

Det havde ikke altid været lige let. Der havde været lange og drøje forhandlinger med Luftfartsdirektoratet - som Statens Luftfartsvæsen hed i 1985 - Miljøministeriet, Landbrugsministeriet, Nordjyllands Amt, Aalborg Kommune m.fl., men jydten er ikke for ingenting stærk og sej. Hvor andre måske ville have givet op, kæmpede vi stædigt videre, idet vi betragtede al modstand som en udfordring.

Den 15. maj 1985 fik vi så det endelige godkendelsesbevis af flyvepladsen, denne gang uden de tidligere restriktioner, og Luftfartsdirektoratet ønskede os oven i købet held og lykke fremover.

Her må det lige bemærkes, at primus motor i alle disse forhandlinger var formand Svend E. Westergaard. Uden hans forhandlingsevne og 100 % indsats var vi aldrig kommet ud af starthullerne.

Det skal også nævnes, at Friidsnavnets store interesse for vor klub har været til uvurderlig hjælp og opmuntring.

SIFA skal også have tak for stor velvilje og økonomisk støtte.

Klubbens bestyrelse i 1985:

Formand : Svend E. Westergaard
Kasserer : Herluf M. Thomsen
Sekreter : Paul Bjørslev
Per Elkjær Andersen
Lars B. Mortensen
Flyvechef : Paul Bjørslev

Fra 1985 til dato har der været en jævn fremgang både medlems- og flyvemæssigt. Fra de oprindelige 12 medlemmer i 1982 er vi nu blevet 65 medlemmer. Flyparken er nu udvidet fra 1 fly i 1982 til 7 klubfly og 4 privatejede fly i 1992. Vi har også siden egenhændigt bygget en moderne hangar på 420 m². Den gamle kostald, der hørte til gården er blevet isoleret og indrettet til klubhus med kantine, toilet og bad.

I flyvesesonen 1991 blev der ialt foretaget 2223 starter og fløjet 883 timer samt 8296 strekkilometer.

Klubbens nuværende bestyrelse er:

Formand : Lars B. Mortensen
Næstformand : Hans Jørm Hansen
Kasserer : Niels Henriksen
Sekreter : Paul Bjørslev
Corrie Mortensen
Svend E. Westergaard
Steen Th. Pedersen
Flyvechef : Jens Ribe Ehlers

Det er mit håb, at klubben fremover, når vi gamle engang slipper "pinden", vil finde et medlem, der er interesseret i og villig til at videreføre klubbens historie. Det er nemlig min opfattelse, at man må kende fortiden for at forstå fremtiden.

Aalborg, den 4. juli 1992

Paul Bjørslev



AALBORG AERO SPORT

Medlem af Dansk Svæveflyveunion og Kongelig Dansk Aero Klub.

Flyveplads: Rævedalsvej 95, Ferslev, 9230 Svenstrup

Pladstelefon 08 38 01 63

10 ÅR'S JUBILÆUM

AALBORG AERO SPORT'S HISTORIE I KORTE TRÆK

Klubben blev stiftet d. 1. april 1982 af en gruppe gamle Aviatorfolk. Den stiftende generalforsamling fandt sted i Aalborg lufthavn med deltagelse af Svend E. Westergaard, Ib Braes, Ole Mahler, Steen Bønsdørf, Otto Clausen, Herluf M. Thomsen, Per Elkjær Andersen og Paul Bjørnslev m. fl.

Til formand valgtes Svend E. Westergaard, kasserer blev Steen Bønsdørf, og Paul Bjørnslev fortsatte sit gamle job fra Aviator som sekretær.

Meningen var, at der skulle flyves fra Aalborg lufthavn, idet vi kunne få en ordning med flystæb.

Vi havde også 3 starter her d. 14. april, hvor tre af klubbens medlemmer fløj en 200 km trekant.

Det blev imidlertid hurtigt klart, at flyvning på lufthavnen ville blive en noget besværlig procedure på grund af den intense trafik, der her fandt sted.

Vi blev derfor nødt til at søge andre græsgange, og med hjælp fra en motorflyver, Per Holm, fandt vi en ødegård med en ca. 950 m lang mark beliggende ved Rævedalsvej, 3 km. øst for Ferslev, og da det viste sig, at marken og bygningerne kunne lejes, blev der omgående sået græs i det spirende korn.

Området, som Aviator også havde kig på i 1965, da man rykkede ud af lufthavnen, er svæveflyvemæssigt et af de allerbedste i hele landet. I 1965 kunne det dog ikke benyttes, da det lå inde i lufthavnens kontrolzone, men efter at denne zone blev ændret, kom området til at ligge 4,5 km syd for zonen.

Vi skulle nu blot vente på, at kornet blev høstet, så græsset nedenunder var klar til 1. start.

Hele sommeren blev brugt til at skaffe et svæveplan, et spil til at trække flyet i luften med samt en wirebenter.

Alle disse ting gik op i en højere enhed d. 29. august, da klubben kunne foretage sin første flyvning. Den dag blev der afviklet 6 starter med en samlet flyvetid på 3 timer.

Den til jorden hørende ødegård rummede faciliteter til såvel klubhus som hangar og kunne med en god portion håndkraft fra medlemmernes side blive et særdeles attraktivt fritidsområde.

Vi mødte stor interesse og velvilje fra såvel ejeren af marken - fru Anna Rytter - som naboerne, hvilket har været os til stor inspiration.

