

Svæveflyveklubben Aviator, Aalborg

Aviator blev stiftet i Aalborg i 1932. Der findes i dag få tilgængelige, konkrete informationer om de første år.

Men det vides at klubben startede med at bygge en ensædet glider, (Stamer-Lippisch OY-3, der blev registreret i 1934 (iflg Civil Aircraft Register of Denmark) og som var flyveklar efter et par år. De første starter fandt sted på Sohngaardsholm Slot's marker i den sydlige udkant af Aalborg. Gummitovsstart var startmetoden, og glideren blev hurtigt beskadiget, da der ikke var flyvekyndige personer tilstede.

Den tyske besættelse i 1940 satte en stopper for klubbens aktivitet, men i stedet blev modelflyveklubben Aviator stiftet og mange svæveflyvere "in spe" fik afløb for flyveinteressen ved at bygge modeller.

Efter besættelsens ophør var der en kreds på 12-15 stykker, der ledte efter et sted, hvor svæveflyveaktiviteterne kunne genoptages.

Cementfabrikken Portland i Aalborgs østlige udkant havde etableret egen lille græsbane som flyveplads og her fik Aviator lov til at boltre sig. Det var primitivt, igen iflg Aircraft Register havde klubben en SG 58 (OY-38) og en Grunau Baby IIb (OY-AXA) samt et spil, baseret på en af cementfabrikken til klubben foræret Lincoln direktionssvogn, hvor alle sæder med undtagelse af føresædet var fjernet, en tromle med 800 meter wire monteret på højre baghjul og wirestyr på højreforskærm. Når højre baghjul var klodset op og differentialen spærret på det ene hjul, kunne spilføren klare starter ved at stå op ved rattet (der var soltag, der kunne skubbes tilbage) ved hjælp af håndgastag. Knud Erik Sørensen, der var formand et sted på Aalborg Værft, havde forsøgt at få fat på en Olympia, der var en af flere på flyvepladsen i Frederikshavn og som engelske styrker var ved at køre væk. Han havde aftalt med englænderne, at hvis han inden næste dag kom med en bakke æg (24 stk), ville englænderne "glemme" en af Olympiaerne. En Olympia var på det tidspunkt cremen af et svævefly. Knud Erik cyklede som en gal rundt i Vendsyssel og tiggede æg. Det lykkedes ham at samle de 24 æg, men han kom for sent. Englænderne var kørt!

Men den lille flok flyvegale var ude ved Portland så tit det var muligt.

Iflg et gammelt, gulnet papir står:

Søndag den 9 jan, årstal ?, vind NV, styrke 2, type SG 38:

Starter:	start	type	tid	højde
Flyveleder-start (Karstrøm)	højstart	SG 38	1,05 min	125 m
Mogens Buch Petersen	-	-	1,00 -	150 m
do	-	-	10,15 -	150 m
Flemming Aagård	A start	-	0,18 -	20 m
do	-	-	0,17 -	20 m
Poul Erik Christensen (Pollerik)	-	-	0,12 -	15 m

Og på et andet findes:

Aktive medlemmer 1 januar 1949: Diplom

C.C.Nørholm (flyveleder)	C
C.C.Hansen (-)	C
Karstrøm (-)	S
Grethe Bech (Pløk)	C
Eisenhardt	C
Svend Westergård	C
Knud Erik Sørensen (store Knud)	C
Gorm	C
Ove Hansen	C
Mogens Buch Petersen	B
Dam Larsen	B
Jørgen Hovaldt	B
Flemming Aagaard (Pap Frederik)	A
Walter Smith	A
Poul Erik Christensen (Pollerik)	B
Mogens Sund Nielsen	B
Helmut Simonsen	B

Her i 2015 er der forbindelse til Jørgen Hovaldt, bosat i Florida, og han har lige rundet 84 år, Finn Kaj Nielsen i Haderselv, der er 79 år og Pløk, 85 år og bosiddende i Hundested.

