

Reflektioner från SM 2003

Efter många år utan tävlande från min sida har suget börjat växa inom mig. För mig har tävlingar varit kryddan i segelflyget. Det är under tävling du får chansen att testa din förmåga och se resultatet av de många beslut som tas under en sträckflygning. Facit kommer direkt eller inom kort tid efter flygningen. Med dagens teknik finns det dessutom möjlighet att analysera egna och andras flygningar i detalj. Livet på ljugarbänken har blivit betydligt svårare. Nu går historiernas sanningshalt att kontrollera.

Vad finns då för alternativ att återuppta tävlandet? DM, Open eller SM? När det gäller DM-Norra har de en gång stora tävlingarna dött ut för att i år utebli helt. Annat DM kunde vara intressant. SM kräver kvalificering med undantag för 2-sits, 18-m och Juniorklassen. Den sistnämnda är knappast aktuell för undertecknad. När SM i 2-sits skulle gå i Uppsala, där jag lärde mig segelflyga för 26 år sedan, blev det mitt val.

När valet var klart gällde det att fixa de praktiska detaljerna. Flygplan, besättning, hämtlag, boende mm. När det gäller val av flygplan har jag alltid hävdat att det underlättar att sitta i klassens bästa flygplan. Så blev det av en slump vid mitt första DM. Den K8 jag som nybörjare skulle delta med råkade vändas på rygg av en vindpust när den stod uppställd utan förankring. Med 3 veckor kvar till DM var goda råd dyra. Snabbt åkte Lasse och jag till Kalmar och tittade på en SF 27A till salu. Trots risigt skick satt den på dragkroken på hemvägen. Efter några dagars intrimning av instrument och inflygning på typen var jag redo för DM. På den tiden (1982) var 27:an en vinnarmaskin i klubbklassen. Resultatet blev DM-seger efter en händelserik vecka med mycket varierande väder och dagsresultat. Finalglidningen sista dagen kommer jag nog aldrig att glömma. Start 3 mil ut på 700 m visade sig räcka till en tryckare över mållinjen. Där kan man snacka om glidtal. Värste konkurrenten Kjell Dalsheim startade från samma läge men landade en mil kort.

Vad skulle jag välja till årets SM? DuoDiscus, Janus, DG 1000 eller vår DG 500T. Vår gamla Janus är såld. Landets DuoDiscusar verkade redan ha piloter. Jag skickade en trevare till Borås om att hyra deras DG 1000 utan någon reaktion. Dom vill tydligen ha en namnkunnigare pilot för att marknadsföra typen i Sverige. Kvar var alternativet att söka styrelsens medgivande till hyra av UMA. Redan nu fanns det anledning att revidera ambitionerna om en placering på övre halvan (ger direktkval till kommande SM). I bygglokalen kunde jag konstatera att vingarna troligen inte ger den utlovade prestandan. Kontakt med Wilhelm Dirks för råd om förbättringar ledde till zic-zac tape under vingen. Omslipning av ovansidan var inget realistiskt alternativ. Däremot slipade jag ner färgkanterna på registreringsbeteckningen under vingen. Vingens skick har mest inflytande i hög fart vilket låg till grund för den planerade taktiken. Glida med låg fart och bara utnyttja bara de bästa stigen. Med hjälp av markerade blåsor skulle vi kunna smyga fram och hålla oss inom de 10% vi får tappa mot DuoDiscus.

Vi kunde välja en fast besättning eller ambulerande co-pilot. För att ge fler chansen att känna på tävling blev det senare alternativet. Till att börja med fanns det 4 - 5 intresserade. På plats blev det Robert som började och Patrik som avslutade.

Familjen fick utgöra grundstommen till hämtlaget som under veckan kompletterades med Ulf J, Lasse A och Charlotta W.

Via Internet hittade vi en husvagn i Björklinge som ställdes upp på den fina campen som ordnats på Sundbro.

