

Denne morgen startede som en rigtig svæveflyvedag, vejr- mæssigt i hvert fald. Natten havde været kold, næsten ved fryse- punktet i det midtjyske, men ganske vist begyndte den første spæde cumulus aktivitet meget tidligt ca. kl. 8. Ved morgen- bordet observerede jeg himlen konstant. Mængden af CU holdt sig pænt på det jævne og gårdsdagens oplevelse med en pæn mængde CU der alt for hurtigt endte i regn, tydeligvis koncen- treret omkring EKVB stod endnu lysende klart i min erindring. Det måtte bare ikke gentage sig. Jeg følte en trang til at knibe mig selv i armen og kiggede en ekstra gang på kalenderen. Det var **søndag** og ikke mandag.



Forfatteren i AA

Forberedelser på 3 minutter.

Jeg var tidligt på flyvepladsen. Der var stort fremmøde til briefing, Discus'en var udlånt til DIKO, så der var trængsel på ASK & Twinn. Så interessen for at komme i gang straks var heldigvis meget stor. Ejnars udmærkede vejrbriefing og gårdsdagens vejrudvikling i hu, gav mig ideen til dagens opgave, et valg som senere viste sig yderst fornuftig. Et kig på ICAO-kortet inde i briefingrummet med DM-vendepunkterne, efterfulgt af 3 minutters indtastning på LX20'eren, så var planlægnings- fasen overstået. Ingen fedteri med streger og udmåling på kort, papir der krøller i barografen og et fotografiapparat, hvor filmen måske netop skal skiftes.

Dagens opgave:

Turning point	Latitude	Longitudo	Dist. [km]	Course	
TAKE OFF	05_VIBOR	N56°24.600'	E009°24.680'	-----	---
START	05_VIBOR	N56°24.600'	E009°24.680'	311.7	0
POINT 00	64_LINDE	N56°54.450'	E010°02.070'	67.2	34
POINT 01	14_BRADS	N55°58.010'	E009°36.510'	107.8	194
POINT 02	51_SKARR	N55°58.700'	E008°53.860'	44.2	272
POINT 03	04_HOLST	N56°21.130'	E008°38.369'	44.5	339
FINISH	05_VIBOR	N56°24.600'	E009°24.680'	47.9	82
LANDING	05_VIBOR	N56°24.600'	E009°24.680'	-----	---

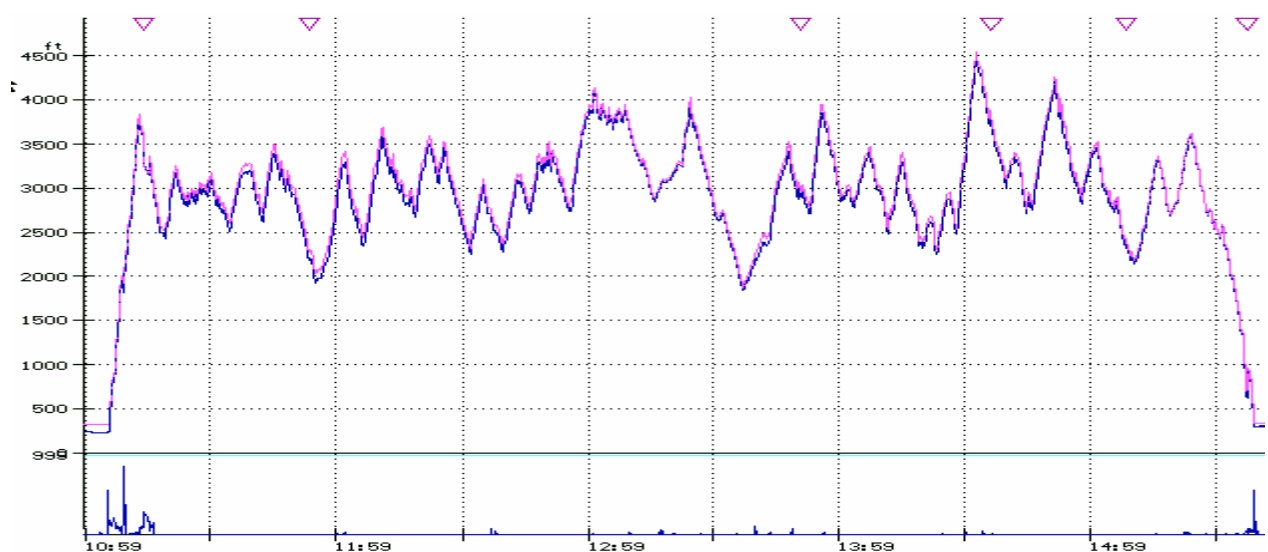
Opgaven planlagt i LX20, samlet distance, deldistancer og kurser til højre.

