

Uppsala Masters 2026

En vecka med utmanande väder och viktiga lärdomar!

Bakgrund

Redan under hösten började Viktor fråga om vi inte skulle flyga Uppsala Masters tillsammans. I ett svagt ögonblick svarade jag ja, och kort därefter anmälde jag oss till tävlingen.

Det vi inte hade tänkt på var att Viktor saknade den flygtid som krävs för att få delta i SM. Resultatet blev därför att endast jag kunde tävla officiellt, medan Viktor fick följa med som passagerare. En positiv bieffekt var att vi endast behövde betala junioravgiften på 1 750 kronor.

I Uppsala Master tävlar man i tre klasser baserade på flygplanens koefficient:

- **Klubbklass:** koefficient 100-108
- **Racing:** koefficient 108-116
- **Open Racing:** koefficient över 116

Vår DG-1001M har koefficient 111 och placerades därför i Racing-klassen. Ronny, som flög ett flygplan med koefficient 122, tävlade i Open Racing.

Resultaten korrigeras för flygplanens koefficient. Det innebär att ett flygplan med högre prestanda måste flyga snabbare eller längre för att få samma poäng som ett flygplan med lägre koefficient.

Alla tre klasser har SM-status. Utländska piloter får delta men räknas bort när SM-medaljer delas ut. Personligen tycker jag att systemet är något märkligt eftersom de utländska piloterna ändå påverkar poängfördelningen under tävlingen.

Resan till Sundbro

Några dagar före tävlingen upptäckte jag ett problem som jag borde ha kontrollerat betydligt tidigare. Min bil fick inte dra SE-UXE:s släp.

När jag började titta närmare på reglerna insåg jag snabbt att konsekvensen vid en kontroll kunde bli indraget körkort på plats. Det var alltså bara att börja leta efter en annan dragbil.

Det visade sig vara svårare än väntat. Lyckades till slut hitta en hyrbil i Sundsvall som uppfyllde kraven.

Den 26 juni träffades jag, Viktor och hans familj på flygfältet i Ljusdal för att montera ned SE-UXE och lasta all utrustning som skulle med till tävlingen. Efter en lugn resa anlände vi till Sundbro under eftermiddagen.

När flygplanet var monterat gick vi direkt till inskrivningen. Där kontrollerades försäkringar, flygtillstånd, certifikat och övriga dokument.

Vi upptäckte också att vår tävlingsbeteckning behövde ändras. Den enklaste lösningen var att göra om bokstaven J till ett U med hjälp av svart eltejp.

Anledningen var att beteckningen SJ redan användes av ett annat flygplan. Det känns lite märkligt att samma tävlingsbeteckning kan förekomma på flera flygplan samtidigt, särskilt eftersom systemen som Glide & Seek och Flightradar då kan visa två olika "SJ" i luften samtidigt.

På kvällen hölls den obligatoriska säkerhetsbriefingen och därmed var tävlingen officiellt igång.

Heat 1 – 27 juni

Som vanligt under en segelflygtävling började dagen tidigt. Redan klockan nio stod flygplanen uppställda på fältet, det som på tävlingsspråk kallas att "gridda".

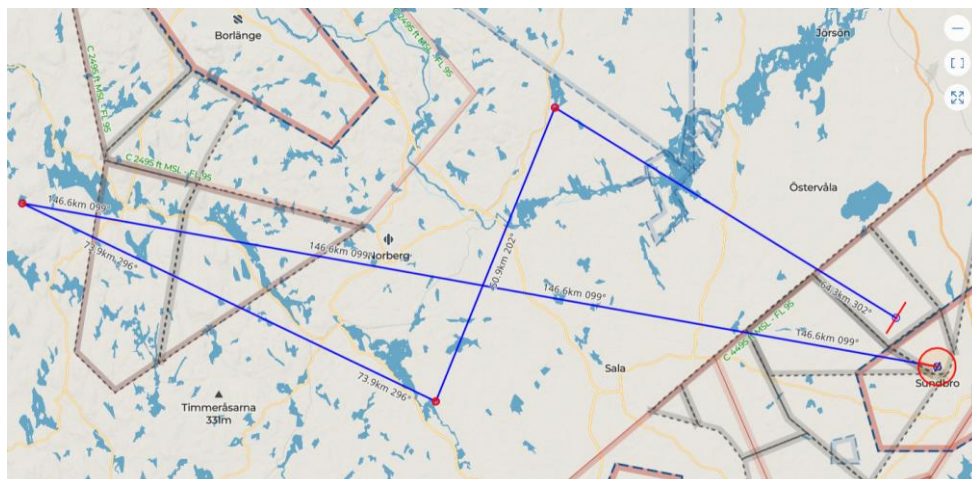
Flygplanen ställs upp klassvis. Först Open Racing med de största flygplanen och längst startsträcka, därefter Racing och längst fram klubbklassen.

