

# Hvordan svæveflyvningen startede i frederikshavn

*Eskild Markussen*

## Den første svæveflyvning

Den første svæveflyvning fandt sted i de sidste krigsåre. De tyske flyvetropper foretog spilstarter på Knivholt, og vi var en del unge mennesker, som med misundelse så dem flyve højt og længe. Vi mente, at vi kunne overtage det fine materiel efter krigen.

Det blev der nu ikke noget af. Englænderne tog det hele, og ødelagde det de ikke kunne bruge.

Da jeg altid har haft "flyve-griller", fandt jeg engang på at bygge svævemodeller med nogle skolebørn på Hjørringvejens Skole, hvor jeg dengang var lærer. Kaptajnløjtnant M. Pilgård gik i denne klasse i 1946. Han blev angrebet af "Flyve-bacillen" og blev senere i en periode formand for den nuværende svæveflyveklub.

Der var meget stor tilslutning — dog kølnedes interessen, da der skulle penge på bordet.

En snes unge mennesker stiftede svæveflyvklubben "AVION".

Klubmøderne holdtes på værtshuse over et par øller.

Starten blev så vanskelig og uheldig som vel muligt. Vi købte — naivt — en gammel, ensædet skoleglider "OY-11", en Stamertype. Vingerne blev holdt på plads af et antal af barduner, der alle kunne reguleres i længden. Når den var spændt op, gik man 10 skridt tilbage og kneb det ene øje i .... Jo, den var skæv — der måtte reguleres igen. Vidunderet stammede fra Ålborg og var vist nok hjemmebygget.

Et af de mest energiske medlemmer — Albert Trachsel — blev sendt på instruktørkursus hos Polyteknisk Flyvegruppe i København. Naturligvis var der nogle, der ikke bare kunne lade flyet stå og vente på ham.

OY-11 kom ud på marken og blev hængt bag i en lastbil med 50 m. wire. Det var ikke meningen den skulle flyve, men selvfølgelig kørte bilen for hurtigt. OY-11 kastede et sidste blik ud over de grønne marker. En forvredet fod og et par knækkede topbarduner var hele skaden.

Så kom Trachsel hjem fra København. Han var stor og stærk, så det lige ved, at der vankede øretæver til flyvepionererne. Nu skulle alt gå rigtigt til. Statens Luftfartsvæsen skulle godkende flyet. Den kloge mand rynkede på næsen og rystede på hovedet. Det tog ham 10 sekunder at kassere flyet. (Det var sømmet sammen)

Vrede medlemmer tog til Ålborg for at få pengene tilbage. Ålborgfolkene bedyrede, at flyet var privatejet — beklageligt at ejeren var rejst til Amerika med pengene.

Vi havde et fint aktiv — nemlig en flyveplads og en hangar, som ganske vist også skulle rumme motorfly.

Vi fik nu kontakt med Århus Svæveflyveklub, som tog sig virkelig pænt af os. Klubben skaffede os en udmærket ensædet skoleglider samt en del tilhørende materiel. Desuden fik vi en virkelig kvalificeret og ihærdig instruktør ved navn Wetlesen. Han rejste til Frederikshavn hver weekend i en lang periode, og han opnåede at få en halv snes piloter på vingerne uden uheld.

## Hvordan skolingene foregik

Først skulle man lære at holde balancen. Flyet blev stillet med næsen i vinden. Vingerne skulle så holdes vandrette ved hjælp af krængerorene. Det var meget vigtigt, at disse reflekser var helt sikre. De første øvelser bestod nemlig i, at flyet blev slæbt af spillet hele vejen fra startstedet til spillet. Kunne man gennemføre dette uden at "tabe" en vinge i jorden, var man klar til de første hop.

Hvis et svævefly i landing eller start "taber" en vinge (pilotfejl), kan det let føre til et "groundloop", så man får de indvendige dele af flyet at se.

De sportstrænede, unge mennesker løb ved siden af flyet. De skulle nemlig skubbe flyet tilbage til startstedet og samtidig slæbe wire med. Man kunne nemt komme til at løbe 30 km. sådan en dag. Så skulle man endda være heldig for at få mere end en slæbetur.

En dag kom en landmand med en hest, der var den ny wiretrækker. Traktoren var ikke rigtig opfundet. Den dag fik noget af det sportslige i svæveflyvningen et knæk.

Det hændte jo somme tider, at spillet kom til at køre lidt for hurtigt, så flyet kom i luften. Eleven var instrueret i at holde pinden godt frem, det medførte en hård landing, men skoleglideren SG-38 kunne tage mere af den slags end nutidens fly. Meden under flyet var forsynet med en ca. 30 cm. lang fjeder med støddæmper.

Alligevel skete der jo et eller andet.

Således havde et medlem engang gennemført en fin slæbetur i frisk vind. Han løsnede sig og smed sig tilfreds i græsset, men han havde glemt at koble wiren fra flyet. Et kraftigt vindpust sendte flyet til vejrs *uden pilot* — Stort havari!!

