

De første FAI trekantflyvninger fløjet indenfor landets grænser

100 km. trekant 1956:

Den første trekantflyvning i Danmark var en 100 km blev fløjet af Jørgen Friis "Pjuk" fra Karup, den 14. april 1956. Her hans egen beretning:

Af oversergent J. A. D. Friis (Afskrift fra Flyv juni 1956.)

Ved ankomsten til hangaren lørdag den 14. april 1956 enedes vi om, at en af os skulle forsøge at lave en trekantflyvning Karup – Skive – Rødsø – Karup. Denne rute var i forvejen beregnet, og vi ventede kun på det rigtige vejr.

Vejrtjenesten oplyster, at vejsituationen karakteriseres af en stationær okklusion London – Amsterdam – Berlin, med klart til skyet vejr over Jylland. Her var der skiftende vind på 5 til 15 knob, 2 til 6/8 cumulus med base i 6 – 900 m. og toppe i 1500 til 2100 m. derover spredte ac. og ci.

Efter at planerne var slæbt ud, holdt vi vor sædvanlige lodtrækning. I denne var jeg heldig at trække nr. 1. Dette kom nærmest bag på mig, idet jeg intet fotografiapparat havde med, men et sådant fremskaffede en af mine kammerater, medes jeg klargjorde faldskærmen og kiggede på kortet en ekstra gang.

Efter at have fået et lynkursus i fotografering samt et i forvejen af ejeren indstillet apparat, steg jeg ombord i Olympia'en og var klar til at blive slæbt op af KZ VII'en, der førtes af Flyverløjtnant Lindebod. Efter udkobling ved Kragssø kæmpede jeg længe for at komme op, og da jeg lå i ca. 1000 m., satte jeg kurs mod Skive, idet jeg mente, at det var bedst at flyve mod vinden på den tid af dagen, hvor indstrålingen var kraftig.

Første vendepunkt: Efter ca. 1 times flyvning nåede jeg Skive, hvor jeg lidt nordvest for byen havde min debut som luftfotograf. Fra jorden må det have set mærkeligt ud, da jeg i mine bestræbelser for at fange byen i apparatets søger måtte slippe pinden i en stejlkurve.

Efter disse manøvre rettede jeg op på kursen mod Viborg. Nu var der sidevind, der bevirkede, at jeg måtte flyve fra skygade til skygade for at undgå at komme for tæt til Limfjorden, i hvis nærhed termikken er meget dårlig. Jeg lå nu nordøst for Viborg og fiskede den højde på, jeg kunne.

Andet vendepunkt: Fra ca. 1100 m. stak jeg op mod Rødsø og nåede denne i ca. 800 meters højde, hvor jeg over den østlige bred fotograferede i sydvestlig retning. Her lykkedes det kun at få skoven med på billedet, fordi apparatet ikke var hævet nok over kanten.

Heldigvis har skoven et meget karakteristisk indhug og form som en sok, der let kunne findes på kortet.

Nu gik turen tilbage til Viborg, hvor jeg var heldig lidt før byen at få en boble, som gav fra 0 til ½ m. stig. Efter at have kurvet et kvarter fik jeg tilstrækkelig højde til at passere byen, hvor jeg på dennes sydkant fik en dejlig boble på ca. 4 meter.

Fuld fart hjem: Min hastighed var på denne sidste del af turen oppe på ca. 130 km/t. Et stykke før Karup satte jeg farten ned for at formindske synkehastigheden, så jeg kunne gå ind over startfeltet i ca. 100 m. højde og derefter ned til landing.

Turen afsluttede med, at jeg blev fotograferet sammen med planet, og straks derefter styrtede jeg til fotografen og fik ham overtalt til at fremkalde filmen lørdag aften. Gennemsnitshastigheden var 34,4 km/t.

Pjuk



Denne EON Olympia er identisk med det fly Pjuk benyttede til den første trekantflyvning i Danmark. OY-FIX er stadig luftdygtig og ejes af DaSK. Glidetalt 25 ved 70 km/t. Mindste synkehastighed 0,7 m/sek. ved 60 km/t.

