

# NORDIC GLIDING

& aviation magazine

No. 3 September 2013 1. årgang



SunSeeker Duo: Ny elektroglider



Test; DuckHawk, Amerikansk 15-meter



Flight Story: Over Skagerak i Seilfly



84 siders magasin  
– solar powered!

SM i Aerobatics

Den flyvende Meteorolog

Flight Safety

Klubnoter fra Norge, Sverige og Danmark

Gear og Gadgets

Opinion: Derfor er konkurrenceflyvning så vigtig

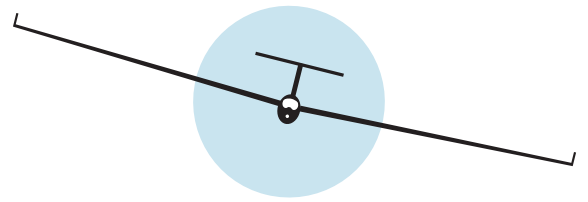
KLUBPORTRÆT:

VEJLE SVÆVEFLYVEKLUB

The Bucket List: Lær strækflyvning på kursus

På vei mot Danmark. Du ser Grenen til venstre i bildet





# Over Skagerak i seilfly!

I år har jeg hatt to ønsker på listen over hva jeg skulle gjøre: 1) Reise på rundtur med seilflyet mitt. 2) Krysse Skagerak med seilflyet mitt. For å få til dette måtte jeg ha en periode med godt vær for den type aktivitet. Det fikk jeg og det ble fire dager med store, uforglemmelige opplevelser.

Tekst og foto: Øyvind Moe

## Mandag 3. juni

Flyet sto montert på Hokksund flyplass. Dagen opprant med gode seilflyforhold nordover på Østlandet. Jeg skulle for første gang ha med meg utstyr for å overnatte. Det var det nødvendige av klær i en sekk på magen, Mac'en på hyllen bak hodet, lader til batteri, Mac og Mobiltelefon og fortøyningsutstyr til flyet og hood-trekk. Det ble trangt i cockpit. Forholdene var gode og turen gikk over til Numedalen, opp til Veggli, Rødberg, over Dagali, videre forbi Fagernes og Hemsedal. Der så jeg at det var fullt mulig å komme meg over til Vestlandet. Fjellpassering er ikke alltid greit, men denne dagen var det ingen problemer. Jeg flyr videre mot Sogndal, men stopper i nærheten av Tyinkrysset og må foreta et valg: Skal jeg fly videre og overnatte på Vestlandet eller skal jeg fly hjem igjen. Jeg velger det siste. Finaleglidningshøyde får jeg på Klanten i 2000 meters høyde med MacCready 0.

## Tirsdag 4. juni

Både Hirlam (SMHI) og Topmeteo lover bra forhold sydover. Også i Danmark er det bra forhold og utsiktene de nærmeste dagene er også bra i hele Norden. Jeg starter igjen fra Hokksund sammen med Ingar P., Michael K. og Thomas S. Jeg forlater Hokksundfrekvensen og går over til Oslo Approach og videre til Oslo Control og flyr kontrollert. De gir meg "7000 feet and below" sydvestover. Cumulusene ser friske og fine ut rett sydover mot Larvik, men jeg får ikke lov til å fly så nærme Torp i den høyden, så jeg legger kursen vestover og passerer over Lunde. Nå har jeg sjansen til å passere Skagerak. Jeg ber pent Oslo Control om de kan lage en Flight Plan for meg, men flygelederen på vakt er for opptatt og avviser forespørselen. Ja vel, tenkte jeg, de er på og av vakt med ca 30 intense minutter, så litt tålmodighet vil det nok komme en annen person om ikke så lang tid. Ganske riktig, en hyggelig kvinnestemme overtar vekten. Jeg

På vei mod Danmark. Jeg hadde hele tiden god høyde og det var mange båter å se under meg.

