HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 1-2012



Hängflyg
Flygsafari i la France

Vinterhang
Stockholmsflygning

Bassano
Spontanresa ger utdelning

Full fart i backen

Små vingar ger stora intryck







Ledare



I det här numret av Hypoxia har vi med ett stort reportage om hängflygning. Faktiskt har vi haft något om hängflygning i alla de senaste fyra tidningarna. Det är glädjande att se hur våra kollegor inom friflygningen genom en målmedveten satsning lyckats skapa mer uppmärksamhet kring sin sport, snyggt jobbat!.

Paramotor är en annan och växande grupp inom vår flygande sfär. Allt fler upptäcker denna relativt nya gren och tar till luften med motor på ryggen. Skoj! Några paramotorpiloter har hört av sig till Hypoxia och frågat varför de inte ser fler artiklar om deras gren i tidningen. Det finns ett väldigt enkelt svar på den frågan – ingen har skrivit några.

Hypoxia är en medlemstidning för Svenska skärmflygförbundet och Svenska hängflygförbundet. Tidningen kommer ut fyra gånger om året med undertecknad som redaktör. Det innebär att jag är ansvarig för att gå igenom texter och lyfta alla till en läslig nivå, göra layout, skriva nyheter, hålla kontakt med tryckeriet, och mycket mer. Jag skriver också en del artiklar och reportage när materialet från medlemmarna inte räcker till eller behöver kompletteras. Men hela produktionen bygger på att vi medlemmar själva skriver i vår tidning.

Det upplägget har många fördelar. Framförallt får vi en bred och varierad blandning av texter där olika typer av piloter, erfarenheter och geografiska platser speglas i Hypoxia. Att många medlemmar blir delaktiga i processen och får glädjen att dela med sig av sina erfarenheter i ord och bild är också kul.

En nackdel är förstås att om ingen skriver så blir det inget. Just så är det med paramotor. Jag får helt enkelt inte in några bilder, artiklar eller reportage. Och eftersom jag själv inte flyger paramotor kan jag inte heller skriva några levande spännande skildringar om hur det är att flyga med motor.

Så du som är en av de allt fler PM-piloterna och läser det här. Ta fram kameran, slå på din inre hårddisk och skriv ner någon av dina flygupplevelser! För att ytterligare motivera alla motorflygare kommer vi att dela ut ett fint pris till bästa paramotorartikel publicerad i Hypoxia i något av tidningens nästa fyra nummer. Nu har du alltså ingen ursäkt längre ;.-). Har du ett företag inom paramotor och vill sponsra med ett fint pris? Hör av dig.

Det är med spänning jag ser fram emot att få mailkorgen full av lockande PM-artiklar. Nästa nummer har deadline den 13 maj och kommer ut den 25 juni. Till dess – flyg högt och flyg säkert!

Innehåll

4	**Nyheter**	
6	**Sydafrika**	Framgångsrikt träningsläger
8	**Teneriffa**	Familj och flygning i kombination
10	**Kalifornien**	Säcken med på jobbresan
12	**Stockholm**	Vinterhang över isarna
14	**Speedgliding**	Vad handlar det om egentligen?
16	**Hängflyg**	Gruppsafari i Frankrike
27	**Test**	Minikamera med hög upplösning
28	**Bassano**	Spontanresa ger utdelning

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer
Anna Hadders
Arnd Hoffmann
David Bengtsson
Fredrik Gustafsson
Georgios Billis
Hans Berg
Henrik Dahlin
HP Fallesen
Håkan Larsson
Jan Vesala
Johanna Lönngren
Johan Ohlson
Johnny Bergholtz
Jörgen Järevång
Lars M Falkenström
Mats Olsson
Mikael Andersson
Olle Gustafsson
Theo Wiman Ohlson
Thomas Lundh
Tobias Edelmann
Tor Jansson
Åke Vidlund

Omslagsbild
Foto: David Bengtsson
Speed gliding bjuder på fart och dramatik.

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

Redaktionellt material
editor@hypoxia.se

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

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

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

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

Kom till årsmötet den 31 mars

När dessa rader skrivs tittar jag ut över ett kallt vinterlandskap med Oviksfjällen i fonden. Snön ligger mer än knädjup och termometern visar minus 15 grader. En blekgul vintersol tar sig knappt över horisonten och syns svagt mot en ljusblå himmel.

Det kanske inte känns som de perfekta förutsättningarna för flyg. Men varje årstid har sin tjusning och igår flögs det i Åre även om det var ganska kallt. Å andra sidan innebar kylan att det var god bärighet i luften :-).

Så för oss nordbor innebär flygning inte bara varma sommardagar med härliga cumulus eller motorflygning över ett vackert landskap en vindstilla sommarkväll. Det kan också innebära skön termik över någon bergskam i Sverige eller utomlands. Eller ett efterlängtat flyg i många minusgrader från ett fjäll.

När Hypoxia kommer ut är det snart dags för SSFFs årsmöte, som i år hålls lördag 31 mars i Idrottens hus, Stockholm. Årsmötet är förbundets högsta beslutande organ där vi lägger 2011 till handlingarna men också stakar ut riktlinjerna för framtiden. Det är glädjande att vi ser ett trendbrott i den nedgång i licenser vi sett de senaste åren. 2011 innebar en ökning med 100 fler utfärdade licenser totalt. Även antalet instruktörer ökade starkt.

Fortsatt arbete med luftis

En segsliten och arbetskrävande fråga vi i styrelsen jobbat mycket med är den verksamhetskontroll Transportsstyrelsens enhet för luftfart genomfört av vår organisation under 2011 och början 2012. Har vår organisation de rutiner, regler och ansvariga som krävs?

Just i dagarna fick vi det glädjande beskedet att de gett oss godkänt. Jag hoppas att jag på årsmötet kan meddela att SSFF fått förlängning av den delegation vi har. Besked om detta kan förväntas från myndigheten under mars/april.

I styrelsen jobbar vi även med intern rationalisering. Det gäller allt från färre fysiska möten till mera mail och telefonkontakter. Vi minimerar pappersutskick till klubbar och piloter. Vi har även idéer om att gå ett steg vidare på att förenkla och snabba på licensförnyelsen.

För några år sedan förenklade vi flygrapportering från pappersblanketter till internetformulär. Det innebar en enklare och snabbare licensprocess. Klubbaktiva sparade många timmar som tidigare gick till utskick och kontroll av blanketter.

Mer kan göras via internet

Nu funderar vi på att hela processen ska kunna ske direkt till SSFF dit man då både betalar och förnyar/anmäler flygtider etcetera. Sedan skickar SSFF ut pengarna till klubbarna från medlemsavgifterna några gånger per år. Det skulle innebära en stor arbetsbesparing för de klubbaktiva. Det skulle också snabba upp licensprocessen ytterligare.

Självklart är vi alla i styrelsen tacksamma för alla idéer och förslag som piloter ger oss. Fortsätt med det! Vi kan inte lova att allt går att genomföra men vi lovar att noga fundera på och utvärdera alla förslag.

Väl mött på årsmötet och förhoppningar om en skön vårtermik.

Pär Jönsson
Ordförande SSFF

FAI sport-licensen förnyas via förbundet

2012 års årsmöte går av stapeln lördag 31 mars i Stockholm. Närmare bestämt på Idrottens Hus, Fiskartorpsvägen 15A (T-bana Stadion). Liksom förra året startar vi med en ”öppen diskussion” klockan 12.00. 12.45 bjuder vi på en macka och fika innan vi startar själva årsmötet klockan 13.00. Vi har för avsikt att avsluta senast 16.00 om inget extra ordinärt dyker upp. Känn er varmt välkomna!

Nu är licensförnyelsen i full fart. I skrivande stund (slutet av januari) så har redan 625 piloter förnyat och 25 Take Off-kit registrerats. Det lovar gott. Tyvärr fick vi en försening i leveransen av våra plastbrickor vilket fick till följd att några av er fick en tillfällig licens utskickad. Vi hoppas det inte har ställt till med några problem för er som drabbades.

Nytt i årets licensförnyelse är att du kan förnya din FAI Sportlicens direkt via e-kansliet när du loggar din flygtid. Viktigt dock att de 100 kronor den kostar skall sättas in direkt på SSFF bankgiro 5819-5132. I samband med detta vill vi passa på och påminna om IPPI licensen. Det är en internationell licens som visar vilken licensgrad din svenska licens motsvarar internationellt. Kan vara mycket bra att ha om du ska åka utomlands. I Italien så måste du ha den, annars flyger du olagligt. Licensen är inte tidsbegränsad utan gäller så länge du har en giltig svensk licens. Även IPPI licensen kostar 100 kronor och betalas direkt till SSFF. Vid alla inbetalningar glöm inte att märka med ditt licensnummer och vad det gäller.

Den verksamhetskontroll som Transportstyrelsen gjorde på vår delegerade tillsyn av skärm- och paramotorflygning har vi nu fått godkänt på. Nu väntar vi på förslaget till nytt delegeringsavtal. Transportstyrelsen har även öppnat upp för en diskussion med oss och andra ”lätta flyggrenar” om förenklingar i regelverket.

HP & Wania
Kansliet SSFF

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.

Populärt med ny tävling i Åre

Det händer mycket i Åre i år. Man har startat en lokal distansliga (se nedan) och nu blir det dessutom en för Sverige ny typ av tävling där man inom nio timmar ska ta sig så långt ut från Draklanda och sedan tillbaka igen, antingen flygandes sin skärm eller till fots (då man bär all utrustning själv). Varje deltagare bestämmer själv sin rutt, men start och mål är Draklanda i Åre.

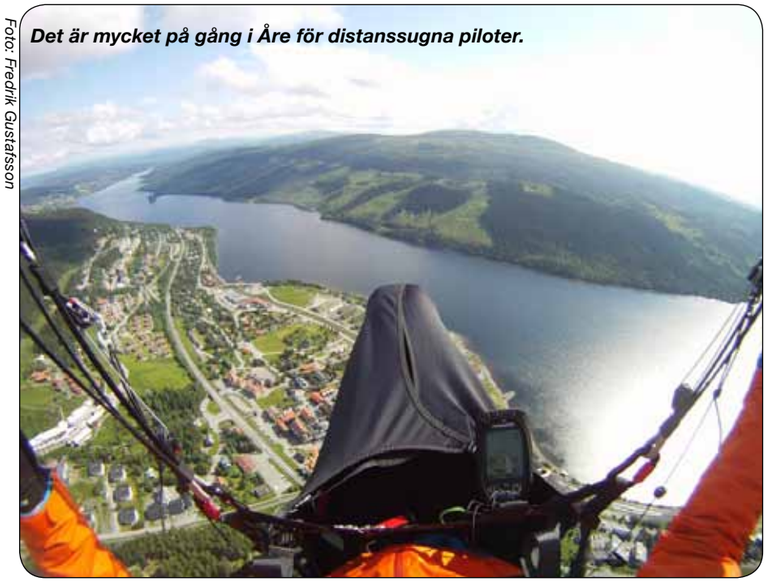
Avståndet mäts från startpunkten till vändpunkten. Flyger man mindre än 20 procent av sträckan får man avdrag. När man tillbaka till starten inom utsatt tid får man bonus, medan de som inte når mål i tid får avdrag. Det gäller alltså att planera en lagom lång rutt som man kan flyga en hel del av för att maximera poängen.

