

# *Fragmenter af mit liv i luften*

Jeg er født foråret 34. Som barn var mit bedste legetøj flyvemaskiner, og et af de stykker legetøj jeg husker med størst glæde, lavede min far til mig: En vandflyver med pontoner af rundstokke og et celluloidcockpit og en propel der drejede rundt når jeg pustede til den.

Mange danskere husker kun forfærdelighederne omkring besættelsen, jeg husker de store Junkers fløj lavt over Aalborg og smed flyveblade ned den 9. april. Da det hele var overstået, var jeg i 1945 med min far inde på Aalborg lufthavn, hvor jeg så en hel masse tyske flyvemaskiner der var ødelagt af englænderne. Sikke ´n skam, dem kunne Danmark godt have brugt.

## *Min første naturoplevelse*

*- hvad jeg selvfølgelig ikke vidste den gang*

En varm sommerdag i 1947 eller 1948, lå jeg på græsplænen på Hobrovej 51 i Aalborg og stirrede helt uden fokus op i luften. Pludselig så jeg i 30-40 meters højde 3-4 måger, der begyndte at kredse rundt. De steg hurtigt til vejrs, uden at bevæge vingerne. Mærkeligt. Efter hånden var de nået så højt op, at de var svære at se... og lige pludselig så jeg også en lille sky materialisere sig på himlen. Hvor kom den fra?

Hvor må det være dejligt at kunne flyve som fuglene, var den tanke der slog ned i mig. Og forfulgte mig.

I Slotsgade i Aalborg lå en boghandel der hed Samsons boghandel. Et Slaraffenland for små flyveinteresserede drenge. Der kunne man købe tegninger og byggesæt til svævemodeller; og som 14-årig startede jeg på det.

På Bejsebakken, bag skoven, var der et åbent areal (husk, vi er tilbage i tiden før Aalborg blev udbygget!) hvor der blev fløjet med svævemodeller. Der fik at vide, at der også var en klub der hed Aviators modelflyveklub. Så gik det stærkt med at blive meldt ind.

I modelflyveklubben fik jeg mange nye kammerater, Ole Mouritsen ( Mou), John Møller, Scherning og flere. Mou og John begyndte på en ny dille som var kommet til fra USA, nemlig linestyling af modeller. Scherning og jeg fulgte hurtigt efter.

Vi fløj linestyling nede bag i Kildeparken og i Mølleparken vest, ud mod Hasseris. Da vi fløj der kom der andre interesserede til, nemlig Ole Mahler og Poul Evald, de boede lige i nærheden. I Kildeparken hvor vi fløj, mødte jeg en sød pige der hed Inge, hende tog jeg senere med ud i svæveflyveklubben.

Først i 50erne, syntes vi selv at vi var så skrappe til at flyve linestyling, så Mou, John, Ole Mahler og jeg, startede Aviators Modelflyve Cirkus. Vi var ude på et par markedspladser i Nordjylland og lave opvisning, uden betaling, men med forplejning. (Det var første gang jeg

fik en øl og en til, så var jeg meget beruset.)

August 51 var der et flyvestævne på Aalborg Lufthavn og Aviators Modelflyvere var inviteret med for at flyve med modeller. Der fløj Scherning med sin flyvende tallerken. Da flyvestævnet var færdigt, fik vi fra modelflyveklubben en tur i Aviators 2G og så var vi solgt.

Mou, John, Mahler og jeg meldte os ind og Scherning fulgte hurtigt efter.... Og så var ”holdet” atter samlet. Indtil kort tid efter, da Mou og John meldte sig til uddannelse som jetpiloter og Mou desværre forsvandt i en Meteor i Kattegat. Det var den første flyvetragedie, jeg fik ind på livet. Desværre er Mou, så vidt jeg ved, aldrig fundet.

Klubhuset lå dengang i Nord, så det var en lang cykeltur uden om lufthavnen. I klubben mødte vi mange nye mennesker, bl.a. Helmuth og Nancy, Finn og Kaj, Ellen og Ida, Bager Grete, Pløk, Jørgen Hovald og instruktørerne: Kaj Pedersen, Mogens Buch Pedersen, Knud Erik, Svend Westergaard, Pollerik og Bent Larsen.

