

Lite vid sidan av

B-O Nordh, farsa och kökschef, ger en annan vinkling på sommarens VM i Slovakien.

Så var det dags igen att följa med "mina pojkar", Janne och Ronny, på tävling. Denna gång var det VM i Prievidza, Slovakien. Den tredje deltagaren från Sverige var Robert Klasson, som tävlade i klubbklassen.

Segelflygare letar som alla vet efter cumulus. Den första upptäcktes redan innan ankomst till Rostock, kl. 0515 på söndag morgon. Den fanns långt bort över ett kraftverk. De tyska motorvägarna avverkas i rask takt.

Färden genom Tjeckien bestod av många mil "tvättbräda", även på motorväg, och vänster fil var att rekommendera. Men bil med släp får ju ej köra så fort och är hänvisade till höger sida av körbanan. Senare fick vi höra att polisen i Tjeckien bötfäller de som felaktigt kör i vänsterfil...

På de sista metrarna till flygfältet var vägen nyasfalterad, men ändå svårframkomlig. Orsak? Alla stadens inlineåkare höll till där.

Stabschef på fältet

Vår stabsplats på fältet var uppbyggd på tisdag eftermiddag - med partytält, tält, radio, stolar bord och givetvis den svenska flaggan. Närmaste granne var Argentina. Puh - nu var det varmt, 31 grader i skuggan. Det fick bli drickapaus.

Vi disponerade ett tvåvåningshus (4 rum o kök på ca 125 kvm) ca 5 km från fältet. Värdfolket var mycket tillmötesgående. De bytte sängkläder varje vecka. Duscha gjorde vi i badkaret, som saknade draperi. Dessutom saknades golvbrunn, så det blev golvtrökning efter varje dusch. En annan viktig sak som inte fanns var kaffebryggare. Robbans team ordnade dock detta med en sönderklippt vattenflaska och melittapåsar till medhavda termosar. Diskbalja och diskborste inköptes.

Lite störande var vakthundarna, som alla husägare verkade ha. Hundarna hade någon slags rapportkedja när en person passerade. Det var ofta ett ihållande skällande nattetid. Även kyrkklockor, som ringde kl. 06.00 på morgonen, var för vissa irriterande. Kyrkan låg bara 200 meter från det hus där vi bodde.



Förberedelser inför start. Bakom Janne står "Farsan". Foto: WGC Slovakien.

Första officiella träningsdagen.

Alla piloterna blev klara med sina incheckningar och deltog i den tilldelade uppgiften. Det var en imponerande organisation. Allt verkade fungera perfekt. Varje pilot fick en väska, vitt paraply med namn och flygplansbeteckning samt två T-shirts, även de med namn på. Flygvädret varierade mellan åska och blåtermik. För oss på marken var det bara att uppsöka skugga och få tag i vätska.

En kväll dök ett känt ansikte upp - Johan Stormats med blivande hustru (de gifte sig sedermera den 10 juli). Henne hade Johan träffat i samband med en utelandning vid en tidigare tävling i Nitra. Hon har sitt hemvist här i Prievicza.

Nu gällde det att utnyttja honom både för hans flygerfarenhet och för hans kunskap om närområdet. På kvällen efter anlande vår Team Captain, Bernt Olofsson, som Stormats hämtade vid stationen. Johan tog oss därefter med till en restaurang som låg i ett lummigt skogsparti i stadens utkant, där vi satt utomhus i värmen och åt.

Invigning.

Oj, oj, vilket jippo. Efter nationernas inmarsch följde sedvanliga tal och därpå dansuppvisning med Dynamics-flygplan samt flickor liknande änglar i guld. De dansade till solguden. Så följde flera timmars flyguppvisning som blev lite seg, men med många akrobatiska nummer.

Drygt fyra timmar efter starten av invigningen blev vi "bussade" till det gamla mäktiga slottet. Där blev vi mottagna med salut och uppvisning av en dresserad falk, som flög halvmetern över våra huvuden. Efter välkomstdrinken kom vi in i till en helt fantastisk matbuffe uppdukad i flera stora salar.

Med tanke på första tävlingsdagen, så hade piloterna begivit sig hem och somnat innan en "skräckslagen" Team Captain kom hem. Han hade deltagit i en slottsvandring, som gick i spökenas tecken.



Kollision i luften

Den första tävlingsdagen höll på att sluta i förskräckelse på grund av en kollision i luften där Ronny var inblandad. Vi får vara tacksamma att alla personer klarade sig utan skador. Team Captain fick ett drygt arbete med alla förhör och frågor kring det inträffade.

Dag två var vädret något sämre vilket betydde kortare banor. Våra piloter startade tidigt på Team Captains inrådan och de var alla belåtna med flygningen när resultaten kom.