Konceptet är populärt i Alperna och kallas där för out and return-tävling. Också Åre Out and Return verkar bli populär, i skrivande stund har 29 piloter anmält sig, vilket är mycket för en tävling i Sverige. Tävlingsdatum är 28 april – 1 maj, tävlingsledningen väljer en dag under perioden som har bäst väder för att köra.

Tävlingen arrangeras av Åre skärm & drakflygklubb. Mer info på www.flygare.nu.

Marko Wramén

Åre startar lokal distansliga



Det är mycket på gång i Åre för distanssugna piloter.

Foto: Fredrik Gustafsson

Åre skärm och drakflygarklubb (ÅSDFK) har i år startat en lokal distansliga. Den fungerar precis som den vanliga distansligan fast gäller bara för flygning i Västjämtland. Man har inte dragit någon knivskarp gräns för var man kan starta, tanken är att om piloter tar sig upp till Snasahögarna och startar där så räknas det.

Varje pilots fem bästa flyg under 2012 läggs samman till ett totalresultat. Att vara med i Åre XC-liga kostar ingenting och du anmäler dig genom att skicka ett mail till Fredrik Gustafsson på fredrik@carpe-diem.se. Sedan registrerar du dina flyg i loggboka (http://se.flightlog.org) med tracklog precis som vanligt. I slutet av året koras en vinnare vars namn ristas in i en vandringspokal. Självklart är Åre XC-liga till för alla piloter som flyger i Åre och Västjämtland, inte bara piloter från ÅSDFK. Paramotor är dock inte tillåtet, det här handlar bara om friflygning. Mer info på www.flygare.nu.

Distansliga med handikapp

Det är populärt med distansligor i år, nu lanserar RPM Sport en egen liga, för Icaro Cup. Dina fem bästa flyg räknas under perioden 1 mars-30 oktober, flugna i Sverige eller Norge. Genom att använda ett handikappssystem vill man göra det mer intressant för även piloter som inte har värstingskärmar att tävla. De med EN B-skärm får dubbelt så mycket poäng för sin distans jämfört med de som flyger oklassat eller EN D. EN C-skärmar får 50 procent mer.
Vinnaren får 2 500 kronor, plakett och vandringspokal och det blir även priser till tvåan och trean samt i samband med olika deltävlingar under året. Det kostar 300 kronor att vara med och du loggar dina flyg i loggboka, http://se.flightlog.org.
Mer info på www.rpmsport.net

Svenska rankinglistan

Så här såg rankinglistan ut för svenska tävlingspiloter den 8 februari 2012. Siffran inom parentes är placeringen totalt i världsrankingen.

1 (108) Magnus Österberg	185,3
2 (134) Matts Eliasson	171,8
3 (141) Tobias Hinas	167,7
4 (171) Magnus Eriksson	157,6
5 (215) Håkan Lindqvist	146,0
12 (993) Anna Rydh	51,0

Listan baseras på internationella FAI-poäng och är underlag för bland annat uttagningen till landslaget, som i år görs i maj. Hela rankinglistan finns på förbundets hemsida, under verksamhet, tävling: www.paragliding.se.

Schweizare vann PWC

Schweizaren Peter Neuenschwander vann superfinalen i världscupen som hölls i Mexiko i januari-februari. Han flög nya EN D-klassade Ozone EnZo precis som de flesta andra i topp. Tvåan, franska Jean-Marc Caron flög dock Niviuk Icepeak 6. Tre nordbor deltog med danske Marcus Malmqvist i topp på 26:e plats.



Foto: Marko Wramén

Plattlandet var inte alltid så lätt som det ser ut på den här bilden (fotografen bombade efter att bilden togs).



Foto: Marko Wramén

Bergryggen i Porterville sträcker sig norrut. Till höger syns Citrusdal på andra sidan.

Framgångsrik träning i Sydafrika

I december genomförde tävlingssektionen i förbundet ett framgångsrikt träningsläger i Sydafrika. Efter en veckas träningsflygning och coaching tävlade de nio deltagarna sedan i en internationell tävling – med lysande resultat!

Det är tack vare elitsatsningsstöd från Flygsportförbundet som Swepool (Svenska skärmflygförbundets elitsatsning på distanstävling) hade möjlighet att arrangera träningslägret. Totalt deltog åtta Swepool-piloter plus landslagstränaren Jenny Persson. Deltagarna fick själva betala sina flygbiljetter men fick stöd med boende, lokala transporter och tävlingsavgifter. Tanken var att höja nivån på våra svenska tävlingspiloter genom en målmedveten satsning och samtidigt hålla liv i flygtrimmet över vintern.

Lägret hölls i Porterville, ett par tre timmars bilfärd nordväst om Kapstaden. Utanför den lilla byn finns en lång bergsrygg med stora fält på västra sidan och en dal (Citrusdalen) på östra sidan. Här flygs det mycket från två startplatser nära varandra och man kan kombinera både berg och plattland på ett ganska trevligt sätt.

Första veckan flög vi så mycket vädret tillät, och diskuterade däremellan taktik, styrkor och svagheter. Mer erfarna piloter var mentorer till de med färre tävlingar i bagaget och tillsammans utvärderade mentorparen varje flyg efteråt var för sig. På kvällarna hade vi sedan en gemensam debriefing av dagens flyg där varje pilot fick berätta vad de tyckt de gjort bra och vad de ville förändra och göra bättre inför nästa flyg. Det kan låta som enkla och primitiva grepp men tillsammans med flygtiden och den lokalkännedom träningsflygen gav gjorde det stor skillnad under tävlingen vecka två.

Då deltog vi alla i den internationella tävlingen SA Winelands Open Pre World Cup, klassad som FAI Cat 2 och med 105 deltagare från en rad nationer. Bara klassade vingar fick användas (EN a till EN D) och man tävlade i serieklass, sportklass (EN C) och intermediate -klass (EN A-B). Varierande väder gav totalt tre godkända heat på 68,6 kilometer, 62,7 kilometer och 53,8 kilometer. Ett heat avbröts tidigt på grund av en tragisk olycka då en österuropeisk pilot startade utan att ha spänt fast benremmarna och omkom efter att ha fallit från hög höjd. Olyckan fick oss andra att återigen diskutera säkerhet och vad som kan göras. En idé är att ha en startansvarig på alla svenska tävlingar som kontrollerar att utrustningen är i ordning och alla remmar fastspända innan piloten får starta.

Förutom olyckan blev tävlingen bra med skicklig banläggningen som gav kul och utmanande flygning. I två heat tvingades vi ut på plattlandet, något som jag själv som utpräglad bergspilot hade stora svårigheter med men också lärde mig mycket av. I ett av heaten ingick att korsa över till Citrusdalen bakom bergsryggen vi startade på och sedan fortsätta flyga här.

De svenska piloterna flög utmärkt och var flitiga gäster i målet. Det visade sig också i resultatlistan där hela fem av de tio första var svenskar med Fenix-piloten Håkan Lindqvist på en lika överraskande som hedrande andraplats. Grattis! En annan fin överraskning var unge CPS-piloten Rasmus Persson som flög över allas förväntan, inklusive sin egen. Det fanns också en lagtävling där både första och andra laget var svenskar!

Satsningen på träningsläger gav alltså fin utdelning vilket också märktes i rankinglistan. Sverige som nation steg från 28:e plats till 19:e i världsrankingen och de enskilda piloterna tog rejäla kliv uppåt. Bäst rankad i skrivande stund är Magnus Österberg på plats 108 i världsrankingen (upp cirka 100 platser), följd av Matts Eliasson på plats 134 (upp mer än 130 platser). Två piloter (en sydafrikan och en schweizare) diskades i efterhand då deras vingar inte hunnit bli EN-godkända innan tävlingen.

Tävlingssektionen kommer att försöka genomföra ett träningsläger även under 2012, där alla Swepool-medlemmar är välkomna att delta. Tid och plats är i skrivande stund inte bestämd.

Marko Wramén
Tävlingsansvarig i SSFF



Man kan landa nästan varsomhelst framför bergskammen.

Foto: Marko Wramén

Resultat SA Winelands Open Pre World:

1. Andre Rainsford (Sydafrika)
2. Håkan Lindqvist
3. Russel Achterberg (Sydafrika)
5. Magnus Österberg
7. Rasmus Persson
8. Matts Eliasson
9. Magnus Eriksson
29. Tobias Hinas
30. Tor Jansson
71. Marko Wramén (vinnare av intermediate-klassen)
80. Jenny Persson

Fullständiga resultat finns på www.xccomps.net
Världsrankingen hittar du på www.civlrankings.fai.org



Johnny njuter av vyn västerut.



Highway till Gigantes.

Flyg med familjen på Teneriffa

Familj, Kanarieö och skärmflygning. Är det en ekvation som går att få ihop? Johnny Bergholtz är vår undersökande reporter.

Vi hade bokat en vecka på Teneriffa mellan jul och nyår, min fru och våra två barn, elva och 13 år. Jag har flugit här tidigare, 1996, så jag har ett visst hum om var man bor och hur man flyger på ön. Eftersom jag är kusthangsflygare till vardags är mitt mål 100 procent termik och det finner man söder om berget Teide som med sina stolta 3 718 meter ger lä för den nordostliga passadvinden.

Det finns fyra sydliga startplatser. Taucho på 790 meters höjd samt Ifonche på 995 meter är de vanligaste så vi håller oss här och lägger de andra åt sidan. Taucho är lägre men snabbast att nå från turistorterna Playa des Americas, Los Christianos och Adeje, så det blir mitt naturliga val.

En normal dag på Taucho startar man tidigast klockan 11.15 då solen hunnit bränna en stund på de östliga ryggarna och termiken sakta men säkert dragit igång. Senare på dagen kommer sjöbrisen. Starten är stor med många piloter och tandemekipage, men med lite påpasslighet kommer man snabbt därifrån och kan styra mot sydost längs bergskedjan. Här finns en trevlig rutt mot Roque del Conde (som också kallas Table Mountain) på cirka fyra-fem kilometer. Se dock upp med det sista skuttet mot del Conde som kan vara mycket turbulent och ibland direkt farligt eftersom man blottas mot nordostvinden. Så håll ögon och sinnen öppna på hur dagen förändras, för det gör det alltid här.

Sjöbrisen avtar på eftermiddagen och passadvinden på mer än tio meter i sekunden får fritt fram. Vad som händer då är följande: stark turbulens uppstår på läsidan och befinner man sig högt över kustremsan när sjöbrisen mattas kan man få problem med att ta sig tillbaka igen och tvingas då landa på en folkfylld strand eller än värre i havet när det blåser frånlandsvind. Detta har hänt och rykten säger att en pilot om året förolyckas på detta sätt, så underskatta inte fenomenet.

