HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 1-2011



Portugal
Här ska Nordic flygas

Dolomiterna
Svindlande vackra berg

Säkerhetskurs
Lär dig hålla vingen på plats

Äventyr i tunn luft
Höghöjdsflyg med legender i indiska Himalaya

OZONE

RUSH3

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

OZONE
WWW.FLYOZONE.COM

MANTRA M4

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

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

Ozone Sverige: www.skysport.se SKYSPORT

www.FLYOZONE.com



Ledare

Tillhör du de lyckliga som fått chansen att flyga i vinter? Kanske på något härligt vinterhang eller på en solig semester? Kul! Och bra för ditt flygtrim nu när säsongen drar igång. För alla andra gäller det att vara extra försiktiga och konservativa de första flygen. Du vet hur det är – snö och julmat är vackert och trevligt, men inte blir man en bättre pilot av det. Tänk på det när du står på start nästa gång, ringrostig efter kanske ett halvårs uppehåll.

På tävlingsfronten händer det otroligt mycket just nu, saker som så småningom sipprar ner till oss vanliga piloter. Förra året lanserade Ozone sin tvålinorsvinge. I år presenterar de en helt ny konstruktion på leading edge som de säger ger tio kilometer i timmen extra toppfart. Tala om att konkurrenterna blir sporrade till att överträffa sig själva!

Vi har också fler svenska tävlingar än på länge att anmäla oss till. Varför inte prova? Det är ett utmärkt sätt att utvecklas som pilot, och du lär känna många andra med samma intresse.

Annars är ju våren en underbar tid när det liksom spritter i hela kroppen. Plötsligt blir det intressant att följa prognoserna för närmaste flygställe igen, och en långweekend i Alperna eller i Italien känns plötsligt inte bara möjlig utan nästan nödvändig. Här ska det flygas!

Som alltid ber jag dig att komma ihåg oss andra då. Ta bilder och skriv en liten historia om dina upplevelser, vi andra läser så gärna och låter oss inspireras. Den här uppmaningen riktar jag speciellt till våra vänner inom hängflyg och paramotor – jag vet att ni finns därute! Det vore extra skoj att få läsa lite mer om era äventyr.

Kom bara ihåg att dödlinjen för nästa nummer är den 16 maj och att den tidningen kommer ut den 27 juni.

Till dess – flyg högt, flyg säkert!

Innehåll

5	**Nyheter**	
10	**Tävling**	Utvecklande som pilot
12	**Dolomiterna**	Vackra vassa berg
16	**Portugal**	Förtitt på platsen för Nordic
22	**Indien**	Tandemjobb i Himalaya
28	**SIV-kurs**	Lär känna dig själv och din vinge
31	**Test**	Tävlingsbok och actionrulle

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

Layout
Marko Wramén

Korrektur
Jill Salander och Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer
Emanuel Brodin
Fredrik Gustafsson
HP Fallesen
Håkan Lindqvist
Lars M Falkenström
Per-Erik Öhrner
Pär Jönsson
Torbjörn Hed

Omslagsbild
Foto: Fredrik Gustafsson
Okänd pilot njuter av eftermiddagstermiken vid Billing.

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

Redaktionellt material
editor@hypoxia.se

Hypoxia/Skärmtrycket är medlemstidning för
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF, www.paragliding.se
Svenska Hängflygförbundet, SHF, www.hangflyg.org

SSFF Kansli
Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
kansli@paragliding.se
Tel: 08-234 123, mån-tor 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

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

Tryck: Wallin & Dalholm

FLY PRODUCTS

Nyhet!



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

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



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



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



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

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



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

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

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

Generalagent i Sverige:
www.aerosupply.se
Tel: 040-221700
aerosupply@telia.com



Konstruktiva diskussioner på pilotmöte

I samband med Skärmflygförbundets (SSFF) årsmöte på vildmarksmässan i Älvsjö den 12 mars hölls också ett allmänt pilotmöte där medlemmarna kunde lufta tankar och önskemål kring sporten till styrelsen.

Licenssystemet
Först lyfte Skåneklubben CPS åsikten att licenssystemet är komplicerat och innehåller väldigt många steg fram till P2-licens. Många höll med och framförallt kravet på att ha alla behörigheter (berg, hang och vinsch) innan man får ta P2 ansågs som onödigt och tillkrånglat. En konstruktiv diskussion uppstod och konkreta förslag lyftes fram. Förbundets styrelse har nu bestämt sig för att se över licenssystemet och uppmanar klubbar och medlemmar att höra av sig med förslag på förbättringar. Maila förslagen till kansliet på kansli@paragliding.se.

Nya PM-reglerna lyckade
När det gäller paramotors licenssystem blev de nyligen förändrade reglerna för behörigheten PM1 mycket uppskattade, enligt Fredrik Wik, som samtidigt ansåg att det kanske krävs en mer genomarbetad pedagogik för att få nybörjarna att förstå att det tar tid att mogna som pilot och att den mognadsprocessen är en del av orsaken till att licenssystemet för både friflygning och PM kan kännas trögt. Däremot verkade alla vara överens om att licenssystemet måste ha en lägstanivå som anpassas efter ”blåbären” – frågan är bara var den gränsen ska dras innan det blir fråga om överförmynderi.

Kompetensstatitstik
Det framkom en önskan om det nya ekansliet kanske kan bidra till att statistik kan tas fram som visar hur mycket det flygs inom respektive licensgrad, för att få en överblick hur kompetensnivån ser ut i Skärmflygsverige.
Det föreslogs också att införa obligatorisk flygtidsloggning på nätet.

Säkerhet
Mycket av diskussionerna genomsyrades av säkerhetsaspekten och att vi alla vill flyga så mycket som möjligt utan att någon gör sig illa och då kom även diskussionen upp om kommersiella instruktörer som kanske har ett vinstintresse av att elever passerar snabbt genom systemet jämfört med klubbinstruktörer. Mötet kom inte fram till någon tydlig slutsats i den frågan.

SSFF och Paramotorförbundet
Även problematiken med två PM-förbund diskuterades och samtidigt som det är tydligt att SSFF har stärkt sina aktier efter regeländringen lockar fortfarande Paramotorförbundet medlemmar.
Ett märkligt faktum framkom; den ansvarsförsäkring via Folksam som PMF har haft har inte omfattat flygning. Därför har PMFs medlemmar alltså flugit olagligt tills för två veckor sedan då HP Fallesen påpekade detta för försäkringsbolaget, vilket tvingade Folksam att komplettera avtalstexten.
Det påpekades också att PMF ännu inte haft några allvarliga incidenter och frågan ställdes om vad som händer den dag då PMF tvingas utreda olyckor där flygkompisar ska hållas ansvariga och då Transportstyrelsen plötsligt knackar på dörren och vill ha alla fakta på bordet.

Luftfartsreglerna BCL
Till sist talade man om SSFF och BCL där kanslisten HP drog historien om hur SSFF i begynnelsen gjorde allt för att slippa skriva på BCL och därmed få en statlig myndighet som överrock, men hur man till slut gav efter och skrev på. Grundproblemet med BCL är att skärmen benämns som ”luftffartyg” vilket i princip jämställer våra skärmar med jumbojets. Finland nämndes som exempel på hur man kan få in en annan ordalydelse i BCL som tydligare skiljer skärmflygning från ren trafikflygning. Henric Höggren kontrade blixtsnabbt med att HP nu måste jobba stenhårt på att ta ta oss ur BCL eftersom det var han som en gång skrev på avtalet. HP svarade att när vi nu är inne i regleringen så får vi spela efter de reglerna, men att SSFF ska jobba på att få Transportstyrelsen att skriva om reglerna efter våra önskemål.

Lars M Falkenström
Marko Wramén

3xM klara för VM-laget

Världsmästerskapen i skärmflygning hålls i spanska Piedrahita i juli. Det svenska laget består i år av Magnus Eriksson (Glidflygarna Luleå), Magnus Österberg (Cirrus) och Matts Eliasson (VSK). Landslagsledare är Jenny Persson, Cirrus. Grattis och lycka till!

Förbundets nya styrelse

Under Skärmflygförbundets årsmöte i Älvsjö i mars valdes en ny styrelse.

Pär Jönsson, ordförande (omval)
Sune Cullberg, vice ordförande och kassör (omval)
Ola Gustafson, utbildnings- och säkrerhetskommittén (nyval)
Marko Wramén, tävlingsansvarig (nyval)
Per Linnstrand, paramotoransvarig (omval)
Lars M Falkenström, informationsansvarig och sekreterare (omval)
Anna Hadders (nyval)
Håkan Polanik (omval)
Johan Eriksson (nyval)

Prisregn i distans

Under årsmötet delades en rad priser ut till värdiga vinnare. Här är hela listan:

Svenska distansligan
1. Åke Kindblad, Frisksportarna, 290,5 kilometer
2. Magnus Österberg, Cirrus, 268,2 kilometer
3. Lasse Ericsson, VSK, 122,3 kilometer

Sverige Cup
1. Ulf Nylander, Norrsken
2. Magnus Eriksson, Glidflygarna
3. Fredrik Lindholm, Åre

Åres nykomling
Akro: Emil Sehlin, Åre
Distans: Ulrik Ericsson, Dalmåsarna

aventyrscenter.se

20 ÅRS ERFARENHET!

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

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

www.aventyrscenter.se

äventyrs center

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

SKYWALK
UP
Airwave



HYPOXIA
utgivningsschema

nummer	deadline	kommer ut
2-2011	16 maj	27 juni
3-2011	1 augusti	12 september
4-2011	10 oktober	21 november



Kom till oss i Åre i sommar!

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

Flygning morgon, dag och kväll

Grillning vid stranden på kvällarna

VÄLKOMMEN!

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

SKYSPORT
OZONE
WWW.FLYOZONE.COM
ÅRE
ADVANCE

Flygsportsmässan i Nordstan, Göteborg



”Var någonstans hoppar ni ifrån här i Göteborg då?”

Frågorna var många när skärmflygklubbarna i Göteborg (SFG + VSK) representerade vår älskade sport i det centrala köpcentrumet Nordstan.
I montern hade vi bland annat stora affischer med skärmflygning i exotiska och lokala miljöer, en antik paramotor som drog nyfikenhet, filmvisning från bland annat lägerskolan (vår mest populära klubbresa) och massor med PR-information från förbundet. Det är kul att se hur så många klubbmedlemmar som ställer upp på sin fritid för att marknadsföra vår sport.

Stort tack till SFG:arna Ulf Falck och Kristina Gerard som dragit stora lass för att detta ska gå att genomföra! Flygsportsmässan arrangeras varje år i Nordstan av Västsvenska Flygsportsförbundet.

