

Koldingbogen

ÅRSTAL:	2012
FORFATTER:	Eddie Troelsgaard
TITEL:	Kolding Flyveklub 75 år.
KORT RESUME:	Historien om svæveklubben fra 1937, byggeriet af flyene, de forskellige flyvepladser, mesterskaber m.v.

KOLDING FLYVEKLUB 75 ÅR

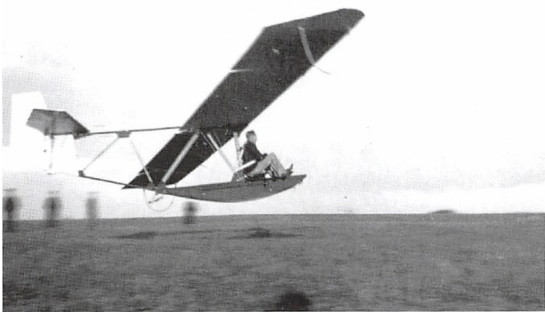
AF EDDIE TROELSGAARD

Kolding Flyveklub blev stiftet den 14. februar 1937 og er en af de ældste svæveflyveklubber i Danmark. Ti år tidligere var de første svæveflyvninger foretaget ved Gilleleje af studerende ved Polyteknisk Lærestanstalt. Op til klubbens start var der flere steder i landet gang i bygningen af åbne glideplaner.

De to brødre Willy Chr. Jensen og Gunnar Jensen samt Ole Johansen, Ervind Schultz og Kai Deleuran var i 1937 alle først i 20'erne og satte sig for, at der også skulle svæveflyves i Kolding. Det var Carl Johansen, Ole Johannsens bror, der var medvirkende til, at der blev dannet en klub, idet han var "Statens Rådgiver i Svæve-Flyvning" og "Statsautoriseret Bygge-Kontrollant ved Fremstilling af Svæveplaner". Ole Johansen kom fra Kolding men boede i København og var derfor kun medlem af klubben omkring 1939-40. Han byggede selv flere svævefly og lavede tegninger til det, der blev kaldt "Unionens Skoleglider". Unionen var Dansk Svæveflyver Union. Ved konstruktionen af denne glider havde han hentet inspiration i de tyske åbne planer. I dag bliver de moderne svævefly lavet i glasfiber, nogle med dele af kulfiber, men i 1937 var materialet træ. Så med en kontrollant og vejleder, som jævnligt kom til Kolding, gik de unge i gang med flyet. Grosserer G.H. Born, der allerede i 1911 havde bygget en flyvemaskine, blev medlem af klubben og

støttede med interesse, viden og lokaler på loftet i det bygningskompleks, der kom til at hedde Borns Gård med adressen Låsbygade 65.

Den 14. februar 1937 var man klar med et sæt love. Heri stod bl.a. i § 6: "Ethvert Medlem er forpligtet til at være absolut behjælpelig med saavel Bygning og Reparation af Planet som til Start og Transport af samme". Og i § 9 stod: "Absolut Kammeratskab er en Betingelse". I en avisartikel dateret den 13. maj 1937 med overskriften "Kolding har faaet sin Svæve-flyve-klub" står: "Sideordnet med den rivende Udvikling, som Motorflyvningen har taget, har Udviklingen af Svæveflyvesporten fundet Sted. Saa vidt vides har Sporten sit Udspring i Tyskland, hvor den siden i den Grad er bleven udbygget, at en Flyver, der i Dag skal gaa ind i den tyske Lufttjeneste, enten det er som Fører af en Maskine paa de store internationale Ruter, eller det er i Hæren, skal være i Besiddelse af Certifikat som Svæveflyver. Som Sport betragtet staaer den motorløse Flyvning langt over Flyvningen med Motor". Det kan tilføjes, at der blandt de omkring 1800 svæveflyvepiloter, der flyver i Danmark i dag, er mange piloter der til daglig flyver ved militæret eller hos SAS eller et andet selskab. Endvidere stod i artiklen: "Med Hensyn til Betingelserne for Svæveflyvning paa Koldingegnen, saa kan de



Flyvning formodentlig i 1940 på marken ved Spjarup.

kun siges at være ideelle. Terrænet omkring Kolding er netop saa kuperet, at det frembyder rige Muligheder for kraftige opadgaaende Luftstrømninger”.

Med opadgående luftstrømme menes i denne forbindelse luft, der blæser ind mod en skrænt og presses op af denne. I dag er det andre krav, der stilles – en flad og lang græsmark til spil- eller flyslæbsstarter. Men naturligtvis med god *termik*, som er navnet på de opadgående luftstrømme, der dannes, når solen opvarmer jordoverfladen. Derfor forekommer den bedste termik over lyse marker modsat mørkere områder som skov og fugtige områder, som opsuger solens varme og afgiver denne langsomt i løbet af aftenen og natten.

Den første generalforsamling fandt sted den 3. maj 1937, hvor formand blev Willy Chr. Jensen, kasserer Kai Deleuran og klubbens navn Kolding Svæveflyve Klub – KSK. Kort før krigen påtænkte man et samarbejde med en mindre gruppe motorflyveinteresserede, hvorfor der i logoet stod KFK – Kolding

Flyve Klub. Klubbens medlemmer skulle betale et indskud på 20 kr. og derefter et månedligt kontingent på 5 kr. for som nævnt i en avisartikel: ”Det er nemlig ikke nogen helt billig Historie at bygge saadan et Svæveplan. Skal man købe det færdigt, koster det 1200 Kr.” Man regnede med, at materialeudgifterne ville løbe op i 300 kr. Det var et stort arbejde for de 5-6 medlemmer, men: ”... én Ting er vi enige om; at vi i det første Aar ikke vil have ret mange nye Medlemmer ind i Kolding Svæveflyve Klub. Det maa ikke tages som Snobbethed eller som Forsøg på at gøre os interessante ved at danne en eksklusiv Forening, men De kan nok forstaa, at naar vi nu har gaaet og slidt med dette Plan, som De her ser Begyndelsen til, i 700 Timer – ofret vor Fritid og vore Kræfter paa at faa det færdigt, saa vil vi nødig udsættes for, at det skal blive behandlet daarligt af Folk, som ikke forstaa at værdsætte dets Værdi. Og det kan kun de, der har været med til at slide for af faa det gjort flyveklar. Under Hensyn hertil har vi besluttet os til, at vi vil være os selv i hvert Fald det første Aars Tid. Efter den Tid aabner vi for Tilgang, og saa haaber vi samtidig at have indhøstet tilstrækkelig Erfaring til at kunne optræde som Instruktører for de ny Medlemmer”.

FLYET FÆRDIGT

I det tidlige forår i 1938 var man nået så langt med byggeriet, at flyet kunne præsenteres for fotografen i Borns Gård. Flyet vejede 90 kg, havde en spændvidde på 10,50 m og en længde på 5,8 m. Vingerne var malet sølvfarvede og kroppen rød og gul.

Flyet skulle have været ”indfløjet” i påsken



Skoleglideren OY-28 med Kaj Deuleran ved styrepinden. I bygningen i baggrunden holdt firmaet John Willumsen – isenkram en gros – til. Bygningen var en del af komplekset omkring Borns Gård. Træbygningen blev, før nedrivningen, anvendt som auktionshal.

på Eksercerpladsen på Nørremarken af Svæveflyverunionens tilsynsførende Carl Johansen, men det nåede det ikke at blive. Så for ikke at skuffe de mange nysgerrige, blev Carl Johansen overtalt til at medbringe sit eget fly, en Hütter 17, som han så ville demonstrere. I en avisartikel fra påsken 1938 står "Det er den unge Polytekniker C. Johansen, Søn af Landinspektør Johansen, Kolding, der viser sit nybyggede Rekordplan, som han netop har indfløjet i Svæveflyvelejren ved Lønstrup og allerede har foretaget adskillige gode Ture med". Der står endvidere, at flyet trækkes til vejrs af hans egen bil, idet et baghjul er forsynet med en tromle, der rummer 800 meter stålwire, og dette kan bringe maskinen op i 3-400 meters højde. Bilens bagende blev så løftet op og understøttet, så motoren kunne startes og flyet trækkes op.

