

Finn Grützmeier's erindringer

På en flyveudstilling i Odd Fellow palæet i begyndelsen af 1953 traf jeg en snakkesalig fyr på min egen alder. Han hed Torben og han og hans tvillingebror var svæveflyvere. Han udfoldede store anstrengelser for at få mig til at komme ud i lufthavnen og se, hvordan det foregik. Jeg havde flygtigt set folk og svævefly, da jeg var på rundflyvning i efteråret. Det endte med, at jeg cyklede derud i påsken. Det var som at træde ind i en helt ny verden.

Jeg skulle samme sted hen som da jeg fløj allerførste gang, en rundflyvning på børnehjælpsdagen i Zonens KZ IV. Vagten sad i det lille træskur og vinkede mig bare igennem, da jeg spurgte efter flyveklubben Aviator. Og så trak jeg cyklen hen til en tyskerbarak, hvor klubben havde til huse i den ene ende. Den anden ende husede flyvepladsens katastrofehospital. Jeg kom ind i en rummelig opholdsstue med flettestole, fyldte askebægre og flyvelitteratur på bordene og flyvebilleder på væggene.

Der var tomt, så jeg fortsatte hen ad en korridor. En dør stor åben til et stort køkken, og der var et par mennesker, der forklarede at jeg bare kunne gå over til rullebanekrydset

Da jeg ikke gjorde mine til at flytte mig, forklarede han lettere irriteret at jeg bare kunne gå over til rullebanekrydset.

Udenfor kiggede jeg mig omkring og så et par svævefly ligge et stykke væk, og jeg begyndte at gå derover. Pludselig hørte jeg motorstøj og så en Auster i en mærkelig stilling på vej ned til landing, men med næsen pegene lige på mig. Jeg styrtede ud til siden og så maskinen rette op og lande normalt. At sideglidning kan bruges af både motor- og svævefly til at forkorte landingsafløbet var dengang ikke en del af min basisviden.

Hvem jeg snakkede med og hvad der skete i øvrigt den dag, er væk. Men min logbog viser, at jeg fik en prøvestart i klubben 2G, og så var jeg solgt.

2G'en var startet som hjemmebyggeri i klubben, men der skete for lidt. Så tegninger og de dele, der var færdige, blev sendt til en tømrer i en baggård på Vesterbro i København, og han færdiggjorte projektet for et aftalt beløb.

Den lignede et stativ på højkant, hvor der bagtil var et haleparti og fortil 2 sæder. Hen over det hele var fastspændt en stor vinge. Desuden var der en styrepind og pedaler, en højdemåler ved bagsædet som eneste instrument og nedenunder en landingsmede med et lille dobbelthjul bagved. Den steg som en prop i spilstart og sank som en sten i fri flyvning. Når man kobled sig fri af startwiren i 500 meters højde, kunne den holde sig flyvende i 3 - 5 min inden man stod på græsset igen. Aviators 2G var lidt eksklusiv, for der var monteret et "æg" omkring de to sæder, så man sad lidt i læ under flyvning. Man kom ind

mellem bardunerne, kravlede ind på sæderne – elever altid på forsædet – spændte sig fast med gamle seler, organiseret fra tyske jagerfly der havde ligget hulter til bulter på jorden i den østlige ende af lufthavnen – efterladt da engelske tropper havde destrueret al tysk militærmateriel - og så blev sidelåget rakt frem så den kunne sættes på plads og lukkes lige som døren til et hønsehus. Når det var varmt, gad vi ikke at sætte lågen på, men fløj uden. Førsteklasses udsigt. Instruktørernes måde at lære fra sig på var ret ensartet. Forskellen lå i om de talte roligt – det kunne godt opfattes på trods af vindens fløjten – eller de råbte og skreg.. En flyvning kunne beskrives med følgende sætninger: ”Når du starter, så hiv pinden i maven”, ”Når du kobler, så skub pinden frem”, ”Når du drejer, så brug sideroret modsat af når du cykler”, ”Når farten er rigtig, løber vandet fra øjnene ind i ørene, husk lyder fra bardunerne når det sker”, ”Når du lander, så træk halen ned til græsset, så lander du som en måge gør”. Problemet var at finde ud af, hvornår man var i en højde, der krævede at man begyndte at lande.

Instruktørerne var idolerne. De kunne det hele. Men de havde også klaret minimumskravene, der var min 20 år og 2 timers samlet flyvetid. Så kunne de komme på instruktørkursus, der kørte over en forlænget weekend med start fredag, teori undervisning og flyvning, fest lørdag aften, om søndagen lidt flyvning igen på værtsklubbens fly – der ofte skulle repareres for småskader bagefter – eksamen og så hjem søndag eftermiddag. Det var et krav at man kunne få fri fra arbejde lørdag formiddag.

