

# GULD EFTER 30 ÅR.

Femtimmars prov, 1000m höjdvinst och 5 milaren 1973 och silver-C syddes fast på kavajen. 30 milaren 1975 och jag kunde sätta fast en diamant på mitt silver-C men sedan blev det tvär stopp. 50 mil är långt att flyga om man nu inte är sträckflygare längre utan ägnar mesta delen av sin segelflygtid på att bränna av så mycket höjd som möjligt på så liten distans som möjligt och gärna upp och ner, men guld höjden på 3000m skulle väl inte vara omöjligt. Nu har jag varit där uppe flera gånger men hur ofta tar man med sig barograf? Ett seriöst försök gjordes 1995 när jag och en kompis drog till Skåttland för att flyga våg. Det krävs vind för att det ska bildas vågor och blåser gör det ofta i Skåttland ,,.....,,men inte den veckan vi var där. Högstryck, vindstilla och 20 grader varmt. Mycket trevligt väder men inte för vågflygning. Den högsta höjden vi kom till var 900m men det var över det lokala sågverket när dom brände sur ved.

Time goes by, och hösten 2006 åkte jag och några kompisar från Malmö till Frya i Norge för att flyga.



Den 21 september 2006 började inte bra. Hytten som vi bodde i låg indränkt i "skyer" och man såg inte näsan framför sig. Frukosten blir onormalt lång med både ägg, bacon, och en

extra "fem-minutare" efter maten. Robban som alltid är på hugget tittar ut och ryter till och utbrister, "Va´ fan grabbar, nu drar vi: Det går alltid att kränga på hanget en stund".

Vi försöker turas om att flyga både med varandra och med olika flygplan och min gamle kompis Ola har oturen att få flyga med mig. Det är svag vind på marken och Ola och jag försöker vara lite taktiska och drar oss långt bar i fältet för att om vi kommer i luften så har vi några "proffs" att följa.



Norska fjällen med Fry flygplats i mitten.

Med mig i baksitsen och Ola i framsitsen i klubbens DG1000 bogserar vi upp efter Pawnin och in över fjällen. Det hoppar och slänger och de norska fjällen som är ca 1000 m höga runt omkring oss ser ganska ogästvänliga ut på detta korta avstånd som bogsören väljer att släppa av oss på.

Ola flyger och jag försöker bara vara smart ”besser bisser” och vi kopplar ur. En hel flock flygplan ligger på samma ställe. Det stiger inte speciellt mycket och det känns skönt att våra norska ”proffs” inte stiger bättre.

Flera timmar ligger vi över fjället på mellan 1200 och 1500 meter och jag blir aldrig klok på om det är termik, hang, rotor eller ren vilja som vi håller oss uppe på. Steinar i sin LS8á (Steinar är Norges motsvarighet till Anders Blom) ligger strax över oss och det känns skönt för om inte han som är väldigt duktig och van vid fjällen stiger så kan Ola och jag behålla vår heder. Det börjat bli ganska trist och vi har inte mycket mer att snacka om. Den ända stående kommentaren är: ”Nu får du flyga lite för jag gitter inte.” Vi börjar diskutera kvällens middag och hur gott det skulle vara med en kall öl. (De norska ölen har vi inte råd med men vi har med oss ett antal många danska).



The wave sets up.

Plötsligt börjar variometern slå från fem meter stig till fem meter sjunk och det börjar bli ännu tristare. Innan kunde man i alla fall sitta behagligt och njuta av utsikten men nu far det mesta omkring i cockpit och vi känner oss mer som en tyngdlös astronaut och jag får flera gånger fånga kartan som envisas med att inte ligga stilla ovanpå instrument brädan längre.

Till vår förvåning så konstaterar vi att trots all turbulens så har vi ett medelstig som sakta ökar och Steinar som ligger strax över oss drar ifrån. Plötsligt blir allt stilla och tyst. Det ända som hörs är variometerns ensidiga vokabulär: ”bip,bip,bip,bip,bip”. Variometern går upp och ställer sig på stadiga fyra meter stig och Ola och jag är överens om att nu ska vi inte landa. Ölen får vänta.

Höjdmätaren passerar 2000m. Steinar rapporterar 3000m och Robban som flyger Elverums ASK21 tillsammans med Stene rapporterar 4000m, men han ska alltid vara värst. Detta är norska böljor!