Torbjörn Hed
www.skarmflygning.blogspot.com

Flera världsrekord satta i Kenya

Sex tyska piloter åkte till Kenya i januari för att prova ett nytt flygställe de hört talas om. Det slutade med fem nya världsrekord och femton tyska rekord!

Tyskarna flög längs en 100 kilometer lång nord-sydlig bergsrygg 250 kilometer öster om Nairobi. Här ligger vinden på perfekt och för det mesta behövde inte ens kurva för att hålla sig uppe, det var bara att trycka speeden i botten.



Fem världsrekord sattes, de flesta för tandem. Bland annat flög Markus Schapler en massiv out and return på 208,45 kilometer (det gamla rekordet är på 167,3 kilometer och sattes 2009). Dessutom satte Shapler ett hastighetsrekord på 33,75 kilometer i timmen över en out and return på 200 kilometer.

Thomas Schweers lyckades också flyga ihop ett hastighetsrekord med vanlig singelskärm, 38,54 kilometer i timmen över en out and return på 100 kilometer. Det gamla ligger på 34,75 kilometer i timmen och är från 2004.

Marko Wramén

Kommande evenemang

(Tävlingar markerade med * är öppna för piloter med comp 1-licens)

- 19-22 maj **Big Paramotor Meet** i Arboga. www.bpmsweden.se
- 21-22 Maj **Göteborgspokalen***, Kolbäck. www.vsk.info
- 2-5 juni **Sverige Cup*** i Åre. www.cirrus.nu
- 2-5 juni **Super Testival** i Kössen, Österrike. www.fly-koessen.at
- 4-10 Juni **Chabre Open*** i Laragne, Frankrike. www.flylaragne.com
- 10-12 Juni, **Distriktmästerskap Norrland*,** Dundret, Gällivare.
- 25-30 juni **Nordic Open*** och SM i Serra da Estrela, Portugal. www.nordic-open.eu/2011
- 7-10 juli **Sverige Cup*** i Kittelfjäll. www.flygare.info
- 3-16 juli tolfte **världsmästerskapen** i skärmflygning, Piedrahita, Spanien. www.piedrahita2011.com
- 22-24 juli inofficiellt svenskt mästerskap i hang, Kåseberga. Troligen har CPS sin sommarfest i anslutning. www.skyadventures.se, www.cps.to
- 30 juli-1 augusti, **Sverige Cup*** i Åre. www.flygare.nu
- 6-14 augusti **XC Open** i Shumen, Bulgarien. www.xc-open.org
- 18-21 augusti **SM i Akro** i Åre. www.downteam.com/challenge2011
- 27 augusti-3 september **XC-Open** Sierra de Estrela, Portugal. www.xc-open.org
- 28 augusti-3 september **Serial Cup** i Tolmin, Slovenien. www.serialcup.com
- 31 augusti-7 september **Pre European** (för-EM), St André, Frankrike. www.para-euro2012.com

Summering av styrelsens arbete

När jag skriver detta är det cirka en vecka kvar till SSFF:s årsmöte. Då du läser detta vet vi vilka piloter som fått klubbarnas förtroende att leda vår sport vidare in i framtiden.

Under mitt år som ordförande har jag lett en engagerad och kunnig styrelse. Vi har fortsatt det intensiva arbetet med att utveckla skärmflyg och paramotor. Det som är skillnad mot tidigare är den numera mycket positiva attityd vår tillsynsmyndighet Transportstyrelsen och dess enhet för luftfart i Norrköping har för vår sport.

TIdigare har myndighetskontakter mest varit vid allvarliga olyckor, överträdelser, licensindragningar och vissa regelförändringar. I höstas var flera friflygsporter inbjudna till Norrköping för en presentation av dels våra sporter, dels myndighetens personal och deras ambitioner. Det är en mycket tydlig skillnad i både intresse och vilja att ha ett fruktbart samarbete med oss friflygare. Det blir den nya styrelsen som får förvalta detta i framtiden till nytta för våra piloter.

Paramotor utvecklas stort just nu. Som en del i det kunde vi i början av 2011 införa en ny behörighet; PM-tandem. Den kan, rätt använd, innebära nya möjligheter att låta människor testa enkelheten och känslan att flyga skärm.



Foto: Pär Jönsson

Styrelsen har även under sista året försökt få till ny omfattning på vår försäkring så att den även kan ge ersättning vid stöld och större skador på flygutrustningen. Intresset för den lösning vi fick av försäkringsbolaget var litet bland medlemmarna. Den nya styrelsen får göra ett nytt försök, då jag uppfattat att det finns ett intresse att kunna skydda sig mot de allt vanliga stölderna av flygutrustning.

En annan stor fråga som styrelsen också kunde slutföra var arbete med att förnya och förbättra vårt förbundskansli. Det har varit en fråga som diskuterats under många år och som nu äntligen fått en lösning. HIttills verkar erfarenheterna av det nya kansliet vara enbart positiva. Den nyvalda styrelsen får utvärdera frågan och avgöra hur den ska gå vidare och kanske utveckla kansliet än mera.

Mycket av arbetet inom vår sport sker ute i klubbarna. VI behöver alla hitta sätt hur vi får fler att upptäcka tjusningen med skärmflyg/paramotor. Vi ser efter varje större medieinslag ett ökat intresse att utbilda sig i vår sport. Vi måste utveckla så att en större andel av alla tandempassagerare börjar en nybörjarkurs. PM-tandem kan vara en ny väg in i sporten.

En annan ingång till skärmflygning har Åre-klubben arbetat för. De samarbetar med Idrottsrörelsens studieförbund SISU samt en grundskola vilket gör det möjligt för skoleverna att genomföra en skärmflygkurs. Förra våren genomförde åtta elever sin grundutbildning. Dessutom har klubben genom sponsring köpt in kompletta flygutrustningar som ungdomarna får låna. Allt för att göra det möjligt för ungdomarna att fortsätta i sporten. Detta koncept, anpassat efter lokala förhållanden, kan användas av fler klubbar.

Jag tackar för hela styrelsen för det här året samt önskar oss alla ett riktigt bra flygår!

Pär Jönsson
Ordförande Svenska skärmflygförbundet

Göteborgspokalen - ny tävling 21-22 maj

Västra Skärmflygklubben (VSK) i Göteborg har tidigare arrangerat små klubbtävlingar under namnet Apparatcupen. Nu gör man om och har en ny tävling med vandringspris som kallas för Göteborgspokalen och som är öppen för de tre Göteborgsklubbarna.

Det blir en distanstävling med vinschstart från Kolbäck. Reglerna håller man så enkla som möjligt. Tanken är att låta piloter med olika erfarenhet och licensgrad få prova tävling på ett enkelt sätt så att man kan utvecklas som pilot.

Ett krav är att ha GPS. Man slår på den innan start, har på den under hela flyget och efter att man landat laddar man upp tracklog på Loggboka. Den som får längst sträcka med fem vändpunkter vinner. På så sätt kan man faktiskt få rätt långa distanser utan att behöva lämna vanliga flygområdet, det vill säga det räcker med P1 och termiklicens.

Kanske kan andra klubbar inspireras av detta och hålla egna tävlingar? Från VSKs sida har man idéer om att i framtiden försöka samarrangera med klubbar i hela landet på samma dag och utse en total vinnare.

Mer information på www.vsk.info

Marko Wramén

Nya förbundskansliet har öppnat

När du läser detta så har det nya kansliet varit igång i cirka fyra månader.

Vi hoppas du inte har haft eller kommer att få några problem med övergången. Det har varit en hektisk tid att sätta sig in i alla rutiner samt att lära sig "hitta" i allt material från vårt gamla kansli hos Flygsportförbundet i Falköping. Vi har haft många avstämningar med styrelsen för att hitta nya rutiner som ska underlätta och effektivisera för er alla som vi ska serva. Självfallet ska vi inte ändra rutiner som fungerar bra. Mer om detta längre ner i texten.

Vi vill presentera oss

Vi som kommer att serva dig är jag, Hans-Peter (HP) Fallesen, och Wania Pinaitis. Här följer en presentation av oss.

HP född -55, arbetar utanför kansliet som inredningsarkitekt i mitt företag HP Inredning & Design AB som jag drivit i 25 år. Jag skulle ha börjat hängflyga i början på 1970-talet, men mina föräldrar förbjöd mig så det fick bli segelflygcertifikat istället. Jag kom aldrig riktigt in i den sporten på grund av evigt släpande av flygplan samt timmar av väntan på sin tur att få flyga.

En solig vinterdag i Chamonix 1986 kom mitt liv att radikalt förändras. Jag stod i en meter lössnö offpist och hämtade andan för att lika snabbt tappa den igen då jag såg en niocells färgglad skärm passera 50 meter över mig. Jag bestämde mig omedelbart, "Det där ska jag GÖRA!" Från att ha varit en fanatisk skidåkare i över 15 år så lämnade jag skidåkningen helt för att lika fanatiskt kasta mig ut i lufthaven. Nu, 25 år senare, glider jag fortfarande fram där uppe men inte lika fanatiskt som i början.

Jag engagerade mig med en gång i Cirrus skärmflygklubb och deras verksamhet och blev ordförande i klubben under två-tre år (minnet sviktar) i början på 1990-talet.

Steget till SSFF var inte långt och 1991 valdes jag in i styrelsen för att ett par år senare bli ordförande även där. En post som jag hade mellan 1993 - 1999. Parallellt med detta valdes jag även in i Flygsportförbundets styrelse som representant för skärmflyg. Den posten kom jag att sitta på 1992 – 2007. Ända sedan mitten av 1990-talet har jag varit ute internationellt och representerat SSFF och har under dessa år byggt upp ett stort nätverk inom skärm- och hängflyg.

Mitt tillträde som kanslichef gjorde det omöjligt att fortsätta som styrelseledamot och i december 2010 avsade jag mig min styrelsepost och lämnade styrelsen efter 19 roliga och lärorika år. Men "styrelsearbetet" kommer att fortsätta. I vårt avtal står att jag skall närvara på styrelsemöten och tanken med kanslitjänsten är att den bland annat ska vara en support till styrelsen och utföra mycket av det praktiska arbetet mellan styrelsemötena.

En stor nyhet med nya kansliet är att vi även kommer att ha hand om den löpande bokföringen. Detta kommer väsentligt förenkla de ekonomiska rutinerna, speciellt för vår kassör och vi kommer kunna få en snabbare och effektivare uppföljning av våra kostnader och intäkter.

Vid min sida kommer jag att ha min sambo Wania Pinaitis. Hon har ett förflutet inom skärmflygsporten. 1995 gick hon kurs i Åre för Lars och Andreas Hedström. En nära väns tragiska skärmflygolycka gjorde att hon omvärderade nöjet av att flyga och la det hela på hyllan.