Så det var en lille, fasttømret flok, der dannede grundstammen i Aviator. Det skal nok tilføjes, at tvillingerne Torben og Finn Kaj allerede hjalp til på Portland pladsen, men da de ikke var konfirmeret, var de ikke medlem. Men medlemmerne forbarmede sig over dem, lod dem øve i at holde SG-38 i balance i kraftig vind og gradvist fik de også slæbestarter med en flyveleder stående i skroget bag sædet, mens han klamrede sig til hovedbjælken. Det var en tid, hvor Luftdirektoratet var noget meget fjernt ovre i København, men man blandede sig ikke i hvad direktoratet lavede, bare de lod Aviator passe sig selv.

I 1948 eller 49 blev den lille flyveplads ved Portland uden varsel pludselig pløjet op – Aviator havde ikke betalt for brugen – og klubben stod uden flyveplads!

Men nogen af de ældre forsøgte sig med henvendelse til Lufthavnschef Helmer Hansen, der stod for Aalborg Lufthavn. Denne Lufthavn var af tyskerne med en massiv indsats blevet udbygget til en stor flyvebase, og i efterkrigen var der meget lidt aktivitet. Det danske flyvevåben havde ikke endnu fået stationeret eskadriller på Aalborg, så Helmer Hansen bød svæveflyverne hjerteligt velkommen. Visse tunger påstod at han i den årlige aktivitetsrapport indførte både svæveflyvernes starter og landinger i rapporten, det hjalp med at forsvare behovet for flyvepladsen.

Så Aviator fik anvist klubhus i en dejlig træbygning og opbevaringsplads i en hangar i den nordlige, militære del.

Senere – vistnok i 1952 – flyttede Aviator til den sydlige, civile del, hvor den store

hangar med værktøjsstue i sidebygningen blev stillet til disposition for klubben, lige som halvdelen af en tyskerbarak blev anvist som klubhus, den anden halvdel var stadig Lufthavnens nødlazaret.

Allerede i 1953 blev lazarettet revet ned, en ny administrationsbygning skulle opføres, men Helmer Hansen glemte ikke svæveflyverne. Samme år blev der bygget et klubhus til flyverne, mursten, stor opholdstue med kakkelovn, entre, køkken og toilet, nok 100 kvadratmeter og en have med græsplæne og flagstang samt sidebygning med kulrum og alment opbevaringsrum. Teknisk set blev bygningen lejet ud til Motorflyveklubben for kr 10/år, men da motorflyverne ikke var meget aktive, var det Aviator der betalte og nød aktiviteterne. Der var to krav: det var strengt forbudt at hoppe over hegnet ind til flyvepladsen, vi skulle gå gennem vagten og vise medlemskort. Vi hoppede sjældent og viste aldrig medlemskort. Vagterne kendte os og fra tid til anden luskede vi ind til dem med et par øl.

Det fornemme klubhus lå helt for enden af Lufthavnsvej, hvor den blev spærret af ståltråd, og stedet i dag findes lige ud for den østligste indgang til den civile lufthavnsbygning.

Og her holdt Aviator til indtil ca 1962, hvor klubben med kommunens hjælp flyttede til en ny plads ved Borup. Men det er en anden historie.

Jeg havde fornøjelsen at blive suget ind i det fortryllende miljø i 1953, men rejste i 1959 til København sammen med Inge – som jeg havde fundet i klubben – og først i 1968 var der økonomi til at vi kunne fortsætte det fortryllende liv, den gang i Havdrup Svæveflyveklub, der et år senere slog sig sammen med Gruppe 66 fra Fakse Ladeplads og startede Øst Sjællands Flyveklub, men det er en helt anden historie, der hvis lyst haves kan læses på nettet med titlen: ”Da oldefar var ung og ØSF blev født”.

Finn Grützmeier 2015

Indhold af USB nøglen:

Bemærk: Jeg er ikke erfaren udi IT. Så når oversigten vises på skærmen, tryk fortrinsvis på de linjer, der viser mange KB.

Gamle dias, dels Aviator, dels Østrig fra Finn G
Aviators klubblade ”Cumulus” fra 1948 til 1958

Klip fra Finn Kaj Nielsens gemmer

Gamle fotos

Gamle 8 mm film fra Jørgen Hovaldt

Polleriks beretning

Svend Westergårds gamle 8 mm film (dårlig stand)

Flyvning med 2G på EKKL (Kalundborgs flyveplads)