

Den danske Svæveflyveskole 1938 - 1939.

Skrevet af Jens Nielsen i Hjørring Svæveflyveklubs jubilæumsblad i 1998. Jens var i en årrække æresmedlem i Hjørring Svæveflyveklub.

Initiativet.

Initiativtager til dette projekt var Willy Jensen, der senere tog navneforandring til Waisham. Første gang, jeg stødte på navnet Willy Nielsen, var under stiftelsen af Dansk Svæveflyver Union den 5. oktober 1934.

Bestyrelsen bestod af:

Formand: S. Tscherning, Klubben Maagen

Sekretær: Ulrich Birch, Klubben Glenten

Kasserer: Willy Jensen, Klubben Glenten

Sportsudvalget: Otto Veibel, Dansk Moteor- og Svæveflyverforening.

De tre sidste gjorde sig i øvrigt bemærket, da de den 9. april 1936 som de første danskere hver fløj en halv time over skrænterne ved Tisvilde og dermed erhvervede de tre første C-certifikater. Denne begivenhed spredte sig hurtigt blandt svæveflyveentusiaster, og begejstringen var stor. Det kunne altså lade sig gøre også i dette lille land, hvad man havde læst beretninger om, navnlig om svæveflyvernes Mekka, Wasserkuppe.

Disse tre blev hurtigt en slags svæveflyveidoler for os nybegyndere, og efterspørgslen efter instruktører og foredragsholdere blev hurtigt større, end de kunne overkomme. Jeg husker endnu, da Silkeborg Flyveklub den 22. september 1935 skulle have indviet sit nye spil. I den anledning havde man inviteret Otto Veibel til at foretage nogle prøveflyvninger med klubbens plan og samtidig instruere klubbens medlemmer. Vi vart i lighed med andre klubber inviteret til denne demonstration, der fandt sted ved "Vester Kejlstrup", og vi var naturligvis meget imponerede over Veibels professionelle måde at håndtere planet på. Men Veibel havde også været i Tyskland og modtaget undervisning der samt erhvervet B-certifikat.

Men nu til historien om Den Danske Svæveflyveskole, som dette indlæg skal handle om:

Jeg kom hovedkuls ind i dette forehavende, for pludselig stod han der hjemme i gården, hvor jeg bor, denne Willy Jensen, og spurgte efter mig. Jeg må sige, at det var næsten en frydefuld fornemmelse pludselig at stå overfor en af "de store"; en af dem, der kunne det der, det som vi andre gerne ville lære.

Det skulle så vise sig, at Willy Jensens ærinde hos mig var i al beskedenhed at spørge, om rygten talte sandt, at den likviderede klub "Svæveflyveklubben Falken" havde et spil stående, som ikke blev anvendt. Det kunne jeg jo svare bekræftende på. Og så åbenbarede han, at han havde i sinde at starte en svæveflyveskole i Skallerup på det terræn, hvor nu feriebyen "Skallerup Klit" er vokset op. Han fortalte, at han havde truffet aftale med ejeren, gårdejer Poul Stadel Pedersen, Størup Anneksgaard, og dennes kone, som havde påtaget sig at indrette et pensionat for skolens elever og lærere. Hele arrangementet stod og faldt åbenbart med, om de kunne låne vores spil. Som modydelse ville han påtage sig, at undervise de tilbageværende medlemmer af "Falken", som efterhånden kun bestod af Vagn Thorsmark (tidligere Christensen) og mig. Afgørelsen var ikke svær at træffe. Vagn og jeg betragtede det nærmest som vores redning, at vi på disse vilkår under kyndig vejledning kunne fortsætte denne sport, vi var blevet fascinerede af.

Flyveskolen.

Det var med spændte forventninger, jeg mødte på skolen første gang. Jeg hilste på Willy, hans kone Kate og skolens spilfører Gerhard Jensen (nu Sausmark) og tog skolens øvelsesplan i øjesyn. Det var en Stamer & Lippisch magen til vor egen, bare i meget flottere stand.

