

Klubliv i Herning Svæveflyveklub 1959 - 1972, skrevet til klubbens jubilæumstidsskrift i 1995 af Ove B. Hillersborg.

Jeg begyndte at dyrke svæveflyvningens ædle kunst i juni 1959, og selv om de 36 år, der er gået, ikke lyder af så meget, så er der alligevel sket en fantastisk udvikling i den forløbne tid fra Polyttens tid til Duo Discus æraens start.

Men jeg kan nu roligt fastslå, at jeg ikke har fløjet i "de gode gamle dage", for det var der allerede nogle andre, der forlængst havde gjort før mig. Til gengæld bestod en kasse øl dengang af 50 gode flasker øl og ikke som nu en husholdningsæske med 30 flasker humle. Dette alene markerer, at tiden var en anden i forhold til nu.



Den hvide bygning var vores hangar. I det lille "sommerhus" boede Karen Bertelsen. Bygningen øverst med Jaskolkaen udenfor er motorflyvehangaren

I 1959 så Skinderholm helt anderledes ud. Det meste var lyngarealer med et stort mosehul der, hvor asfaltbanen ligger i dag. Vor nuværende materielhangar, som oprindeligt stammer fra krigens tid i Karup, stod lige øst for den store motorflyvehangar, der blev opført først i 60'erne.

Af andre faciliteter var der et ishus, samt Karen Bertelsens flyvelederbolig, og endeligt øst herfor lå den lave sorte træhangar (den, der ligger lige øst for den nuværende terminalbygning). Svæveflyvningen foregik fra en grusvej, hvor den gamle nu nedlagte græsbane ligger. Motorflyvning var vi ikke forvante med, så vi havde næsten pladsen for os selv. Grusvejen var meget hård ved wiren, som efter en sprængning normalt blev midlertidigt samlet med en "amerikaner".

Vi skolefløj med en Gö-vier, der et par år før havde afløst en Polyt-2 skoleglider.

Min første start den 21. juni 1959 var sammen med Svend Michaelsen. Jeg fløj solo på klubbens Grunau Baby IIB, en del klubmedlemmer ejede en Mü-13D, desuden bestod flåden af Viborg-klubbens Baby og Spatz.

I 1960 blev der indkøbt en fabriksny 2-sædet af typen FES 530/I Lehrmeister OY-XAH for 13.000,00 kr., desuden voksede den private flåde med en Olympia og en Mucha Standard. Så alt i alt var Herning Svæveflyveklub også den gang en førende klub.



Klubbens Gö-vier.



FES 540/I Lehrmeister OY-XAH

Jeg havde langt til flyvepladsen, eftersom jeg boede lige syd for Struer. Mit transportmiddel var en cykel, senere en knallert eller en lille motorcykel. Afstanden betød nu ikke så meget, det var blot et spørgsmål om at stille vækkeuret rigtigt.

Eleverne af i dag lever en luksustilværelse i klubben i forhold til, da jeg var elev. Skolingen var ikke organiseret, men der var altid arbejde nok at udføre. Den gang havde man jo stadigvæk stor respekt for myndighedspersoner som instruktører, formænd og den slags, så vi gik ikke og kedede os (Ak ja, det var dengang!!)

Vi fløj dog også af og til, og noget må der alligevel være sivet ind undervejs, for da jeg havde fløjet 83 starter og 8 timer, fik jeg mit S-certifikat (det var i 1961).

I 1961 havde jeg den fantastiske oplevelse at komme med på KDA's udvekslingsrejser til USA.

Selv om jeg nok ikke tabte mit hjerte til landet, mistede jeg til gengæld et par tænder derovre.

Montøren af en swimmingpool havde gravet den dybe del af bassinet i den forkerte ende.

Vi havde intet klubhus eller campingplads, men man sov nu udmærket i bunden af en hangar under et vingeovertræk. der var plads til både mand og mus. Der var dog planer om et klubhus, men det blev vist, hvad man kalder et stormomsust projekt.

