

Midnight Sun Randonnée 1200

19 – 23 juni 2022

En vildmarksoplevelse i midnatssol



Midnatssol er et naturfænomen, hvor solen nord for Den nordlige Polarkreds, ikke går ned under horisonten en eller flere nætter hver sommer. Man skal derfor temmelig langt nordpå for at opleve fænomenet. Den nordlige del af Grønland, det nordligste Canada og Alaska og det nordligste Rusland er alle vejr og terrænmæssigt barske områder. Den nordiske del af Skandinavien er det mest tilgængelige sted, hvis man vil opleve en såkaldt polardag (hvor solen ikke går ned i 24 timer). Årsagen til dette er en varm havstrøm, Golfstrømmen, der løber langs Norges vestkyst helt op til Norges og Europas nordligste punkt, Nordkap og giver relativt milde temperaturer.

Jeg har nu gennem en del år deltaget i et løb på mindst 1.200 km. Og gerne i udlandet. Jeg betragter ikke kun langdistancecykling som en udfordring, der skal gennemføres hurtigst muligt, men tilstræber også at få en oplevelse og så stor en fornøjelse ud af turene, som omstændighederne nu tillader. Muligheden for at oplevet er ægte naturfænomen på cykel var derfor særdeles tiltrækkende.

Mange andre randonneurs fra hele verden havde fået samme ide. Da der i efteråret 2021 blev åbnet op for forhåndstilmelding med betaling af et lille gebyr, var listen på de 100 deltagere hurtigt fyldt. Jeg var i forvejen sikret en plads i London-Edinburgh-London, som pga corona var udskudt fra 2021 til 2022 og brugte derfor nogle ekstra dage på at overveje løbet. Da jeg endelig ville forhåndstilmelde mig, var alle 100 pladser optaget. Den endelige tilmeldingsfrist for de forhåndstilmeldte var nytårsaften, hvorefter evt. ubesatte pladser blev udbudt. 5 pladser kom til salg og jeg var klar ved tasterne ved indgangen til 2022. Denne gang var der gevinst og jeg var sikret en plads til en stor oplevelse.

Præsentation af løbet

Midnight Sun Randonnée (MSR) køres med udgangspunkt i den Svenske by Umeå, der ligger på Sveriges østkyst ud til den Botniske bugt. Ruten er en rundtur på 1.200 km, hvor ca. 75% køres i Sverige – den svenske del af Lapland – og ca. 25% i Norge. Umeå ligger lidt syd for polarcirklen

som man derfor ville komme til at krydse 2 gange undervejs. Første gang i Norge på toppen af Saltfjellet og igen i Sverige på Merkenes fjeldet. Nord for polarcirklen ville der være mulighed for at opleve midnatssolen hvis man var heldig. Løbet var desuden tilrettelagt så størstedelen af deltagerne ville befinde sig meget tæt på polarcirklen tirsdag den 21. juni 2022 kl. 09.13.49, ved sommersolhverv, hvor solen ville være længst nord for ækvator.

Det ville være første gang at løbet afvikles. Arrangøren, den lokale cykelklub Cykeltresset, præsenterede løbet som en udforskning af den subarktiske vildmark med det formål at opdage og oplevet naturens storhed og ensomhed. Der ville undervejs være lange strækninger uden byer og anden civilisation.

Deltagerne forventedes derfor at medbringe alt nødvendigt udstyr på deres cykler fra start til slut og der ville ikke være bag-drops undervejs. Deltagerne opfordredes desuden til at være forudseende med forplejning, når muligheden var der. Endelig skulle deltagerne være forberedt på muligheden for store vejrmæssige skift undervejs.

Der var derfor lagt op til en rigtig vildmarksoplevelse på cykel og arrangørerne kom til at holde hvad de lovede.

Data:

- Tidspunktet ville være omkring sommersolhverv: 19 – 23 juni med start søndag den 19. juni kl. 23.07 ved solnedgang.
- Løbet havde sit udgangspunkt fra Brännland Inn ca. 10 km. udenfor Umeå.
- Turens længde: 1203 km. Fordelt med ca. 900 km i Sverige og ca. 300 km i Norge.
- Der skulle forceres ca. 9.200 hm. De fleste højdemeter ville være i Norge, fordelt på en række stigninger på 100 – 300 m samt opstigning til 2 fjelde på henholdsvis 692 moh og 740 moh.
- Stejleste stigning ville være indgangen til Junkerdalen i Norge. 2,7 km med gns. stigning på 6% og maximal stigningsprocenter over 20 %.
- Der ville være et 20 km. grusvejsstykke efter ca. 305 km.
- Undervejs skulle passeres 10 kontroller. Alle som registrering hos en bestemt lokalitet, typisk ved et hotel eller en campingplads. Der ville være let kold forplejning ved alle kontroller samt mulighed for en powernap. Overnatningsmulighed med bad og seng ville kunne tilkøbes undervejs hvis der er plads. Flere steder ville også kunne købes et varmt måltid mad, hvis køkkenet var åbent.
- Der ville ikke blive transporteret bag-drops (bagagetaske). Så man skulle have udstyr med til alle vejrforhold.
- Man skulle være forberedt på varmt og solrigt vejr med risiko for let til kraftig regn samt frost og sne i bjergene undervejs.

Forberedelse til løbet

Efter at tilmeldingen var i hus den 1. januar kunne planlægningen og forberedelsen til løbet begynde. Dette ville blive mir niende 1200+ løb. Jeg har derfor efterhånden en del erfaringer at

trække på. Forberedelserne blev igen denne gang opdelt i praktisk, fysisk og mental forberedelse.

