

I huvet på en gammal segelflygare. eller Ett oplanerat besök i Mellansel och DM-Norra 1999.

Det har förekommit synpunkter på klubbstugans ljugarbänk att undertecknad varit ute på våghalsiga övningar. Jag vill på en gång ta er ur den villfarelsen. Det enda våghalsiga med min lilla utflykt var att jag vågade landa på ett annat ställe än startpunkten (tämligen vanligt för motorflygare och motorsegelflygare) samt att vår vagn inte var riktigt färdigfixad på alla punkter. Efter mer än 20 år, ca 1000 timmar, ca 3000 mil sträckflygning, 25 utelandningar, 4 SM-tävlingar och 6 DM-tävlingar har jag byggt upp en erfarenhetsbank som gör sträckflygning till en njutning och inte det minsta skrämmande.

Att tävla i segelflyg och bo långt upp i Norrland har sina sidor. Efter att ha gjort vissa försök under 80-talet med några resttävlingar under 90-talet har jag kommit till följande insikt. Det som är utvecklande för en tävlingsflygare är, förutom flitig träning på hemmaplan, ATT DELTA I TÄVLINGAR. Där har vi som är verksamma i ÄFK två trösklar att övervinna. Det första är att säsongen (vad avser sträckflygning) startar minst en månad senare än i Mellansverige och tar slut en månad tidigare (om vi inte lär oss sträckflyga i Hemavan). Det andra är att vi har 100 mil eller mer enkel väg till de tävlingar som trots allt finns.

Om nu inte förutsättningarna eller förmågan räcker till att hävda sig på tävlingsarenan gäller det att hitta nya utmaningar.

I ett avseende har vi ett bra geografiskt läge. Distansflygning på rakbana med start i Älvsbyn ger möjlighet till över 100 mil och fortfarande vara kvar över det Svenska fastlandet. Räcker farten och vädret till går det att fortsätta i Danmark. Som ni kanske förstår av ovanstående inledning är min inriktning nu mot att utnyttja vårt gyllene geografiska läge och inte försöka slå sig in i den svenska eliten.

Mina tankar är inget nytt. Lasse Löf har pratat om det sen jag kom till klubben 1980. "Medan isarna ligger och vi har kanontermik i början på maj ska vi vända nosen söderut och flyga så långt det bär". Så hörde jag Lasse flera gånger under 80-talet. En annan profil i klubben, Kjell "Propell" (Kjell Nordström), redovisade på ett av mina första klubbmöten i ÄFK 1980 en kartläggning av de förhärskande vindriktningarna i trakten av Älvsbyn. Syftet med den redovisningen var att visa på den möjlighet vi hade att förverkliga det Lasse så många gånger pratat om. De flesta dagar under våren och försommaren har vi medvind på en resa söderut.

Vid två tillfällen under 80-talet har vi haft besök av Irve Silesmo, med sin Ventus a, som haft för avsikt att flyga ner till hemmafältet i Örebro. Inget besök resulterade i flygning vilket visar att vädret inte går att beställa. Irve hade både flygplan och kunnande för att klara uppgiften men vädret samarbetade inte.

Här kommer fördelen med att vara verksam i ÄFK fram. Vi finns på rätt ställe och kan invänta rätt tillfälle.

Tony Nilssons flygning från Stöde till Högheden (42 mil) för att delta i DM-Norra 1997 är ytterligare ett bevis för att det är möjligt. Bara vi kommer oss för att försöka, och vara beredda på den olägenhet det innebär att landa långt hemifrån.

Den 8 juli 1999 var dagen då det skulle ske. Studium av den automatiska termikprognosen kvällen före satte fart på fjärlarna i magen. Nu var det läge. Termik över hela Sverige förutspåddes. Lite tveksamt uppe hos oss men det skulle bli bättre ju längre söderut jag kom. Försökte ragga en följeslagare att dela upplevelsen med mig. Jag har en extra plats nu då ASW 20 är utbytt mot Janus. En liten nedgång i prestanda men plats för dubbel glädje. När jag kom till Högheden hade Åke Carlsson redan tankat upp Piken och laddat för sin 50-mila. Inte bara jag som kollat in prognosen. Under kvällen förhörde jag mig med Tomas Warming, som flyger i Karlskoga, om vilken väg som var den bästa i de trakterna. Mitt mål var Ålleberg vilket innebar att jag skulle passera hans hemtrakter. Prognosen på morgonen den 8 juli gav inte anledning till att ändra planerna. Den var om möjligt ännu bättre. Med "röda" värden och molnbas på 2700 m när jag väl kom ner till Dalarna. Halvdåligt, med sämre stig till endast 2000 m, i Norr- och Västerbotten.