Ruten fra Hokksund, Norge over Danmark og tilbake via Sverige. 2064 km som seilfly.



spør så pent jeg kan om hun kan ordne en Flight Plan for meg og ja da, det skal hun forsøke å gjøre. Hurra! Det går knappe 5 minutter, jeg blir spurt om både det ene og det andre. Å levere en Flight Plan for seilfly innebærer alltid en pussighet: Flytiden er alltid lenger enn "endurance". Flight Planen ble aktivert og jeg setter kursen mot Kragerø. Der får jeg også siste boble til 2.500 meter og legger ut over havet. Danmark kan jeg ennå ikke se...

Termikken tar slutt og likeså all bevegelse i luften. Det er helt stille, absolutt helt stille. MacCready står på 0 og jeg cruiser på beste glidetall med litt medvind på ca 30 km/t. Lyngør på høyre side passerer bakover, likeledes Jomfruland på venstre side. Jeg finner fort ut at Danmark vil jeg ikke nå fram til. Da måtte jeg ha 1000 meter større høyde. Jeg fortsetter å cruise til jeg er nede i 1.300 meters høyde og har dermed fortsatt nok høyde til å nå land tilbake i Norge. Så, motor må jeg bruke og det er bedre å bruke motoren nå i trygg

høyde enn å vente til jeg er i 300 meters høyde langt ute i Skagerak. Motoren starter som alltid med en gang og "dure" må jobbe i 16 minutter mens jeg holder kursen stødig. Danmark åpenbarer seg foran meg. Jeg har betryggende overhøyde til å nå land

”Så, motor må jeg bruke og det er bedre å bruke motoren nå i trygg høyde enn å vente til jeg er i 300 meters høyde langt ute i Skagerak.

og stopper motoren. Igjen stille, veldig stille. Jeg kommer etter 30 minutter inn over land i 800 meters høyde, men det "napper" ikke i vingene før jeg har fløyet 5 minutter til innover land. Der får jeg bra stig, men termikken bærer ikke så høyt. Først når jeg passerer Aalborg kommer jeg til skybas som er i 2.000 meters høyde. Turen videre sydover til Arnberg går helt uproblematisk. Jeg lander der på Danmarks seilflysenter. Det er et stort gresskledd jorde som er 1300 me-

ter langt. Det er noen seilflygere som pakker sammen flyene sine i hengere og er i ferd med å avslutte dagen. Jeg undersøker mulighetene for å overnatte. Det er muligheter, men å få tak i noe å spise er vanskeligere. Derfor bestemmer jeg meg raskt for å fly videre. Jeg tar av og feller inn motoren når jeg er i 800 meters høyde og flyr videre nordøstover. Anholt er mitt mål. Der har jeg vært mange ganger tidligere; to ganger med Cessna 172 på 70-tallet og senere mange ganger med seilbåt. Det er et trivelig

sted. Termikken tar slutt når jeg kommer opp til Grenå og "dure" må igjen unngjelde.

Når jeg kommer til finaleglidehøyde til Anholt, blir motoren igjen felt inn i kroppen og det blir helt stille. Jeg er fascinert. Det er noe spesielt med å passere hav, spesielt i et seilfly. Vindmølleparken i havet passerer og jeg når fram til Anholt i god høyde. Det blir mange runder rundt øya, som har den eneste ørkenen i Norden. Den var opprinnelig kledd med trær, men disse



På vei fra Namsos til Hede Hedlanda, der er jeg i bølger og stiger.

gikk med til å holde fyrlykten på østsiden i live om natten i mange år. Skogen ble etterhvert felt og igjen sto det bare sand og stein, samt noe vegetasjon som ga den et ørkenpreg. Nå er skogen på vei til å gjenerobre ørkenen, men det tar nok mange år. Flystripa er en liten gress-stripe i ørkenen ved kanten av skogen og 5 minutters gange til landsbyen. Denne flyplassen har for øvrig regulær rutetrafikk fra Roskilde i København. Jeg lander og det løper minst 5 harer foran meg på tvers over stripa mens jeg ruller ut. Banen er markert med plastbøtter på hver side. Jeg må avstemme nøyaktig når jeg legger ned en ving, for avstanden mellom plastbøttene på tvers er mindre enn vingspennet mitt. Jeg får mat og overnatter på Kroen. Det er ennå ikke mange gjester på øya og alle de fastboende har fått med seg at det har landet et seilfly på øya. Seilfly har det ikke vært på Anholt før...

