

FLECHÉ NORDIQUE 2006, av Mattias Johansson.

Prolog

Cykling enligt flechemodell innebär att cykla så långt som möjligt under 24 timmar på en i förväg egenhändigt utstakad bana. Den enda geografiskt fastslagna punkten i tävlingen är målplatsen, i övrigt tillåts deltagarna att skapa sin egen färdväg helt på egen hand, inklusive startplatsen. I fallet med Fleché Nordique, Scandinaviens enda Flechearrangemang som körs vartannat år, är målplatsen fastslagen till toppen av Billingen i Skövde. Tidpunkten för målgången var i år satt till söndagen den 4:e juni klockan 10:00. Starten skulle därmed komma att gå av stapeln föregående lördag vid samma tidpunkt.

Reglerna för loppet är ganska enkla. Loppet körs i lag om tre till fem personer, minst tre av deltagarna måste fullfölja loppet för att laget skall bli godkänt. Under dygnet får laget ej ha något uppehåll på längre än två timmar och man måste avverka minst 25 km mellan timmarna 22 och 24. Support- och följebil är tillåtet men hjälp får endast mottagas vid respektive kontrollpunkt. Utöver detta är support längs med vägen strängt förbjudet. Den planerade färdvägen med kontrollpunkter, distanser och passertider skall anmälas och godkännas av tävlingsledningen innan start. De respektive lagens vägval och distanser hålls hemliga för konkurrerande lag till dess att målgången är genomförd.

Jan Christiansen och jag hade under vintern och våren diskuterat möjligheterna att försöka sätta samman ett deltagande lag till årets fleche. Vi var båda fast beslutna att om att inte enbart nöja oss med ett deltagande utan redan från start hade vi en klart uttalad ambition om att försöka erövra den längst körda sträckan och ”vinna” hela arrangemanget. Vi hade talat om en bansträckning på cirka 600km, den stora frågan var vilka övriga deltagare som skulle vara intresserade, och kapabla, att delta i ett sådant projekt. För egen del visst jag att Thomas Pedersen och Henrik Nielsen gick omkring nere i Danmark och funderade på ungefär samma sätt. Efter lite konfererande med danskarna beslöt vi oss därför att sätta samman ett svenskt/danskt team. Vi beslöt oss även för att försöka slå det tio år gamla rekordet från tävlingen, ett rekord som löd på 630km och innehavdes av ett danskt lag.

Tillsammans med Thomas ansvarade jag för att konstruera en bana som förhoppningsvis skulle ta oss till seger i tävlingen. Efter en hel del planering hade vi enats om en bansträckning med start i halländska Laholm. Vägsträckningen skulle sedan ta oss österut, främst via väg 120, ända till en vändpunkt i Nybro, några mil väster om Kalmar. Från vändpunkten i Nybro planerade vi att vända tillbaka västerut för att i höjd med Älmhult/Traryd vika av norrut och ta sikte på målet i Skövde. Körsträckan uppmättes, och godkändes av arrangören, till en distans av 640km. Om vi lyckades genomföra hela sträckan skulle detta ge oss en ny rekordnotering i tävlingen, och om man så vill, ett nytt inofficiellt nordiskt rekord med 10 kilometers marginal till den tidigare noteringen. Förutom start- och målplatserna innehöll banan sex kontrollpunkter, nämligen Tingsryd (147km), Nybro (221km), Älmhult (355km), Gislaved (492km) och Falköping (604km).

Veckan innan start fick vi slutligen fatt i en femte lagmedlem. Dansken Stig Lundgaard visade sig intresserad av vårt projekt och skulle komma att bli en viktig femte deltagare laget, ett lag som skulle komma att gå under namnet *Team Scandinavian Super Fleché*.