Landningsfältet ligger rakt nedanför Taucho, söder om motorvägsrondellerna. Det går inte att missa, Hiperdino (en butik som ICA) ligger bredvid och även McDonalds. Det finns flera stora öppna fält med vimplar lite här och var. Själv landade jag alltid vid vårt hotell Bahia Principe Costa Adeje knappa fem kilometer från starten. Ja, utom på första flyget då valet naturligt föll på topplandning på del Conde, en given klassiker från 1996. När du landar ute så se upp för elledningarna som går kors och tvärs, även om de blir färre närmare kusten.

Du kan ta taxi från hotellet upp till start för runt 12-13€, men man kan också ta sig till landningsfältet och lifta upp med andra piloter. Men skall du maxa tiden är det taxi upp och snabbt iväg som gäller. Du missar visserligen en del socialt umgänge med dom andra piloterna men man gör sina val :-).

Är du sugen på distansflyg så är det mot Los Gigantes man styr, 16 kilometer från Taucho eller 21 kilometer ifrån del Conde. Molnbas ligger sällan över 1 500 meter så strategin för hur man bäst tar sig dit är inte självklar. Flyger man långt in (i själva kilen) har man nära till både molnbas och skogsbeklädd mark, högt och lågt på samma gång. Långt ut ändras karaktären till mer plattlandsflygning. Själv siktade jag in mig på den enda givna triggern från Taucho sett, Montana de Tejina, och fortsatte de sista tio kilometrarna mest över den (ej färdiga) motorvägen. Efter sista blåsan styrde jag ut över Los Gigantes på lite sightseeing som kostade mycket höjd. Klipporna är fantastiskt belönande och vackra. Dock infann sig inte en tillstymmelse till sjöbris att nyttja trots jag såg att båtarna låg i linje mot klipporna. Så snabba beslut togs och jag sökte mig in över bergen för att finna något som fick liv i varion igen…

Det blev 15 minuters svettigt skrapande innan jag förstod att jag till slut hangade strax under Tamaimo-starten. Gosse vad glad jag blev av att se vindvimplarna och som ett mail i etern vaknade varion sakta till liv. Det lyfte svagt men säkert från 550 meter till 1430 meter med oändliga tresextis under 20 minuter. Den räddningen blev dagens belöning för tålamod och vilja, allt som behövs för möjligheten till en lyckad XC dag, inte bara i tid och kilometer räknad.

Därefter var det ett långt och svettigt gnetande hela vägen hem till hotellet med små marginaler över den allt för svagt sluttande terrängen ner mot havet. Landning blev som tidigare invid hotellets Boulebana, Dagens flygtid blev tre timmar och 22 minuter, total tid borta från familjen bara fyra timmar.

Totalt fick jag ihop runt nio flygtimmar på fyra dagar men hade kunnat dubbla tiden på en ren skärmflygresa. Det flögs varje dag mellan 11 och 18, även de eftermiddagar då "molnlocket" låg på sågs en och annan pilot kurvandes inunder.

Jag har också flugit på Gran Canaria och Lanzarote men Teneriffa har inte bara världens jämnaste klimat utan också i mitt tycke den bästa flygningen av öarna.

Johnny Bergholtz, Paraclub2000

PS.
Det finns många hang på nordvästra och nordöstra sidan av Teneriffa. Användaren "guillermo" på paraglidingforum.com bor på just den sidan av ön och har lagt ut många filmer från flygningen här.



Flygskolorna ordnar transport till start och briefing.

Weekend med skärm i Kalifornien

Olle Gustafsson är en av de svenska piloter som är ute och reser mycket med jobbet. Ibland går det att kombinera med lite flygning, något han med framgång gjort i Santa Barbara, Kalifornien. Här delar han med sig av sina erfarenheter.

Jag har besökt Santa Barbara några gånger de senaste åren, det är både en trevlig småstad (som ibland kallas för Kaliforniens riviera) och en plats med många flygbara dagar på vintern. Flygstället är unikt inte bara för Kalifornien utan möjligen för hela USA. Bergskedjan Santa Ynes sträcker sig nämligen i öst-västlig riktning och ger skydd från de nordliga vindarna som är dominerande i området. Santa Barbara ligger också norr om det område som periodvis drabbas av de hårda Santa Ana-vindarna.

Enklaste sättet att ta sig till Santa Barbara är att flyga till Los Angeles och sedan skaffa sig wheels. Om det är rusningstrafik är det smart att undvika motorvägarna i LA, de förvandlas till gigantiska parkeringsplatser morgon och kväll. Om man följer US1 ett tag så kommer det att vara köer mot Malibu men det är i alla fall en vacker vägsträckning. Vid Oxnard kör man på 101:an som tar en direkt till Santa Barbara. När man närmar sig Santa Barbara rattar man in FM 94,5 på bilradion och njuter av en underbar solnedgång över Stilla Havet.

Santa Barbara är en turiststad så det är gott om boende, senaste gången jag var där bodde jag på ett litet motell på övre delen av State Street. Det finns många motell att väja mellan, undvik bara att ha rummet mot gatan, det är mycket trafik på morgnarna och det är skönt att få ett par timmars extra sömn för att vara laddad inför flygdagen. Övre delarna av State Street ligger bra till när man skall till någon av uppsamlingsplatserna för transport till starten. På State Street går det bussar också till downtown Santa Barbara. Tiominuterstrafik på eftermiddagen, själv lyckades jag inte lista ut när bussen gick tillbaka (kunde bero på drinken jag tog), väntade 45 minuter sedan blev det taxi. Tio dollar för taxi till hotellet inklusive den obligatoriska dricksen är okej tycker jag.

Behöver man avrostning en soffliggande höst/vinter föreslår jag att man åker till skärmflygskolornas backglidningsbacke i Eling Park. Där kan man ordna med en 30-dagarslicens för gästande piloter och göra klart med nödvändig pappersifyllande för att få flyga på Eling. Meddela också att ni är där för att flyga (inte bara backglida) så att de vet att det finns besökande piloter som vill ha transport.

Fly Above All och Eagle Paragliding verka vara de mest aktiva skolorna, själv fastnade jag för Eagle då de passade mig bäst. Deras buss går till starten mellan tio till halv elva. Fly Above All jäktar iväg tidigare (jag missade deras buss vid första besöket, sedan blev det Eagle). För att vara rättvis så åker Fly Above All till en start som fungerar tidigare på dagen och har en större landningsplats om man flyger platsbundet.

Båda skolorna uppdaterar sina hemsidor sent på kvällen eller tidigt på morgonen för att informera var de plockar upp piloter för transport upp till den startplats som fungerar bäst för dagen. Det finns mycket bra information till gästande piloter på deras hemsidor. Att ha tillgång till Internet är alltså ett måste. Transport upp till starten kostar fem dollar och då ingår briefing av någon av instruktörerna, man får en grundlig genomgång av lokala flygregler och var man kan förvänta sig att hitta husblåsan.

Nomalt är det molnfritt (blåtermik) så man får flyga efter terrängen. Berget har många utsprång/kammar där man kan leta termik men om jag skall nämna något negativt är det att luftmassan kan var för stabil med flera inversionsskikt. Kommer man lågt behövs mycket tålamod för att vänta på blåsan som tar en igenom inversionen. Ett ställe man kallar ”the antennas” är ett ”säkert” ställe att tanka höjd på. Ligger man på över 1 000 meter över havet där så skall man klara av glidet på åtta kilometer för att nå till stranden.

Att landa på standen är pricken över i på en lyckad flygdag. Jag har gjort det ett par gånger och det gäller att ha tillräcklig med höjd när man lämnar berget för det finns inte tillstymmelse till lyft över staden när jag gjorde glidet till stranden. Ett klassiskt knep som jag tillämpade var att första dagen lista ut vilka som är lokala piloter och slå följe med någon som ser ut att ha koll på grejerna. Om man råkar vara först ned till stranden ska man landa framför en stor byggnad med rött tak (Santa Barbara Spa Del Mar). Där brukar de lokala piloterna pakera en bil för transport tillbaka till dagens uppsamlingsplats.

En bit mat efter en lyckad flygdag äter man på Natural Cafe som ligger på 361 Hitchcock Way, inget för köttälskare men deras blåbärsmilkshake ligger i topp. Bor man på State Street tar man på kvällen buss 3 eller 11 till centrum och ”laddar” för nästa dag.

Jag hoppas att jag får tillfälle att återvända till Santa Barbara många gånger till!

Olle Gustafsson, Cirrus

Länkar:
www.flyaboveall.com
www.eagleparagliding.com



Att landa på stranden är procken över i när man flyger vid Santa Barbara.



Även om riktningen inte är perfekt bär den kyliga vinden bra när Joakim Hansen från Fenix startar.



Utsikten från 65 meters höjd över Baggensfjärden mellan Ingarö och Saltsjöbaden lockar fram frostbitna leenden.



Lars hänger en halvtimme över Lill-ängsdal innan fingrarna stelnar.

Vinterhang i Stockholmstrakten

När det gäller hangning så har inte Stockholm mycket att komma med. Men vintertid, då isarna lagts sig, så bjuds det faktiskt på en hel del spektakulära klipphang som brukar leverera både vackra utsikter och frostiga leenden. Den här gången flög vi tills fingrarna domnade på Lillängsdalshanget som ligger bara ett stenkast från det numera riksbekanta Solsidan.

Jag har haft koll på prognoserna under hela veckan men både riktning och styrka varierar så mycket att jag inte blir klok på om det ska bli någon flygning alls.

Men på söndagmorgonen lägger Team 3 från Fenix ut en blänkare om att de ska åka ut till Saltsjöbaden och Lillängsdalshanget som jag inte hade provat tidigare. Så ett SMS senare sitter jag och Tor Jansson i bilen och konstaterar att det är ganska lugnt i luften, för att inte säga stiltje.

När vi kommer fram ser vi Fenix-piloterna Stefan Fagerholm och Joakim Hansen långt ute på isen på väg mot hanget. När vi kommer ikapp dem råder en viss osäkerhet om huruvida isen bär eller inte. ”Någon sa att det inte ska vara några problem, men jag minns inte vem…”- argument är ju inte mycket att luta sig emot när man ska ta sig över en farled. Men efter att ha rådfrågat en lomhörd local med trasig ispik som inte heller vet någonting med säkerhet, så travar vi vidare en och en över den knaggliga isen. Med den kyla som varit och det faktum att vi alla var beväpnade med isdubbar så är det inga som helst problem med varken bärighet eller säkerhet.

När vi till slut kommer upp för den hala klippbranten så blåser det ingenting, men Tor lägger ut skärmen och sticker iväg först (som vanligt). Han får några svängar men sjunker sedan igenom. Stackars Tor. Det är alltid lika hemskt att se en ivrig pilot bomba direkt, för man vet hur himla förbannad man själv blir när man sjunker igenom och kompisarna står kvar på starten och flinar illmarigt för att i nästa stund starta ut när vinden börjar bära igen.