Den sommer flyttede Aviator fra tyskerbarakken til et nybygget murstensklubhus. Tyskerbarakken skulle væk for at give plads for en ny lufthavnsbygning til brug for rute-flyvning, og der blev bar/restaurant i den ene ende.

Men inden vi flyttede afholdt Dansk Svæveflyver Union en weekend årsmøde i Aalborg, hvor de officielle møder foregik i den nybyggede Aalborg-hal. Men lørdag aften var der fest på lufthavnen i den gamle barak, hvor Aviator havde fået tilladelse til at være inden for hegnet efter mørkets frembrud betinget af, at Flyvevåbnets soldater holdt vagt rundt om barakken og hen til hovedvagten, så ingen forvildede sig rundt på området. Det var en fest der vaskede sig. Der var fyldt med kendte navne fra svæveflyvningens tidlige år, og der blev sunget og larmet. Der var ingen plads til at danse, men det var varmt og vinduerne stod åbne. Regelmæssigt blev en øl trukket op og rakt ud af vinduet, hvorpå et soldaterærme kom til syne og snupede flasken.

Det første år fik jeg 31 starter og 1½ times flyvning. Jeg burde være gået solo, men realeksamen i maj/juni måned skulle overståes – der var 5 uger i dejligt sommervejr, hvor vi i perioden med mundtlige eksamen kunne sidde i Kildeparken og nyde solen.

Skolingen på 2G blev betragtet som avanceret. Før den tid var det skoling på en en-sædet glider, hvor man til at begynde med blev slæbt afsted i 1 meters højde ved hjælp af startwiren, der med passende hastighed blev kørt ind på spillets tromle 1000 meter borte. Og når gassen blev slået fra på spillet, skulle eleven så lande så nænsomt som muligt. Og så skulle glideren slæbes tilbage til startstedet – ved håndkraft. To hundehold a' tre mand hver var i gang, hele tiden et hold på vej ud for at tage imod glideren. Når instruktøren mente at eleven var moden til fremskridt, blev farten på spillet øget, så eleven gradvist kom højere og højere op. Til sidst rigtige starter, hvor eleven kom op i 300 meters højde og kunne begynde at øve sig på at dreje – hvis han huskede hvad han havde fået fortalt.

Med 2-sædet skoling og instruktør med op i bagsædet kom vi direkte op i 500 meters højde. Det var noget der gav pote, sammenlignet med tidligere.

Der var erfarne instruktører – bl.a. Kaj V. Petersen (Kvap) og Mogens Buch Petersen – der efter krigen havde været til uddannelse på Ålleberg i Sverige. De kunne flyve, men var også pjattede. En dag var jeg startet med Kvap på bagsædet og så begyndte det at regne. Vi kunne se vennerne på jorden var begyndt at løbe mens de stadig trak flyene med sig ned mod hangaren. Kvap sagde: ”Jeg ta'r lige pinden” og så vendte han snuden mod hangaren, skubbede pinden frem så flyet dykkede med stor overskudsfart, satte tvillingehjulene forsigtigt på cementbanen ved rullebanekrydset, holdt flyets næse oppe og brugte krænge- og sideror til at styre mod midten af den store hangar, hvor nogle medlemmer – der havde set os – i stor hast fik rullet portene op. 2G's tvillingehjul hoppede lige over den jernskinne som portene kørte på og så greb medlemmer fat i stræberne og bremsede flyet. ”Så slap vi for at blive våde” sagde Kvap veltilfreds. Og jeg syntes at det var skideamerikansk.

Om efteråret blev Scherning instruktør. Da jeg nu var blevet en af de erfarne elever, fløj han de første starter sammen med mig, så han kunne få føling med rutinen på den tosædede. Scherning var skolet op på den ensædede SG-38 inden 2G'en var bygget færdig. Så man satte en elev, der vidste meget lidt sammen med en instruktør, der vidste lidt mere af meget lidt. Vi var meget unge, fyldt med gå-på mod og med en ballast af, hvordan John Wayne, Clark Gable og andre filmhelte håndterede vanskelige situationer i de flyverfilm, som vi slugte i biograferne.

Vinteren gav nye oplevelser i form af vedligeholdelse af flyene, hvor alle vi knejtede blev sat i gang af mere kyndige og en til to aftener hver uge skulle der arbejdes. Men mere væsentligt var den festkultur, der var involveret. Lørdag

aften i klubhuset i Lufthavnen var specielt livlig. Men stamværtshuset var "Grønne Kro" på Vesterbro tæt ved Prinsensgade, hvor klubmedlemmerne havde en niche, som tjenerne holdt til os. Det kostede noget mere, men så var det osse mere civiliseret.