Inför loppet

Efter att ha lyckats smita ifrån jobbet några timmar tidigare och lastat cyklar och all annan nödvändig utrustning i bilen var jag och Jan äntligen på väg från Stockholm till Laholm under fredagseftermiddagen. Väderprognosen inför loppet verkade hoppfull och förväntningarna var höga inför det kommande rekordförsöket. Vi var framme i Laholm vid 22-tiden. I väntan på att den danska delen av laget skulle anlända till platsen begav vi oss ut i staden för att försöka få något att äta. Dessvärre blev jaktlyckan inte särskilt god och vi tvingades därför ut till McDonalds längs E6:an för att få oss ett sent kvällsmål. Väl tillbaka på vandrarhemmet där vi skulle bo över natten monterades cyklarna ihop och alla nödvändiga förberedelser gjordes. Just när vi var klara anlände den danska bilen med den resterande delen av teamet. Klockan hade blivit runt ett på natten och det var dags att försöka få lite sömn.

På lördagsmorgonen väntade uppstigning vid åttatiden varpå en ordentlig frukost följde. Under frukosten gjordes en snabb genomgång av vägbeskrivningen och rutinerna kring loppet. Nattens regn hade avtagit och även om det var något blött på vägen när vi rullade ifrån Laholm klockan 10.00 var det ändå uppehållsväder och förhoppningar om ett fint dygn på cykeln som dominerade.

Loppet

Vi tog oss snabbt ut ur Laholm och satte kurs längs med väg 117 mot Knäred och Markaryd. Här var vägen bred och med god beläggning och vi höll ett bra tempo alldeles från början, en god medvind hjälpte också till att hålla farten uppe. Efter 39km passerade vi igenom Markaryd och ytterligare en stund senare var vi uppe på väg 120, samma väg som vi nu skulle komma att spendera de kommande 15 timmarna.

Vi fortsatte att hålla god, eller till och med mycket god, fart längs med vägen till, från och igenom Älmhult. Det var uppenbart för oss alla att vi skulle komma att ligga klart före vårt uppgjorda tidschema redan vid den första kontrollpunkten i Tingsryd. I den ursprungliga planen hade vi beräknat våra kör- och passertider enligt en mall med snitthastigheten 29km/h. Den beräknade hastigheten kan tyckas vara något låg men i densamma låg också en medvetenhet och en ambition att försöka erövra ett visst försprång gentemot uppgjord plan under de ljusa dagstimmarna. Denna förväntade tidsmarginalen skulle komma att kunna vara välbehövliga på de små och mer svårnavigerade vägarna vi planerade att köra under dygnets mörka timmar. Ju längre vi nu körde stod det också klart att vi skulle tvingas till en hel del motvindskörning efter vändpunkten i Nybro varför vi var extra angelägna om att skapa oss ett gott försprång på tidsplanen redan i ett inledande skede av loppet.

När vi ankom kontrollen i Tingsryd (147km) gjorde vi detta cirka klockan 14.00, ungefär en timme tidigare än den uppgjorda planen. Vid kontrollen utfördes sedvanlig kontrollstämpling vid ortens bensinstation. Den danska delen av serviceteamet, som ansvarade för denna kontroll, stod även föredömligt beredda med god mat och dryck. Ca 20 minuter efter vi ankommit kontrollen var vi åter på väg österut med välfyllda energidepåer.

Eftersom vinden var oförändrad, och vår körriktning likaså, gynnades vi fortsatt av den västliga vinden och när vi kom fram till kontrollpunkten i Nybro (221km) hade vi tjänat in ytterligare ca en halvtimme gentemot tidsplanen. I syfte att till fullo uppnå den planerade rekordsträckan på totalt 640km hade vi valt att lägga stämplingspunkten i de allra ostligaste delarna av Nybro varför vi först rundade hela orten på dess omkringliggande ringled. Väl

framme på vårt planerade kontrollstopp utfördes en snabb stämpling samt påfyllning av vattenflaskor. Vi lämnade kontrollen inom tio minuter och vände tillbaka västerut.