Inte helt otippat kommer vinden tillbaka och jag får nästan tio minuters skön hangning (det är länge för att vara Stockholm) och tjoar av glädje när jag lågsniffar fram och tillbaka över Stefan och Joakim på starten. Men det är lite turbulent och vindriktningen varierar också så det är varken helt enkelt eller bekvämt att hålla sig kvar. Däremot skiner solen då och då och får de vita vidderna bort mot Saltsjöbaden att skimra.

När vi alla har gjort varsin Bambi på hal is-landning nedan för hanget, så kravlar vi oss upp till toppen igen och då har vinden kommit igång ordentligt och låter oss äntligen få flyga tills fingrarna stelnar.

Den här gången har jag för en gångs skull kommit ihåg värmepåsarna till handskarna så det blir över en halvtimme innan jag flyger ut och landar långt framför hanget i gnistrande februarisnö.

Tor får också en halvtimme i luften, men landar före mig och kollar in av isjakterna som står uppställda vid bryggan medan jag pulsar tillbaka mot Saltis. Sedan firar vi flyglyckan med kaffe och tjocka kanelbullar i fiket (Tor bjuder) som ligger alldeles intill vattnet. Livet på Solsidan är inte så tokigt trots allt.

Lars M Falkenström



Tighta svängar nära marken kräver skicklighet och gott omdöme.

Foto: Arnd Hoffmann

Full fart ner för backen

David Bengtsson ger en snabb förklaring till varför han tycker det är så kul att flyga med små vingar, så kallad speed riding eller speed flying.

Text och foto David Bengtsson

Vi känner alla till hur det började. Fallskärmshoppare tog sina rätt trötta skärmar upp på berget och sprang utför. Prestandan var för dålig och några kluriga konstruktörer funderade på hur den kunde bli bättre. Skärmflygningen föddes och har utvecklats i rask takt till det vi har idag. Numera sitter vi och fryser där uppe vid molnbas.

Fallskärmshopparna har fortsatt att hoppa ur sina flygplan och prestandan på deras skärmar har också ökat med åren. Inte i samma takt som inom skärmflyget, men mycket har hänt. Swooping har slagit igenom och att landa fallskärm jättefort är nu den mest spektakulära tävlingsgrenen inom sporten.

Och nu möts de två alltså igen. För mig som har en bakgrund som fallskärmshoppare så känns det här roligt. Speed flying eller speed riding (skidor på fötterna) börjar slå igenom på bredare front och rekryteringen sker från båda mina sporter. Vi kan prata samma språk igen. Att flyga en normal speedflyer känns nästan identiskt med att flyga en fallskärm i mellanklassen. En fallskärmshoppare känner sig hemma direkt han är i luften. För en skärmflygarpilot är det inte heller speciellt svårt att komma igång. Skärmarna är superenkla att markhantera och man kommer exempelvis aldrig få några problem med inslag. Vingbelastningen och trimmet gör skärmarna extremt stabila.

Mitt tips om man vill prova är att ge sig på sporten vintertid, med skidor på fötterna. Det underlättar naturligtvis om man kan åka skidor. Skidor ökar dina marginaler. Det fina är nämligen att man blir skidåkare i samma ögonblick som skidorna sätts ner i snön efter ett flyg. Dra på en bredsladd och du stannar på några få meter. Samma sak vid start. Lättare backvind är sällan några problem. Med skidor på fötterna är du snabbt uppe i tillräcklig fart för att lätta från marken om backen är brant nog. Det gäller dock att vara försiktig med linorna. Vassa stålkanter har en förmåga att söka sig till din skärm när du förbereder dig inför start.

Flyger du i närheten av pister med skidåkare så håll hög höjd.

Hur känns det då och vad är egentligen tjusningen? Det är lite som att köra gocart eller rallybil. Lustfyllt och spännande. Lekfullt. Det ger mig också möjligheten att flyga dagar då jag annars hade stannat inne. Alla de där dagarna som blåser bort om man bara äger en skärm. Det ger mig ordentlig motion. Få saker är så härliga som att ta sina touringskidor med stighudar upp till en avlägsen alptopp och sen flyga ner. Speedflyern och dess sele väger ju knappt ingenting och det gör sådana här projekt mycket mer rimliga.

Det finns en brasklapp.

När den första euforin lagt sig börjar hornen växa i pannan när man flyger den här typen av skärmar. Det är helt enkelt mycket roligare att flyga nära marken och kryssa förbi diverse hinder i terrängen än att hålla sig på höjd. Fartkänslan går förlorad om man flyger sin skärm högt uppe i det blå. Effekten blir en slags falsk trygghet eftersom skärmen alltså är superstabil och enkel att manövrera. Men krockar man med något så går det som sagt rätt fort och det är så folk slår sig. Se även till att hålla dig utanför pisten om du flyger i ett skidområde. Vissa alpländer har börjat reglera hårdare var man får flyga, men alla är överens om att det är helt fel ställe att kryssa ner bland turister i skidbackar.



Foto: Åke Vidlund

Thomas startar på Chabres nordstart.

Hängflyg



Foto: Åke Vidlund

Thomas på gång med Mats sidan om.

Hängflyg:

Safari i La France

En grupp hängflygare åkte till Frankrike tillsammans för att ha skoj och utvecklas som piloter. Här är deras berättelse om äventyr både i luften och på marken.

Jag har varit i trakten i stort sett var sommar sedan 1987. Under många år har jag också arrangerat resor som fått många att förstå vad riktigt fin bergsflygning innebär och att komma vidare med sin flygning. Efter årets resa inser jag varför jag ständigt kommer tillbaka!

Flygningen i trakten och på de platser vi brukar vara har massor att erbjuda både för de som är nya i sporten och de som har hållit på i många år. Årets deltagare visade just ett sådant brett spektrum med stor spridning i både erfarenhet och ambitioner.

Efter några dagars mjukstart vid det populära övnings och utbildningsstället Col de Sapenay vid Chindrieux åkte vi vidare söderut mot Saint André Les Alpes. Den vanliga frågan “Kan vi flyga idag?” blir nästan alla dagar till “När ska vi flyga idag?” och “Hur många flyg ska vi göra idag?”. Andra flygställen som vi besökte under resan är Saint Vincent, Buck och Laragne.

Att flyga i dessa områden kräver gott omdöme, kunskap, erfarenhet och respekt eftersom termiken kan vara så stark och utvecklas så fort att det är förenat med risk om man flyger på fel sätt på fel plats! Vi väljer när vi skall starta och avvaktar ofta till eftermiddag eller kvällen. De med mer erfarenhet och ambitionen att flyga sträcka startar lite tidigare. De som inte har så mycket erfarenhet väntar till kvällen då förhållandena brukar stabiliseras till ett termiskt hang med stora lugna blåsor.

Trots några dagar med mistral (en stark turbulent nordlig vind) och lite regn flög vi nästan varje dag. Alla utvecklades mycket och fick många positiva upplevelser. Upplevelserna varierar såklart beroende på hur mycket flygerfarenhet man hade med sig när man åkte hemifrån. Här berättar några deltagare om sin resa.

Hans Berg

Jan Vesala gick grundkursen på Hammar förra sommaren, flög inget mer då men dök upp på skolbackarna i våras igen och var väldigt sugen på att komma vidare. Janne flög Moyes Mars.

Att komma upp på rampen i Chindreux och blicka ner över dalen och landningsplatsen 600 meter ner var både underbart och skrämmande. Det är ju en viss skillnad mot Hammars skolbacke och dess 20 meters fallhöjd. Mitt första flyg var tandem med Hans vilket kändes som en trygg början. När jag sedan på eftermiddagen mentalt gått igenom start och landning ett antal gånger var det en otroligt häftig känsla att stå där själv på startplatsen. Vindförhållandena var perfekta och efter att ha hängcheckat både en och två gånger var det så dags för start. Även om jag var spänd kunde jag hålla vingen stabilt där jag stod och jag bestämde mig för att tiden var inne; det var som om det gick av sig själv att ta fart nedför rampen och lätta. Att vara ute i lufthavet själv gav mig en befriande känsla av att jag simmade i ett jättelikt akvarium. Under det första flyget vara jag otroligt fokuserad på att göra en bra landning, vilket jag också gjorde, även om jag kom in lite lågt. Jag ville direkt upp till start igen.

De första flygen var det svårt att bedöma hur högt jag skulle komma in för landning men efter några flyg fick jag kläm på det. Att flyga så intensivt gjorde att jag fick chansen att utvecklas snabbt. De sista dagarnas flyg i Laragne var utan tvekan höjdpunkten på resan. Det fantastiska sceneriet, stig som stadigt tog mig upp till 600 meter över start, att gå ner för landning på grund av att solen går ner och att landa invid campingen. Svårt att slå!

Theo Wiman Ohlsson har avslutat grundutbildning med både backe och vinsch men inte flugit på egen hand efter det. Theo



Foto: H Larsson

Håkan får ett härligt kvällsflyg vid St André les Alpes.

imponerade även med sin fysiska kapacitet när han efter att ha sprungit upp till starten på Chabre flyger i drygt fem timmar! Sen gick solen ner…. Han flyger en Tecma Medium.

Efter att ha avslutat grundutbildningen hade jag bara ett par flyg på nästan två år. Jag hade ändå ett stort sug efter att komma igång och flyga mera. Denna sommar var min chans och när Mats, min instruktör, föreslog Frankrike var det ett enkelt beslut.

Pappa har flugit hela min uppväxt. Jag har varit med honom i alperna förut, men utan att kunna flyga själv. Han kunde inte heller motstå frestelsen att följa med till Alperna, efter att jag berättat för honom att jag ville åka. Resan till Frankrike var en möjlighet för oss att ta vårt gemensamma intresse till nya nivåer, en spännande far-och-son-resa.

Mina förhoppningar på resan var att utvecklas som hängflygare och att ha roligt. Ojoj, jag blev inte besviken! Jag lärde mig nya saker hela tiden, varje dag och varje flyg. Jag kände en tydlig förbättring i flygskicklighet samtidigt som jag lärde sig mycket annat matnyttigt om väder och vind, material och säkerhet, med mera. Min utvecklingskurva gick bokstavligt talat rakt upp i himmeln!

Höjden och flygtiden ökade successivt samtidigt som jag kunde slappna av mer och njuta av utsikten. Sista dagen kändes det som jag kunde stanna uppe hur länge som helst. Jag kunde stiga till molnbas utan problem och jag kunde utforska andra bergstoppar på andra sidan dalen. Att ligga och kurva med segelflygplan på 1 800 meters höjd var verkligen häftigt. Jag hoppas få uppleva den känslan snart igen!

