckligtvis ligger det en vingård precis nedanför, så vi går på vinprovning istället. Inget dumt alternativ.

Onsdag morgon är det återigen tidig revelj. Kapregionen ligger inklämd mellan Atlanten å ena sidan och Indiska oceanen på den andra, så man får sin beskärda del av hårda vindar. Framförallt skiftar vädret mycket snabbt. Det gäller således att hålla tungan rätt i mun om man ska komma upp i luften, och Barry verkar ha byggt upp rena Janne Schaffer-takterna med sin tungmuskulatur. I alla fall har han hittat ett litet fönster för oss att flyga i på morgonkvisten, så länge som vi är beredda på en biltur 1,5 timmes österut.

När vi kommer fram ser det molnigt ut, men solen kikar fram här och där. Återigen är vi skeptiska medan Barry säger att vi nog ska skynda oss för att utnyttja det flygbara fönstret. Så vi startar, och naturligtvis lyfter det. Hermanus är ett knappt fyra kilometer långt termiskt hang ovanför byn med samma namn. Känner du igen namnet kan det bero på att orten är världsberömd för sin valskådning.

De första djuren som rapporteras in är dock en stor flock babianer som Barry ser när de springer uppe på hanget. Vi andra missar dem, men kan å andra sidan förundras över att se valar blåsa och till och med hoppa ute i bukten. Vad ska man säga – valar och babianer samtidigt som man skärmflyger? Sydafrika är fantastiskt!

Efter drygt 40 minuters lek i luften börjar vinden bli stark och regnbyarna som hovrat över havet är på väg in. Vi går alla in för landning – några på toppen, andra på skolans idrottsfält nedanför, som är officiell landningsplats. Sedan sätter vi oss på restaurangen Cubaña och äter en rejäl lunch. Utanför fortsätter valarna sin spektakulära show.

Nästa dag kör vi återigen norrut, nu till Koringberg, en liten knöl som sticker upp ur plattlandet väster om Porterville. Stället är relativt nytt när det gäller skärmflygning, och fortfarande på experimentstadiet. Men vid rätt förhållande ska det pumpa på bra här, flera piloter har flugit tvärsöver till Porterville och sedan fortsatt XC där och gjort mer än 70 kilometer.

Vi får dock inte till det, himlen är klarblå och termiken är bruten och knölig. Jag gör ändå två flyg om en halvtimme var. Utsikten är milsvid och det känns coolt att vara mitt ute på landet i Sydafrika.

Fredag morgon får vi äntligen sova lite längre. Prognosen talar för ett försök på Sir Lowry's Pass, ett populärt flygställe en bit öster om Kapstaden. När vi kommer hit runt elvatolv har redan en grupp franska piloter gjort sig i ordning. De sjunker dock som pianon i en tecknad film, så vi avvaktar lite. Efter ett tag känns cyklerna bättre och jag startar. Jag har dock inte bättre lyft än fransoserna, och svärande landar jag efter bara fem minuter. Jag gör ett andra försök som slutar likadant. Däremellan startar Steve och han lyckas betydligt bättre – han kommer snabbt upp på bergskammen norr om starten och till sist får vi jaga ner honom för lunch.

Eftermiddagens flygning är likadan, snabba topp till botten följt av bökig skärmpackning på det mycket snåriga landningsfältet. Jag förstår inte hur stället kan vara så populärt, det ligger precis vid en hårt trafikerad motorväg och det går kraftkablar och teleledningar kors och tvärs. Starten är dessutom mycket liten och brant, här ges inget utrymme för misstag. Men jag hade säkert tyckt bättre om stället om jag fått lite mer lyft…

Lördag morgon och vi är laddade för en fin dag. Fler och fler dyker upp utanför Barrys villa, och till sist är vi åtta i bilen på väg norrut. När vi kommer fram till Porterville möter ytterligare några lokala piloter upp – alla räknar med en fin dag. Till skillnad mot förra gången är himlen nu blå och solen gassar på. Men inte hittar jag mycket lyft för det, när jag startar. Elva minuter senare står jag och viker ihop skärmen på fältet 450 meter nedanför starten. Vi sticker upp igen och gör ett nytt försök.

Den här gången lyckas jag hålla mig kvar i en blåsa en bit utanför start och vinner sakta men säkert höjd. Barry har elever idag, så han har givit oss alla en omfattande briefing men också gjort klart att om vi vill flyga XC får vi klara oss på egen hand. För



Utsikten från Meerendal.



Tiden går sakta på en bondgård vid Koringberg.



Vägen upp till Meerendal.

säkerhets skull briefade han flygvägen hela vägen till kammens slut, 50 kilometer norrut. ”Fast det är svårt att komma så långt, så räkna inte med det”.

Jag ligger och kajkar lite några hundra meter ovanför start och bestämmer mig sedan för att vända norrut mot nästa bergstopp. Här får jag kämpa länge för att hålla mig kvar, och jag ser flera lokala piloter längre fram som tappar höjd och svänger ut mot fälten för att landa. Men jag är envis och lyckas bita mig fast. Efter ett tag susar Mario förbi högt ovanför mig med sin orange-vita Gradient. Han som startade långt efter mig! Jag bestämmer mig för att försöka haka på och fortsätter längs kammen, men utan att stressa. Varje litet lyft som jag får grepp i stiger jag i så högt jag kan.

Efter någon timmes koncentrerat flygande inser jag att det här går ju alldeles lysande! Mario ligger förvisso fortfarande framför mig, men vad spelar det för roll? Jag är i luften, jag har roligt och GPSen visar att jag flugit mer än 10 kilometer från starten. Jag tar några klunkar vatten som belöning och fortsätter.

Vinden friskar i och det gäller att vara försiktig så att man inte blir blåst över toppen och in i rotorn. Mario väljer ett spår mycket längre ut, ovanför de små åsar som bildar foten till kammen. Jag känner mig dock mer hemvan inne vid själva bergen och hoppar från topp till topp. Till sist flyger jag förbi Mario när han har fastnat i dåligt lyft en bit ut. Nu är vi de enda skärmarna inom synhåll och jag hoppas att han klarar sig så vi kan fortsätta att flyga tillsammans.

Mycket riktigt, en kvart senare flyger han förbi igen, på sin yttre autostrada. Långt omsider inser vi båda att vi passerat ”teeny tit” och nått ”bumpy peak”, 20 kilometer norr om starten vid Dasklip Pass. Stolt meddelar vi vår position över radion, men får inget svar (senare får vi höra att Candice hört oss men inte kunde få kontakt med oss). Vi fortsätter metodiskt att jobba från termiktrigger till termiktrigger. Kom ihåg, jag är helt ny på XC, har bara gjort två XC-flyg före den här resan, och båda var tillsammans med en erfaren instruktör som visade vägen. Men efter att ha lusläst boken ”Thermal Flying” och lyssnat noga på Barrys briefing inser jag att teorin jag sugit i mig faktiskt fungerar! Nu jobbar jag på i min egen takt, samtidigt som jag håller ett öga på Mario som alltid ligger någon kilometer framför eller bakom.