Mine vendepunkter var generelt valgt lidt afsides fra det midtjyske. Lindeneborg Gods ved Støvring som første mål. Andet vendepunkt skulle vælges godt syd på, og tæt mod østkysten, derfor Brædstrup for at gøre det muligt at undgå overudviklede områder, som dem vi så spolere lørdagen. Dette gav et andet ben på godt 100 km. Efter Brædstrup skulle højderyggen passeres mod vest. Billund TMA ligger godt i vejen, når der skal flyves på den led af Jylland, så kursen var naturlig parallel med den nordlige TMA grænse. Jeg ville gerne lave opgaven på ca. 300 km, så det ville passe fint med Skarrild og Holstebro som de sidste 2 vendepunkterne. Samlet en opgave på 312 km.

Kollaps.

Jeg startede efter Jean ca. kl. 11. Hans melding over radioen om termikken var yderst positiv. Jeg var derfor opsat på at komme afsted med det samme. Straks efter flyslæbet var boblen der, to om- gange og ud med motoren i en fart. Når man flyver med turbomotor, skal det dokumenteres inden start på opgaven at loggeren tydeligt kan registrere evt. brug af motor. Det er selvfølgelig også be-

tryggende at vide at motoren er i orden og benzintilslutning mm. korrekt tilkoblet, hvis der bliver brug for den senere på turen. Motoren spandt (læs: den larmer faktisk ad h... til) og alt virkede efter hensigten. På barogrammet ses også tydeligt markeringen af motorstøj, yderst kortvarig. Den efterfølgende lavere støj, ca. 5 minutter skyldes nok en mindre forglemmelse fra fartøjschefens side, eller var det mon lidt glad fløjteri over det gode vejr. En støj der hurtigt hørte op, faktisk samtidig med det gode vejr. Skyerne udviklede sig nemlig alt for kraftigt, et kæmpe kollaps var allerede indtruffet nord for pladsen så langt øjet rakte. Mod syd så vejret stadigvæk supergodt ud, og mod øst/nordøst så det noget lukket ud, men alligevel bedre end direkte nord. Jeg troede ikke at mit forehavende ville lykkes, men jeg valgte at tærskle ud. Til Hobro gik det langs den sydøstlige kant af en meget tung skybræmme. Det lykkedes faktisk at nå Hobro uden at kurve én eneste omgang. Nord for Hobro var skyerne lidt lysere, så efter et par kurver skred jeg videre nord på. Jeg tankede et par tusind fod ved Arden, inden sidste glide til 1. vendepunkt hvortil jeg ankom i 1500'.



Barogrammet fra LX20, nederst tv. ses registrering af motorbrug.

Lindenberg Gods.