Wania har under drygt 20 år jobbat som resande säljare i hela Sverige inom främst sportkläder. Hon är utbildad yogainstruktör och driver sedan tre år tillbaka Azayayoga, en yoga & gymstudio i Stockholm. Wania kommer framför allt ta hand om ekonomi och bokföring samt avlasta mig med de administrativa sysslorna på kansliet.



HP och Wania sköter kansliet.

Adress:
SSFF, Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen
Epost: kansli@paragliding.se
Telefon: 08-234 123
Öppet: mån-tors 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00.

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

Nya rutiner

Som ni alla säkert har märkt så har vi nya kontaktuppgifter och nya telefontider, se faktarutan.

All post, oavsett vad det står för adress till SSFF, skall skickas till nya kansliadressen. Vi kommer att försöka vara så effektiva som möjligt på mail och önskar att ni använder den kontaktformen i möjligaste mån.

Den kanslirutin som i särklass tar största tid i anspråk är all hantering runt licenserna. Den hantering som där tar mest tid är uppföljning av felaktiga och ofullständigt ifyllda elevkort. Nu sitter vår eminente IT-grupp med Sune Cullberg och Åke Hermansson och arbetar med att ta fram elektroniska elevkort att fylla i via vår hemsida. Det kommer att innebära en revolution i licenshanteringen men det är ett långt och mödosamt programmeringsarbete innan vi har det på plats.

Så tills dess ber vi dig, **kontrollera att Take-Off kit och elevkort är korrekt ifyllda** innan du skickar in dem till oss. Ta även en kopia på det du skickar in, det besparar både dig och oss massvis med tid och arbete om det skulle bli något fel eller om det skulle försvinna i posthanteringen.

Vår nya ekonomifunktion sker via e-bokföring hos Swebank. Det gör att **vi vill ha samtliga inbetalningar via bangiro 5819-5132** från och med nu.

Vi ser verkligen fram emot vårt fortsatta arbete och hoppas att vi ska kunna serva er alla på bästa möjliga sätt!



Foto: Emanuel Brodin

Emanuel ute på tävlingsflyg.

Är tävlingsflygning något för alla?

Jag har under detta år som tävlingsansvarig i SSFF stött på flera piloter med känslan att tävling är något för ”super-piloter”. De där duktiga piloterna som vill vinna till varje pris. Inget för lilla mig. Men med tävlingar är det är ju egentligen precis tvärtom!

Jag har flugit sedan 1997, och halkade väl in på min första tävling för att klubben arrangerade en sådan i Kittelfjäll. Jag har aldrig lyckats vara snabbast, och har heller aldrig haft de ambitionerna. Varför åker jag då på tävling år efter år? Vad har tävling att erbjuda den medelmåttlige piloten?

Det finns en mängd anledningar egentligen. För det första är det riktigt roligt att flyga, och flygning blir det oftast. Det arrangeras många flygresor överallt i världen. Där får man allt serverat. Det är lite grann samma sak med att vara med på en tävling.

Allting är organiserat, och som deltagare så får vi det serverat. Genomgångar av vädret under dagen, området man skall flyga i med till exempel tips om vart det brukar släppa blåsor, vilka vägval som är bäst för distansflygningen och alla möjliga andra tips. Säkerheten runt tävlingen blir påtaglig, då rutiner för alla situationer finns. Har själv aldrig varit med om några allvarliga incidenter på tävlingar i Sverige. Man flyger dessutom hela tiden med andra piloter som håller koll på varandra vilket både ger ökad säkerhet och dessutom kan man dra nytta av de andra piloterna och se var termiken finns.

En massa trevligt folk träffar jag ju också, med samma lilla intresse som jag, att flyga en liten trasa med linor. Blir det dåligt väder så finns mängder att lära sig när jag sitter och snackar med de mer erfarna piloterna. Här har jag lärt mig mycket om taktik, kurvteknik, pissteknik i luften, ja allt möjligt.

Det är utvecklande för alla piloter att försöka fullfölja en uppgift. Att flyga från A till B. Att bara flyga runt på berget är ju roligt föralldel, men till slut kanske man vill något mer. Att försöka flyga en i förväg utvald bana är en utmaning varje gång. Känslan att slutligen ta sig hela vägen till mål är en av de häftigaste känslor jag upplevt inom skärmflygsporten!

Det roliga är att när man snackar med andra piloter på kvällen så upptäcker man att någon är kanonglad över att ha flugit i mål, någon annan är lika glad över att ha flugit fem kilometer, och sedan landat. Någon berättar om hur han landat på en äng med en galen kossa eller kanske bonde. Ja, för upplevelserna är ju många.

Många piloter som flyger på tävlingar är piloter som kommer på tävlingarna år efter år. Vissa av oss har aldrig varit i närheten av att vinna, men är ändå nöjda. Detta tack vare flygupplevelserna, korvgrillningen, nya lärdomar om flygning och mycket mycket mer.

För att få flyga i Sverige Cup och SM samt tävlingar utomlands behöver du gå en comp-utbildning. Dessa arrangeras i flera olika klubbar, under försäsongen i olika delar av landet. Det är en endagars kurs eller i de flesta fall uppdelat på två tillfällen. Där går man igenom hur en tävling går till, allt med fokus på säkerhet. Även genomgång av GPS-hantering teoretiskt och praktiskt. Finns intresse i din klubb, men ingen utbildare, så kan du kontakta kansliet eller den tävlingsansvarige i SSFF (just nu Marko Wramén) för att eventuellt organisera en utbildning i just din klubb.

I sommar kommer piloter med comp 1-licens att ha chansen att flyga följande tävlingar:

21-22 maj	Göteborgspokalen, Kolbäck.
2-5 juni	Sverige Cup i Åre.
10-12 Juni	Distriktmästerskap Norrland, Dundret.
25-30 juni	Nordic Open och SM i Portugal.
7-10 juli	Sverige Cup i Kittelfjäll.
22-24 juli	inofficiellt SM i hang, Kåseberga (hanglicens).
30 juli-1 augusti	Sverige Cup i Åre.
18-21 augusti	SM i Akro i Åre (akrolicens krävs).

Dessutom är Chabre Open 2011 i Frankrike listad som en tävling godkänd av Tävlingskommittén för svenska piloter med comp 1-behörighet. Tävlingskommittén överväger också att tillåta den nya tävlingen Serial Cup i Tolmin, Slovenien (28 augusti-3 september), mer information kommer senare.

En arrangör får söka tillstånd för att arrangera Sverige Cup-tävling senast en månad innan tävlingsdatum, därför kan eventuellt fler tävlingar tillkomma för denna säsong. Håll utkik på www.paragliding.se för att hålla dig uppdaterad. Där hittar du också mer information om tävlingarna och länk till arrangörens hemsida.

För de som tävlar första gången under 2011 så finns chans på priset ”årets nykomling”. Under 2010 tog dalmåsarnas Ulrik Eriksson hem titeln och fick förutom äran en fin pokal, ett presentkort till Skysport värt 3000 kronor samt fria tävlingar 2011.

Emanuel Brodin
Före detta tävlingsansvarig i SSFF



Foto: Marko Wramén

Svenska piloter laddar ner dagens tracklog under Nordic Open i Slovenien.

DRÖMFLYGNING I DOLOMITERNA



Foto: Lars M Falkenström

Falken och Perka hangar för glatta livet över Col Rodella.

Tre flygpolare drar ner till norra Italien. Här är deras gemensamma berättelse om drömveckan i Dolomiterna.

Text: Lars M Falkenström, Per-Erik Öhrner och Håkan Lindqvist
Foto: Lars M Falkenström och Per-Erik Öhrner

<perka>
Dolomiterna... en plats som för mig länge haft ett drömmarnas skimmer över sig.

Den storslagna naturen har jag hört talas om innan jag började flyga. På skärmflygrullar som "Neverending Thermal" och "Riding the Wind" har jag sett fantastiska klippor som inte liknar nånting annat. Därför är Dolomiterna sedan länge högst upp på flygönskelistan.

Men jag har också förstått att det är ett ställe att ha respekt för. Burkhardt Martens (han med Termikboken) ger Dolomiterna det svåraste betyget av de 20 områden han beskriver i sin distansflygarbok. Därför har jag bestämt mig för att inte åka dit själv. Och definitivt inte på någon annan årstid än på hösten, när den värsta termiken har lugnat ner sig. När Einar hör av sig och föreslår en höstvecka i Dolomiterna är det alltså lätt att bestämma sig.

<lars>
På grund av jobb kan jag bara få loss fem flygdagar så det är extra nervöst om vädret är på humör eller inte. Men den här gången när Ryan Airs fanfar ljuder skiner solen i Treviso :-).

Tar tåget upp till Bassano, runt två timmar, och sedan taxi till Semonzo. Kommer fram till Grappa vid lunch och hela Fenix verkar vara här. Fångar nästa shuttle upp - måste ju hinna med ett flyg medan jag väntar på Perka. Fast var ska jag göra av handbagaget? En gubbe som rensar sina rabatter precis vid landningen blir räddningen och jag får ställa väskan hos honom. Väl på start visar det sig att jag har glömt att ta ur instrumenten ur bagaget, så det blir några timmar över Bassano utan pip men med många fina blåsor. Jag landar sent på eftermiddagen och stöter på Håkan Lindqvist som också just har landat och som naturligtvis också blir intresserad av min och Perkas plan.

<håkan>
Jag är i Bassano med Fenix klubbresa och har just landat efter andra dagens flygning. När plötsligt Lars landar precis bredvid blir jag naturligtvis mäkta förvånad. Det visar sig att han bara är på genomresa på väg upp mot Dolomiterna, och jag är inte sen att bjuda in mig på deras resa i några dagar. Bassano är ett fint flygställe, men det är alltid trevligt med omväxling och jag har länge velat flyga i Dolomiterna. Och så är det ju något speciellt med höga berg.

<perka>
Jag tar bilen ner till Val di Fassa redan på söndagen (jag bor i Schweiz och har rätt nära). När jag kommer upp i passet mellan Val Gardena och Val di Fassa och ser bergen i kvällssolen blir jag alldeles hänförd. Jag är tvungen att stanna till och bara gå ut och titta.

<lars>
För er som inte redan varit i Dolomiterna och är lite osäker på var det ligger så kanske det kan vara en vägledning (i alla fall för oss fyrtioplussare) att det är gammalt Stenmarkland. Både Val Gardena och Cortina ligger alldeles runt knuten, så på vintern är det finfin skidåkning här.