Då var de praktiska fixat och preparering av piloten kvarstod. Lite träning skulle kanske vara på sin plats. Årets första start blev en POB på 12 mil i UMA. Bra väder resulterade i en fart på 82 km/t. Inför avresan kunde jag räkna in 8 starter och 15 timmar. Lite klent men en tröst är att 6 var sträckflygningar. Dock bara 2 i UMA med tillägg för att jag åkt med Robert på en 10-mila som nästan resulterade i utelandning när jag skulle visa hur det ska flygas. Finalglidningen av Robert visade på lysande 1:36 över nästan 6 mil. DG:n går bra i låg fart.

Allvaret på plats i Sundbro börjar med förlängd briefing för genomgång av lokala bestämmelser och välkomsttal av Anders Björck (landshövding). Väderprognosen serverad av Tomas Mårtensson berättade om varmluftmassa med svaga stig och låg molnbas med risk för Cb.

Dag 1. Det är SM så givetvis utlyses tävlingsdag. Laddade med Volkslogger kopplad till L-Nav, Garmin III kopplad till iPAQ med WinPilot och för säkerhets skull en Garmin 12 och karta blir vi uppbogserade sist i 2-sits med 18-m gänget och juniorerna efter. Termiken som serverades översteg DG:ns egensjunk med några dm/s. Efter mycket skavande kom vi över startlinjen som en av de sista 2-sitsarna. Väl ute fick vi flyga tillsammans med de smäckra 18-m maskinerna som hade samma startlinje. Första brytpunkten Västerfärnebo fick vi aldrig se. Den var väl dold under en vägg av Cb varför vi som många andra landade på Salanda (bekvämt med flygfält). Vi svarade säkert för årets skörd av segelflygverksamhet på det fältet. Efter ett antal regnskuror blev det vår tur att få hembogsering. Att sitta i transportsläp är långtråkigt så jag bestämde mig för att testa om L-Nav och WinPilot fungerade som de ska vid finalglidning. När Sundbro visades med grön label på WinPilot kopplade jag ur. Marginalen ska vara 200 m. Vi gled sakta mot Sundbro helt enligt planerna men verkade förbruka mer höjd än planerat. Den görna texten försvann och oron växte under hatten. Något flygfält syntes inte till samtidigt som höjden reducerades i rask takt. Skulle vara grannt med utelandning efter transportsläp. Med 10 km kvar och 300 m på höjdmätaren tyckte vi oss skönja ett gäng uppställda flygplansvagnar. Sista milen blev spännande men glidet förbättrades av bättre luft över ett skogsparti och vi kom fram på 150 m. Oron var således obefogad och en följd av tävlingsrosten. Ingen tävlingsdag blev resultatet av dagens övning.

Dag 2. Samma väderläge och vi tilldelades en ny liten tävlingsuppgift på 12 mil. Det var inte avskräckande även om vädret kunde bjuda på lite mer kraft. Startordningen var lika som dag 1 eftersom det inte blev tävlingsdag. Det skulle innebära nya svårigheter att skava sig till startlinjen 1 mil i motvind och dessutom få dräglig starthöjd. Farhågorna besannades då vi efter urkoppling hade svårt att komma över urkopplingshöjd. Efter mycket nötande kom vi upp till nästan 1100 m och gick mot startlinjen. Vi passerade över startlinjen på 750 m och började glidningen ut på första benet. De konkurrenter som låg inom synhåll låg retfullt på högre höjd. Inom synhåll fanns en fin Cu som skulle ge oss avstamp för vidare färd. Nere på 500 m fattades ett avgörande beslut som visade sig bli ett misstag. Glidningen avbröts och jag svängde av från kursen för att söka termik närmare Sundbro. Grunden för beslutet var en beräknad höjd på under 300 m framme vid Cu:n. Resultatet blev en hopplös kamp i dålig termik mellan 200 - 400 m i närheten av Sundbro. Robert kom då med den klara analysen att startlinjen inte skulle nås inom rimlig tid. Analys av trackloggar visar att MI gled efter oss på ungefär samma höjd. Dom gled vidare och steg från 350 till 1100 m under de Cu vi siktat på. Om vi bara vetat. Nytt beslut att landa och ta ny bogsering. Samma procedur upprepades med bogsering till 700 m 1 mil i lä om startlinjen. Efter en knapp timmes kämpande mellan 400 och 600 m gav vi upp och landade. Katastrofen var ett faktum, min första 0-poängare efter 10 tävlingar. Då många i klassen gick runt banan blev gapet till 5:e platsen 366 poäng. Enda trösten var att den andra DG 500:an (IL) landade ute efter 4 mil och var endast 83 poäng före oss. Robert, som är Idrottaren i besättningen, jobbar hårt på att vi ska titta framåt och inte gräva ner oss efter missen. Tron på den egna förmågan har dock fått sig en ordentlig törn.