Godt guidet af LX20'eren havde jeg på lang afstand set godset, og længe havde jeg glædet mig over en fin cumulus lige ovenover. Et fra luften flot vendepunkt, med godsets hvide bygninger i stærk kontrast til den grønne skov umiddelbart nord for. Skuffet kunne jeg konstatere at boblen var pist væk ved ankomsten. Et blik mod nord, cumulus så langt øjet rakte. Skulle man droppe opgaven og kigge en tur til Skagen? - det kunne jo være en god ide, hvis alt bag mig evt. var lukket. Jeg fandt en fornuftig boble et par km. øst for godset. Vejret så stadigvæk godt ud sydøst på, så jeg fortsatte sydpå noget østlig for opgavekursen, i retning mod Hadsund. LX20'eren meldte godt 100 km til næste vendepunkt, så en afstikker på 10-15 km. fra ruten ville ikke betyde alverden. Området ved Mariager Fjord er altid flot. Jeg passerede fjorden mellem Mariager og Hadsund, en musvåge holdt mig ved selskab på sydsiden i en ikke altfor god boble. Lidt småtermik derefter som ikke rigtig satte skub i noget, gav en mat stemning i cockpittet. Jeg kom lavt ind imod Randers, ville derfor nok foretrække at passere vest om, pga. min lave højde, men vejret så nu bedst ud midt over byen. Man kunne jo prøve lidt, - så forsigtig, ja, næsten "med halen mellem benene" gled jeg ind over byens nordlige del. Og ganske rigtig, midt over kasernen var der gevinst, herligt. Hvordan er det nu med Tirstrup, hvor går grænsen for TMA'en egentlig? Jeg skulle lige til at række ud efter ICAO-kortet, en gammel vane. Nej, - LX20'erens næste skærbillede var nærmest. Grafiksiden med "Moving map" er yderst effektiv til dette formål. Tydeligt ses flyets position og kurs til næste vendepunkt

samt både Tirstrup og Karup TMA. Dejlig afslappende at flyve på den måde. Jeg kunne koncentrere mig mere om termikken, LX'eren skulle nok "passe kortet". For hyggens skyld kaldte jeg Karup og bad om frekvensen på Tirstrup Approach. Der var ingen hjemme på den Østjyske Lufthavn, eller måske er de flyttet?

Midtjylland lukket?

Jeg gik tilbage på Karup's frekvens. Jeg ville jo nok snart være i anflyvningsområdet til Karup. Bemærkelsesværdigt så stille der var på frekvensen. Jeg hørte faktisk kun en tre stykker der talte med Karup den ½ times tid jeg lyttede på der. Så min vurdering var at Midtjylland nærmest var lukket for svæveflyveaktivitet. Jeg glædede mig en ekstra gang over placeringen af min opgave. Strækningen fra Randers og sydover voldte først problemer ved Galten. Jeg havde hele vejen siden Lindemborg ligget noget østlig for ruten.

Nu nærmede jeg mig andet vendepunkt, nu var det tid at komme nærmere ruten. Men skyerneså nu ikke særlig rare ud "derinde". Never mind, - fra Galten gjorde jeg forsøget, kursen blev ændret temmelig meget vest over. Over Ry fik jeg øje på vendepunktet, min kurs var nu ok. Men skyerne så kedelige ud. Omkring 5 km. før vendepunktet syntes jeg nok at mine ideer var opbrugt, ingen af de omkring liggende skyer gav nogen hjælp. Mit sidste håb var derfor et lille område nær Sdr. Vissing, vel en to - tre marker hvor solen skinnede.



2. vendepunkt Brædstrup (Arkivfoto)



Der kom gang i termikken igen nord for Brædstrup.

Min højde var ikke så god længere, terrænet der er faktisk 100 meter højere end på EKVB. Min hånd rakte ud mod kontakterne til brændstof og tænding, for hvad nu hvis....?. Det viste sig hurtigt at solen havde en god magt. Små 10 minutter senere var jeg klar til at fortsætte mod Brædstrup. LX 20'eren er genial til det med vendepunkter. Jeg havde øje på en pæn cumulus ca. 10 km. vest for Brædstrup den skulle få besøg af mig snarest. Min passage af Brædstrup skulle gerne være så snæver som mulig.

Kursen mod Brædstrup viste 221 grader på GPS'en, samtidig viste GPS'en min styrende kurs. Med de to kurser sammenfaldende var succesen sikret, og ganske rigtig, da afstanden viste 500 meter (FAI beercan regler, en cylinder med radius på 500m.), gav "computeren" et kvittering på at vendepunktet var korrekt passeret. Jeg kunne straks skifte kurs til den ventende CU.

Blændværk.

