

Opførelsen af den store hangar på EK-VH i 1971/72

Aalborg Svæveflyveklub flyttede fra sæsonstarten 1971 til Vesthimmerlands Flyveplads (EK-VH).

Pladsen var et fælleskommunalt projekt og rummede ud over nogle aktiviteter med Faldskærmsklubben, ikke andet end 2 græsbaner og et rimeligt stort udenoms område.

Årsagen til flytningen var, at der efterhånden var kommet så mange restriktioner på Aalborg lufthavn, at det ikke længere var særlig rart at være der.

Vi blev budt hjertelig velkommen af Aars kommune, der stor for den praktiske administration af pladsen. Vi kunne bruge pladsen frit og kvit, så længe vi ønskede det.

Dar skulle skaffes noget husly til vores fly som et minimum, hvilket blev klaret med lånet af et stort militærtelt. Flyene skulle dog adskilles efter hver flyvedag, da pladsen var ret så begrænset. Medlemmerne klarede sig med egne telte og enkelte campingvogne – de rigtig "hårde" fandt soveplads i en sovepose mellem de adskilte fly

Der var naturligvis straks fra starten et voldsomt ønske om en rigtig hangar. I forhandlingerne med kommunen kom det frem, at kommunen havde afsat et beløb til bygning af en mindre hangar, der skønnes at kunne rumme 2 fly af C172 størrelsen. Intet var dog sat i værk med et byggeri af denne slags fra kommunen side på dette tidspunkt.

Svæveflyveklubben tilbød at bygge hangar for pengene, for derefter at leje den for en aftalt procentsats af opførelsessummen. Dette gik kommunen med til på betingelse af, at den fortsat havde en størrelse, der kunne rumme flytyper som C172 – her var det primært porthøjden, der var afgørende.

Klubbens kasserer, Gunner Rask Jensen, var den mest byggekyndige i klubben, så han fik opgaven med at styre projektet.

Snart havde Gunner ved venners hjælp fået fremstillet en tegning af en hangar på 20x28m med en portåbning på 16x4m. Spærene var forudset fremstillet af svejsede stålrør og de nødvendige beregninger var udført.

Der blev rettet forespørgsler et par steder omkring priser på dette stålarbejde, idet vi under ingen omstændigheder havde mulighed for at håndtere dette selv. Smeden i Ravnstrup syd for Løgstør afgav en fornuftig pris og fik opgaven:

Soklen blev støbt af et murerfirma og stålprofilerne, der skulle bære spærene, blev indstøbt i denne.

Væggene skulle mures op i gasbeton blokke "Siporex", der dengang blev fremstillet på Eternitfabrikken. De blev købt som 2. sortering – vi kunne godt finde ud af at sortere de dårlige fra – og dermed spare en hel del penge.

Så der kom gang i medlemmerne med at mure op med disse blokke – så måtte man flyve og mure på skift. Det var et stort arbejde, og ikke mindst alle de blokke, der skulle laves

udskæringer til bærestolperne, gjorde arbejdet tidskrævende. Der blev slidt mange fukssvans save op!

Den store dag oprandt, da smeden kom med alle spærene. De var delt i 2 med samling på midten, men lastbilen havde ikke megen vægt på forhjulene, når den kom med et læs!

Lastbilens kran hejste spærene op, og vi kravlede rundt som fluer og spændte fast. De skulle selvfølgelig fastspændes til stolperne, men der skulle også straks monteres nogle af åsene mellem spærene, så de ikke væltede. Det var meget træ der også skulle hejses op med håndkraft.

Faldsikring af andre moderne ting var vist ikke rigtig blevet moderne endnu ved den slags arbejder. Arbejdstilsynet ville have fået meget ondt, hvis det var sket i nutiden.

Alle spær og åse kom op og spændt fast. Så var det tid til at tænke på tagplader. Det er jo i nærheden af 600 stk. der skulle bruges. Også disse blev anskaffet som 2. sortering fra Eternitfabrikken. Der blev skåret hjørner af pladerne til den store guldmedalje. Vi var så heldige, at en tømrer, der kom en del på flyvepladsen, tilbød at låne os en tagpladetransportør – en lille vogn på nogle lette skinner, der kunne køre pladerne op. En meget stor hjælp.

Det var efterhånden blevet sent på året, og der blev lagt tag på hver weekend, hvis vejret tillod det. Væggene var efterhånden også blevet opmuret. Resultatet blev, at hangaren stod med murede vægge og tag, da foråret indfandt sig. Hangargulvet var blevet fyldt op med en god gang stabilgrus. Der var ikke penge til at støbe gulv for.

Der skulle så nogle porte i, og her var det atter smeden fra Ravnstrup, der var leverandør. Nu var der så en del træarbejde tilbage på gavle, udhæng og sider tilbage sammen med vinduerne.

I løbet af sommeren 1972 fik vi så ledes afsluttet hangarbyggeriet.

Vi lavede en lille festlighed ud af at kunne overdrage det færdige byggeri til kommunen. Her deltog en delegation fra kommunalbestyrelsen – måske også fra flyvepladsudvalget, og hangaren blev indviet ved en traditionel overklipping af det røde bånd.

Alle vores fly var opstillet til "parade" og "verdenspressen" var inviteret.

Efterskrift.

Siden hen fandt man penge til at støbe gulv og give spærene en bedre overfladebehandling, end den de havde fået fra starten. Det var begyndt at drysse med rust.

Portene blev ligeledes forstærket på et tidspunkt, idet en storm havde buet portene så meget, at de var "blevet for små til porthullet" og derved blæste ind, med nogen skade til følge på fly og andet materiel. Heldigvis var flyvesæsonen slut, og flyene stod adskilte –

hvis ikke kunne de garanteret have været blæst rundt med voldsomme skader til følge. Vi slap billigt.

Senere kom værkstedet så til, men det er en hel historie for sig!

-som jeg oplevede hangarbyggeriet

Gert Frikke

2019