Bemærkning:

Ved DM i juli, 1957 på Flyvestation Vandel, blev der for første gang udskrevet en trekantopgave - en 100 km. 15. juli 1957 udskrev man en 114 km FAI trekant: Vandel – Brande – Lund (v. Horsens) - Vandel. Af de 14 deltagere gennemførte de 4, heriblandt Jørgen Friis "Pjuk", der det år blev danmarksmester.

200 km. trekant 1959:

Den første 200 km trekantflyvning i Danmark blev fløjet af Niels Sejstrup fra Ålborg, den 16. april 1959.

Afskrift fra Flyv juni 1959.

Mandag den 16. april 1959 var der anden dags bagside med vind, der ikke var stærkere en at Niels Sejstrup, udskrev en 200 km trekant:

Ålborg – Randers – Skive - Ålborg.

Han kobled kl. 11.19 i Rhönsegler'en SØ for pladsen.

Første boble var ikke meget bevendt, men de næste var bedre og efter 5 bobler nåede han Randers kl. 12.23. Imidlertid fumlede han med kameraet, så lukkeren stod åben 1 sekund eller 2 og billedet ligner en himmel med cirruskyer, men heldigvis blev han observeret nedefra også, for da der kun var et billede tilbage på filmen, måtte det sidste gemmes til Skive.

Der var store døde områder på vejen, men takket være en højde på 2200 m kom han gennem og fik 5 m stig ved Viborg. Efter 1 time og 25 min. flyvning fra Randers fotograferede han Skive, fik 1600 m og måtte næsten til Ålestrup – dvs. 25 km i lidt modvind med 800 m højdetab, før han atter fik bid. Over NV-spidsen af Rold Skov holdt skyerne op og fra 1900 m gik det mod Ålborg med rejsefart. Han kunne dog godt have fløjet hurtigere, for NV for Støvring steg han i stærk tørtermik til 1600 m og skred hjem til Ålborg med 150 k/t på klokken.

Han landede efter 4 timer og 6 min., hvilket for den 209 km lange bane giver 51 km/t.

Bemærkning:

Ved DM måneden efter udskrev man, for første gang ved et DM, en 200 km trekant.

Det var en 207 km trekant: Vandel – Kirstinesminde (v. Århus) - Herning med fri omløbsretning.

Der var 10 af det 17 deltagere der gennemførte opgaven.



300 km. trekant 1963:

Den første 300 km trekantflyvning i Danmark blev fløjet af Niels Sejstrup fra Ålborg, den 16. juni. 1963.

Afskrift fra Flyv august 1963

Søndag den 16. juni 1963 startede Niels Sejstrup fra Ålborg på en 301 km trekant: Ålborg – Hornslet - Vildbjerg – Ålborg.

Han startede kl. 11 og fik kl. 11.23 pr. radio bekræftet, at hans flyvende start var observeret. Det gik ganske pænt til Randers, men derefter mod Hornslet var der kun spredte tjavser af skyer, så det tog en del tid at runde vendepunktet, der blev nået efter 2 timers flyvning i 6-700 m.

Derfra gik det hurtigt ind i det gode område igen, og tværbenets 96 km blev klaret på ca. 1 time til Vildbjerg, som han passerede i 1800 m.

Det tog ca. 1½ time at nå Hobro. Mod nord var skyerne efterhånden forsvundet undtagen op langs østkysten, så det var et problem at komme tilbage, men det lykkedes at skaffe tilstrækkelig højde, og med 120 km/t gled han hjem og passerede ankomslinien kl. 16.42.

Gennemsnitshastigheden var 56,6 km/t.



Niels Sejstrup

500 km. trekant 1971:

Fredag den 30. april 1971 fløj Ib Braes fra Ålborg-klubben "Aviator" en 500 km FAI trekant med start fra klubbens svæveflyveplads "Borup" i Himmerland. Svævefly: LS-1 – Registrering: OY-MMX.

Ib Braes fortæller her om turen:

En 500 km trekantflyvning inden for landets grænser har igennem mange år været min "drømmetrekant". Siden mit første forsøg på at nedlægge denne trekant i 1969 har jeg ydermere haft en fast tro på, at det under en bestemt – og ikke særlig sjælden vejsituation – virkelig kunne lade sig gøre at flyve denne opgave på banen: Borup – Hvidkilde slot – Horne Kirke, i alt 507 km.