<perka>
Dagen efter har jag en hel flygdag för mig själv innan Falken ska hämtas i Bassano. Efter check av landning och start och avstämning med locals bär det iväg. Startar på Col Rodella som ligger i mitten av dalgången och ansluter strax mot "tänderna". På vänstra hörnet av tänderna finns en husblåsa som funkar utmärkt att ta sig upp på. Jag har svårt att inte tjuta av glädje när jag klättrar upp bara meter från de lodräta klipporna. Wow, vilken känsla!

Väl uppe njuter jag av den härliga utsikten och sätter fart mot nästa mål: Sellatürme, eller "Lokomotivet" som vi kallar det efter en klippformation som ser ut som ett gammalt ånglok. Sellatürme ser ut som en stor kloss med flera hundra meter stup på alla sidor och ligger granne med Pordoi, som är en annan "kloss med stup".

Jag passerar utan att få riktigt bra höjd och skådar in i den värsta "dödsskuggans dal" jag nånsin har sett, ett grått månlandskap omgärdat av vassa klippor. Sen, på andra sidan Pordoi, ändrar naturen totalt karaktär.

Jag hamnar på en låg långsträckt ås (Belvedere) som är alldeles grön och sträcker sig lååångt bort. Frestande för en distansflygare, men med vetskap om hur vägarna ringlar sig runt bergsmassiven i bakhuvudet backar jag ur - har inte råd med en lång retrieve. Måste ju hinna ner och hämta Falken ikväll...

Alternativ nummer två är att gå över på Marmolada, men det har jag inte höjd för. Så det blir en långsam färd ner mot landningen.

<lars>
Vid sextiden dyker Perka upp och plockar upp oss vid baren i Bassano och tillsammans med Håkan drar vi norrut och tar in på ett lyxigt hotell för 36 Euro natten (turismen är stendöd så här års, förutom en del vandrare och alla skärmflygare, förstås).

Det är riktigt kallt första morgonen i Fassa, men jag tar ändå en springtur när det dagas. Första anblicken av Dolomiterna får mig spontant att börja skratta. Det är en så otroligt vacker plats med dalgångar kantade av gråna nde spetsar och platåer som tornar upp sig mot den blå himlen. Vinden är svag och vi ser redan skärmar komma ut från berget. Via gondolliften vid Col Rodella sitter vi snart på värdshuset bredvid starten och får i oss morgonkaffet.

Det är fortfarande svalt i luften, på gränsen till kyligt, men solen värmer och vi följer hur piloterna startar. I öster ligger det stora berget Marmolada med sin snöklädda topp. Vi får tipset att det behövs broddar för att kunna topplanda där eftersom det är isigt, men det känns inte som om någon av oss är särskilt sugen på det.

<perka>
De två första dagarna är det nästan noll grundvind och inga som helst problem att flyga. Det skolas till och med, och en provkarta av mer eller mindre fantastiska "tyska starter" visas upp ("Tillbud" på SSFF-språk).

Termiken sätter i regel igång sent. Oftast är det inte riktigt bra förrän framåt ett-två tiden. Min tumregel är "tio skärmar i luften rakt över starten". Så slipper man garanterat bomba ur.

<Håkan>
När vi kan se ett dussin skärmar kurva rakt över huvudet så



På väg upp mot molnbas framför Marmolada.

Foto: Lars M Falkenström



"Tänderna" bakom Col Rodella.

Foto: Per-Erik Öhrner



På väg ner mot landningen i Val di Fassa.

Foto: Per-Erik Öhrner



Husblåsan vid tänderna.

Foto: Per-Erik Öhrner



Landskapet är tidvis nästan månlikt.

Foto: Per-Erik Öhrner



Lars, Håkan och Perka.

Foto: Lars M Falkenström



Lars vid Marmolada.

Foto: Lars M Falkenström

går det att övertyga Perka om att det är flygbart utan risk att bomba. Perka startar först i vårt gäng och korkar snabbt upp utom synhåll. När jag kommer i luften går det fort upp ett par hundra meter, men sen får man jobba lite...

Bakom starten på 2 400 meters höjd ligger ett gäng lodräta klippor som sträcker sig upp till ungefär 3 000 meter. Vi kallar dem tänderna för att de liknar tänderna i Annecy. Fast de här klipporna ser ännu mer respektingivande ut. Speciellt på nära håll. Termikblåsorna är ganska små och turbulenta även om de inte är så starka, så det tar ett tag att komma upp till toppen av klipporna.

Väl uppe lyckas jag få syn på Lars. Vi har pratat om att flyga ihop hela gänget, men vi lyckas inte hålla den disciplin som krävs. Jag ser inte Perka på hela flyget...

<lars>
Termiken kommer inte riktigt igång förrän efter lunch men sedan bär det äntligen av ut i den stigande luften. Dolomiterna är känt för att ha tokstark termik, så det är ändå med en viss ängslan som jag kurvar upp till molnbas. Men det är inte turbulentare än normalt så efter ett tag börjar jag slappna av och kan njuta av flygningen.

Jag och Håkan försöker hålla ihop och snart sticker vi mot Marmolada. I sista blåsan innan vi ansluter till Mamolada sticker jag ett varv tidigare än Håkan och kommer in lågt utan att egentligen hitta något. Snabbt rasar jag ner för den lodräta klippan och förbannar mig själv att jag inte toppade ur innan jag stack.

<Håkan>
När jag kommer upp ovanför Marmolada så har jag kommit ifrån Lars. Jag vill inte ligga och vänta i molnbas så jag tar mig en egen tur längs den södra sidan av dalen. Det går utmärkt i början så länge jag har kvar höjden från det stora berget, och så fort jag vill kurva så dyker det upp andra skärmar så det är lätt att hitta termik, trots att detta är en bra bit från starten. Jag har aldrig varit med om så mycket folk i luften utanför stora tävlingar.

Lite längre bort kommer jag lågt och får kämpa mot dalvinden. Tror ett tag att jag ska bomba, men det går att hanga på en klippa tills termiken tar mej upp igen. Sedan flyger jag tillbaka till starten, nöjd med dagens äventyr.

<lars>
Nu ligger Håkan 200 meter över mig och kan följa kammen upp mot toppen. Själv ligger jag och gnetar så nära kanten jag vågar och väntar. Till slut kommer stiget men det är litet och starkt så jag får kasta runt skärmen för att hänga med i svängarna. Efter fem-sex varv har jag äntligen tagit mig upp och snart är det bara att hanga sig upp till toppen. I molnbas tar jag mig bort till andra änden av berget och kan se ut över hela Dolomiterna med Marmoladas glaciär i förgrunden. När jag vänder och flyger tillbaka ligger molnen över starten lägre och det är en fantastiskt känsla att i smörig luft få flyga NER till molnbas.

<perka>
Den här dagen kan jag med "den erfarnes rutin" se på när Falken och Håkan - fulla av iver - gör samma upptäcktsresa som jag gjort, följt av breda leenden.



Första benet på "lilla triangeln". Tänderna i ryggen och siktet på Pordoi.

Foto: Per-Erik Öhrner

<lars>
Hela veckan är det många piloter i luften eftersom vädret är i det närmaste perfekt. Tyvärr är många av dem oerfarna och det blir några nödskärmskast och även en hämtning med helikopter.

Dolomiterna lämpar sig för de flesta piloter om man är där på hösten. Det går att göra enkla nedflyg från stora gräsklädda starter. Den som är lite mer avancerad tar sig lätt upp på tänderna och kan sedan enkelt dra på kortare distanser eller göra trianglar. Normala dagar avslutas flygningen med smörig hangning på Col Rodella-klippan precis bredvid starten. Så med tanke på hur nära det är till Venedig och hur otroligt fin flygning det är i Dolomiterna kan jag inte annat än att råda de som brukar åka till Bassano att åtminstone göra en dagstur till Dolomiterna - även utan att flyga, för så himla vackert är det.

<perka>
Sista två dagarna ökar grundvinden och man får tänka till för att inte hamna på dåliga läsidor. Inte så att det är problematiskt, men man förstår att det kan bli farligt när vårtermiken eldar på och dalvinden viner över passen.

Dolomiterna är vidsträckta och vi flyger mest bara små trianglar runt Val di Fassa. Ett otrolig landskap - fast de där klipporna från filmerna ser jag aldrig...

Men en oförglömlig upplevelse och fem fantastiska flygdagar blir det :o).

<lars>
PS. Det är egentligen Einar Hestmans "fel" att vi hamnar i Dolomiterna. Men i sista stund väljer han att prioritera familjen istället och missar en kanonvecka i ett av Europas vackraste flygställen. Stackars Einar ;-).

Fakta:

Resa dit
Ryan Air till Venedig, sedan cirka två timmar med bil till Canezei via Belluno.

Boende
Hotell Olympic i byn Campitello di Fassa vid huvudlandningen. (info@ladina.net)

Bästa säsong
Augusti-oktober. OBS: I oktober slutar gondolbanan för säsongen, och ersätts av shuttle-bussar.

Webcam
www.visitfassa.com/live-cams

Väder
www.arpa.veneto.it/bollettini/htm/dolomiti_meteo_en.asp

Lokal klubb
www.parapendio-gardena.com

Berg, plattland och lagrad ost

I höstas besökte Hypoxia Estrelabergen i Portugal. Det visade sig vara förutseende eftersom Nordic Open och svenska mästerskapen i skärmflygning kommer att hållas här i sommar. Så häng med på en förtitt i Serra da Estrela!

Text och foto: Marko Wramén



Efter att ha korsat högplatån norr om Azinha har jag nått kanten mot plattlandet.

Två timmars bilfärd öster om Porto och fem timmar norr om Lissabon breder nationalparken Serra da Estrela ut sig. Här finns Portugals högsta punkt, Torres, på 1 993 meter (Pico är högre, men är ute på Azorerna mitt i Atlanten). Här har det flugits flera internationella tävlingar och en rad portugisiska mästerskap. Härifrån flyger också de lokala piloterna riktigt långa distanser, vi talar om mer än 240 kilometer.

Nu är det inte precis sådana rekordflyg jag räknar med att göra, tvärtom. Jag och min ringrostige kompis Anders har kommit hit för att ha lite skoj, flyga så mycket vi kan och äta och dricka gott. Kommer jag iväg på en XC så är det skoj, men det är inte målet med resan. Och med tanke på att vi bara är här fyra dagar i september, som inte räknas som högsäsong för flygningen, så är det nog bra att vi inte har extrema förväntningar.

Vi har tagit bussen upp från Lissabon och arrangerat upphämtning med Arnold Marx. Sydafrikanske Arnold driver sedan några år skärmflygcentret Paraglide Portugal här tillsammans med sin förtjusande fru Marie. De tar hand om allt från transport och guidning till boende och mat - praktiskt för oss som är nya här och har kort om tid. Och väldigt prisvärt! Vi bor i ett annex till deras hus och får helpension i form av Maries hemlagade och mycket goda mat. Öl och vin ingår. Två andra piloter finns redan på plats när vi kommer, en holländsk kvinna och en sydafrikansk man som känner vårt värdpar sedan tidigare.