#### Onsdag 5. juni

Værprognosene ser bra ut for denne dagen også, men i motsetning til gårsdagen så har

vinden snudd til sørlig vind på 20-35 km/t. Da er det på tide å komme seg nordover. Jeg ringer inn Flight Plan til Notamkontoret på Gardermoen, siden jeg igjen må krysse landegrensene, både inn til Sverige og videre over til Norge. Jeg var litt spent på avgangen på grunn av disse plastbøttene. Det var en hyggelig hjelper som holdt den ene vingetippen. Det blåste fint inn fra havet og jeg ga full gass med hjulbremsen på. Så slapp jeg bremsen og vingene var hele tiden i "water". Ikke noe problem. 15 minutter motorgange var tilstrekkelig til å ha glidebane inn til Sverige i nærheten av Varberg. Cumulusene var allerede begynt å blomstre og de lå som perler på en snor oppover kysten. Termikken var forutsigbar og god, men ikke særlig kraftig og gikk ikke så høyt. Det var første gang jeg fløy på sjøbristermikk, men det var gøy. Litt sirkling, men mest delfinflyging.

Når jeg nærmet meg Gøteborg lå det mye regulert luftrom foran meg. De svenske flygelederne var greie og jeg fikk stort sett den høyden jeg ønsket meg, 6000 eller 7000 fot.

Når jeg flyr kontrollert, setter jeg gjerne LX 9000 i fot i stedet for meter på høyden. Det gjør det lettere. Faktisk har jeg vendt meg til dette også mer og mer. Da virker det ikke så skremmende lavt, hvis jeg skulle komme lavt. Tall er tall. Gøteborg passerer, rett over Liseberg, med kontrollsonen til Säve på venstre side og kontrollsonen til Landvetter på høyre side. Flukten videre nordover går greit og tiden går. Jeg nærmer meg norske-

#### HVA SIER BSL OM FLYGING OVER ÅPENT HAV?

REGULERT I BSL D 3-1 §6.3

§6.3.2 "Glidevinkel". Jeg var innenfor glidevinkel og dermed ikke krav om redningsutstyr.

§6.3.3 Jeg var aldri over 40 NM fra land. Punkt a) er for mer enn 50 NM og b) er for mer enn 100 NM. Heller ikke dette punktet hjemler krav om redningsutstyr. Kryssingen av Skagerak var således ikke i strid med Norsk Lov og tilhørende forskrifter.

ASH 31 Mi gav Anholt sin seilfly-debut.




grensen. Hvis jeg skal til Hokksund må jeg krysse mye luftrom; Rygge, Torp, Farris sektor, osv. Nei, jeg går heller rundt Gardermoen TMA. "Sweden control" sender meg videre til "Oslo control". Jeg trives egentlig bedre i god høyde i G-klasse luftrom i Sverige enn i knehøyde på Norsk side. For "7000 feet and below" er det ikke snakk om der. Jeg nærmer meg Kongsvinger, fortsatt på Svensk side. Nå får jeg lov til å krysse inn i norsk territorium til "7000 feet and below". Nå kommer den store beslutningen. Jeg trenger jo ikke fly lenger enn til Starmoen, så slår jeg den gamle rekorden til Arne Kvaale, som pussig nok er fetter til min svigerfar. Da holder vi den iallfall innenfor familien. Det går litt tregt oppover Glomdalen; lav skybas og mye fuktighet. Det er ikke så mye futt i termikken her. Jeg trekker meg lenger østover. Det har jeg god erfaring med tidligere. Jo, det stiger bedre inne i de dype skoger. Fortsetter nordover og trekker lenger østover, østenfor Julusdalen og rett over Trysilfjellet. Cumulusene er langt friskere så langt øst enn oppover Østerdalen. Ser ned på Innbygda i Trysil. Det er lenge siden jeg bodde der; tidlig på sekstitallet i tre år og gikk mine første tre år på barneskolen. Den gang var Trysilfjellet nesten uberrørt. Nå er det overlesset med skiheiser fra alle retninger. Ikke særlig vakkert å se på fra luften, men jeg må akseptere at mange har glede av det flotte anlegget. Fortsetter opp til Engerdal og videre vestenfor Femunden. Her er det litt øde. Så stopper det faktisk opp litt. Jeg er lavt over terrenget og