Så småningom når vi fram till passet där motorvägen korsar bergskammen. Jag blir helt paff när jag inser att vi flugit mer än 30 kilometer – nytt rekord igen! Men jag har inte tid att fira – här blir det trixigt eftersom kammen nu delar sig i två, och jag måste flyga ut till den yttre och mycket lägre åsen för att sedan korsa motorvägen och haka på den yttre, västra delen av kammen.

Mario är redan där och kämpar hårt på det låga. Jag bygger ordentligt med höjd och lyckas sedan ta mig förbi motorvägen på ett enda långt glid. På andra sidan hakar jag i en fin blåsa och når min högsta höjd för dagen – 1 228 meter (knappt 500 meter över start) innan jag slår i det osynliga inversionstaket. Nu är jag orolig för Mario som hamnat riktigt lågt i en djup ravin, så lågt att jag efter ett tag inte ser honom längre. Jag försöker ropa på radion man han är säkert för upptagen för att svara. Till sist dyker han upp igen, mirakulöst nog lite högre och längre norrut.

Nu har lyftet ökat och det är enklare att hålla sig uppe. Jag hoppar från topp till topp, njuter av vyerna och käkar en müslibar. Det här är ju helt otroligt! Snart har Mario flugit om mig igen, och vi glider euforiskt norrut längs åsen. Redan nu skymtar jag slutet på kammen, där den svänger ut västerut i en stor metkroksliknande formation. Här är klipporna vildare och vassare, och det blir allt längre mellan bondgårdarna och de små grusvägarna. Men det lyfter bra och jag är inte ett dugg orolig. Till sist har vi kämpat oss hela vägen in i kroken, så långt norrut det bara går. GPSen visar på 48.5 kilometers avstånd till startpunkten och jag skrattar högt. Tjoho! En bit torkad antilopkorv blir belöning, och en slurk vatten. Nu tar jag mig också mer tid att ta bilder i luften, även om jag klickat på en del under resans gång. Att plåta med en stor systemkamera samtidigt som man termikar kräver lite trixande.

Men vad göra nu? Mario verkar försöka flyga runt metkroken och vidare västerut, men det ser inte ut att gå något vidare. Jag leker runt lite och bestämmer mig sedan för att vända tillbaka samma väg som jag kom, för att i alla fall koma närmare en bondgård och slippa gå så långt. Nu har också Barry landat och kör åt vårt håll med folkabussen, samtidigt som han gratulerar oss till flyget. Tillbakavägen är förstås mycket trögare, vinden har friskat i och gör att jag bara rör mig med 5-10 kilometer i timmen. Till råga på allt har min GPS fått nog, efter att länge ha blinkat om svaga batterier. Inte trodde jag att jag skulle flyga så länge:-).

Jag kämpar på fram till bondgården. Och sedan siktar jag på nästa. Och nästa. Det här går ju fint trots allt! Plötsligt ser jag något mysko under mig på klipporna. Det ser ut som en stor hoper orcher som springer på alla fyra ner för klipporna. Har jag fått solsting eller? Nähä, det är mer än 50 babianer som obehindrat springer ner för de branta klipporna – vilken grej! Strax därefter passerar två svarta örnar förbi och tar sig en titt på mig. Det här är en makalös dag.

Till sist har jag flugit ända tillbaka till motorvägspasset, men här blir det svårt. Motorvägen och dess bank bildar ett stort och lågt område i lä som jag omöjligt kan ta mig förbi. Jag svänger ut över plattlandet och siktar på en kohage med svart jord och ett stort plåttak. Det luktar gödsel, vilket är ett gott tecken, men lyftet är svagt och till sist landar jag i hagen, nära en väg. Inom en minut bromsar Barry in med en buss ful av väntande piloter, samtidigt som två små grabbar från gården kommer springande.

Jag ler så att öronen håller på at trilla av när jag inser att jag flugit i mer än fyra och en halv timme och tillryggalagt totalt 66 kilometer fågelvägen! Vilken avslutning på en fantastisk flygvecka! På vägen tillbaka till Kapstaden är jag fortfarande hög på adrenalin och när vi senare firar med öl på schyssta surfbaren Pakalolo samlas vi runt min laptop och återupplever flyget. Alltmedan solen långsamt sjunker ner i havet utanför och Taffelbergets vita täcke blir allt tjockare.

Säsong
Oktober/november- till februari/mars. Svagare förhållanden i slutet oktober-början av november och i februari-mars, perfekt för de som inte har flugit på ett tag eller som inte har så många flygtimmar under bältet. Starka förhållanden mitt på dagen i december-januari, men alla kan flyga på morgonen och kvällen.

Flygställen:
Porterville
Beryktat XC-ställe 140 km norr om Kapstaden. En 70 kilometer lång bergsrygg reser sig över plattlandet i nordsydlig riktning. Vanligaste starten är Dasklip Pass, 700 meter över havet, 450 meters höjdskillnad. Beroende på vindriktning flyger man antingen norrut eller söderut längs kammen. Det finns gott om lämpliga landningsfält längs rutten, men håll dig nära vägar och undvik boskap och strutsar.

Korinberg
På andra sidan plattlandet sett från Porterville, och något närmare Kapstaden, sticker en rundad avlång puckel upp på slätten. Ligger vinden rätt (helst sydväst, men väst, syd, öst och nordöst går också att flyga på) går det att få till långa flyg härifrån. 460 meter över havet, 333 meters höjdskillnad. Tillstånd och avgift till landägaren krävs och vägen upp är dålig.

Hermanus
Knappt 1,5 timmes körning öster om Kapstaden ligger Hermanus, mest känt för den utmärkta valskådningen. Ovanför samhället reser sig en drygt 200 meter hög och svagt böjd kam som bjuder på både hangvindar och termik. Utsikten över bukten är vacker och i september till november är du nästan garanterad att se valar som blåser, hoppar och hånglar ute i vattnet. Ibland ser man babianer uppe på kammen.

Sir Lowry’s Pass
Öster om Kapstaden, intill motorvägen N2 ligger den här pyttelilla och branta starten. Om vindarna är rätt och termiken på plats kan man följa bergsryggen norrut. Landningen är stor men väldigt buskig. Höjdskillnad 320 meter, starten ligger på 420 meter över havet.

Lion’s Head
Ett av Kapstadens mer populära hang, med underbar utsikt över Kapstaden. Tyvärr fick jag inte chansen att flyga här själv. Fungerar på väst-sydväst.