### Første øvelse – balanceøvelsen.

Jeg startede med at sidde i SGen og holde balancen op mod vinden. Flyet stod helt stille, vinden susede omkring vingen. Kunne man holde planerne vandret og stabilt. Det fik jeg lært, og den 27. oktober 1951 fik jeg den første start i 2Gen.

Det første jeg fik at vide var, at jeg skulle passe på med at lave en ”kavalerstart”. Grunden til advarslen var, at der lige var sket en ulykke i Aarhus, hvor wiren var sprængt og eleven havde trukket for hårdt i starten. Ulykken fik døden til følge.

Hver start kostede 3 kroner, mange penge for mig dengang. Som wirehenter havde vi en gammel Fort T. med fodgear (Hanibal, blev den kaldt), den holdt et par år, hvorefter vi lejede vi en Nimbus med sidevogn. Året efter købte vi en Ferguson. Det var som wirehenter i disse agtværdige køretøjer, at jeg lærte at køre bil. Da jeg blev 18 år og skulle have kørekort, kunne jeg nøjes med 3 køretimer a 60 kroner!

Vinteren 51 fik Historie Kaj og jeg til opgaven at bygge båd(cockpit) på 2Gen, det gjorde vi på Vandrehjemmet på Bejsebakken. Som belønning gav Svend Westergaard os alle de Påskebryg vi kunne drikke. Kaj blev så fuld at han blev kørt hjem af Svend og jeg måtte køre hele vejen hjem uden om lufthavnen, men jeg sov godt nok i grøften på vejen.

Maj måned 52 gik jeg solo på SGen, efter 38 starter og med en samlet flyvetid 1 time 34 minutter. En utrolig glæde og en stor sejr. Nu var lufthavet mit, jeg var rigtig pilot. Drengedrømmen var opfyldt. Jeg kunne flyve som fuglene jeg havde ligget og kikket på.

### Reddet af for megen fest.

Der var kommet flere nye medlemmer ind i klubben, nemlig Bent(Snoske) og Peter Grønbæk og Hanne. Peter ville være erhvervspilot og en del af uddannelsen var en navigationstur. Jeg var inviteret med, men p.gr. af for meget fest, sov jeg over mig og kom ikke med på turen, hvor Peter fløj ind i masterne på Ydingskovhøj og blev dræbt. En forfærdelig oplevelse, som man ikke rigtigt ved, hvordan man skal tage. Man er ked af det. Har på en måde også dårlig samvittighed og føler skyld... hvis jeg havde været med i flyet, ville jeg så have advaret? Men med tiden lærer man at acceptere... og glæde sig over, at man trods alt var den heldige.

I maj måned 53 var der en periode uden en sky på himlen. Jeg fik en tur i AXA og da jeg

havde opgivet at finde termik, så jeg 5 Storke i det sydlige af flyvepladsen, jeg fløj hen til dem og i 100meters højde fik jeg løft. Vi, mine venner storkene og jeg kredsede sammen op til 1100meter, så kunne jeg ikke komme højere, storkene kunne komme 50meter højere op, men de sænkede benene og krummede vingerne og kom ned til mig for at sige "kom nu gamle jas". (Dagen efter stod det i Stiftstidende, at man havde set et svævefly sammen med 5 storke over Aalborg.)

Min drengedrøm om at flyve med fuglene var gået i opfyldelse...

Et fjoget grin  
- som blev tørret af

En dag, hvor der var flotte skyer, gav Helmut Simonsen mig et slæb. Han sagde før starten, at jeg ikke måtte slippe før han gav tegn, så jeg startede i AXA (Babyen) og fik et langt slæb op over skyerne, hvor han slap mig i 2200 m højde. Han dykkede straks ned gennem et hul i skyerne og lod mig være helt alene, sikke en gave.

Flot solskin, hvide skyer under mig og et glimt når solen skinnede i Limfjorden, nok en naturoplevelse.

Jeg havde set Svend Westergaard loope og han havde sagt at man skulle dykke op til 120 km og så trække roligt i pinden.

Nu var jeg alene og ingen kunne se mig, så det skulle prøves.

Så jeg dykkede... men trak for roligt. Så resultatet blev at jeg fløj den død i toppen af loopet, så jeg fik et helt læs støv og snavs i hovedet. Da jeg havde fået rensset øjnene, prøvede jeg igen med et bedre resultat.