Det var oftast fullt upp på dagarna. Jag hade svårt att hitta tid till fysisk träning och tog för vana att gå upp tidigt på morgonen och springa då det fortfarande var svalt. Att springa upp till starten vid toppen av berget förstärkte känslan av flyget. Att från luften titta ner på den slingriga bergsvägen jag sprungit och på dalen som vi bodde i var mäktigt, det gav flyget en extra krydda.

Inte bara flygningen bidrog till den positiva reseupplevelsen. När vi åkte från Sverige kände vi knappt varandra i gruppen. Men efter ett par dagar hade vi redan grym sammanhållning. När vi inte flög gjorde vi andra kul grejer, som att bada, äta god mat och berätta spännande flyghistorier. Medelhavsvärmen och den vackra naturen bidrog också till en lyckad resa.

Ibland när jag tittar mot himmelen kan jag känna ett behagligt pirr i magen och längtan att åka tillbaka till de franska alpbyarna.

Micke Andersson, grundutbildad för Bengt i Orsa 2007 men kom sen av sig med flygningen efter en större knäoperation. Han flyger en Tecma medium.

Skåneklubbens Frankrikeresa var något jag läst om. Jag tänkte att om jag åker med på den resan har jag möjlighet att komma in i sporten igen

Första starten i Chindriux skulle bli min första bergstart och det kändes som jag nu skulle flyga på riktigt för första gången. Flera års förväntningar skulle nu realiseras. När jag ”kånkade” fram till startrampen med en klumpig vinge på axlarna och med en svindlande utsikt över dalen hade nervositeten övergått till en total fokusering. Mats peppade mig med orden: ”Spring av bara f-n! Det här grejar du!”

Jag ställde mig på startrampen, vingen i balans, vinden såg bra ut. Mats sa: ”Det ser bra ut! Kör när du vill!” Några snabba steg ut över rampen sen kände jag lyft i vingen. Jag rättade in benen i selen och såg hur bergssidan försvann bakom mig och hur dalen bredde ut sig under mig. Helt fantastiskt!

När jag kommit halvvägs till landningsplatsen tittade jag rakt ner och såg en rovfågel som flög fem meter rakt under mig. Fågeln flög i samma riktning och hastighet som jag. En helt ny upplevelse för mig. Marken är 400 meter under mig och jag flyger fem meter över en fågel. Den känslan kommer jag aldrig att glömma. Jag flyger verkligen och jag befinner mig i fåglarnas värld! Helt magiskt! Eller som Georgios skulle säga: ”Hey Dude! It was like… you know….epic!”

Efter grundutbildning med backe och vinsch har **Thomas Lundh** plockat en del timmar på hang men var nu sugen på mer termik. Thomas flyger Falcon 3, ny till denna resa.

Jag började flyga för ett par år sedan, en dröm om att få flyga själv, som alltid funnits! Under de här åren har det inte blivit så många flyg men de som blivit lockar till mer. Jag åkte till Frankrike för att få fler starter (och landningar), mer tid i luften, mer termik – mer erfarenhet helt enkelt. Jag ville flyga högre än vad jag gjort hittills i Sverige, där jag mest har hangat på Ålleberg. Det var också en möjlighet att få träffa fler hängflygare vilket är viktigt, särskilt när man som jag bor en bit bort från närmaste flygställe.

Resan blev verkligen lyckad för min egen del. Det blev en till två starter nästan varje dag och jag kände att jag utvecklades varje dag. Att få fina termikflyg med bra höjd gjorde det hela ännu bättre. Att flyga över bergstopparna med utsikt flera mil åt alla håll är verkligen helt fantastiskt! Jag skulle kunnat stanna där hur länge som helst om bara vindarna var på min sida.

Att vara med på en sådan här resa är något jag rekommenderar alla nybörjare och andra som vill få flyga på nya ställen. Med instruktörer som går igenom starter och landningar känner man sig säker. Man får återkoppling direkt när man landat om hur flyget var, vad man ska tänka på inför nästa start och vad som kan göras bättre i landningarna. Det var ett kul gäng, med bra blandning i ålder och erfarenhet vilket också bidrog till att resan blev så lyckad som den blev. Detta är något som jag mycket gärna gör igen!

Åke Vidlund, har hållit på i många år huvudsakligen med markbogsering och flygning på hemmaplan. Efter att hållit upp några år är resan ett sätt att komma igång igen. Han flyger en Tecma medium.

Hängflyg



Foto: H Larsson

Fint kvällslyft för Håkan St André les Alpes.



För att komma upp till starterna på ett smidigt sätt hyr vi minibussar för resan.

Jag har flugit relativt lite, trots många år i sporten. Har bland annat varit i Italien två gånger, flugit i Åre, vid Grövelsjön, Orsa och Örebro. Efter ett uppehåll i flygningen från 1999 till 2008 var resan ett bra sätt att komma i gång med flygning igen. Dessutom fick jag en upplevelse utöver det vanliga.

Johanna Lönngren har börjat flyga i Kalifornien för tre år sedan. Under ett intensivt flygår tog hon amerikansk licensen motsvarande svenska grund-, höjd- och hangbehörighet. I Sverige blev det flygbogseringsutbildning i Skåne. Som student utan egen utrustning har det varit svårt för henne att komma vidare med flygandet i Sverige. Johanna flög Atlas 13.

Flygkulturen är en helt annan i Kalifornien. Där var jag medlem i ett hängflygkooperativ. Vi fick låna all utrustning och instruktörerna jobbade gratis – eller mot att vi elever körde dem till startplatserna i Owens Valley ibland och sedan jagade efter dem i bilen medan de flög sina sträckor. Det var en fantastisk upplevelse i sig!

Inför Frankrikeresan hade jag bara en enda önskan: Att flyga så mycket som möjligt. Under sommaren hade jag min sista lediga sommar innan jag skulle börja jobba, och därför redan spenderat tio dagar i München och tre veckor i Kalifornien bara för att flyga. Men vädret i München var minst sagt medelmåttigt och även i Kalifornien var inte förhållandena så bra som de brukar vara. När jag kom till Frankrike var jag alltså nästan desperat att få flyga av mig ordentligt. Framförallt ville jag lära mig att flyga med moln, något som inte är så vanligt i det torra ökenklimatet i Kalifornien.

De första dagarna var jag lite frustrerad och kände mig hämmad i min flygning. Jag var frustrerad över att vara begränsad av kontrollerat luftrum i Chindrieux. 300 meter över starten när allt jag ville var att kurva upp till molnbas och lära mig bli en bättre sträckflygningspilot. Men jag fick mina utmaningar i luften, fick leka med moln och njuta av underbara vyer. En av de finaste upplevelserna var ett kvällsflyg i Laragne. Efter två timmars flygning plockade jag vid halv nio en sista termikblåsa upp till molnbas och fick där uppleva en underbart vacker solnedgång som lyste upp Alperna runt omkring mig...

Henrik Dahlin, klassisk Skånsk back- och hangflygare. Var med i Frankrike även förra året. Familj med tre barn hemma skapar tuffa förutsättningar för flygningen men han jobbar på så bra det går och utvecklar sin flygning hela tiden.

I år hade jag lite högre förväntningar än förra året! Mina mål var att:

- *hitta blåsorna fortare och centrera bättre. (i stig och inte i sjunk!)*
- *flyga på alla flygställen vi besöker.*
- *hålla mig uppe tills jag själv vill landa.*
- *flyga fler timmar än förra året.*

Jag har flugit lite mer här hemma sedan förra året och kunde nu slappna av mer i luften. I och med det var det enklare att koncentrera mig på flygningen, lyssna på varion, centrera i blåsorna och stanna kvar i luften så länge jag ville. Jag valde flera gånger att gå ner eftersom jag kände att jag började bli åksjuk av termikkurvandet och fick därför inte så mycket tid i luften som jag skulle vilja. Jag har hört att detta är vanligt för många när de ligger och kurvar på samma ställe länge och att det problemet försvinner när man ger sig iväg på sträckflygning eller annan flygning som kräver mer koncentration och uppmärksamhet.

De bästa flygen fick jag i Laragne på Chabre där VM hölls förra året. Fantastiskt landskap med bra lyft. 1 000 meter över starten fick man när det var bra sikt en fantastisk vy av landskapet. Bergstopp efter bergstopp ända bort till horisonten där solen går ner, wow...

Jag flyger en Tecma Medium men känner mig nu lite begränsad med den och siktar på en lite vassare vinge. Tror att en WW-Sport kan vara ett bra nästa steg! Planerar även att fixa flygbogserbehörighet här hemma innan nästa resa 2012.

Håkan Larsson, grundutbildad i Skåne. Aktiv på bogserfältet, hangen och med Mosquoiton. Flugit en del i Bulgarien och Italien. Håkan flyger Aeros Discus.

Hemma blir det mest mosquito- och hangflygning. Planen var nu att försöka utvecklas vidare inom termikflygning. De termiska hangen på seneftermiddagarna gav bra möjlighet att träna kurvningsteknik och centrering medan man mitt på dagen hade möjlighet att göra några längre eller kortare utflykter. Att vi hann med fem olika flygställen var också ett plus som gav bra träning under varierande förhållande.

Förväntningarna var höga på platser som St.André och Laragne, men starten Buck vid Sederon gav den största överraskningen. Efter en transportdag i bussen bestämde vi oss för att testa ett kvällsflyg. Vi bokstavligen knuffade upp bussen till starten, tvekade halvvägs om vi skulle fortsätta men när vi väl var på plats var vinden rakt på och perfekt styrka. Efter att iakttagit skärmarna i luften, rekat platsen och vant oss vid tanken riggades fyra svenska vingar. En efter en startade vi och fick ett mycket avkopplande och lugnt flyg i solnedgången. Johan tog sig till molnbas trots det svaga lyftet, vi andra kom upp en bra bit över bergsryggen och fick en otrolig utsikt över landskapet.

Jörgen Järevång har varit med i Frankrike flera gånger tidigare men tog i år med sig familjen. Här är det Casper som provar hur det är att flyga. Jörgen flyger Airborn Shark.

Det är inte så populärt att åka iväg själv i två veckor under semestern och lämna resten av familjen hemma. Tar man med hela familjen får ju alla uppleva den underbara naturen och allt annat trevligt som kommer till när man åker utomlands. Vi körde



Camping i Frankrike är både billigt, flexibelt och bekvämt. I Laragne kan man landa på campen.



Håkan efter start vid Saint Vincent.

ner i egen bil och anslöt till bussgänget på plats. Allt fungerade bra under de 15 dagar vi var iväg. Våra killar, fem och nio år, brukar inte vara speciellt trevliga mot varandra i bilen, men skötte även det mycket bra under våra långa sträckkörningar både ner och hem. Vi är vana campare och har all utrustning. Ändå blev det flera turer till Decathlon för inhandling av diverse prylar, bland annat ett tält som går snabbare att rigga upp och ner än vårt tunneltält. När det gäller min egen flygning fick jag fler flygtimmar än jag hade som mål. Det kommer säkert bli fler resor till Frankrike, kanske redan nästa år.