Starten sker sedan i omvänd ordning. Klubbklassen startar först, därefter Racing och sist Open Racing.

Det innebär att den som står längst fram i sin klass ofta kommer upp tidigt i luften men också får vänta längst innan startlinjen öppnar.

Efter griddningen följde den dagliga briefingen med vädergenomgång, säkerhetsinformation och dagens uppgift.

1. Dagens uppgift



Racing Task

Distans: 335,65 km

En Racing Task innebär att man flyger en fast bana där samtliga brytpunkter måste rundas inom förutbestämda sektorer (oftast en cirkel med radie 500m). Den pilot som flyger banan snabbast vinner dagens uppgift.

Om jag hade varit hemma och sett samma väderprognos hade jag troligen inte ens funderat på att flyga sträcka. Men på tävling gäller andra förutsättningar. Då flyger man.

Vädret runt Sundbro var inte bra. Efter en stund skickades en så kallad "sniffer" upp för att undersöka om det fanns användbar termik. När Emil, som även fungerade som tävlingens meteorolog, lyckades hålla sig kvar i luften rapporterade han en molnbas kring 1 000 meter.

Det räckte för att tävlingsledningen skulle ge klartecken för start.

Mitt mål inför tävlingen var ganska enkelt. Jag ville inte komma sist och jag ville ha roligt. Dessutom hade Viktor och jag redan innan tävlingen bestämt att vi skulle flyga med stora säkerhetsmarginaler.

Bogseringen av klubbklassen gick snabbt och snart var det dags för Racing-klassen. Eftersom vi griddat sent startande vi bland de första.

Vi självstartade med motorn och flög till det område där motorn skulle stängas av. Maxhöjden för att stänga av motorn eller koppla ur bogserlinan var 600 meter.

Vädret hade förbättrats något under förmiddagen. Vi passerade startlinjen på ungefär 1 000 meters höjd och gav oss ut på banan bland de första i klassen.

Kort därefter startade nästan alla. Flygplanen spreds ut på banan, men efter 7 mil samlades nästan hela Racing-fältet i samma blåsa strax norr om Fors. Sju eller åtta flygplan kämpade sig långsamt upp från omkring 400 till 1 000 meter.

När så många flygplan ligger i samma blåsa samtidigt blir det snabbt trångt.

Vid ett tillfälle kom vi lite väl nära ett annat flygplan. Jag såg honom, men han såg inte mig. Situationen löste sig utan problem, och efter landningen pratade vi igenom det hela och skildes med en bra känsla och goda minner.

Eftersom termiken var svag och molnbasen låg kring 900 meter valde vi att följa de andra flygplanen och låta dem hjälpa till att visa var stiget fanns.

Efter ungefär 80 ytterligare kilometer började klungan splittras. Samtidigt hörde vi på radion att flera flygplan började landa ute.

När dagen började gå mot slut bestämde vi oss för att maximera höjden i en svag blåsa och därefter glida mot Ludvika flygplats.

Att starta motorn ovanför en flygplats känns alltid tryggare än att göra det över skog. Om motorn inte skulle starta har man fortfarande en bra landningsplats direkt under sig.

När vi kom fram till Ludvika hittade vi en blåsa som tog oss upp till ungefär 900 meter över marken. Samtidigt kom då vi ikapp de tre sista flygplanen i vår klass som fortfarande var kvar i luften.

Alla tre började glida mot den sista brytpunkten.

Vi valde att följa efter, men bara så länge vi hela tiden hade tillräcklig höjd för att kunna glida tillbaka till Ludvika. Vi hittade inget stig och vände därför tillbaka till flygplatsen, startade motorn och satte kurs mot Sundbro.

Mellan Ludvika och Sundbro är det ungefär 15 mil. För att minimera motorkörningen flög vi tillbaka med så kallad sågtandsteknik. Vi steg med motorn till en höjd som gjorde att vi kunde glida till nästa flygplats. Över Norbergs flygplats startade vi sedan motorn igen och använde den tills vi hade tillräcklig höjd för den sista glidflygningen hem.