I den tidlige svæveflyvning med fly, der kun havde et *glidetal* på f.eks. 8, blev der ar-

rangeret lejre ved Lønstrup. Et *glidetal* på 8 er udtryk for, at for hver meter flyet synker, kommer det 8 meter frem. "Motoren", der bringer flyet frem, er tyngdekraften. Så med den rette pålandsvind ved skrænterne ved Lønstrup blev flyene ved hjælp af et gummitov "kastet" ud over skrænten, hvorefter der kunne flyves frem og tilbage langs denne. Under de rette forhold var det ikke ualmindeligt, at der kunne flyves flere timer på denne måde. I avisartiklen, med foto af det næsten færdige fly i grosserer Borns gård i Låsbygade, stod: "Før vi i det hele taget stiger til Vejrs, udtaler Svæveflyveklubbens Formand, Villy Jensen, vil vi gennemgaa en grundig Uddannelse på Jorden. Vi skal saaledes lære at betjene Styretøjet, lære at holde Balance og meget andet". Desuden: "Selv om Svæveplanet nu er bygget fikst og færdigt, er Udgifternes Tid for de unge Svæveflyvere ikke forbi. Nu melder sig Spørgsmålet om et Motorspil til at trække Svæveplanet til Vejrs, og dernæst melder sig et lige saa vigtigt Problem, nemlig Anskaffelsen af en Hangar, der er meget paakrævet, idet Svæveplanet vil lide for megen Overlast ved at blive afmonteret for mange Gange. Svæveflyvernes fremtidige Arbejde vil saaledes i nogen Grad komme til at afhænge af det økonomiske". For at få lidt penge i kassen udstilledes flyet søndag den 17. april 1938 i Motor Company's store maskinhal i Låsbygade med en entreindtægt på 50 øre for voksne og 25 øre for børn.

Efter det store arbejde med at bygge OY-28, som flyet kaldtes, var medlemmerne ivrige efter at komme i luften. Der var endnu ikke uddannet en flyveleder, som datidens instruktør blev benævnt, men efter at have besøgt Silkeborg Flyveklub og Esbjerg Svæ-

veflyveklub for at få gode råd, fik man en mark ved Vonsild stillet til rådighed af proprietær Bruun. Igennem svæveflyverunionen havde man købt et dyrt gummitov – et ”guldsejl”. Et gummitov var i reglen 25 m langt med et ca. 10 m træktov i hver ende. I midten var fastgjort en ring til at koble på svæveflyet. Der skulle mindst 10 mand til at trække et fly op – 5 i hver ende. Tovet bestod af 800-1000 ”korer” eller elastikker. Til de korte flyvninger i begyndelsen, de såkaldte ”rutschere”, kunne man muligvis klare sig med færre starthjælpere. Men inden man var nået dertil, skulle der laves balanceøvelser med meden stående solidt plantet på jorden. Når medlemmet beherskede denne ”norm”, var det videre til den første start med gummitov. Med to mand i halen til at holde flyet, en i en vingetip og f.eks. fem i hver ende af tovet dannende et V, var det klar til start. Piloten gav klarsignal, signalisten råbte ”Klar” og derefter ”Træk”, hvorved tovet strammedes, og ved ”Løb” var det fremad – efter at kommandoen ”Slip”, der var møntet på de to i halen, havde lydt. Hvis flyet ikke skulle for højt op, blev ”slip-signalet” givet så betids, at flyet kun lettede nogle få meter. På de få flyvninger der blev foretaget på Bruuns marker, blev det ikke til store højder – med én undtagelse. Der var kun blevet fløjet få dage, da kasserer Kai Deleuran skulle flyve en start. Et medlem havde fundet ud af, at man, i stedet for at have 2-3 personer til at holde i halen, mens gummitovet blev trukket stramt, kunne lave en slags udløser i halen fastgjort til en kraftig pløk i jorden. Blandt de mange nysgerrige fra områdets bøndergårde allierede piloterne sig med 20 stærke svende – 10 i hver ende af tovet. Imidlertid fungerede udløseren ikke

efter hensigten, og pløkken blev til sidst revet op af jorden, og Kai Deleuran kunne ikke holde pinden fremme på grund af den kraftige acceleration, så flyet steg stejlt og faldt til jorden. Der skete heldigvis kun materiel skade, idet stålwirene over vingen sprang, og konstruktionen under piloten brød sammen.

Flyvningerne var slut i denne omgang, men flyet kunne repareres. Der skulle uddannes en flyveleder, så derfor blev Gunnar Jensen, sammen med 11 svæveflyvere fra andre danske klubber, sendt af sted til flyveskolen Grunau i det daværende Tyskland. Grunau ligger i dag i det sydlige Polen på grænsen til Tjekkiet. Da Tyskland var førende inden for svæveflyvning, deltog piloter fra mange lande i disse svæveflyverkurser. Det gode kammeratskab gjorde, at selv piloter fra USA og England deltog i disse kurser, til trods for, at der var store spændinger i Europa. Nogle af disse piloter kan have kæmpet mod hinanden i lufrummet over England eller Tyskland i den efterfølgende krig.

Kurset varede fra den 21. oktober til den 3. november 1938, og ud over undervisning i teori fik Gunnar Jensen en praktisk flyveerfaring på 19 starter, hvoraf de 5 var stående på jorden som balanceøvelser. Hans samlede flyvetid på de resterende 14 starter var kun 6 min. og 22 sek. Men Gunnar Jensen bestod prøven til A-diplom og havde nu myndigheden til at kunne undervise sine kammerater i Kolding Svæveflyve Klub i det samme, hvor kravene til den praktiske prøve var: ”Fem Flyvninger i fejlfri Ligeudflyvning, hver af mindst 20 Sekunders Varighed, og en Flyvning i fejlfri Ligeudflyvning af mindst 30 Sekunders Varighed”.

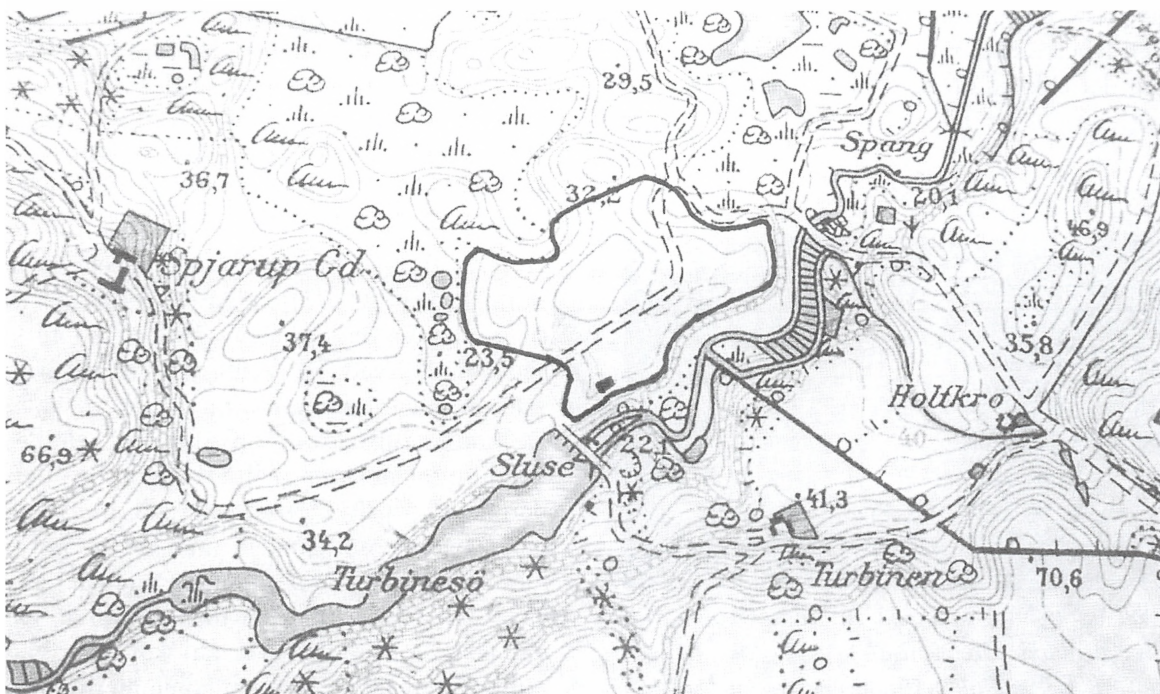
FLYVEPLADS OG HANGAR

Allerede den 24. maj 1937 var medlemmerne i Kolding blevet kontaktet af Conrad Møller fra Vejen, fordi der var en gruppe unge derfra, der også ville bygge Unionens Skoleglider. De var flittige, og deres fly blev færdigt før Koldings. Vejen og Omegns Sports-Flyveklub fløj allerede fra sidst i 1937 på marker ved godset Estrup, på Melvanggård og på marker i Nyby nordvest for Vejen. De 6 medlemmer i Kolding søgte i juni 1938 Kolding Kommune om at få stillet en mark til rådighed, men fik et afslag. Da både Vejen og Kolding-klubber-

ne havde en stram økonomi, enedes man om sammen at finde et egnet område, og dette fandt man på Spjarupgårds marker 2 km nordvest for Egtved. Ejeren, Svend Lund, stillede sig velvillig for ideen, mod at klubberne betalte en årlig leje på 100 kr.

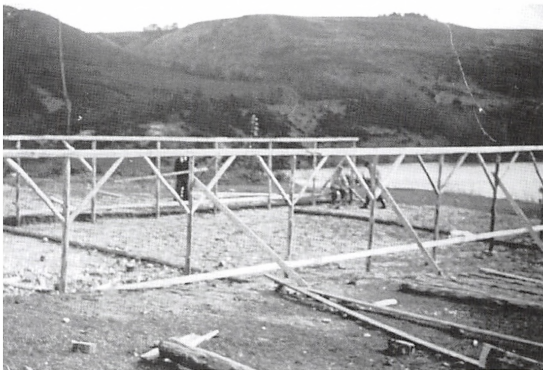
Nu kom også Vejle Svæveflyveklub til, og der blev lavet en hangar-overenskomst mellem de tre klubber. Kolding stillede deres ny-erhvervede motorspil til rådighed, og Vejen deres gummitov. Den 17. april 1939 kom godkendelsesbeviset fra staten.

