

## Flyvning i 50'erne

Som 16-årig fik jeg mit livs første flyvetur! Året var 1951, og det foregik på Skinderholm i Viborg Svæveflyveklubs 2G, som Herning Svæveflyveklub havde lånt.

Historien forud var, at jeg vist altid har haft interesse for fly og flyvning; jeg var derfor i en ung alder startet med modelflyvning. Jeg var måske blevet inspireret under et besøg i Skjern hos en fætter, der var stifter af Dansk Modelflyve Industri.

Da jeg senere kom i lære på Ørum-Petersens Karosserifabrik, kunne det naturligvis ikke undgås at komme i kontakt med svæveflyvere, da der her var indtil flere af slagsen. Af de kendte kan nævnes: Svend Michaelsen, Gerhard Hansen, Jørgen Jensen, (kragepiloten) og Johannes Madsen.

Svend Michaelsen hørte om min modelflyvevirksomhed og inviterede på en tur i 2G'en. Dette skulle blive starten på en spændende epoke i mit liv med mange gode kammerater og mange spændende oplevelser.

Alting var naturligvis mere primitivt og "rustikt" dengang! Det var jo heller ikke så længe efter krigen, og det kunne man godt mærke. Det var svært at holde vort jordmateriel i gang i begyndelsen af 50'erne! Alle gamle biler blev repareret og sendt på gaden, da der var rationering på nye biler, som var forbeholdt læger og dyrlæger eller andre med ubetinget kørebehov.

Det var derfor vanskeligt at finde anvendelige brugte dele, som for eksempel den gang "Henry" skulle have en ny køler. Efter megen søgning måtte vi opgive at finde en, og Kaj Lauersen og jeg selv stod så og svejsede i næsten en uge for at lave en af blik og stålrør!

Da en af gutterne "Labri" fra Ikast (som havde kørekort) skulle køre den ud til Skinderholm igen, tabte han herredømmet over de mange HK og foldede den "nye håndlavede" omkring en telefonpæl! Så gik der en uge til, men nu havde vi erfaringerne fra den første.

Vi havde et utroligt godt sammenhold blandt de mest aktive. Dengang brugte vi aflagte slæbemålswirer som startwirer, og wirebrud var snarere reglen end undtagelsen! Især med Gö-4'eren. Når wiren sprang, lavede vi en "amerikaner", og når vi var færdige med flyvedagen, splejsede vi hele wiren. Alle skulle bære splejsenål og skævbidder! Gert Jensen, der var i lære som maskinarbejder, drejede nogle "lomme-modeller", hvor nålen kunne skrues af og vendes, så den gik ind i skaftet. Hvis vi så sad på "Blue Sky" eller "Landsbyen", og en trak sin splejsenål frem, måtte man give en omgang, hvis man ikke havde sin egen på sig.

Jeg blev instruktør i 1956, og det samme gjorde Kaj Lauersen, og det var en god hjælp for Svend Michaelsen og Jørgen Bie, der før havde taget det store slæb.

Skolingen foregik på Polyt-2 eller SG38. Mange af starterne var ligeudstarter, og vi kørte gliderne tilbage til startstedet på en "hund" og trak wiren med samtidigt.

Det blev til mange ture op og ned ad pladsen på en søndag, og når vi så havde bestilt en række i biografen til sidste forestilling, sad de fleste og sov sødeligt! Det gjorde nu ikke så meget. Det vigtigste var, at alle var samlet om alt, hvad vi gjorde.

Der blev naturligvis fløjet at det, vi orkede. Karup-svæverne var hyppige gæster og fløj ofte fra pladsen, når der var problemer i Karup. De medbragte en KZ IIV, og vi fik mange gratis slæb. Dyhr havde også slæbefly, både KZ III og Auster. De blev ofte brugt til hjemtransport, og der var flere dramatiske starter i forbindelse hermed.

En af de mere problematiske fandt sted på Samsø i august 1959.

Der var udsat en pris på kr. 1.000,00 til den første svæveflyver, der landede på Bornholm. Den stedlige dyrlæge, Finn Nielsen, ville slæbe vinderen tilbage til startstedet.