Trekanten er så smal, som 28% reglen tillader, og lagt således at vendepunkterne generes så lidt som muligt af søbrisen.

Vejrsituationen var den 30. april 1971 præget af et moderat højtryk over Danmark med 1020 isobaren liggende rundt om hele landet. Højdestrømningen var præget af nordvestlig polarluft. Disse betingelser medfører normalt gode svæveflyvemuligheder med svag nordlig til skiftende vind ved jorden, gode instabilitetsforhold og høj skybase – alt sammen faktorer, der betinger en rekordflyvning på lukket bane.

En komplicerende faktor ved min flyvning den 30. april var, at der dagen i forvejen var gået et lille lavtryk over området. Dette medførte, at højdestrømningen over Danmark fik en mere vestlig karakter, hvorved luften blev mere fugtig end ønskeligt for det helt ideelle vejr. For så vidt tror jeg at næste dag (1. maj) havde et bedre vejr (2. Dags bagside) til at løse opgaven. Generelt kan man imidlertid sige, at det gode ved denne vejsituation er, at den normalt bygges langsomt op over flere dage, således at man allerede dagen, og i særdeleshed aftenen før, kan forudsige og forberede sig til flyvningen.

Torsdag den 29. April 1971 om aftenen glødede derfor telefonrådene vildt i Ålborg og omegn i forsøg på at samle nogle friske klubmedlemmer, der ville være med til at udnytte morgendagens vejr.

Forventningsfulde mødtes vi næste morgen kl. 0800 på flyvepladsen i Borup. Det var dejligt vejr med solskin, køligt, men allerede med tydelige tegn på tidlig cumulusdannelse. Stemningen og forventningen var meget høj. P. V.

Frandsen, der manglede sit 500 km stræk, ville absolut – som det hyggelige selskabsmenneske han er – følges med mig i hans SHK rundt på trekanten, så resultatet blev, at vi startede begge to på den samme opgave.

Efter at alle formaliteter var i orden, passerede vi startlinien kl. 1023 i ca. 1000 m.

1. ben: Uden større problemer til Sydfyn.

De første 100 km var ret problemløse, der var god termik ($1\frac{1}{2}$ - $2\frac{1}{2}$ m.), og jeg holdt mig nøjagtig til kurslinien. Basen var de første 50 km. ca. 1400 m., hvorefter den steg til 15 – 1900 m. på højde med Hammel, hvor dagens bedste boble (4 – 5 m.) præsenterede sig. På højde med Horsens fjord begyndte problemerne at melde sig i form af bygevirkning i store sammenhængende skyformationer, hvor det var vanskeligt at finde termikken. Forsigtighed tvang mig da til at afvige fra kursen, idet jeg trak helt ind til Horsens by og satte kursen mod Julsminde – men ak, også her måtte jeg igen vige ind i landet på grund af snebyger fra sammenhængende skyområder. Det var praktisk talt umuligt at finde termik, før jeg ved Stouby kom ud i solen i 600 m. højde og fandt en "2 m. boble". Der bragte mig i 1700 m. Derefter gik turen videre med kurs mod Fyn, et glid på minimum 22 km. Jeg forlod Jyllands –kysten ved



Rosenvold med en højde på 1450 m., hvorefter jeg checkede mit glidetæl. På højde med Treldehø var jeg sikker på at glidetæl på 37, hvorefter jeg roligt kunne fortsætte over åben hav til vest for Bogense. Hertil ankom jeg i 900 m. højde, hvor jeg hurtigt fandt en 2 m. boble, der bragte mig op i 1300 m. højde. Kort efter fik jeg kontakt med en søbrisefront, der strakte sig på langs gennem Fyn over Odense mod Svendborg. P. V. Franzen, som jeg ikke havde set siden Borup, men som jeg var i konstant radioforbindelse med, vovede sig på dette tidspunkt med en lavere udgangshøjde fra Jylland (1200 m.) også ud over havet på samme kurs som jeg. Franzen konstaterede ligeledes et godt glidetæl og ankom i sikker højde til Fyn, hvor også han fik kontakt med førromtalte front. På grund af vedvarende snebyger var sigten meget ringe, og efterhånden som jeg kom sydligere, faldt basen gradvis til ca. 1200 m. 15 km. fra Hvidkilde udvaskedes fronten, hvorimod man tydelig kunne se en ny søbrisefront langs med Fyns sydkyst. Efter "optankning" til 1500 m. under denne front kunne jeg kl. 1323 fotograferer Hvidkilde slot.