ligger og filer på et hang. Nå tenker jeg, er det bare å være tålmodig. Det løsner en boble, men jeg greier ikke følge den opp og flyr tilbake på hanget. Så løsner det en ny boble og den tar meg videre nordover. Jeg har bestemt meg for å fortsette så langt jeg kommer og forholdene bedrer seg igjen. Jeg melder meg inn til Røros Tower og får en kjempeboble som tar meg nesten til 2.500 meter over flyplassen. Jeg har glidebane til Værnes. Hurra! Er det virkelig mulig? MacCready har stått på 0 hele tiden. Jeg kunne nok ha fløyet litt raskere med å sette den på 1 i perioder, men det er behagelig å fly høyt. Jeg ser ikke hvor Trondheimsfjorden går

**„Jeg trenger jo ikke fly lenger enn til Starmoen, så slår jeg den gamle rekorden til Arne Kvaale, som pussig nok er fetter til min svigerfar. Da holder vi den iallfall innenfor familien!**

inn til Værnes før jeg nærmer meg Selbusjøen. Jeg har vært på Bodø Control en stund nå etter at jeg passerte 62° nord. Men blir så henvist videre til Værnes Tower. Jeg cruiser nordover og får spørsmål fra tårnet "Oskar Mike, are you descending?". Jeg må forklare at jeg flyr i et seilfly og kan normalt ikke holde høyden når jeg flyr rett fram. "I will not have you below 4000 feet while crossing overhead", "Oskar Mike, hold your position". OK, tenkte jeg og la meg i en sving og der heldigvis var det en blåse som tok meg igjen opp i 6000 fot. Så, skal jeg lande på Værnes og være fornøyd med den distansen? Det praktiske er overnattings-

mulighetene som er gode på Værnes. Det er flere hoteller i nærheten. Jeg venter litt med å bestemme meg og flyr videre nordover. Passerer fjøla over til Verdalen. Der går jeg inn i en bølge. Den er riktignok svak, men det stiger. Får litt høyde, men roter den bort igjen. Ser at det ligger mer skyer nordover, nord for Namsos. Hvis jeg hadde fått bra stig i bølgen, så ville jeg kunnet fly svært langt. Så langt nord på denne tiden av året blir det ikke engang mørkt om natten, så det er bare å fly. Vindretning fra sør-øst er jo ideelt. Men, vinden er for svak. Jeg nærmer meg Snåsavannet og passerer det på vestsiden. Nå er jeg lavt, veldig lavt og flyr hang på skråningen som går øst-vest. Jeg studerer kartet på LX 9000 og ser på terrenget. Det er mulig å fly hang på skråningen vestover, for deretter å fly videre på hang som går sørvest-nordøst. Men, det er en slak skråning. Termikken er slutt. Jeg sklir i lav høyde langsetter kanten og holder den videre nordøstover mot Namsos. Det var litt vanskelig lysforhold. Sola sto relativt lavt over hanget og jeg måtte konsentrere meg mye for å se avstand til terrenget. Skråningen er først skogkledd, men videre nordøstover kommer fjordarmen innover og det er rent fjell. Rent fjell gir nok bedre hang tenkte jeg og flyr litt fram og tilbake for å få litt høyde og kommer opp i 400-500 meter på det beste. Nå ser jeg Namsos endelig, men jeg må passere byfjorden som er på 15 km til flyplassen som ligger langs Namsenelva. Computeren med MacCready 0 viser 100 fot overhøyde over flyplassen. Det er for liten margin



» Når jeg kommer til finaleglidehøyde til Anholt, blir motoren igjen felt inn i kroppen og det blir helt stille. Jeg er fascinert. Det er noe spesielt med å passere hav, spesielt i et seilfly.

