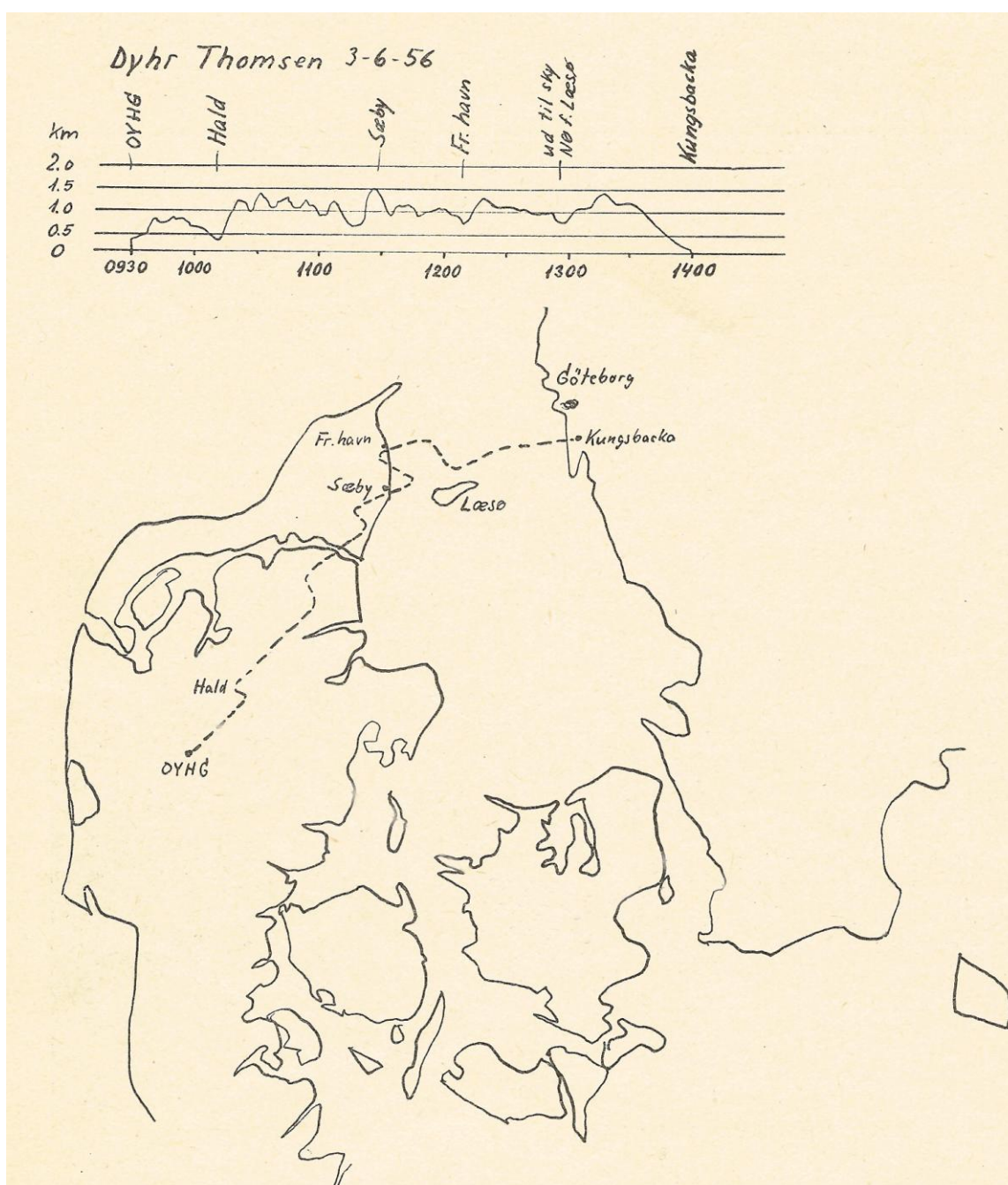


Over Kattegat i svæveplan søndag den 3. juni - 1956

Afskrift fra Flyv juli 1956.

Åge Dyhr Thomsens egen beretning om den længste svæveflyvning over hav, der nogensinde er foretaget, og som sikkert vækker opsigt ved VM og OSTIV-kongressen i St. Yan i denne måned (juli 1956).