De tre flygplan som vi hade framför oss över Ludvika fortsatte däremot över skogen. De lyckades ta den sista brytpunkten, hitta ny termik och ta sig tillbaka till ungefär fyra mil från målet.

Det innebar att de flög med betydligt mindre marginaler än vi gjorde.

De visste sannolikt vad de gjorde, men för vår del kändes risken för stor. Vi hade redan innan tävlingen bestämt att vi inte skulle chansa för ett bättre resultat.

Det är viktigt att tävla på sin egen nivå.

När vi senare såg resultatlistan visade det sig att vi slutade fyra för dagen. Det var betydligt bättre än vårt ursprungliga mål att bara undvika jumboplatsen.

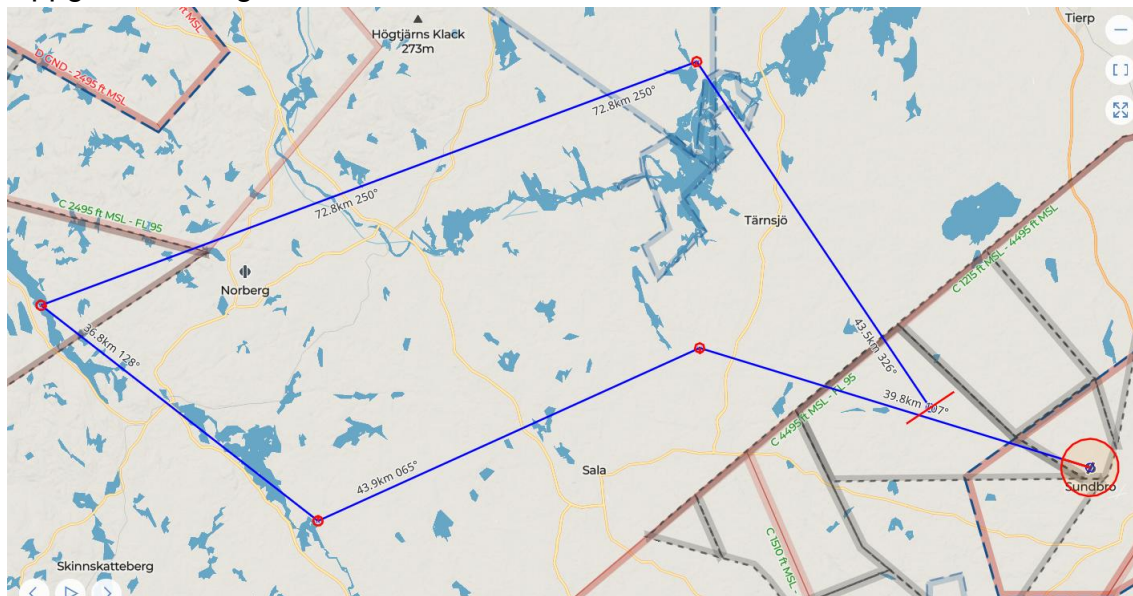
Ingen i Racing-klassen lyckades fullfölja uppgiften. Faktum är att ingen i någon av klasserna tog sig runt hela banan. Många flygplan hade motor och kunde flyga hem, men det blev ändå ett stort antal utelandningar.

Det viktigaste var att dagen genomfördes utan några incidenter eller skador på vare sig flygplan eller piloter.

Heat 2 - 29 juni

Andra tävlingsdagen började på samma sätt som den första, men nu hade vi bättre koll på rutinerna och lyckades gridda tidigare.

Uppgiften för dagen:



Racing Task

Distans: 236,71 km

Vi lyckades flyga runt banan med en medelhastighet på 66,6 km/h, vilket gav oss en sjundeplats för dagen och femte plats totalt.