Vi fick nu känna av den vind som vi hittills under dagen endast dragit nytta av i form av medvind. Vi var fast beslutna om att inte slita för hårt i motvinden för att hålla hastigheten uppe, istället, om det blev tvunget var vi villiga att använda oss av den tidsmarginal vi byggt upp under loppets inledande tredjedel. När vi efter en stund återigen passerade Tingsryd, samma plats där vi stämplat några timmar tidigare, beslöt vi oss för att göra ett snabbt oplanerat extrastopp för att sträcka på kroppen och kunna hålla av lite vätska. Under stoppet upprättades även telefonkontakt med den svenska delen av serviceteamet i syfte att underlätta för dem i beräkningen av ankomsttiden vid vår nästa kontrollpunkt i Älmhult.

Efter tio minuter rullade vi vidare västerut. Till vår stora glädje hade vindstyrkan nu börjat minska något och vi hade inga problem att återigen hålla medelhastigheten över 30km/h. Någon mil innan kontrollen i Älmhult gjordes ett snabbt p-stopp längs med vägen. När jag klev av cykeln märkte jag hur min sadel rörde sig betänkligt. Jag märkte snart att ett av de bägge sadelrören hade brustit och att sadeln endast hölls kvar i sadelstolpen av det högra röret. Något försök till att reparera det brustna röret på plats var aldrig aktuellt eftersom det endast återstod ca 20km till kontrollen i Älmhult där servicebilen väntade med en uppsjö av reservdelar, bl.a. ny sadel. I värsta fall skulle jag kunna bli tvingad att stå upp och trampa i de 40 minuter som återstod innan vi anlände till nästa kontroll men detta var inget som oroade mig särskilt mycket vid den aktuella tidpunkten. Några veckor tidigare hade jag upplevt en brusten sadelbult under ett 400 kilometers brevetlopp i Västerås. Den gången hade jag varit tvingad att cykla stående under loppets avslutande 70 km.

Lyckligtvis höll det ensamma sadelröret de återstående kilometrarna in till kontrollen i Älmhult där en ny sadel monterades. Serviceteamet hade förnämligt arrangerat så att vi tilläts använda oss av IKEA-hotelllets reception och restaurangdel till vår kontrollstation, vilket uppskattades mycket av oss cyklister. Förutom att få våra startkort stämplade använde vi hotelllets lokaler för att äta den från serviceteamet serverade pastamiddagen. Hotelllets toalettfaciliteter gav utmärkta möjligheter till en snabb uppfräschning innan vi klädde på oss kläder för att klara den stundande natten. Med ett aningen långsammare stopp än planerat lämnade vi ändå älmhultskontrollen med ca en timme tillgodo på tidsschemat. Nu väntade den sträcka av banan som jag på förhand fruktat skulle bli loppets mest besvärliga. Inte nog med att vi skulle vara tvungna att köra de 137 kilometrarna till kontrollen i Gislaved i mörker, det skulle också vara den i särklass mest svårnavigerade sträckan på små, krokiga, öde, landsvägar, förhållandevis långt ifrån någon seriös bebyggelse.

Även om natten lyckligtvis aldrig blir riktigt kolsvart vid den här tiden på året är det naturligtvis ändå helt andra förhållanden som görs gällande än vad som är fallet i normalt dagsljus. Just denna natt tvingades vi dessutom köra genom ganska kraftig dimma vilket ytterligare bidrog till att sikten blev något sämre än vad som annars hade behövt vara nödvändigt. Personligen upplever jag vissa svårigheter med att bedöma den cyklade hastigheten i mörker, av någon anledning känns det tyvärr ofta som om man kör betydligt mycket snabbare än vad man verkligen gör.

Strax före klockan ett på natten passerade vi orten Lidhult. Här bestämde vi oss för att göra ett snabbt oplanerat stopp. Den främsta anledningen till stoppet var nog inte i första hand av fysiologisk natur utan snarare av psykologisk sådan då det vid den aktuella tidpunkten kändes som en skön befrielse att kunna dela upp sträckan mellan de bägge kontrollpunkterna i två

olika etapper. Lidhultstoppet genomfördes högst oglamoröst i nattmörkret på parkeringsplatsen utanför ortens dagligvarubutik. Där på asfalten fick vi några minuter att mentalt förbereda oss inför de 66 kilometer som återstod till kontrollen i Gislaved.