1954 var et meget regnfuldt år. Vi tilbragte oceaner af timer med at trække flyene ud til startstedet og sidde under vingerne og vente på tørvejr. Foråret var ellers dejligt.

En lørdag eftermiddag i maj fløj jeg med Pollerik. Da vi landede sagde han: "Nå, Finn, hent SG'en, så går du solo. Men skynd dig, inden solen går ned". I en fart fik jeg samlet et par stykker, og vi skyndte os over til den store hangar, hvor vores materiel fyldte meget lidt i det ene hjørne. Et par motormaskiner til rundflyvning holdt henne ved rulleportene, men vi mente at vi kunne spare tid ved ikke at trække dem tilbage. Bare kante SG'en imellem dem. Det gik. Næsten. En propelspids røg igennem lærredet på den ene vinge! En halv meter flænge! For ikke at gå glip af chancen til at gå solo løb jeg over til klubhuset, hev nødhjælpskassen frem og klippede en lang bane hefteplaster af. Tilbage til hangaren, flængen i vingen fik en omgang hefteplaster, og så trak vi i løb SG'en på hunden ned til dagens startsted, der var i nærheden af fjorden. Der lå en wire parat til mig, og så op på et sæde som jeg ikke havde prøvet før. Og så afsted før solen gik ned. Det jeg husker mest var luftstrømmen, der under det knap et minut lange optræk fik en af mine skjorteflipper til at klapre som en trommestik mod halsen. Så det var en lise at koble ud fra wiren og flyve i en mere adstadig fart. Jeg mener at jeg drev for langt ud over fjorden – jeg har nok siddet og nydt udsigten – for jeg var nødt til at lande nede ved fjorden et par hundrede meter fra landingsstedet.

Jeg fik en start mere, den varede 6 minutter mod 2 minutter på den første ifølge min gamle logbog.

Så efter 37 starter med instruktør var jeg ikke rigtig elev mere.

Jeg må have været lidt tungnem, for Søren – en solid fodermester fra en gård ved Vadum – var gået solo efter mindre end 30 starter sidste efterår.

Men da han så startede på SG'en måneden før jeg gik solo, koblede han fint, men blev så ved med at flyve lige ud. Og lige ud. Til sidst forsvandt han bag træer og hangarer ude bag det militære område!

Traktoren med et par ekstra mand ombord blev sendt afsted for at finde ham, og det gjorde de. Han var landet nydeligt bag nogle hangarer. Da han blev spurgt, hvorfor han ikke kom tilbage, kom det bare sindigt: "A' ha' glem' hvordan A' drejr!". Han fik nogle flere starter på 2G'en.

I dag tager det normalt 120 starter at gå solo på det fly, man er skolet op på og som man kender, men der er også nogle flere håndtag, knapper og instrumenter

at tage vare på.

Og så solgte klubbens bestyrelse pludselig vores 2 G, SG-38 og den ene Baby! En Norsk militærklub havde købt den del af flåden sammen med det ældste spil, og det hele blev afhentet af en DC-3'er fra det Norske flyvevåben. Torben og en mere fra Aviator tog med derop for at hjælpe med at samle flyene korrekt. Da de havde fået samlet 2G'en kunne den norske formand ikke vente længere, så 2G'en blev trukket ud på den lange startbane, og med kun formanden i forsædet blev et autotov fastgjort til koblingen og en bil i den anden ende, og så gik det afsted. Et eller andet gik galt i landingen, for flyet væltede rundt på ryggen og formanden hang og dinglede i sikkerhedsselerne mens han skreg: "Pas på vingerne, pas på vingerne".

Nå, men vores folk blev fløjet tilbage i DC-3eren, medbringende et stort stykke af 2G-ens "æg", som var flået af ved havariet. Det sømmede vi op på væggen i klubhuset og brugte som "kridttavle" lørdag aften, så vi kunne afregne for drukket øl dagen efter.

I stedet kom et fabriksnyt rigtigt, to-sædet svævefly, en Mü-13E (forløberen for Bergfalkeserien), som kunne dække Aviators behov for skoling, strækflyvning og konkurrenceflyvning i flere år. Jeg havde det godt. Elevårene i banken var glade år, og jeg var i flyveklubben i tide og utide. Fester på stribe.