Approaching Anholt.



På vei over til Sverige etter start fra Anholt

tenkte jeg og ligger og filer fram og tilbake på hanget. Men, jeg kan jo begynne på strekningen og ta ut motoren i 300 meters høyde over fjorden hvis overhøyden forsvinner. Som sagt, så gjort. Begynner flukten over byfjorden og går rett inn i en bølge og ender opp over flyplassen i 1000 meters høyde. Snakk om flaks. Widerøemaskinen som har begynt å taxe ut til avgang lurte på om han kan gå før jeg lander. Jeg bekrefter at det er ikke noe problem at jeg ligger og venter i god høyde over flyplassen. Dessuten ville det vært svært upraktisk å ha et seilfly på avgangsbanen. Det tar litt tid og litt håndkraft å få flyet trukket av banen. Jeg kan berette at flygelederen i tårnet på Namsos får æren av å lage landingssertifikatet for ny norsk distanserekord!

Jeg lander ca 2130, sikrer flyet før flyplassen stenger kl 2200. Flygelederen ordner hotell på Børstad Gjestgiveri og transport til sentrum. Tenker at det er deilig å være på bakken etter 11 timer i flyet. Sulen er jeg også. Men, sliten, overaskende lite. Det skjer noe hele tiden og man sitter godt i disse flyene.

#### Torsdag 6. juni

Det er endringer i været. Det vil komme en front inn over Nord-Trøndelag i løpet av dagen og på Østlandet har det regnet og det er fortsatt overskyet, med skyer i lav høyde. Det er også lave skyer over fjellet. Værprognosene gir muligheter til å fly via

Sverige og nokså langt øst for å få god termikk. Det blåser i tillegg fra sørøst, nokså mye, 50-60 km/t rett i mot min rute. Flight Plan blir levert og jeg starter fra Namsos. Slår av motoren og feller den inn i 800 meters høyde. Termikken er villig, men det er slitsomt å fly mot vinden når den er så kraftig. Går over på Bodø Control og melder min Flight Plan. Her er et lite utdrag av transscript av kommunikasjonen som pågår på VHF-radien mellom flyene og ATC: Bodø Ctr: Widerøe 712 cleared GLS approach to Brønnøy, QNH 1016, no reported traffic below

WIF 712: Cleared GLS to Brønnøy on QNH 1016, no reported traffic below

Bodø Ctr: Emirates 201 cleared direct 61 north 10 west, expect oceanic clearance to JFK from Bodø Oceanic

EK 201: Cleared direct 61 North 10 West, and roger

Bodø Ctr: Scandinavian 4111 climb Flight level 410 and set course direct belgu

SK4111: Climb flight level 410 direct belgu

Glider OM: Bodø Control, Glider Oscar Mike, airborne from Namsos - ehh - kan jeg få 8000 fot, jeg er seilfly

Bodø Ctr: Glider OM, you are cleared 8000 feet

Glider OM: Cleared 8000 feet, Glider OM WIF 783: Hei Øyvind, god tur hjem!

Glider OM: Takk for det!

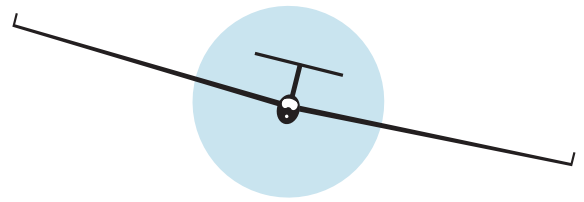
Bodø Ctr: Norshuttle 375 contact Bodø south on 125.70, so long

NAX 375: Bodø 125,70, so long

Jeg hadde fått et tips om at slepesjefen vår som er kaptein i Widerøe var på vei fra Brønnøysund til Oslo omtrent på denne tiden. Morsomt.