Når man i dag står på markerne, kan det undre, at lige netop dette område blev valgt.



Flyvepladsen i Spjarup lå i et kuperet terræn ved Turbinensøen. De store højdeforskelle kan ses på kortet. Højeste punkt på pladsen ses nord for markvejen. Dæmningen brød sammen i 1988 efter mange års misligholdelse. Fisk i tre dambrug gik til ved denne lejlighed.

Svend Lunds søn, Lars Peter Lund i Egtved, med hvem jeg har været ude i området, har kunnet løfte sløret for flere ting. Han var en 8-9-årig dreng dengang og kom ofte på pladsen. Han har fortalt, at lokalbefolkningen syntes, at disse svæveflyvere var nogle farlige vovehalse. I dag er skrænterne langs ådalen bevokset med træer. Af fotos ses, at der i 1939 stort set ingen træer var. At udføre skræntflyvning ud over ådalens stejle skrænt mod sydøst ville være halsløs gerning, da der overhovedet ingen landingsmuligheder var, hvis det ikke lykkedes at fange opvinden. Ved skræntflyvningerne ved Lønstrup var det altid muligt at lande på stranden i givet tilfælde. Niveauforskellen mellem søen og åen neden for dæmningen var ca. 5 m og søen var på det dybeste sted 3 m. Men med en jævn vind har det bakkede terræn kunnet forlænge flyvetiderne. Der blev efter Lars Peter Lunds



Skelettet til hangaren med Turbinesøen i Spjarup i baggrunden. Dæmningen ligger lige bag hangaren, og Egtved å løber mod venstre med udløb i Vejle å. Her ses det bakkede terræn mod syd. Det var 78 m mod det højeste punkt på pladsen med ca. 35 m over havet.

udsagn oftest startet lidt i læsiden af det højeste punkt nogenlunde midt på pladsen lige nord for markvejen. Flyet nåede derved at få fart på, inden det kom op i vinden. Hvis starten var god, og piloten havde tilladelse til det, kunne vedkommende være så heldig at kunne lave en cirkel og lande ikke alt for langt fra startstedet. Ved vestenvind kunne der udføres korte lige-ud-flyvninger ned i ”tungen” mod vest. De forskellige vindretninger har givet forskellige muligheder for flyvning. Ifølge Lars Peter Lund kunne de gode starter give en højde på helt op til 30-40 meter. Men så skulle alle forhold også være optimale. Mange folk til at hive i gummitovet, rigtig vindretning og en passende vind. I dag ville man med et moderne svævefly ikke foretage drej i så lav en højde, men datidens fly kunne flyve meget langsommere, så det derfor var muligt.

Men inden flyvningerne kunne påbegyndes, skulle der bygges en hangar. Ifølge Lars Peter Lund købte medlemmerne fra de tre klubber træ af Svend Lund, skovede selv stammerne et stykke fra pladsen og kørte dem til savskærer Jens Marinus Pedersen i Dalgade 12 i Egtved. På de fire yderste afskårne sider af hver stamme lod man barken sidde. De kunne tilpasses og anvendes til yderbeklædning. Hangaren målte 9x18 m, og i den kunne stå to fly. Porten var i den vestlige ende, og i den anden, ud mod øst og nord, monteredes to vinduer. I denne ende af hangaren indrettedes to rum med trægulve. De var sikkert tænkt som klublokale og ikke mindst som soverum for medlemmerne, når de var derude i weekenden eller i ferierne. Morgenbadet tog de i turbinesøen. I selve hangaren, hvor flyene stod, var der ikke noget



En så bakket flyveplads var velegnet til starter med gummitov. Efter et vis antal sekunders flyvning skulle flyet trækkes tilbage til startstedet igen.

gulv. Kolding Svæveflyve Klubs andel af etableringsudgifterne beløb sig til 235 kr. De to andre klubber betalte det samme. Da der i 1939 blev åbnet for tilgang af nye medlemmer, så listen over aktive svæveflyvere derfor således ud: Kai Deleuran, Ole Johansen, Gunnar Jensen, Willy Chr. Jensen, G.H. Born, Ervind W. Nielsen, Helge Madsen, Poul Schwenke Nielsen, Willy Schmidt, Poul Nielsen og Carl Johansen.

På Spjarup var det stort set kun gummitovstarter, der blev fløjet, idet Koldings motorspil kun blev anvendt ganske få gange om overhovedet nogen. Lars Peter Lund har set spillet stå inde i hangaren. Det var først efter krigen, da vi kom til Vandel, at det kom rigtig i gang.

Fra den 20 marts 1940 var der rationering på benzin, så klubben kun kunne tildeles 25 liter pr. måned, og den 27. september 1940

kom der besked fra Ortskommandantur Kolding, at flyvning nu var forbudt. Ved denne lejlighed ophørte Vejen og Omegns Sports-Flyveklub med at eksistere, primært på grund af økonomiske vanskeligheder, ligesom Vejle Svæveflyveklub trak sig ud af samarbejdet. Vejens skoleglider havarede på et tidspunkt før krigen, hvilket bekræftes af Olga Søgaard, der boede på gården i 1942. Hun siger, at der lå rester af et fly ved gården. Så pladsen i Spjarup var kun i brug i ca. 1½ år. På grund af manglen på fyringsmaterialer under krigen blev der også på Spjarupgårds jorder gravet tørv fire steder og især i området 400 m nordøst for pladsen. Tørvne – eller tørvemassen – blev lagt ud på de højreliggende bakker på flyvepladsen til tørring. Under krigen blev hangaren brugt af tørvarbejdere, og kort før eller lige efter krigen slutning brændte den. Ifølge Vejle Svæveflyveklub var hangaren

blevet solgt til brug for tørvearbejderne, der brugte den som bolig. Salget i 1944 indbragte Vejle 400 kr. og sikkert det samme beløb til Kolding-klubben. Uden for det sjællandske område var flyvning som nævnt blevet forbudt under krigen, men Dansk Svæveflyver Union arrangerede i 1942 og 1943 flyvning under Bjergsted-lejren på Vestsjælland og i 1944 under Bøtø-lejren. I Bjergsted deltog kun 2 piloter fra klubben, mens omkring 10 deltog i Bøtø-lejren, herunder vores første kvindelige pilot Helene Toft (senere Hjorth). Under denne lejr fik Gunnar Jensen sit B-diplom.

EFTER KRIGEN

Ved krigens afslutning stod klubben igen uden en flyveplads og hangar. Men klubbens medlemmer havde fået øjnene op for, at den moderne svæveflyvning foregik ved optræk med spil på en jævn mark. I 1944 havde man erhvervet et fly, en brugt Stamer-Lippisch, som var et fly, hvor sædet var lukket af, så piloten kun havde hovedet og det øverste af kroppen ude i den frie luft. I 1945 lykkedes det at få fat på et wirestyr, en tromle og wire til spillet. Alt sammen ting, tyskerne havde efterladt på havnen i Kolding. Delene var blevet anvendt til spærreballoner. I juli 1945 havde klubben købt "Bogen om Spilstart", så nu var man klar til at flyve igen. Det blev imidlertid først efter høsten, hvor klubben blev tilbudt at flyve i 14 dage på gården Wissingsmindes marker øst for Skanderup. I denne lejr deltog også Haderslev og Vejle Svæveflyveklubberne. Kolding stillede med Stamer-skoleglideren og af Unionen lejedes en Grunau Baby OY-51.

Fra Lunderskov og fra de mange omkringliggende gårde mødte mange nysgerrige gæster op. Gunnar Jensen var igen den første til at erhverve et diplom – denne gang C-diplomet. Et af kravene var en flyvning af mindst 5 minutters varighed. Da denne flyvning ikke var skræntflyvning som ved Lønstrup, var der tale om termik-flyvning. Til en sådan flyvning var det nødvendigt med et fly med et bedre glidetal end det, de åbne skoleglidere havde, og det havde Grunau Baby'en bedre.

I 1946 fløj klubben en tid på Flyvestation Skrydstrup, og dette år købtes endnu et fly – en Asiago, som var et "overgangsplan". Der blev også fløjet på Bøgelunds marker ved Dalby. Samme år havde medlemmerne været oppe at snuse lidt til flyvningen på Flyvestation Vandel, men først i 1947 begyndte man at flyve regelmæssigt her, og det fortsatte med få pauser til 1963. Til klubbens første fly, Unionens Skoleglider, havde medlemmer i slut-



Klubbens første fly, Unionens Skoleglider OY-28. Når flyet skulle trækkes tilbage til startstedet, anvendtes "hunden", som ses under flyet. Under træmeden er monteret en fjeder- eller gummibelastet metalskinne for blødere starter og især landinger. Tid og sted ukendt.

ningen af krigen bygget nye vinger eller planer, fordi de gamle havde taget skade af fugt. Men den 17. juli 1947 havarerede flyet på Vandel og blev totalskadet, da piloten Schönemann skulle flyve det til hangar. Han kom ikke noget til. Heldigvis havde klubben fået et nyt medlem fra Fyn, der havde tegninger og forskellige dele og øvrige materialer liggende til en skoleglider, en ensædet SG-38. Dette byggesæt blev købt for 1000 kr. på lempelige vilkår. Efter OY-28'erens havari havde klubben så stadig et fly til den elementære uddannelse.

