

Jørgen Møllgård fortæller

I 1955 blev jeg medlem af Aviator, der fløj på Aalborg Lufthavn. Skolingen foregik på Bergfalke II, som klubben havde anskaffet i 1954. Derefter blev jeg omskolet til Baby, og da jeg ikke var så kraftig, måtte jeg have bly sæde med.

Søndag 20 august 1961 blæste det kraftigt og af en grund, som jeg ikke husker, foreslog Svend Westergård, at jeg skulle op til Lønstrup og flyve 5 timer til sølvbetingelsen.

Vi pakkede K 8 i transportvognen og Svend, Torben Kai Nielsen og et par stykker mere tog med.

Det blæste rigtig godt fra vest, og da vi ikke havde noget spil, kørte vi transportvognen ned på stranden ved Lyngby Mølle, hvor K 8'en blev samlet. Jeg blev stuvet ombord i flyet, iført flyverdragt og en ekstra jakke og en flaske vand, inden hooden blev lukket.

Et 40 meter flyslæbstov blev koblet i næsen og fastgjort til bilen. Svend understregede kraftigt, at i det øjeblik jeg var i luften, skulle jeg dreje til højre ud over vandet, det var ikke megen højde at arbejde med.

Bilen startede op, jeg kom i luften og drejede næsten omgående til højre.

Men ved at trække i udkoblingshåndtaget skete der ikke noget!!!!

Men så sprang tovet med et ryk, der lød et brag i flyet og jeg søgte ud over vandet i lav højde.

Det lykkedes at finde opvinden og jeg fik arbejdet mig op over skræntkanten.

5 timer er lang tid at sidde stille og flyve frem og tilbage, og naturligvis meldte tissetrangen sig efter et stykke tid. Jeg havde nogle præservativer i baglommen, men det var en kamp at komme ind til baglommen, når først sikkerhedsseler og faldskærmssele skulle spændes op, derefter en kraftig jakke og så flyverdragten, men det lykkedes at fiske "remedierne" frem og bruge den. I min iver efter at slippe af med indholdet gennem det lille hul i hooden, ramte gummifidusen den lille plasticknap, der kan bruges til at holde det lille vindue lukket, så indholdet blæste ind over min overkrop!

Og derefter skulle flyverdragt og jakke samt sikkerheds selet spændes igen, faldskærmssele var lige gyldig, højden var aldrig så stor at der kunne være brug for skærmen.

Der var meget træk i flyet. Efter landing viste det sig at flyslæbstovet var sprængt 3.4 meter fra koblingsringen, hvilket havde forårsaget et hul i højderoret og en 3-4 meter lang flænge i kroppens lærred. Jeg fik også at vide at bilens bagende – en Obel Kaptajn – som følge af at flykoblingen ikke fungerede, var blevet løftet en meter op i luften og at bilen samtidig var drejet i en vinkel på 45 gr ind mod skrænten.

Starten var noteret til kl 1505 og jeg hang på til de 5 timer var nået. De 5 timer var hjemme, men der var problemer med at på flyvningen godkendt, idet K 8'en jo var beskadiget da den igen stod på stranden. Det lykkedes at få godkendelsen, da flyet var startet i ubeskadiget tilstand.

- 4 OKT. 1961

STARTATTEST.

Dato: 20-8-61 Pilot: Jørgen Mølgård  
evt. ledsager: \_\_\_\_\_

OY- XAV Startsted: Lyngby Mølle 0 m o/have

Angivet trekantbane, Vendepunkt(er) eller Mål: \_\_\_\_\_

Startart: Auto-s Koblet kl. 1505 Passagetidspunkt \_\_\_\_\_  
hvor: Lyngby Mølle (ved flyvende start)

Ved fotokontrol: Første billede viser: \_\_\_\_\_

..... underskrift af pilot J. Mølgård kontrollant A. Westergaard vidne  
..... adresse Schleppegroelsg. 62 adresse Vedebro 96

LANDINGS- og/eller PASSAGEATTEST

Dato: 20-8 Pilot: Jørgen Mølgård  
evt. ledsager: \_\_\_\_\_  
OY- XAV Startsted: Lyngby - Mølle

Passagepunkter:

	Tegn evt. mærke:	kl.	Højde	m
1.	_____	_____	_____	_____
2.	_____	_____	_____	_____
3.	_____	_____	_____	_____
4.	_____	_____	_____	_____

Landingssted: Lyngby Mølle kl. 2006  
-eller passage af mållinje

..... pilot A. Westergaard vidne J. Mølgård vidne  
(attest for angivelse af passagetidspunkt- og højde) Vedebro 96 adresse Schleppegroelsg. adresse AC

Det følgende år var jeg på instruktørkursus på Kaldred under ledelse af Ejvind, biografmanden fra Havdrup, der var flyttet til Kalundborg og havde åbnet egen biograf.

Tilbage i Aalborg efter endt værnepligt var svæveflyveaktiviteten på Aalborg Lufthavn gradvist blevet mere vanskelig. Den civile lufttrafik var i stigning og flyvevåbnets aktivitet var også øget, så der var mange timer, hvor svæveflyvningen var ”grounded”. De glade dage, hvor vi kunne boltre os frit i luftrummet over lufthavnen, var blevet fortid.

Tanken om at finde en anden plads blev drøftet mere og mere.

Det måtte være udenfor lufthavnens TMA, og ikke for langt fra Aalborg. Området mellem Nibe og Løgstør virkede tillokkende med store lyngarealer, der kunne varmes op af solen.

Men hvordan fik man nogle kontakter?

Bestyrelsen satte en annonce i avisen og fik nogle tilbud, bl.a. fra en gårdejer Mogensen i Borup. Bestyrelsen var ude og se på det, men det var et bakket terræn, så det duede ikke.

Et senere besøg af et par medlemmer, bl.a. formand Verner Petersen og Ib Braes, gav den tanke at bakkearealet måske kunne mageskiftes. Det lykkes sammen med en nabo gårdejer blev mageskifte aftalt og ejendommen blev købt for 55.000 kr. i november 1965.

Gården kunne bruges som klubhus og værksted, men der skulle bruges en hangar og den byggede vi selv af stolper og pandeplader. Den blev på 30 x 11 meter, og der var plads til fly, transportvogne og spil.

Som den første klub efter Arnborgs start have vi egen flyveplads i Danmark.

I foråret 1966 fløj vi for første gang fra Borup.

Ud over at være involveret i byggeri, havde jeg mange instruktørstarter i de første år. Det var glade år, som stadig fylder meget i mit baghoved.