Praktisk forberedelse

- Transport til og fra Umeå. Det blev hurtigt bestemt, at løbet skulle være en del af vores sommerferie, da det var en del år siden vi sidst havde været i Nordnorge. Vi ville køre gennem Norge i bil og til sidst ende i Lycksele, der er hovedstaden for den Svenske del af Lapland. Lycksele skulle være basen før og efter løbet. Fra Lycksele var der ca. 125 km til start og mål i Umeå. Samtidig lå løbets første kontrol i Lycksele.
- Der ville ikke være mulighed for bagdrops (bagagetasker) undervejs. Det krævede ekstra oppakning og kapacitet, da alt udstyr derfor skulle transporteres fra start til slut. Med mulighed for store vejræssige variationer skulle der planlægges med mange tynde lag, som kunne kombineres og tilpasses vejrforholdene undervejs. Denne disposition viste sig at blive vigtig
- Jeg havde i løbet af vinteren fået ny cykel. Denne gang med en nødvendig oval saddelpind (pga. batteri til elektronisk gear). Mit gamle taskesystem med Klick fix kunne derfor ikke bruges. Jeg var nødt til at finde et system til sadelmontering og med en væsentlig rum kapacitet. I løbet af forårets brevetter testede jeg et par forskellige systemer fra Ortlieb uden at blive helt begejstret for funktionen og stabiliteten. Via en bekendt fandt jeg et system fra den canadiske producent Arkel. Det var baseret på et sadelmonteret stativ til en enkel, let og stabilt monteret 15 l stor regntæt taske, som stort set opfyldte alle mine ønsker.

Fysisk forberedelse

- Med ca. 12.000 km i 2021 var fundamentet lagt. Året rundt cykler jeg mindst en tur på 200 km eller længere pr måned. I alt havde jeg kørt små 7.000 km fra nytår inden løbet.
- Jeg gennemførte en Super Randonneur i løbet af foråret. Alle ture med udgangspunkt fra Aalborg

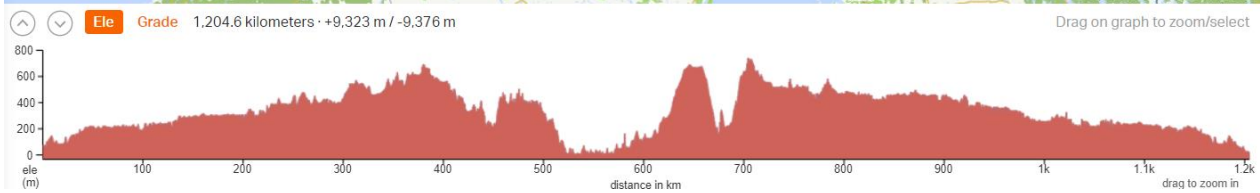
Mental forberedelse

- Gennem den fysiske forberedelse havde jeg fået en tiltro til at kunne køre turen i et nogenlunde konstant tempo. En erfaring, som faktisk blev særdeles nyttig undervejs.....
- Med 10 kontrolpunkter undervejs er det naturligt at betragte turen som 11 enkeltstående etaper eller mere overordnet 3 – 4 dagsetaper.
- Midnatssolen ville betyde at der ikke skulle planlægges efter mørke timer undervejs. Det ville give en større frihed til spontanitet undervejs da nat og dag flyder sammen.
- Fra mine tidligere 1200 + km løb havde jeg draget nogle vigtige erfaringer om energibehov, søvnbehov, håndtering af krisepunkter og løbsstrategi til at kunne gennemføre et langt løb over flere dage.

Da løbet nærmede sig, følte jeg mig ret velforberedt og havde en god fornemmelse. Ambitionen på forhånd, var primært at gennemføre indenfor tidsgrænsen. Jeg ville forsøge at have et så stort et

overskud undervejs, at jeg kunne nyde løbet, stemningen, naturoplevelsen og ikke mindst udforskningen af vildmarken så meget som muligt.

Ruten



Ruten var tilrettelagt så den først følger Ume elven på tværs af Sverige til Den skandinaviske bjergkæde, også kaldes Skandes eller Kjølen, der i dag danner grænsen mellem Norge og Sverige. Derfra en ca. 500 km rundtur i et kuperet og til tider bjergrigt terræn inden man returnerer mod Umeå langs en anden af Sveriges store tværgående elve, Vindel elven. Undervejs passeres Norges næststørste og højt beliggende sø Røssvatnet søen, 383 moh, nord for Hattelfjelldal og Sveriges dybeste sø ved Arjeplog, der er 221 m dyb.

Ruten starter relativt flad og let stigende langs elven indtil bjergene og slutter igen relativt flad og faldende til mål. Det mellemliggende stykke ville været ret kuperet med mange kortere stejle stigninger samt 3 længere stigninger. Højeste punkt på ruten er 740 moh. Den forventede hårdeste stigning er indkørslen til Junkerdalen med gns på 6% over 2,7 km og med procenter undervejs på mere end 20%.

Frem og tilbage gennem Sverige ville ruten primært følge gode, mellemstore og tyndt trafikerede veje. I Norge ville ruten dels følge relativt små, svagt trafikerede veje, dels over et længere stykke på 150 km., den gennemgående hovedfærdselsåre E6, der til tider er ret trafikeret med en del tung trafik og en tilladt fart på op til 100 km/t. Arrangørerne anbefalede, at man tilpassede at køre dette stykke om natten (hvor der jo stadig er lyst), hvis det er muligt. Strækningen havde været nødvendig, da vejene i Nordnorge og specielt i det kuperede grænseområde er få og valgmulighederne havde været begrænset i planlægningen.

Optakt til løbet

MSR 1200 blev som nævnt kombineret med en ferie til det nordlige Skandinavien. Undervejs passerede og fulgte vi en del af den sidste halvdel af ruten, herunder de 150 km langs E6. Det eneste jeg fik ud af det var vished om, at der ikke ville være ret meget cykelsti og at trafikken kunne være ganske tæt. Panderynkerne blev derfor ikke mindre med udsigten til dette stykke. Positivt var det dog, at E6 var i eminent stand og at stigningen op til Saltfjellet og Polarcirkelcenteret godt nok er langt, men moderat med 2-3 % hele vejen.