Tack vare min enorma vighet lyckas jag göra nästan en hel 180 graders sväng inne i cockpit och vrida på kranen till syrgasflaskan och vi kan höra ett pys från våra masker. Vi passerar 3000m och maskerna åker på. Robban rapporterar 5000m och på 4000m har vi äntligen stigit förbi Steinar. Nu är det inte så att vi är bättre än Steinar men han har ingen syrgas i sin Ls8á och han avbryter på 3500m. Robban rapporterar 7500m samtidigt som markradion meddelar att Oslo Control har ringt och meddelat att de nu stänger Frya Wave Box i, som vi har upprättat tidigare, i två timmar pga att det ska passera en enskild F16 genom området. Shit, shit och shit. Med variometern fortfarande på stadiga 4 meter stig och på 4200m meter drar vi full broms och landar 20 minuter senare.

Väl med alla flygplan nere på marken kommer Robban fram till mig och nästan handgripligen trycker han ner mig i ASK21án. Nu ska du ta din guldhöjd säger han samtidigt som han laddar barografen. Nu är klockan fem på eftermiddagen och jag undrar om det inte blir mörkt snart. Jag har många timmars mörkerflygning men inte i segelflygplan. Va fan, säger Robban, det tar ju inte mer än 20 minuter till 4000m.

Upp över samma fjäll igen som Ola och jag hade legat och krängt över nästan tre timmar tidigare. Kopplar ur på 1000m och samma turbulens och samma temporära viktlöshet som tidigare. Efter en timma kallar Robban upp mig och undrar hur det går. Skit, säger jag. Har fortfarande inte passerat 1500m meter och inte antydning av våg så långt jag kan se.

Nu måste det chansas lite, fram med spaken och jag gasar på mot vinden med ett imponerande sjunk som alla ASK21ör har i hög fart. Fram över fjällkanten och plötsligt blir det alldeles lugnt. Bip, bip, bip, bip hörs det igen. Ljuvligare musik finns inte. Variometern går upp och ställer sig på stadiga 4,5 meter stig. Nu g###ar ska det bli guldhöjd tänker jag. Det stiger och stiger och jag tittar på min GPS som visar en groundspeed på 15 km/t samtidigt som jag har 80 km/t på fartmätaren. Det blåser en hel del här uppe. På 3000m börjar stiget avta och variometern går ner på 0. Shit, shit och shit. Just då kommer markradion in och vänligt upplyser dom mig om att solen nu går ner och att det är mörkt om 20 minuter. Det är inte precis det jag vill höra just nu. Skam den som ger sig och åter igen fram med spaken men den här gången ökar inte sjunket utan plötsligt står variometern åter igen på 4 meter stig. Jag konstaterar också att groundspeed på min GPS går från 15km/t till noll och sedan till 15 igen. Det blåser mer än vad jag trodde och jag har backat ut ur vågen. Med fartmätaren på 120 och min GPS på 0 km/t och nosen rakt mot vinden stiger jag nu stadigt med 4,5 meter. Passerar 3500m och börjar få en känsla av att det nog ska lyckas. Jag kopplade ur på 1000m så jag måste upp på 4000m för att få höjdvinsten. Jag passerar 4000m och ser att det fortfarande finns massor med lentisar över mig. En ny tanke dyker upp i mitt huvud. *Diamant höjden!!!!* Jag tittar ner och ser att alla bilar kör med tända strålkastare. Det börjar bli riktigt mörkt där nere. Det avgör saken, better to be safe than sorry. För att få lite marginal till guldhöjden fortsätter jag upp till 4300m där jag tar ut full broms och 15 minuter senare står jag åter på marken och kan motta mina kompisars hyllningar. Nu kommer det avgörande ögonblicket. Har barografen registrerat? Efter några minuters spänning kan jag höra Robbans röst, 3237m höjdvinst. Äntligen efter 30 år har jag lyckats få mitt guld-C.

Det hela firades på kvällen med dansk öl, tex mex mat med massor med vitlök och det sedvanliga ljugandet som vi segelflygare är så duktiga på.

Jag somnade gott den kvällen.



Från baksits i UNP innan Ola och jag landade och jag fick flyga EK.



Mina kopisar från Malmö.  
Från vänster: Ola, Stene, Robban och Clas