Klart för start kl 10.00 med endast sovsäck och dator i baksits. Ingen frivillig passagerare dök upp. Startlinjen passerades på 750 m och färden hade startat. Det fanns rörelser i luften men inget värt att kurva i. Två mil ut på 450 m började det likna mitt försök i ASW 20 två år tidigare. Siktet ställdes mot Långnäs (börjar bli bekväm med åren) för en flygbogsering hem. Men 450 m innebär inte landning utan glidning mot säker landning. Det hinner hända mycket på ett sådant glid. Första riktiga blåsan tog mig från 350 m till 1250 m med 1 m/s. Färden kunde fortsätta. Frustrationen växte i takt med minutvisaren på klockan. När skulle termiken starta på alvar? Jag fick inte ut mer än 1,5 m/s till 12 - 1300 m under första timmarna. Så dags var Åke i luften med Piken och klagade över termiken. Det var inga problem att hålla sig i luften och ta sig söderut. Men de riktiga stighastigheterna och höjderna vägrade infinna sig. Topphöjden var 1450 m och västa stiget var ett medel på 1,5 m/s. Prognosens medvind på 20 - 30 km/t var i verkligheten rak sida på ca 15 km/t.

Allteftersom klockan gick var det läge att revidera min färdplan. Ålleberg kunde jag glömma. Stöde verkade nu som ett rimligt mål. Det skulle vara kul att kvittera Tonys flygning till Högheden inför DM 1997. Men Stöde är förmodligen öde och Tony är i Mellansel för att vinna DM-Norra. Flygningen är nu odramatisk på höjder mellan 900 och 1400 m. Medelfarten är besvärande låg. Motivationen som var på topp för ett par timmar sen börjar nå lågvattenmärket. När ska jag nå dundervärdet? Andelen cumulus minskar och inga tecken på bättre förutsättningar. Jag närmar mig nu tävlingsområdet för DM-Norra och min fokusering riktar sig på hur det går för dem. En bana på drygt 20 mil får jag veta per radio. Dom klagar över halvdåligt torrtermik men verkar ta sig runt banan.

Passerar Mellansel på ca 1200 m och har svårt att bestämma mig för vart jag skall ta vägen. Fortsätta söderut och försöka slå det Svenska rekordet på 64 mil? Klockan var drygt tre, normalt många timmars termik kvar av dagen. Vända tillbaks och försöka komma hem till Högheden? Landa i Mellansel och kolla in DM? Så dags har Åke givit upp planerna på 50 mil och kämpar för att komma hem. Han klagar över motvind. En naturlig reaktion när inte det rätta flytet infinner

sig. Min track-log visade att det var sidvind som rådde. Och sen är det så att sidvind innebär motvind för att komma in på spåret efter kurvning. Då han rundat första innebär det drygt 30 mil. Jag kan inte vara sämre. Att landa på Mellansel skulle ge 28 mil. Lösningen var att runda en brytpunkt söder om Mellansel och återvända. Sagt och gjort. Efter rundning av Sidensjö k:a vände jag åter mot Mellansel. Kunde agera åskådare från ovan när deltagarna gick i mål. Nu var det helblått i området och ingen vidare termik. Tävlingsdjävulen är dock svår att skaka av sig. Det gick inte att låta bli att spanna sig. Två gånger svingade jag upp Janusen från under 200 m över fältet. Det krävdes lite slit men rätt behandlad stiger den som en kork trots den ansenliga tomvikten. Tävlingsledaren Hasse Säberg hade svårt att haja vad det var för ett främmande flygetyg som uppenbarade sig. Jag måste vässa radiorösten så jag blir identifierad. Väl på marken blev jag dock både igenkänd och välkomnad.

Ett studium av de resultat som gjordes i Mälardalen samma dag visar att det fanns både bra stig och höga molnbaser. Skulle det vädret sträckt sig 40 mil längre norrut kunde det blivit minst ett svenskt rekord. Nu räknas inga om och men.

Vi byter ämne till DM-Norra 1999. Glädjande kan jag konstatera att det finns en framtid även för Norra regionen. Östersund representerades av två unga och hungriga segelflygare, Henrik Roos och Einar Einarsson. Båda söner till segelflygare av min generation. Under ledning av Nisse Näsén gjorde de allt för att snuva hemmasönerna, och Tony Nilsson på titeln. På grund av det ringa intresset för deltagande i DM nu för tiden fick alla flyga i en sammanslagen klass. Spannet från Mucha till Glasflügel 304b (enda icke klubbklassmaskinen) klarar inga koeficienter att utjämna. Nu kom även Ante Dahlstedt runt 20-milabanan med Muchan. Starkt gjort.

Min ambition att flyga hem igen gick i stöpet. Ett försök sista tävlingsdagen avbröts då torrtermiken var bärkraftig först efter kl 14.00. Jag fick krypa till korset och ringa efter marktransport för att komma hem igen. Det blev dock tävlingsdag i svår torrtermik med många starka minnen. Einar Einarssons glädjeskutt ur Astiren efter landning, Birger Larssons sena målgång med Piraten, Tonys besvikelse efter utelandning och ytterligare en missad DM-titel. Sist men inte minst Hans Genegårds värdiga avslutning på ett segelflygarliv. I väntan på min hämtning tillbringade jag kvällen i klubbstugan tillsammans med bland andra DM-mästaren Hasse. Jag kom inte underfund med varför han var så dämpad efter den seger han kämpat för i så många år. Mer än 20 försök att vinna DM. Svaret kom ett halvår senare då jag nåddes av budet att Hasse rycks bort av den sjukdom han troligen bar på även under DM.

/april 2000
BoVi