

# Svæveflyvnings historie

Aviator 1954 - 1970

Mit liv som svæveflyver.

Henrik Larsen

Jeg er stadig en ung dreng der er født den 8 marts 1945 i Nørresundby, min fader var dengang medejer af en KZ3 maskine OY-DSO, og som følge af dette kom jeg, og mine 2 andre brødre meget på Aalborg lufthavn, vi var alle det som folk kalder flytusser, først i halvtredserne begyndte mine brødre at svæveflyve i Aviator, min ældste broder Erik Larsen måtte ret hurtigt stoppe, da en kop vand med bølger nemt kunne give luftsyge, min anden broder Jens Larsen fortsatte op i halvtredserne og blev omskoleet til BABY. Efter at Jens havde fløjet solo en rum tid, meldte udfordringerne til S- Certifikat sig, her var en mulighed for en 5 timers flyvning ved Lønstrup, når det blæste kraftigt fra vest, kunne man ved de høje skrænter flyve frem og tilbage hele dagen og derved opnå de 5 timers flyvetid der er en af betingelserne for at få sølvdiplom, starten foregik på stranden, med et langt tov efter en bil , ved en sådan start med Jens Larsen ved styrepinden og Ib Bras i bilen , tovet tot Ib kørte, men efter ca. 30 meter kørte Ib i et hul i stranden, og stoppede brat, Babyen havde fået lidt fart på , men var ikke kommet i luften, så for ikke at ramme ind i Ib Bras og bilen, foregik glidningen ud i Vesterhavet, Denne start metode havde nok ikke været lovlig i dag.

Så i 1954 begyndte jeg, men da jeg ikke var gammel nok til at flyve, cyklede jeg ved halvseks tiden ud til lufthavnen. Direkte for enden af lufthavnsvej, havde vi vores klubhus den gamle vagtbygning fra krigens tid, på kolde dage blev der om morgenen tændt op i kakkelovnen, først

en avis for at vende den kolde luft i skorstenen, så der var varme når vores kaffemor Rosa Mølgård kom med frisk morgenbrød, lavede kaffe og bragte det ud til os ved startstedet. På varme sommerdage blev der i den lille have bag klubhuset, holdt mange fester og fortalt mange røverhistorier. Vagterne ved den civile lufthavn kendte mig efterhånden godt og lukkede mig bare ind, når jeg kom der tidligt om morgenen, de viste jo godt hvad jeg ville. her åbnede jeg hangarportene, bilen en gammel HGF. Så vidt jeg husker(kun motor og sæder der var holdt sammen af en rusten undervogn), blev omdannet til "pølsevogn" det vil sige ombygget til startsteds vogn hvor flyve journalen blev ført, en firkantet kasse ca. 2X2 meter malet i røde og hvide felter, så kunne den jo også ses fra luften. Traktoren en Ferguson blev anskaffet til erstatning for den gamle bil, wiren skulle jo transporteres til bage efter hver start.

spillet blev eftersat for olie og, benzin / Diesel og vand, når så de første mødte ved 7.tiden var alt jo klar til at køre ud.

Vores flyFeldt var næsten kvadratisk ca. 2 km X 2 Km. Vindretning var vi ikke afhængige af, og græsset blev slået 2 gange om året af lufthavnens personale, kan man ønske sig et bedre startsted for flytusser.

Dengang fandtes jo ikke mobiltelefon, derfor skulle der rulles 2 tromler ledning ud, på hver tromle var der ca., 500 meter 2 ledet jertråd, de skulle så forbindes til nogle stik der var placeret rundt om i periferien af Aalborg lufthavn, for at give kontakt til flyverleder tårnet. Først når denne kontakt var etableret kunne vi begynde at flyve Det var alt sammen noget tyskerne havde efterlad efter 2. verdenskrig. På det tidspunkt var der tit besøg af Amerikanske militærfly, når de amerikanske piloter havde orlov fra deres baser i Tyskland, de havde hørt at Aalborg havde noget der hed Ambassadør.

