

Beretning om Aarhus Svæveflyveklub aktiviteter under krigen.

fortalt af Holger Nielsen

Ved min ankomst til Aarhus den 1. oktober 1940 var det svært at finde noget, som hed Aarhus Svæveklub. Jeg fandt dog 2 medlemmer, nemlig John Wetlesen og Knud (Johannes?) Jørgensen, der begge var i gang med en Grunau Baby oppe under taget i en lagerbygning på Badstue Torv ved Borgporten (Pustervig). Her genføddes Aarhus Svæveklub som Aarhus Svæveflyveklub. Det skal pointeres, at det var John Wetlesen, der kom med ideen, og som var den drivende kraft i klubben i de seks år, jeg var medlem.

I begyndelsen af 1941 annoncerede vi til et møde på biblioteket i Mølleparken, og her meldte sig i alt ca. 15 unge mennesker, inkl. John Wetlesen og jeg. Vi fandt et lokale i Fredensgade på 3. sal, og det blev starten på den nuværende klub.

Vi byggede først en skoleglider SG-38 og senere en Grunau Baby 2B "Laavise".

Det var dejlige timer, vi tilbragte der, vi var unge, fattige men flittige - og frem for alt var der geist. John Wetlesen, Cowboy, Jens Eriksen samt flere fik frejdigt til diverse fabriksdirektører bl. a. hos Frichs og Aarhus Motor Kompagnie og anmodede om økonomisk bistand, hvilket gav resultat. Jens Eriksen (Jens Vestenvind), som var indehaver af Danmarksrekorden i varighedsflyvning (12 timer ved Lønstrup), blev vor formand det første år, hvorfor så kort erindrer jeg ikke.

Vi var jo fra forskellige brancher, heraf en del maskinarbejdere. Selv gik jeg på Aarhus Teknikum. Diverse beslag til planerne og bl. a. til vor stationære rundsav blev fremstillet på mystisk vis hos Frichs og Aarhus Motor Kompagnie. En fornuftig værkfører må have set gennem fingrene med det. Vi havde besøg fra Statens Luftfartsvæsen for kontrol af svejse- og limprøver.

Den egentlige flyvning begyndte i 1942, hvor Dansk Svæveunion indkaldte til to landslejre. De første fandt sted der, og alle lejrene blev ledet af flyvere fra Værløse. Her skal nævnes løjtnanterne Jørgensen og Berg, som de afholdte og dygtige ledere. Hvor Berg fungerede, herskede militær disciplin. Dagens program blev dikteret hver morgen for os med et højt "hør efter". Vi beundrede og forgudede ham. På landslejrene kom intet plan i luften fra de forskellige klubber, uden at Berg testede det med temmelig hårdhændede manøvrer.

Der var typer lige fra Stamer, Grunau 9 (pandeflækkeren), SG-38, Kramme & Zeuthens svæveplan KZ-1 (vist nok deres eneste svæveplan), Polyteknisk Flyvegruppes plan Polyt II, også kaldet "Vimmerhale" og "Polytten", Grunau Baby samt Hütter og Olympia. Jeg har prøvet dem alle undtagen Hütter og Olympia. KZ-1 var meget velflyvende, egentligt et overgangsplan til Baby'e., Synd, der ikke kom flere fra K & Z.

Lejren i Bjergsted var jo vores første landslejr. En del af os blev indkvarteret i et gammelt forsamlingshus, som samtidig var en slags hovedkvarter. Nogle sov i de omliggende landmænds roehuse og lader. Til Bjergstedlejren havde redningskorpset Zonen lånt os en ambulance til eventuelt brug. Om natten stod den som en sovekabine for værdigt trængende. I forsamlingshuset sov vi på gamle madrasser på gulvet i salen. I vindueskarmen stod opmarcheret rugbrød, værktøj, pølser, smørekander og cykeltasker i skøn harmoni. Mange var på cykel, - spørg Thorvald fra Aalborg!