Dag tre trodde ingen på flygning, men alla skulle ändå vara griddade före briefing. Tävlingsdag utlystes. När dörren slogs upp efter briefing så började det regna och tävlingsdagen inställdes omedelbart. Fältet såg ut som en myrstack med bilar och plan, som skulle bort. Regnet hade det goda med sig att dammet lade sig på den delen av gräset där bilarna körde.

Glädje och sorg.

Den fjärde tävlingsdagen var Ronny i luften igen, vilket glädde oss svenskar. Sorg blev det däremot för det ryska laget, då ett av deras plan oförklarligt gick i spinn och piloten omkom. Nästa tävlingsdag ställdes av den anledningen in. Briefing på den inställda dagen gick i sorgens tecken. Ett fint kondoleansbord var dukat och efter en tyst minut hölls några kortare tal.

Därefter tog chefsteward Roland Stuck till orda. Det var ord och inga visor. Han fullkomligt skrek ut sin ilska över piloternas ”vårdslösa” flygningar. Talet var befogat, men mycket opassande vid detta tillfälle. Det kunde lika gärna ha hållits vid nästa flygdags briefing. Resten av dagen ägnades åt en liten utflykt till ett av de närliggande bergen. Några gick ”lite längre”, men hittade tillbaka till bilarna efter 2 timmar.



Bergskammen över de lägre Tatrabergen sett upp mot Chopokrestaurangen, med toppar upp mot 1 800 meter över havet. Foto: Jan-Ola Nordh.

Lördagen, efter en veckas flygning, kom alla svenska piloter hem, medan 27 av de andra i standardklassen landade ute. En ungrare landade så ”häftigt” att han hamnade på sjukhus.

Samtidigt anlände Ronnys Gunilla, varför det genast blev märkbart tystare på Ronny. Även Janne fick kvinnligt sällskap att ägna sig åt varför jag kände mig lite utanför.

Var det kvinnorna som dagen efter gjorde att Ronny drog motorn och kom hem först av alla, medan Janne, sin vana trogen, var uppe längst av alla? Janne höll sig i luften så mycket längre än någon annan, att till och med tävlingsledningen efterlyste honom. Roberts mamma däremot hade positiv påverkan på Robert, som var snabbast av alla i klubbklassen. Tyvärr blev det bara en andraplats på grund av koefficienten, men starkt gjort av Robert i sin första stora mästerskapstävling.

Nästa dag bjöds regnskurar med åska – spännande. Alla piloter startade tidigt och det blev få utelandningar. Ingen blev topp tio av svenskarna. Kvällen ägnades åt ”International Evening”. Där fanns mat och dryck i massor, så ingen behövde gå hungrig eller ”törstig” därifrån. Det blev diverse uppvisningar av hunddressyr och eldslukare samt även förekomst av musikaliska inslag.

Efter en incident i luften blev Bernt på krigsstigen i ett ärende om ”farlig flygning.” Han engagerade sig starkt i flygsäkerhet, eftersom han ansåg att vissa piloter flög utan att ha hjärnan inkopplad.

Janne såg till att jag fick lite sightseeing i omgivningarna på grund av utelandning. Motorn vägrade starta, - värmen? Det var relativt nära och en lätt hämtning, så kvällen blev ej senare än vanligt.



Klunga över de lägre kullarna strax intill Prievidza i väntan på start. Foto: Jan-Ola Nordh.

Så kom en dag där banorna låg i områden med mindre ”bergsflygning.” Omedelbart visade Janne och Ronny vad de kan. 2:a resp. 3:a. Och nu börjar värmen bli besvärlig. Temperaturen låg mellan 30 och 37 grader. Vatteninköpet har passerat 200 liter inom lagen. Lagg sedan till andra drycker, så torde vätskeintaget ligga mellan 5 – 8 liter/person och dag.

När det var några få flygdagar kvar, visade Ronny att även han tillhör de seglivade svenskarna. Han kom hem långt efter alla andra i åska och regn.

Näst sista tävlingsdagen blev stora utelandningsdagen. Av totalt 106 plan var det bara 7 som kunde fullfölja uppgiften. På efterföljande dags briefing fick banläggaren ”spöstraff” av en skarprättare, till piloternas jubel.

Sista tävlingsdagen avslutades med korta uppgifter, som enkelt kunde fullföljas. De svenska flaggor som optimisten Bernt tagit med, fick vi packa ner utan att ha använts.



Flygfältet i Prievidza sett från ”medvinden”. Starten skedde sällan in mot staden på grund av bristen på nödlandningsmöjligheter vid ett eventuellt linbrott. Foto: Jan-Ola Nordh.