Efteråt identifierade vi fyra tydliga misstag:

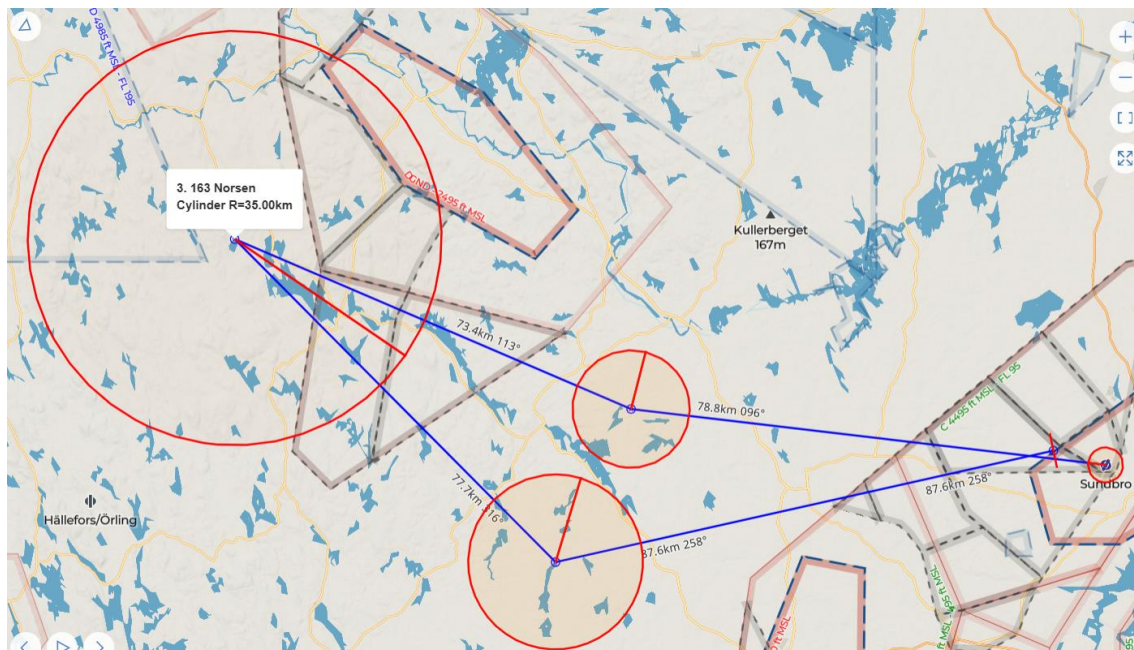
1. Vi gick ut på banan för sent.
2. Vi tog en omväg runt Österfärnebo för att undvika känt sjunkområde.
3. Vi påverkades negativt av den kraftiga västvinden.
4. Vi kom in med för stor marginal över mållinjen.

Sammanfattningsvis flög vi för defensivt. Vädret var betydligt bättre än under första heatet, men vi lade för mycket tid på att kurva i svaga blåsor i stället för att lämna de svagare blåsorna och att hålla högre fart mellan lyften.

Heat 3 – 30 juni

Nu började morgonrutinerna sätta sig. Upp klockan sju, ut på fältet, gridda flygplanet, äta frukost och sedan gå på briefing. Efter två tävlingsdagar började allt gå betydligt smidigare.

Uppgift för dagen.



AAT

Distans: 236,81–406,97 km (317,56 km nominellt)

Tid: 3:00

Dagens uppgift var en AAT, Area Assigned Task. Till skillnad från en Racing Task, där man måste passera fasta brytpunkter, består en AAT av områden där piloten själv får välja exakt var man vänder. Brytpunkterna är därför ofta stora cirklar, ibland upp till flera mil i diameter.

Målet är att flyga så långt som möjligt under den angivna tiden. I vårt fall var maxtiden tre timmar. Flyger man kortare tid räknas ändå tre timmar vid hastighetsberäkningen. Det gäller därför att anpassa vägvalet så att banan blir lagom lång och att man passerar mållinjen strax efter den utsatta tiden.

Idag hade vi ett lite annat upplägg efter briefing. Istället för att bara vila så satte vi oss med Ronny och dammade av den gamla papperskartan över tävlingsområdet. Här lade vi upp en taktik inför dagen med hjälp av prognoser och tidigare erfarenheter.

Det blev lite kalabalik redan innan starten.

Precis när vi skulle starta motorn taxade ett bogserflygplan ut framför oss, trots att vi hade fått klartecken att starta. Bränslepumpen hade då stått på lite för länge och motorn blev sur. Hur vi än försökte ville den inte starta.

Vi fick därför begära bogsering.

Problemen fortsatte. Ett bogserflygplan hade tappat sitt sporrhjul och man fick köra fram ett annat bogserplan till oss. När bogserlinan skulle sträckas upp blev det dessutom ett kraftigt ryck och linan gick av innan vi ens hade kommit iväg.

