

Det här är några tankar och andra lösryckta intryck som jag har efter tävlingshelgen i Strängnässtrakterna 6-7 september. De här hämtade från mina/våra erfarenheter som bankontrollantföråkare och drygt 40 års kontrolltande från bilorienteringsskogarna. De här raderna ger sig inte ut för att vara en systematisk analys av banläggningen utan bara lite intryck.

ATOSRUNDAN

Atosrundan var uppvärmningstävling främst för de utländska NoM-åkarna och skulle som sådan vara lätt och enkel för att inte trötta ut manskap och fordon. Pyttsan. Jo, fordonen tröttades nog inte så hårt. Vägarna var fina och inte gick det att köra så fort heller få då kom man vilse eller tappade man kontroller. För de var ju som sig bör onummerade. Redan den inledande rutan på sträcka 1 angav hur det skulle bli. Första kartsnurren innehöll tre angivelser och till och med motkörning. Alltså upplagt för orienteringsproblem. Så icke och inte någon PK heller. Nästa snurr såg beskedligare ut på kartan. Alltså två PK på två vägomläggningar. De tävlande som uppfattade detta kunde snabbt inse att det gällde att denna kväll orientera och inte göra något annat. Nu lär det dessutom finnas flera vägar i samma område sedan kreativa bilorienterare skapat de vägar man ansåg fanns på kartan. I ungefär sammans stil fortsatte det kvällen igenom på de sex sträckor som Ulf och Kurt och resten av gänget trodde ett antal skulle åka utan prick. Fel hade man där och det var nog enda felet man hade på ett ytterst väl genomarbetat arrangemang. Efter de två inledande sträckorna var det dags för Åkers kronopark. Inte helt okänd ens för en smålänning. Redan 1970 åkte vi ett MHF-RM här och en del kartor var med redan på den tiden. På sträcka tre fanns det där sagolika inhoppet vid Göksjön. Inte svårt att antingen ta fel väg eller ta fel OK. Sträcka 4 var kvällens kortaste, fem minuter med en 25-tusendelskarta som den misstänksamme genast insåg kontrollmissrisker i. Och de möjligheterna fanns. Framförallt ett vänsterin hopp vid Malsjön var skarpt. Trots dagsljus och två försök blev det att ta PK bakvägen. Slutet på kvällen blev ett par rundor på rallycrossbanan. Den dagens infart skedde genom det som banläggarna kallade nya grinden. Alltså borde det finnas en gammal grind också.

Det som imponerar rejält på mig är att totalsegern gick till Markku Leppänen/Stefan Åstrand från Finland. De tvålade till alla svenskarna som åkt tävlingar i området ett antal gånger och som i vissa fall lagt bana själv där. Det säger mig att banläggarna gjort ett jobb som gjorde banan juste och lösbar utifrån kartläsarskicklighet och inte från gamla kunskaper.

HYUNDAIPOKALEN

Lördagen skulle ägnas åt huvudtävlingen. 10 sträckor i värme och damm efter den lite underliga eftersommar vi begåvats med. Tävlingen startade med en kort inledande sträcka avsedd för att sätta lite hicka på kartläsarna och för att ge publiken, utomordentligt guidad av Lars-Ivan Carlsson, lite att titta på. Det första skedde redan i första och andra kartrutan där det både var rätat och lite mer vägar än vad kartan visade. Efter en och halv minuts körning var startordningen stundtals ordentligt misshandlad. Publiken fick sitt då bilarna kunde beskådas farandes upp och ner på den gamla motocrossbanan.

Sen blev det grusgropar. Snälla banläggare låter de tävlande bese grusgropar i dagsljus. Elaka banläggare ser till att grusgropssträckor kommer sist när mörkret svept in alla tydliga karttecken i svart säckväv och när kartläsarnas hjärnor drabbats av mjölksyresymtom. Hyundai pokalen hade snälla banläggare. Dagsljus och utvilade kartläsare. Det blev svårt ändå för nu fanns det lite listiga kartbyten och avhopp på gamla kartor även här. Skisserna ytterst tydligt ritade gjorde att det blev verkligheten som utgjorde hindret från att nolla sträckorna.

På förarmötet lovade Ulf Andersson att alla skulle få varva ut bilarna. Även Harald Söndergaard. På sträcka 4 var det dags. Gammalt flygfält med varierad banläggning och tempoväxlingar. Nästan i slutet kom så flygstripen. 1 km rakt fram utan angivelser på en trettio meter bred landningsbana. Då hjälpte det inte att deltagarna på förarmötet upplysts om att tillståndsgivaren hade villkorat tillståndet med att max 50 km/h gällde.

Efter paus och fika var det dags för P10:s övningsfält och skjutfält. Omväxlande banläggning och lagom utnyttjade områden gjorde att det gick framåt även om tempot varierade. Till det sista bidrog säkert även dammet som för många var besvärande. Naturligtvis fanns det vägrätningar även denna dag med orienteringssvårigheterna låg mera i vägval.

Rallycrossbanan skulle det bli några repor på även denna dag. Och nu var det gamla grinden som gällde som infart till samma kartskiss som dagen innan. Genom att i princip åka samma väg som kvällen innan skulle kartläsarna ge instruktioner till bisittaren att köra fram till banan och in genom portalen. Men sista 10 000-delen var inte samma årgångsom kvällen innan och därmed gick det relativt enkel att missa PK:n som stod osynlig i gamla grinden.

Började tävlingen med lite vägrättning så skulle den naturligtvis sluta i samma stil. I allra sista kartrutan fanns en IK vars besked var korrekt och beskedligt. När det var slut gällde det att ha riktningarna med sig. Den som inte hade det for iväg ganska parallellt med kartvägen men någon slutTK dök aldrig upp för den stod på karträtt väg efter ett litet högerin hopp där IK-beskedet slutade.

Även denna dag visade Leppänen/Åstrand sin styrka. Totalseger på 57,47 prick !! Och detta före alla SM-åkare där Haraldsson/Andersson var bäst med 61.14 prick . Tre ekipage åkte utan kontrollmissar.

SBOK och ÄMK ska vara mycket nöjda med sitt utomordentliga arrangemang. Inte minst att kunna ha samma tävlingscentrum båda dagarna med förträfflig servering av varm och kall mat uppskattas inte minst av de utländska deltagarna. Prick på alla sträckor blev det också om än det bara blev 33 sekunder för Söndergaards på flygfältssträckan.

Snygg inbjudan, snyggt program och snygg resultatlista förhöjer också intrycket.

Folke Ringberg