Der var faktisk allerede en anden der havde fundet "min boble" vest for Brædstrup. Den var rigtig god, meget rolig og med et pænt gennemsnit vel tæt på 2 meter/sek. Jeg troede på det tidspunkt at turen videre til Skarrild skulle blive rigtig sjov. Men ak og ve, det skulle vise sig at være det mest møg elendige termik den dag. Skyerne så faktisk imponerende og spændende ud, men jeg kunne bare ikke få det til at spille, øv! Jeg nærmede mig Arnborg, passerede syd om tæt på Brande, alt hvad der så flot ud gav ingen ting. Midtvejs mellem Brande og Skarrild fik jeg øje på en nystartet CU, kun en lille tot, men jeg var sikker på at den var under udvikling og ganske rigtig. Det blev til dagens højeste boble, ca. 4000'. Med kun 5 km. til Skarrild og udsigt til pæn termik nordover mod Holstebro begyndte jeg faktisk at ærgre mig over at turen jo snart ville være slut.

Solid vestjysk termik

Turen fra Skarrild til Holstebro var ren "barnemad". Termikken var meget regulær, der var nok af den. Jeg nød faktisk de tre bobler jeg gjorde holdt ved, jeg havde jo ikke så travlt, hvis flyvevejret stadig var ringere inde i det Midtjyske. Jeg passerede hovedvej 15 ved Haunstrup og skiftede frekvens til Karup Approach. Område Vest var åben, så jeg lyttede blot. Der var stadig kun ringe svæveflyveaktivitet. Efter lidt kurveri ved Vildbjerg satte jeg næsen mod sidste vendepunkt, Holstebro Vandkraft.

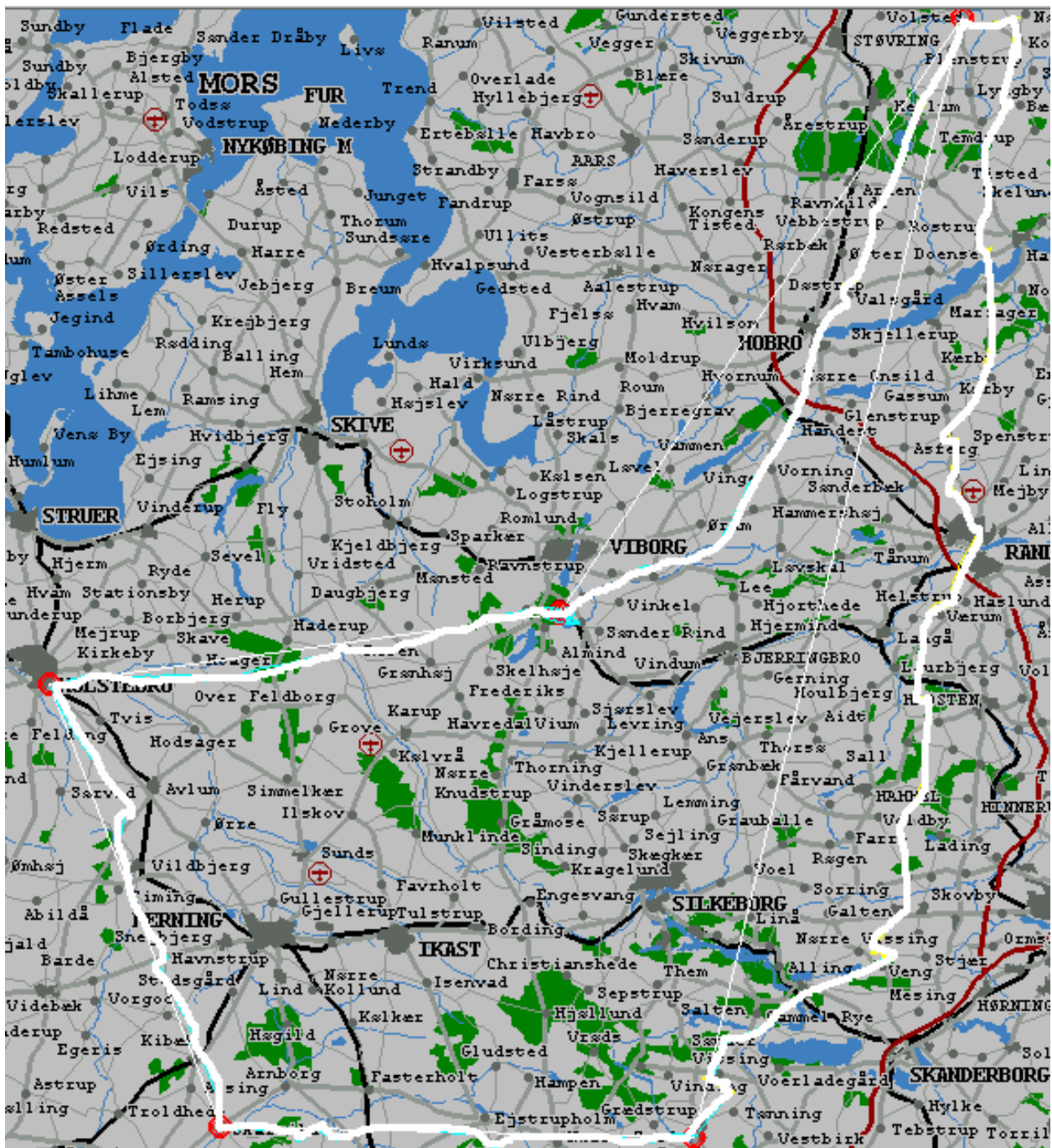
GPS'en beregnede at jeg ville nå punktet i 1500'. Det skulle være fint nok, den var godt nok ikke nulstillet inden start, og viste sig lidt mere optimistisk end højdemåleren. Jeg havde øje på en sky ved Mejrup, så et lille vip ind over vestenden af Vandkraftsøen, nok et bip fra GPS'en og kurs direkte mod Mejrup. Ved passage og godkendelse af vendepunkt skifter GPS'en automatisk til at vise kurs og afstand til næste vendepunkt, i dette tilfælde til EKVB, 48 km og kurs 082 grader. Mon boblen ved Mejrup ville bringe mig i højde til slutglid? Nej, den var udmærket, men 3300' var nøjagtigt 700 for lidt. Jeg stak næsen hjemover, min kurs ville skære en bid af Karup's kontrolzone, det var tydeligt at se på GPS'en så jeg fattede mikrofonen og kaldte Karup.