Lufthavnschefen Helmer Hansen var glad for svæveflyverne, for han anførte vore starter og landinger i statistikken til Luftfartsdirektoratet uden at skrive, at det var motorløse flyvninger. Det pyntede på billedet i en tid, hvor DDL havde opgivet ruteflyvning til Aalborg og flyvevåbnet dårligt var kommet i gang på Aalborg endnu. Så det var Helmer Hansen, der fik bygget murstenshuset til motorflyveklubben, der nærmest var inaktiv og derefter lod svæveflyverne bruge det. Huset lå for enden af Lufthavnsvej og var indrettet med et stort lokale med kakkelovn, samt køkken, VC, garderobe, kulrum og en dejlig have med egen flagstang. Ikke helt gratis. Lejen var kr 10 om året. Eneste betingelse var, at vi ikke måtte hoppe over det lave hegn om haven til flyvepladsen. Vi skulle gå udenom vagten, som kendte os og som vi somme tider listede ind til med en øl i lommen.

Der blev holdt fester, særlig julefrokosterne var noget for sig. Øl og snaps i lange baner og mad bestilt udefra. Et år var vi nogle stykker der var kommet med en tidligt bus 2.juledag, og for at få tiden til at gå foreslog Krumtap-Leif, at vi tog Austeren og fløj en tur op til Vesterhavet.

Leif var i gang med at samle timer i motorfly, for han ville være erhvervspilot. Vi var i jakkesæt og slips og fire mand kravlede ombord. Leif startede og vi fløj hen over det vinterkolde landskab.. Ude over vandet gik Leif helt ned mod brændingen, så skumsprøjtet ramte landingshjulene og så vendte han 180 grader og ræsedede ind mod stranden, hvor der gik en ældre mand med en hund.

Hen over hovedet på manden og lige før klitterne hev Leif i pinden, så maskinen røg til vejrs som en raket. Jeg drejede hovedet og så manden stå på stranden og true ad os med hans stok.

Nogle måneder senere var det samme hold blevet enige om, at vi skulle flyve til Göteborg en weekend og se, om byen kunne bruges. Men vi kom ikke afsted, for Leif havde ikke kunnet nå sig og havde loopet – alene – i Austeren. Det var den ikke bygget til, så plexiglastaget over kabinen var revnet. Et nyt plexiglastag var bestilt, men jeg mener ikke at Leif fik lov til at træne mere fra Aalborg Lufthavn. Flyvedisciplin blev indskærpet, men det kunne knibe med at overholde den.

Bestyrelsesmedlemmerne mente, at de havde ret til at udfolde sig lidt mere end andre medlemmer. Svend Westergaard skulle til at starte i Babyen, da det blev opdaget, at haleslæberen var knækket af. Limen havde ikke holdt. Resolut blev et kosteskaft stukket op i hullet med beskeden: ”Prøv at holde halen løftet højt, når du lander”.

Mogens Buch fløj med en gæst i den to-sædede Mü-13 E og ville dupere gæsten ved at lande på cementplatformen foran hangaren, så gæsten ikke skulle gå så langt. Men farten var for høj, så Mogens måtte spænde sig løs, åbne hooden og løfte sig ud på vingen så vingetippen gik i cementen og flyet drejede rundt, så et sammenstød med hangaren blev undgået. Det medførte ingen reaktion, så derfor syntes jeg også at det uretfærdigt, at jeg fik flyveforbud en hel weekend, fordi jeg under en regnbyge landede med Spatzen på forpladsen, så den stod stille ved siden af vingen på SAS-flyet fra København, der ventede på at passagerer skulle gå ombord. Så kunne jeg lige stå ud og stå i læ af vingen til jeg blev hentet.

Vi havde også et mobilt spil i form af en tidlige Lincoln-direktionsbil – som var skænket til klubben af Aalborg Portland (og som blev solgt med til Norge). Den var udstyret med en jerntromle med 1000 wire på højre baghjul. Alle sæder bortset fra førersædet var fjernet og erstattet med strandstole. Der var soltag, og når baghjulet var klodset op og differentialen spærret, virkede bilen fint som spil, hvor spilføreren stod op gennem soltaget og passede flyets fart med håndgassen.

En aften kom Svend Westergaard ned for at køre Lincolnspillet i hangar. Vi kørte ad den lange rullevej og Svend ville se hvad den gamle spand kunne præstere, så gassen kom i bund. Først da vi kom til forpladsen og skulle dreje til venstre for at komme til hangaren, viste det sig at bremserne ikke var ret meget værd. Med den høje fart tippede bilen så den kørte på to hjul plus wiretromlen, der i sig selv vejede 400 kg. Gnisterne føg fra cementen, men tromlen bremsede heldigvis noget så Svend kunne dreje noget mere og kun strejfe et motorfly, der holdt parkeret. Derefter et drej til den anden side og så trillede vi i hangaren og

standsede med et bump, da kofangeren ramte bagvægen. Der skete ingen skader, men vi tre i strandstolene bagi lå rodet sammen med stole og jerrycans .