Men låt oss tala om flygningen. Vi anländer på eftermiddagen och hinner ta en snabb titt på Linhares, den start som ligger närmast Arnolds och Maries bas. Vädret är lite halvmolnigt så det ser inte så lovande ut, men vi får ändå luftat vingarna lite genom två nerflyg, det andra förlängt med lite gnetande längs bergssidan. Det här är inte Alperna med höga vassa toppar, istället handlar det om gräs- och buskklädda berg och åsar med runda former. Bergen övergår sakta till ett kullrigt jordbrukslandskap och på sätt erbjuder flygområdet både berg och plattland. En av fördelarna är att det finns gott om stora fält att landa på nedanför bergen, och de officiella landningsfälten är också rejält tilltagna, precis som starten i Linhares.

På kvällen njuter vi av måltiden med tillhörande drycker, klappar hunden och pratar skärmflygning, så klart. Offrandet till gudarna hjälpte dock inte, nästa dag gryr med för mycket vind och från fel håll. Istället tar Marx med oss och jycken ut på en härlig vandring uppe i bergen – området lockar turister för sin skönhet och fina vandring. Det blir också mer mat och lite mer gudaoffer.

Och se, det hjälpte! Den tredje dagen bär med sig sol och flygbara förhållanden. Vi packar den värdigt åldrade Landcruisern full med skärmar och piloter och ger oss iväg över till andra sidan bergen och starten Vale da Amoreia. Starten ligger på änden av en lite mindre rygg som sticker ut i en dalgång, omgiven av högre berg. Det ger ett skyddat läge och bra termik. Faktiskt är det härifrån de längsta distansflygen i Portugal brukar göras.

Det finns två små starter rygg mot rygg uppe på åsen, du väljer riktning efter vinden. Vi kommer snart iväg och upptäcker att det är lite stökigt och turbulent. Men luften bär och efter mycket gnet är jag ovanför bergsryggen och kan se mig omkring lite. Inte högt nog för att smita iväg på distans men tillräckligt högt för att få den där härliga känslan av att vara på toppen av världen. Efter drygt en timme och tjugo minuter i luften gör sig hungern påmind och jag går ner på det stora men termiska landningsfältet i dalen. Nu är det rejält varmt och det blir snabb och svettig packning. Så sitter å andra sidan landningsölen på en taverna i grannbyn extra gott!

Nöjda med flygningen kör vi en omväg hem via Torres och njuter av utsikten från Fastlandsportugals högsta punkt. Vi pas-



Azinha är den start som kommer att användas under Nordic Open.



Vyer över hotande regnmoln från Linhare-starten.

sar också på att köpa förfärligt goda handgjorda ostar uppe i bergspassen (ostar som vi sedan förargligt nog glömmer kvar i kylen när vi flyger hem till Sverige). På kvällen bjuder Marie till ännu en festmåltid, och min födelsedag till ära skålar vi ånyo i vin för att blidka vädergudarna.

Vi måtte ha blivit bra på gudakommunikationen för vår sista flygdag blir alldeles strålande. Nu tar Arnold upp oss till Azinha, mitt emot Vale da Amoreia. Det är här huvudstarten kommer att vara för Nordic Open. Startplatsen är rejält tilltagen så det finns gott om plats att lägga ut för många piloter på en gång. När vi kommer upp är förhållandena för svaga, men Arnold varnar oss att när det väl slår på blir det ofta snabbt för kraftfullt på själva starten. Det gäller med andra ord att vara redo att utnyttja det startfönster som ges.

Mycket riktigt börjar snart kraftiga blåsor att svepa upp över starten. De är snabbt så starka att det är obehagligt att starta mitt i cykeln, så jag försöker sikta in mig på den något mjukare inledningen. Det är inte helt lätt men till sist är jag i luften och blir förvånad – det är förvisso turbulent men så mycket lyft finns det inte! Lyftet verkar svepa väldigt nära berget och upp över start. Halkar man ut och ner framför blir det svårt, i alla fall idag.

Jag får kämpa hårt för att hålla mig uppe, vinner 300 meter och förlorar 300 meter lika snabbt. Det blir aldrig tillräckligt med höjd för att kunna sticka på distans, men det är likafullt underhållande. Till sist ger jag upp och flyger mot landningen, men kolla efter lyft vid starten mitt emot först. Där funkar det och snart är jag på nytt 100 meter över starthöjd. Hungern tvingar dock ner mig efter en timme och 23 minuter.

Efter en snabb macka och en drill får jag lift upp på starten igen av Marie. Det har lugnat sig en aning men flera av de andra har fått nog och vill inte starta längre. Jag är dock sugen och provar igen. Det är gnet i början men så hittar jag en hygglig om än kantig blåsa och kan skruva mig upp sidan om start. Av de lokala piloter som startade före mig har de flesta landat, men någon har lyckats klättra högt upp till molnbas. Efter mig är det få som kommit iväg, det har blivit för hård vind på starten. Men Arnold finns häruppe någonstans, antagligen högt över mig.

Jodå, han meddelar på radion att han fått nog med höjd och ger sig iväg bakåt över högplatån. Själv kämpar jag på runtomkring starten till jag äntligen får lite mer luft under fötterna. Inte massor med höjd, men nu får det bära eller brista.

På vägen till start körde vi upp och igenom ett bergspass som Arnold pekade ut som det bästa att använda om man skulle vidare. Planen är alltså att korsa den rätt vidsträckta och inte alls platta högplatån för att sedan fortsätta ut på plattlandet på andra sidan. Med siktet inställt på passet kanske sju-åtta kilometer bort satsar jag på glid.

Det går väl sådär. Jag sjunker mer än jag vill och är dålig på att hitta bubblor på vägen. Till sist vågar jag inte fortsätta längre utan svänger runt för att gå ner för landning på ett fält som inte ser alltför turbulent ut. Då händer det – landningsstället är redan utfällt när lyftet hittar mig och tar mig med upp i himlen igen. Tjoho! Det är inte mycket men det räcker och varsamt driver jag med blåsan och vinner meter efter meter. Många bäckar små säger man ju och till sist har jag tjänat in mer än 840 meter i räddningsblåsan. Tillräckligt för att klara platån och komma ut över plattlandet.

Ehh, hur gör man här? Jag är inte precis van vid plattlandsflygning men gör mitt bästa. Siktar på ett tjusigt moln men får inte mycket i belöning. Solen står lågt och det börjar bli sent, men det är egentligen ursäkter för bristande kunskap och erfarenhet. Arnold flyger ju på ett antal kilometer framför mig. Nåja, det är en vacker vy ut över landskapet, spräckligt av molnskuggor och genomkorsat av vägar. Jag försöker hitta lyft men det är bara att inse, det här blir ett enda långt glid mot terra firma. Som mycket riktigt snart finns under mina fötter i form av en fårhage sidan om vägen.

Packning och promenad mot närmaste restaurang – jag är hungrig igen. Det tar ett tag men så ser jag ett hus med en ölskylt. Hopp! Huset ser märkligt igenbommat ut och en vakthund skäller på gården. Jag står och kikar lite vilset när en kvinna kommer ut på en balkong, utlockad av hundens oväsen. Det visar sig vara en sexklubb jag siktat på, och den öppnar först sent.

Där ser man. Men kvinnan är vänlig nog att peka ut riktningen till närmaste öppna servering. Efter någon timme dyker Marie upp med bilen – hon har först skjutsat hem de andra. Vi vänder emellertid inte hemåt för Arnold har flugit väsentligt längre och vill också komma hem till middag. Ett bevis så gott som något på att jag har mer att lära. Men det blev ändå 23 kilometer på en timme, och du kan tro att jag njöt!



Utsikten västerut från Azinha-starten.



Utanför Linhares-starten ligger byn med sin fina gamla fästning.



Den gudagoda osten som jag förargligt nog glömde kvar.

Fakta:

Flygställen:

Linhares
Det här är framförallt ett eftermiddagsställe där du kan hanga och termika i många soliga timmar. Huvudstarten är mot nordväst och den som mestadels används. Den är gigantisk och har enkla mattor – det var här som PWC (Paragliding World Cup)-tävlingen hölls i augusti 2009. Höjdskillnad 350 meter.
Den alternativa startplatsen är på en spets och ger möjlighet att starta i vindar från nordnordväst till västsydväst. Starten är dock mycket mindre. Här startar du 40-50 meter lägre.
Landningsfältet är stort och fritt från hinder. Det finns en restaurang precis vid sidan om som varit stängd de senaste åren men som kommer att öppna igen 2011.

Paraglide Portugals bas med terrass och boende.



Azinha
En annan stor startplats, högt upp och vänd mot söder. Vind och termik kan dock bli ganska kraftiga på grund av kompressionen. Du kan också starta här i svag nordlig vind eftersom termiken är så stark. Många distansflyg har gjorts härifrån. Höjdskillnad 750 meter till ett stort men ibland termiskt landningsfält. Kafé/restaurang finns i byn i närheten.

Vale da Amoreia
En lägre start mittemot Azinha, vänd mot sydöst och dalgången. Det är härifrån de längsta distansflygen gjorts. Tack vare läget och det lite lägre läget är Vale da Amoreia inte lika känslig för den meteorologiska vindriktningen, termiken och daleffekten brukar ge vind rätt på i alla fall. Du landar på samma fält som från Linhares med en höjdskillnad på cirka 400 meter.

Säsong
Det går att flyga här maj-september men juni-augusti är bäst. Jag besökte området fyra dagar i mitten av september och flög tre av fyra dagar, men i maj och september är vädret inte lika säkert.

Resa dit

Stor men snäll skärmflygarhund.



Närmaste flygplats ligger i Porto, två timmars bilfärd bort. Du kan ta både buss och tåg från Porto till Celorico da Beira.
Många flyg går till Lissabon, därifrån tar du buss till Porto till Celorico da Beira eller Gouveia, vilket tar cirka fem timmar. Bussar kan bokas på till exempel www.rede-expressos.pt, tur/retur från Lissabon kostade mig €28.
Paraglide Portugal kan också hämta dig på flygplatsen, bilen kostar €75 enkel från Porto och €150 från Lissabon, en kostnad som du delar med dina medpassagerare.
Ett annat alternativ är att flyga till Madrid, dit det går billigare flyg, och köra hyrbil därifrån.