Signal Hill
Ett hang som är populärt inte minst för den fantastiska utsikten. Tyvärr fick jag själv inte möjlighet att flyga här. Funkar på nordväst-väst.

Ta sig dit
Flera stora flygbolag har reguljärflyg till Kapstaden från större europeiska städer, antingen direkt eller via Johannesburg. Sök flighter på t ex twww.travelstart.se. Själv flög jag med Turkish Airlines som hade ett kanonpris just då.
Under vintern (den svenska, Sydafrika har vinter maj-augusti) går det också charterflyg med Ving.

Guidning
Barry och Candice Pedersen på Birdmen paragliding har ett kanonupplägg. Barry har stenkoll på det mycket trixiga vädret i regionen – går det att flyga någonstans, om så bara 30 minuter, så brukar han hitta platsen och tiden. Han guidar dig också i luften. Candice plockar upp dig när du landar. De har också B&B i anslutning till sitt center, som ligger i Table View, strax utanför Kapstaden. En vecka kostar 5 500 rand (ungefär detsamma i kronor) och inkluderar guidning, alla transporter (inklusive retrieve vid XC och hämtning och lämning vid flygplatsen), startavgifter och boende med frukost. Det enda som tillkommer är det obligatoriska tillfälliga medlemskapet i Sydafrikas skärmflygförbund (kostar 137 rand, Candice fixar pappersarbetet).
Mer information på www.birdmen.co.za

Mer information
Greg Hamilton har skrivit en utmärkt guide till de flesta flygställen i Sydafrika. Den går att beställa på hans hemsida (www.eternitypress.co.za/freshair/) men finns också i shopen hos Birdmen (220 rand).
På Gregs hemsida kan man också få kortfattad generell information om att flyga i Sydafrika.
Sydafrika använder en gammal engelsk standard för vägguttag så du behöver en speciell adapter för eluttagen i Sydafrika – de vanligaste rese-seten som finns att köpa i Sverige fungerar i regel inte. De sydafrikanska adaptrarna finns att köpa i de flesta större butiker och kostar 40-60 rand.
Svenska Äventyrscenter anordnar också skärmflygresor till Sydafrika.



Välkomstkommittén.



Klubbpresentation:

Åre Skärm- och Drakflygarklubb

text: Lasse Nilsson och Lars Hedström foto: Lars Hedström

Utsikt över Åresjön med Draklanda nere till höger.

Åre Drakflygarklubb bildades redan 1976, samma år som kabinbanan i Åre byggdes. I slutet av 80-talet började det även flygas skärm från Åreskutan, och då bildades Åre Skärmflygklubb. I mitten av 90-talet slogs klubbarna ihop och antog namnet Åre Skärm- och Drakflygklubb. Klubben är idag en av landets största, med cirka 140 medlemmar. Det är endast ett fåtal av dessa som bor i Åre. Övriga medlemmar besöker Åre så ofta de hinner, och passar ofta på att kombinera med andra aktiviteter som t ex skidåkning.

Startplatser och flygning på Åreskutan

I Åre flygs det året runt, men november och december är de två månader vi har minst aktivitet. Högsäsong är mars/april och juli/augusti. Bra flygdagar kan man dessa månader räkna till mellan 30 och 40 piloter i Åres luftrum.

Flygningen sker antingen från Hummeln (530 meters fallhöjd) eller från Åreskutan (cirka 900 meters fallhöjd). Transport till Hummeln och Åreskutan sker oftast med skidlift. Både kabinbana och gondolbana finns och transporterar snabbt upp oss på 1 300 meter över havet.

Liftarna är öppna januari-april samt juni-september. Övriga månader får man gå upp eller åka bil. Det finns en bilväg till Hummeln, som får användas av de lokala instruktörerna och piloterna. Bilvägen är dock ingen allmän väg (bomväg). Om du kommer till Åre och vill använda vägen behöver du kontakta en lokal instruktör eller pilot för att kunna använda den. Det finns åtta officiella startplatser i Åre beroende på vindriktning, varav fyra på Hummeln och fyra på Åreskutan. Startplatserna ger möjlighet till flygning på samtliga vindriktningar! Det är även möjligt att starta från Åreskutans topp men då krävs en promenad på cirka 800 meter från kabinbanans topp. Väl på toppen har man 1 050 meters fallhöjd ner till byn och vid klart väder en utsikt på tio mil åt alla håll. Man kan starta på samtliga vindriktningar, bäst är ost/nordost. Är vinden ostnordost och stark kan det bjudas på ett fantastiskt hang. Annars är Tvåråvalvet det hang där det samlas mest flygtid. ”Hang i Valvet” är ett känt begrepp bland Åres piloter och det kan bli åtskilliga timmar i luften här en bra dag. Inom tre-fyra mils radie finns ett antal fjäll som också erbjuder lika fin flygning som Åreskutan men där finns inga liftar eller bilvägar. I takt med att allt fler klubbpiloter skaffat lättviktsutrustning så blir flygen fler även från dessa berg. En tidig morgonpromenad upp på till exempel Getryggen och ett flyg från toppen när termiken kommer igång på förmiddagen är väl värt mödan.

Draklanda – Åres landningsplats

Landningen ligger mycket vackert nere vid Åresjön. Fältet mäter cirka 250 x 70 meter. Vintertid (december-april) används även Åresjöns is som landningsplats och det ”fältet” är flera kilometer långt. Senaste fem åren har omfattande avverkningar och markarbeten gjorts för att göra fältet större och säkrare. Vid svag och jämn vind är fältet mycket lätt att landa på, men vid starkare vindar och turbulens kan även de lite skickligare piloterna ha problem med att pricka rätt. En särskild inflygningsrutin finns. Ta gärna reda på hur den ser ut om du åker till Åre för att flyga. För att vara på den säkra sidan har därför klubben inskaffat en räddningsbåt med motor – om nu någon skulle hamna i vattnet. På sommaren klipps gräset på fältet ett antal gånger, vilket gör att underlaget är perfekt för utbildningar och paramotorflygning.

Klubben arrenderar marken av tre olika markägare. Och i nuläget tyder allt på att vi får behålla det även i framtiden. Om fältet skulle bebyggas och försvinna, skulle det med all sannolikhet betyda slutet för flygning i Åre under sommarhalvåret. Det är nämligen den enda stora landningsbara yta som finns kvar i Åre. För att stärka fältet och klubben, ser vi därför gärna att alla gästande piloter betalar 100 kronor i stödmedlemsskap/landningsavgift. Om vi kan hålla fältet i väldigt fint skick och se till att det är öppet även för annan verksamhet (kanotklubben, hundar, bad etcetera) är vår bedömning att det då är svårare att öppna upp Draklanda för verksamheter som stör flygningen. Vi vill dock betona att avgiften är frivillig.

