

## MITT FÖRSTA DM

Önskan att få delta i en segelflygtävling har funnits hos mig ända sen jag gjorde min första sträckflygning sommaren 1979. Minimikraven för att ställa upp i DM-tävlingar är att man har 125 tim eller silver-C. Det dröjde till efter säsongen 1981. Det blev 125 tim och inte silver-C som kom först. Nu skulle beslutet fattas. Jag hade skramlat ihop tillräckligt med RST-poäng för att få välja ett klubbflygplan. Det som talade mot att jag skulle anmäla mig var följande:

- jag var fortfarande ett "blåbär" vars enda erfarenhet av utelandningar var den jag var med om från baksits under I-skolningen,
- Säsongen 1981 var ett enda stort misslyckande då det mesta i sträckflygningsväg gick snett.

En kväll i bygglokalen bestämde jag mig. Jag ställer upp med K 8:an, lättlandad och med inbyggd termikmagnet.

DM-82 närmar sig och jag har gjort några starter i K 8:an. Så en söndag ringer Lasse och talar om att K 8:an blåst på rygg. Tiden var knapp, men en resa till Kalmar och klubben hade en SF 27 i sin ägo. Helt plötsligt skulle jag flyga en vinnarmaskin i klubbklassen. Jag tog varje chans att flyga SF 27 och lyckades få ihop 10 tim före DM. När det gäller utelandningar lyckades jag komma 6 km för kort vid en finalglidning med Astiren veckan före DM. I förberedelserna ingick även att läsa "Cross country soaring" av Reichmann och "Teori för tävlingsflygare" sammanställd av Robert Axelsson och Bernt Hall. Som avslutning snubblade jag igenom "Winning on the wind" av George Moffat. Då återstod bara att packa hund och fru i bilen, hänga K2 (SF 27) efter och åka ner till Borlänge och få det hela överstökat. Med i bagaget fanns Lasses förhållningsorder: "med den kärran är det bara seger som räknas". Resan blev odramatisk och vi kom fram i god tid. Den hyrda husvagnen levererades som avtalat till Rommehed. På kvällen monterade team Eagle One, AFK:s markstab, upp sina stoltheter K2, T9 (Astir) och 29 (Pilatus). Piloter skulle vara jag själv (K2), Kalle Olsson (T9) och Åke Carlsson (29). I elfte timmen anslöt sig Kjell Nordström med en lånad Jantar std (H4)

### DAG 1

Efter en efter omständigheterna lugn natt öppnar jag ögonen kl 6 och kikar ut. Med blandade känslor ser jag att solen flödar från en molnfri himmel. Det innebär att vi kommer att kastas ut över den okända terrängen utan vilodag. Det är kanske lika bra att komma igång utan dröjsmål. Eftersom jag varit med som lagmedlem på ett DM och ett SM är rutinerna med briefing, utdragning av flygplan och startförfarandet inga nyheter för mig. Väderprognosen talar om risk för överutveckling och skurar. Dagens uppgift blir en triangelbana på 105,5 km via Längen och Rembo flp. Det verkar vara en lagom start. Efter att ha ritat in banan på kartan blir det tid över till att gå runt och studera konkurrenterna. Jag ser dem egentligen inte som konkurrenter, utan som kompisar som har fått samma uppgift att lösa. En genomgång av startlistan visar att det är det tunnaste startfältet på många år i klubbklassen. Många av toppnamnen saknas och vi är endast 13 st som skall göra upp om DM-tecknet. Dem flesta är betydligt mer rutinerade än jag, men jag har trumf på hand i form av det troligen bästa flygplanet i klassen.

