

Tankar om ett DM.

En beskrivning från förarsitsen blir av naturliga skäl en väldigt personlig beskrivning av tankar och händelser. Segelflyg är i högsta grad en individuell sport där man måste gå egna vägar och ständigt fatta beslut om vägval och höjder/farter.

Jag ska inte berätta någon dag för dag historia från årets DM, men istället spridda intryck och episoder.

Allmänna intrycket vid en återblick är att vi hade en mycket fin tävlingsvecka, kanske den bästa i DM-historien. Bidragande var förutom vädret Bosse Wikströms förmåga att lägga bra banor, där han visade fin känsla för uppgifterna contra väderförutsättningarna och även hade modet att lägga två 30-mila banor.

DM i Borlänge ger oss möjligheter att flyga sträcka med gynnsamma uteländningsmöjligheter och mot den bakgrunden är det med blandade känslor jag ser fram mot ett DM i Ö-vik nästa år.

Hur man flyger 30 mil, det vet nu alla som var med på årets DM.

Det börjar med ett förväntansfullt mummel när tävlingsledaren utlyser bana, därefter snabba förberedelser innan en tidig start och väntläge framför startlinjen. Banan Siljansnäs-Simtuna kyrka-Romme innebär risk för sjöbris vid första brytpunkten och jag är därför inställd på att starta så snabbt som möjligt. Sagt och gjort, i väntan på start har jag haft 20 min på mig att kolla vädret och hunnit få ett par bra blåsor på 3 meter och konstaterat en molnbas av 1000 m. Jag bestämmer mig för att satsa på minst 2m-blåsor för att kurva, lägger mig i bra utgångsläge och kan trycka över startlinjen som en av de första när vi får klartecken från Tuna 1.

Rakt ut på färdlinjen med fart 120 mot Rätt moln över Borlänge. Är nere på 600 innan det tar och kan sega mig upp i en tvåmetersblåsa. Sen raskt vidare i en båge efter bästa molnen, förbi Gagnef - Insjön mot Siljansnäs. Tycker mig se att molnen redan är något trasiga över brytpunkten och ser till att ha maxhöjd sista biten mot målet för att kunna nå tillbaka till den bra termiken.

Oron för sjöbris var obefogad, det fanns termik vid brytpunkten inte bara för mig utan också för hela kopplet som jag mötte någon mil söderut när jag vänt. Vädret stod sig bra förbi Borlänge, Avesta ner mot Sala. Min föresats att bara kurva i minst 2-metersblåsor håller ända ner till Sala där jag helt plötsligt måste växla ner och gå försiktigt fram. Lerslätterna är okänt förrådiska.

Kan dock runda på betryggande höjd och börja återflygningen. Kan höra på radio att de övriga ligger en bra bit efter och ser första flygplanet uppe vid Sala. Hör att Lasse ligger på lingonhöjd vid Avesta och tittar efter landningsfält. Det brukar han göra men det är sällan han utnyttjar dom, han brukar alltid knega sig upp igen.

Möter Åke i Astiren uppe vid Avesta, slår på radion ett tag för att höra om han har några kommentarer men för en gångs skull är han tyst så våra vägar skiljs igen och vi fortsätter åt var sitt håll.

Jag tycker att radiotjattret är så irriterande att jag normalt har radion fråslagen och slår bara till för att lyssna då och då. Från Avesta raka spåret över Rembo mot några fina moln väster om Hedemora. Är framme på 700 m och hinner bli litet orolig innan jag får en 3-metersblåsa och kan snurra upp till betryggande finalhöjd. Blir omflugen på finalen av U1, Berndt Johansson i en ASV men har i alla fall betryggande marginal till övriga i klubbklassen. Kan sen i lugn och ro följa dramatikerna i luften när den ene efter den andre antingen får landa ute eller tar sig hem. Tommy kommer, relativt snabbt, Lasse har det kämpigt, hans äventyr på lågan tog tid och innebär att vädret tar slut innan han hinner hem. Ulf och Åke hjälps åt men skiljs åt i sista finalblåsan vilket resulterar i en uteländning för Åke vid Säter medan Ulf kan segla in efter 8 timmar i luften.

Dagen efter flög vi en 15-milabana i torrtermik, rolig och spännande flygning. Startade återigen blanda de första men efter att ha slösat 15 minuter i dålig termik gick jag tillbaka för omstart och kunde sen dra nytta av snitslade blåsor i form av svängande flygplan upp till första brytpunkten.

Vid sista brytpunkten Hedemora var ett stort blått hål varför jag tog maxhöjd 1900 m strax söder Säter och gick fram på bästa glidtal skuggad av Lasse. Rundade på 1100 m och övervägde ett tag att försöka gå direkt på final men modet svek och jag vinklade av in mot skogen för att ta höjd.

Var nere på 400 innan det äntligen började rycka i variometernålen och kunde rädda mig upp till finalhöjd. Fröjd, Östersund, som satsade på en lång final från Hedemora med ungefär samma utgångsläge som jag haft fick bita i gräset vid Säter.

Andra minnen, uteländningen vid sjön Viggen med åtföljande bekantskap med två fulla pensionärer.

Förspelet var en spännande glidning mot ett Långshyttan i sjöbrislucka och därifrån mot ett område med chans till stig, men höjden räckte inte till.

Finalglidningen vid vår andra 30-milauppgift där flygningen gått med rekordfart till Hedemora och det plötsligt blev tvärstopp och jag bestämde mig för en finalglidning på 30 km från 1300 meter. 10 km kvar och 430 m på höjdmätaren (oknackat) var inte uppmuntrande. Man ser målet i rätt ovanlig vinkel från den höjden. Teoretiskt ska det räcka och det gjorde det men marginalen var nog inte mer än max 5 meter. Sånt är inte bra för nerverna och jag kan bara konstatera efteråt att steget mellan succé och fiasko är hårfint.

Sista dagen vaknade Lasse och Åke Carlsson till och rasade iväg runt en 22-milabana med imponerande 76 resp. 83 km/tim vilket förutom dagsseger även medförde att Lasses lag plockade fram lagmössorna och att Åkes lag åkte hem från Säter där dom hade parkerat i väntan på piloten.

I egenskap av regerande Distriktsmästare vågar jag komma med några tips och råd hur man ska kunna flyga banor med framgång.

Först och främst: Kurva inte i dåliga stig. Att flyga med fel fart mellan blåsorna förlorar man sekunder på men att kurva i enmeters-blåsor om det finns 3-meters det tappar man minuter på.

Kommer man så lågt att man tvingas ta en dålig blåsa, ligg då inte kvar längre än till dess du fått höjd att leta något bättre.

Utnyttja glidtalet och följ i görligaste mån färdlinjen. Jag tog vid ett tillfälle maxhöjd 1700 m och gick rätt över ett blåhål på drygt 15 km. Flera flygplan som låg i samma blåsa vinklade av och gick runt området och tappade minst 15 min på det. Jag var framme vid nästa moln på 900 m och det är ingen farlig höjd för att leta termik. Ligger man runt hemmafältet är man ju inte speciellt orolig i ett sånt läge så varför ska man vara det om man är över bra landningsområden i andra delar av landet. Man har normalt en räckvidd långt utöver vad man vågar utnyttja.

Utnyttja kartan och molnskuggor för att bedöma avstånd och höjdförlust. Titta alltid ut ett alternativ om Du inte får anslutning där du väntat dig. Gör inte stora avvikelser från färdlinjen och vänd inte om, såvida det inte är helt hopplöst framåt.

Kjell Propell