En representant ur lokalbefolkningen som fått information om våra nattliga förehavanden på orten passade på att få en glimt av teamet där på parkeringsplatsen, troligtvis det mest uppseendeväckande som kom att hända i Lidhult den natten. Att ständigt, i mer eller mindre allvarlig ton, bli idiotförklarad av sin omgivning tillhör långdistanscyklistens vardag och är nog sällan något som berör honom eller henne i någon större utsträckning. I min, måhända udda sammansatta, bekantskapskrets tror jag mig dock med bestämdhet känna fler personer som är beredda att köra cykel mitt i natten än att stiga ur sängen för att bege sig ut och titta på detsamma vid samma tidpunkt. Mot bakgrund av denna uppfattning och med hänvisning till de ideligen återkommande idiotförklaringarna av den nämnda långdistanscyklisten skulle man kunna resa den högst filosofiska frågan vem som är mest galen i det möte som uppstod där på parkeringsplatsen i Lidhult, cyklisterna eller åskådaren? I den första kategorin skulle jag själv, förvisso som part i målet, bortförklara idiotin med begrepp såsom intresse, engagemang och hängivenhet. Kanske skulle samma begrepp kunna användas för att förklara agerandet även i den andra kategorin, åskådaren. I vilket fall som helst fick vi ett tacksamt och uppmuntrande stöd av denna oväntade supporter. Tack och hej, och vi var på väg vidare mot Gislaved.

Fortsatt gick allt enligt planerna utan några som helst problem, det enda som bekymrade något var att lufttemperaturen dessvärre föll något mer än vad vi väntat. I efterhand fick vi veta att temperaturen i området endast legat runt två plusgrader vilket gav en högst rimlig förklaring till Jans köldbitna händer som han beklagade sig över i nattmörkret.

Klockan tre, precis när det började ljusna, anlände vi till Gislaved (492km). Trots mörkerkörning, och vårt extra stopp i Lidhult, hade vi fortsatt en timme tillgodo på det uppgjorda tidschemat, precis som varit fallet när vi lämnade den förra kontrollen i Älmhult.

I Gislaved klampade hela teamet in i min systers kök och satte oss till bords och vi började förse oss av den rikligt uppdukade frukosten. På förhand var stoppet planerat till ungefär 30 minuter men med hänvisning till vårt relativt stora försprång gentemot tidschemat förlängdes stoppet till nästan den dubbla tiden. Skulle vi ha gett oss av tidigare riskerade vi ändå ett onödigt stopp inför den sista stämplingen i Falköping som enligt reglerna inte fick komma att utföras tidigare än klockan åtta. Innan vi gav oss iväg från Gislaved passade Stig och Henrik på att förse sig med tio minuters sömn på vardagsrumsgolvet. Jag ägnade tiden åt ett toalettbesök medan Jan och Thomas antagligen stoppade i sig ytterligare varsin ostmacka.

När vi rullade från Gislaved var klockan ungefär fyra på morgonen och det var nu fullt dagsljus. Vi befann oss vid denna tidpunkt ca 30 minuter före tidsschemat. På väg 27, strax utanför Gislaved, körandes i västlig riktning fann jag mig plötsligt alldeles otroligt sömning och jag hade uppenbara problem att hålla mig vaken på cykeln. Som så många gånger förr hade kroppen tvingats använda all sin återstående energi till att ta hand om den nyss inmundigade frukosten med resultatet att den nu stängde ner den ena kroppsliga funktionen efter den andra och nu bestämt sig för att den skulle sova. I ett försök att få lite kall morgonvind i ögonen, och på så vis förhoppningsvis kunna förhindra ögonlocken att falla ihop, tog jag av mig cykelglasögonen. När jag skulle stoppa ner desamma i cykeltröjan fumlade jag så illa att jag tappade dem på marken. Trots att jag omedelbart upptäckte missödet fortsatte jag halvsovandes att trampa vidare med föresatsen att det var alldeles för jobbigt att stanna och plocka upp de förlorade glasögonen. Efter 4-500 meter kom jag

slutligen till medvetande och insåg att jag naturligtvis var tvungen att plocka upp mina svindyra Rudybrillor. Ungefär så pigg var jag vid den aktuella tidpunkten...