Georgios Billis, grekisk hängflygare som nu bor i Lund. Resans instruktörmedhjälpare som också fick en hel del egen flygning. Planerar att bli instruktör så snart det går.

För min del är Frankrikeresan ett klockrent val för alla som har möjlighet att ta ledigt två veckor. Har man inte flugit berg, termik och sträckflygning kan man med lite tur utveckla sin flygning så mycket som det tar ett par flygsäsonger i Sverige för på ett par veckor. Flygupplevelserna, erfarenheterna och möjligheterna går inte att jämföra med det vi har här hemma.

Jag själv började med hängflyg i Grekland. Utbildningen gick, som jag upplevde det, framåt i en behaglig takt. Det finns gott om berg och bra vädret året runt. Bara att köra ut och flyga! När jag kom till Sverige upptäckte jag att svenska hängflygelever mäter tid i en annan skala. Det som hade tagit mig några veckor i Grekland kunde i Sverige ta fler månader, man får räkna med dåligt väder, brist på höga startar och beroende av utrustning som vinsch, bogsertrike osv. Jag insåg att i en skånsk elevs ögon hade jag utbildat mig blixtsnabbt!

Det känns naturligt för mig att utbildningen sker i «högt» tempo. Frankrikeresan ger detta. Dessutom får man flyga växlande miljöer, olika start- och landningsplatser och vädersäkra bergområden. Eftersom man flyger i en grupp lär man sig även från de andras erfarenheter och upplevelser. Duktiga instruktörer som kan område och förhållanden ser till att var och en flyger säkert och utvecklar sin kunskap för varje dag. Man har kul även om det inte går att flyga, Frankrike är ju inget dumt ställe att hamna i mitten av juli.

Som hjälpinstruktör fick jag avstå från en del egen flygning. De dagarna jag fick komma upp minns jag mycket väl. Mest av alla reflekterar jag



Vingarna riggade på nedre norra starten på Chabre vid Laragne.

över mina två timmar över St Vincent. Utan tvekan mitt livs skönaste och mest givande flyg – det jag har kvar är GPS:ens tracklog och minnet av ett otroligt vackert flyg.

St Vincent ligger längst upp i en dal med en sjö i botten. Starten ligger vid byn St Vincent les forts 600 meter över sjön, längs en lång sagolik bergskam med en by med ett kloster i ena änden och en borg i den andra. Resten av bergsmassivet låg några hundra meter från starten. Mindre än 180 meter under startrampen låg en fin landning som inte fick användas på grund av en ilsken bonde som inte ville inte ha flygfolk på sin mark. Inga problem, vi skulle ju till den officiella landningen – fem kilometer bort och 250 meter över starten!

Johan startade först och tog sig snabbt upp till 100-200 meter över kanten. När jag kollade igen efter 20 minuter hade han fortfarande samma höjd och verkade ha fullt upp med alla skärmar i luften. Johanna och Håkan startade strax efteråt och började jakten på termik. Jag gjorde mig redo och tog plats för start. Alla tre vingar låg fortfarande 100-200 meter över start och verkade ha svårt att hitta blåsor. Jag startade och började iaktta skärmarna, jag letade efter piloter som hade för avsikt att stiga hela vägen upp till toppen på det vackra berget. Efter några minuter insåg jag att folk som ville upp höll på vid andra änden av kammen, ett ställe som inte verkade lova speciellt mycket i mina ögon. Jag nollade i några minuter och kurvade passerande blåsor men icke. Jag hade två skärmar nära mig så jag var säker att en av oss skulle fånga den stora när den kom.

Några minuter senare kom den. Ett par kärnor bar mig och skärmarna hela vägen upp längs berget tills vi planade ut ett par hundra meter under molnen. Vilken vy! Dalen på ena sidan, berget med dess skidområde och liftsystem på den andra. Längre bort snötäckta toppar och runtomkring förbipasserande segelkärror. Vid den punkten hade Johan redan kommit upp, flugit runtomkring och var på väg mot en annan mindre topp några kilometer bort.

Om det är svårt att beskriva hur fantastiskt St Vincent är från marken så är det nästintill omöjligt att göra det från luften. Jag tittade mot alla håll och kunde inte få nog av landskapet och omgivningen. Man slapp leta efter termik eftersom det lyfte överallt. Efter ett tag flög jag mot samma topp som Johan. Jag kom ner i varmare luft och fick tillbaka känseln i fingarna, kurvade lite på

olika ställen och lekte i luften, sen var det dags att börja tänka på landning och resan tillbaka till Laragne (eleverna skulle flyga på kvällen). Efter landningen märkte man att jag inte kunde sluta att le, jag var i extas, kunde inte sluta upprepa att det var mitt livs vackraste flyg. Jag längtar tillbaka till Frankrike och St Vincent.

Johan Ohlson, veteranen i gruppen. Har flugit längre än mig och var med i svenskt hängflyg redan på 70-talet.

När jag började flyga 1979, fanns det inga tankar på termik och cross country. Man var glad för några meter över mark och några sekunder i luften. Kånkade, packade och bar i ur och skur för varje litet skutt. 13 år senare 1992 åkte jag för första gången till Frankrike. Även om jag haft många fina termikflyg redan blev resan en av mina mest fantastiska flygupplevelser. Då kände jag att det här måste jag göra om. En blivande flygare Theo var dock redan född och han fick snart två bröder. Familj, företag med mera gjorde att de tidigare frekventa flygresorna begränsades till lokala utflykter och en och annan resa till Hammar, Danmark och Värmland. Nu 2011 när Theo bestämde sig för att lära sig flyga ordentligt tillsammans med Hans & Mats kunde jag inte låta bli att ta chansen att flyga i Frankrike igen.

En resa som skulle bli lika bra om inte bättre än den jag gjorde för 19 år sedan. Några av flygställena besökte jag redan 1992 och några var helt nya för mig, bland annat St André. Ett fantastiskt ställe med boende, landning, dryck, mat och bad inom gångavstånd.

Första flygdagen tog vinden i ordentligt. Den var speciellt besvärlig vid landningen med byig vind som ändrade riktning 180 grader. Beslut togs att landa på en landning som låg i dalen nordost om byn. Först sent på eftermiddagen hade vinden avtagit tillräckligt på starten. Jag var som ofta under resan wind-dummy och fick starta först. Flyget blev inte så långt. Det var stark, byig, sned vind och efter ett tag bestämde jag mig för att landa, vilket var lättare sagt än gjort. Fältet vi rekat såg precis likadant ut som andra fält i dalen. Det blåste kraftigt och det var svårt att penetrera i motvinden. Jag bestämde mig för vilket fält jag skulle landa på men när jag kom ner på lägre höjd insåg jag att det var fel fält. Försent att välja om bara att koncentrera sig på landning. Första tuffa landningen i Frankrike. Pulsen var hög, men det fanns egentligen ingen anledning till oro. Vid landning blåste det hårt men stabilt, jämnt och rakt.

Andra flygdagen på St Andre, såg lovande ut. Svag vind på morgonen. Eleverna tog ett morgonflyg. Jag och några av de mer erfarna piloterna valde att vänta på termiken. Förväntningarna var stora. Vi hade hört mycket om stället och gårdagens flyg hade ju inte blivit vad vi hoppats på. Johanna var först ut och fick kämpa ordentligt för att hålla sig uppe i början. Jag startade som tvåa eller trea och steg flera hundra meter direkt från start. Efter gårdagens korta och stökiga flyg ville jag få ordentligt med tid och höjd innan jag gav mig iväg på några längre utflykter.

Efter ungefär en halvtimme började jag stretcha på gränserna. Jag följde bergsryggen längre och längre åt nordost. Det fanns dock en mycket svår passage där hangsidan blev lägre och svängde, vilket innebar sned motvind och sämre lyft. Nedanför fanns inga landningar. Till slut hittade jag en blåsa som tog mig 800 meter över start. Nu fick det bära eller brista. Sakta tuggade jag mig framåt mot vinden. Till slut var jag nere på samma höjd som bergskammen. Fortsatt med sjunk men nu var det inte långt kvar tills hanget svängde. Skulle lyftet komma då?

Pirrigt men erfarenheten sa att det ska finnas lyft på andra sidan böjen och så blev det. Inte så mycket men tillräckligt för att jag efter lite gnetande kunde komma upp på mer behaglig höjd. Nu kunde jag utforska en ny del av bergsryggen. Kul flygning förbi en hög radiomast och hela vägen bort till bergsryggens nordöstra ände. Efter ett tag vände jag nöjd tillbaka mot startområdet. I sned medvind var det betydligt lättare att ta sig över det svåra partiet.

Efter ett tag vid starten fundera jag på en ny utflykt innan landning. En rutt jag sett på flygcentret vid landningen gick över till en lång hög bergskam sydost om starten. Man passerar över dalen med gårdagens landningsplats. Bestämde mig för att föröka hitta en blåsa med bra höjd och göra ett försök. Skulle jag inte komma fram kunde jag landa på samma ställe som igår. Efter ett tags harvande på låg höjd och några halvtama blåsor kom den, 900 meter över start, lets go!

Min största oro var vad som skulle hända när jag kommit ut över dalen och i en eventuell lärotor. En berättigad oro! Jag började sjunka kraftigt, ett långt tag tjöt sjunkvarnaren ett allt annat än upplyftande ljud, bäst att speeda på. Till slut kom jag ur sjunkområdet. Fortsatt sjunk men inte mer än vanligt i stillastående. Skulle jag



Hans och Otto inför start.



Henrik, Johan, Johanna, Håkan, Jan, Micke, Thomas, Åke, Mats, Theo & Georgios på starten vid Saint Vincent Les Fortes.

ha tillräckligt med höjd för att komma upp på andra sidan dalen? Kom in på halva höjden av hangen. En liten rygg som låg på samma höjd gjorde mig orolig skulle den förstöra lyftet och skapa turbulens? Skulle det överhuvudtaget finnas något lyft att jobba på?

Jodå ganska direkt då jag nådde bergssidan började det lyfta svagt. En kombination av hang och termik. Till slut började termiken dra ordentligt. Snabbt steg jag upp till Bergskammens relativt vassa krön. Resan var dock inte slut den fortsatte i snabb takt upp till 1 000 meter över starthöjd. Bara att cruisa vidare efter bergskammen. När jag började närma mig kammens ändpunkt i sydost började den också stiga. En lång sträcka hade terrängen under mig sjunkit, vilket invaggat mig i en falsk trygghet med känslan av bra höjd över mark.

Ytterligare ett vägval, skulle jag våga fortsätta? Hittade jag inget lyft var risken överhängande att jag inte skulle ta mig tillbaka till landningen. Friskt vågat, det kan vara värt en utelandning med upphämtning i mörker. Ett lyckokast! Lite senare fick jag dagens höjdarblåsa 1 200 meter över start och jag var så långt bort åt sydost som möjligt om jag skulle ha någon chans att komma tillbaka. Färden tillbaka åt nordväst gick förhållandevis lätt. Lite sned vind och lite uppför för att nå ända fram till där jag gick på berget sedan var det enkelt att fortsätta längst bort på kammens nordända.