Termik/Distans/Hang

Under mars-september är det ofta fina förhållanden för termikflygning. Det vanliga är att det flygs kring berget och cirka tio kilometer västerut och lika långt österut. Riktigt långa distanser är inte så vanliga, men framåt våren brukar de alltid vara ett antal distanser på 30-60 kilometer som rapporteras in. Distansrekordet är från 2001 och lyder på 115 kilometer, fluget av landslagspiloten Lars-Anders Jonsson. Fina hang finns för alla vindriktningar. Bästa hangen finns på Hummelns syd- och ostsida, Röda Rappets västhang, Tvåråvalvet (NV), Skutans topp (NO), 1000-metersstarten (SO) samt i Stendalen (NV och N). Samtliga hang är både hög- och låghang, vid olika vindar, och samtliga fungerar bra att topplanda på. Dock är all topplandning betydligt snällare vintertid än sommartid. Vintertid täcker snön sten och ojämnheter som kan finnas på startplatserna (även om det i klubben läggs ner mycket jobb på att kontinuerligt förbättra och bygga ut startplatserna).

Akroflygning

Åre har sista fem åren utvecklats till ett center för akro-flygning i Sverige. Hög fallhöjd och brant terräng gör att man ofta har bra höjd när man kommer ut till landningen. Och väl där har man vatten under sig, samt en klubbkompis i räddningsbåten. Och det lockar till att leka bort höjden… Det gör att många piloter har lärt sig nya trick som SAT, Tumble med mera. Tre-fyra piloter i klubben hör idag till de bästa akropiloterna i Sverige, och en pilot ligger på topp tio i världen.

Väder

Under perioden februari-september ligger antalet flygbara dagar från Åreskutan på runt tre per vecka i snitt. Vissa veckor lite mer, vissa veckor lite mindre. Och det får ju ändå anses vara ganska bra med tanke på att starten ligger på så hög höjd över havet. Många av de dagar det blåser för mycket på Åreskutan går det att flyga i lägre terräng. Antingen i någon av backglidningsbackarna (Rännberg, Tossön eller Stendalen) eller paramotor, som trots att vi har berget att tillgå lockar fler och fler medlemmar.

Alla Årepiloter ”tvingas” till att bli duktiga att starta i mycket vind. Det blåser ofta mycket på Åreskutan och enda sättet att komma i luften är ju att bli duktig på att starta i stark vind. Därför ses ofta lokala piloter träna balansering både på landningsplatsen Draklanda och även på några av de lägre liggande hangen, till exempel Stendalshanget (NV-sidan av Åreskutan).

Eftersom Åre ligger nära Atlanten, där det kontinuerligt bildas lågtryck och fronter, gäller det att hela tiden att vara uppdaterad på väderprognosen. Vädret kan slå om mycket snabbt.

Men när ett stort högtryck växer in så kan förhållandena tidvis vara fantastiskt fina, och det är många dagar man kan ”flyga så länge man vill” på termik eller hang. Och på kvällarna kan vi ibland få uppleva Magic Air nere i dalen. Till stor hjälp för att kolla vinden har vi Skistars vindmätare, som sitter vid Kabinbanans bergstation. Den visar aktuell vind, dygnet runt, året runt. Vindmätaren, samt även väderkameror, finns länkade på klubbens hemsida, www.flygare.nu. Hemsidan har nyligen genomgått en större förändring och uppdateras samt utvecklas kontinuerligt. Välkommen till Åre!



Ulf i luften.



Ta för vana att alltid kolla din reserv före start.

Foto: Marko Wramén

Kastade tvätten av misstag

Det var en vacker dag i våras. Jag kom iväg först, perfekt startvind och inga hinder i startriktningen. Redan på 30-40 meter började det kännas att det var termiskt. Utflygning, joxa rätt i sitsen och kolla läget; skärmen, linorna, bromsarna, allt, och så satt man där och väntade på 100 meters höjd på att kompisen skulle komma i luften.

Jag flög ett stort varv över åkrarna, först söderut i motvind med bra termik, sen tillbaka till fältet med dubbla farten. Efter en kvarts hoppande bestämde jag mig för att gå in och landa, vi skulle ju dra iväg tillsammans, och nu började det bli långtråkigt att sitta där och skumpa ensam. En extra start och landning är ju dessutom bara bra träning. När jag ligger på kort final kommer kompisen iväg, men jag fullföljer landningen och knäpper av prylarna, lägger ut, sträcker på benen och kollar att allt är OK med bränsle med mera.

Sen kliver jag i grejerna igen och skall dra iväg. Den här gången kantrar jag i starten och hamnar på högersidan. Inga större problem, det har hänt förr, och jag tar om från början. Med den här vinden, är det i princip bara att starta motorn, rycka upp skärmen för en bakåtstart och så iväg.

Klockrent, utflygning till 50 meter, högersväng, sitter bra, kollar grejerna. Då plötsligt - va katten är detta? Motorn kommer in över mig, jag har cylindern i huvudhöjd och det känns som om nåt fäste nere vid botten på selen har släppt!? Jag släpper av på gasen och det rättar till sig något, men när jag kollar upp på skärmen är den ju på väg neråt. Ner mot marken, i en vinkel på 45 grader som jag uppfattar det. Jag gör nu allt, bromsar, gasar, och tänker att nu går det åt helvete.

Jag närmar mig marken och får bara inte ett korrekt flygläge hur jag än försöker. Jag har nu en rätt häftig sjunkhastighet, men hinner i alla fall registrera att den inte ökar. Den nysådda åkern närmar sig under mig och jag har näsan neråt. Då ger jag ”järnet” på min SMN 100, sen blir det tyst, riktigt tyst. Jag har landat.

Jag känner lukten av bensin och ligger fastspänd på rygg som i en jäkla gynekologstol, fast jag aldrig legat i en sådan, och tänker – brand – det får inte börja brinna, väck härifrån fort. Knäpper fumligt upp spännena och rullar av åt höger.

Jag lever, jag är hel och jag har klarat mig. Vilken tur, vad i all världen hände? Och varför har nödskärmen löst ut? Det måste ha hänt när jag landade, tänker jag.



Namn: Ulf. Ålder när det hände: 57 år. Erfarenhet då: PM1, 50 h med motor. Skärmklassning: DHV 1-2.

När jag står upp, ser jag grannens son komma med pickuppen över vallen bredvid i rätt bra fart. Vi diskuterar naturligtvis vad som kan ha hänt, och det är ju först då det går upp för mig att nödisen har löst ut i luften, för dom hade sett ”en vit trasa där uppe och sen gick det fort neråt, riktigt fort”. Nåja vi hjälps åt att plocka ihop grejerna, lägga dom på pickupens flak och så körde han mig till min bil. På vägen dit hittade vi innerpåsen till nödisen cirka 50 meter från ”nedslagsplatsen”.