Passerer midt på Snåsavannet og kommer ned til Verdalen. Her er det bølger og det er til dels kraftig. Det er best å ordne oksygen nå mens jeg er i lav høyde (2000 meter og stiger). Hvis jeg venter kan jeg begynne å fomle. Det har jeg litt dårlig erfaring med. Oksygenflasken blir åpnet og kanylen tatt fram og satt på. Jeg tenker at det er en fordel å være godt voksen når man driver på med dette. Det eneste som fortsetter å vokse etter at man har fylt 50 er negler, nese, neshår og ører. Med solbriller, lesebriller og neskanyler trenger man iallfall stor nese og store ører. Skybas var i ca 2000 meter og bølgene oppdaget jeg da jeg fløy inn i et område uten skyer; føhngap, nemlig. Vi har da vært ute en vinterdag før, nærmere bestemt på Vågå. Bølgen var til å begynne med kraftig, 3 m/s jevnt stig, men avtok og stoppet opp dessverre i 3.000 meter. Så måtte jeg jobbe meg videre mot vinden og fant mer bølger, men kom ikke noe høyere. Nærmest meg Storlien som er på Svenskesiden av grensen. Jøss, så store fjell de har i Sverige tenkte jeg. Dette kan bli krevende. Jeg arbeidet meg videre mot vinden, både bølger, men også hang. Plutselig kommer jeg i bakevja av et høyt fjell. Jeg raser nedover, mister kanskje 1.000 meter i løpet av under ett minutt. Jeg skremmer opp et par ryper og tenker at nå må jeg fyre "dure". Dure kommer villig i gang og jeg legger flukten videre best mulig i forhold til vind og fjellskråning. Jeg har iallfall kjempet meg 200 km mot vinden. Det kan jeg være fornøyd med. Og dure har ikke jobbet mye på disse dagene så langt. Før jeg forlot Hokksund hadde jeg fylt opp kroppstank og begge vingetankene med totalt 46 liter fuel. Det holder til minst tre timer. Men det er bare kroppstanken som har fuelmåler og på grunn av tankens utforming, den ligger rundt hjulet, blir ikke måleren så veldig nøyaktig. Her må jeg finregne på gjenværende motortid og vurderte ulike flyplasser. Det beste er en flyplass som ligger noenlunde på ruten. Valget ble Hede Hedlanda. Der har jeg aldri vært og vet





ikke om de har fuel og om det engang er landbart. Jeg fikk noen detaljer og telefonnumre av "Sweden control". På grunn av motvinden så valgte jeg å fly relativt lavt siden vinden økte med høyden. Jeg følte meg komfortabel med valg av flyplass med tanke på gjenværende motortid. Det var tross alt mer enn en times flyging. Men, neste flyplass på ruten var ikke aktuelt. Jeg ville ikke gamble på å utelände midt i ødemarken. Det er for dumt. Når jeg ankommer Hede Hedlanda viser det seg at det er en fantastisk fin flyplass med nylagt asfaltstripe på 1.300 x 60 meter og denne dagen "fly-in" fra Stockholm. Kiosken er åpen og det blir lunsj på både dure og meg. 30 liter gir igjen full tank. Trivelig sted, fin flyplass og hyggelig vertskap. Det er den lokale flyklubben som har flyplassen. Men, egne fly, det har de ikke. Hede er et vintersportssted med 280 fastboende og 18.000 sengeplasser. Dette er et av de store anleggene til Skistar. De får ikke ofte besøk av seilfly, men det hender. Neste dag kommer øverste sjef i Skistar med

egen businessjet...