Till slut fick vi byta till ytterligare ett bogserflygplan.

Allt detta gjorde naturligtvis att pulsen steg en aning. Samtidigt visste vi inte om motorn verkligen skulle gå att starta från luften senare under dagen.

Jag bestämde mig därför för att flyga som om vi inte hade någon motor alls.

Efter en stund i luften lugnade allt ner sig, och vi kunde koncentrera oss på att flyga banan.

En av tankarna bakom AAT är att minska fördelen med stora klungor. Eftersom piloterna kan välja olika vägval brukar fältet spridas ut betydligt mer än under en Racing Task.

För vår del innebar det att vi flög nästan hela uppgiften själva. Först under de sista sex milen fick vi sällskap av Richard Swanström.

Dagen bjöd också på tävlingens bästa väder enligt oss.



Molngata mot den sista brytpunkten



Bra stig under dagen.

Molngatorna fungerade bra och termiken var betydligt starkare än under de tidigare dagarna. Flygningen flöt på, vi kunde följa molngator, välja bra vägval och anpassa vändpunkterna efter hur vädret utvecklade sig.

När vi till slut passerade mållinjen hade vi varit ute i 3 timmar och 5 minuter. Medelhastigheten blev 111,28 km/h, vilket visade sig räcka till en andraplats för dagen.

Det enda ekipage som flög snabbare var Holger Karow och Henrik Åslund. De kom runt banan med en medelhastighet på 119 km/h.

Holger är tidigare tvåfaldig världsmästare, så det kanske inte är särskilt förvånande att han lyckades slå resten av fältet.

Samtidigt visar det vilken nivå de allra bästa piloterna håller. Trots att vi själva flög vad jag upplevde som en mycket bra uppgift skilde det nästan åtta kilometer i timmen i medelhastighet.

I efterhand har jag funderat på vad vi kunde ha gjort annorlunda. Några små misstag gjorde vi säkert, men den här dagen handlade det nog mest om att Holger och Henrik helt enkelt flög bättre än resten av oss.

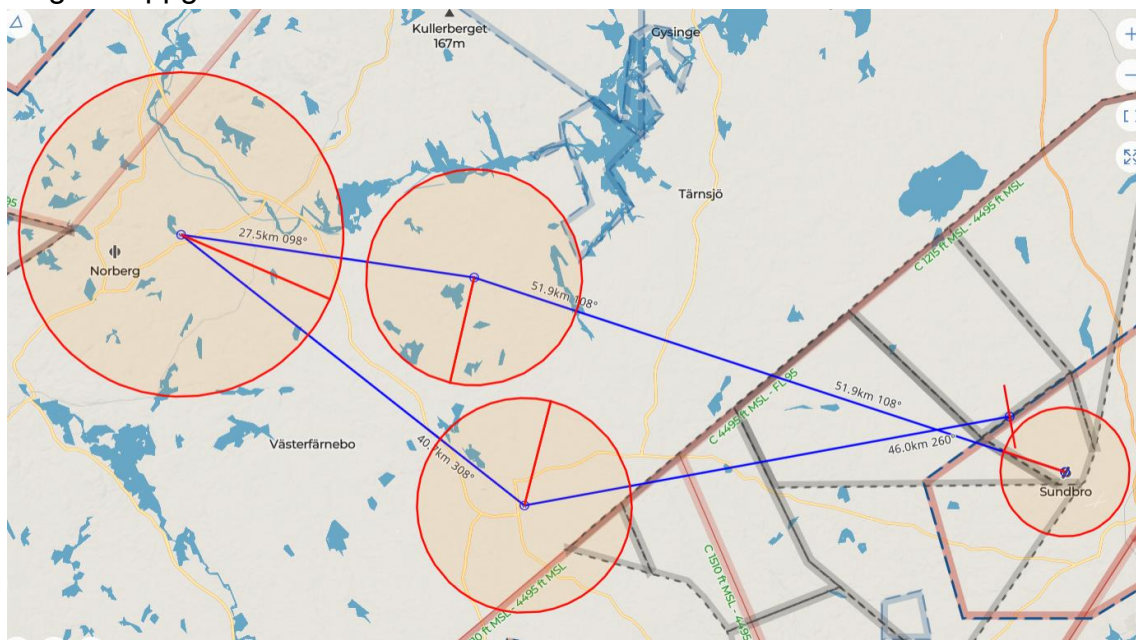
Efter två dagar med kämpig flygning var det skönt att få bekräftat att vi faktiskt kunde hänga med i toppen när förutsättningarna stämde.