P V Franzen

2. ben: Over Lillebælt til vanskeligere forhold.

Turen gik nu videre mod nordvest langs søbrisefronten ved Fyns sydvestkyst til noget vest for Fåborg. Derefter så det ikke alt for lovende ud på kursen fremover. Derimod var den centrale front over Fyn aktiv, hvorfor jeg på forespørgsel fra Franzen tilrådede ham at gå denne vej tilbage til Jylland. Det viste sig senere at være rigtigt, idet Franzen kom relativt problemfrit via Fredericia til Jylland.

Imidlertid lykkedes det mig ved hjælp af lidt tørtermik at lunte op til Assens, hvor jeg var heldig at finde en boble til 1300 m. Jeg besluttede da selv at forsøge en passage af Lillebælt på dette sted (12 km.) med retning mod Årø. Dette var turens mest kritiske sted, fordi jeg dels havde modvind (280° - 20 km.) dels sandsynligvis skulle et stykke ind i landet for at finde termik, endvidere kunne jeg ikke lade være med at tænke på at det var denne passage, der ved mit første forsøg i 1969 sagde stop for videre flyvning ved landing nord for Haderslev.

Jeg passerede Fyns kyst i 1050 m. og ankom efter et spændende glid til Jyllands kyst i 600 m., hvor jeg fik en ½ - 1 m. boble til 1000 m. Derefter fortsatte jeg ind i landet til bedre termik, der bragte mig op i 1300 m. Hele østkysten var i dette område, der strakte sig ca. 20 km. ind i landet. Området var aktivt med masser af snebyger og gennemgående 1½ m. stig. Først på højde med Vamdrup begyndte der at komme større solpletter, der bragte mig op i 1400 m. højde.

Herefter skiftede luften karakter. Termikken blev meget vanskelig at flyve – den var svag (1 m.), 1–2/8 cu. med base ca. 1100 m., der ikke kunne nås. Skyerne var tynde og tjavsede. Ca. 25 km. nord for kunne jeg se gode områder, der dækkede Midtjylland. Det var markeret med tydelig høj base og lå på højde med Grindsted. Jeg forsøgte derpå at arbejde mig op mod dette område. På dette tidspunkt havde Franzen i Brande – Arnborg området opgivet at fortsætte videre mod vest, idet søbrisen for ham at se øjensynlig havde fejlet hele området sydvest for Brande rent for termik. Han vendte derfor kursen mod nord i håb om at nå hjem, hvad det jo også lykkedes for ham.

På højde med Grindsted nåede jeg den anden luftmasse, som generøst sendte mig op i 1500 m. i en 3 m. boble. Herefter gik det hurtigt til Horne Kirke, hvor dagens anden støvsuger med 3 - 4 m. hev mig op i 1600 m. Undervejs fotograferede vendepunktet kl. 1545.

3. ben: Det spændende sidste ben

Da der tilsyneladende var søbrise i et stort område nordøst for vendepunktet, trak jeg først et stykke ind i landet for at tanke maksimalt op ved en stor sky i retning af Grindsted. Her kom jeg op i ca. 1700 m. hvorefter jeg indledte et langt glid over delvis dødt område med kurs mod dejlige skyer i Arnborg-området. Efter en mindre boble midtvejs til Arnborg nåede jeg i 600 m. højde nord for Høgild plantage en dejlig 3 m. boble, der bragte mig op i 1800 m. i hvilken højde svæveflyverne fra Arnborg rigtig boltrede sig.