Formålet med Landslejren var jo blandt andet at give nybegyndere et kursus med efterfølgende prøver til A, B og C. Der begyndtes med den idiotsikre SG-38. Alle planerne var dengang ensædede, undtagen Kranich, som der vist nok dengang kun fandtes en af. Alle optræk skete pr. spil. En gammel bil blev opkodset, med wiretromle i bagerste højre side samt den obligatoriske wiresaks. Bilen var monteret med trægassgenerator. Under transport blev der brugt trægass, men ved

optræk blev der af sikkerhedsmæssige grunde brugt benzin. Det var på grund af krigen svært at skaffe benzin, men her var der også talenter i klubben, som havde forbindelserne i orden. Eleven blev spændt fast (de fleste med hjertet oppe i halsen) og fik en lang køretur med pinden fremme og uden at komme i luften, som de første balanceøvelser. Dette gentoges 5 - 6 gange. Herefter måtte piloten trække planet 1 - 2 meter over jorden, stadig kun ligeud mod spillet, atter 5 - 56 gange, hvorefter det første hop på ca. 50-75 meters højde tillodes ca. 3 gange. Nu var tiden inde for den første højstart med to kurver for at komme tilbage til startstedet. Det var ikke alle, det lykkedes at finde tilbage til startstedet igen. Kunne man efter en højstart på 3-400 meters højde finde startstedet igen, så var A-et hjemme.

I Bjergsted prøvede vi nogle enkelte gummitovsstarter fra skrænterne. Det blev dog opgivet på grund af nærliggende højspændingsledninger. Det var her, at Niels Ebbesen fra Esbjerg foretog et flot og dramatisk dyk under ledningerne. Det var også her, at eleven fra København efter en gummitovsstart gik på næsen med Grunau 9, som blev knust. Jeg erindrer ikke mere om ham. Og så var der eleven fra Aalborg, der havde lært sideglidning. Ved hans landing med Stamer (med båd) demonstrerede han sin færdighed - ca. 50 cm over jorden. Han slap fri af planet ved en sidelæns udvandring igennem spanter og krydsfiner.

Til B-diplom krævedes der diverse venstre- og højresving i ottetaller og en landing nogenlunde tæt på startstedet. Her var KZ-1'eren et virkeligt godt plan med et betydeligt større glidetal end SG-38, der havde 1:10! Vi lærte under B-træningen brugen og nytten af sideglidning.

Mit B-diplom fik jeg i landslejren i Svebølle ved Jyderup i 1943. Dette år overtog tyskerne kontrollen med dansk militær. Der befandt sig i denne lejr fire Grunau Baby fra Hærens Flyvertropper i Værløse. Hvordan de slap ud fra tyskerne, som havde Værløse besat, ved jeg ikke. De var forsynet med Det Danske Luftvåbens kendetegn samt splitflag.

Da den famøse 29. august oprandt, og vi frygtede, at Die Wehrmacht ville besøge os, fik vi travlt med i nattens mulm og mørke at udslette kendetegnene, samt at udfylde den hvide trekant i splitflagene. Det skete blandt andet ved lyset fra dynamolygter på cykler. Vor frygt var velbegrundet. Ca. to dage senere kom tyskerne med en løjtnant i spidsen. Jeg ved ikke, om han var klar over, at vi havde fuppet ham - han viste det ikke. Han hilste "Heil Hitler" og vendte om. Jeg kunne godt tænke mig at tale med ham, hvis han lever endnu - jeg tror, han var OK.

Vi havde forskellige pladser at flyve på ved Svebølle. En af dem lå nogle kilometer fra hovedkvarteret. Her fandtes et eneste træ. En elev fra Hobro landede sin SG-38 i toppen af dette efter en højstart med efterfølgende sving og kruseduller. Hans forklaring var følgende: Der var kun stammen og kronen at vælge imellem - kronen var den blødeste. Han tog ingen skade, men det var en frygtelig lyd, da træ og plan mødtes.

Planet blev lempet ned, intet var brækket, men planbeklædningen var forrevet og gennemhullet. Vi forberedte os på at demontere planet for hjemtransport til lejren, da gruppeleder Aaes beordrede planet placeret på startstedet, og med stærkt forringet glidetal fløj han havaristen hjem til lejren. Jeg kan endnu se for mig hans stikkelsbærben på hamlen.