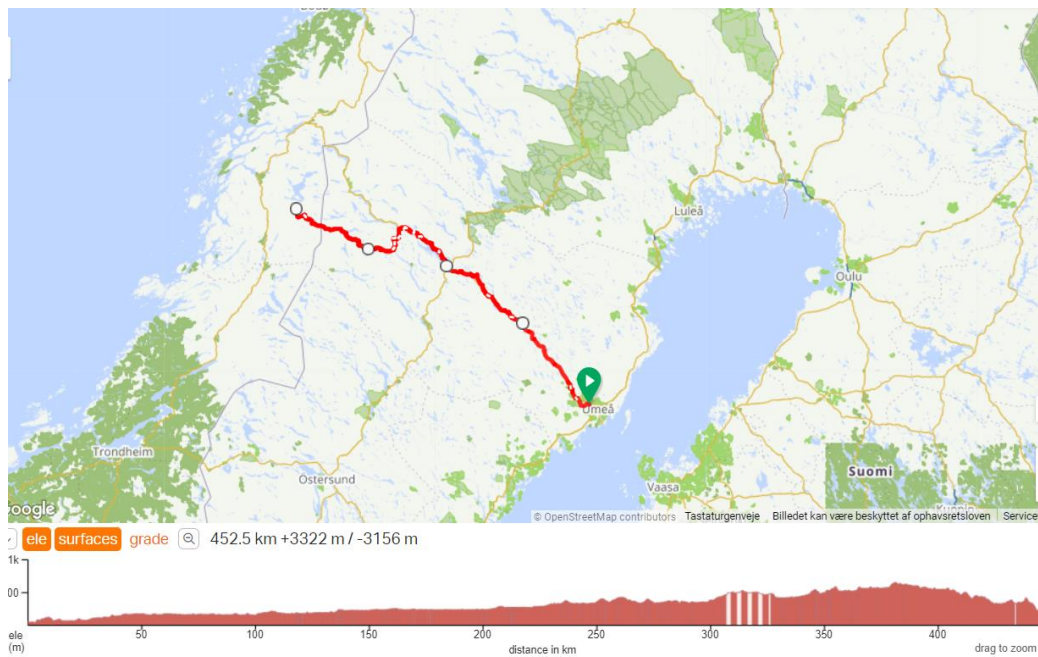
På løbsdagen var der registrering, fælles spising og socialt samvær fra kl. 18 indtil starten kl. 23.07. For mit vedkommende blev det til et gensyn med bekendte fra nogle af mine tidligere ture til udlandet. Der var tilmeldt deltagere fra det meste af verden, der for manges vedkommende var kommet til løbet for netop at opleve polardage og midnatssol.

Vejrprognoserne for løbet blev studeret og debatteret grundigt. Der var udsigt til langsom passage af en koldfront med en del nedbør fra vest på løbets dag 2 (tirsdag). Dagen hvor størstedelen af deltagerne ville befinde sig i Den Skandinaviske bjergkæde og de norske fjelde. Udsigten var derfor mere eller mindre dagsregn samt frost og sne på de højeste steder. De fleste var forberedt på det værste, det varme tøj kom med på turen med et håb om, at det ikke kom i brug.



Selve løbet

Dag 1: mandag den 20. juni 2022. Umeå – Hattfjeldal; 450 km => 450 km



- Vejr: Klart og solskin. 3 – 22 gr. Begyndende skyer fra vest i løbet af aftenen
- Vind: Først vindstille. I løbet af dagen tiltagende fra vest (modvind)
- Terræn: Jævnt stigende med enkelt mindre bakker. 20 km på grusvej. 10 km med grove vejskader pga. vejarbejde
- Start søndag den 19. juni kl. 23.07 ; inde mandag kl. 23.59 => 4.5 timers søvn
- Efter en lang dag med forberedelse, studeren af vejrudsigter (der lovede regn og sne i Norge om tirsdagen), hvile, registrering og ”et sidste måltid” (om man vil) på startstedet Brännlands Vårdshus, var ca. 90 ryttere fra det meste af verden klar ved startstregen kl. 23.07. Vårdshusets chefkok sendte os med saxofonmusik afsted ud i en relativt lun, klar og stille sommernat.



Relativt hurtigt grupperede feltet sig i nogle mindre grupper. Jeg endte i en gruppe på ca. 10 ryttere fra henholdsvis Finland og USA. Tempoet var jævnt, alle var friske og ret hurtigt kom vi til løbets første og eneste hemmelige kontrol efter 68 km. Et hurtigt stempel og vi fortsatte i rask flok til løbets første egentlige kontrol på hotel Lappland i Lycksele efter 122 km. som blev nået kl. 04.20. Efter solopgang omkring kl. 01.30, havde der dannet sig en del morgendis og temperaturen faldt til ca. 3 gr.



Efter Lycksele var gruppen gået i opløsning. Finnerne fortsatte hurtigt og amerikanerne gav sig god til det arrangerede måltid. Jeg selv mødtes med min hustru der jo boede ved siden af hotellet.

Jeg startede derfor ud i ensom majestæt langs Ume elven mod næste kontrol i Storuman efter 230 km. Undervejs fik jeg følgeskab af en deltager fra Schweiz, som var ude på sin første 1.200 km. Terrænet blev efterhånden lidt mere bølget og han virkede stærkere op ad bakkerne. Vi besluttede derfor at fortsætte hver for sig, men kom til at mødes flere gange senere på turen.

Stille og roligt i moderat tempo fulgte ruten Ume elven på en flot, og klar formiddag. Landskabet ændrede sig efterhånden som vi nærmede os Storuman. Fra relativt fladt til lidt mere kuperet, stadig gennem skov, lejlighedsvis søer og "udposninger" af elven, der virker oversået med øer og halvøer. Mange af disse er bebygget med træhytter og huse, som er karakteristisk for det nordlige Skandinavien. At de oveni købet alle er malet mørkerøde, virker næsten som en naturlov. Denne ensartethed skyldes oprindeligt, at den såkaldte "Falu rød" eller (på dansk) svenskrød i sin tid var et biprodukt fra minedrift i området, hvor det røde slam fra kobberminedriften gav en træbehandling, der var både beskyttende og åndbar for træet.