När jag återkom till de övriga, efter den närmare kilometerlånga omvägen, hade Stig plockat upp ett av sina gigantiska koffeinpiller ur fickan som jag stoppade i mig. Därmed var all trötthet som bortblåst och medan några av de andra i teamet senare kom att genomlida liknande sekvenser av sömnbristbekymmer kom jag att vara klarvaken resten av loppet. Fantastiskt.

Ganska exakt klockan 08:00 rullade vi in på McDonaldsrestaurangen i Falköping (604km) för att göra vår avslutande stämpling. Vi hade nu nästan två timmar på oss att avverka de ca 35 kilometrarna till målet och endast ett riktigt ordentligt mekaniskt haveri skulle kunna komma att hindra oss från att fullfölja loppet. När vi lämnade Falköpingskontrollen skymtade vi ett par andra lag som också kört söderifrån och avsåg att göra sin sista stämpling på orten.

Medvetna om vår goda tidsmarginal körde vi i lugnt och behagligt tempo in mot Skövde. Väl inne i staden gav vi oss i kast med loppets i särklass brantaste uppförsbacke, upp till målet på Billingen. I uppförsbacken utlystes fri fart och vi anlände till toppen av backen en efter en. På toppen samlade vi ihop oss och rullade stilfullt över mållinjen cirka en kvart innan målets stängning klockan 10.00.

Efter målgång väntade fotografering och lite snabb förtäring innan det var dags att bege sig till omklädningsrummet. Efter att fått en uppfriskande dusch väntade lunch och prisutdelning inne i restaurang Billingehus. Vid prisutdelningen visade det sig mycket riktigt att vi cyklat den överlägset längsta sträckan, 640 km, nästan 200km längre än vad närmast konkurrerande lag hade lyckats åstadkomma. Från tävlingsledningen bekräftades även att vårt resultat var det bästa i tävlingens historia och raderade ut den tio år gamla rekordnoteringen.

Stig, Henrik och Thomas åkte hem direkt efter prisceremonierna tillsammans med den danska delen av serviceteamet. Även den svenska delen av serviceteamet lämnade kort efter middagen. Tillsammans med Jan begav jag mig tillbaka till omklädningsrummet för att få ett par timmars sömn innan vi skulle vara i sådant skick att det vore möjligt för oss att sätta oss i bilen och köra hem till Stockholm.

Totalt sett kunde de gångna 24 timmarna inte beskrivas som något annat än succé. Vi hade vunnit loppet med den överlägset längsta cyklade distansen, en distans som även givit oss en ny rekordnotering i tävlingen. Mycket tack vare, på förhand, god planering, hade vi lyckats genomföra hela arrangemanget precis som vi hade velat. Förutom den uppenbara betydelsen av oss cyklisters insats i loppet låg en stor del av förklaringen till framgången i det omkringarbetande serviceteamet. Precis som gruppen av cyklister var serviceteamet ett mycket väl fungerande svensk-danskt samarbete där alla visste sin plats och sin uppgift och strävade mot samma mål. Tack till er alla!



Tidig söndagsmorgon och Stig leder trupperna mot målet i Skövde, tätt följd av Thomas.



Loppets sista kontrollpunkt och Henrik avnjuter en Coca-Cola i morgonsolen utanför McDonalds i Falköping.



Mission completed. Team Scandinavian Super Fleche på toppen av Billingen efter 24 timmar på cyklarna och med loppets överlägset längst cyklade distans!



Jan inspekterar den gigantiska segerpokalen, kvittot på ett väl utfört arbete...