På vejen ned mellem skyerne skulle jeg selvfølgelig lige prøve at flyve ind i skyen. Jeg landede med et fjoget grin i ansigtet, men det fik Knud Erik hurtigt pillet af mig, han sagde, at han havde hørt det hele på suset.

Min søster Birte begyndte også at flyve i 1954. Det var første gang, jeg blev bange for flyvning. Og aldrig har jeg været så bange, som da Pollerik sendte hende solo efter kun 32 starter på 2G'en.

Det gik selvfølgelig fint for Birte. Det eneste nederlag den dag var, at jeg måtte konstatere, hun havde 6 starter færre end jeg, da hun fik lov til at gå solo. Hvor pinligt!

Pilotens hævn over tandlægen

I august 1955, fik jeg ondt i en kindtand, så jeg måtte til min tandlæge Ib Bras. Han borede i tanden. Han så sveden, der sprang frem på min pande og sagde: "Jeg er nødt til at blive ved".

Alting får heldigvis en ende, bagefter kunne jeg ikke lade være med at fortælle om min store lidenskab, svæveflyvning. Det var han meget interesseret i, så da jeg var flyveleder lørdagen efter, inviterede jeg ham ud på flyvepladsen til en flyvetur. Om lørdagen var det højtryksvejr og tørtermik. Han kom i forsædet på Mü-en, og jeg fik fat i en bobel op til 1100 m. Da vi var i 1000 m, sagde han at han blev dårlig, jeg kunne huske hvad han sagde til mig mens jeg sad i tandlægestolen. Så jeg svarede ham: "Jeg er nødt til at forsætte."

Da vi nåede toppen forbarmede jeg mig og spandt ned og landede. Han væltede sig ud i græsset og lå og gispede en halv times tid. Jeg regnede ikke med at han ville flyve mere, men jeg tog fejl. Han tog søsygepiller og fortsatte, sejt.

Ib Bras har bosat sig i Australien, og har eget svæveplan. Mange år senere fortalte han mig ovre hos Pollerik i Aarhus, at jeg ændrede hans liv. Han fortalte mig også at han har fløjet ca. 4,2 gange rundt om jorden sammenlagt i svævefly.

I sommeren 57 var vi en lille flok der tog på sommerferie på Vandel flyveplads, men det år var Danmark placeret på lavtrykkenes motorvej, så vejret var ikke det bedste, med masser af vind og regn.

Lønstrup ligger ca. 40 km nord for Aalborg og det er Nordeuropas bedste og farligste skrænt til flyvning.

En efterårsdag blev KV Pedersen og Svend Westergaard i Mü-en slæbt op til skrænten af Helmut Simonsen. Der var en 3 dages storm fra NV. De fløj 3-4 timer med Svend i forsædet. Da de var fløjet tidligt om morgenen + de 3-4 timer, skulle Svend tisse. Han havde en mælkeflaske med til formålet, da han var færdig hældte han det ud, uheldigvis til den forkerte side, så Kaj fik det hele blæst ind over sig.

Karup fandt også ud af skrænten, så de kom også, så der gik konkurrence i hvem der kunne flyve længst tid. 15 september 1957. fløj Scherning 5 timer og Povl Evald 12 timer og 5 minutter( 7 morgen til 7 aften).

Karupfolkene havde hjemme trænet i at lande i mørke efter to række NEFA-lygter. Desværre slog de Povl Evalds tid. Til sidst gik det galt, en Aviator-pilot landede for langt og stoppede i et pigtrådshegn. Cockpitskærmen reddede ham fra at få hovedet kappet...og det stoppede konkurrencen.

Fyrmesteren havde fortalt at under krigen, trænede tyskerne deres kommende piloter på skrænten, han fortalte at der lå mange unge tyskere begravet i Lønstrup.

### Ringens sluttet

I 1960 fløj jeg i Odense svæveklub og året efter da jeg var flyttet til København, i Birkerød svæveflyveklub, senere omdøbt til Gørløse og nu Nordsjællands svæveflyveklub. Det er efterhånden mange år siden, jeg har siddet alene i et svævefly. Men i fjor besøgte jeg – for Gud ved hvilken gang – igen Gørløse, og der genoplevede jeg sammen med mange af mine modellflyvekammerater glæden ved selv at have fat om pind og ror-pedaler med en tryghedsskabende instruktør i bagsædet.