For at klare de mange forskellige opgaver i en flyveklub er det en stor fordel, at der er medlemmer, der erhvervsmæssigt har kvalifikationer, der kan drages nytte af. Medlemslisten så i 1947 sådan ud: 1 bankassistent, 1 bådebygger, 1 fabrikant, 3 ingeniører, 4 kon-torister, 1 læge, 1 lærer, 1 malermester, 2 me-kanikere, 3 montører, 2 skoleelever, 1 skor-stensfejer, 1 snedker, 1 tandtekniker, 1 tele-grafistelev, 1 typograf og 1 værkfører. I 1948 fik syv medlemmer det dengang sidste og 4. trin af svæveflyveuddannelsen – bevis til over-landsflyvning. Avisen skrev den 27. septem-ber 1948 med overskriften "Syv nybagte Kol-ding-Svæveflyvere: ... De syv Flyvere er: Malermester Poul Schwenke Nielsen, Bog-holder Vagn Christensen, Montør Gunnar Jensen, Snedker Ejner Lund, Læge Carl Za-cho, Værkfører Willy Chr. Jensen, Fabrikant Eli Andersen. Alle bestod Prøverne". Til disse overlandsflyvninger, i dag kaldet strækflyv-ninger, kunne Asiago'en OY-HUX anvendes. I de 10 af de 13 år fra klubbens start frem til 1950 var Willy Chr. Jensen formand, og i de næste 10 år bestred Ejner Lund dette hverv. Han blev desuden uddannet materielkontrol-

lant, og det var en stor fordel at have en så-dan i klubben, når flyene skulle godkendes inden forårets flyvninger eller efter en "hæn-delse".

1950ERNE

Fabrikant Eli Andersen begyndte i klubben under krigen. I 1943 havde han grundlagt Die-sella, der producerede små motorer, der kun-ne monteres på cykler. Broderen Arne An-dersen og faderen Marius kom kort efter ind i virksomheden. Den første egentlige knallert så dagens lys i 1952 og kaldtes en autocykel. Knallerten blev en bragende succes. Arne Andersen havde to sønner, Kaj og Bent. Arne og Bent fløj ikke, men Kaj blev aktiv pilot og i 50erne en af klubbens to instruktører. Det var en stor fordel for en klub, der ikke havde uanede midler til rådighed, at have medlem-mer som Eli og Kaj. Fabrikken havde værktøj og materialer til at bygge forskellige hjælpe-midler blandt andet den lille trehjulede wire-henter. Den blev indregistreret, så den kunne bruges til at trække materiellet frem og til-bage mellem Kolding og flyvepladsen ved sæ-sonstart og -slut.

I perioder, hvor der var problemer med spillet, har der været anvendt autostart. Det var ikke altid med ejernes gode vilje, at deres køretøjer blev brugt til opstart af fly, for farten skulle ofte op på 60 km/t på en mark, for at flyet kunne få den ønskede højde. Især i en periode omkring 1946 havde man anvendt en bil som startmiddel, indtil spillet blev funktionsdygtigt igen i 1947. Så vidt vides var det ofte Eli Andersens bil, det gik ud over. Så da det første spil måtte give op i 1951, byg-gedes et nyt – Diesella-spillet. Det blev købt

af Tønder Flyveklub, men i første omgang placeret ude hos Diesella til ombygning.

De svæveflyvemæssige forhold på Vandel var meget gode, men der var langt derop, især for de mange medlemmer, der kun havde en cykel. Så i 1951 fløj klubben igen fra Bøgelunds marker ved Dalby sammen med motorflyveklubben. Men proprietær A. Vind Thomsen mente at kunne se, at hans køer ikke var trygge ved svæveflyvernes aktiviteter, hvorimod der ikke var problemer med flyvningen med motormaskinerne. I en avisartikel stod bl.a.: ”Noget er der om Snakken, siger Propr. Vind Thomsen. Mens Motorflyvningen ikke har generet Køerne det mindste, saa skræmmer Svæveflyverne Kreaturerne, naar de kommer med deres Lastbiler, Motorspil og trækker lange Staalwirer over Marken, i den Grad, at Mælkeydelsen paa en Lørdag-Søndag, hvor Svæveflyverne har haft travlt, er gaaet ganske betydeligt ned. Jeg har ikke det mindste imod at gøre Svæveflyverne den samme Tjeneste som Motorflyveklubben, nemlig at stille Marken vederlagsfrit til Raadighed, men det maa ske paa en Maade, saa det ikke er til for megen Gene, og naar Svæveflyverne og mine Køer ikke kan forliges, saa maa Svæveflyverne fortrække. Køerne maa have en privilegeret Ret til Græsmarken”.

Tilbage til Flyvestation Vandel til den gode termik. Jo længere man kommer ind i landet, jo bedre muligheder er der for dannelse af termik. Havet opsuger solens varme. Det er grunden til at svæveflyveklubberne, herunder Kolding Flyveklub, ligger inde i landet. Den optimale placering i Danmark er Svæveflyvecenter Arnborg syd for Herning. Pladsen er hjemsted for Dansk Svæveflyver Union. Klubbens åbne skoleglider SG-38'eren var blevet

solgt i 1950, men en brugt blev anskaffet midt i 1951, og den fløj indtil udgangen af 1953. I en periode i 50erne havde klubben ingen instruktører og var derfor nødsaget til at søge hjælp hos Vejle Svæveflyveklub. Fra 1955 indtil klubben fik sit første tosædede skolefly i 1959, brugte man med Vejle Svæveflyveklubs åbne skoleglider, 2-G'eren, hvor eleven sad forrest og instruktøren bagerst. I det hele taget var de to klubber i 50erne og starten af 60erne stort set én klub med fælles møder, men med separate generalforsamlinger og bestyrelser.

I 1951 afholdtes det første DM i svæveflyvning på Vandel, hvor Eli Andersen fra Kolding Flyveklub deltog i sin privatejede Hütter 17. Flyet havde kun et vingefang på 9,6 m, et glidetetal på 17 og var meget levende at flyve. Flyet havde registreringen OY-AXH og udstilles i dag på Egeskov Museum. Under dette DM, hvor Eli Andersen blev nr. 4 af 8, fik han som den første i klubben den eftertragtede Sølv-C-strækflyvning på 50 km. Flyvningen

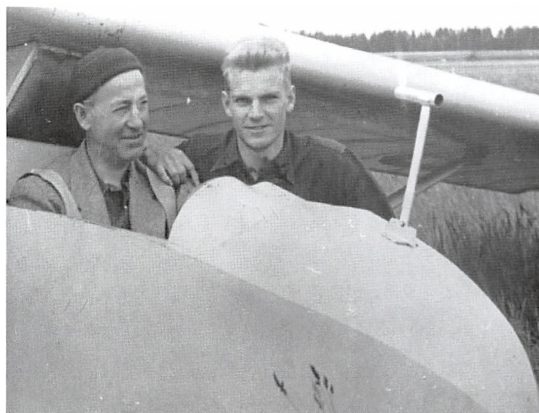


Eli Andersen ved sit privatejede fly, en Hütter 17, i hvilken han deltog i det første DM i Danmark i 1951.

gik fra Vandel til Bellinge ved Odense. Et Sølv-C består også i dag af 5 timer i luften, 50 km distanceflyvning og 1000 meters højdevinding. De tre discipliner skal ikke tages samlet. Nummer to i klubben, der fik Sølv-C, var Helge Madsen. Men allerede i 1938 fik Kaj Borch, der kom til Kolding Flyveklub i 1946, sit Sølv-C. Det var Sølv-C nummer 12 i Danmark. 5 timers prøven til dette diplom tog han ved flyvning langs skrænterne ved Lønstrup. Han begyndte at flyve helt tilbage i 1932 i svæveflyveklubben Aviator i Ålborg. Kaj Borch var formand for Kolding-klubben fra 1960-1963.

Med udgangen af 1953 solgtes den sidste åbne skoleglider, og de næste knap 4 år havde klubben kun et fly – det ensædede overgangsplan – Asiago'en. Men de dygtigste piloter i klubben kunne ikke flyve strækflyvning før i 1956, hvor flyet blev gjort "udvidet" hos Jysk Aero i Viborg, og registreringen ændret fra OY-39 til OY-HUX. Flyet var det første i klubben, der havde bundkobling mod tidligere næsekobling, hvilket betød, at det fik væsentlig større højde i en spilstart.