Nu började det kännas som att jag hade gjort allt jag vågat hoppas på. Jag bestämde mig ändå för att ta en utflykt till, denna gång åt sydväst ut längs sjön. Skulle jag få sjunk var landningen alltid inom räckhåll. Motvinden gjorde uppgiften svår, men även denna gång fick jag nya blåser när jag behövde. Det började bli dags att gå mot landning. Landningen på St André är omtalat vansklig eftersom vinden ibland byter riktning 180 grader. Fältet är mycket stort men det finns en trädrand längs den ena sidan och en sjö längs den andra. Dagen innan då vi var vid fältet hade vinden växlat riktning flera gånger. Nu stod dessutom en massa piloter och instruktörer och tittade på. Inflygningsvarvet blev för kort och jag fick S-kurva mig ned den sista biten (inte alls enligt Hans instruktion). Jag sköt över min tilltänkta landningspunkt med >100 meter men var fortfarande ganska centralt på det väl tilltagna fältet.

Vilket fantastiskt flyg! Utmattad men med endorfinerna sprakade i kroppen la jag ner vingen och tog en kall öl på flygcentret. Packade ihop och åt sedan middag med gänget. Oh what a day! Kunde det bli bättre?

Och det kunde det. Nästa dag gjorde jag om samma tur och lite till. Grundvinden var nu lite mer rakt på. Tidigare hade det varit V till nordväst. Nu var det väst till västsydväst. De jobbiga passagerna i motvind blev mindre svåra. Rotorn med sjunk över dalen var mindre uttalad. Termiken var bättre. Jag kunde flyga med en lugn känsla i magen, med vetskap om vad jag hade att förvänta mig. Som avslutning på flyget försökte jag gå tillbaka till start. Jag lyckades komma fram till bergssidan men efter den långa sträckan i motvind hade jag tappat mycket höjd och var lågt ner, fortsatt utan lyft. Klockan var mycket och termiken hade börjat avta. Efter två fantastiska flyg kände jag mig nöjd och ville inte testa min tur ytterligare en gång. I sned medvind gick det snabbt tillbaka till landningen. Denna gång med lugn och självförtroende. Landningen satt perfekt. 50 meter till flygcentret och den kalla ölen.

Hans Berg, instruktörer och arrangörer.

En intressant upplevelse när man reser med en grupp som denna är att man lär sig väldigt mycket av alla deltagare i gruppen. Tar man sig tid att studera andras starter och landningar när man är på en start eller landning kommer man att märka att ens egen säkerhet i start och landning ökar. Detsamma gäller mycket mer i flygningen. Som instruktör har du chansen att dela med sig av de erfarenheter man skaffar dig.

Mats Olsson, Instruktör och arrangör.

Förra året frågade Hans mig om jag ville åka med och hjälpa till på den årliga Frankrikeresan som instruktörerna i Skåneklubben ordnar. Resan gick så bra att det var självklart att åka med i år också. Jag har tidigare varit iväg med elever men aldrig en så här stor grupp. Det är helt klart en fördel att ha med fler instruktörer då en kan vara på starten och den andra är på landningen. Efter några dagars hårt drillande av landningsvarv och planerade inflyg landade alla bättre än de flesta tyskar och mig. Man får inte flyga så mycket själv som instruktör men belöningen i form av att se alla elevers framsteg är också bra. Några härliga flyg, mycket god mat och glatt resesällskap, jag kommer absolut göra det här till en årlig tradition.

Intresserad av att följa med på nästa resa? Håll koll på Skåneklubbens hemsida: www.sdfk.com resan brukar ligga under vecka 28 – 29.



Bild tagen med GoPro Hero 2 monterad på hjälmen.

Foto: Marko Wramén

Högre upplösning och bättre färger

Go Pro Hero 2
www.gopro.com och www.iceman.se
Cirkapris 3 500 kronor

I förra numret berättade Hypoxia om att Den populära hjälmkameran GoPro Hero har kommit i en ny version, Hero 2. Nu har vi haft chansen att testa den nya kameran, både i luften, på land och under vattnet.

Det handlar alltså om en kamera som är liten nog att ha på hjälmen, knäet, cykelstyret, surfbrädan elller precis var du vill.



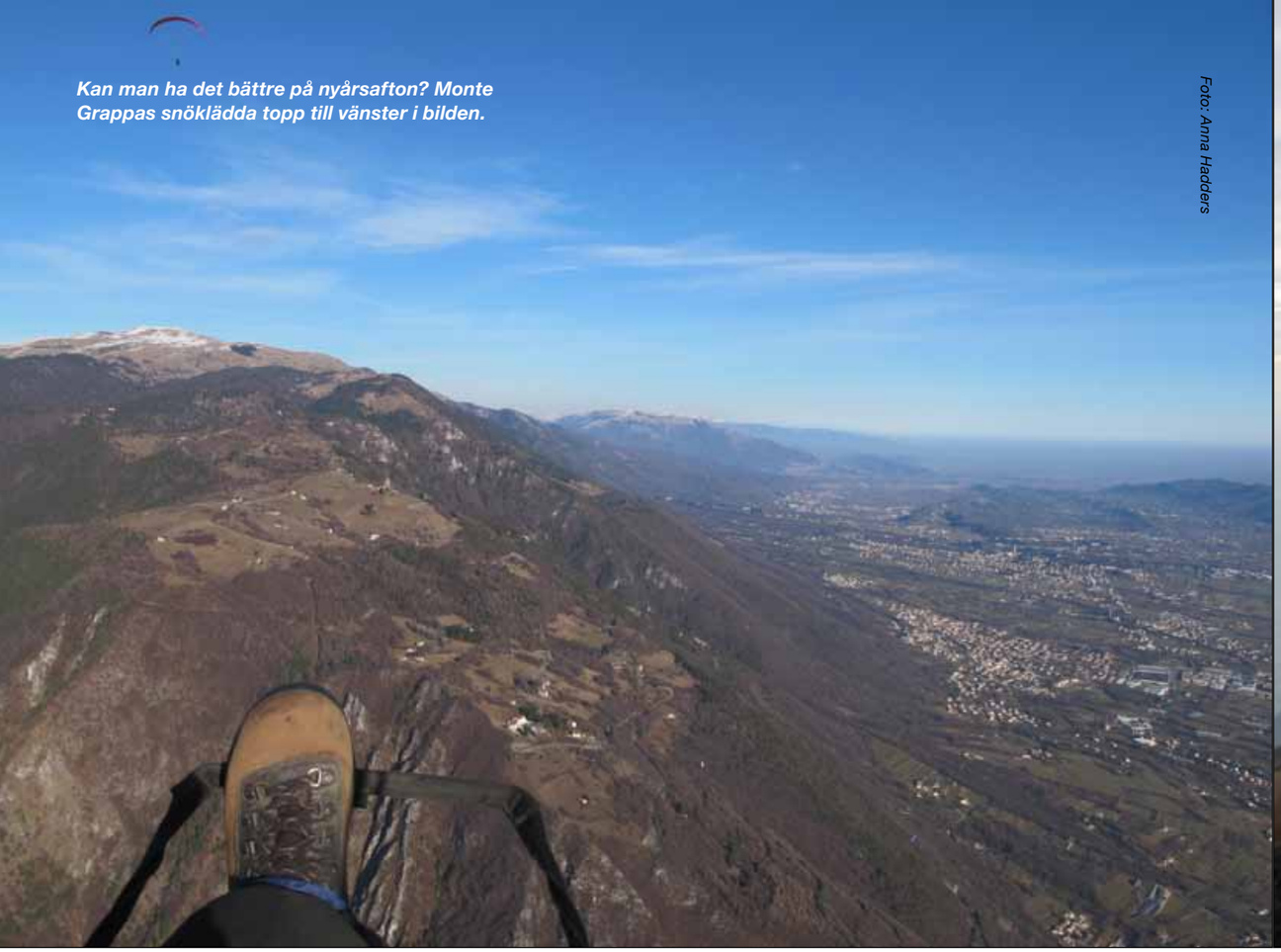
D e n filmar i HD-kvalitet 1080i (men du kan älla ner kvaliteten till 60p eller 720p) och et går att filma i upp till 50 bildrutor per sekund i hög upplösning och 100 rutor per sekund i lägre upplösning, vilket är bra om man vill ha mjuka och fina slow motion-sekvenser. u filmar med upp till graders vidvinkel. ocksåta stillbilder ntingen en och en, tio under en sekund (burst) eller some time lapse där du ställer in den på att ta till exempel en bild var femte sekund.

Är det då stor skillnad mot den gamla modellen? O ja. Stillbildskvaliteten har blivit mycket bättre med högre upplösning, bättre färgbalans och allmänt snyggare bilder. Också videofilmerna håller högre kvalitet och har bättre färger och exponering. En annan förändring är att det nu finns ett större teckenfönster och ett menysystem för inställningarna vilket gör det aningens mindre kryptiskt att ändra inställningar i fält utan att behöva ha en manual till hands. Dessutom har man lagt till röda LED-ljus också på ovansidan, undersidan och baksidan, dessa lampor blinkar rött när kameran filmar/fotograferar så att man ser att det verkligen funkar. Funktionen med blinkande LED går för övrigt att stänga av för diskretare arbete.

Kameran kommer i ett skyddande vattentätt fordral som faktiskt går att dyka med. Jag har själv provat att använda den ner till mer än 30 meters djup utan problem. Ska du filma eller plåta under vattnet är det dock viktigt att byta den välvda objektivporten på skyddsfordralet till en platt variant, annars blir bilderna suddiga.

Numera finns en rad tillbehör, som till exempel ett LCD-bakstycke så att du ser vad du filmar/fotograferar. Det finns också större batterier som ger dig längre filmtid samt ett dubbelhus där du kan montera två kameror sidan om varandra för att filma i 3D.

Marko Wramén



Kan man ha det bättre på nyårsafton? Monte Grappas snöklädda topp till vänster i bilden.

Foto: Anna Hadders



Långt fint nedflyg efter start på Panettone.

Foto: Anna Hadders

Vintersmitning i Bassano

Efter en jobbig höst kände jag att livet behövde piggas upp. Vad göra bättre då än att boka en resa till ett trevligt flygställe? Sagt och gjort. Därför tog jag kontakt med mina nyvunna tyska vänner Tobias och Miriam. De har varit på semester och flugit i Skåne ett par somrar i rad där vi lärt känna varandra. Jag vet att de nästan alltid är och flyger.

– Ska ni flyga i julhelgen?

– Javisst, vi åker till Bassano på juldagen. Häng på!