Boende och guidning
Paraglide Portugal ligger i byn Villa Cortes da Serra (nära Linhares) och drivs av avslappnade sydafrikanen Arnold Marx och hans trevliga fru Marie. De har ett totalpaket där du betalar €70/dygn vilket inkluderar boende, helpension, guidning, transport till och från start samt retrieve för distanspiloter.
Du bor bekvämt i deras fina lanthus med terrass där den bedårande och löjligt snälla akite-hunden Kishoe aldrig säger nej till lite kel. Det finns en stor och luftig sovsal med sju enkelsängar, ett dubbelrum och en svit där fyra kan bo. Vid speciella tillfällen, till exempel tävlingar, öppnar man också studion där upp till fyra kan bo.
Marie lagar riktigt bra mat med lokala råvaror, mycket odlat i den egna trädgården. All mat och dryck (även öl och vin) ingår.
Arnold är själv en aktiv distanspilot så du får bra råd och tips av honom. Självklart också genomgång av flygområdet på startplatsen, men räkna inte med att han flyger med dig i luften – är vädret bra satsar han själv på distans.

Mer information
www.paraglideportugal.com

Tandemäventyr i Bir

Under en flygsemester i indiska Himalaya mötte Fredrik Gustafsson den legendariska piloten John Sylvester och några av hans kollegor. De erbjöd honom ett jobb.

Text och foto: Fredrik Gustafsson

Jim tittar lite undrande på mig.

– Vill Du jobba som tandempilot för oss några dagar? Vi är en man kort.

Jag tittar på Jim, och svarar:

– Nej.

Under hösten 2010 tillbringade jag en månad uppe i Himachal Pradesh, närmare bestämt i den lilla byn Bir.

Det är ett friflygarparadis med fantastiska omgivningar i form av den första delen av sägenomspunna Himalaya. Byn är en del indisk bergsby och en del tibetansk koloni. Det ger en härlig stämning med en explosion av färger, dofter och glada ansikten. Munkar och indiska tebönder i en salig röra med oss gäster från väst. Skärmflygare från världens alla hörn vallfärdar till denna lilla oas för att njuta av storslagen flygning sida vid sida med Himalayan Griffon Vultures samt en hel hoper av andra stora rovfåglar. Detta är mitt absoluta favoritflygställe.

Trakten är dessutom känd för att Dalai Lama har sin bostad i Dharamshala. Out and return till hans exilpalats ger en tur på strax under tio mil. En klassisk tur för oss skärmflygare. Anbefalles.

Jag är här för att flyga lite distanser, lära mig mer om vol biv samt njuta av den indiska kulturen och maten. När jag var där första gången för fem år sedan var det milt sagt med skräckblandad förtjusning jag smakade på Himalayaflygning. Denna gång känns som ytterligare ett litet smakprov på vad som bjuds. Jag blir tvungen att åka dit igen. Snart.

Jag har varit förutseende och bokat boende hos Colonel's Resort, ett ställe som jag bodde några dagar på när jag var där sist. De har snäppt upp sig ett par steg och nu är det ytterst trivsamt. Bratibha och JP (översten) gör att man känner sig som hemma och maten på Colonel's är ett kapitel för sig själv. Fantastiska råvaror odlade på gården eller i trakten, tillagade med inhemska kryddor av samma rang som översten. Bara middagarna på Colonel's är värda hela resan från Åre.

En kväll vid just en av dessa eminenta middagar sitter jag och snackar med Jim, John och Eddie från Himalayan Sky Safaris. Jag har känt Jim Mallinson sedan 2005 men de andra är nya bekantskaper för mig. Varken John Silvester eller Eddie Colfox behöver någon närmare presentation i vår värld. De är personer jag ser upp till. Dessutom är de hysteriskt roliga! Eddie är en ständig källa till skratt. John har en hel del erfarenhet av Himalayaflygning. Jag är i himmelriket :-).

Så där sitter jag med himalayagurus, äter Birs bästa mat och dricker väl kyld indisk öl och så frågar Jim om jag kan tänka mig att flyga en betalande passagerare på deras första kommersiella tandemsafari.

Först svarar jag nej. Försöker sedan snabbt förklara för Jim att jag inte tänkt jobba under min vistelse i Indien. Ett par minuter senare sjunker det in. Jim, John och Eddie ber mig att flyga med dem. Självklart tackar jag ja. Det är ett privilegium att ens få frågan. Jag skyller mitt första svar på den höga höjden...

Dag ett på tandemsafari. Vi ska flyga från Bir till Taragarh Palace Hotel för att möta upp våra passagerare, och göra en från entré genom att landa i hästhagen vid hotellet. Väl uppe på starten infinner sig för första gången denna säsong ett inversionstäcke i hela dalen. Vi får packa ihop och ta taxi ner. Ett par timmar senare är vi på det flådiga hotellet och äter middag med fyra passagerare som intet ont anande gett sig in i ett duktigt äventyr.

Dagen efter åker vi upp till starten på Billing, en 40 minuters taxitur från Bir. En snabb chai hos Chacha Ji's hak och sedan ut och fixa utrustningen. Dagens mål är att flyga våra passagerare till Dharamshala, en i normala förhållanden rätt enkel tur. Men idag är det stabilt. Blåsorna tar oss inte speciellt högt. Jag flyger tandem och som "hjälpreda" har jag John Silvester denna dag. Vi kämpar med de svaga förhållandena och efter två och en halv av drygt fyra mil känns det hopplöst. Vi letar efter en stor öppen landning för att landa så säkert som möjligt. Jag får syn på en stor betongplatta, säkert hundra meter lång. Ser ut som om något skulle byggas där.

Oj så fel man kan ha. John är också på väg in för att landa. Jag sätter ner ekipaget mjuk och fint längs med min valda landningssträcka. Tvärs över betongplattan syns det en meter djupa diken med 50 meters avstånd. Det är inte vilka diken som helst, det är skyttevärn. Vi har just landat på en militär skjutbana. Säkert och bra. Hahaha. John skrattade lågmält när han ser ett par militärer komma emot oss.

– Fred, I think we might get arrested now...



Jim Mallinson flyger sin Ozone Delta längs Dhauladhar-kedjan i Himalaya.



Att flyga med Himalayan Griffon Vultures slår enligt artikelförfattaren det mesta inom skärmflygning.

Indierna är ett härligt folk, men att landa i militärt område ses normalt inte med blida ögon. Dagen till ära har jag har en vacker kvinnlig passagerare som ler glatt åt militärerna. Dessutom är det Divali idag. Ljusets högtid. Ingen av militärerna vill skriva en massa rapporter idag. De vill hem och festa med sina familjer och vänner.

När väl en officer kommit till platsen och skrivit ner våra uppgifter, samt med skarpa ord förklarat att vi måste säga åt alla piloter att inte landa där vi just valt att landa, visas vi ut med assistans. Bakvägen. Jag gissar att de pappren som skrevs rivs och slängs. Allt för Divali.

Efter en lätt slitsam promenad på en till synes avig väg ut från en militärförläggning får vi hjälp till närmaste taxizon, där letar vi rätt på en taxi som kör oss sista biten till Dharamshala och det hotell vi ska tillbringa natten på. Taxiresan är fylld av upplevelser. Björnar, apor, motorcykelolyckor och mycket mer – Indien levererar.

Väl på hotellet White Haven visar det sig att ett av tandemekipagen haft en hård landning plus att passageraren sedan innan hade haft en kass rygg. Det resulterar i att de blir lite sena till middagen. Röntgen finns inte på alla sjukstugor... Pilot och passagerare kommer till sist tillbaka och sluter upp vid middagen. En öm rygg som inte skulle få flyga imorgon. I övrigt är de bägge glada och nöjda.

Från hotellets veranda tittar vi på fyrverkerierna uppe i Mcleod Ganj och planerar morgondagen. Jim och jag delar rum. Jag sätter mig på sängkanten. Madrassen är tunn. Och sängen är stenhård. Jim kommer ut från toaletten och småskuttar fram till sängen, och innan jag hinner varna honom hoppar han med rumpan före i sängen. Ljudet som följer är ett kras följt av en tung suck. Jag har svårt att somna för jag kan inte sluta skratta...

På morgonen kliver vi ut i solskenet och sceneriet är storslaget. Dharamshala har jag bara sett från luften tidigare och även denna gång blir det noll tid för att turista. Efter frukost lastar vi taxibilarna med utrustningar, piloter och passagerare. Vi stannar till i Mcleod Ganj och fixar ett gäng bärare. Fint ska det vara!

Sedan kör vi upp så långt bilvägen bär oss. Därifrån är det en rejäl promenad upp till 2 500 meter där starten Magic View ligger. Utsikten ner mot Dharamshala är magisk. Jag kan inte sluta le, det här är det absolut bästa jag vet! Flyga med goda vänner i en smått magisk miljö. Dessutom får jag betalt!

Vi sitter ner på chaifiket och våra bärare ser trötta ut när de kom fram. Jag tror inte de hajade att det var tandemkit när betalningen bestämdes. Med hjälp av lite bonus och varsin cigarett är våra indiska bärare snabbt på bättre humör. Efter en andra chai gör vi oss i ordning för andra etappen av flygäventyetr. Idag ska vi flyga tillbaka till Taragath hotel, en nätt liten tur på drygt tre mil. Eddie är först ut och John drar iväg för att hjälpa till med att hitta termiken.

Jag lägger snabbt ut mitt kit och kopplar in min passagerare. Drar upp Magnumen och tar ett kliv. Glider kvickt över till andra sidan dalen och rakt in i en stark blåsa. Jag ansluter snabbt till Eddie. Vi ligger i molnbas och väntar på Jim, och Dave. John flyger vidare utmed med vår tänkta kurs. Gamar och örnar kommer och glider in till vår blåsa. Dom har sett oss kurva upp under ett fint cumulusmoln. Det känns skönt att få hjälpa dem ibland. Att flyga med Himalaya Griffon Vulture är det mest fantastiska jag upplevt under de 19 år jag flugit skärm. Det är sannerligen magiskt att få flyga med dessa graciösa flygare. Dagen till ära får vi dessutom sällskap av en ovanlig gam, en Lammergeir. Det värmer i själen att se dessa majestätiska fåglar som tyvärr lider på grund av människans framfart med jordbruksgifter så som Diclofenac.

I Nepal har speciella ”gamrestauranger” öppnats där Diclofenac-fri mat serveras. Det är tydligen enklare att mata de vilda fåglarna än att få veterinärerna att stoppa användningen av ovan nämnda medicin. Tragiskt.