Starten fandt sted på Herning flyveplads kl. 0930. Jeg havde ikke fået nogen oplysninger om vejret, men de sidste dages muligheder skulle kunne medvirke til, at forsøget kunne lykkes. Dagen før blæste det meget kraftig, så man kunne tænke sig et lavtryk var kommet ind et sted nord på, og nu var under udfyldning; blæsten stod nu med omtrent samme styrke, og det så ud, som der i nattens løb var passeret en front. Der var dog ikke faldet regn; men himlen var dejlig ren at se på mellem skyerne, og luften ikke særlig varm, så der skulle som sagt være muligheder. Jeg skrev startlisten med Stockholm som mål, det lød meget pralende; men at muligheden var til stede, viste sig da jeg landede ved svenske-kysten, skyerne var her så flotte, at man næsten ikke kunne se på dem med svæveflyveøjne, når man stod på jorden.



Turen op igennem Jylland:

Starten foregik med spil, og højden var omkring 400 meter i udløsningen. Turen gik straks mod den første sky; men boblen var ikke alt for kraftig på dette tidlige tidspunkt, fordi formationerne var så store i udstrækning, at de ikke tillod solen at give dem fortsat næring. Det lykkedes efter få minutter at komme til underkanten, og turen gik nu med god fart. Allerede efter en halv time var jeg i nærheden af Viborg; men det så ikke særlig godt ud her, der lå en gammel kæmpe her af cumulus, der var ved at udånde. Den var så flad og tyndslidt, at man kunne se igennem den på kryds og tværs; men alligevel kunne den skærme for solen over et stort område.

Den eneste udvej, jeg havde, var at gå mod nordvest for at finde en nystartet opvind, når jeg igen kom ud i solen, og det fik jeg også fat i. Højden var da nede på 400 meter. Efter nogle få kurver kunne jeg lægge planet op i et 60° drej og havde nu ret godt stig på, og det varede ikke længe, før der begyndte at danne sig en cumulus.

Nu var vanskelighederne overstået, og farten gik med vindens hastighed i boblerne og 120 til 150 imellem. Som det ses af barogrammet, var der ikke spor i vejen, og højden ganske god – ca. 12-1400 meter i max.

Første forsøg i kyst-opvinden ved Sæby:

Syd for Sæby forlod jeg kysten første gang og fandt da en opvind, som jeg tidligere har benyttet, og som ligger permanent langs kysten i et vejr som dette. Skybasen her var et par hundrede meter højere end inde over land. Det er en underlig opvind, den er meget let at flyve i og ganske rolig, og den tillader, at man kurver i store cirkler med ca. 40 sek pr. omgang, uden at komme ud i nedvind. Jeg kunne måske nu allerede have sagt farvel til Jylland, men jeg turde ikke, jeg var ikke sikker nok, og gik derfor ind over land igen og videre nord på til Frederikshavn.

Det skal ikke være en hemmelighed, at jeg her ventede på en nimbus, som jeg havde regnet med ville danne sig ved kysten i den kunstige permanente koldfront, der ligger her mange gange; den udeblev imidlertid og kom efter sigende først senere på dagen. Jeg kunne jo ikke flyve her til ingen nytte og måtte til at se nærmere på forholdene og dristede mig derfor ud over vandet.

På vej til Læsø i 1000 meter:

Efter at jeg forlod kysten i små 1000 meter, havde jeg ganske god stigning efter forholdene og kom op i en højde af 1200 meter. Denne højde blev dog hurtigt reduceret til omkring 1000 meter og i denne højde kom jeg så tæt til Læsø, at jeg mente at kunne nå at lande, selv om blæsten kunne se ud til at være tiltaget; der var små hvide skumtoppe på bølgerne og kraftige vindstribes på tværs af disse.

Jeg cirklede nu rundt og rundt, og tiden var uendelig lang. Jeg prøvede at fotografere ned på jorden eller rettere sagt vandet, men jeg tror ikke resultatet har været særlig vellykket; derimod lykkedes det mig at tage et par billeder inde i cockpittet og man kan her se farten, variometeret og højden, og det fremgår heraf så tydeligt, at stigningen var lig 0.

Skal - skal ikke?