Klublivet bestod i flyvesæsonen udover flyvning mest af improviserede fester, der som regel blev afviklet under livlige udfoldelser nede ved åen syd for pladsen, i nærheden af den nuværende modellflyveplads. Vi ristede pølser over bål og smagte flittigt på humlen. Under "Janer"s myndige ledelse blev der sunget mange, i dag delvist glemte svæveflyversange.

Der blev arrangeret tovtrækning tværs over åen til stor morskab for de halve af os. Af og til forsøgte vi os med stangspring over til den anden side, dog uden større succes hver gang. På grund af den bløde åbund kom man tit ikke længere end til midten.



Vi fik jævnligt besøg fra FSN Karup, når de på grund af anden militær aktivitet ikke kunne dyrke svæveflyvning på hverdage (det var den gang, man regnede lørdage for hverdage)

Midt i 60'erne opstod Arnborg. Det drænedes klubben for en stor del af "den gamle garde". På Skinderholm havde vi kun en Lehrmeister, en K-8, et spil og en wirehenter. Henry Kristensen og Carl Erik Mikkelsen var de eneste aktive instruktører, i perioder var det kun Kenn Nørgaard og jeg selv, der kunne køre spillet. Mit sølvstræk foregik i en K-8 under rigelig dramatik og stort forbrug af adrenalin, idet jeg på grund af dårlig sigtbarhed og kraftig østenvind havde tabt orienteringen. Ifølge mit medbragte kort skulle der være grønne midt- og vestjyske landskaber under mig, men da det hele på et tidspunkt var blå nedenunder, måtte der være noget galt med enten kort eller landskab. Forklaringen kom af sig selv et godt stykke vest for Skallingen, men jeg nåede ind til den

gamle Esbjerg Lufthavn i 200 meters højde. 5-timeren og højden blev klaret i samme K-8 en kold dag i maj. Da erfarede jeg, hvad det vil sige at være stivfrossen.



K 8 B OY-EUX på det vestlige startsted

Det kunne jo ske (også dengang), at spillet gik i udu og selvfølgelig altid på en god flyvedag. Når vi så stod der allesammen, smækfulde af flyvehormoner, måtte der gøres noget. Vi foretog så nogle eksperimenter med autostarter efter Henry's voldsomme Volvo. En Rhönlerche med 2 personer ombord kunne på denne måde bringes op i 350 meters højde. Det var i øvrigt en ganske behagelig startmetode, som stort set ikke anvendes mere.

I 1969 blev jeg HI'er og i 1970 FI'er, så jeg har i de sidste 25 år haft gode muligheder for at kunne følge med i frisørbranchens udvikling fra bagsædet i skoleflyet.



EKHG først i 60'erne

I forbindelse med udbygningen af Skinderholm omkring 1970 havde jeg den store fornøjelse at være med til at præge udviklingen af pladsen, idet klubbens daværende formand Bendt Hammershøi sammen med mig udgjorde det udvalg, der skulle forme det nye svæveflyveområde, efter at motorflyverne for anden gang overtog vores del af pladsen. Det kunne af og til give lidt sved på panden, som for eksempel dengang da en fuldt lastet betonkanon røg ned i udgravningen til hangaren.

Vi er nok den bygherre i Herning Kommune, der hurtigst har fået en sag gennem den kommunale papirkrig. Da Bendt havde afleveret ansøgningen om byggetilladelsen på Kommunekontoret, spurgte han forsigtigt til, hvor lang tid det tog at behandle en sådan sag, og svaret lød fra den "skriftkloge": "Åh, cirka 3 kvarter". "Fint", sagde Bendt, "så sætter jeg mig lige hen på bænken og venter så længe". At ventetiden før sagsbehandlingen normalt var på ca. 4 uger, nåede slet ikke at blive nævnt.

Dette byggeri blev så starten på en bygnings- og klubmæssig udvikling, som er fortsat siden til gavn og glæde for os alle på Skinderholm.

Ove B. Hillersborg