Den 8. august skulle vi have hangarfest om aftenen, men Dyhr mente, at vi skulle gøre et fremstød for at vinde prisen, han startede i sin Jaskolka og jeg i Viborgklubbens Spatz OY-AXY. I Jylland var der ingen problemer, jeg har noteret største højde til 1.300 meter, men da vi kom til Samsø, var største højde 450 meter. Der var termik nok, men ikke højde nok til at vove et glid mod Sjælland.

Efter at have afsøgt øen i flere timer landede vi begge, dog ikke i nærheden af hinanden, da vi ikke havde radio. Jeg landede ved Ballen og ringede hjem til "Karen" (Karen Bertelsen), der fortalte, at Dyhr allerede havde ringet, og at en slæbemaskine var på vej, samt at en transportvogn ville køre til Saxild og vente ved en fornuftig mark. Så vidt, så godt! Det så ud til, at vi kunne komme tilbage til festen i god tid, og nu var det bare at afvente Austerens ankomst.

Den arriverede senere og var bemandedet med en af Karups piloter, som ikke havde megen træning på Auster, det kunne man godt se, da han landede, idet han hjullandede med halen meget højt, men jeg blev noget chokeret, da jeg så, at han havde en passager med!

Jeg afviste venligt, men bestemt, et tilbud om slæb fra den mark, jeg havde valgt, idet den var noget ujævn. Spatzen var ikke hurtig til at komme i luften under sådanne betingelser og slet ikke med en passager i slæbeflyet!

Jeg opfordrede piloten til at flyve op til Dyhr for at aftale nærmere med ham, han startede herefter igen, det vil sige, han forsøgte, for da han igen havde halen alt for højt oppe, ramte propellen jorden, hvorved den bøjede sine før så fine aluminiumsspidser i retning mod akslen.

Vor deltagelse i aftenens festligheder syntes pludselig ikke sandsynlige, hvor vi nu stod afsondret på en ø med 3 fly, heraf en havareret samt 4 mand. Den uheldige pilot og hans passager lånte en bil og hentede Dyhr. Vi skruede propellen af og kørte den ind til en cykelhandler i Ballen by, hvor vi ved fælles hjælp fik rettet og filet spidserne til, så den atter lignede en propel. Tilbage til marken og montere, og ved prøvekørslen blev enderne minsandten siddende!

Vi skridtede marken af og lagde to eller tre hegn ned (for en sikkerheds skyld). Dyhr foreslog, at vi tog højde på ved at flyve op til øens nordlige ende, før vi begav os ud over voverne. Dette indebar, at vi skulle dreje til højre lige efter, at vi var kommet i luften. Sådan skulle det ikke gå! Vi var længe om at få tilstrækkelig fart på og måtte gå venstre om en kæmpehøj, og snart befandt vi os over bølgerne i en meget lav højde. Hvaluftens må have været god for den gamle Auster, for den begyndte så småt at stige, og efterhånden havde jeg højde nok til at glide til Saxild, hvor der ganske rigtig holdt en transportvogn og ventede. Hjemtransporten forløb herefter uden problemer, og da vi var kommet hjem, var Austeren og Jaskolkaen også arriveret. Dyhr havde selv ført Austeren, og Karup-piloten var blevet omskolet til Jaskolka, hvorefter man med et meget kort tov havde forladt den tiltrækkende ø. Passageren, motorpilot og bosiddende i Ikast, hvor han havde et opretterværksted, måtte efterlades på øen! Han udtalte senere sin tilfredshed med ikke at have været ombord på nogen af de slæb, han havde overværet.

Han havde dog pådraget sig nogle alvorlige problemer på hjemmefronten. Oprindeligt var han "lige taget ud at kigge på flyvepladsen", hvilket hans bedre halvdel modstræbende havde accepteret under højtidelige løfter om at være hjemme ved spisetid. Hun havde alt for ofte oplevet hans glemsomhed, når han var sammen med "vennerne", så da han ringede fra sit ufrivillige "eksil" og berettede om dagens mange dramatiske hændelser og årsager til, at han atter måtte udeblive fra hjemmet, fandt han ingen forståelse herfor hos sin ægtemage! Det grinede man meget af den sommer

Skrevet af Carsten Thomasen i Herning Svæveflyveklubs jubilæumstidskrift.