Der var også held med i spillet. C.C. Hansen fra Frederikshavn var på besøg, han var gået over til motorflyvning. Men han fik en start i Grunau Babyen, selv om han ikke havde fløjet svævefly i flere år. Han skulle bare huske at trykke pinden frem i landingen, da der ikke var noget gashåndtag. Men det glemte han, så i det sidste sving ind til landing stallede den ene vinge. Babyen gled sidelæns ned mod jorden, stod på højkant på vingetippen, mens kroppen fortsatte sit drej. Den ene vinge splintredes totalt og kroppen ramte jorden med et brag. C.C. var lettere rystet men fejlede intet. Vi skyndte os at køre vraget i hangar, så ingen uden for klubben fik noget at vide. Det var ikke noget at blande aviser eller luftfartsdirektorat ind i.

Men C.C. havde dårlig samvittighed. Han vidste hvor svært det kunne være at få et svæveflyveklub til at køre rundt. Så pludselig kom en Hütter 17, som C.C. havde købt et sted, som erstatning for den baby han havde skadet for en længere periode. En gave til klubben. Jeg var moden til at blive skolet om til den, så jeg prøvede at klemme mig ned i den inde i hangaren. Den var meget lille – 11 meter i spændvidde tror jeg – det var en tidlig førkrigsmodel. Med hjælp fra andre kunne jeg kante mig ned i det åbne cockpit og få selerne spændt. Jeg fik også at vide, at når wiren skulle udløses efter at flyet var nået 400-500 meter op, skulle man løfte enden fra sædet, ellers var der ikke plads til at udløserkrogen kunne bevæge sig.

Jeg gik og ventede. En aften blev Hütteren trukket frem, Torben fik lov at flyve den. Jeg sad i spillet måtte følge begivenhederne på afstand.

Wiren blev koblet til Hütteren og der blev vinket med startflaget. Da flaget blev ført mod jorden, var wiren tot og jeg kunne begynde at give gas, så flyet kom i luften. Vi havde fået at vide at den stallede for et godt ord, så det var vigtigt at farten ikke var for lav. Jeg passede på som en smed og holdt øje med de signaler fra krængeror og sideror, som Torben havde til disposition.

Torben kobled i rigtig god højde og havde tilsyneladende stadig i tankerne, at den stallede for et godt ord, for han fløj med en fandens fart og brugte højde meget hurtigt. Han nåede en tur ud over fjorden og kom så tilbage til landingsområdet i så lav højde, at han – og flyet – forsvandt ned bag de gamle træbygninger ved brandstationen. Mere så jeg ikke.

Da traktorer kom op til mig for at hente wiren til den næste start, løb jeg den i møde for at få at vide, hvad der var sket med Torben. Traktorføreren grinede. Jo Torben havde haft den gevaldige fart på, så da han nåede enden af træbygningerne inden den store hangar, hev han flyet rundt om hjørnet i et næsten lodret drej og kiggede så lige ind i forruden på flyvelederjeepen med to mand, der kom kørende. Torben nåede at rive jeepens radioantenne af i det hurtige møde. Stor larm, men flyvelederne blev talt til ro igen.

Jeg nåede aldrig at komme til at flyve Hütter, der var ikke stemning for at hive den frem.

Jeg lå ude over Limfjorden i en Baby og fik lyst til at lave et kraftigt stall. Så jeg dykkede fart på og trak flyet opad. Men stigningen var for stejl, så jeg afbrød for at undgå haleglidning. Resultatet var, at Babyen smækkede næsen frem med sådan hast at den røg over på ryggen. Jeg trak i pinden for at komme på ret køl men havnede i et så kraftigt loop at blodet blev drevet væk fra øjnene og hovedboltene knirkede i protest. Da jeg ikke kunne se noget, ventede jeg til jeg gættede på at flyet var på vej opad. Så lindede jeg på pinden. Trykket blev mindre, synet kom igen og jeg kunne se, at flyet skød opad og at fartmåleren passerede 200 km/t og på vej ned. En nybygget Baby måtte flyve med en max hastighed på 180 km/t. (Der gik mange år før jeg fortalte nogen om den begivenhed).

En efterårs weekend var Flyvestation Aalborg lukket for os p.g.a. Nato- øvelse. Men så kørte vi til Knivholt ved Frederikshavn, hvor den lokale klub holdt til. Vi havde det gamle Lincoln-spil og et fly mere med. Det var en kold og blæsende weekend. Lørdag aften tog vi til byen for at spise og senere ville vi ind på en bar for at få øl. Men vi kunne kun komme ind, hvis vi havde slips på. Så vi måtte skiftes til at gå ind med de slips, der var ved hånden. Finn Kaj sluttede sig til os, han havde spist hos noget familie og gjort det så grundigt, at hans livrem sprang. Historie-Kai, Finn Kaj, Snuble Karl og jeg fulgtes ad tilbage til flyvepladsen, mens vi skrålede vore sange af fuld hals. Hver gang en bils forlygter ramte os, tumlede vi ned i grøften, for Historie-Kai råbte: Vi bliver blændet som harer og kørt ned! Endelig kom vi tilbage til pladsen og kunne kravle i soveposerne i stuen hos flyveleder Perch .