Heat 4 – 1 juli

Efter den fina flygningen dagen innan väntade betydligt tuffare förhållanden.

Morgonrutinerna satt nu ordentligt. Griddning, frukost och briefing genomfördes nästan av vana. Väderkartorna såg dock betydligt dystrare ut än dagen före och det märktes även på dagens uppgift.

Dagens uppgift



AAT

Distans: 131,14–207,42 km (166,08 km nominellt)

Tid: 1:30

En AAT på bara en och en halv timme är ovanligt kort. Redan under briefing gick det att ana att tävlingsledningen inte hade några stora förhoppningar om vädret.

Varken i Racing eller klubb blev det giltiga tävlingsdagar. Dagen ströks därför helt ur resultatlistan.

AAT

Distans: 241,70–433,28 km (322,94 km nominellt)

Tid: 3:00

En av fördelarna med AAT är att uppgiften går att anpassa efter vädret. Om vissa områden utvecklas sämre än väntat finns större möjligheter att ändra vägvalet än vid en traditionell Racing Task.

Vi självstartade med motorn och gav oss av. Vädret runt Sundbro såg bra ut och prognoserna tydde på att förhållandena skulle förbättras under dagen. Eftersom vi under flera av de tidigare tävlingsdagarna hade kommit iväg lite sent bestämde vi oss för att vara mer offensiva.

Vi var först över startlinjen, ungefär tre till fem minuter före resten av fältet.

De första milen flöt allt på. Vi låg högt, hade god fart framåt och kunde se de andra flygplanen bakom oss. När merparten av fältet vek av något söderut låg vi fortfarande högre än de flesta konkurrenterna.

Jag valde då att gå mer rakt på kurslinjen mot några moln som såg lovande ut längre fram.

Det visade sig bli tävlingens stora misstag.

Molnen gav inget användbart stig alls. Plötsligt befann vi oss ensamma, utan stöd av de övriga flygplanen och på snabbt sjunkande höjd.

Vi gled därför mot Norbergs flygplats med tanken att eventuellt starta motorn. Strax innan vi gav upp hittade vi dock en svag blåsa på låg höjd som tog oss upp till ungefär 700 meter.

Därifrån fortsatte vi mot den första brytpunkten, men flygningen blev allt annat än bekväm.

Under de följande 25 kilometrarna låg vi mestadels på mellan 400 och 500 meters höjd över marken. Färden bestod av ett ständigt letande efter stig samtidigt som vi hoppade mellan de få utelandningsfält som fanns längs vägen. Det blev mycket kurvande i svaga blåsor och betydligt mer överlevnadsflygning än tävlingsflygning.

Till slut lyckades vi arbeta oss upp till ungefär 700 meter rakt ovanför brytpunkten vid Ludvika. Därifrån började vi glida mot nästa brytpunkt i hopp om att vädret längre fram skulle vara bättre.

Några mil väster om oss började det blixtra och åska.

Vi hade ett par stora fält under oss och började diskutera våra alternativ.

Vi bestämde oss för att ge upp uppgiften, starta motorn och flyga tillbaka mot Sundbro.

Beslutet handlade inte enbart om åskan. Flygningen hade helt enkelt slutat vara rolig. Att ligga lågt över skogsmark, ensam, utan hjälp av andra flygplan och med begränsade landningsalternativ började kännas mer som en kamp än som en tävling.

Vi hade trots allt kommit dit för att ha kul.

När vi senare kom längre österut förbättrades vädret markant. Termiken fungerade återigen och vi kunde stänga av motorn och segelflyga de sista fem till sex milen tillbaka mot Sundbro.

Efter landningen pratade jag med flera av de andra piloterna. Det visade sig att nästan alla hade haft det lika svårt som vi. Skillnaden var att de flesta hade flugit tillsammans i grupp och dessutom hade betydligt större erfarenhet av låga molnbaser, svaga förhållanden och eventuella utelandningar.

Det fick mig att tänka tillbaka på den första tävlingsdagen. Förhållandena hade egentligen varit ganska lika. Då kändes allt betydligt enklare. Vi hade flugit tillsammans med andra, hållit stora marginaler och låtit de mer erfarna piloterna visa vägen.