Turen går videre med dure til Starmoen. Nå flyr jeg motorfly. Det er ikke noe seilflyforhold og stratus-tjåser ligger rundt omkring på åsene. Jeg er et øyeblikk i tvil om jeg kommer gjennom, men det er en åpning og været ser bra ut mot Trysil. "Sweden control" har jeg ikke hørt fra på en stund og når jeg kaller opp får jeg ikke svar. Ikke er det noen annen trafikk som kan rele- sende heller. Jeg

**»Hva er det jeg ser? To hvite kryss på rullebanen... My God, hva er dette?**

fortsetter mot Starmoen og nærmer meg igjen kjente trakter(områder, red.). Passerer Julusdalen og stopper motoren og feller den inn. Hva er det jeg ser? To hvite kryss på rullebanen... My God, hva er dette? Jeg kaller opp Starmoen og spør hva dette er? Jeg får svar at det er fotballarrangementet der som er på gang, men jeg kan få lande hvis jeg kun bruker den østre delen. Det var bra. Jeg lander og fyller opp ytterligere 20

liter fuel og er klar til å fortsette. Nå har jeg liten tid. Det begynner å bli sent. Flyturen går "direct Hokksund" i lav høyde. Jeg passerer Gardermoen rett nord og vest av TMAen som begynner på 3.000 fot. Når jeg sitter der og ser ut mot Gardermoen som ligger langt borte på Romeriket stryker det rute-fly rett over meg i lav høyde. Jeg får de til-og-med godt inn på FLARMen som også har ADS-B inngang. Ikke rart (mærkeligt, red.) at Norske myndigheter har disse store TMAene når de flyr inn så flatt. Dette er ikke miljøvennlig tenkte jeg, og det er langt fra grønne landinger. Været har klarnet opp og er egentlig blitt veldig bra, men noe termikk er det alt for sent på dagen å finne. Jeg slår av motoren og feller den inn mens jeg fortsatt er langt inn på åsen. Ingen skal høre meg. Jeg lister meg stille inn direkte uten landingsrunde for jeg vet jeg er litt sent ute i forhold til åpningstiden. Men DETTE er jo en grønn landing og ingen blir likevel forstyrret. ★



Overnight tie-down i Namsos, Norge

### BOKS: 5 KVIKKE TIL OYVIND MOE

**NG: Da du krydsede Skagerak, overvejede du, hvad der ville ske, hvis nedfældningsmekanismen til motoren svigtede eller låste sig ude over vandet. Ville du have haft nok højde til at komme tilbage med forringet glideperformance?**

OM: Jeg vurderte risikoen ikke større enn den man ellers utsetter seg for på strekkflygning eller med motorfly. Det er ofte under strekkflygning at man passerer ulandbart terreng og med forringet glidetall vil man ha et problem. Jeg har krysset Skagerak flere ganger med en Cessna. Jeg har til-og-med fløyet non-stop Norrich i England til Geiteryggen (Skien) i Norge med en Cessna 172. Jeg hadde hele tiden god høyde og det var mange båter å se under meg. I en krisesituasjon ville jeg greit kunne lande på vannet og bli plukket opp. Men, utstyret er svært pålitelig og jeg anså det som ikke noen stor risiko.

**NG: Hvor meget tøj kunne du pakke ned i flyet?**

OM: Jeg hadde med en sekk med to kammer og fikk med meg det viktigste. En ullgenser hadde jeg bak fallskjermen i ryggen og en PC samt ladere på hyllen bak hodet.

**NG: Hvor mange timer og km total var din turne i Norden?**


OM: 2064 km som seilfly og 32 timer seilflygning, i tillegg kommer nesten 5 timer med motor.

**NG: Var det et problem at få fuel på de pladser, du kom til.**

OM: Nej, fuel var ikke noe problem

**NG: Hva er dine tanker omkring et SLG-fly som turistfly? Kan du anbefale andre at prøve SLG-touring?**

OM: Ja, det er så absolutt interessant og spesielt for en toseter eller flere fly sammen. Man kan fly i retning av de feteeste cumulusene hele tiden og man kommer kjempelangt.

A man wearing a blue winter suit, a knit hat, and sunglasses stands in a snowy field. He is positioned next to the tail section of a white aircraft with red accents. The background shows a clear blue sky and snow-covered ground.