Dag 3. Inget förändrat väderläge. Meteorologen tror inte på tävlingsdag. Tävlingsledaren ger oss en liten fjärilsbana. Meteorologen får rätt, det blir inget flyga. Dagen kunde ägnas åt materielvård. Ny olja i domkraften till rampen i vagnen gjorde susen

Dag 4. Något bättre väderförutsättningar för segelflyg. Dock är rätt stor risk för skurar. Det blir en liten fjärilsbana igen. Nu måste upphämtningen börja. Vi har ett bättre läge i bogserkön och ska inte behöva bli avhängda redan i starten. Precis som tidigare dagar stora svårigheter att komma över urkopplingshöjd första halvtimmen. Ett försök att passera startlinjen på 700 m resulterade i nytt försök. Efter lite nötande kunde vi passera på 1150 m och nu tyckte jag att läget började ljusna. Första glidning på nästan 2 mil för att nå lite trasig termik på 500 m. Vägen upp mot första brytpunkten fortsatte med i svag och oregelbunden termik. Hoppet i cockpit steg i takt med konkurrenter som låg lägre än vi. DuoDiscus är ett vackert flygplan sett från ovan. När vi närmade oss brytpunkten fick vi kontakt med flera flygplan. Vi kunde konstatera att vi inte låg sämst till. Efter rundning valde vi ett spår norr om färdlinjen och stötte på dagens bästa blåsa. Ett medelstig på 2 m/s till 1400 m och en viss känsla av svindel gjorde sig påmind. Med ett stort blått hål framför men med god höjd gled vi mot nästa brytpunkt. Vi hade IL en km framför på samma höjd. Den gled bättre trots att dom flög något fortare än våra 120 km/t. Efter nästan 3 mil kom vi fram till något som liknade termik igen. Bara 7 km till brytpunkten på 700 m med variometern plussidan gav hopp om hemgång. Förhoppningarna grusades rejält när vi kom upp på 1200 m och kunde se tydliga tecken på regn över Morgongåva som var sista brytpunkt. Vi gled i utkanten av regnet och kunde

på radion höra att många hade stora problem vid brytpunkten. Efter kort överläggning blev beslutet att inte åka mot en säker utelandning utan försöka vänta ut regnet. Ett par km från Sundbro hittade vi en bra blåsa som tog oss från 250 upp till 900 m. Där fick vi det tvivelaktiga nöjet att bli fränkurvade av Meteorologen Tomas Mårtensson i en ASK 21. Jag tröstade mig med att han flög med lägre vingbelastning och inte deltog i tävlingen. Nu gällde det att få höjd för att kunna glida till Sundbro via Morgongåva och inkassera viktiga poäng. Med 1400 m på höjdmätaren visade våra computrar att det skulle kunna gå, förutsatt att det inte regnade. Vi började med ett glidtal på 36 första milen. Då kom vi in i regnet och glidtalet förändrades till 22. Nu räckte det med huvudräkning för att konstatera uppgiftens orimlighet. Fortsatt glid mot säker utelandning skulle kanske ge 30 poäng mer än att vända och landa på Sundbro. Bekvämligheten segrade och det blev hemmalandning. På kvällen kunde vi konstatera att närmsta konkurrenten valt samma avslutning. Då vi flög någon km längre knappade vi in en poäng och krympte avståndet till 82 poäng i kampen för att undvika sista plats.