Klubben havde i efteråret 1982 3 privatejede samt 1 klubfly til 12 medlemmer. Vi fik en hel del henvendelser om optagelse i klubben, men vi kunne desværre kun optage medlemmer med svæveflyvecertifikat.

Vi ville gerne oprette en skoleafdeling, men nogle elledninger, der krydsede pladsen, begrænsede vort start- og landingsområde til ca. 560 m.

Der blev sendt en ansøgning til luftfartsvesenet, og vi fik tilladelse til at begynde skoling, men blev pålagt en hel del restriktioner.

I 1983 måtte vi så på jagt efter et 2-sædet skolefly. Den 20. marts løb "Operation Læso" af stabelen, en vigtig udflygt foretaget pr. bil og båd til den kornne kattegåsø, foretaget af Svend E. Westergaard, Herluf M. Thomsen og Paul Bjørnslev. Formålet med denne udflygt var en forhandling med Læso svæveflyveklub om køb af deres Bergfalke, så vi hjemme i Ferslev så småt kunne begynde skoling af elever. Læsoklubben var flere år i forvejen blevet opløst p.g.a.

mangel på instruktører og elever. Nu stod man så med 3 bestyrelsesmedlemmer, et skolefly, et ensædet fly samt et udmærket spil, som man ikke kunne bruge til noget som helst.

De flinke folk på Læso sagde, at vi kunne gøre dem en stor tjeneste ved at fragte hele materiellet til Ferslev; så var de selv fri for at skulle betale 1000 kr. om året for opbevaring. Den 9. april kørte vi så til Frederikshavn og hentede både spil og fly ved læsøfærgen.

Det 2-sædede fly, en Bergfalke 2, gik glat igennem det årlige syn foretaget af svæveflyvekontrollant Niels Seistrup d. 7. maj.

Det ønskede fly, L-Spatz 55, gik også glat igennem syn, men da det var udgået af luftfartsregisteret, havde vi en masse papirarbejde med at få det indregistreret igen, så det kom først i luften i 1984.

Vi tog de os pålagte restriktioner i stiv arm og startede skoling med 6 elever, hvoraf 3 stadig er medlemmer, nemlig Lars B. Mortensen, Steen Th. Pedersen og Willy Jørgensen.

Klubben havde på det tidspunkt 3 instruktører: Ole Mahler, Per Elkjær Andersen og Paul Bjørnslev, som de næste par år bogstaveligt talt stod enden ud af bukserne.

På grund af den korte banelængde blev starthøjden kun ca. 200 m, så der blev kun begrænset tid til instruktion af eleverne i luften, men det gik dog. Vi fik i hvert fald en masse starter.

Men elledningerne lå alligevel og lurede i baghovedet, selv om vi havde lært at leve med dem. Vi indledte derfor forhandlinger med elsselskabet Himmerland om nedgravning af kabler, men det ville de ikke høre tale om. Hvis ledningerne generede os, kunne de omlægges, så de kom til at løbe vest om flyvepladsen. Prisen for denne omlægning ville beløbe sig til ca. 100.000 kr.!!!

Så vi tog et par dybe indåndinger og sagde, at vi ville tænke over sagen. Da vi ikke så nogen mulighed for at skaffe så stort et beløb, stillede vi sagen i bero. I november og december fik Bergfalken en 20-års overhaling med nyt lærred og maling, så den fremtrådte som ny, og derefter gik vi i hi.

Den 1. april 1984 blev flyene synet igen, men de første starter måtte udsættes, da pladsen var for blød på grund af det meget fugtige forår. Men den 14. april gik det løs for alvor med mange gode flyvninger, og i løbet af sommeren lykkedes det os at skole 4 elever solo.

Men ak! Den 18. august brød vort spil sammen; converteren i gearkassen gik sig en tur. Vi ledte med lys og lygte efter en anden converter, der kunne passe til en Buickmotor fra 1954, men en sådan kunne ikke opdrives. Vi havde endda kontakt til Canada, men heller ikke her havde vi held med os.

Med sorg i sinde måtte vi stoppe flyvningen for resten af sæsonen, men vi havde dog opnået ca. 600 starter og 75 timer.

Den 18. november indkaldte vi til ekstraordinær generalforsamling for at få en klaring på problemet elledninger. Det blev vedtaget at optage et lån på 100.000 kr. i Den Danske Bank, så "Himmerland" kunne komme i gang med at flytte ledninger i vinterhalvåret.

I oktober havde vi skaffet en anden motor til spillet. Denne motor blev i løbet af foråret 1985 monteret i vort spil af Steen's far, Vagn Thomsberg Pedersen. Denne mand fortjener at fremhæves for sin fremragende indsats, idet han lavede et spil, hvis lige ikke ses nord for Alperne. Han fik derfor ved stunderhejsningen d. 20. april pokalen for særlig god indsats i klubbens tjeneste.

Torsdag d. 2. maj havde vi et dejligt besøg af Fritidsnævnets medlemmer, som fik forevist vore forskellige faciliteter. Under rundturen på flyvepladsen blev Nævnet vidne til ljerneisen af den sidste elmast. Inge Terp fra Nævnet døbte det nyeste fly, Steen's Morelli. I champagne, hvorefter selskabet kørte videre til næste idreitsanlæg.

Nu havde vi så endelig den flyveplads, vi havde drømt om siden starten i 1982.