Den här dagen gjorde vi tvärtom.

Vi tog den stora taktiska risken att välja ett eget vägval tidigt. Hade vi följt huvudklungan hade vi sannolikt fått en betydligt enklare flygning och troligen också ett bättre resultat.

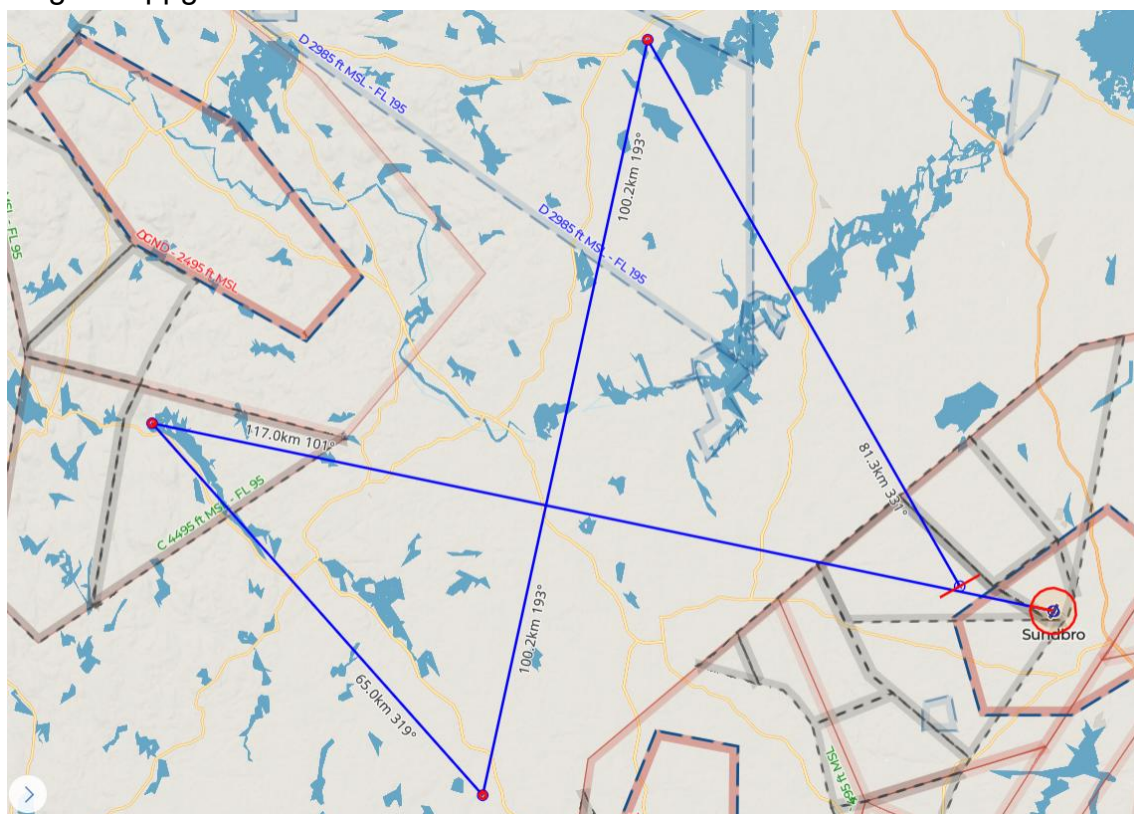
Samtidigt är det just sådana dagar man lär sig mest av. Vi fick en tydlig påminnelse om värdet av att flyga tillsammans med andra när förhållandena är svåra och om hur snabbt en lovande tävlingsdag kan förvandlas till ren överlevnadsflygning.

Dagen efter, den 3 juli, regnade bort helt.

Heat 6 – 4 juli

Efter regndagen den 3 juli var det dags för tävlingens sista heat. Vid det här laget satt morgonrutinerna ordentligt. Flygplanet griddades på rutin, frukosten åts i lugn och ro och briefingarna började kännas välbekanta.

Dagens uppgift



Racing Task

Distans: 363,62 km

Inför dagens flygning bestämde vi oss för att bogserstarta i stället för att självstarta. Vi hade använt motorn ganska mycket under tävlingen och tanken var att försöka genomföra hela uppgiften utan att behöva använda motorn över huvud taget.