Ved kontrollen i Storuman var menuen en portion nudler med laks. Faktisk ret velsmagende på dette tidspunkt. Umiddelbart efter mig ankom de fleste af amerikanerne til kontrollen. De ville dog holde en pause med en powernap, da et par stykker var blevet døsig undervejs.

Jeg fortsatte derfor igen alene med udsigt mod de sneklædte bjerge i de fjerne.



På det næste stykke til 3. kontrol i Kittelfjäll, efter 351 km., skulle vi passere 20 km. grusvej, der faktisk var i rigtig god stand samt et nyt stykke vejarbejde med alvorlige vejskader. Det sidste ville sammenlagt være på 10 km. hvor asfalten var fjernet fuldstændigt og vejbelægningen på dagen være grove, knuste skærver samt større sten. Løbets arrangører havde på dagen fået gennemført en trafikale hastighedsbegrænsning på 30 km/t af hensyn til cyklisterne samt en hjælpeordning, hvor vi kunne ringe efter transport til en nærliggende cykelmekaniker, hvis der skete alvorlige skader på cykler og udstyr; ligesom vi kunne låne fodtøj (clocks), hvis vi foretrak at trække gennem stykket. Alternativt måtte man også gerne tage en mindre, men stejl og kuperet omvej på grus for at undgå ca. halvdelen af vejarbejdet. Jeg tog chancen og kørte forsigtigt og kom igennem uden problemer. Enkelte måtte dog benytte sig af hjælpen og et par stykker udgik på stykket.



Grusvejen var i fin stand,



det var vejarbejdet ikke.....

Ved Dikanäs, ca. 25 km før kontrollen i Kittelfjäll, meldte døsigheden sig også hos mig. Det ville være for risikabelt blot at fortsætte; så det blev til ½ times powernap i et buskur. Da jeg vågnede, var min cykel imidlertid væltet med alt udstyret. Umiddelbart ingen problem, men det viste sig hurtigt at bagskifteren ikke fungerede optimalt. Den var blevet trykket og bagskifterophænget bøjet en smule, så kæden ikke kunne komme ind på det store tandhjul uden at skifteren ramte egerne ligesom kæden ramte gearene en smule skævt. Uden udsigt til at komme forbi en cykelmekaniker med reservedele i det øde område måtte jeg fortsætte med defekten. Efterhånden som jeg lærte gearenes luner at kende og undgå de mindste gear så det ud til at gå hvis der ikke skete yderligere.



Busskurene var, i modsætning til alle andre huse, blå og særdeles attraktive til powernaps.

Men husk at stille cyklen så den ikke får overbalance !!!

Således, efter en lang og lidt bøvlet sektion nåede jeg kontrollen i Kittelfjäll ved aftenstide. Menuen var igen en portion nudler og laks med en flaske vand. Stadig velsmagende, men nu en smule ensformigt med kold, kogt laks for 3. gang.

Med udsigten til en klar og stille aften samt rimelig frisk igen efter luren i Dikanäs var planen at fortsætte til kontrollen i Hattfjelldal, efter 450 km, og tage en lidt længere sovepause. Jeg forventede at være fremme omkring midnat, ca. 2-3 timer inden regnen ifølge prognosen ville begynde.

Efter Kittelfjäll ændrer terrænet sig. Det bliver noget mere kuperet og bjergrigt. Ruten følger en dal med en del større og mindre søer hvortil en række vandfald vælter ned fra bjergsiderne.



Undervejs passeres turens 3. højeste punkt på 668 moh lige inden ruten når den norske grænse. Et skilt (ingen grænsepost) markerer at vi nu er i Norge. Vejoverfladen bliver med det samme ujævn, hullet og mere kuperet.

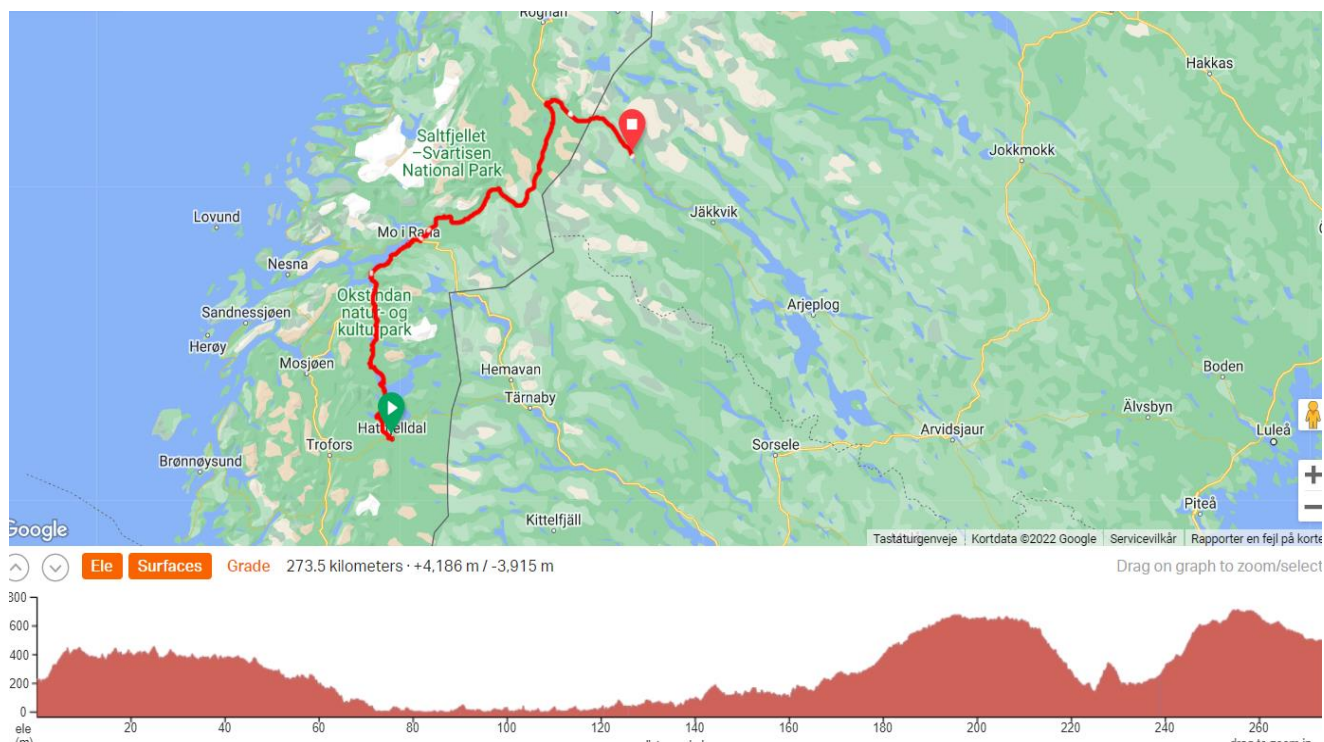
Fra grænsen falder terrænet jævnt mod kontrollen i Hattfjelldal, som nås planmæssigt ved midnat. Undervejs trækker skyerne lidt sammen mod morgendagens regnvejr.....