Och så blev det. På annandagen lämnade jag ett grått Sverige för att med Lufthansas hjälp ta mig söder ut till Venedig. Ingen lång sträcka, men det är dåligt med direktflyg så det blev till att mellanlanda i Frankfurt. Tobias och Miriam hämtade mig på Venedigs flygplats. Härligt att bli mottagen av glada, goa flygvänner. Jag inkvarterades i min hyrda fräscha lägenhet alldeles intill landingen och somnade full av förväntan.

När jag nästa morgon drog upp persiennerna möttes jag av blå himmel och strålande sol. Med den sneda vintersolen blev liksom hela världen gyllenfärgad. Å vad härligt! Kyligt ute, men kunde inte låta bli att ta min frukostkopp te ute på balkongen. Mitt soltörstande vinterbleka ansikte drogs som en magnet mot solens strålar. Tanka energi. Yes!

Så småningom dök Tobias och Miriam upp och vi började morgonen med att klara upp det praktiska. Köpa flygkort (20 euro för fem dagar) och klippkort till bussen (60 euro för tio resor). Nu behövde jag inte använda det sist nämnda så många gånger eftersom Micha, en annan tysk flygare, hade med sin sambo som inte flög. Hon vandrade istället i bergen och kunde köra ibland. Denna morgon körde hon oss upp till da Beppi (850 meter), den mest använda starten i Bassano. För tidigt för lyft och vi hade inte fått frukost i oss, så det blev en cioccolata och smörgås på caféet vid hängglidarstarten. Döm om min förvåning när jag fick in det jag trodde skulle vara varm choklad, typ som hemma. Nej, det här var mer som varm chokladpudding i kopp. Men det var gott det med.

Sen drog vi oss ner till starten och fixade iordning alla grejor. Det blev varmt med tjocka kläder på starten, men luften var kall. Fick instruktioner av Tobias om var jag skulle flyga, var det lyfte bäst och inte minst vilket område som var ”no no” att flyga över. Arg gubbe med gevär hotar på marken för den stackare som skulle drista sig till att bomba ur på hans mark… Glad och ivrig gav jag mig av och susade snabbt förbi arga gubbens område. För att vara så ny som jag är på termikflygning, (tog licensen i våras), var jag riktigt nöjd när jag landade 40 minuter senare.

När det var dags att ta sig uppåt igen hade vinden vridit mot väst. Nu var Miriam snäll och körde oss upp till starten vid Casette (1 050 meter). Lite som att framåtstarta i svag vind från toppen av skolbacken i Hammar. Bara det att man var lite högre upp när man väl kom ut i luften… Nu var det inte så mycket stigande luft kvar, med det var otroligt vackert i eftermiddagssolen.

Kvällarna tillbringade vi, som många skärmflygare i Bassano, på den mysiga restaurangen l’Antica Abbazia. Pizza är specialiten, men deras pastarätter och andra rätter med för den delen är väl så goda. Självklart fick jag i slutet av varje kväll smaka husets specialare, ”sorbeta”, vilket är citronsorbet mixad med vodka. Serveras i glas och rekommenderas varmt. Det måste jag förresten testa att göra hemma! För övrigt kunde man nästan tro att man kommit till Tyskland, jag hörde nästan bara tyska talas omkring mig hela veckan.

Andra dagen fortsatte i samma härliga stil som den första. Sol från blå himmel och två fina flyg. Första starten var jag lite för het på gröten och väntade inte tillräckligt länge på att termiken skulle komma igång ordentligt. Eftersom vi var mitt i vintern dröjde detta till framåt tolvtiden eller senare innan det blev något riktigt drag. Sen blev det ju mörkt tidigt, så de möjliga flygtimmarna var inte så många. Däremot många fler än om jag stannat hemma! I Sverige har jag inte flugit sedan i oktober.

Lyckades med möda gneta mig kvar i tjugo minuter för att sedan få styra mot landningen. Ja, ni känner igen känslan. Inte kul att stå på marken och se hur ”alla” andra kurvar så fint där uppe. Varför väntade jag inte längre, tänkte jag förstås. Nåväl, så småningom kom jag upp till starten igen och fick denna gång till bra med kurvning.

Nästa morgon hade vädret slagit om och himlen var jämngrå. Vindarna såg i alla fall gynnsamma ut för ett försök till start uppe vid Panettone på cirka 1600 meters höjd. Så högt har jag aldrig startat tidigare. Men om igen – det är ju egentligen ingen skillnad på att starta där eller på 30 meter, man får bara inte tänka på höjden. När vi kom uppåt på berget var det till slut snö och isigt på vägen. Tur att vi hade bil med fyrhjulsdrift. Vi var fyra som startade, en efter en och så flög vi i gåsmarsch ett långt nedflyg på nästan en mil. Kul, även om det inte fanns något lyft. I slutet kunde vi dock hanga en stund vid oststarten Antenne Costalunga.

Dagen var fortfarande ung så vi satsade på att köra upp igen, men det blev inget mer fluget. När vi väl kom upp till Panettone började det snöa. Körde vidare upp och vandrade runt en stund på toppen av Monte Grappa. Sen passade det utmärkt med ännu en cioccolata, denna gång betydligt tunnare i konsistensen. Tillbaka nere i Semonzo där vi bodde regnade det, något som visade sig inte var så bra för kommande flygdag.



Foto: Tobias Edelmann

Parawaiting i goda vänners lag. Skingras molnen snart?

Morgonen därpå var det åter soligt och fint. Problemet var nu att fukten från regnet dagen före förstås förångades i värmen. Och vad händer? Det bara väller upp moln längs bergssidan. Ny ciccolata, tjockvarianten, vid hängglidarstarten nära da Beppi. Bassano är väldigt populärt även bland hängglidare och vi stod länge och väl och väntade på att få se en tjej ge sig ut från deras uppbyggda träramp. Men tyvärr, molnen fick henne att tveka, så vi såg aldrig när hon gav sig av. Då hade vi istället dragit ner till skärmflygstarten för att hoppas på luckor i molnen. Vi väntade och väntade och väntade. Enstaka entusiaster gav sig av i små luckor och försvann… Med tanke på den hastighet med vilken molnmassorna vällde upp såg det ut att vara rejäl termisk verksamhet. Något snopet då när vi till slut kunde starta och flyget tog slut en kvart senare. Det ville inte alls lyfta. Och har man väl kommit under den sjunde kurvan på vägen upp, ja då är det kört. Alla kurvorna på vägen upp till da Beppi har nummer. I den sjunde står dessutom en madonna. Hur jag än bad till henne hjälpte det inte.

Här måste jag faktiskt berätta om kyrkan nere i Semonzo. Man förstår att stället har varit populärt för skärmflygare under lång tid och att katolska kyrkan inte riktigt är som vår svenska ”stadskyrka”. På en stor madonnastaty med Jesus i famnen, inom glas och med pampig steninramning, hänger både en skärmflygare och en hängglidare. Om man vill tända ljus för nära och kära i kyrkan är det en bild på just denna madonna på ljusbehållaren. Under bilden står det Madonna del Buon Volo, de goda flygens madonna. Självklart tände jag ett sådant ljus för att vi alla ska få fina, säkra flyg under 2012!

Så var det då nyårsafton 2011. Ytterligare en underbart solig morgon i lugn och ro. Framåt lunchtid var vi uppe vid da Beppi-starten igen. Ok, inte starta för tidigt idag. Nej, idag ska jag inte stå på marken och se på när de andra kurvar. Nej, idag så jävlar anamma ska här flygas! Och kan ni tänka er, så blev det faktiskt. Väntade tydligen tillräckligt länge och fick så småningom fin höjd. Såg Tobias ta sikte mot Antenne Costalunga och tänkte att nu är det bara att hänga på. Min höjd räckte fint och väl över dalgången fick jag bra med stig igen. Låg där och kurvade en här och en där en bra stund. Så såg jag Tobias vända åter och hängde på tillbaka österut.

Hittills hade jag inte flugit öster om starten. Där är också en dalgång att ta sig förbi. Fortsatt god höjd så jag satsade på att det skulle räcka. Sjunk, sjunk, sjunk… Väl över på nästa bergskant fick jag jobba en stund med att hanga mig uppåt för att sedan kunna kurva igen. Nu ställde jag in siktet på att försöka ta mig till Panettone. Det gick nästan. Försökte ett antal gånger att få tillräcklig höjd för att klara sista dalgången, men det ville sig inte riktigt. Var i alla fall nöjd och styrde åter kosan västerut. Nu nådde jag min maxhöjd, cirka 1 350 meter. Personbästa höjd, vilket är en bedrift i sig. Ingen idé att jämföra sig med de andra flygrävarna. Om jag tävlar så är det ännu så länge med mig själv!

Hann med ytterligare en sväng över Costalunga innan jag bestämde mig för att landa för jag frös så det skakade i benen. Var fullständigt nöjd med mina tre timmar och 20 minuter i luften! Slog alla tänkbara personliga rekord i maximalt stig, sträcka jag flög, tid i luften. Vilken nyårsafton! Har nog aldrig haft en så bra sista dag på året. Att den sen avslutades med trevligt sällskap av alla mina nya tyska flygvänner och fest på l’Antica Abbazia gjorde inte saken sämre. Det blev verkligen ett kanonavslut på året 2011! Resan gav helt klart mersmak. Har just bokat flygbiljett till München till påsk. Där plockas jag upp av mina vänner för ytterligare en skärmflygresa tillsammans. Sen får vi se vart det bär av, Italien, Österrike eller Slovenien. Det beror förstås på vädret!

Anna Hadders

Välkommen till Svenska skärmflygförbundets årsmöte

Lördagen 31 mars

Idrottens hus
Fiskartorpsvägen 15 A
T-bana Stadion
Stockholm

Preliminärt program:
12.00-12.45 Medlemsmöte med öppen diskussion
12.45-13.15 Fika med macka
13.15-16.00 Årsmöte

Mer information finns på www.paragliding.se



HYPOXIA

UTGIVNINGSSCHEMA

NUMMER	DEADLINE	KOMMER UT
1-2012	22 JANUARI	5 MARS
2-2012	13 MAJ	25 JUNI
3-2012	5 AUGUSTI	17 SEPTEMBER
4-2012	14 OKTOBER	26 NOVEMBER

Välkommen

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

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



ITV Boxer, EN A/B
Motor- och friflygskärm som trots sin låga klassning bjuder på suverän handling.
Pris: 20.500:-

Nova Mentor2, LTF 1-2
Världens bästa LTF 1-2:a friflygskärm har förstärkt framkant, 3 stamlinor och 9,5 i glid! **Pris: 27.900:-**





SOL Prymus3, LTF 1
Extremt lättflugen och förlåtande nybörjarskärm för paramotor och friflygning.
Pris 19.500:-

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





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

SOL Easy2
Skön sittsele med alla möjliga funktioner för nybörjare-avancerade piloter.
Pris: 6200:-





ICOM IC-V85
Liten smidig komradio med 7W uteffekt till lågt pris.
Pris: 1850:-

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



skarmflygsbutiken.se

PAYSON
ENKLA OCH TRYGGA BETALNINGAR

B

Posttidning

Returadress
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