Jag tar vara på lyftet som bjuds och trots den låga molnbasen glider jag och Jim, efter två och en halv timmas flygning, sida vid sida in över Taragarh Palace Hotel med bra höjd. Tillräckligt för att riva av en assymetrisk spiral så att min passagerare ska få känna på lite g-krafter innan det är dags för landning. Dave är redan här med sin passagerare och det tredje ekipaget saknas. Vi som nått fram till Taragarh njuter av eftermiddagssolen och packar våra skärmar i lugn och ro. Vi går sakta ut till vägen där vi får oss varsin Chai och träffar en indisk hund med en mycket sympatiskt beteende, han wobblar med huvudet som indier gör. Vansinnigt roligt! Sakta går vi de sista hundra meterna till Taragarh Palace Hotel. Vi ställer av oss säckarna och tar plats i de bekväma fåtöljerna. Jim har fått kontakt med Eddie. De är välbehållna men nådde ej fram till målet.

Det visar sig att Eddie och passagerare landat där jag och John landade igår. Och blivit arresterade. Militären frågar barskt Eddie om inte hans kamrater (jag och John) förklarat att skärmflygare inte är välkomna på militär mark!

Idag är inte militären lika tillmötesgående med flygande engelsmän och deras passagerare. De tas med till militärens station, sedan vidare till en civil polisstation. Sedan vidare till en större station. Hela tiden får de svara på frågor eftersom de ansvariga på militärbasen är mycket oroliga gällande flygande terrorister. Närheten till Kashmir gör sig påmind. De bjuds dock på chai med jämna mellanrum. Efter fyra timmar i arresten släpps de då mycket trötta flygarna. Taxi direkt till Taragath Hotel där vi hunnit få ett par starka innanför västen. Ytterst välbehövligt.

Vi får under den påföljande storslagna middagen hela händelsen berättad av en, konstigt nog, glad Eddie. Hans passagerare är engelsman med kontor i Delhi och hans hindi är god vilket gjorde att det hela gick en aning smidigare. Hela tandemtrippen är ett fantastiskt äventyr. Under två dagar har människor som aldrig tidigare flugit skärm fått vara med på några distansflyg i Himalaya. Passagerarna glömmer inte denna resa i första taget. Inte jag heller...

Det är en ynnest att fått vara delaktig i detta äventyr och jag ser fram emot kommande uppdrag för Himalayan Sky Safaris.

Anekdot:

Till saken hör att jag deklarerade ett distansrekord före flyget från Dharamshala. Ett ”declared goal tandem” utomlands på blygsamma 34 kilometer. Något vi rodde iland med bravur. Dagen efter tog jag mig en vilodag i Bir. Passade på att pilla lite med min nya Flymaster B1 Nav. Jag hade haft den på när jag och gänget stod på starten dagen med inversionsmoln i Kangradalen. Jag bestämde mig för att ta bort detta ur minnet. Markerade och svarade ja när flymastern frågade om jag ville ta bort flyget. Något förvånad ser jag hur det senaste flyget försvinner från displayen. Jag tror knappt mina ögen. Mitt tandemrekord är borta! För alltid. När jag kollar med Flymaster visar det sig att det bara är jag som missat att uppdatera till senaste mjukvaran som mycket riktigt uppmärksammat denna lilla bugg...



Böneflaggor i den tibetanska kolonin Bir.

Fakta:

Flygställen:
Bir är inget ställe för oerfarna piloter. Det är stora berg, dåliga utelandingar, luftburna ledningar överallt, med svenska mått mätt usel sjukvård och massa ryssar som tror sig vara på rätt plats för att lära sig grunderna i att flyga skärm.

Starten **BIlling** på 2 500 meter över havet är den enda officiella starten. Här finns också Chacha Jis tehak med matservering. Ett mat- och chaiställe till finns på ostsidan av starten. Gott och billigt. Det finns andra starter i området men de har ingen bilväg. Hike and fly.

Landningar finns det två officiella, en öster om byn som kallas Temple landing och en väster om byn som kallas Sunset grounds. Sunset är större och enklare.

Topplandningsplatser finns det massor av längs bergskedjan. Både enkla och avancerade. De är väldigt populärt med vol biv i trakten så det mesta är besökt som är värt att besöka. Prata med piloter på plats. Tänk på att all flygning sker på hög höjd. Det går fortare genom tunnare luft. Att topplanda är därmed svårare.

Guidning
Himalayan Sky Safaris med Jim Mallinson, Eddie Colfox och John Silvester kör guidad flygning i Bir. Det är en mycket bra start för att lära sig Himalayaflygning.

www.himalayanskysafaris.com

I Bir finns ingen skärmflygbutik eller skärmflygskola. Se till att ha med det Du kan behöva under din vistelse i Bir. Typ linor och dylikt.

Boende
I Bir finns flera boendemöjligheter. Självklart kan man boka boendet över internet eller via telefon. Dock kan det löna sig att göra det på plats. Det finns gott om boende i Bir.

Colonel's Resort är ett väldigt bra ställe. Det ligger en kilometer från själva byn på, väg upp mot starten.

Här kan du bo i allt från rymliga tält till fina rum med stor dubbelsäng. Varma duschar och moderna faciliteter. Varje morgon före frukost avnjuter du en kopp varmt te odlat i trädgården bredvid. Frukost är ekologiskt odlad mat från början till slut. Gröt, en indisk rätt med till hörande bröd, äggen beställer du som det passar dig, te och juice. Kort sagt en fullgod frulle.

Middagen inväntar du vid öppna elden med förslagsvis en indisk öl eller en whisky i handen. Ofta serveras små roliga snacks vid elden. Middagen är tre till fyra indiska rätter, ofta en kyckling och en kött samt vegetariska rätter. Ibland blir det fisk. En del kvällar lagas det nan-bröd i specialugn. Desserten är värd att spara lite rum för. Maten är med andra ord fantastisk.

www.colonelsretreat.com

Hotel Surya Classic and Restaurant är det senaste tillskottet till Birs boendealternativ. Med panoramafönster mot starten på Billing och närheten till alla restauranger så är det ett bra val. Ingen webbsida. En mailadress fick jag dock tag på när jag var där: evercrazy@rediffmail.com. Kan fungera...



Fredrik äter en typisk lunch med ris och dal.

Norlings Cafe
Har bra billigt boende med restaurang och souvenirbutik. Bästa blåbärspannkakorna i Bir ;-). Fritt wifi i café och boende. Detta ställe är mycket populärt och det tar tid att få in maten. Dock himla trevligt klassiskt ställe i Bir. Inga kontaktuppgifter.

Det finns åtskilligt mer att välja mellan, från billigt boende hemma hos en familj till super-duper deluxehotell runt om i Kangradalen.

Resa dit
Flyg till Delhi, därifrån kan man välja. Ett alternativ är tåg till Pathankot. Därifrån är det fyra timmar med taxi.

Om du känner dig äventyrlig så finns ett smalspårigt **tåg** som på åtta timmar tar dig till Ahju, tre kilometer från Bir.

Att flyga till Amritsar är också ett alternativ. Till Bir Tibetan Colony tar det sex timmar med taxi eller åtta med buss. Jag har ej själv åkt denna väg. Det är oftast billigare att flyga till Delhi.

Flyg inrikes från Delhi till Gaggal Airport vid Dharamshala. Lite halvstruligt att boka men är det väl gjort så är det snabbt och hyfsat billigt. Därifrån tar det tre timmar med taxi till Bir Tibetan Colony.

När du är i Bir är det mycket enklare att få resan tillbaka till Delhi bokad. Friends Cafe, bland andra, sköter sådant föredömligt för en spottstyver.

Buss är billigt, obekvämt och himla roligt att ha gjort. 13 timmar tar det från Delhi, bussen stannar på några te-stop längs vägen. Volvobussarna (dom heter så!) som går till Mandi ska vara bekvämare än den så kallade "A/C buss" till Baijnath som jag lyckades åka med. Från Beijnath tar du en taxi till Bir Tibetan Colony, vilket tar en halvtimme.

Info om vackra fåglar
www.flightforsurvival.com

Vyn längs med den klassiska tiomila-out and returnen mellan Bir och Dharamshala.



Full stall över Annecysjön.

SÄKERHETSKURS

Att gå en säkerhetskurs, eller SIV-kurs som de också kallas, är ett kul sätt att utvecklas som pilot och samtidigt lära sig sin vinges gränser på ett mycket handgripligt sätt. Följ med Hypoxia till Annecy och en serie akrobatiska övningar i frisk alpluft!

Text och foto: Marko Wramén

SIV är en förkortning för franska Simulation d'Incident en Vol, ungefär övning av incidenter i luften. Det är ett bra namn för det är precis det det handlar om. Genom att genomföra extrema manövrar i en säker miljö är det mening att man ska lära sig hur sin egen vinge reagerar i dessa situationer, och hur man i sin tur kan återfå kontrollen över vingen. På köpet får du en liten föraning om hur du själv reagerar när vingen börjar flaxa eller g-krafterna brassar på.

Jag har alltid velat gå en SIV-kurs – i min andra favoritsport dykning övar man ofta på olika problem och incidenter och förbereder sig på så sätt mentalt på vad man ska göra när skiten träffar fläkten. Därför blir jag glad när jag äntligen hittade en kurs som stämmer med mitt schema och i maj förra året åkte jag ner till Annecysjön i de franska Alperna.

Vi är fyra kursdeltagare, två instruktörer (Pål Rognøy och Filip Haraldsson från Downteam, www.downteam.com) samt ett par hangarounds som hjälper till. Alla bor på samma utmärkta skärmflygarpensionat, Residence Florimontane i Talloires (www.florimontane.fr).

Det första vi gör är att kontrollera och se över våra nödskärmar, och packa om de som behöver det. Det känns rätt och riktigt att inleda med det och det ger också en känsla av att säkerhet står i fokus.

Sedan går vi igenom de olika deltagarnas mål och ambitioner med kursen och Pål och Filip berättar om de kommande fyra dagarnas övningar. Tre av oss (Gustav, Viktor och jag själv) vill gå en full säkerhetskurs med allt vad det innebär, medan Axel är där för att lära sig mer om akro och träna tricks. Eftersom det blåser för mycket på berget får vi tid att lära känna varandra lite och att njuta av det underbara försommarvädret. Bergen ser lockande ut och inte blir flygsuget mindre av att stora rovfåglar kurvar precis ovanför huset.

Nästa dag är vädret bättre och vi står redo uppe på Forclazstarten. Fickorna är tömda på vattenkänsliga saker som mobiler, och radion är nedstoppad i dubbla plastpåsar. Utanpå jackan har jag min seglarflytväst – SIV-kurser ska alltid hållas över vatten, om man strular till det och måste kasta nödis landar man mjukare i sjön. Där ska det också finnas en snabb räddningsbåt redo som kvickt kan vara på plats om det behövs.

Första flyget värmer vi upp med enklare och mindre våldsamma manövrar. Det blir assymetriska inslag och B-stall för min del. Har aldrig provat B-stall förr så det blir en nyttig erfarenhet. En instruktör ger lugna kommentarer och tips på radion medan den andra kör räddningsbåten. På starten finns dessutom medhjälpare som också ger råd. Skönt att känna sig omhändertagen och i trygga händer.