Dags för start och Eagle One har fixat ut K2 så jag behöver bara sätta mig i. Linan sträcks och jag blir snart avvinkad på betryggande 800 m. Jag kurvar upp mig i en blåsa och sitter och bekantar mig med geografin vi ska flyga över. Jag förvånas över att den väntade trängseln före startlinjen uteblir. Startlinjen öppnar och eftersom jag beslutat att i första hand försöka ta mig runt går jag tidigt över startlinjen. Det regnar vid Längen och jag ligger i en dålig blåsa några km ut på banan. Efter att ha vunnit 100 m på 10 min ropar jag upp Eagle One och meddelar att jag kommer att göra omstart. På radion hör jag att en efter en landar så när jag når 1200 m glömmar jag det där med omstart och glider vidare mot Längen. Det är heldött i luften och jag fotar brytpunkten på 400 m och går mot en åker för att landa. I ena änden av den valda åkern ligger ett kalhygge som solen lyser på. Jag tar en sista chans och gör ett svep över hygget och ser du på f-n, på 250 m rycker det till. Jag bryter omkylt Kalle två och drar spaken i magen. Efter ett par långa minuter, mycket svett och heta ramsor, börjar variometern visa stadigt stig på 3 m/s och när jag passerar 600 m får jag sällskap av Hans Säberg med LS 3:an. När vi når 1200 m ställer jag nosen mot Rembo. Luften är lugn men en koll på "skivan" (finalglidningskalkylatorn) visar att höjden ska räcka till Rembo flp. Så rycker det till igen 5 km från Rembo på 400 m och styrkt av den förra räddningen jagar jag runt varv på varv men höjdmätaren går åt fell håll. När den visar 250 m är det bara att förbereda landningen. Utrullningen blir kort i uppforsbacke på en regnblöt åker. På radion hör jag att 68:an (K Dalsheim) och B9 (L Asplund) fortfarande är i luften. Jag svär lite och tycker att jag har klantat mig som sitter här på en lerig åker. En gubbe kommer fram

och undrar om jag lever. Jag kan ge honom lugnande besked och han visar mig till en telefon. Fika och lite VM-fotboll på TV i väntan på hämtlaget. Vid hemkomsten visar det sig att jag med mina 57,4 km som 4:e och siste man passerat 50 km och därmed räddat en tävlingsdag i klubbklassen. Belöningen blir "hela" 64 poäng. Åke landade åt fel håll och fick tillsammans med alla som inte lämnade Rommehed 0 p. Ingen tävlingsdag i standard/öppna klassen där både Kalle och Kjell landade ute. Dagge fick lite jobb med att avlägsna halva åkern från hjulhuset så att hjulet skulle kunna rulla nästa tävlingsdag. Kvällens historier på Ijugarbänken var inte så många men Åke gjorde tappra försök att förklara varför han åkt åt fel håll och Kalle fick stå ut med en del pikar för sitt litteraturval i väntan på hämtlaget. Jag känner mig ganska nöjd med att vi har kommit igång.