Den 1. august 1957 lånte Vejle-piloten Jørgen Stougaard Knudsen Asiago'en til en strækflyvning, hvor han landede på en mark i nærheden af Fredericia. Han blev hentet af et af militærets motorfly, en KZ-VII, og slæbt mod Vandel. Forbindelserne fra styrepinden til rorene var via stålwirer, og en varm sommerdag kunne det betyde, at disse slækkedes en smule. Med den højere fart i flyslæbet end den normale glidefart kom det venstre krængeror i kraftige svingninger, og selv om piloten koblede fra motorflyet og satte farten ned, fortsatte svingningerne, så den yderste del af vingen brækkede af, og flyet styrtede til jor-



Far og søn, Kaj og Ole Borch. Kaj begyndte at flyve i 1932 i Aviator i Ålborg og var nummer 12 i Danmark, der fik C-diplom. Ole blev Danmarks mester i 1972. Flyet er en Grunau Baby.

den i et spind, og piloten blev dræbt. Noget sådant kan ikke ske i dag, hvor alle rorforbindelser er stangforbindelser.

Klubben havde nu intet fly, hvorfor man af Unionen købte en Grunau Baby bygget af medlemmer af Polyteknisk Flyvegruppe til Unionen – uden beregning. På verdensplan blev der i alt bygget omkring 6000 af dette fly. Grunau Baby'en mindede meget om Asiago'en og havde også et glidetæl på 17. Den 13. april 1958 fik klubben lidt reklame, idet der i en artikel i en af byens to aviser stod: "..... Kolding Flyveklub foretog den første flyvning med sit ny erhvervede svæveplan, en Grunau Baby, der blev trukket i luften af fabrikant Eli Andersens ny Auster-sportsmaskine. Svæveplanet blev tre gange trukket ind over byen, hvor planet blev koblet af slæbelinen og paa egen haand gennemførte en rundtur over Kolding og returnerede til startpladsen ved Bøgelund".



I 1957 købte klubben denne Grunau Baby af Unionen. Der blev på verdensplan bygget 6000 eksemplarer af dette fly.

Motorflyveinteresserede havde tilbage i 1941 dannet en klub, og de fløj også på Bøgelunds marker ved Dalby, da Kolding Flyveklub fløj her i 1951. Helt tilbage fra før krigen havde det været på tale at slå motorflyvning og svæveflyvning sammen i en klub. Nu opstod der igen et ønske om dette, primært ud fra behovet for en rigtig flyveplads. For svæveflyverne ville det betyde, at det ikke kun var om søndagen, der kunne flyves, som tilfældet var på Vandel. Ved de efterfølgende generalforsamlinger i de to klubber blev der givet grønt lys for en sammenlægning. Så den 18. marts 1958 blev der afholdt stiftende generalforsamling på Slotshotellet i Kolding, og klubbens navn blev Kolding Flyveklub, først med en motorflyvesektion og en svæveflyvesektion, men senere også kortvarigt en modelflyvesektion. Klubmærket blev nu ændret til Ellehammers fly. Bestyrelsen blev fra svæveflyverne snedker Ejnar Lund (formand), taksator Kaj Borch og montør Evald Erik-



Klubben fik det første tosædede fly, en Röhnlerche i foråret 1959. Det var bygget i Poppenhausen i Tyskland tæt på det tyske svæveflyvemecca Wasserkuppe.

sen og fra motorflyverne cykelhandler Kjeld Stæchmann og korrespondent Keld Christensen. En fælles flyveplads fik man først i 1964. Samarbejdet med motorflyverne opførte i 1968, da svæveflyverne flyttede til Gesten Flyveplads. Som en start på samarbejdet blev der i 1958 truffet aftale med ejeren af Bøgeløkke ved Nr. Bjert om at flyve fra hans marker, hvorfra motorflyverne allerede fløj. Men på grund af uoverensstemmelser blev det kun til et par måneder her, og svæveflyverne måtte derfor igen transportere deres materiel til Vandel.

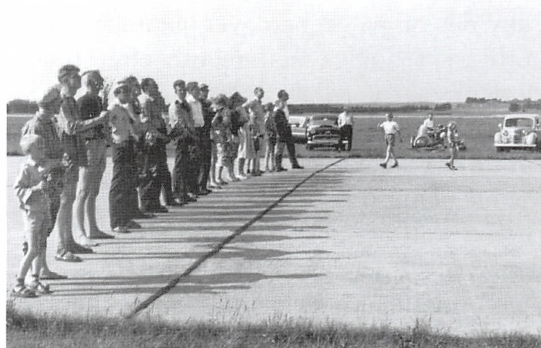
Lige siden tiden på Spjarup før krigen havde klubben med mellemrum et samarbejde med Vejle Svæveflyveklub, og da Vejle i 1955 købte Odense Svæveflyveklubs tosædede og åbne 2G indledtes et samarbejde på Vandel for at udnytte begge klubbens materiel bedst muligt. Klubben havde aldrig før skolet på tosædet fly. Men i 1959 vovede Kolding Flyveklub det store skridt selv at købe et splinter-

nyt tosædet fly, en Röhnlerche, hos Alexander Schleicher i Poppenhausen i Tyskland for ikke mindre end 13.000 kr. Klubben har i alt ejet 8 fly fra denne fabrik. Det blev prøveflyvet den 3. marts 1959 på Tysklands svæveflyvecentrum Wasserkuppe ikke langt fra fabrikken. Det var det andet eksemplar i Danmark, det fik registreringen OY-BVX og havde et glidetæl på 19. Skoling af nye piloter fik et skub fremad med købet af dette fly, men det kunne også anvendes til strækflyvning.

DE AKTIVE 1960ERE

Den 15. maj 1960 ramtes Diesella og Kolding Flyveklub af en tragedie, da grundlæggeren af Diesella, Eli Andersen, mistede livet i sit fly efter et flyvestævne i Nakskov. Han havde kort forinden købt et nyt fly; et to-sædet motorsvævefly med propel i halen. Det blev tanket fuldt op til hjemflyvningen, men da han var lettet og begyndte at dreje, havde han ikke fart nok på, hvorved flyet gik i spind og blev knust mod jorden. Eli Andersen begyndte i Kolding Flyveklub under krigen og havde været en drivkraft, specielt på grund af sin tekniske snilde. Det nye tosædede fly gav nye problemer, når det skulle trækkes op af spillet, fordi spillet ikke var bygget til så stort et træk, og derfor havde været ved at vælte flere gange. Derfor skulle der monteres en lægte gennem spillet, så den støttede mod jorden og derved forhindrede det i at vælte. Med købet af et lukket skolefly var det lettere at få uddannet instruktører. Det var mere attraktivt at sidde i en lukket kabine end på en "hønsepind" i den frie luft. Klubben havde hen mod den sidste del af 50'erne fået to instruktører: Kaj Voulund Andersen og Ole

Borch. Til at vedligeholde det kørende materiel som spil og wirehenter var det nødvendigt, at der var medlemmer, der havde forstand på teknik. Kaj Borch havde via jobbet som taksator kontakt til de fleste af byens autoværksteder og kunne på den måde skaffe køretøjer til fornuftige penge. I 1959 fik klubben et nyt medlem J.W. Hornstrup, som hurtigt fik øgenavnet "smurmand" – smøremanden. I de knap 25 år, han var aktiv, deltog han i vedligeholdelsesarbejdet og i nybygning af spil. Flyene havde endnu ikke en VHF-radio om bord, hvorfor der måtte kommunikeres på anden vis. Når et fly skulle lande, f.eks. efter en 5-timers prøve, lavede medlemmerne en "landingskæde". De blev stående, indtil de kunne se, at piloten havde set ned og modtaget budskabet. Der kunne også være andre situationer, hvor et fly skulle kaldes ned. Hvis de opadgående luftstrømme var gode, var det fristende at blive hængende i stiget. Tiden kunne gå, og hensynet til de andre klubmedlemmer, der også gerne ville i luften, kunne glide i baggrunden. Landingskæden var så



Uden radio i flyet måtte der laves en landingskæde, når flyet skulle kaldes ned.

midlet til at trylle den sorte samvittighed frem, så piloten trak luftbremserne og landede.

Til kommunikationen mellem startstedet og spillet, der stod omkring en kilometer væk, brugtes flagsignaler helt op i 70'erne. Når spilføreren skulle køre langsomt ind, så wiren blev stram, vinkedes frem og tilbage med flaget over hovedet. Når wiren var stram, blev flaget ført hurtigt ned, og spilføreren gav så gas, mens tipholderen løb med flyet de 5-10 m, han eller hun kunne følge med.