En dag havde Wetlesen en længere snak med spilkøreren. Så kom han hen til mig. Nu skulle jeg flyve rigtigt — d.v.s. i 1 meters højde. Han greb sit signalflag og løb 50 meter ud foran flyet. Han løb næsten lige så hurtigt, som jeg fløj — og råbte samtidig sine instruktioner.

Man kan måske undre sig over, at vi fandt det spændende, men det er da mode for øjeblikket at slæbe dragefly eller faldskærme efter motorbåde, man får jo en dukkert i tilgift.

Næste trin i skolingene bestod i, at man straks blev trukket op til ca. 50 meter, koblede ud og landede lige frem altså ingen sving. Det gjaldt om at undgå at ramme spillet til sidst.

## Min første flyvetur

En søndag var vi i gang med vore sædvanlige øvelser. Da kom der en fremmed ind på pladsen. Han begyndte at gøre nar af os — kalder I det flyvning — o.s.v. Det ville Trachsel ikke stå model til.

"Kom her Eskild", sagde han, "du går helt op", og så begyndte han at instruere mig i en såkaldt "højstart". Han valgte sikkert mig, fordi jeg havde undervist i teori.

Hidtil havde jeg ikke været nervøs for at flyve, vi var jo gået gradvist og fornuftigt frem. Jeg kunne mærke nervøsiteten i kroppen og hørte ikke rigtigt efter instruktionerne. " Du skal bare flyve i den retning, jeg viser med flaget", sagde han. Jeg var lige ved at fortryde alt dette med flyvning...

Vi havde engang en dygtig elev, som var skolet færdig på to-sædet fly. Instruktøren klappede ham på skulderen og sagde: "I eftermiddag går du solo". — vi så ham aldrig mere!!

Starten gik. Jeg trak pinden helt tilbage. Al nervøsitet forsvandt. Du milde verden... hvor højt kom jeg op? Mange tusinde meter (250 meter max.)

Der var ingen former for instrumenter i flyet. Hverken fartmåler eller højde-måler. I dag turde jeg ikke sætte mig op i et fly uden sådanne instrumenter.

Skoleglideren havde en fordel — den var helt åben. Spillet kunne jeg se som en lille prik mellem siderorspedalerne. Jeg kobled ud. Der blev helt stille. Hvor storslået. Hvor smuk verden dog var. Hvor nøjagtigt og nydeligt de små

mennesker havde lavet hele landskabet. Jeg prøvede at bevæge rorene lidt. De virkede næsten ikke. Der skulle altså mere til. Jo nu drejede den. Det var ingen kunst at flyve. Hvor var nu manden med flaget ? Kære venner, hvor var flyvepladsen?? Flade bakker, som man plejer at orientere sig efter, var helt forsvundet. Kun grønne firkanter overalt. Der var en stor mørk klat. Åh — det var jo Knivholt Skov.

Jeg var herre over situationen. Ned langs Hjørringvej i medvind. Blødt sving 360 grader ligefrem og lande. Ligetil. Jeg var da vist for højt oppe til at lande. Flere hundrede meter (max. 50 meter). Nu hurtigt en fuldkreds, så passer det. Mere krængning ellers kommer vi ikke rundt. Jeg kom op at stå på pedalerne i en styrtspiral. Helt tilbage med pinden, modsat krængror — BANG — der sad jeg, en landing kunne man vist ikke kalde det. Et mindre havari. En sprængt topbardun. En øm bagdel. Det var alt.

Nu var han der pludselig — manden med flaget. "Hvorfor fan... i luften" (flyvefagligt udtryk) ser du ikke efter mine signaler?"

Blandt de mange hundrede flyvninger jeg har fortaget, husker jeg bedst denne første. Så var der en flink damme med kaffe og kage, og Albert blev vældig flink.

En halv time efter lavede jeg en perfekt pladsrunde. Fejlen ved denne første flyvning var, at vurderingen af højden var helt forkert. Den ensædede skoling var farlig, men der var ingen, der kom alvorligt til skade.

Havarier var der masser af, men vi havde dygtige snedkere, der kunne ordne tingene.

Niels Poulsen, som i dag stadig er aktiv i Nordjysk Svæveflyveklub, opnåede at blive autoriseret reparatør og kontrollant. Kun vingens hovedbjælke måtte vi ikke lime Vi skulle bruge en bestemt snedker (Hultmann).

## To-sædet skoling

Det blev hurtigt klart, at vi måtte have et to-sædet skoleplan. Polyteknisk Flyvegruppe havde netop konstrueret en to-sædet skoleglider "2-G"en, som den kaldtes. Der findes vist et par stykker i landet, som stadig kan flyve. Mange flyvere har en dyb veneration for gamle fly. Nordjysk Svæveflyveklub har netop solgt en gammel Grunau-baby fra fyrrerne til tyskere med veteran-sygdom.

2-G'en blev en stor succes.

Der var dog kun tale om pladsrunder på 5 min. pr. tur. Termikflyvning, som vi kender i dag, var der ikke tale om. Men havarierne hørte næsten op. Disse skoleglidere havde et glidetotal på ca. 10. Fra 100 meters højde kunne de altså i rolig luft nå 1000 meter frem med en hastighed på 50-60 km/t. Gode svæveplaner når i dag op på glidetotal omkring 40 med hastigheder på 90-100 km/t.