Vad hände, och vad var orsaken?

Det som hände vet vi redan, och orsaken är som vanligt pilotens fel.

Efter den misslyckade starten, då jag hamnade på högersidan, slet jag troligen upp handtaget till nödskärmen. En bit upp i luften med de rörelser jag åstadkom när jag rättade till mig i selen, och med den ökande fartvinden, så löste den ut. Den ligger ju integrerad i en ficka i selen.

Jag kollade inte nödskärmshandtaget före start som man bör göra. Man kan aldrig vara nog försiktig, och ibland skall man dessutom ha en hel del tur.

/Ulf

Skriv och bli belönad!

Har du också varit med om en incident som du vill berätta om, så att vi andra kan lära av dina erfarenheter? Skriv in till Hypoxia på hypoxia@waterglobe.net.
Alla publicerade bidrag till ”Nära Ögat” belönas. Ulf, som skrivit detta nummers berättelse, får DVD-filmen Risk and Reward, generöst skänkt av Skysport i Åre (www.skysport.se). Vill du också skänka en belöning? Maila till redaktionen på adressen ovan.



Utredningen av dödsolyckan klar

Svenska skärmflygförbundet (SSFF) har nu presenterat sin utredning av dödsolyckan på Tvetabergs flygfält, sydväst om Stockholm, den 5 maj i år.

Utredningen har gjorts av Ola Jameson, utredningsman Svenska Fallskärmsförbundet, Peter Lindh, SSFF Utbildnings- och säkerhetskommitté och Arne H. Hillestad, Sakkunnig skärmflyg, på Norges Luftsportförbund. Jonny Carlén från SSFF, har stått för den tekniska utredningen. Här är ett sammandrag av vad de kom fram till.

Händelsen i sammandrag
En manlig skärmflygelev genomförde sin sjätte vinschning med utbildningsmål att efter release av uppdragswire genomföra upprepade 360-graders svängar i syfte att på så vis provocera fram en snabb höjdminskning (”svag spiral”). Då eleven på c:a 200-300 meters höjd initierat svängen, hamnade dock skärmen snabbt i en brant spiralsväng som eleven inte förmådde att häva. Ekipaget träffade sedan marken med hög fart och i mycket brant vinkel. I den hårda landningen ådrog sig eleven så pass allvarliga skador att han senare avled på sjukhus.

Den omkomne eleven påbörjade sin grundutbildning tillsammans med fem andra elever måndagen den 30 april 2007.

Torsdagen den 3 maj genomförde eleven sina första två vinschningar, varav den första skedde i form av ett tandemflyg. Fredagen den 4 maj skrev eleverna sitt teoretiska prov och fortsatte sedan med vinschningsövningarna. Det teoretiska provet rättades eller återkopplades inte till eleven före soloflygningarna. Olyckan inträffade under elevens fjärde vinschning för dagen. Han hade då genomfört totalt fyra soloflygningar, en tandemflygning samt totalt sex-sju backglidningar. Ingen av dessa övningar finns signerade eller betygsatta på elevens utbildningskort.

Teknisk redovisning
SSFF:s sakkunnige har efter genomförd besiktning inte kunnat finna några belägg för att det aktuella skärmflygssystemet haft några tekniska fel som bidragit till den inträffade olyckan. Med stor sannolikhet har dock föreskriven maxvikt (130 kg) för systemet överskridits. Detta antagande baserar sig på uppgifter redovisade av sjukhuspersonal. En rimlig skattning är enligt tillfrågade läkare att han vägde någonstans mellan 125 och 130 kilo vid tidpunkten för olyckan. Utöver denna vikt tillkommer c:a 17 kg utrustning, vilket ger en uppskattad totalvikt på 142-147 kg. Med stor sannolikhet var utrustningen som helhet på grund av överskriden maxvikt därför ej i luftvärdigt skick vid användandet.

Händelseförlopp
Från början bestod utbildningsgruppen av fem elever och en instruktör. En av eleverna tyckte sig dock ha missuppfattat kursupplägget och valde därför efter två dagar att byta till en helgkurs. Av de återstående fyra eleverna valde två att avbryta kursen under torsdagen på grund av att man bedömde kursen som, citat: ”oseriös” och att man därför inte längre hade något förtroende för kursledningen. Framförallt menade man att man inte fått genomföra tillräckligt många backglidningar och balanseringsövningar för att man skulle känna sig redo för soloflygningar med vinsch. Dessutom uppger de två avhoppade eleverna att de hade invändningar mot kursledningens pedagogik – eller snarare brist på densamma. Dessa två elever genomförde
inga soloflygningar och har i efterhand kontaktat både press och myndigheter med skriftliga klagomål på utbildningen.

Trots kurskamraternas tvekan och ifrågasättande av utbildningen, valde de två kvarvarande eleverna att gå vidare med soloflygningarna. Under torsdagen den 3 maj genomförde han och hans kvarvarande kurskamrat varsitt soloflyg och lite balanseringsövningar i väntan på rätt vind. Fredagen inleddes med teoriprov, varefter vinschningen fortsatte. Då de båda eleverna genomfört fyra lyckade vinschningar var, ansåg deras instruktör att de var mogna för en lite mer avancerad övning: ”upprepade 360-svängar med försiktiga styrutslag” i syfte att snabbt minska höjd, så kallad ”svag spiral” (citat från instruktören). På den aktuella skolan sparar man i vanliga fall denna övning till soloflygning nummer sex.

Värt att notera i sammanhanget är att den typ av sväng som instruktören i det aktuella fallet föreslog normalt inte ingår i grundutbildning av skärmflygelever. Enligt SSFF:s utbildningsplan skall manövrar av typen ”svag spiral” tidigast läras ut i det utbildningssteg som kallas Termikutbildning. Grundkravet för att en elev skall få genomgå denna utbildning är enligt SSFF:s regelverk 50 genomförda flyg.

Strax före 18.00 vinschades den förste av de två eleverna upp till någonstans mellan 200 och 300 hundra meters höjd. På instruktörens radiokommando påbörjade han sedan kort efter release en försiktig 360-sväng åt vänster. Sekvensen som följer därefter videofilmades. Skärmen befinner sig redan vid filmens start, alltså innan första kommandot, i sväng. På filmens ljudspår hörs tydligt hur instruktören via radio ger kommandot ”mera broms” tre gånger i rad och med några sekunders mellanrum. Då filmen pågått i ungefär tretton sekunder har elevens skärm en lutning på uppskattningsvis 60 grader. Med instruktörens ord ”klipper” då plötsligt skärmen och går in i en kraftigt dykande spiral. Instruktören ger efter några sekunder radiokommandot ”åh släpp upp där… släpp upp långsamt”, följt av upprepade ”släpp upp!”. Tjugotre sekunder in i filmen ger instruktören kommandot ”höger”, vilket två sekunder senare följs av ”nödskärm!”. Eleven lyckas dock varken häva svängen eller kasta nödskärm, utan fortsätter i brant sväng ner till marken, där han med hög fart och i brant vinkel slår ner i en skogsdunge.