Dag 5. Fortsatt varmt och labilt väder gjorde att tävlingsledaren skickade oss mot norr för att om möjligt slippa de värsta skurarna. Att kämpa för att inte ramla ner efter urkoppling ingick tydligen i denna tävling. Nu bildades dock en Cb vid startlinjen och vi steg raskt till drygt 1000 m med övriga tvåsitsare och kastade oss ut på banan. Vi tog sikte på Blom i DG 1000 så länge han var fri från moln. Efter 25 km med snitt på 135 km/t och glidtal på 77 var det dags att tanka höjd igen. Nu var det bara svarta moln i närheten och vi steg till 1000 m varav sista 200 i regn framför en stor Cb. Fortsatt glidning mot norr och vi kunde se Blom något framför men lägre. Efter drygt 4 mil var det roliga slut. Kompakt regn över brytpunkten och ett flygfält inom räckhåll gjorde valet lätt. Gryttjom fick på några minuter ta emot 10 segelflygplan och stoppa tänkta fallskärmshopp. Siste landande, Örebros DuoDiscus, råkade ut för vindskjvning och fick avbryta sista svängen för landning i en leråker vid fältet. Den stora Cb:n växte in över fältet och vi fick söka skydd för regn igen. Nu satsade vi på hämtning med bil. Det gäller att även hämtlaget får träna. Ingen tävlingsdag då alla fastnade innan första brytpunkt. Att vi hade ett snitt på 102 km/t på 45 km ger inga poäng. Torsbys Duo kom längst men fick starta ryggsnurran nära brytpunkten på 250 m.

Dag 6. Nya grepp från tävlingsledaren för att försöka få till tävlingsdagar i det svårgripbara vädret. Vi fick en tid-distansuppgift som innebär att vi fritt får välja bland ett antal brytpunkter för att få till max distans inom 3 timmar. Påminner om POB i RST men med tidsgräns och ingen min distans per ben. Laddade till tusen och stärkte av gårdagens korta övning skulle upphämtningen starta på allvar. Robert ville ha en mållinjepassage innan han släppte co-pilotplatsen. Taktiken var att börja västerut så länge vädret höll och avsluta mot norr.

Vädret visade sig bättre än tidigare dagar och vi gick ut på banan en timme efter start. Valet att gå västerut var dagens första felbeslut. Vi var snabbt nere på 400 m och fick kämpa för att dagen inte skulle sluta direkt. En brytpunkt lyckades vi fånga in på lågan och ändrade planerna raskt. Efter en ½ timme mellan 400 och 500 m kom vi upp över 1000 m och de nya planerna skulle verkställas. Nu hade nostalgikern i mig vaknat och Vendel K:a var nästa mål. Det är min första brytpunkt i karriären som rundades på 400 m i en K 8b en augustidag 1979. Efter en halvtimme med imponerande 60 km/t rundade vi kyrkan, nu på 800 m. Nästa mål var Toften udde mot nordväst. En stor Cb tornade upp och jag skulle göra ett klipp genom att åka i kanten för att glida ner mot brytpunkten i medvind. Robert hade några undrande kommentarer över mitt vägval men jag stod på mot norr och nådde maxhöjd på 1400 m vid Tierp. Då tändes ett liljeholmens i min hjärna. Jag hade suttit och flugit i medvind och skulle nu ha en präktig motvind till Toftens udde. Tablå! Regn åt väster gjorde att jag motvilligt offrade den tänkta brytpunkten för att söka oss mot söder och nya brytpunkter. En ½ timme till åt skogen utan distans att räkna. Fast besluten att ta igen en del av förlorad mark rundade vi Skogstibble och Brunna för att på nytt ta sikte på Vendel K:a. Resan upp gick bra med dryga 80 km/t och vi rundade på 1000 m vilket skulle räcka för att glida hem trots motvind. Regndroppar på vingen och Robert säger några otryckbara saker från baksits. Första milen kostade 500 m och vi låg klart under glidbanan. Men ingenting är statiskt, inte ens oflyt i segelflyg. Jag hittade ett stråk som bar och vi kunde åka nästa mil med 70 m höjdförlust och hade helt plötsligt hemgångshöjd med god marginal. Vi tar en brytpunkt till, försökte jag övertyga Robert om. Han hade förståndet kvar och avstyrde övningen. Vi passerade mållinjen efter 2 tim 55 min så det fanns inte tid för några fler brytpunkter. Det ska erkännas att varken jag eller Robert hade stenkoll på vår starttid. Lite tur tycker jag vi var värda så här långt. En 6:e plats med våra 158 km, knappt slagna av