Der gik nogle år med pladsrunder i skoleglidere. I heldigste tilfælde kunne man opleve at flyve en halv time på skræntvinden ved Flade Bakker, når der var en god østenvind.

I slutningen af fyrrerne var der megen entusiasme. Der blev eksempelvis fløjet midt på vinteren. Undertiden blev der repareret fly om natten, for at det kunne være klar til næste dag.

Vi, der havde skolet på ensædet, skulle undertiden kontrolleres af dygtige fremmede instruktører på 2-G'en. Således fløj jeg engang med Mogens Fra Ålborg. "Vi når ikke ind til pladsen" sagde jeg. "Jo, meget let", svarede han. Situationen var meget pinlig, fordi pladsen var omgivet af meterhøj menneskepigtår fra krigstiden. Under den sidste del af flyvningen holdt jeg begge arme højt for at demonstrere, at jeg ikke havde ansvar for flyvningen. Vi landede lige oven i pigtråden. Det var ikke helt ualmindeligt, at eleven fik skylden, når det gik skævt med den tosædede. Vi var heldige — pigtråden kom under flyet.

Dengang var instruktørerne ikke nær så dygtige og veluddannede, som nu om dage.

Balslev, den kendte flyver (Danmark set fra luften), var en tid instruktør i klubben.

Meget ofte nåede instruktørerne ikke ind på pladsen med eleven, men måtte lande på marken i nærheden.

Først i halvtredserne var rigtig svæveflyvning i termisk opvind ved at blive almindeligt rundt om i landet.

Grunau-baby flyet var den store succes. Vi måtte også være med. Desværre var det et forkert fly, en "Hütter 17", vi fik. Erfarne flyvere prøvede den og erklærede den for livsfarlig. Man må huske på, at skolegliderne var lige så stabile som pendulet i et bornholmerur.

## Stagnation / nyt initiativ

I begyndelsen af halvtredserne viste der sig tegn på stagnation i klubben.

Termikflyvning var jo umulig i skolegliderne. På den tid blev mange mennesker også meget optaget af at få egen bil.

Medlemstallet skrumpede ind, og klubben opløstes i 1957.

I en årrække var der kun motorflyvning på Knivholt. Jeg talte ofte med gamle medlemmer af svæveflyveklubben. De mindedes alle med glæde den tid, der stod i et ungdomsoplevelsernes eventyrlige skær.

I 1963 kom der gang i svæveflyvningen igen. Initiativtagerne var nogle modne mennesker med flyveerfaring og friskt initiativ. Ingeniør Preben Wistisen blev den første formand for Nordjysk Svæveflyveklub. Man startede med moderne materiel. Lehrmeisteren var et udmærket tosædet svæveplan.

Preben Wistisen og tandlæge Otto Overbye, som også var instruktør, fik hurtigt skolet eleverne over på klubbens Grunau-baby, som var forsynet med radio, så eleverne kunne dirigeres i luften. Eleverne overgik snart efter deres lærere i termikflyvningens kunst.

Engang kom jeg en eftermiddag ud på flyvepladsen. Nogle arbejdere kom og fortalte, at de havde set nogle drenge trække flyvemaskiner ud. Kunne det virkelig passe, at sådan nogle drenge havde lov til o.s.v. De blev meget forbavsede, da jeg sagde, at det var i orden. Blandt disse drenge var den senere verdensmester i svæveflyvning Stig Øye.

## Nye fly

Flyparken måtte udvides. Ka-8 blev modtaget med begejstring. Den fløj luften tynd over Frederikshavn gennem 10 år, med mange starter uden uheld. Der måtte mere til — så kom Mucha'en, der blev næsten lige så populær.

Der var på den tid, hvor ungdomsoprøret var i gang. De unge ville være med til at bestemme. De var jo langt klogere og dygtigere end de ældre. I hvert tilfælde barslede Nordjysk Svæveflyveklub med en ny lille klub "Vat 69", som havde en flyveplads på Sæbygårds jord.

I 1970 overraskedes svæveflyveverdenen af en ung mand, som blev nr. 3 i danmarksmesterskabet, i den helt forældede Mucha. Det var Stig Øye. Næste år vandt han danmarksmesterskabet.

Flyparken har gennem årene bestået af typerne Bergfalke, den tosædede Foehn, Sie 3, L-Spatz, Astir samt de tidligere nævnte.

Flere dygtige instruktører har i halvtredserne sørget for, at klubben har været helt forskånet for havarier. Vi siger tak til Gunnar Degn og flere.

Jeg må også nævne Martin Larsen (død 1985), som var den markante altmuligmand, som ingen klub kan undvære. Nye er dukket op.

I begyndelsen af firserne blev det klart, at vi ikke kunne blive på Knivholt. Problemet er kendt — bebyggelsen kom tættere på. En handlekraftig bestyrelse var helt forberedt, da vi måtte forlade den

skønne, gamle, minderige plads mellem bakkerne og havet. Hvor vidunderligt, at den nye plads i Ottestrup er lige så smuk!