For jeg er selvfølgelig begyndt at modellflyve igen. Så ringen er sluttet.

Jørn Hyldgaard  
Maj.-2015.



Mogens med søn får en tur i Mü af Hylde.

*Den poetiske brevkasse*  
(Indlæg modtages gerne — også fra Tyr!!!)

Da planet gik op  
på termikboblens top,  
da tænkte piloten  
— smågrinende —  
»Det her er vel sport.  
Måske højderekord?!  
Jeg har alder vær't med  
til no'et lignende!«

Men glæden blev kort:  
Det blev ikke rekord,  
for planet sank brat  
— arrigt hvinende —.

Det blev jammer og ynk:  
Der var 7 meter synk.  
Jeg har alder vær't med  
til no'et lignende.

Dynamitfilosoffen.



# Aviator havde nattevagt ved planerne

**Svæveflyveklubbens tur til Vandel ødelagt af storm – Ny træningslejr i skoleflyvning i Frederikshavn**

En halv snes af Aviators medlemmer vendte i gaar tilbage til Aalborg efter en uges mislykket flyvning paa Vandel flyveplads. — Medlemmerne havde haabet at faa trænet en del i højere svæveflyvning, men stormen forhindrede normal træning, og der blev kun taget eet certifikat. Det var tandlæge Ib Braes, der fik sit C-certifikat.

Aviator medbragte selv to planer, Spatz-planet og klubbens Grunau Baby. Spatz'en blev kørt hjem lørdag aften og Babyen i gaar. Det var meningen, at klubbens to-sædede svæveplan, M 13 E, skulle være kommet midt i ugen, fløjet derned af den tidligere formand, ingeniør Kaj Petersen, der allerede dengang var formand for svæveflyvning, blot i Aalborg.

## Som en fjer en støvsuger

— Vi fik ikke lært paa turen end, hvordan man flyver et svæveplan i stormvejr, fortæller Sv. Westergaard, der var med paa turen. Mandag og tirsdag var vejret ret daarligt, men først på tirsdag blev det helt umuligt, og en del af tiden befandt planerne sig i en fjer foran en støvsuger. Nattevagt ved dem holdt Ib Braes og Jørgen H.

blæst hen i hovedet paa dem. Det var nu kun et bord, som de havde lagt paa siden for at tage af for vinden. Teltet var ødelagt, og planerne hoppede op og ned i for-tøjningerne, saa vi maatte paa benene allesammen.

Turen var ualmindelig haard, og hver eneste deltager har faaet sig en ordentlig forkølelse. Først lørdag morgen, da vi skulle pakke sammen, blev vejret fint. Vi udsatte hjemturen og fik en dags god flyvning.

## 12 medlemmer og tre planer i Frederikshavn

# svæve-Aalborg

**... i luften mere end ... med distancetur**

... mere end fem timer – og tre medlemmer naaede saa vidt. En af dem sluttede endda det lange ophold med en distancflyvning til Fjeldsted syd for Mariager fjord.

Det var det ualmindeligt smukke vejr, der gav saa gode betingelser for svæveflyverne, idet de opgaende vinde var fremherskende. Under det lange ophold i luften blev svæveplanerne fulgt af interesserede blikke fra de store dele af Storaalborg, som planerne kom ind over i deres cirkler.

De tre, der naaede over fem timer, var Poul Evald, som fløj 6 timer 37 min. i den nye »Rhönseg-

... som fløj 5 Bergfalken- som fløj 5 Spatz-'en og d, hvor han

ner \* amtidig to l klubben, aard mang- flyvning og inceflyvnin-

ing dag for emmer paa besøg af de som ikke e i en svæ- en Hovaldt falken-, fik

*fredag den 4-8-57.*



Birtes solo 25-4-1954.



En god bartender

Historie kaj køre spil.



Inge og Jørgen Hovald  
hygger.

Finn justere instrumenter



Vandel flyveplads





Hyld. Ib Bras, Hanne S. Gunner Egerland (Metrologen), Hanne og





Scherning



Hanne og Povl



Karlsen, Ellen, Finn  
og Pollerik.



Sommerstemning på  
Aalborg Lufthavn.



Inge, Hyld og hanne

Finn, Snuble Karl, Karsten.

Hannah ? Jytte