På højde med Skinderholm lå nu et 8/8 skyområde med udtalte snebyger og lavere base. Spørgsmålet var nu: skulle man gå øst eller vest om dette område? Nu var det ved at blive spændende, Borup var snart indenfor rækkevidde – det ville være meget ærgerligt at blive fanget af den foranliggende cumulo-nimbus. Jeg kontaktede pr radio Viborg flyveplads, der mente at en østlig kurs var at foretrække, da der var mere sol øst om Viborg. Jeg forsøgte da dette, men røg efter kort tid på hovedet ind i en snebyge og det var værste synk, jeg længe har oplevet (5 m.). Jeg fik skyndsomt vendt LS-1'en og returnerede slukøret til Skinderholm, hvor jeg kom fra. Her lå Carsten Thomasen i 1500 m. og plejede en 3 m. boble til mig, som jeg nåede i 800 m. højde. Denne bragte os i 1600 m. højde, hvorefter vi sammen fulgtes mod Feldborg plantage vest om cumulo-nimbussen. Her tog vi afsked med hinanden, og jeg kunne fortsætte til Hjarbæk fjord. Midt imellem denne og Skive var der et lille solområde, hvorover skyerne syntes at have en veldefineret base, alt andet var i øvrigt helt overskyet. Jeg satte kursen mod vest og fandt en dejlig 1½ m. boble, der bragte mig i 1850 m. – Det var spændende – nu var Borup indenfor rækkevidde (50 km.). Jeg satte kursen og fandt mit bedste glidetæl frem, som jeg uafbrudt checkede de næste 20 km, der bragte mig frem i et solbeskinnet søbriseområde, som lå i den vestlige del af Himmerland langs kurslinien. Spændingen begyndte at blive fortættet i cockpittet – katastrofen begyndte at melde sin ankomst – jeg kunne sandsynligvis ikke nå hjem, jeg manglede 200 m. Hjertebanken!

Skal du forsøge at nå hjem, eller slal du øjeblikkelig dreje 10 – 12 km mod øst ind i landet til vestkanten af et stort skyområde, der dækkede resten af Himmerland? Jeg kunne nemlig se snebygevirkssomhed langs med denne solbeskinnede vestkant og identificerede den som en endnu aktiv søbrisefront. Det skulle forsøges – altså skarpt til højre med kurs mod den formodede front.



Det var en glad LS-1, der i 800 m. over Ålestrup nåede fronten som efter en gæstfri omfavelse (1¼ m. stig) sendte "The White Lady" op i sikkerhedshøjde 1200 m. Ved meldingen herom blev der danset krigsdans i Boruo!

Med 120 km. i timen gik jeg på sidste glid med en følelse som kun en svæveflyver forstår.

Jeg tærsklede kl. 1840 over den hyggeligste tærskellinie, jeg endnu har mødt, nemlig en lang række af mine klubkammerater, der de sidste timer havde hengivet sig til et lignende følelsesliv, som griber en vordende fader på en fødeklinik. Efter sigende er det første gang, min gode ven P. V Franzen har ædt en hel cigar i stedet for at ryge den. Jeg forstår ham.

Ib Braes.

750 km. trekant 2020:

Onsdag den 13. maj 2020 fløj Mads Lykke fra Vejle Svæveflyveklub en 754 km FAI trekant med start fra Hammer Svæveflyveplads og med vendepunkter:

1. Østervrå i Vendsyssel
2. Øse Kirke, lidt øst for Varde.
3. Væggerløse Kirke lige syd for Nykøbing Falster.

Hele turen var på 815 kilometer og blev fløjet med 103 km/t.

FAI trekanten var på 754 km og hastigheden på den blev 95 km/t.

Svævefly: ASH 26E (selvstartende) – Registrering: OY-KVX (MA) – Handikap 117.

Mads Lykke fortæller her om turen:

Dette bliver en lang historie, og jeg bruger forholdsvist meget tid på at forklare planlægningen af turen. Grunden er, at netop at lægge den rigtige opgave var helt central for at denne opgave kunne gennemføres. Det var en helt speciel vejr-situation som jeg fik udnyttet rigtigt.

Den 13/5 lykkedes det mig at gennemføre den første 750 km FAI trekant i Danmark. Sådan en opgave havde jeg drømt om siden jeg fløj en 630 km trekant i 2014, men drømmen fik først for alvor næring da jeg så hvordan sjællænderne fløj over Lolland-Falster og Langeland til Fyn.

Jeg prøvede så selv at flyve den tur frem og tilbage et par gange, og jeg blev derved overbevist om at det kunne lade sig gøre at komme denne vej også selvom vejret ikke var perfekt. Og derved kunne jeg få passet en 750 kilometer trekant ind i Danmark.