Selve undervisningen både den teoretiske og praktiske var selvsagt lagt i Willys hænder. Hans opgave var først og fremmest at instruere eleven inden starten, for når man pludselig mutters alene hang deroppe i 50 eller 100 m uden instrumenter eller andre hjælpemidler, skulle prøve at koncentrere sig om, hvad var det nu, han sagde, samtidig med at skulle holde et vågent øje med Willy, som med forud aftalte armbevægelser forsøgte at vejlede og korrigere eleven. Det var jo navnlig problemet med flyvefarten, som de fleste var tilbøjelige til at sætte højere end nødvendigt i erkendelse af - hellere for meget end for lidt, et stall i 50 m højde er jo ingen spøg. Men efterhånden lærte man at afpasse farten efter luftpresset i ansigtet. Hvis der pludseligt blev mistænkeligt stille, var der kun en måde at klare situationen på: pinden frem.

Efterhånden blev man så rutineret med højre og venstre drej, at man kunne lande på startstedet. Vi havde en speciel form for wirehenter, som bestod af ægte jyske hestekræfter. Gårdejeren havde stillet en af sine heste til rådighed. Den samme hest blev også anvendt, når Stameren efter endt flyvedag skulle transporteres tilbage på gården. Det var et stolt syn, når Willy på ryggen af hesten manøvrerede Stameren op gennem klitterne. Kate, hans kone var sekretæren, der førte alle flyvebøger med tider og manøvrer og samtidig holdt øje med økonomien. Onde tunger påstod, at hun var Willys hemmelige agent, som skulle skaffe mandlige elever til skolen.

Gerhard havde ansvaret for vedligeholdelse af spillet samt sørge for olie og benzin. Endvidere splejsning af wirer og reparationer på værkstedet., når der skete mindre havarier. Gerhard var kunstner på mange områder. Foruden de praktiske gøremål beherskede han også malerkunsten. Når det ikke var flyvevej, drog han ud med staffeli og skitseblok. Noget af det første, han vovede sig ud i, var et gavlmaleri med vort symbol med de tre måger i kæmpeformat. Gavlen vendte ud mod vejen, så forbipasserende ikke kunne være i tvivl om, hvad der foregik her.

Ja, hvad foregik der så på denne skole? Det er nu engang sådan, at når begivenhederne kommer så langt på afstand som i dette tilfælde, vil de have tilbøjelighed til at fremtræde i et rosenrødt skær. Men jeg vil alligevel gerne fremhæve, at vi havde nogle pragtfulde oplevelser i de to simre, skolen eksisterede. Der blev fløjet rigtig meget, navnlig i 1939, hvor mange fik A-certifikat og flere B-certifikat. For at fortsætte med det positive må det fremhæves, at der hurtigt opstod et utroligt godt kammeratskab elever og lærere imellem, så når vejsituationen bød på højtryk med sol fra en skyfri himmel og ingen vind, blev vi hurtig enige om, at denne dag ville vi nyde badelivets glæder.

Flyhentning på stranden.

Men selvfølgelig var der også skuffelser, små uheld og havarier. Vagn Thorsmark fortæller om en nordmand, Bjarne Landgren, som han husker som en meget viljefast ung mand, der ønskede at få det mest mulige ud af sit ophold på skolen.

En dag fik han til opgave at foretage en fuldkreds ud over vandet og tilbage og lande på startstedet. Følgende hændte:

Efter 90 grader ud over havet, mistede han åbenbart orienteringen, idet han fortsatte flyvningen med kurs direkte mod Skotland, men på grund af den stærke blæst nåede han kun til 2. revle. Godt at den vandfaste lim var opfundet. En anden elev, så vidt huskes fra Sorø, var lidt uheldig i en landing. Han fladede ud for tidligt og stallede i 2 m højde. For at afbøde det uundgåelige stød stak han begge ben frem. Det resulterede i, at begge skinneben brækkede bagover, og vi måtte samle noget drivtømmer sammen for at etablere en bære - og så afsted de ca. 2 km op til gården. Jo, der var mange former for fysiske udfordringer forbundet med svæveflyvning i disse tider.

Værkstedet.