Olyckan inträffade klockan 18.00. Instruktörer och funktionärer var snabbt på plats och kunde då konstatera att eleven andades och var vid medvetande, men att han var svårt skadad med synliga frakturer på båda benen. Ambulans larmades, varefter eleven fördes med helikopter till Karolinska Sjukhuset, där han sedan avled senare samma dag efter fyra timmars operation och intensivvård.

Faktaredovisning
- Samtliga instruktörer och funktionärer på plats var behöriga att utföra sina respektive tjänster.
- All utrustning förefaller ha varit hel vid tiden för olyckan, men då viktgränsen för den aktuella elevutrustningen med stor sannolikhet överskridits, var ekipaget att bedömas som icke luftvärdigt.
- Enligt SSFF:s regelverk skall instruktör inför vinschning alltid säkerställa att varje elev uppfyller gällande viktkrav. Detta har i det aktuella fallet ej gjorts. Istället har man helt förlitat sig på elevens egen skriftliga deklaration (115 kg).
- Elevkort var ej ifyllt eller signerat av vare sig elev eller behörig instruktör. Elevens teoriprov var ej rättat eller genomgånget.
- Eleven hade före olyckan genomfört färre än åtta backglidningar.
- Enligt SSFF:s utbildningsmanualer är manövern ”Svag Spiral” reserverad för elever med minst 50 flygningar bakom sig.
- Alla tillfrågade kursdeltagare uppger att instruktören informerat om nödskärmens placering och funktion. Ingen har dock något minne av att ha blivit drillade i handhavande eller kast av densamma.
- Samtliga tillfrågade kursdeltagare har påtalat problem med att höra instruktörens kommandon via radio.
- Två av fyra elever valde att avbryta kursen innan de påbörjat soloflygningarna på grund av negativa synpunkter på pedagogik och säkerhet.
- Vittnesuppgifter tyder på att den förolyckade eleven under hela kursen varit glad och mycket entusiastisk inför uppgiften. På grund av tidigare, svår sjukdom (se ovan), kan dock elevens fysiska och psykiska form ha varit påverkad.

Analys
Tack vare att händelsen dokumenterats både med ljud och rörliga bilder, är händelseförloppet vid det aktuella olyckstillfället relativt enkel att redovisa. Vad som orsakat incidenten är svårare att besvara. Förmodligen har flera samverkande faktorer bidragit till den tragiska utgången. Efter analys av tillgängliga fakta, förefaller tre av dessa särskilt centrala:

1 Överlast av utrustning/för hög vingbelastning i kombination med uppspänd sele
Eleven hade vid olyckstillfället en ikrokad uppskattad totalvikt på runt 142-147 kg. Maxvikt för den aktuella elevutrustningen var 130 kg. På grund av elevens storlek var selen också maximalt uppspänd. Sammantaget har detta påverkat skärmens, prestanda och flygegenskaper. Endast genom simulering (testflygning) går det dock att säkerställa den exakta effekten av denna påverkan. Ett rimligt antagande är dock att skärmens prestanda och flygegenskaper genom överlasten blivit mer radikala.

2 Radions placering.
Samtliga kursdeltagare har i utredningen kommenterat svårigheten att under skärm höra instruktörens kommandon. Det kan därför inte uteslutas att den sedermera avlidne eleven inte korrekt uppfattade instruktörens försök till hjälp när skärmens rotationshastighet ökat.

3. Bristande och felaktig utbildning.
Att häva rotationen på en glidskärm som flyger i dykande spiral är att betrakta som en relativt avancerad manöver. Med hög vingbelastning blir denna uppgift ännu svårare. En rimlig slutsats är därför att skolning av dylika manövrar bör vara reserverade för piloter med mer flygerfarenhet än fyra soloflyg. Så är också fallet. SSFF:s utbildningsmanualer är på flera punkter vaga och otydliga vad gäller konkreta mål och krav för varje utbildningssteg – och det finns heller inga uttryckligt förbud att lära ut vissa manövrar. Som nämnts ovan är dock ”svag spiral” en typ av manöver som SSFF tar upp i planen för fortsättningskursen Termikutbildningen. Ett grundkrav för denna kurs är 50 genomförda flyg. En slutsats av detta är att eleven i det aktuella fallet utsatts för en prövning som han på grund av sin ringa erfarenhet hade mycket dåliga förutsättningar att klara av. Instruktören delar inte denna åsikt. Ett faktum är dock att instruktören har givit eleven upprepade radiokommandon om ”mera broms”, trots att skärmen i det läget redan roterat flera varv i flat sväng (se ovan). Slutsatsen är därför att instruktörens instruktioner bidragit till att elevskärmen hamnat i en brant, dykande spiral.

Samtliga övriga kursdeltagare har i efterhand haft allvarliga invändningar mot kursens genomförande. Fyra av dem har dessutom lämnat in skriftliga anmälningar mot skolan. Två av dem avbröt kursen innan olyckan och innan de ens själva flugit solo. I huvudsak handlar elevernas kritik om att kursen varit för ytlig, för ostrukturerad och för forcerad. Dessutom har eleverna invändningar mot instruktörens pedagogiska förmåga och menar att han uppträtt på ett sätt som de tolkat som aggressivt, nonchalant, nedlåtande och impulsivt. Denna kritik måste stämma till eftertanke – även om den delvis färgats av olyckans tragiska utgång.

Vad som förefaller uppenbart, är att skolan i det aktuella fallet inte till fullo utnyttjat de möjligheter till ”kvittoskrivning” som finns inbyggda i SSFF:s utbildningsmanual:
- Teoriprovet blev inte rättat eller genomgånget före vinschning.
- Inga tydliga avstämningar har gjorts efter balanseringsövningar eller backglidningar.
- Elevkortet är inte ifyllt eller betygsatt.

Sammantaget noterar man härigenom en rad missade möjligheter att a) skaffa kunskap om elevens kunskapsnivå och – kanske viktigast – b) bygga självförtroende inför uppgiften hos eleven. Antalet balanseringar och backglidningar förefaller också ha varit relativt få. De avhoppade eleverna menar att de på grund av detta inte känt sig förberedda nog för den uppgift de ställdes inför. De upplever dock inte att de fått något gehör för denna åsikt då den framförts under kursen.