## DAG 2

Morgonpromenaden med Lucas (vovven) sker i strålände solsken och lite småkyllig luft. Det verkar bli bra flygväder. Lucas börjar redan lägga sig till med morgonrutiner som att uppsöka Kjell Propell som sitter och njuter av sitt morgonkaffe, och kaka upp andra halvan av hans bulle. Montering av flygplan klaras av före briefing. Väderprognosen talar om cu och eventuellt cb med bas upp till 1800 m och vind på 40 km/t. Vår uppgift blir en triangel på 119,1 km via Längen och Krylbo. Eftersom jag flög halva banan igår är terrängen välbekant och vi diskuterar lite vägval inom laget och kommer överens om att försöka kompisflyga. Jag tillbringar sista halvtimmen före start halvsovande under vingen på K2 som är uppställd och klar. Efter urkoppling kommer jag snabbt upp på höjd och kommer tillsammans med 29:an. Taktiken är samma som dag 1 och jag vill gå tidigt över startlinjen. Jag ropar upp 29:an och säger att vi drar iväg. Tyvärr är han upptagen med att dumpa vattenbarlasten och hinner inte med. Kraftig medvind gör att jag når Längen snabbt och kan åka vidare mot Krylbo. Jag passerar gårdagens landningsplats på 1300 m och går vidare. Jag kommer att få kraftig motvind på sista benet och Reichmann har skrivit att brytpunkter före motvinden ska rundas på max höjd. Jag nöjer mig med en halvdålig blåsa och driver ner mot Krylbo för att fota på 1500 m. Jag hör på radion att 76:an (Odd Wikner) rundat andra brytpunkten. Eftersom jag inte sett skymten av andra tävlande på en bra stund tittar jag mig omkring och får syn på 68:an betydligt lägre över Rembo. Jag stannar och kurvar i en ganska bra blåsa och när höjden börjar närma sig 1700 m tar jag fram skivan för nu ska här finalglidas. Rembo, 1800 m och 40 km/t motvind ger mig 3 meters ringinställning. Glad i hågen påbörjar jag finalglidningen med god fart. Jag följer upp på skivan och tycker att höjden försvinner fortare än jag räknat med. Ringen ställer jag ner till 1 meter men det hjälper inte. På 900 m vid Vikmanshyttan (23 km hem) går det upp ett ljus. Jag har satt en karta med 500000-dels skala i skivan och måste naturligtvis dubbla den avlästa höjden. Hur j-a dum får man vara? Men det är tydligen min dag idag för jag hinner bara börja läsa lusen av mig själv när jag åker in i en 5 meters blåsa och kan jublande åka med upp till 1700 m och styra hem mot Rommehed med maxfart (170 km/t). Med stor lättnad kan jag rapportera "Kalle två - avstånd 10". På vägen möter jag en DC 9:a som kör start och landning på Rommehed. Kraftigt sjunk sista biten gör att jag får landa rakt in. Fältet är fritt från andra flygplan. Jag är först över mållinjen och sitter kvar och väntar på mottagningskommittén. När ingen dyker upp tar jag micen och ropar "Eagle One från Kalle två". Svaret kommer "Kalle två, Eagle One, läge och höjd?". Jag svarar "Höjd 0 m läge bakom vagnarna" - tystnad. Hela gänget kommer stumlande med min välkylda "Eagle" som jag sprättar upp och håller ner i min torra strupe så jag kan sätta igång och "Ijuga". Mille kommer med sin gamla folkvagn och tar bilder och ställer frågor (skriver för Borlänge tidning). Eagle One har varit upptagna med att fika och stoppa i sig mat för att orka hämta oss stackars piloter i terränglädan. Tiden går och när ingen dyker upp börjar jag få klart för mig att Mille kanske skulle få rätt när han utropat mig till dagssegrare. Snart börjar det dock komma hem flygplan på löpande band. Vi får syn på en som stannar och kurvar på låg höjd nära fältet. Det är Åke som kommit ner på 120 m 5 km från Romme. Han lyckas dock ta sig upp och komma hem. Tävlingsdagen blev en fullträff med 12 av 13 i klubbklassen som kom runt. Av dessa stannade Åke Westerlund retfulla 200 m före mållinjen och fick inga hastighetspoäng. I std/öppna kom alla hem med Kjell som överlägsen dagssegrare. Dubbel dagsseger för AFK och 11 km/t som segermarginal i båda klasserna. Jag känner mig ganska nöjd och tycker att jag kan ge mig själv godkänt hur det än går framöver.

## DAG 3

Samma fina väder och prognosen talar om fin termik, dock med risk för skurar. Dagens uppgift blir en triangel på 159 km. Jag gör ett stort misstag före startlinjen när jag planlöst åker omkring. Paniken börjar krypa under skinnet när jag hamnat på 300 m långt från fältet. Utelandning före startlinjen skulle vara succé. Jag hittar en blåsa och börjar sakta klättra när startlinjen öppnas och medtävlarna startar på löpande band.

Ytterligare en stressfaktor är att det är fullt åskväder i nordväst. Efter en evighet kan jag passera startlinjen och kommer snabbt upp till molnbasen. Det är grått och regnigt men det stiger på rakkurs. Regnet ser ut att dra ner molnbasen ända till backen längre fram så jag vinklar ut i solen över Vikmanshyttan. Här träffas jag av det berömda "Hedemorasjunket". Variometern visar stadigt 4-5 meters sjunk och jag siktar på att nå Rembo flp. Sjunket håller i sig och jag landar på en åker vid Dalälven. En titt på kartan visar att jag kommit 30 km dvs bara glidtalet från 1000 m. Efter att ha bundit fast Kalle två får jag lift med bonden som bjuder på fika. Det regnar nu ganska kraftigt och när bonden ska uträtta ett ärende får jag lift tillbaka till åkern. Där är det förträffliga hämtlaget nästan klara med lastningen och vi kan åka hem till Romme. Det är ingen konst att landa ute med sådan service. Väl hemma får jag en påminnelse om hur grön jag är. Kjell säger "Du lade väl märke till vindkantringen i samband med fronten". Jag hade varit så fixerad vid att komma iväg att jag glömt att analysera väderutvecklingen. Resultatlistan är dyster läsning med K2 på 9:e plats och 29:an på 13:e plats. Bertil Berglund är dagens vinnare efter en våghalsig flygning på 130 km och genom fronten. Jag ligger på 3:e plats sammanlagt efter Odd och Bertil.

Ingen tävlingsdag i std/öppna klassen.

PA kvällen lånar jag ut sporrhjulet till en Bergfalke som används till 70-iaden. Resultatet blir att det punkteras och jag får problem med nattsömn.