Dagen efter fik jeg en start i Frederikshavner klubbens SG-38 og kom op i god højde. Men den kraftige blæst gjorde, at flyet for hurtigt drev bagud og der var ingen instrumenter at støtte sig til. Så jeg skubbede pinden helt frem, flyet susede ned mod jorden, jeg kiggede ned og ind gennem forruden af en bil med et forskrækket ældre par, rettede op og hoppede lige hen over pigtrådshegnet inden landing. Det medførte ingen kommentarer. 15 år senere, da vi begyndte at forstå hvad vi havde med at gøre, ville det have medført kraftige reaktioner.

I Aviators klubhus regerede Ellen som hyttemor. Ellen var ca 30 år, havde været med i en årrække, havde også startet en svæveflyvekarriere, men holdt op efter en landing med SG'en i et pigtrådshegn. Der var også en flok don Juan'er , der konstant jagtede piger og meget gerne trak dem med ud i lufthavnen, helst til fester. Hanne dukkede op og blev hængende og Ellen var glad for assistancen i

klubhuset – piger deltog ikke vedligeholdelsen af fly og materiel – og don Juan'erne fik en kold skulder, for Hanne havde kun øje for Pollemænd.

En sommerdag i 55 lå vi og flød i dynger af duftende, nyslået græs, mens vi ventede på vores tur i flyene. Så kom Erna og Inge gående. Jeg tror at det var Hylde, der havde lokket dem med ud. Erna så vi ikke mere til, men Inge på 15 år blev hængende. Man skulle være 16 år for at blive medlem, men Hylde var altid fyldt med ideer, så han sagde til Inge, at hun bare skulle rette alderen på indmeldelsesblanketten, så var den klaret.

Af de 60 fyre som var i klubben, var ca halvdelen gift eller fast engageret. De fleste af resten sværmede om Inge som fluer om et stykke sukker. For første gang kunne man se 3-4 fyre stå i køkkenet og tørre af når Inge vaskede op, eller se to mand frivilligt gå over til den gamle brandstation for at låne fru Bulskovs støvsuger, når der skulle gøres rent. Jeg holdt mig væk fra det hankatteræs. Jeg mente ikke, at piger og svæveflyvning kunne gå sammen.

At få S-certifikat var ikke en nødvendighed. Man kunne udmærket flyve uden, bare man landede samme sted som man startede fra. Men der var en udvikling i retning af, at det skulle være obligatorisk med certifikat. Så om vinteren gik vi til teori på Poul Paghsgade skole og vores instruktører var lærere. Teorien var hentet direkte fra motorflyvernes lærebøger og det var sært at skulle terpe luftnavigation ved hjælp af kompas og deviationstabeller, når vi havde set, at søer, landeveje og byer var vore navigationholdepunkter.

Eksamen foregik i klubhuset en onsdag aften og jeg blev ”tvangsindlagt” for at få det fornødne antal elever til en gyldig prøve. Det var meget praktisk for så kunne jeg hente øl og kaffe ovre i restauranten, mens de andre svedte over de skriftlige spørgsmål.

I de år var der hver sommer kadetudveksling mellem Nato lande. US Airforce sørgede for gratis transport af kadetter fra USA og Canada den ene vej og Nato-lande den anden vej. Historie-Kai, Torben og Finn Kaj kom til USA, Hylde kom til Holland – det var blot fra Aviator – og tilsvarende kom der kadetter derovre fra. I 1955 havde jeg Ken Anderson og Bill fra Canada boende under deres ophold i Aalborg, hvilket kun var en weekend af deres 8-dages besøg i Danmark. Vi havde alle tiders fest i klubben, lånte et stort lokale i sidebygningen til den store hangar, stor bar, grammofonmusik fra apparatet placeret i en kravlegård, mad udefra, masser af øl og snaps og højt, højt humør. Ken, der havde danske aner, blev så beruset, at han under et nødvendigt ophold mellem træerne i den lille lund udenfor mens vi ventede på taxaen, tabte sine briller og så kravlede vi alle rundt i blade, skidt m.m. indtil brillerne blev fundet. Aftenen efter var der stort tam-tam i Kilden med det store danseorkester. Vore udenlandske gæster og klubbens medlemmer beslaglagde hele det store

dansegulv mens vi blev instrueret i nye danse. Ken var en hyggelig fyr, men det generede mig lidt, at han viste så stor interesse for Inge. Vi skulle over i købet samle hende op da vi i taxa kørte fra Nørregade til restaurant Kilden!