En ny omgang laks – denne gang i varm suppe – og det smagte herligt!
Efterfulgt af søvn - gerne 4 – 5 timer.

Et par stemningsbilleder fra dagen:



Dag 2: Tirsdag den 21. juni 2022. Hattfjeldal – Tjaktjaure; 273 km => 723 km



- Vejr: Nedbør. Til tider kraftig regn med kortere perioder af opholdsvejr. Lettere snevejr på fjeldet omkring den svenske grænse. Begyndende opklaring midt på aftenen. -3 – 12 gr
- Vind: Moderat fra sydvest og vest (mest medvind og sidevind)
- Terræn: Kuperet med kortere 1 – 3 km lange, stejle stigninger. To 15 – 20 km lange stigninger til fjelde med turens højeste punkter på 694 moh og 740 moh.
- Start tirsdag den 21. juni kl. 05.10 ; inde tirsdag kl. 21.00 => 6 timers søvn
- Efter 4 timers søvn som planlagt, var regnen startet som planlagt (forudset) og iført fuldt regnvejrudsyr var der afgang fra Hattfjeldal som planlagt til den del af turen, som jeg på forhånd havde set mest frem til. Min plan var at nå til Tjaktjaure inden næste længere hvil. Vinden var moderat fra sydvest og vest og dermed ville der være medvind/sidevind de næste 200 km.

Hattfjeldal ligger, som navnet siger, i en dal. Etappen startede derfor med 230 hm på de første 6 km. og så var man da i gang, hurtigt varm og våd både udvendig og indvendig..... Dette var den første af mange korte, kradse stigninger langs Røssvatnet Søen, Norges næststørste sø, der ligger 383 moh. Et, på trods af regnen, meget smukt område med vand, udsigter og skove; det hele pakket ind af sneklædte bjerge.

Ved byen Korgen, 75 km efter Hattfjeldal, kom den lidt frygtede E6, der derefter skulle følges de næste 150 km. Vi var flere der gjorde ophold, tændte alt lys på cyklen og iførte os alt hvad vi havde af refleks- og selvlysende veste. Det første stykke indtil byen Mo i Rana var der en hastighedsbegrænsning på 70 km/t, derefter 90 til 100 km/t. Udenfor Mo i Rana kom den næste kontrol hvor opholdet blev kort på grund af vejret. Uanset hvor godt regntøjet er, gør de adskillige timers vedholdende regn, en våd og kold når man står stille for længe. Men det blev til en wrap med kold pasta og laks (! – det begyndte at blive

ensformigt), inden jeg fortsatte i selskab med en deltager fra Finland. Vi var enige om at to cyklister nok var nemmere at se end enkelt.

Det skulle snart vise sig at bekymringerne for trafikken var unødvendigt store.

Trafikkulturen var god og trafikanterne tog generelt stort hensyn til os. De store lastvognstog sænkede farten betydelige og kørte alle i en stor bue udenom i en grad, som man faktisk ikke er vant til fra de danske landeveje!!! Kun et par enkelte autocampere kom tæt på. Dette var i det hele taget det generelle indtryk blandt rytterne, men de fleste ville dog en anden gang gerne foretrække en anden vej, hvis det kunne lade sig gøre.

Vi splittede op på vej gennem Dunderland op til Saltfjellet og kontrollen ved Polarcirkelcenteret på toppen, da min finske følgesvend fik krampe på grund af kulden.

Efterhånden som jeg nærmede mig toppen og Polarcirkelcenteret kom der ophold i regnen. Det gav større mulighed for at nyde det særprægede, øde, gølge og delvist sneklædte landskab på toppen af fjeldet. På Polarcirkelcenteret var der en restaurant, så denne gang blev det et nej tak til den tilbudte laksesalat og i stedet til en velmagende rensdyrburger med tilbehør.



Målet var herefter at komme til kontrollen i Tjaktjaure midt på aftenen; leje mig ind i en lille hytte på campingpladsen til en længere søvn og ikke mindst få tørret tøj og udstyr. Mæt og rimelig frisk fortsatte turen derfor hen over Saltfjellet. Vinden var nu tiltaget og drejet i vest (sidevind), regnen var startet igen og temperaturen faldet. Koldfronten var formodentlig ved at have passeret.....

Efter en mindre nedkørsel fra fjeldet drejede ruten fra E6 ved indkørslen til Junkerdalen og direkte ind på hele løbet stejleste og hårdeste stigning. Gns 6% over 2,7 km med stigningsprocenter på omkring 20%. Det mindste gear var jo taget ud af ligningen efter uheldet ved Dikanäs, men jeg kom fornuftigt op over stigningen i modsætning til flere andre som tog den på gå-ben mod toppen.



Så er løbets stejleste stigning besejret

Efter en næsten lige så stejl nedkørsel blev grænsen til Sverige krydset præcis 700 km. efter start. Herfra gik turen op over et nyt fjeld, denne gang i frost og let snefald, til hele løbets højeste punkt 740 moh. omgivet af frosne søer.