I det tidlige forår 1939 modtog jeg uden forvarsel et fragtbrev fra godsbanen, påtegnet: "En vognladning indeholdende svævefly". Afsenderen var naturligvis Willy, og da vognen skulle tømmes i løbet af dagen, måtte jeg rekvirere hjælp i form af mandskab og lastvogn. Det var med

spænding, jeg løsnede presenningen på den åbne banevogn. Jeg konstaterede, at det var en Grunar Baby, ganske vist i "Rohbau", men dog uskadt trods den hårede medfart, den kunne være udsat for, da de enkelte dele kun var lagt løst i vognen uden nogen form for fastspænding. Vi tømte vognen og anbragte delene hjemme i en garage for at afvente nærmere besked, når skolen skulle starte op igen. Meningen var naturligvis, at den skulle gøres færdig i ledige stunder på skolens værksted, der var indrettet i en tidligere kostald.

Selve værkstedsarbejdet foregik hovedsageligt på regnvejrsdage eller i hvert fald, når det ikke var flyvevejr. Trods alt var det ikke nogen dårlig eller spildt dag, for værkstedet havde en særlig specialitet. Gårdejeren havde i den ene ende af stalden stående fire gasballoner fyldt med en gullig væske bestående af abrikoser, sukker og vand og naturligvis gær, for det boblede lystigt fra dem alle. Vi havde af gårdejeren fået pålagt den tunge pligt at holde øje med, at gæringsprocessen forløb planmæssigt. Det var naturligvis en kær pligt, vi der havde påtaget os, måske nok mest fordi vi med spænding afventede det tidspunkt, da gæringen ophørte, og den med længsel ventede prøvesmagning kunne påbegynde. Det var lidt af en højtidsdag, da det endeligt skete, og efter vor bedømmelse var det et alletiders produkt. Prøvesmagningen måtte jo gentages flere på hinanden følgende dage for at være helt sikre. Det lykkedes i løbet af sommeren at få tømt den ene ballon.

Lyngby Mølle

Nu kunne man få det indtryk, at det var værkstedsarbejde med, hvad der dertil hørte, det drejede sig om. Naturligvis ikke - alle var selvfølgelig besat af ønsket om at få noget ud af opholdet på skolen, d.v.s. få fløjet så meget som muligt. Men når det nu satte ind med regnvejr, var det jo en nærliggende tanke at kombinere det nyttige med det behagelige med de faciliteter, der nu var til rådighed i værkstedet.

Og det var da heller ikke en fremmed tanke, hvis en eller anden foreslog at tage ud og se på de forskellige forlystelser, omegnen bød på. Lønstrup var jo absolut et besøg værd, men det blev nu Lyngby Mølle trods den længere afstand, der blev målet. Det foregik af sikkerhedsmæssige grunde ad snørklede biveje frem til det foretrukne samlingssted. Når vi ankom, lød det fra serveringsdamerne: Nu kommer de tossede svæveflyvere. Men vi følte os alligevel velkommen, for det kunne jo hænde, at musikken, som bestod af Kittys trio, istemte en toushe for at bekendtgøre, at nu skulle der ske noget særligt.

Lyngby Mølle fik også en anden betydning, idet den blev det foretrukne vendepunkt, da vi senere vovede os ud over hangen og fløj frem og tilbage mellem Lønstrup og Lyngby. Da møllen efterhånden kom temmelig nær på skrænten, valgte man at rive den ned. Møllen med de mange minder, hvor vi unge mennesker mødtes, og sød musik opstod. Når vi i dag med det årlige Lønstruptræf, som Dansk Svæveflyvehistorisk Klub afholder, flyver på den samme strækning, vil det stadig for mig være vendepunktet, så kan man lægge i det, hvad man vil. Men tankerne er tilbøjelige til at gå tilbage til de glade ungdomsdage.

Opbruddet.

Ved krigsudbruddet i 1939 ophørte svæveflyveskolen at eksistere. Under krigen var svæveflyvning jo meget begrænset navnlig i Jylland. Vagn Thorsmark fortæller gennem Per Weishaupt, der husker Willy fra den tid. Og han mener, at Willy fløj en del i Bjergsted, men mister i den sidste del af krigen forbindelsen med ham. Han arbejdede dengang på B&W. Men her kan Gerhard berette videre, og han fortæller, at Willy efter krigen begyndte for sig selv. Han fabrikerede keramiske ovne på Øresundsvej, men var uheldig med en stor leverance. Ovnene var anbragt på en lastvogn og var åbenbart ikke fastgjort rigtigt. I et sving tippede ovnen af og knustes. Skuffelsen har sikkert været så stor, at den var årdag til, at han besluttede sig for at emigrere. Kate og Willy drog til Kenya, men da der senere opstod store raceuroligheder, fortsatte de til Tanzania. Her arbejdede Willy på et