Tvillingene Torben og Finn Kaj havde været i Østrig i 54 og flyve i Zell am See. De var taget på stop ned gennem Europa, men de var osse to. Der var bjergflyvning i moderne fly og de fortalte vidt og bredt om deres mangeartede oplevelse. Jeg havde været på session og viste at jeg skulle ind som soldat næste år, så jeg bestemte mig for at tage på ferie i Zell am See og muligvis også et smut til Italien.

Det lå også i baghovedet, at det måske kunne den eneste chance for en udenlands tur foreløbig.

GF rejsebureauet på Vesterbro forsynede mig med togbillet, der medførte skift i Fredericia til Tysklandsekspressen, i Hamburg til tog med sovevogn, næste morgen skift i München til Salzburg, hvor der var fest og farver, banner og hornmusik, fordi russerne samme dag var rykket ud af den østlige del af Østrig efter 10 års besættelse. Og så til slut den lille bjergbane til Zell am See.

Min kuffert slæbte jeg 3-4 km ud til flyvepladsen, hvor jeg meldte mig på kontoret. Torben havde forklaret mig, at jeg bare skulle stikke dem en kvittering med stempel fra et offentligt, dansk kontor og påstå, at det var lægeattest (jeg havde ikke certifikat endnu), men den hoppede de ikke på. Jeg fik formularer og besked til at gå til en lokal læge til undersøgelse, inden jeg kunne flyve.

Overnatning kunne jeg få ved at leje et værelse i en af de bjerghytter der lå rundt om, og måltider kunne fås i det nærmeste gästhaus, der i flyverviddet hed "Die smutzige Löffel".

Det var dage i sus og dus, flyvepladsen om formiddagen, efter frokost til fods til byen for at sejle på søen sammen med Renato fra Italien, han lærte mig det grundlæggende om håndtering af en sejlbåd.

Om aftenen fra værtshus til værtshus og ind i mellem tivoliboder opstillet flere steder i byen. Østrigernes glædesrus over at russerne frivilligt havde opgivet deres besættelse af den østlige del gav en ekstra dimension.

En aften var jeg til fods på vej fra byen til flyvepladsen. Der var de her 3-4 km, så jeg skød genvej gennem skov op over en bakkekam, og jeg var ikke helt sikker på benene. Pludselig ramte en lysstråle mig i hovedet og jeg blev råbt an med: "Wer da!". Jeg var lidt konfus, men kunne dog hive pas frem til et par uniformerede og bevæbnede mænd og forklare, at jeg var på vej til flyvepladsen. "Ah, ein segelfliger, weitergehen" lød det fra betjentene.

En anden aften kom jeg så sent hjem, at døren var låst. Jeg fandt en stige, der kunne nå op til første sal, hvor mit værelse lå, og så kunne jeg kravle ind ad vinduet til det store værelse med dobbeltseng, der var så kort at jeg måtte ligge diagonalt for at være der.

Det blev ikke meget flyvning, det var dyrt og der var ingen skræntvind i de

dage. Men jeg nåede at flyve solo og prøvede at følge bjergvæggen med den ene vingetip kun 20 meter fra granerne, så man tydeligt kunne se hullerne i trækrønerne, hvor mere uheldige svæveflyvere var havnet.

Der var mange nationaliteter på ferie på flyvepladsen. Blandt andet Peter og Maggie Craptree fra England, de var begge piloter. En dag var en flok, der fulgtes over pladsen og Maggie og jeg gik og sludrede sammen. Pludselig spurgte hun, om jeg havde en pige hjemme. Da jeg sagde nej, spurgte hun: hvorfor?

Og så måtte jeg jo bekende, at der i klubben var kommet en pige med hestehale og et dejligt smil, men hun var meget omsværmert og jeg viste ikke, om jeg var parat til at binde mig, og jeg viste ikke hvad hun mente om mig. Maggie sagde noget i retning af: "Go for it, pal" og så stoppede samtalen.

Et par uger efter min hjemkomst fra Østrig var der som så ofte festaften i klubben.

I klubhuset var der en stor radiogrammofon med en stak moderne plader. Nogle uger før jeg blev medlem af klubben var Peter Grønbæk, der samlede timer i motorfly for at blive erhvervspilot, fløjet ind i radiomasten på Yding Baunehøj i diset vejr og omkommet. Han havde været medlem af Aviator i flere år, så en aften kom hans mor og hans forlovede ud i klubhuset og afleverede hans radiogrammofon. Med plader. De syntes, at det var der den hørte til. Og så kunne vi danse til "I found my babe on Blueberry Hill", "Big Brass Band from Brazil" og andre af den tids hit.