I 1944 blev Unionslejren afholdt på Bøtø på Sydfalster. Det var her, hovedparten af deltagerne fik deres C-diplom, heriblandt jeg selv. Indkvarteringsforholdene var fine, der var lejrhytter samt kantine hos Dansk Folkeferie.

Tyskerne havde skærpet kontrollen med os, efter at to svæveplaner var stukket af til Sverige fra Nordsjællandskysten (et rygte!). Vi var derfor placeret tæt ved en tysk jagerflyveplads med Messerschmidt jagere.

Tyskerne tillod kun en flyvehøjde på 500 meter og længst en kilometer fra flyvepladsens udkant. Dette kunne naturligvis ikke overholdes af alle, specielt ikke når et musvågepar fra den nærliggende skov gik i spiraler op hver dag kl. 1000.

Gamle Bertelsen fra Hadsten (han var 40 år) mistede en dag orienteringen og måtte gå ned på jagerflyvepladsen mellem to Messerschmidt'er. Stor opstandelse - Tyskerne var på den tid meget nervøse.

Berthel blev fanget og undersøgt for våben. De idioter, sagde han, jeg havde kun en lommekniv hos mig. Berg fik ham efter en del parlementering fri igen.

Ellers forløb Bøtø-lejren uden megen dramatik. Dog er jeg pligtigt at fortælle om min første brug af Grunau Baby 2B's bremses. Jeg ved ikke, om bremsegrebet sad fast, men fri fik jeg det og så hurtigt, at Baby'en gik ned som en elevator. Jeg fik bremserne ind ca. 4 meter over jorden, men farten drev mig over mod et engdrag med hegn forude. Baby'en blev løftet over med et lille hop, og så var skaden sket. Ved haleslæberens berøring med hegnet blev der knust mede og underbeklædning samt knust et sæde.

Jeg indkasserede alle tiders skideballe fra gruppeleder Graff. Selv fik jeg kun et stød i ryggen. Gode gamle Hultmann og jeg reparerede Baby'en på tre dage - herefter op igen med nerver på. Træningen i Bøtø var ofte generet af stærk blæst. Ved 14 sekundmeter stoppede Berg flyvningen til stor skuffelse for os.

Det var jo en kostbar tid, der gik fra os. Vi var ca. 8-10 mand pr. plan, og med de begrænsninger, tyskerne dikterede os, blev der ikke megen tid til hver mand, højst 4-5 minutter efter udløsning af wiren.

Af gruppeledere kan nævnes Aaes, Graff, Wetlesen og Gunnar Toftlund Larsen. Sidstnævnte var efter Bøtø-lejren min kammerat indtil sin død i 1989. Gunnar havde en fin evne til at give eleven ro og selvtillid før hver start. Vi blev jo dengang sendt alene op.

John Wetlesen (også kaldet Onkel) var en formidabel god svæver. John var spinkel, vejede ikke meget, og havde altid den bedste flyvetid. Han pinte planet indtil stallingspunktet. John var en god kammerat, altid hjælpsom og villig - derfor meget afholdt.

Der var udover mit eget krak ikke større uheld i Bøtø. Måske skal nævnes, at en dame af ædel byrd (Harriet Førslev) tog fejl af wireudløseren og grebet til hauben, der røg af planet og knustes mod jorden. Under Bøtø-lejren var vinden ofte sydlig. Vi havde en pragtfuld udsigt mod Gedser. En elev nød udsigten så meget, at han glemte at udløse wiren, som måtte kappes ved spillet. Alt gik dog glat. Han afleverede wiren pænt ved spillet og landede perfekt, som han skulle.

Det er svært at udpege de bedste år af ens liv, men årene i svæveflyveklubben med de tre landslejre var nogle af dem. Der var et fantastisk godt kammeratskab og et vældigt godt humør. De fleste havde kæle- og øgenavne: Jens vestenvind, Eigild sideror, Cowboy, Sildemorderen (han var fiskehandler) og mange andre. Desværre er vi kun få tilbage.

Det ville glæde mig, om nuværende originaler kunne få en smule oplysning om foregående tiders svæveflyvevilkår efter dette.

Holger Nielsen