Sommerlejren i 1960 blev nærmest en katastrofe for klubben, idet man mistede det eneste ensædede fly, man havde; Grunau Baby'en. Medlemmerne var sammen med andre klubber i fuld gang med flyvningen. 7-10 fly var i luften. Det tidligere medlem Andreas Christensen, "Dres", skrev i jubilæumsskriftet i 1987: "H.C. startede normalt og var uden tvivl fast besluttet på en god termiktur. Efter udkoblingen så jeg, at han fortsatte med en lige-ud-flyvning over imod begrænsningen af pladsen, hvor der er en stor granplantage. Derefter gik der 3-4 minutter, uden at nogen bemærkede, hvad der skete. Vi begyndte så at diskutere, hvor H.C. egentlig lå. Vi så godt en Baby, der var på vej hen over plantagen i ikke særlig god højde, men mente efter nøjere vurdering, at vor Baby måtte være et af planerne over os, der havde fundet termik. Vi kunne dog ikke undlade at diskutere det ensomme plan, som fortsatte ud over plantagen så støt, som var det en motormaskine, og vi slog os til tåls med, at det var det selvfølgelig. Men underligt var det, at det langsomt tabte højde og nærmede sig trætoppene. Pludselig så vi, at flyet tog et højresving, og ingen var da i tvivl om, at det var vor Baby med H.C.



Under sommerlejren i 1960 landede Grunau Baby'en i træerne. Inden de tililende svæveflyvere dukkede op, lykkedes det piloten at kravle ud af flyet og ned på jorden.

om bord. Vi var aldrig nået så hurtigt ned ad banen, og hvordan vi forcerede den høje indhegning, forstår jeg ikke i dag. Da jeg, sammen med Finn Hornstrup, kom hen til træet, hvor Baby'en hang fast øverst oppe, så jeg en person stå og kigge op i luften. Jeg spurgte i bare befippelse: "Hvad er der sket med piloten"?, og manden svarede: "Det var da mig, der fløj Baby'en". I den totale forvirring havde jeg ikke kunnet registrere, at det var H.C., jeg talte med og at det heldigvis var lykkedes for ham at klatre ned fra træet.

En eller anden af de mange svæveflyvere, der var til stede, foreslog at vi skulle forsøge at få militærets helikopter fra Karup til at løfte planet fri af træerne. Det lykkedes virkelig at rekvirere helikopteren. Først havde man planer om at fire en mand ned fra helikopteren for at koble en wire fast, men det blev opgivet. I stedet for måtte en af vore folk klatre op i træet, fange wiren og få den sat fast. Det lykkedes efter flere forsøg, og heli-

kopteren begyndte at trække planet fri. Man nåede faktisk at få den fri af trætoppene, men pludselig sprang wiren, og Baby'en lå splintret på jorden. Hvorfor wiren sprang, er uklart, men det var vist nok helikopter-copiloten, der af sikkerhedsmæssige grunde udløste springmekanismen. Tabet af Baby'en var et hårdt slag for klubben. Der var stadig en gæld på ca. 3.000 kr., og det var lige så meget, som et tilsvarende plan kostede, så vi havde ikke noget plan, men skyldte penge væk til et".

Årets begivenhed på Vandel var Unionens sommerlejr samt DM, som blev genoptaget i 1961. Der havde ikke været afholdt DM siden 1951. Man kunne nu flyve hele 14 dage i træk, og selv om klubben skulle dele flyvefeltet med andre, så var der tilsvarende fordele. DM-piloterne havde naturligvis fortrinsret, når de mange maskiner i løbet af et relativt kort tidsrum skulle i luften, men da disse starter som oftest foregik i slæb bag militærets KZ – Kramme & Zeuten motorfly, gik det. Desuden var det spændende, når der skete så meget på pladsen. Under sommerlejren var klubberne fælles om Unionens gode spil og wirehenter. Så de mange små og store besværligheder, der skyldtes dårligt materiel, var nu løst for 14 dage. De fleste havde familien med på sommerlejr, så der var store teltlejre af alle mulige typer og størrelser.

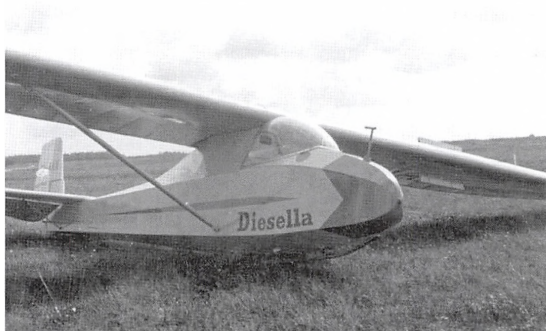
Flyene havde efterhånden fået så godt et glidetæl, at der kunne flyves strækflyvninger, især når "blomkålsskyerne", cumuluskyerne stod på himlen. Da de to piloter Ole Borch og Poul Greve Petersen en god flyvedag med nordlig vind var oppe i den tosædede OY-BVX, fik de pludselig den idé at lave en strækflyvning. Som sagt så gjort. De havde ikke



De to piloter Ole Borch og Poul Greve Petersen fik begge deres 5-timers flyvning til Sølv-C den 5. juni 1960. Da Ole Borch var landet, fortsatte han som instruktør, så han kunne få sin start nr. 1000.

radio om bord, men satte kursen med vinden sydpå og landede efter 150 kilometers flyvning på flyvepladsen i Jagel ved Slesvig. De kunne godt have fløjet længere, men da de ikke var klædt på til strækflyvning oppe i den kolde luft, måtte de lande, rystende af kulde.

Efter vor første Grunau Baby's landing i grantræerne og efterfølgende havari stod klubben nu igen i den situation, at den kun havde et fly, nemlig den tosædede Röhnlerche. Der var ikke mange medlemmer i klubben, så penge til at købe et andet fly havde man heller ikke. Denne ulykkelige situation blev vendt, da Arne Andersen og hans mor fra Diesella, forærede klubben en brugt Grunau Baby OY-AAX. Flyet blev fløjet hjem fra Allerød på Sjælland i flyslæb af Kaj Borch i KZ-III og Kaj Andersen i Baby'en. Den blev landet på marken ved siden af Diesella, og da Kaj Voulund stod ud af flyet, trådte han igennem



Efter tabet af klubbens første Grunau Baby var glæden stor, da Arne Andersen og hans mor fra Diesella tidligt i 1961 forærede klubben en brugt Baby med registreringen OY-AAX.

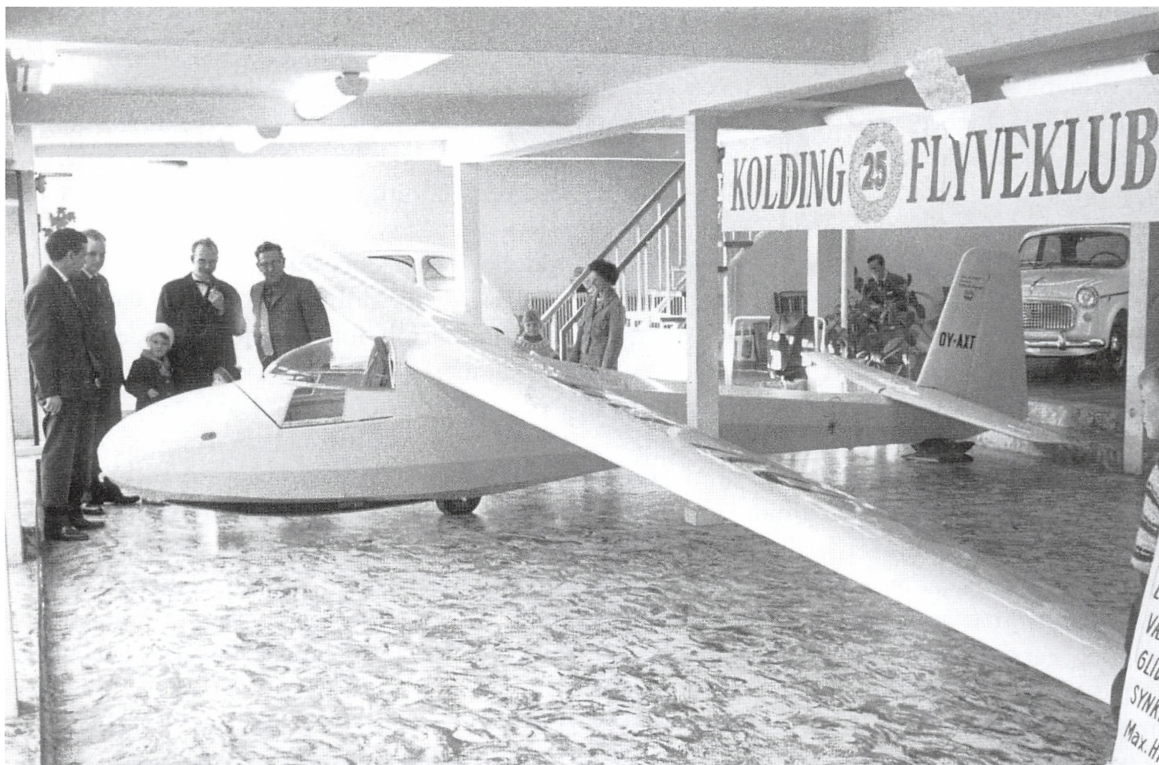
lærredet. Men skaden blev hurtigt repareret, og flyet blev transporteret til Vandel.