Langt nordøst for Læsø så jeg en skydannelse, som jeg satte min lid til. Jeg var klar over at den stammede fra solens varme på Læsø, idet denne ø lå helt blottet og derfor havde mulighed for at give noget fra sig igen. Skyen var dog så langt borte, at den måtte have sluttet sin støvsugervirksomhed på øen og draget til havs med den energi af opsuget varme, den nu havde fået der. Nu kom den vanskeligste del af turen. Jeg kunne nå Læsø, men tog jeg turen ud, måtte jeg regne med et højdetab først, og så derefter regne med, at skyen var som den lovede. Jeg kontrollerede nu, at der efter "skal-skal ikke-systemet" til min rædsel ikke var mere end tre knapper i min jakke, og kursen blev derfor omgående rettet til den fristende sky; men det tog lang tid at nå derud.

Jeg syntes, at det var den længste tid, jeg endnu havde fløjet, hvor variometeret viste synk. Det viser sig dog på barogramstrimlen slet ikke at være tilfældet.

Ingen vej tilbage:

Bestemmelsen var taget, og der var ingen vej tilbage. Min glidetabel afslørede, at jeg med en fart af 120 km/t ville synke 3 meter, og med modvind på 50 km/t ville min beholdne fart blive nedsat til 70 km/t. Ud for tallene 3 meter synk og 70 km/t stod der 6,5; dette tal var mit glidetale imod vinden, og det ville så sige, at jeg med en højde på 1000 meter ikke kunne regne med en længere distance i modvind end 6,5 km, og det er jo ikke noget strålende resultat. Glidetabelstaben skal jeg senere omtale, den har været mig en umådelig hjælp på mange ture; den letter til at tage en bestemmelse, der er rigtig, hvor man i stedet vil tvivle om den bestemmelse, man nu har taget, er rigtig, for til sidst at gøre det helt umuligt ved at ombestemme sig på halvvejen.

Skyerne kom dog nærmere, og højden svinger foruroligende til omkring 8- 900 meter, men så endelig mærkes der små kraftige rystelser i planet. Jeg er nu klar over, at der er en nogenlunde kraftig opvind; men den skal lokaliseres uden for stor højdespild, og jeg må derfor straks tage til takke med en svag opvind. Ved at kurve i så store kurver som muligt har jeg mulighed for at bestemme, i hvilken retning jeg skal trække, og efter et par minutter kan jeg lægge planet op i et højkantsving. Stigningen er nu fin, gudskelov at den var der.

Efter at jeg har nået 1000 meter igen, skyder jeg til en mørkere samling under skyen, lægger igen planet op i et kraftigt drej og stiger nu til den største højde, jeg havde over vandet. Det bliver nødvendigt at starte drejningsviseren, da der ikke er særlig god sigt.

Tålmodigheden på en hård prøve:

Den svenske kyst har jeg endnu ikke set noget til, og tålmodigheden er ikke god; men foreløbig skal jeg bare cirkle rundt og rundt og håbe, at vinden vil drive mig i den rigtige retning. Min tålmodighed er dog ikke stor nok, jeg må videre, finde kursen på kompasset og flyver nu lige ud i lang tid og sætter ganske langsomt igen den vundne højde overstyr.

Omsider kommer jeg dog igen til en opvind, der sikkert er far til den, jeg forlod; den er i hvert fald ikke så kvik og vil ikke give mig stigning; men vi går dog ind på et forlig, og den holder mig i højden i ca. tyve minutter.

Land i sigte:

Endelig kan jeg nu se den svenske kyst meget svagt; men nu er det også fuldstændig slut med tålmodigheden. Jeg må nu igen kikke i tabellen og vurdere distancen ind til kysten. I min tabel kan jeg se, at med en egenfart på 70 km/t og en medvind på 50 vil min beholdne fart komme op på 120 km/t, og med synk svarende til egenfarten ca. 0,75 vil glidetallet være 1:44. Det styrker lidt på selvtilliden til at nå ind. Noget håb om at finde brugbare opvinde er der ikke. Der ligger en gamle frynset og gennemsigtig cumulus, men inde over Sverige er der bragende termik.

Turen går nu lige ud, og der spares mest muligt på højden; desværre var der ikke mere end ca. 150 meter tilbage, og der var derfor ikke andet at gøre end omgående at udvælge en landingsplads; men selv i den sidste del af flyvningen havde jeg termik så kraftig, at variometeret viste 1,5 meter stig i flere perioder; men jeg turde ikke kredse, så lav var højden.

Nok se men ikke røre:

På den sidste del af barograf-strimlen ses denne uroogså. Havde højden været 100 meter mere, var højden sikret, men jeg måtte nu stå på jorden og "se, men ikke røre".