15 km kold og våd nedkørsel senere kom kontrollen ved Sandviken camping som planlagt midt på aftenen, hvor det faktisk begyndte at klare op mod vest.

Endnu en gang pasta med laks og indlogering i en dejlig varm og rummelig campinghytte efter en kold og våd dag; så blev alarmen blev sat til 6 timer senere.

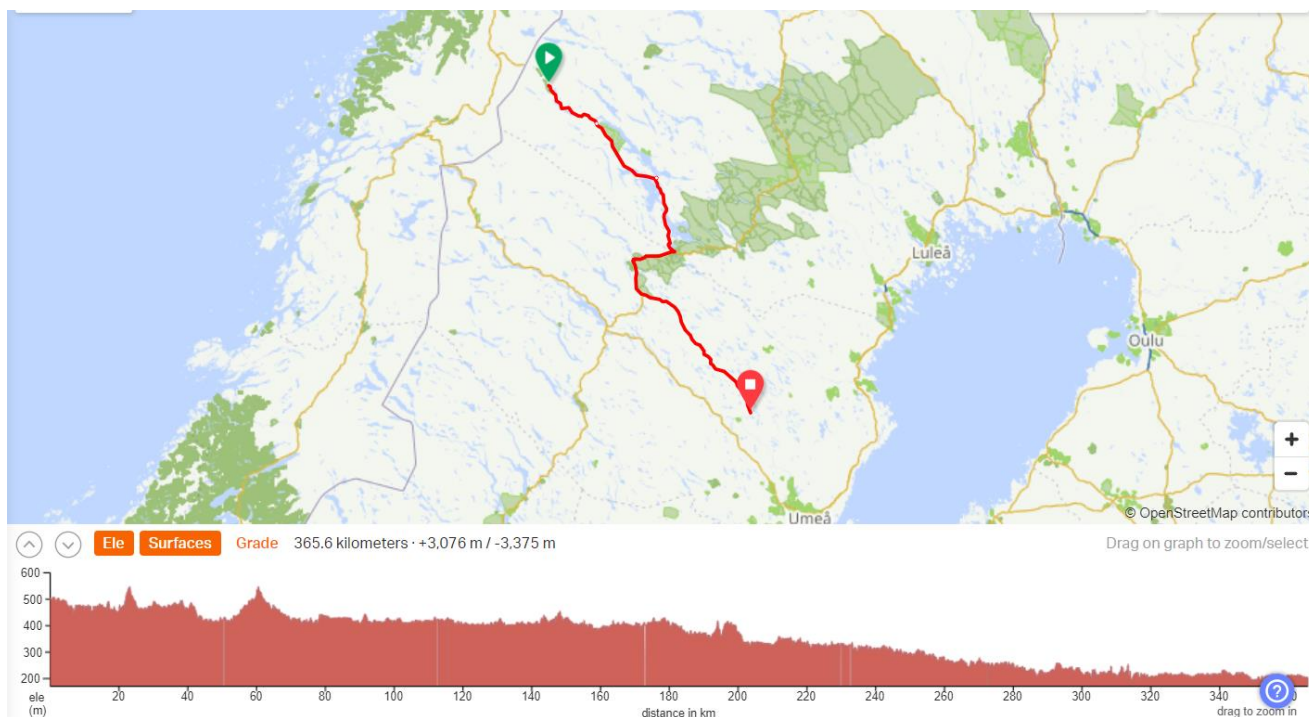
*Det fortrød jeg en lille smule,
da jeg senere hørte at vejret var klaret så meget op, at solen havde været fremme ved
midnat.*

(Heldigvis havde jeg dog set midnatssolen på ferien forud for løbet 😊)

Et par stemningsbilleder fra dagen:



Dag 3: onsdag den 22. juni 2022. Tjaktjaure – Åmsele; 361 km => 1084 km



- Vejr: Klart og solskin. Tiltagende skyet sidst på aftenen. 6 – 20 gr
- Vind: Let til svag fra vest (delvis medvind)
- Terræn: Let faldende og svagt kuperet.
- Start onsdag den 22. juni kl. 04.30 ; inde onsdag 23,35 => 2 timers søvn
- Om det er en 6 sans, tja... men jeg vågnede præcis 3 min før alarmen ville gå igang – ganske frisk og veludhvilet efter 6 timers søvn. Varm og tør samt ikke mindst med varmt og tørt tøj fra yderst til inderst.....
Morgenen var flot og næsten skyfri; et vejr der var lovet for hele dagen.



Afgangen fra Tjaktjaura



var en flot, stille og klar morgen

Planen var herefter at køre de sidste 480 km. med en kortere pause undervejs og gerne nå målet i Umeå først på dagen i morgen torsdag. Trods den lange sovepause var jeg fint indenfor tidsgrænsen.

Først gik turen mod kontrol i Arjeplog i den første af to lange og totalt øde sektioner uden forplejningsmuligheder. Let faldende terræn og svag medvind betød god fart og de første 112 km. blev tilbagelagt i løbet af 4½ time inkl. nogle fotopauser. Ved kontrollen på hotellet i Arjeplog var menuen igen en kold wrap med laks og nudler. I lighed med en del andre ryttere, som havde overhalet mig i løbet af min sovepause ved forrige kontrol og som nu befandt sig i Arjeplog, foretrak jeg i stedet at købe adgang til hotellets velassorterede morgenmadsmenu med både varme og kolde retter.

Næste sektion mellem Arjeplog og Sorsele på 90 km. var også totalt øde og turens mest ensformige med lange flade og lige vejstykker omkranset af træer. Til gengæld var der rensdyr i stort tal. Adskillige steder gik dyrene og græssede i vejsiderne. Et fascinerende syn ligesom jeg flere steder så elge på afstand.



Civilisationen var sparsom – alligevel følte man sig aldrig alene.....!