Da flyenes præstationer forbedredes i forhold til de tidligere åbne fly, var chancerne for at fange termikken efter en spilstart og holde sig i denne meget større. Mere flyvetid var naturligvis befordrende for lysten til at bruge så megen tid på flyvepladsen, som det var nødvendigt i en klub, hvor man møder op inden kl. 9 og trækker lod om flyene, herunder også i hvilken rækkefølge, der skal flyves. Det sker naturligvis ofte, at ikke alle kan komme op at flyve. Derfor præsenterede klubbens formand i 1961, Kaj Borch, medlemmerne for planer om, at en gruppe selv skulle købe et nyt en-sædet fly – en Ka-8 fra Alexander Schleicher i Poppenhausen. Klubben ville ikke inden for en overskuelig fremtid selv have råd til at anskaffe et nyt plan. Flyet kom med tog til Kolding, og prisen var 24.000 kr. Klubben havde nu 3 fly, og selvom flyet var i privat eje, regnedes det dog for et klubfly, for de piloter, der havde mulighed for at

flyve dette fine fly, var reelt de samme som ejerne. Der blevet anskaffet en trailer til flyet, så det kunne hentes hjem, hvis piloten var udelandet på bondemandens mark. Flyet blev så skilt i fire dele: Krop, haleplan og to vinger.

Efter to år købte klubben flyet, for nu var der bygget et endnu bedre fly med en krop af træ, en Ka-6, så et sådant blev derfor købt af den private gruppe. Det blev først købt af klubben i 1970. I 1961 udkom den første udgave af Svæveflyhåndbogen skrevet af Per Weisshaupt. Den bliver stadig brugt til vintrens teoriundervisning rundt om i klubberne og bliver løbende opdateret.

Flyveplads-, hangar- og termikforholdene var gode på Vandel, men efterhånden blev det mere og mere besværligt at holde til her. Fik klubben gæster, kunne disse ikke komme ind uanmeldt, idet der skulle gives besked ved porten ved dagens begyndelse. Det var ikke fremmede for den nødvendige medlemstilgang. Der kunne ikke flyves på hverdage. Ventedes der et militært fly på besøg, kunne flyvningen blive afbrudt i op til en time. Og i sommeren 1962 blev det meddelt fra major Simonsen, der var leder af stationen, at man ikke længere kunne huse klubbens fly. Det samme gjaldt Horsens Flyveklub, der var kommet til i mellemtiden. Vejle Svæveflyveklub havde bygget en hangar, så de var reddet i første omgang. Flyene skulle derfor skilles ad efter hver flyvedag og opbevares i en nedlagt gård. Medlemsskaren svandt ind under sådanne forhold. Andreas Christensen mener, at der på dette tidspunkt kun var 18 medlemmer. Den egentlige årsag til major Simonsens aversion mod svæveflyverne var nok, ifølge "Dres", hans egne ambitioner og håb om, at flyvestationen ville blive omdannet til



Ved klubbens 25-års jubilæum i 1962 blev Ka-8'eren udstillet i automobilforhandler Jens Sørensens udstillingslokale på Haderslevvej.

en vigtig Natobase. Der havde også været følere ude om at anvende Vandel til indenrigsflyvning, men i stedet for blev der få år senere bygget en lufthavn få kilometer derfra – Billund Lufthavn.

VAMDRUP FLYVEPLADS

I august 1962 henvendte klubben sig til borgmester Peter Ravn med ønsket om etablering af en plads, der kunne bruges til forretningsfly og af svæveflyverne. Peter Ravn var ikke helt afvisende, men bad klubben kontakte fa-

brikant Poul Sørensen, der var formand for Sportsudvalget. Poul Sørensen var mere interesseret, stadsingeniøren blev inddraget, og det endte med planer om en lille lufthavn i millionklassen. Klubben fornemmede, at den var ved at blive kørt ud på et sidespor. Forskellige andre tilbud blev undersøgt: Bag Vonsild Mølle og en plads med indflyvning over Donssøerne, men klubben skulle længere væk. Andreas Christensen havde via sit arbejde gode relationer til Vamdrup Kommune og via kommuneingeniør I.L. Jæger, fandt man frem til et område med kun en lodsejer

nemlig lige vest for Horskærgård, hvis ejer var S.J.F. Olsen. Efter mange møder gav Olsen tilsagn om en 10 års lejeaftale og en lejesum på 20.000 kr. pr. år. Dette forslag blev fremlagt for Kolding Kommune, der tilbød at betale ¼ del, altså 5.000 kr., idet kommunen hævdede, at andre brugere, såsom private firmaer, måtte give deres tilskud. At kommunen ikke var så villig til at støtte en lokal flyveplads længere, kom for dagens lys den 24. maj 1963, da man i avisen kunne læse, at Trekantbyerne havde fået tilbudt en flyveplads i Billund af Lego ganske gratis mod, at man udbyggede den med landingslys. Alle faldt næsten over hinanden for at argumentere for Billunds lyksaligheder. Interessant er det også at læse, at de bestræbelser, man havde haft med at åbne Flyvestation Vandel "var stødt på tilsyneladende uoverstigelige vanskeligheder". Vandel lå fyldt udbygget ved siden af, men alligevel valgte man Lego-projektet.

Den megen snak om flyveplads havde resulteret i, at motorflyveklubben var blevet genoplivet, og her var man lige så ivrige efter at komme i gang, som svæveflyveklubben var. Det lykkedes arkitekt Eduard Pedersen, der var konsulent for Vamdrup Sogneråd i byplanspørgsmål, at få sognerådet til at se det fornuftige i, at man fik en plads, der kunne styrke den yderligere udvikling af erhvervslivet og skaffe arbejdspladser. Luftfartsdirektoratet godkendte pladsen, og Vamdrup Kommune gav et driftstilskud på 11.000 kr. om året til dækning af lejen af arealet.

Dermed var pladsen ikke etableret, idet der skulle bygges en hangar, skaffes strøm gennem et jordkabel, laves tankanlæg, etableres telefon, og der skulle bygges et klubhus, der

også kunne fungere som flyvelederkontor. En bulldozer skulle udjævne de værste pukler, der skulle sås græs, foretages afmærkninger og parkeringsfelter til biler. Kolding Kommunes andel var en gammel tømmerlade, der stod på en grund, kommunen havde købt af Jens Juhls Savværk i Vesterbrogade. Den fik klubben til nedbrydning. Af gamle 8 mm-film ses, at nedbrydningen af denne var et ganske farligt job, fordi det foregik uden brug af kran, men ingen kom til skade. Arbejdet blev påbegyndt i november 1963. Selve skelettet kunne bruges, ligesom de fleste af de andre materialer.

I en avisartikel stod der, at 23 firmaer gik ind for en flyveplads ved Vamdrup. Ribe Amtsråd blandede sig nu i planerne, idet de var nervøse for, at nogle kommuner ville springe fra, hvis erhvervsflyverne f.eks. fore-



Den gamle tømmerlade fra Jens Juhls Savværk i Vesterbrogade blev pillet ned og bygget op igen i en forbedret udgave på Vamdrup Flyveplads. Ingen kom til skade ved nedtagning og opstilling.

trak at etablere sig på Vamdrup i stedet for på Billund, der for nogle kommuner lå en del længere væk. Amtsrådet så gerne, at Vamdrup annullerede kontrakten, hvilket kunne lade sig gøre, hvis de ikke kunne få godkendelse fra amtet. Men Vamdrup Sogneråd var heldigvis fast besluttet på at gennemføre projektet. Efter en enorm indsats fra svæveflyverne, kunne pladsen indvies den 24. september 1964. Pladsens placering og moderniseringen af flyparken bevirkede, at tiden på Vamdrup Flyveplads styrkede klubben. Medlemstallet voksede markant til 50 i 1967, og de sportslige resultater nåede højder, klubben ikke tidligere havde kendt. De første 300 km trekanter til måldiamant blev fløjet af Mogens Bringø og Ole Borch i 1967. Inden en sådan trekantflyvning nedskrev man opgaven på en tavle eller et fortrykt skema, der blev fotograferet med de indtegnede oplysninger. Når den tilstrækkelige højde var nået, fløj piloten tværs over flyvepladsen, og tiden blev taget. Der skulle flyves udenom hvert vendepunkt, og dette skulle fotograferes på samme film, som var anvendt til startfotoet. Dette vendepunktsfoto blev oftest taget i et meget stejlt drej, så man ikke fløj længere ud end nødvendigt. Det kunne gerne foregå med høj fart og så helt op, så venstre vinge pegede lodret eller næsten lodret ned i jorden. De fire år, klubben fløj fra Vamdrup, gav mulighed for at flyve hver dag, hvis det var muligt at skaffe hjælpere, og hvis vejret var til flyvning. Grunau Baby'en, som klubben fik foræret af Diesella, blev solgt i 1965, den to-sædede Röhnlerche blev solgt til Holstebro Flyveklub og endnu et fly var bestilt hos Alexander Schleicher i Tyskland; en to-sædet Ka-7. Endnu en brugt Ka-8 blev købt i 1967, så



Ka-7'eren blev indkøbt i 1966 og fløj i klubben helt indtil 2009. Otto Nielsen gør klar til at sende Mogens Bringø og Betty Bill i luften på den gamle Vamdrup Flyveplads ved Horskærgård.

klubben nu rådede over fire fly, som der nu var basis for på grund af det stigende medlemstal.