Jeg bad om tilladelse til at passere kontrolzonens nordlige del på kurs fra Holstebro til Viborg. Der var en del snak på frekvensen, mellem et Cimber-Air fly og en svæveflyver i 2000' ved Kjellerup, men jeg fik min tilladelse prompte. Jeg skulle blot kalde igen når jeg forlod ved Viborg. Syd for skoven mellem Skave og Haderup fandt jeg den manglende højde, nu kunne GPS'en meddele at min ankomsthøjde ville blive 600'. Det skulle være nok, i øvrigt så termikken ud til at være ok. resten af turen. LX'eren holdt sig fast i troen, men jeg kunne ikke dy mig. Midt over Kongenshus var der masser af indstråling, og en CU udviklede sig kraftigt. Jeg skulle lige prøve den, to omgange og 300' "rigere" drog jeg på finale. Nu kunne der også blive til en pæn landingsrunde. Et opkald til Viborg Svæveflyveleder bekræftede at bane 30 stadig var i brug.

Hjemme igen.

Slutglidet fra Kongenshus blev indledt med 200 km/t. Efter 4½ times flyvning, min længste i år, skulle det blive dejligt at komme ud af flyet igen. Det virker overraskende lavt ved hjemkomster vestfra når man flyver ind over Hald Ege. Den sidste smule overskudshøjde satte jeg til derefter og fløj over mållinien i tilpas højde til at trække op og gå på medvind. Hjulet ud, opkald på radioen "AA på højrehåndsmedvind til bane 30", og et hak flaps. En dejlig flyvedag var under afslutning. Den første rigtige svæveflyvedag i år 2000.



Kortudsnit fra Glider programmet. Opgave og faktisk fløjet rute vises.