#### DAG 4

Sporrhjulet är fortfarande punkterat och jag börjar fundera på den av Nisse Nässén praktiserade varianten med trassel i sporrhjulet. Efter briefing lugnar Ulf Jansson (tävlingsledare) mig med att starten kommer att flyttas fram en timme. Vi pumpar däcket efter ytterligare ett repförsök och hoppas att det ska hålla. Dagen uppgift är en triangel på 128 km via Krylbo och Näs. Jag går över startlinjen som tionde man. Vid Säter kommer jag i fatt dom som ligger först. Det regnar vid Krylbo men jag har ente ro att stanna och vänta utan ger mig in i ett blåhål för att ganska omgående landa på Rembo flpl. Tredje gången gillt. Rutinen kommer fram mer och mer för det visar sig att det blir tävlingsdag och jag kommer med mina 44 km på 10:e plats. Enda trösten är att det gick fort så länge det gick, jag var hembogserad när näste man landade. Åke rundade Krylbo innan han landade på Rembo och blev 7:a för dagen med 52 km. Ingen tävlingsdag i std/öppna klassen. Jag åker ner till 4:e plats sammanlagt, 314 poäng efter ledande Odd.

#### DAG 5

Fortfarande punktering, men fortsätter jag med mina korta flygningar klarar jag mig om vi pumpar före start. Väderprognosen är lovande, risken för skurar är mycket mindre. Samma bana som igår men är andra hållet. Jag är på bra humör och börjar vara lite kaxig. Moffat harskrivit att man ska göra minst en blindstart för att luar konkurrenterna och känna på vädret. Jag talar om för Eagle One att detta blir min taktik för dagen och att jag ska vinna min andra dagsseger. Helt följdriktigt går jag tidigt över startlinjen. Jag ligger kvar på startfrekvensen och kan med tillfradsställelse konstatera att hela kopplet följer efter. En mil ut vänder jag och smyger tillbaka bakvägen. Ny start och efter 3 mil är jag ikapp Odd, Nisse och Bertil. Vi åker som en sällskapsresa till Näs, delar på oss och träffas över Avesta där gruppen vuxit till 7 flygplan. Moffat skriver att en vinnare lämnar en "gaggle" (flera flygplan i samma blåsa) först. Tänkt och gjort, jag sticker rakt västerut. Det visar sig vara ett klipp. Jag hittar en 5 meters och får sällskap av Åke W som jag inte sett tidigare idag. Vi åker hemåt och en ny 5 meters vid Hedemora ger finalhöjd. Jag kan göra en tryckare som förste man över mållinjen. Nu får jag min Eagle utan fördröjning. Åke W snuvar mig på segern trots att jag flugit nästan 5 km/t fortare. SF 27 är belastad med koefficient vilket är helt riktigt. Alla kommer hem med 29:an på 13:e plats. Jag avancerar till 2:a plats, 88 p efter Odd. Stämningen i gänget är på topp och Ulf utsätts för påtryckningar från oss piloter. Vi vill flyga 30 mil.

#### DAG 6

Ulf utlyser en triangel på 317 km. Det är inte utan att det pirrar till i maggropen. Gamlingarna kommer med några skämtsamma hot: "Kalle två ska flygas ner på backen. Det är klart att gröngölingen börjar tas på allvar. Jag ser möjligheten att flyga guldsträckan och blir riktigt nervös vid blotta tanken. Lika bra att ta Guld-C direkt och hoppa över det gäckande Silver-C. Vädret kommer igång sent och oron sprider sig bland piloterna. Jag ramlar ner efter första uppbogseringen. Åke lyckas ta sig upp och startar först i klubbklassen. Kalle gör en startlinjepassage, vänder om men når inte hem och så är den dagen förstörd. Efter bogsering till startlinjen glider jag ut över dalen