Blom med 179 km. Pallplats skulle varit belöningen om vi lyckats passera en brytpunkt under min virriga halvtimme. Nu får vi inga poäng för om och men, det är kalla fakta som räknas. Sistaplatsen har vi nu lämnat över till IL som åkte västerut och landade utan att fånga in någon brytpunkt. Med knapp marginal hade vi dessutom passerat MI (Örebros DuoDiscus) och låg på 8:e plats.

Dag 7. Ingen större väderförändring är på gång. En något torrare luftmassa har kommit in och därmed mindre risk för skurar. Tävlingsledaren tyckte vi skulle åka 17 mil fjärilsbana. Juniorerna som bara fått en tävlingsdag hittills får en tid-distansuppgift för att öka chanserna till tävlingsdag. Då Robert äntligen fått passera mållinjen blev det nu Patriks tur att agera Co-pilot. Gamla gubbar har lite lång startsträcka men nu börjar jag få upp tändningen och ser inte 5:e platsen som ett omöjligt mål. Två möjliga dagar att plocka in 348 p på Västerås Janus C (BB), 276 p på Norrköpings DG 505 Orion (PN), 184 p på Uppsalas DuoDiscus och samtidigt hålla undan för Örebros DuoDiscus (MI) som ligger 6 p efter. Den andra DG 500:an har givit upp efter sin 0-poängare och befäster därmed sistaplatsen.