Stig Øye havde ugen før min tur først fløjet en 700 km FAI trekant og bagefter en 730 km FAI trekant. Lidt vildt, eftersom rekorden før var 650 km. Og han havde fløjet over øerne om formiddagen og så taget højde ved Århus til at glide hjem.

Jeg havde gennem længere tid siddet og konstrueret 750 kilometer trekanten alt efter hvordan vejr-situationen var. Det er ikke let at få sådan en til at passe med vejret. Normalt når vejret er godt til at flyve langt er der nordvestenvind.

Den generelle plan var at starte med at flyve til Falster fordi jeg så fløj med vinden i den svage termik om morgenen. Derefter et modvindsben ud på vestkysten, og til sidst op i Nordjylland efter det sidste vendepunkt.

Da jeg kikkede på vejr aftenen før turen kunne jeg ikke få den plan til at passe med vejret, så jeg var meget tæt på at opgive at udskrive sådan en opgave. Vejr-situationen var: Svage vinde mest fra N og V, termik fra klokken ca. 10, base i 2000 meter eller mere i Jylland.

Men fordi der lige havde passeret en koldfront fra nord lå der stadig nogle rester af høje skyer over Lolland-Falster og Sydfyn om formiddagen, så termikken ville ikke være god der hvis jeg startede med at flyve mod Falster.

Omvendt ville det kage sammen og give byger i Jylland om eftermiddagen, så det ville være svært at komme nordpå sidst på dagen.

Jeg ankom tidligt på Hammer og fik gjort MA parat til start. Der var mange folk på Hammer fordi vejret så ud til at blive så godt. Desuden var det koldt – også et godt tegn. Og der var rim på græsset.



Start Hammer.

Jeg startede klokken 10:15, kort efter de første totter havde vist sig. Jeg tog god højde på før jeg slukkede motoren og fandt en boble hvor jeg kunne ligge og stige til basen mens den kørte af. Herefter gik det nordpå.

Boblerne var forbavsende stabile og rolige, specielt når det var så tidligt på dagen, og jo længere nordpå jeg kom jo bedre blev vejret med fede skygader så jeg kunne holde en god snithastighed i den svage modvind.

Faktisk gik det usædvanligt let op til Aalborg. Her var der lidt byger, men stadig masser af god termik, og Aalborg var meget hjælpsomme til at lade svævefly komme gennem deres TMA.

1 - vendepunkt.

Jeg fik uden problemer vendt Øster Vrå oppe i Vendsyssel. Tilbage syd for fjorden var HD (Vejles Duo Discus) så venlige at vise mig en god boble. Tak for det.

Herefter gik det i medvind og rigtig god termik mod sydvest. Da jeg ankom til Billund meldte jeg ind i deres TMA i god tid for de havde travlt. Jeg blev også sat i holding et kort stykke tid, men fik dog snart lov til at krydse ned mod Bolhede hvis jeg kunne holde mig over FL40. Selvfølgelig kunne jeg det.

2 - vendepunkt.

Øse Kirke blev vendt klokken 13:42, og de første 380 kilometer af opgaven var dermed fløjet med ca. 120 km/t. Det var langt bedre end jeg havde håbet på – dejligt! Jeg vidste jeg ville få brug for meget tid til turen i den svage termik over øerne.

Turen mod øst gennem Jylland gik problemfrit, og jeg nåede snart til Lillebælt. Der var skyer på Fyn! Langt væk og ikke alt for overbevisende, men jeg troede på at de kunne redde mig til Svendborg hvor der så ud til at stå gode skyer.

Skyerne virkede, og jeg kom relativt let til Svendborg. Jeg kunne se skyer på Langeland men basen var væsentligt lavere end ved Svendborg, hvor den var knap 2 km. Jeg skønnede basen på Langeland til at være knap 1300 meter, og ovre mod Lolland så det mørkt ud med rester af frontskyer.

Jeg kunne ikke se om der var CU derovre pga. skyerne over Langeland. Hvad nu? Jeg valgte at fortsætte.

Jeg fløj gennem et hul i skyerne på Langeland, og var spændt på hvad der var at se på den anden side. Gode nyheder men ikke perfekte. Der var cumulus på Lolland, men de så rodede og lave ud. Men jeg besluttede at fortsætte – hvis det ikke virkede, havde jeg jo altid motoren.