Före flyget gick vi igenom övningarna och det gör vi efteråt med. Dessutom videofilmas de så att vi kan kolla på dem på kvällen. Men vi hinner med ett andra flyg denna dag och gör nu spinnstopp och störtspiral. Jag måste erkänna att jag är den sortens pilot som mest båtar runt och njuter av utsikten om jag inte jagar termik och distans (med varierande framgång). Jag är alltså inte van vid att kasta runt skärmen och leka. Visst har jag gjort kraftiga 360° för att ta ner höjd men aldrig många varv i en rejäl spiral.

Det är alltså i sällskap med ett par fjärilar i magen jag ger mig i kast med störtspiralen, som ju är det snabbaste sättet att förlora höjd om man till exempel måste undvika molnsug eller inkommande regnmoln. Jösses vad det går undan, vilken g-kraft! Allt går dock bra även om jag kanske var lite hård i bromsen i själva ingången i spiralen. Ännu en ny manöver jag lärt mig idag!

Dag tre står det full stall på menyn – skärmflygningens motsvarighet till ctrl-alt-del då man kan nollställa vingen och reda ut trassel, kravatter och liknande. För många är detta den läskigaste manövern, men eftersom jag redan övervunnit spiralen känns det rätt lugnt på start. Snart är det min tur och jag flyger ut i boxen som det kallas, övningsområdet över sjön.

Snart får jag klartecken på radion och begraver bromsarna långt nere vid knäna. Tjoho! Skärmen försvinner bakåt och jag faller bakåt och fritt innan jag släpper upp bromsarna och skärmen snällt börjar flyga igen. Det var ju inte så farligt (även om det självklart kittlade i kistan). Jag hinner med tre fullstallar under flyget, skönt att prova flera gånger.

Efter genomgång blir det andra flyg också idag. Då kör vi spinn och spinnstopp med fullstall. Sedan är kursen klar. Härligt! Nu är vädret bra så vi kör ett tredje flyg när vi ändå är på gång. Vi kan välja vilka övningar vi vill göra så jag kör ytterligare tre full stall. Lika bra att nöta in lite. Gustav väljer att göra ett medvetet nödiskast för att prova. Jag vill egentligen också göra det men är rädd att inte grejerna ska torka i tid så att jag missar att flyga distans dagen efter. Hans nödskärmskast går bra och han landar fint i vattnet med båten på plats sekunderna efter.

Eftersom kursen blev klar dag tre kan vi välja fritt dag fyra. Jag frågar Pål (som tävlar mycket i akro) vad som är första steget om jag vill prova en akromanöver. Normalt skulle jag aldrig tänka på det, men här står jag med flytväst, instruktörer och säkerhetsbåt, så det är lika bra att utnyttja tillfället.

Pål föreslår en SAT och ut flyger jag. För att göra en SAT börjar man med att starta en spiral. När framkanten av skärmen pekar neråt ska man bromsa ännu mer på insidan och då ska det börja hända saker. Jag är nog lite nervös trots allt, och drar i rejält när jag börjar min spiral. När det känns som rätt tidpunkt drar jag ännu mer. Här visar sig min oerfarenhet när det gäller spiraler och akrobatik – jag har inte rätt känsla för manövern och drar för hårt i bromsen.

När saker börjar hända tror jag först jag är på rätt spår men upptäcker väldigt snabbt att det gått helt åt pepparn. Istället för SAT har jag lyckas få en våldsam spinn på skärmen, dessutom i en märklig vinkel. Väldigt snabbt tvinnar sig alla mina linor till en tjock färggrann fläta. Jag försöker stoppa spinnen men bromslinorna sitter fast i flätan och inget händer. Då försöker jag ta tag i linorna ovanför flätan och dra där för att



Pål går igenom manövrar med Axel och Viktor på landningsfältet.


Så här brukar det inte se ut när jag flyger.

stoppa spinnen. Resultat? Mina händer flätas in i linorna och sitter fast.

Ehh, det var ju inte så bra. Nu är det full rulle på min ofrivilliga akroshow och jag spinner snabbt ner mot sjön. Till sist får jag loss mina händer. Som en sista utväg provar jag att inte göra något alls. Fortsatt spin-show. Jag har hållit ett öga på min höjd hela tiden och har fortfarande marginaler till sjön, men nu har jag slut på lösningar och tänker att det är bättre att kasta nödskärm nu medan jag fortfarande kan, innan g-krafterna blir så våldamma att jag inte kan.

Ut åker tvätten (som man slarvigt säger) och allt lugnar ner sig. Nödskärmen vecklar ut sig blixtsnabbt och plötsligt dalar jag under kontrollerade former neråt. Nästa steg, att döda huvudvingen, är dock inte lika lätt. På grund av den tjocka flätan kommer jag inte åt att dra i linor eller bromsar så att huvudskärmen slutar flyga. Det leder till en viss pendling.

Men jag landar utan dramatik i sjön och sekunder senare är båten på plats. Upp med en styck våt pilot och en lika våt skärm i båten och in till land.

Jo du, jag fick kastat nödis i alla fall, fast istället för planerat och kontrollerat blev det äkta vara. En mycket värdefull erfarenhet – nu vet jag att jag kan och att det fungerar. Vi hänger skärmen och nödisen på tork i solen, jag byter om och sedan går vi igenom händelseförloppet. En turist har fotograferat förloppet och jag får så småningom bilder.

Sedan pular jag med grejerna någon timme för att de ska torka, och så får jag hjälp att packa om nödskärmen. Tro det eller ej, men samma eftermiddag är jag uppe och flyger ett fint distansflyg!

Jag upplevde säkerhetskursen som mycket lärorik och utvecklande. Dessutom var det himla kul. Har du själv inte gått en, eller var det länge sedan? Då är det hög tid att göra det. För din egen skull.


Artikelförfattaren på väg ner under nödskärmen.

Pendling på vägen ner.

Foto: Holländsk turist



Handfast handbok för tävlingpiloten

Flying Rags for Glory
The A to Z of Competition Paragliding
Mads Syndergaard
201 sidor, €34,95 (cirka 320 kronor) på www.xcshop.com

Mads Syndergaard är ett bekant namn för många svenska skärmflygpiloter. Han har varit arrangör av flera Nordic Open/Sverigemästerskap, senast i Slovenien för två år sedan, och han är också den som arrangerar NM/SM i sommar i Portugal. Mads är själv tävlingspilot och har tävlat på internationell nivå i många år. Till vardags arbetar han för UP International, och är UP-importör för Danmark

Nu har Mads samlat sina tankar och erfarenheter kring tävling i en bok. Uppdelat i åtta kapitel behandlas de flesta aspekter kring tävling i skärmflygning. Utrustning, sponsorer, typer av banor, taktik och mycket mer gås igenom i detalj. Ett kapitel har helt vikts åt den mentala aspekten av tävlande, hur man kan förebereda sig mentalt på olika sätt, inte minst genom visualisering. Det finns också en lång ordlista där olika specialtermer förklaras, något som är mycket användbart.

Så långt första halvan av boken, som omfattar 132 sidor. Helt enkelt en bruksanvisning för den som är intresserad av att tävla i skärmflygning.

Andra delen är något helt annat – en historisk genomgång av skärmflygtävlingar från begynnelsen på 80-talet och fram till superfinalen i PWC 2010. Det handlar inte bara om kalenderuppgifter utan framförallt levande beskrivningar av tävlingarna kryddade med anekdoter och personliga reflektioner.

Den här andra delen är kanske inte något man läser från pärm till pärm, men den är förvånansvärt underhållande. Överhuvudtaget är boken kul att läsa – Mads är en finurlig typ som skriver väldigt personligt och med humor.

Boken är ett givet val för alla som tävlar eller funderar på att börja tävla inom skärmflygning. Själv har jag bara varit med på två tävlingar och har inte precis några elitambitioner, men jag tyckte om den i alla fall.

Marko Wramén

Svindlande vackra adrenalinchocker

Play Gravity 2 -The Other Side
DVD-film, 55 + 11 minuter
www.playgravity.com
Filmen säljs på www.xcshop.com för cirka 260 kronor plus frakt

Har du någon gång sett en film där du upprepade gånger kommer på dig själv med att utbrista ”j***vlar!” Och ”näää?!”? Det här är en sådan film. Under en knapp timme bombarderas dina sinnen av mer eller mindre omöjliga eller otroliga stunts och manövrar, allt filmat så vackert att det nästan gör ont i kroppen. Extrem snowboarding i Alaska, fritt fall i formationer, vingdräktsflygning från klippor och surfing på monstervågor.

Jag sitter på kanten av stolen, slagen med häpnad över vad de här killarna (och en tjej) kommer undan med. Fast det är klart, det är inte alltid de kommer undan, trots att de tillhör eliten inom sina områden. Filmen är tillägnad bortgångne Mathias Roten, en av initiativtagarna till den ursprungliga Play Gravity-filmen, som det här alltså är en uppföljare till.

Men skärmflygning då, finns det inget sådant med? Lugn, bara lugn, om du nu kan hålla pulsen nere när du ser den här rullen. Filmen inleds med en nästan James Bond-liknande scen (när jag tänker efter så är hela filmen en Bond-scen) där en skärmflygare flyger extremt nära marken och bokstavligt kör slalom mellan trätopparna. Hur filmade de det? Två killar som flög lika dant? Med helikopter? Ingen aning. Men coolt är det.

Senare följer låga skärmflygs-swoops med vingtippen i vattnet, extrem speedflying och lika extrem speedriding, akro i olika varianter, inklusive infinite tumble med tandem och ett fritt fall/base jump (eller vad man nu ska kalla det) från en soloskärm. Ja du får se själv. Det enda som är säkert är min helt allvarliga uppmaning till alla tittare: Don’t try this at home.

Jo och en sak till – glöm för allt i världen inte att spana in extramaterialet...

Marko Wramén



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



© swing GmbH fwr • photo: Nina Colditz

Naja

...no antidote available!

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

Rykande färska från Swing!

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

16500:-

(Normalpris: 25800:-)
OBS Endast så långt lagret räcker.
Vårt omtyckta ”godispaket” ingår också!

sizes:
21 - 95-130 kg
23 - 105-140 kg
25 - 115-170 kg

POWERPLAY
...setting standards!
www.powerplay-gliders.de

DULV safety approved



www.aerosupply.se
aerosupply@telia.com

Tel: 040-221700
Fax: 040-213300

Developed by:
SWING
Distributed exclusively in Sweden by:
Aero Supply
Aviall Associate Distributor