Oyving Moe er vant med at flyve "over" vand. Her i en frossen versjon på årets Vågå Wave Camp (Foto: Jens Trabolt)



Aage-Dyhr Thomsen fløj et fly af typen DFS Olympia Meise. (foto: Jens Trabolt)

**TALENT, HELD OG NERVER AF STÅL:  
REKORDFLYVNING I 1956 FRA DK TIL SVERIGE.**

Oyvind Moes flyvning trækker streger tilbage til en bestemt flyvning i 1956. Fabrikant Aage Dyhr-Thomsen der døde mæt af dage i 2009, 88 år gammel, fløj efter start fra Herning 3. juni 1956 mod Frederikshavn. Det lykkedes ham i en kombination af held, talent og nerver af stål at krydse Kattegat i en sensationel flyvning. Flyet var en DFS Olympia Meise med et glidetetal på 1:25 – og uden nogen former for hjælpemotor!

Per Weishaupt, der dengang var generalsekretær i Kongelig Dansk Aeroklub, beskrev flyvningen således året efter:

"Flyvningen af Dyhr Thomsen sidste år over den nordlige del af Kattegat var ikke et glid fra stor højde, som er skrevet i nogle magasiner, men faktisk en reel svæveflyvning over havet i 1,5 timer med et efterfølgende finaleglid løbet af den sidste halve time.

Faktisk havde Dyhr-Thomsen håbet på en CB ud fra Jyllands kyst, men den kom ikke. Han forlod derefter kysten, og steg fra 1.000 til 1.200 meter først, men derefter faldende til omkring 1000 meter, i hvilken højde han opholdt sig omkring en halv time med variometeret på nul mens han drev med vinden til et punkt nord for Læsø. Mens de små øer i Øresund og i Storbælt normalt ikke producerer termik, men kan betragtes som landingssteder i nødstilfælde (aldrig brugt, og ikke let at komme bort fra igen), er Læsø stor nok til at kunne producere termik. Svævefly er landet der én gang, og det er ikke svært at hente dem igen, da der er regelmæssige færger. Læsø har en lille flyveplads, hvorfra hentning ved fly-slæb er mulig.

Dyhr Thomsen var omkring 5 km nord for Læsø og så en cumulus nordøst for øen. Han fandt, at den ikke længere havde nogen forbindelse med øen, men energi til at vare et godt stykke tid. Hvis han satte kurs mod CU'en, ville ikke have nogen mulighed for at gå tilbage til Læsø. Efter nogle overvejelser besluttede han at tage chancen. Han nåede skyen i mindre end 800 meter, men fandt termikken og steg op til 1.400 meter

inde i den. Hans eneste chance, hvis forsøget mislykkedes var et skib med en last af tømmer, hvorpå han kunne have landet som på et hangarskib! (At han ikke trængte meget plads til landing beviste han flere gange i løbet af VM, hvor hans landing på torvet i Paray-le-Monial er vel husket.) Efter at være fløjet blindt for et stykke tid, håbede han, at vinden stadig var i den rigtige retning. Han følte et presserende ønske om at se land igen! Han gik så på kompaskurs mod Sverige og på vej ud af skyen kunne han se kysten i det fjerne. Han beregner glidetallet på sin DFS Olympia som 1:44 ved 70 km/t med 50 km/t-medvind, og beslutter sig at fortsætte flyvningen mod øst.

Han ankommer med til kysten med omkring 100 meter mindre end havde brug for til fange den første af mange små termikbobler, som kunne have ført ham mod hans oprindelige mål, Stockholm lufthavn. I stedet landede han ved Kungsbacka kl. 14.00 ca. 25 km syd for Göteborg.

Flyvningen viser os, at under nogle omstændigheder har termik fra kysten eller fra øer et liv længe nok til at tillade flyvninger over vand af stor afstand.

Da Dyhr Thomsen kom tilbage ved fly-slæb i meget dårligt vejr næste dag, præsenterede hans klub venner ham med blomster og en krans med indskriften "Blue Ribbon af Kattegat". ★



Aage-Dyhr Thomsen omtrentlige rute. Foto: Google Maps