Vi hade stora problem med att komma upp ordentligt före startlinjen. Trots flera försök lyckades vi inte etablera oss högt nog i startområdet och blev kvar längre än planerat. När vi väl kunde gå ut på banan startade vi ungefär 40 minuter efter de flesta andra i klassen.

Efteråt, när man tittar på loggfilerna, kan man se att vi inte var ensamma om att ha problem. Många flygplan fick ingen bra start och flera hamnade lågt redan under den första delen av uppgiften.

De första femton milen gick ändå riktigt bra för vår del. Flygningen flöt på, vi hittade användbara linjer och medelhastigheten såg lovande ut. Det kändes som om vi hade alla möjligheter att avsluta tävlingen med ett bra resultat.

Sedan kom misstaget.

Jag valde att hoppa över en blåsa som i efterhand visade sig vara bättre än jag trodde. Samtidigt gjorde vi ett mindre vägvalsfel. Kombinationen av de två

besluten gjorde att vi hamnade lågt, omkring 500 meter över marken, i en svag blåsa som dessutom drev mot förbjudet luftrum..

Vi lyckades till slut kämpa oss upp några hundra meter och därefter glida vidare mot ett område där termiken såg bättre ut. Problemet var att det kostade mycket tid. Den fart vi hade byggt upp under den första delen av banan försvann snabbt.

När vi väl var tillbaka i bättre förhållanden hade vi tappat så pass mycket tid att möjligheten till en topplacering i princip var borta.

Vi fullföljde uppgiften och tog oss runt banan utan ytterligare problem.

När resultaten publicerades visade det sig att vi slutade sexa för dagen. I den sammanlagda resultatlistan slutade vi på sjunde plats.

Det var ungefär där jag hade förväntat mig att vi skulle hamna innan tävlingen började.

Med tanke på att vi hade begränsade förberedelser, relativt lite flygtid och att jag inte hade tävlat på åtta år var resultatet faktiskt bättre än väntat.

Samtidigt gick det inte att låta bli att fundera på vad som hade kunnat hända utan vår svaga dag tidigare under veckan. Hade vi lyckats undvika den hade en placering bland de tre eller fyra främsta varit fullt möjlig.

Samarbetet med Viktor fungerade däremot precis så bra som jag hade hoppats.

Från baksitsen fungerade han som både navigatör och spanare. Han höll koll på luftrum, hjälpte till att bevaka andra flygplan och hade ofta bättre överblick över vad som hände runt omkring oss. Han kunde se vilka som hittade stig, vilka som sjönk och vilka vägval de olika konkurrenterna gjorde.

Viktors föräldrar var också på plats under hela tävlingen och hjälpte till med allt möjligt. Den typen av stöd betyder mer än man kanske inser innan man har varit med på en tävlingsvecka.

Efter en vecka i luften drog jag framför allt två slutsatser om vad som skulle göra SE-UXE till ett bättre tävlingsflygplan:

Flarm-systemet behöver längre räckvidd

Detta skulle sannolikt kunna lösas med en bättre antenn.

Den korta räckvidden är en nackdel både ur säkerhets- och tävlingssynpunkt. Det blir svårare att upptäcka andra flygplan i närheten och att se vilka som stiger eller sjunker. Samtidigt blir SE-UXE mindre synlig för andra piloter och även för dem som följer flygningarna från marken.

En större skärm i framsitsen

Navigationen fungerade, men den lilla skärmen i framsitsen gjorde det ibland svårt att få en bra överblick över uppgiften och omgivningen.

Nästa gång kommer jag sannolikt att komplettera med en extra skärm, exempelvis en Oudie eller något liknande system.

Sammanfattning

Trots det dåliga vädret blev tävlingen betydligt bättre än jag hade förväntat mig. Vi fick ungefär 25 timmars flygtid, flera riktigt intressanta flygningar och en mängd erfarenheter att ta med oss hem.

Framför allt var det roligt att tävla igen efter åtta års uppehåll.

Vi gjorde misstag, vi fattade några bra beslut och några mindre bra, men vi höll fast vid vår ursprungliga plan att flyga med goda marginaler och att ha roligt.

När veckan var slut kändes det därför inte särskilt viktigt att vi endast blev sju totalt.

Det viktigaste var att vi hade fått en vecka fylld av flygning, lärdomar och minnen som kommer att vara betydligt mer värda än placeringen i resultatlistan.

/ Anders Andersson