Der var plads til at sjæle til grammofonen ved siden af langbordet. Jeg havde fået fat i Inge og da vi havde fået danset lidt, spurgte jeg, om hun ville med ud i haven, der var noget jeg ville snakke om. Der var ingen lys i haven, så lige uden for døren vendte jeg mig om og kyssede hende. Inge kyssede igen. Så let, så overraskende og dermed starten på mange, mange års dejligt samliv. Det var i september 1955.

Timing'en var ikke helt heldig. Inden jeg drog til Østrig, havde jeg til klubbladet afleveret et indlæg, der var ret kritisk over det voksende antal piger i klubben. Og naturligvis udkom klubbladet "Cumulus" lige på det tidspunkt. At jeg blev drillet, er mildt sagt. Men jeg var glad, og forelsket.

En lørdag eller søndag var startstedet placeret nede ved fjorden som følge af nordenvind. Klubben havde over en kilometer på hvert led at tumle os på, når der ikke var anden trafik. Inge og jeg var hoppet over diget og havde gemt os nede ved vandkanten, hvor vi kunne sidde på et tørt sted og sludre. Men vi blev opdaget fra luften. Så de flyttede bare landingsstedet 100 meter, så de i lav højde ind til landing kom fløjtende (bremseklapper fløjtede på gamle fly) hen

over hovedet på os. Så kunne de holde øje med os, sagde de bagefter.

Men i 1959 flyttede Inge og jeg til København, og så sluttede en oplevelsesrig periode i vores liv. Men fortsættelsen kom i 1968, da løn og bil bevirkede, at vi begge kunne blive medlemmer af Havdrup Svæveflyveklub, der så året efter sammen med Gruppe 66 fra Faxe Ladeplads etablerede Øst Sjællands Flyveklub - også kendt som ØSF - på egen flyveplads. Men det er en helt anden historie.

Fik besøg af Tom Nielsen, søn af Biografmanden fra Havdrup, som var en af de drivende kræfter i dansk svæveflyvnings barndom. Tom selv er ansvarlig for vedligeholdelse af svævefly og jordmateriel et sted i Frankrig.

Vi snakkede naturligvis om projektet vedrørende Aviator og Tom var af den opfattelse at jeg burde skrive lidt om mig selv, lige som det ses i andre bøger.

Det har ikke været i mine tanker, men jeg følger Tom's tanker og prøver.

Lige som så mange andre børn og unge under krigen, var de mange fly, der kunne ses på himlen – og fra Aalborg var det ofte og mange – en kilde til facination og drøm om selv at kunne se det hele fra oven. Men konstatering af lidt nærsyn torpederede min drøm om at blive pilot i flyvevåbnet efter skoletiden.

Til gengæld blev jeg i 1953 suget ind i Aviator inden skolegangen var slut og det, som jeg lærte i svæveflyveklubben, har fulgt mig hele livet.

Jeg fik venner, der lærte mig mange ting, også at drikke øl i ikke uvæsentlige mængder.

Jeg lærte at køre spil, bil, traktor og motorcykel. Det gav ingen kørekort, men erfaringen er blevet hængende.

Jeg lærte at bruge mange forskellige former for værktøj og passe på fingre og øjne under brugen.

Jeg lærte at flyve og at orientere mig under flyvningen.

Jeg lærte at flyve et svævefly, at finde termik og at lande det, også udelanding nogle kilometer væk fra Lufthavnen, før jeg havde certifikat.

Et C-diplom og certifikatet (nr 293) kom i hus før værnepligt, hvor jeg efter de indledende ”øvelser” blev stationeret på Flyvestation Aalborg. Så var der kun 2 km på cykel over til Aviator.

Inge og jeg fandt hinanden i Aviator og flyttede i 1959 til København. Og først i 1968 var økonomien stærk nok til at vi kunne genoptage glæden ved en svæveflyvning, denne gang i Havdrup Svæveflyveklub, der året efter fusionerede med ”Gruppe 66” og dannede Øst Sjællands Flyveklub.

Jeg har ikke konkurrence lysten, så min indsats har koncentreret sig om instruktørgerningen og drift af klubben.

Jeg stoppede svæveflyvningen i 1999, efter jeg havde mistet Inge og siden fandt Sinne, der ikke ville forlade Nørresundby.

Mine flyvebøger viser en beskeden registrering:

Antal starter	1840
Antal timer	411
Antal typer ensædet	17
Antal typer tosædet	22
Antal startsteder	15

Mit liv har været tre liv: familieliv, arbejdsliv, svæveflyvning.

Ultimo 2015 Finn Grützmeier