vedligeholdelsesværksted, der lå op ad en flyveplads, og det gav ham lejlighed til fortsat flyvning. Kate og Willy blev i Tanzania i godt 15 år. Han var i Danmark en enkelt gang, da han ikke følte sig rask. Han blev indlagt på Rigshospitalet og rejste efter endt behandling tilbage til Tanzania, hvor han døde året efter. Kate tog til Danmark, hvor hun døde kort efter. Gerhard mener, at den ene af de to sønner, de efterlod sig, bor her i landet, mens den anden emigrerede til Australien.

At Willy har været besat af flyvegriller fra sine ganske unge dage, fortæller Gerhard, der kom ind i billedet gennem Kates broder. Willy byggede først i 30'erne en hængeglider, en todækker. Det første flyveforsøg på Amager Fælled endte med et styrt og et brækket ben. Derefter byggede han et plan med en spændvidde på ca. 8 m. Og igen på Amager Fælled. Denne gang med en træslidske, indsmurt i grøn sæbe samt et gummitov, bestående af sammenbundne cykelslanger, og et mandskab på 2 x 3 mand i enderne af slangerne.

Apparatet ville imidlertid ikke forlade jorden, da den nødvendige egenfart ikke kunne etableres. Willy og Gerhard startede herefter et værksted, hvor de byggede 2 skoleglidere, og herefter kom der mere facon på tingene. Efter den succesrige skræntflyvning i 1936 fortsatte han sammen med Otto Veibel skræntflyvning ved Rågeleje, hvor Willy endnu engang fik sig et brækket ben. Gerhard bosatte sig efter krigen på Bornholm og ernærede sig som kunstmaler, og samtidig fløj han i Bornholms Svæveflyveklub i Rø. Blandt hans mange beretninger er der lige en, der skal nævnes. Det drejer sig om Sjøholm, dengang kendt som en af Dansk Luftsports bestyrelse. Han skulle engang i 1934 flyve et avanceret tysk plan, som tilhørte forretningsføreren i Dansk Luftsport, som hed Mørch. Styrelinerne var imidlertid krydsede, så han gik lodret i jorden, knuste maskinen og fik kraniebrud.. Det forårsagede naturligvis konflikter de to herrer imellem, og måske var det årsagen til den endelige opløsning af Dansk Luftsport.

Gerhard er nu holdt op med at flyve, han har rundet de 80 år og er vendt tilbage til København, hvor han maler flyvebilleder (se FLYV 1989 nr. 2, Den flyvende kunstmaler). Han lader sig inspirere af musik eller store hændelser. Indtil for ganske nylig har han boet i Amagergade 4, Christianshavn (kendt som Rottehullet i TV-serien med flyttemand Olsen). Nu bor han på Dronningensgade 49, hvor jeg for nogen tid siden talte med ham i telefonen. Han berettede blandt andet om et stort relief på 4x7 m, som han havde leveret til en institution i Peking, og som han netop var vendt hjem fra. Det store relief var fremstillet i store kakler, pakket i kasser og sendt til Peking, hvor han så i nogen tid har været beskæftiget med at sætte det op. Han berettede om sit møde med en kinesisk kunstnerinde, der også havde fået en opgave til samme institution. Hun blev så begejstret for Gerhard's arbejde, at hun forærede ham et stort fad med en personlig kinesisk inskription. Et kært minde, han naturligvis er stolt af. Nu er det mest udsmykning og dekoration på restauranter, kontorer og fabrikker, han beskæfter sig med.

Slut med svæveflyvning.

Svæveflyvning har interesseret mig i mange år, men med mine 81 år har luftfartslægen bestemt, at nu skal det være slut. Så nu må jeg leve på minderne, og dem er der heldigvis mange af. Jeg fyldes altid med begejstring, når jeg tænker tilbage på de mange pragtfulde oplevelser, jeg har haft i forbindelse med denne sport, og deraf er de ældste ikke de dårligste, men Willy blev kun 60 år og Kate kun 59 år.

Jens Nielsen, Hjørring