Taktiken för dagen var tidigast möjliga start för att öka chanserna till målgång, ett måste för att hoppet om 5:e platsen ska leva vidare. Djup koncentration i skuggan av vingen före start. Det kändes att vi skulle ha chansen att klättra i resultatlistan. Fokus låg på vår uppgift, inte vad andra skulle göra. För första gången under veckan blev tiden från urkoppling till start utan större problem. Inom 20 min var vi på 1000 m och siktade mot startlinjen. Passage på 800 m och ingen anledning till oro. Efter 7 km kunde vi kurva upp oss till 900 m för att fortsätta den krokiga vägen mot första brytpunkten. Knappt 2 mil ut på 400 m fick vi dela blåsa med två st LS 8, en Ventus och Örebros DuoDiscus. Knackigt och krokigt kom vi fram till första och rundade på 900 m. Första fyra milen på en timme och aldrig över 1000 m. Med den farten blir det svårt att nå målet innan termiken tar slut. Varmt och behagligt i cockpit trots kortbyxor och T-tröja när vi efter 15 km på andra benet når imponerande 1050 m samtidigt som Janusen landar under oss. Kan det vara så att dom andra gubbarna börjar tröttna efter en svettig vecka. Nu gäller det att nå målet för att spöa dom med 350 p. Under oss ligger MI och en bit längre fram svänger PN omotiverat ut i det blå mot väster. I brist på bättre alternativ siktar vi på den kurvande 505:an. Torrtermiksblåsan var inte av bästa märke och efter mycket nötande kunde vi kassera in 250 m på en kvart och gå vidare från 800 m. Nu kom vi till ett område med bättre väder och kunde kurva upp oss från 500 till 1200 m med imponerande 1 m/s. I nästa blåsa träffade vi på Blom i DG 1000 och kunde konstatera att han redan rundat andra brytpunkt och var på väg hem. Intressant var att notera hur lite han vann på oss i stiget. När vi närmade oss andra brytpunkten inträffade något överkligt. Efter ett medelstig på 2,7 m/s befann vi oss på 1300 m och hoppet om hemgång tändes ordentligt även om det återstod drygt 8 mil. Efter rundning på 1100 m var min plan att återvända till drömslaget. Jag tog sikte på en mörk Cu och satt och väntade på det stora suget. Det kom aldrig något sug. Hade den hunnit dö redan? En titt på trackloggen i efterhand visar att jag styrde mot fel Cu. Kursen var 10 grader för långt österut. Förbryllad styrde jag vidare mot Sala och tog sikte på gruvan som räddat mig från 300 m på en 30-mila under SM 1986. Bara några svaga ryck och fortsatt letandet över Sala. En kvart med 0,2 m/s över Salanda och vi befann oss på 750 m för att fortsätta mot Kärrbäck som var sista brytpunkt. Vädret såg inte hopplost ut. Nu slocknade iPAQ och Patrik fick mata mig med navigationsuppgifter från baksits där Volksloggern var monterad. Jag skrotade några svaga stig och rundade på 550 m med 4,5 mil kvar till Sundbro. En blåsa till och vi kunde komma hem. Den blåsan hittade jag inte denna dag och resten blev en fördröjd resa ner mot den oundvikliga utelandningen. Sista 5 min på 200 m gav ingen ökad höjd och jag valde att landa på det största fältet i området. Jag hade noterat att det var växande gröda men gjorde bedömningen att det skulle gå utan problem. Normalt ska landning i sädesfält undvikas men jag hade inte lyckats spana in ett slaget fält i närområdet. Final, utflytning och sättning gick utan problem. Men sen hände det saker. Samtidigt som hjulbromsen sattes åt rullade hjulet i någon ojämnhet och jag förvandlades till passagerare. Det yrde vetekorn och dammade för att sen bli helt tyst. Med nosen i riktning mot inflygningen kunde jag konstatera att ground-loopen var ett faktum. Tror du den höll? Hör jag Patrik fråga. Jo, det kändes mjukt och vi snurrade med hög bak svarade jag. Dj.....ar! Kommer från Patrik som nu öppnat huven och konstaterat förödelsen. Bakdelen av UMA hade inte pallat för den snabba vändningen. Många tankar roterar i skallen men faktum kvarstår. Jag har efter 26 år, 1100 flygtimmar, 28 utelandningar och två tidigare ground-loop (senast 1984) lyckats sätta sönder ett flygplan. Vi har inte ens ett stukat finger vilket får betraktas som stort plus i sammanhanget. Några samtal till tävlingsexpeditionen, laget och flygsäkerhetsmannen (Torleif Hjort som en gång i tiden lärde mig flyga)

före den stora analysprocessen startade. Vad var det som gick fel?

Rent tekniskt räckte inte frigången (på ca 15 cm till säden) till den vingsänkning som kom när huvudhjulet rullade över ett traktorspår som diagonalt korsade utrullningsvägen. Vänstervingen fastnade i säden och flygplanet roterade nästan 180 grader. Hastigheten på rotationen räckte för att vrida av bakkroppen 50 cm från fenroten.

Det var mycket som gick fel men faktum kvarstår. Flygplanet var satt ur drift för resten av säsongen. Mycket trist, men jag hoppas att det inte bromsar fortsatt tävlande från Älvsby FK. Jag är övertygad att tävlingsverksamhet utvecklar klubben.

Själv är jag kluven. Sluta tävla? Ta ny sats? Med lite distans till SM-veckan kommer jag säkert att delta i fler tävlingar. Jag kommer då att satsa mer på personliga förberedelser och inte lita på gammal rutin. Tävlingskompetens är färskvara i mycket större utsträckning än förmågan att sträckflyga på hemmaplan under goda förhållanden.

/BoVi