Det varede ikke mange sekunder, før der kom en mand styrtende og råbte, om flyveren var slået ihjel. Han blev dog hurtig beroliget med, at der ikke var sket det mindste, hverken med flyveren eller planet; og selv om stedet var ret afsides, samlede der ret hurtigt en lille menneskemængde, og spørgsmålene begyndte at tage fart. En gammel mand skulle vide hvad det var for noget; jeg skulle forklare, at det var et segelflyg uden motor; hans ansigt var stadig et stort spørgsmålstegn, og til sidst sagde han "ja! jeg kan til nød forstå at I kan flyve uden motor! men uden propel, det forstår inte jag."



Telefon hjem:

Heldigvis var der telefon lige i nærheden, og jeg måtte nu ringe til sædvanlige myndigheder for at vise mine papirer, som var i orden alle sammen. Derefter måtte jeg ringe til min kone, som ikke anede, at jeg var taget af sted (ja, hvem ved, om hun ikke havde anet noget alligevel, hun er jo svæveflyverkone). Efter at have talt med hende, fik jeg fat på flyvekammeraterne derhjemme og gav meddelelse om, hvor jeg var landet, og bad dem sende en maskine til Torslanda efter mig næste dag; jeg ville så forsøge at få planet dertil.

Hjælp fra Göteborg-klubben:

Så snart jeg var færdig med disse samtaler kontaktede jeg svæveflyveklubben i Göteborg, som straks var i fyr og flamme; men desværre som også her mange steder, var det småt med materiellet. De havde ganske vist en transportvogn, der kunne tage Olympia; men de havde ikke nogen vogn til at trække den efter. Enden på visen blev, at jeg måtte rekvirere en lastbil til søndagstakst og overbetaling, og selv om svæverne arbejdede som små heste med at demontere og læsse, så sneg timerne sig alligevel af sted; og da den venlige bondemand, hos hvem jeg var landet, kom ud og inviterede hele sværmen på kaffe med dejlig hjemmelavet kage, røg der yderligere en time på. Vognmanden var en flink og "rundhåndet" mand og rundede timerne op på et meget rundt tal, så regningen for transporten blev ikke så helt lille; jeg måtte dog skønne på den hjælpsomhed, jeg mødte hos svæverne, uden dem havde regningen blevet mindst dobbelt så dyr. Klokkeren fire søndag nat kom vi til flyvepladsen Torslanda, og jeg overnattede i aeroklubbens hus på flyvepladsen sammen med to svævere som ville hjælpe mig med at samle planet næste dag.

Kattegats blå bånd:

Op på formiddagen næste dag ankom KZ-maskinen med Charles Nielsen som fører, og inden længe var afrejsen klar, Charles Nielsen denne gang i Olympiaen og jeg som slæbepilot. Vi havde beregnet en flyvetid på 0130 til Frederikshavn, men ankom dog 5 minutter før, fordi vinden var lidt mere sydlig end opgivet. Hjemturen fra Frederikshavn var slet ikke rar. Vinden var meget kraftig og næsten lige imod, så jeg måtte beregne en flyvetid på 0220 til 165 km. Der var meget kraftig turbulens, og renen skyllede ned, og jeg vil betragte det som en bedrift, at Charles holdt turen ud og ikke slap snoren forinden. Vi kom dog velbeholdt hjem og fik planet i tørvejr og blev modtaget af flyvekammerater, der var mødt op til modtagelse, der var meget festligt tilrettelagt. Efter en buket blomster og hurraer fik jeg overrakt en åre med inskriptionen "Kattegats blå bånd"!

Åge Dyhr Thomsen

Bemærkning:

Det var en meget optimistisk og dristig svæveflyver der på det tidspunkt udskrev en 650 km opgaven: Herning-Sæby- Stockholm, med et Olympia Meise svævefly fra 1938, der har et glidetål på 25 ved 70 km/t.

Fra Sæby til Læsø er der 19 km vand og fra Læsø til Sverige er der 45 km vand.

Han landede kl. 14.00, efter at have fløjet ca. 250 km af turen. Han manglede således ca. 400 km. En stor afstand, men ikke umuligt med den gode medvind og mulighed for flyvevejr i endnu op ca. 6 timer. Det krævede bare, at han var kommet til kysten lidt højre, så han kunne have fået kontakt til den gode termik i Sverige.



Åge Dyhr Thomsen