Det sidste stykke mod Sorsele fik jeg følgeskab af 3 skotske ryttere, hvor vi var drejet mod vest og fik den tiltagende vind imod. De var dog blevet dødsige og ville holde lidt ekstra pause ved kontrolstedet. Jeg følte mig stadig frisk, så efter kontrollens menu af kolde nudler og laks (cateringfirmaets variation og menu var efterhånden noget ensartet) tog jeg alene hul

på turens længste stræk på 158 km. midt på eftermiddagen. Jeg håbede at være fremme ved midnatstid og forventede at tage en sovepause ved det sidste kontrolsted i Åmsele. Vejrudsigten for det østlige Sverige havde ændret sig og forudsagde nu regn i løbet af natten og torsdag formiddag. Med det kunne jo ændre sig..... Jeg blev klogere.

Turen mod Åmsele fulgte Vindel elven og var igen stort set øde over den store strækning. En lidt større by og 3-4 mindre uden faciliteter eller forplejningsmulighed var det eneste. Turen langs elven var speciel på den måde, at træerne stort set dækkede al udsyn til elven, men lyden fra den til tider brusende elvs vandfald var højlydt.



Nogle steder kom Vindel elven til syne; stadig med små halvøer og mørkerøde huse.

Aftenen var lun og myggene blev for første gang på hele turen en større gene. Brillerne blev plettede og munden skulle holdes lukket, hvis man ikke lige var til myg..... Effektiv myggebalsam forhindrede at man endte som nålepude med røde hunde. Efterhånden som jeg nærmede mig Åmsele, en lille time før det planlagte, kom der flere og flere skyer fra vest. Jeg var efterhånden ret alene på strækningen. Den seneste rytter var kommet til kontrollen 1 time tidligere og det viste sig at de næste var mine 3 skotske følgesvende kom mere en time senere. For første gang var menuen ikke catering. Grillen var tændt og der blev lavet en portion palt (rå kartofler, gulerødder og kødstykker grillet sammen med salt og mel). Et fantastisk måltid på det tidspunkt!!

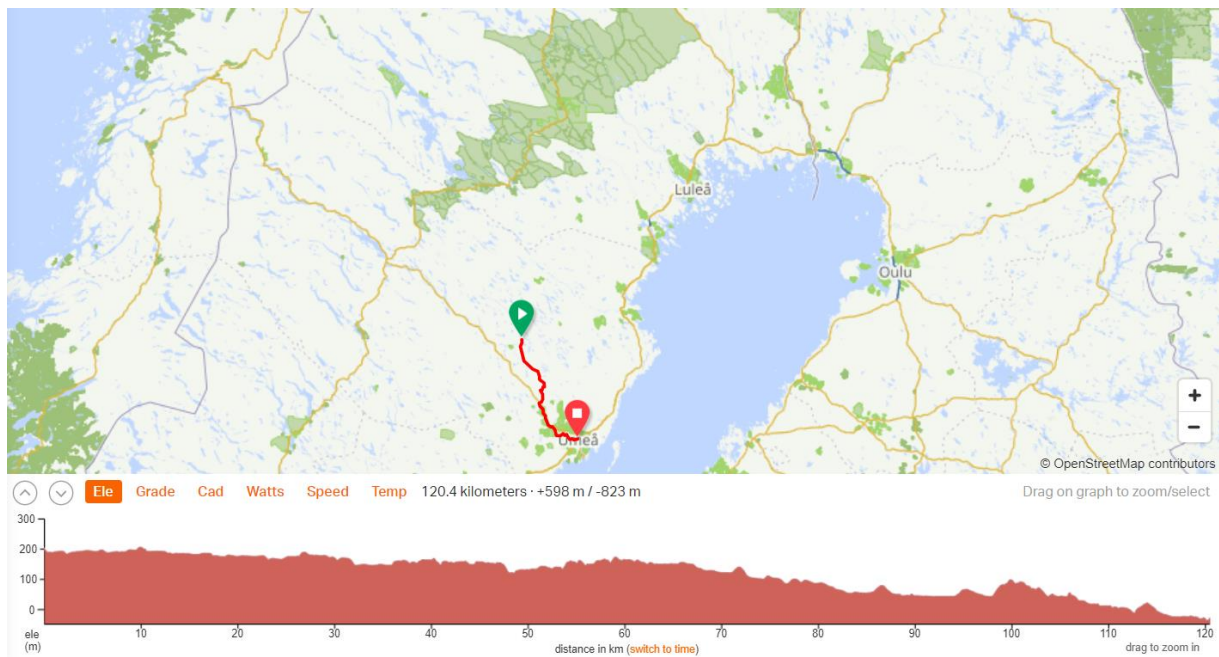


Efterfulgt af lån af en seng og et par timers søvn.

Et par stemningsbilleder fra dagen:



Dag 4: torsdag den 23. juni 2022. Åmsele – Umeå; 119 km => 1203 km



- Vejr: Silende regn 8 – 11 gr
- Vind: Svag fra sydvest (sidevind)
- Terræn: Stort set flad
- Start torsdag den 23. juni kl. 02.15 ; inde mandag 08.05
- Efter ca. 2 timers tung søvn var jeg klar til sidste stræk ind mod mål. Det var endnu tørt men overskyet og endda ret lunt. Et kig på regn radaren forudså et kraftigt regnvejr af 4-5 timers varighed fra kl. 03; med mulighed relativt kraftige vindstød. De første dråber faldt ret præcist kl. 03 og i løbet af få minutter silede regnen ned fra oven. De lovede vindstød kom fra siden men blev afbødet af skoven. Regnen forblev konstant og massiv ca. 3 timer. Undervejs fik jeg følgeskab af Lee fra England (rytteren, der var kommet til Åmsele en time før mig) og vi fulgtes mere eller mindre de sidste 90 km til mål.