Under de samtal som förts med instruktören efter olyckan framkommer en annorlunda bild av kursdeltagarna och kursveckan än den som framförs av eleverna. Instruktören uppger att han inte kan se hur han hade kunnat genomföra kursen på ett annorlunda sätt. Kritiken som riktats mot honom och skolan ställer han sig frågande till. Enligt hans bedömning var den omkomne eleven en talangfull blivande skärmpilot som var väl förberedd för uppgiften han ställdes inför. Instruktören delar således inte åsikten att eleven i fråga utsatts för en prövning han inte var redo för. Han menar vidare att syftet med svängen inte var att lära ut en radikal spiral, utan snarare en svag 360-graders sväng. Instruktören anser därmed inte att han på någon punkt brutit mot gällande regler och föreskrifter.

Orsak till olyckan
Olyckan har orsakats av att eleven genom att dra ner vänster styrhandtag försatt skärmen i en brant, dykande sväng som han sedan inte klarade av att häva. Detta medförde att ekipaget träffade marken med en sådan vinkel och hastighet att förutsättningarna för överlevnad varit mycket små eller obefintliga. Bidragande orsak har varit elevens oerfarenhet av skärmflygning i allmänhet och dylika manövrar i synnerhet.

Styrelsens kommentar
Eftersom SSFF enligt Bestämmelser för civil luftfart (BCL) inte har befogenhet att dra in licenser så har vi utifrån vår utredning enhälligt beslutat att ställa en begäran till Luftfartsstyrelsen om att dra in den ansvarige instruktörens instruktörslicens.

Vi har väntat på att denna begäran skulle offentliggöras av Luftfartsstyrelsen men eftersom det dragit ut på tiden väljer vi nu att informera om vår begäran.

Gällande luftfartsstyrelsens nyligen publicerade rapport om olyckan så anser SSFF:s styrelse att det föreligger ett flertal felaktigheter i rapporten. Vi arbetar med en sammanställning av dessa och kommer att skicka in dessa till Luftfartsstyrelsen. Vi kommer även att publicera dessa här på hemsidan.

Vi hoppas att vi kommer att ha mer information i ärendet när instruktörsseminariet äger rum den 17-18 november 2007.

Den kompletta utredningen med bilagor kan laddas ner via förbundets hemsida, www.paragliding.se

Våga rapportera mera

Under verksamhetsåret 2007 så har SSFF fått in en (1!) olycksrapport med tillbud, det vill säga en situation som kunnat leda till en incident. Utöver detta så har det registrerats tre rapporter utan personskada, två med ringa personskada samt elva med allvarliga skador, varav ett är ett dödsfall. Utöver detta så finns fyra ytterligare allvarliga olyckor noterade där det saknas rapporter samt ett allvarligt tillbud där det även där saknas rapport.

De vanligaste skadorna är frakturer på fot och underben samt ryggskador med frakturer genom kotor samt kotkompressioner.

Vad kan man då utläsa av det faktum att så få rapporter om tillbud skrivs? Är man optimist kan man tolka det som att det är en väldig tur att det är så få tillbud i vår sport. Är man mer realistiskt lagd så tolkar man det som att det med största sannolikt endast rapporteras en bråkdel av allt som händer och där det är risk för att något händer.

Som utövare av en risksport har vi alla ett kollektivt ansvar att se till att det finns möjlighet till att lära av varandra. Gör det till en rutin, skriv ner några rader när du är med om eller bevittnar något tillbud eller incident. Enligt Föreskrifter och Definitioner artikel 150 punkt 16 är du skyldig att rapportera. Utdrag ur F.o.D.:

”16 Olycksrapportering
Rapportskyldighet föreligger från pilot eller observatör vid olycka eller tillbud. Rapport görs enligt blankett olycksrapport. Rapport ska vara till förbundet tillhanda senast 2 månader efter tillbud eller olycka. (Olycksrapportblankett för utskrift finns tillgänglig på http://www.paragliding.se) Vid olycka eller tillbud ska erforderliga transport eller räddningsresurser tillkallas. För omedelbar räddningsinsats larmas SOS alarmering tel. 112 alt. CEFYL tel. 031-648060 (främst vid räddningsinsats av helikopter).
Definitioner:
• Tillbud till olycka ex materielfel, omdömeslöst uppträdande eller annat tillbud som skulle ha kunnat medföra olycka. Rapporteras endast till SSFF.
• Olycka utan personskada, ex kollisioner och haverier. Rapporteras endast till SSFF.
• Olycka med ringa personskada. Rapporteras endast till SSFF.
• Olycka med allvarlig personskada där vederbörande omhändertas på sjukhus för vård under minst 48 timmar eller där eftervård under längre tid krävs.
Allvarlig olycka anmäls till såväl Luftfartsinspektionen som Svenska Skärmflygförbundet. Ordförande i SSFF bör underrättas omgående. Vid utbildning ansvarar instruktör för att olycksrapport lämnas in då en elev råkar ut för en olycka eller ett tillbud.
SSFF publicerar olycks- och tillbudsrapporter med största diskretion med hänsyn till den enskilde.”

Rapporterna hjälper på flera sätt till att andra piloter inte skall behöva hamna i samma situation. Genom att få reda på incidenter och olyckor kan vi i förbundet arbeta med att anpassa utbildning och regelverk utifrån verkligheten så att vi i framtiden kan minimera antalet olyckor. Vi kan även sprida informationen anonymt genom våra informationskanaler Skärmtrycket samt på vår hemsida.

Har du frågor, funderingar eller behov av stöd i någon situation relaterad till någon olycka så kontakta kansliet eller USK:s (Utbildnings och säkerhets kommitténs) ordförande. Vi tar även tacksamt emot tips och synpunkter.

Vi måste tillsammans se till att det sker en attitydförändring hos oss alla! Vi har mer att vinna på att rapportera än att inte våga göra det.

Nina Sellin, ledamot SSFF.

Delta i läsarundersökningen

— och vinn Cross Countrys läckra kalender

Efter att ha publicerat tre nummer av Hypoxia tycker jag det är hög tid att undersöka vad ni läsare tycker om resultatet. Därför har jag sammanställt ett litet frågebatteri, som du hittar nedan.

För att göra det så enkelt och billigt som möjligt, behöver du inte posta några kuponger eller brev. Skriv istället in dina svar i ett email och skicka det till mig på adressen:

hypoxia@waterglobe.net

Glöm inte att skriva ”Hypoxia feedback” i ämnesfältet.
Skriv dina svar så här:
A: 3
B: 1
C: 5
etc

Som belöning för att du tar dig tid att svara på frågorna har du chans att vinna en läcker fotokalender från Cross Country Magazine. Kalendern, som omfattar 2008, innehåller 24 coola flygbilder och inkluderar både skärmar, paramotor och hängflyg.

Bland alla inskickade mail med svar på frågorna som nått mig senast 31 december 2007 drar jag slumpmässigt en vinnare.