Jeg måtte jo ikke flyve, men en enkelt gang da vi havde startsted i modsatte ende af flyfeltet længst væk fra hangaren, blev det et rigtigt uvejr og vi måtte i hast pakke sammen, jeg ind på forsædet på skødet af flyinstruktøren Torben Kaj Nielsen op i 15 meters højde og så fløj vi næsten helt ind i hangaren til tørvejr, men ellers hjalp jeg med at sætte wiren på krogen, holde tippen eller passe telefon, hvis der kom fly ringede tårnet, vi måtte ikke starte før vi igen havde fået grønt lys, nogle gange sagde flyvelederen, at hvis vi kunne holde os syd for hovedbanen, kunne vi godt flyve, så ville der blive givet besked til jet flyene om at holde sig nord for flyfeltet.

Inden jeg fyldte 15 år og måtte begynde at flyve, var jeg altid med som hjælper, når der blev afholdt DM i svæveflyvning på FSN Vandel, et dejligt sted i det midtjyske.

Når flyve sæsonen var slut om efteråret, blev der i december afholdt julebingo, præmier blev doneret af de forskellige firmaer vi havde kontakt med, dette arrangement blev afviklet i det gamle vandrehjem i Aalborg der lå på Kornblomstvej, vi havde nogle festlige aftener med masser af røg i lokalet.

Ved sæsonstart 1960 var jeg fyldt 15 år og måtte nu begynde at flyve den 1. maj 1960 var en stor dag for mig, at sidde i førersædet i vores Bergfalke MU-13E OY-AXP, med Torben Kaj Nielsen som instruktør, for at kunde se ud måtte jeg have 2 puder mellem mig og sædet, starten gik og vi udløste i 550 m kom i termik med højdevinding til 1075 m, vi fløj hele 15 minutter. I maj måned blev det til 18 starter, og allerede efter den 4 start skrev Mogens Buch Pedersen i min flyvejjournal fart og krængning OK.

Af flyinstruktører jeg har haft kan nævnes Torben Kaj Nielsen, Mogens Buch Pedersen, Erik Carlsen, Ib Bras, Sven E. Westergård og Verner Petersen ved den 63. start gik jeg solo i K.A. 8, OY-XAV. Da havde jeg fløjet 7 timer og 14 minutter. På FSN Vandel fik jeg mig til krejlet 2 starter på Lehrmeister OY-XAR, det må have været en dårlig dag til at flyve DM.

Tilbage i Aalborg september 1962 var der konkurrence i mærkelanding C1-C2-C3-C4-C5 Ib Bras var kontrol, der blev virkelig gået til den om man nu kunne lande lige i øjet. Den 17. august 1963 havde jeg det, alle ikke ønsker, skal ske, nemlig en wiresprængning i 100m højde, 3 ryk i håndtaget og pinden frem hurtig vurdering, skal jeg lande lige frem eller var der plads og højde til at vende og lande sådan nogenlunde ved startstedet, ok op i fart og rundt, det må have set lidt halsbrækkende ud for alle stod og tog sig til hovedet, men jeg syntes selv jeg havde styr på situationen og landede igen ved startstedet, godt nok lidt længere fremme. Nå men tilbage til start og op igen. start nummer 191 gik bedre.

Den 16. juni 1963 var været fint, en let vind fra sydvest, med Aalborg som startsted, skulle jeg prøve et stræk til Frederikshavn flyveplads, en distance på ca. 52 km, men efter 2 timer 19 min måtte jeg finde et landingssted, en mark med let stigning blev valgt, fin landing, men der var bare det, at der var 28 køer på denne mark, de lå alle i bunden af marken, men da køer er ret nysgerrige rejste først en sig og så kom de alle sammen op til flyet

for at snuse til, hvad dette nu var for noget, jeg husker tydeligt de problemer jeg havde med at holde dyrene væk fra K8-XAVs vinger den mark jeg var landet på tilhørte en gård der hed Stor Håbendal og drevet af Proprietær Frederik Pape samt Landbrugsmedhjælper Hans Pape, når nu jeg var landet på deres mark skulle dette jo koste noget, så jeg blev sat til at slå deres græsplæne, en stor plæne men heldigvis med motor, bagefter udførelsen blev jeg trakteret med kaffe og hjemmebagt kage. Jeg nåede ikke Frederikshavn, men strækket blev udmålt og godkendt af Kongelig Dansk Aeroklub, Svæveflyverrådet til 50 km og 100 meter.

Den 17. november 1963 havde jeg en dragestart der var rigelig vind denne dag, hurtigt i luften og med pinden næsten i maven, havde jeg en frakobling helt op i 600 m højde ikke helt almindeligt.

”Fortsættelse følger”

Sådan indtil nu

Hilsen Henrik