Jeg nåede i land på Lolland og fik efter lidt søgen fat i en lav skygade. Der var rimelig termik under et træls lag af frontskyer, men skygaden var meget lav mod vest og bredte sig ud til den var svær at finde termik i mod øst. Jeg fulgte den men blev til sidst nødt til at krydse på tværs af den ned til vendepunktet.

3 - vendepunkt.

Vendepunktet lå ude i solen men vinden blæste fra syd fra vandet ind mod skygaden – og jeg havde kun højde til at kunne vende i knap 600 meter! Uha det så ikke godt ud.

Jeg vendte og stak næsen nordpå mod Nykøbing Falster der lå nær vendepunktet. Jeg tænkte jeg kunne være lidt heldig at finde noget termik der, og heldet var med mig. Jeg fik en rimelig boble over et industriområde i kanten af byen som jeg tog helt i top. Vinden her var i øst.

Jeg kom tilbage og fik kontakt med skygaden igen. Den gik mod øst, men blev samtidigt meget lav helt ude på Lollands vestkyst. Jeg skønnede den til at være i 500 meter – ikke nok til at kunne krydse til Langeland. Heldigvis dannede der sig en sky med meget højere base lige nord for skygaden over en vindmøllefabrik i Nakskov, så den tog jeg. Den fik mig i 1300 meter så jeg kunne nå Langeland.

Jeg nåede Langeland uden de store problemer, men skyerne over øen var ved at gå i opløsning og jeg havde brug for noget højde for at kunne nå Svendborg hvor der lå gode skyer. Det var nogle frustrerende minutter, men via 3 forskellige små bobler fik jeg kæmpet mig op i knap 1200 meter og kunne fortsætte mod Svendborg.

Over Tåsinge flyveplads fik jeg så endeligt fat i god termik igen. Og endnu bedre: Det så ud som om der lå nogle gode skyer helt ude på Vestfyn som jeg kunne nå!

Skyerne på Vestfyn gav godt og jeg kom i højde til et slutglid, men ikke med ret meget ekstrahøjde. Og ruten hjem så meget skummel ud – Jylland var helt væk i byger.

Jeg havde igen kaldt ind til Billund i god tid fordi jeg vidste de havde travlt. Men det havde de så ikke – vi var kun 2 svævefly på frekvensen. Det var ikke et godt tegn. Den anden svæveflyver (Poul-Kim) kom fra Hammer og skulle over Fyn, jeg skulle den anden vej. Poul-Kim fik lov af Billund til at snakke direkte til mig. Han spurgte om Fyn virkede og jeg sagde ja. Jeg spurgte om vejret mod Hammer og han sagde overudviklet, ikke meget sol på jorden men nok

muligt at komme igennem. Det viste sig at han havde ret mens jeg tog fejl. Jeg kom hjem, men Poul-Kim udelandede ved Svendborg, for skyerne var fordampede da han nåede derned.

Ankomst Hammer.

Jeg fløj gennem snebygerne mod Hammer mens min reservehøjde langsomt forsvandt pga. synk og overisning på vingerne. Da jeg nåede Vejle kunne jeg se sol på jorden og en markant base længere mod vest, så i stedet for at tage et tvivlsomt slutglid gennem flere byer direkte på kursen gik jeg mod vest og i top i vestkanten af byerne. Og så gennem dem hjem til Hammer, som jeg ankom til i god højde klokken 18:24.

815 km. opgave fløjet med 103 km/t. FAI trekanten var på 754 km og hastigheden over den blev 95 km/t. – Utroligt!

Set i bagklogskabens klare lys var min plan helt rigtig denne dag og afgørende for at det kunne lade sig gøre at flyve turen.

Der var 4 fly fra Sjælland der forsøgte at flyve en 750 km trekant (bl.a. Poul-Kim), men de fleste druknede i byerne oppe ved Århus så de kunne ikke komme hjem igen. Jeg tror ikke det kunne lade sig gøre fra Sjælland denne dag, og fra Jylland kun hvis man fløj denne vej rundt. Nogle gange har man lov til at være heldig.