Selskabet, det at målet nærmede sig og at vi havde god tid til cut-off betød at humøret, energien og overskuddet var bemærkelsesværdigt godt for os begge, på trods af det barske vejr. Strækningen til Umeå udmærkede sig ved at vi blev dirigeret ad småveje og cykelstier så vi forekom at køre på landet, lige indtil vi pludselig krydsede Ume elven via en cykelbro og stod ved hotellet og målet i byens absolutte centrum.



| | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| Umeå June 19 23:07 - June 20 00:07 Time: 23:07 Sign: LR | Lycksele June 20 02:42 June 20 07:35 Time: 04:21 Sign: DL | Storuman June 20 05:36 June 20 16:27 Time: 10:30 Sign: WS | Kittelfjäll June 20 09:43 June 20 22:31 Time: 17:57 Sign: NR | Hälsjöfjället June 20 12:53 June 21 05:07 Time: 00:01 Sign: HHEN | Umeå June 20 16:07 June 21 11:31 Time: 09:55 Sign: [Signature] |
| Arctic Circle June 20 19:27 June 21 18:53 Time: 16:02 Sign: [Signature] | Tjaktjåure June 20 22:15 June 22 01:43 Time: 21:00 Sign: [Signature] | Årjeplog June 21 02:19 June 22 11:41 Time: 09:45 Sign: [Signature] | Sorssele June 21 05:34 June 22 19:39 Time: 14:40 Sign: [Signature] | Åmssele June 21 11:26 June 23 08:25 Time: 23:37 Sign: H | Umeå June 21 15:58 June 23 17:07 Time: 8:05 Sign: [Signature] |

Mission completed 😊

En vellykket tur gennem foranderlige landskaber og meget forskellige vejrforhold havde dermed nået sin slutning.

Facts, erfaringer og afslutning

Interessante data:

- Ifølge GPS havde jeg kørt 1213 km.
- Jeg havde ifølge GPS kørt ca. 9.500 hm. Halvdelen af disse blev kørt i løbet af 300 km i Norge.
- Største højdestigning iflg. GPS var 23 %. Det var på stigningen ved indkørslen til Junker dalen.
- 59 cyklister gennemførte ruten indenfor tidsgrænsen svarende til at ca. 59% nåede målet indenfor tidsgrænsen. Det relativt store frafald skyldtes primært vejrforholdene på dag 2.
- 0 punkteringer. Defekt bagskifter de sidste 800 km.

- Cykelgennemsnitsfart ca. 23 km gennem hele løbet. En enkelt sektion fra Tjaktjaure til Arjeplog blev kørt med 27,3 km/t.
- Tidsforbrug: 80 t 58 min nogenlunde fordelt på 52 t cykling; 12½ t søvn plus ½ t powernap; 16 t pause.
- Temperaturer iflg. GPS mellem -3 og 22 grader.
- Jeg kørte ingen steder forkert. Gps og rute-beskrivelsen fungerede perfekt, om end vejnettet overordnet heller ikke bød på de store udfordringer.
- Anslår at have drukket 15 l væske undervejs. Derudover kold forplejning ved kontrollerne samt enkelte andre tilkøb som is, sandwich, varme retter og morgenbuffet.
- Fysisk: En følelsesløse tå som var forsvundet efter et par dage. Ellers overskud det meste af vejen. Efterfølgende et pænt søvn- og energiunderskud. => søvnbehovet og madportionerne har været ekstraordinært store.
- Jeg kørte ca. 75% af turen alene.
- Løbet var rimeligt velorganiseret, men med plads til ændringer i fremtiden.
 - Forplejningen var kedelig og ensformig; ikke mindst da der derudover kun var meget begrænsede muligheder for at supplere undervejs eller på kontrolstederne.
 - Der var på forhånd ikke lovet mulighed for powernap på den sidste kontrol. Med 280 km til mål fra den næstsidst angivne mulighed, ville det blive et langt stræk i det øde område uden mulighed for hvil. Nu viste det sig at campingpladsen havde etableret nogle pladser, men det var et usikkert element for flere undervejs på ruten at det ikke var en givet mulighed.
 - Ruten var rigtig god, interessant og viste på flotteste vis området karakteristika. Stor forskellighed og alligevel stor monoton. E6 er nok vanskelig at undgå, men personligt oplevede jeg heller ikke strækningen som skræmmende.
 - Problematikken i forbindelse med det store vejarbejde ved Storuman blev håndteret på allerbedste vis, da det var en force majeure situation.

Erfaringer

- Starttidspunktet kl. 23.07 passede mig ganske godt da jeg fik hvilet en del i løbet af dagen. Jeg har efterhånden prøvet mange forskellige starttidspunkter og de eneste gange det har været ubekvem er ved starttidspunkter midt på eftermiddagen og ved aftenstide...
- Forberedelserne passede fint. Jeg havde et godt fysisk overskud næsten hele vejen. Fik taget mere end 200 billeder undervejs.
- Vejkvaliteten i Sverige er særdeles god. I Norge er kvaliteten af de små veje væsentligt dårligere. De store veje er meget cykelvenlige. Trafikkulturen var generelt meget hensynsfuld, hvor både tung og let trafik tog et stort hensyn undervejs.

Arrangørerne havde lagt op til en rigtig vildmarksoplevelse på cykel. En udforskning af den subarktiske vildmark med det formål at opdage og oplevet naturens storhed og ensomhed. De holdt til fulde hvad de lovede.

Store øde golde områder, lange strækninger uden andet end rå natur hvor man virkelig var overladt til sig selv sammen med det arktiske dyreliv, krydret med et omskifteligt vejrlig. Idylliske elve og søer beklædt med skove og typiske mørkerøde træhuse. Alle elementer var til stede undervejs.

Midnight Sun Randonnée 1200 var derfor en stor oplevelse for mig. Mine forventninger i forbindelse med løbet blev absolut opfyldt (selvom jeg missede midnatssolen 😊) og jeg kom igennem med så stort et overskud, at jeg kunne nyde løbet, stemningen og naturoplevelsen undervejs.

MSR 1200 er ikke udelukket en anden gang, men nu har jeg foreløbig været der og oplevet vildmarken fra sin allerskønneste og sin mere barske side, ligesom jeg også gerne vil se andre steder. Løbet og oplevelsen kan dog absolut anbefales, hvis det bliver arrangeret en anden gang.

Mine næste løb bliver i første omgang London-Edinburgh-London i august 2022 samt PBP i 2023. Hvad der kommer derefter, tja.....

Christian Rasmussen