i helt lugn luft. En mil ut och 600 m. Ska jag vända om? Nej, jag får syn på Nisse som ligger lågt längre fram. Han kurvar, och där Nisse kurvat tidigare under veckan har det funnits stig. Jag gör honom sällskap på 400 m och vi har parkerat i en 2 meters blåsa. Kjell Propell kommer och markerar en bättre blåsa och vi gör honom sällskap. Med variometern i botten åker vi till molnbasen på 1800 m. Jag försöker hänga efter Jantarn, men det är lite prestandaskillnad trots allt. Nu ska här flygas 30 mil. Jag rundar Mockfjärd och hör att Ake är på väg mot Lemstanäs. När jag passerar Runn hör jag att plaståkarna och Ake har problem. Dom är framme vid Lemstanäs och pratar om sjöbris. Ake försöker komma vidare men får landa ute. Jag får bara 1300 m under sista molnet. Om motvinden är under 10 km/t när jag Lemstanäs flpl. Över Hofors kurvar jag bort 100 m i några kytt och hamnar i höjdnöd. Jag väljer ut en åker innan Storvik. Kjell ligger över Storvik och vill ha mig med till flygfältet. Jag har 200 m på höjdmätaren, 5 km kvar och ser inget flygfält så jag väljer att landa på åkern. Gräset ser långt ut. Jag flyter ut och gräset suger tag i stabben, gräset stiger över huvudet på mig och det slutar med en mjuk ground loop. "Kalle två - gick det bra?" kommer det från Kjell. "Jag tror det" svarar jag och smyger ut för en besiktning. Färgen är borta från stabben men i övrigt ser det bra ut. Lång väntan i sol och inget fika. Jag räknar till fem man som blir hembogserade från Lemstanäs. Det är "fel" gubbar och jag åker ner till 3:e plats, 214 p efter Odd. Segerdrömmarna som växt fram under veckan är krossade. Dagge, Kalle och Ake missar kvällens pizzafest. Dom dyker upp sent på kvällen med Ake bakom ratten efter ett uteländningsfika som kommer att gå till historien.

## DAG 7

Ulf utlyser en fyrkantsbana på 124 km i torrtermik. Djupa suckar bland trötta piloter. Ake Pettersson är på besök och ger lite tips till oss. Med öronen på helspänn suger jag upp informationen. Odd verkar nervös. Han önskar nog att tävlingarna var över. Värmen börjar bli tryckande. Himlen är molnfri. Jag "drar av" och väljer att starta på "bricktid". Ungefär halva fältet startar i första svepet. Jag hänger brickan sist med 14:40 som starttid. Vädret verkar kryare än väntat och första gänget sticker ut på banan. Öron växer bland oss på marken och jag är övertygad om att det är för sent när jag lättar 14:50. På väg uåå möter jag 29:an som kommer ner för omstart. När jag passerar startlinjen får jag en överraskning. Eftermig kommer 68:an. Han ligger före mig sammanlagt och tänker tydligen bevaka mig. Första blåsan är kry och det går fort i början. Vädret mattas snabbt och det blir allt mer en kamp för att stanna kvar i luften. På radion hör jag att Odd och Ake W har kommit ner på lågan. När Odd rapporterar landning stiger spänningen. Nu har jag helt plötsligt chans att vinna om jag bara kommer runt silon i Hedemora och tar mig hem. Jag glömmer den fruktansvärda värmen. Efter mycket gnet rundar jag på 900 m. Jag styr in över skogen igen för att nå finalhöjd. Med 30 km kvar och 700 m är chansen liten att komma hem. Det sjunker ingenting och jag kan rapportera "Kalle två avstånd 10" på 600 m utan att ha kurvat ett varv. Jag avslutar med en tryckare och landar. Nöjd och omtumlad sitter jag kvar i planet och njuter av min Eagle som serverats av ett framstormande hämtgång. Jag har glömt 68:an, men han landar 10 km kort och missar totalsegern. Att jag bara blir dagstvåa efter Nisse struntar jag fullständigt i och att snittfarten bara blev 44 km/t är ointressant. Jag har vunnit DM-tecknet i min första tävling. Det är synd om Odd som missade segern i elfte timmen. Ake landade efter 102 km och klättrade upp till 10:e plats sammanlagt. I std/öppna klassen säkrade Kjell segern genom att bli dagstvåa.

Ett bra flygplan, konkurrenser som gjort minst lika många misstag som jag och god tumme med fru Fortuna är faktorer som ligger bakom segern. Ett utmärkt medhjälparlag har gjort att koncentrationen kunnat ägnas åt planering av flygningen och flygandet. Det är med lite vemod vi packar ihop och lämnar Rommehed efter prisutdelningen där AFK kan ståta med två distriktsmästare. För min del är det med största sannolikhet första och sista gången. Jag hoppas att andra "nybörjare" inte tvekar att ställa upp. Ingen är slagen på förhand och sist men inte minst - man har förbaskat roligt.

BoVi