Dessutom kommer den skribent respektive fotograf som får flest röster av er för 2007 års bästa text och bästa bild också att belönas med en kalender (Mina texter räknas inte, jag hör ju till tidningen och då får man inte vara med i tävlingar). Så sätt igång och skriv och plåta redan nu så har du chansen att vara med i nästa års tävling, förutom att du förstås kan glädja alla dina medpiloter genom att göra Hypoxia bättre.

Marko Wramén, redaktör, Hypoxia

A. Hur ofta läser du Hypoxia?
1. aldrig, det här är ett undantag
2. då och då
3. bläddrar igenom varje nummer
4. läser allt i varje nummer

B. Vad tycker du om tidningen?
1. Kass, duger knappt till kattlådan
2. Den är väl okej, men inte mer.
3. Den är bra, men kan bli bättre
4. Toppen, ser fram emot varje nummer!

C. Vad tycker du bäst om i Hypoxia?
Vill du ange flera ämnen så går det bra, skriv dem då i rangordning
1. nyheterna
2. reportagen om flygning i Sverige
3. reportagen om flygning utomlands
4. tävlingsrelaterat material
5. artiklar om utrustning
6. klubbpresentationerna
7. Nära Ögat-serien
8. Olycksrapporter
9. Information från förbundet
10. hängflygsartiklar
11. paramotorartiklar
12 ledaren
13. fotografierna
14. layouten
15. annonserna

D. Vilken del av tidningen vill du se mer av?
1. nyheterna
2. reportagen om flygning i Sverige
3. reportagen om flygning utomlands
4. tävlingsrelaterat material
5. artiklar om utrustning
6. klubbpresentationerna
7. Nära Ögat-serien
8. Olycksrapporter
9. Information från förbundet
10. hängflygsartiklar
11. paramotorartiklar
12 ledaren
13. fotografierna
14. layouten
15. annonserna

E. Vilken del av tidningen vill du se mindre av?
1. nyheterna
2. reportagen om flygning i Sverige
3. reportagen om flygning utomlands
4. tävlingsrelaterat material
5. artiklar om utrustning
6. klubbpresentationerna
7. Nära Ögat-serien
8. Olycksrapporter
9. Information från förbundet
10. hängflygsartiklar
11. paramotorartiklar
12 ledaren
13. fotografierna
14. layouten
15. annonserna

F. Vad saknar du i Hypoxia

G. Har du andra förslag på hur vi kan göra tidningen bättre?

H. Har du haft några problem med att få tidningen till rätt adress och i tid under 2007?
Ange detaljer som vilket nummer och när du till sist fick det,

I. Vilken text och bild tycker du har varit den bästa i Hypoxia under 2007?
Marko Wraméns alster är inte med i tävlingen, han har redan en kalender :-)

DVDs ~ BOOKs ~ GEAR ~ Everything a pilot needs
XCSHOP.COM
WE'VE GOT THE PERFECT GIFTS FOR XMAS
CHECK OUT OUR COMPLETE RANGE ONLINE
CROSS COUNTRY MAGAZINE
Cross Country Magazine is the leading international English language magazine for free flying.
A bi-monthly publication that brings together many of the most respected voices in the sport, Cross Country offers specialised and informative reports and features about the latest technologies, techniques, cutting-edge adventures and record breaking-achievements. It is unsurpassed as a showcase for the most inspirational imagery from the best photographers in the sport.
A SUB IS NOT JUST FOR XMAS
€47.95 for six issues
PARAMOTOR MAGAZINE
SIX ISSUES A YEAR
Paramotor Magazine is the one-stop international resource for paramotor and powered hang glider pilots. Within its pages you'll find informative articles on the latest equipment and techniques, candid accounts of the greatest adventures, all the up-to-date news from around the world and some of the finest and most inspiration imagery you'll ever see - nothing puts a smile on our faces more than a full gloss double page of succulent photography that screams 'This is what we do and why we love it!'.
€47.95 for six issues
FLY FOREVER CALENDAR 2008
A veritable confectionary store of eye-candy! 24 sucullent images of paragliding, hang gliding and paramotoring by the best photographers in the world.
PPG one side, free-flying the other, the new 2008 calendar is a double-sided extravaganza that'll have you staring at the office wall more than ever before. Plus there's plenty of room to note down those all important reminders.
Your Fly Forever Calendar will be airmailed to you in a secure, stiff-backed envelope
PERFECT XMAS GIFT
€19.95
FLYING WITH EAGLES
An intimate portrait of the relationship between world champion Louise Crandal and Cossack, an untrained Steppe Eagle. At first Cossack refuses to even take food from Louise's hand. But, slowly, trust is built, and the pair travel from Scotland to Lake Como in the Italian Alps, where Louise finds out whether Cossack will help her fly further.
Languages: English, French
Running time: 70 min
Format: PAL
AWARD WINNING FILM
€33.95
RED BULL X-ALPS 2007
Wince, groan and suffer with the 2007 Red Bull X-Alps contestants as they battle their way 850 km from Eastern Austria to Monaco! A beautiful film that includes footage from all over the Alps, wild onboard POV camera angles and interviews with the pilots.
Languages: English, German
Running time: 70 min
Format: PAL / NTSC
NEW RELEASE
€33.95
THERMAL FLYING
A complete guide to cross country flying by the highly respected German competition pilot Burkhard Martens. This best selling book has been translated in to English by PWC pilot Mads Syndergard. It covers all aspects of cross country flying and spells out priceless information on reading conditions and thermal flying like no other book. With something to learn, whether you are a beginner or seasoned campaigner, this is a book that should be on every serious XC pilot's bookshelf!
TOP SELLER
€41.95
XCERTINA BAG MkII
The XCertina bag has been updated. A new mesh and Velcro sleeve now holds the Mylar sections of your leading edge together. The upper surface is now entirely mesh to allow the wing to breath more easily and a special clip for your risers keeps the whole package neat and tidy. The MK II design offers greater assurance of preserving the performance and characteristics of your paraglider. Available in two size the XCertina bags are now in stock and ready for pre Xmas delivery.
PERFECT XMAS GIFT
NOW UPDATED
€37.95
MasterCard VISA
XCSHOP.COM
Order online at www.xcshop.com or call +44 (0) 1273 673 000 (UK)

SKYSPORT
GRUNDKURSER
SAMLA FLYG
AVROSTNING
P1 o P2
TERMIK BEHÖRIGHET
HANG BEHÖRIGHET
PARAMOTOR PM 1 o 2
SÄKERHETSKURSER
BO VID DRAKLANDA
ÅRE
www.skysport.se | info@skysport.se | Skärmflygskola | Butik
Draklanda | Åre | 0647-51186

B

Posttidning

Returadress

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
571 22 Falköping



Ozone Sverige: SKYSPORT **www.skysport.se 0647-51186**