Men desværre fungerede samarbejdet med motorflyverne og flyvelederen ikke så godt. Derfor opstod allerede efter fire år et ønske om en plads kun for svæveflyvere. Forpagtningen udløb den 1. januar 1969, og Vamdrup Kommune fandt et 700 m langt område mellem Hjarup og Vamdrup, den nuværende Vamdrup Flyveplads. De 700 m var ikke nok for svæveflyverne, og med de problemer, der havde været i samarbejdet med motorflyverne, ledte bestyrelsen i Kolding Flyveklub, Mogens Bringø, Otto Nielsen, Ib Møller, kasserer Bent Holgersen og formand Eli Vang Olsen i et stort område efter en passende mark. Valget faldt på tre marker med en grøft midt på. Sammenlagt var markerne 1130 m og blev derfor en af de længste svæveflyvepladser i Danmark.

GESTEN FLYVEPLADS

Den østlige ende af den kommende flyveplads købtes af Hans Schelde Jensen, Gejsing for 31.500 kr., og et 2 tdr. land stykke midt på pladsen ved grøften købtes for 5.000 kr. Det vestlige stykke forpagtedes med forkøbsret af Aage Damgaard, der ikke ville sælge, før han holdt op som landmand. Det gjorde han i 1976, så etableringen i Gesten kostede i alt 140.000 kr. med jord og hangar. Motorflyverne blev købt ud af hangaren. Der blev lavet arbejdsgrupper, og man gik i gang med nedtagning af hangar, opsætning af samme i Gesten, lægning af fliser og bygning af et lille klubhus i det ene hjørne af hangaren. I den mørke og kolde vinter blev grøften midt på pladsen rørlagt. Men alle disse mange opgaver og de gode fremtidsudsigter medførte et godt sammenhold i klubben, og den havde nu et medlemstal på omkring 60. Nogle medlemmer købte plads til en campingplads i nærheden, som klubkassen overtog efter et par år.

Ole Borch havde deltaget i DM i 1961 og flere efterfølgende år og den 5. gang, i 1972, lykkedes det ham at blive Danmarksmester i en SHK med et glidetotal på 38 – noget helt andet end de tidlige åbne fly med et tal på kun 7-8. Året efter var det Finn Hornstrups tur til at blive Danmarksmester i standardklassen, og Ole blev nr. 3 i sin klasse. I halvfjerdserne havde flere af klubbens dygtige piloter gode placeringer ved danmarksmesterskaber: Tommy Madsen, Knud Erik Sørensen og Mogens Bringø.

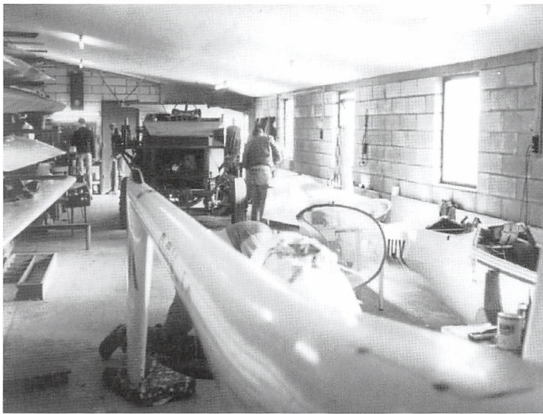
Bent Holgersen begyndte i klubben i 1967, blev kasserer i slutningen af 60'erne og var formand 1970-78. I 1975 blev han valgt ind



Klubbens første Danmarksmester Ole Borch fejres efter hjemkomsten.

i Svæveflyverådet (Dansk Svæveflyver Union) som kasserer. I 1983 blev han formand, og det var han helt frem til 1996. Han er stadig aktivt medlem i Kolding. I 1975 købtes klubbens første glasfiberfly; en Standard Libelle med et glidetotal på 38. Dette høje tal har igennem mange år været præstationsniveauet for glasfiberfly. Med disse fly var det efterhånden nemmere at foretage flyvninger til erhvervelse af de eftertragtede diplomer: Sølv-C, og Guld-C samt de tre diamanter: måldiamant med mindst 300 km på lukket bane f.eks. en trekantflyvning, en distanceflyvning på 500 km og en højdevinding på mindst 5000 m. Sidstnævnte kan ikke tages herhjemme og tages derfor oftest i bjergene i f.eks. Frankrig.

I 1976 blev der bygget en lang bygning langs den sydlige side af hangaren indeholdende klubhus og værksted, hvor flyene kan vedligeholdes og klargøres i løbet af vinteren. I 1977 købtes endnu et glasfiberfly, en Astir. Man købte også et ekstra tosædet fly. Flyet



I 1986 byggedes klubhus og et langt værksted til vedligeholdelse af materiellet i vinterperioden.

kom ikke til at flyve så meget som forventet og blev solgt til Svæveflyvecenter Arnborg i 1985. Medlemmer, der gerne ville flyve strækflyvning, gik ofte sammen to og to om at investere i et privatejet fly, så mulighederne for at komme op at flyve var optimale. Til disse fly og til reservespillet byggedes i et hjørne af campingpladsen en lukket garage. De moderne fly er nemme at samle og adskille, og står derfor ofte i en lukket trailer.

FRA 1980ERNE TIL I DAG

I 1980 påbegyndte Erik Nissen bygningen af et nyt avanceret spil – det 5. spil i rækken. På et Bedford chassis monteredes en stærk motor. Spillet har to tromler, og samme motor til både at køre og trække fly op. Et remtræk klarer skiftet fra transport på jorden til optræk af fly. I foråret 1984 kunne spillet tages i brug. De to wirer blev hentet af en bil og trukket ned til startstedet. Herefter kunne to fly trækkes op efter hinanden. På et medlemsmøde i

slutningen af 1985 besluttedes det at bestille et to-sædet ASK-21 hos Alexander Schleicher, og et år efter kunne flyet hentes på fabrikken. Flyets glidetetal er ikke så højt som de bedste flys – 34 – men flyveegenskaberne gør det til et alsidigt fly, der kan anvendes til grundskoling, strækflyvning og kunstflyvning. Klubben har stadig dette fly, og har anskaffet endnu et af slagsen. En gruppe medlemmer købte i 1987 en brugt Fournier RF5 B – en Sperber. Det er et motorsvævefly med lange vinger som et svævefly og med mulighed for at slukke motoren, hvis termikken er god. Det var oprindeligt indregistreret af det ægyptiske luftvåben som kadetfly, men kom, ifølge papirerne, aldrig til at flyve som sådan. Til dette fly blev der samme år bygget en hangar i den vestlige ende af pladsen.

I forbindelse med 50-års jubilæet i 1987 havde jeg kontakt til de to tilbageværende stiftere Gunnar Jensen og Ervind Schultz samt to medlemmer, der begyndte i klubben under krigen: Helene og Jens Hjorth. Her kunne der hentes viden om den tidlige svæveflyvning i klubben.

Efter i en årrække at have forpagtet jorden mod nord og i den østlige ende af pladsen købtes dette midt i 90'erne. Så var der god plads til både et startsted og et landingsfelt. Bevoksningen omkring campingpladsen har her nået en god højde, så pladsen ikke skæmmes området.

I 2003 anskaffedes en brugt Janus, der er et avanceret tosædet fly med et vingefang på 20 m og et glidetetal på ikke mindre end 43-44. Det er ikke beregnet til grundlæggende skoling men er et avanceret strækfly. Det var ikke nemt at flyve, slet ikke som ASK-21'eren, og flyet solgtes igen i 2012, fordi der ikke blev



To stiftere og tre tidligere medlemmer. Fra venstre: Helene Hjorth, Ervind Schultz, Ib Møller med hans model af en gammel SG-38, Gunnar Jensen og Jens Hjorth. Flyet er det i 1986 erhvervede to-sædede ASK-21.

fløjet nok i det, vel mest fordi de aktive strækflyvningspiloter oftest flyver i deres egne fly. Nogle køber fly alene, men almindeligvis deles 2-4 piloter om et fly, så den økonomiske byrde ikke er for stor.

Af en tysk klub købte klubben i 2004 en brugt tosædet Motorfalk fra 1972. Et fly, hvor sæderne er placeret ved siden af hinanden. Der er en tendens til, at klubberne anskaffer motorsvævefly, blandt andet fordi det er muligt at komme op at flyve, uden at der er andre på pladsen end piloten eller de to piloter. Med Motorfalken kan erhverves god flyvetid, der kan flyves ud over landskabet, selv om der ingen termik er f.eks. om aftenen. Flyet har ikke gode svæveflyveegenskaber, men en del medlemmer benytter gerne dette fly. Da flyet blev anskaffet byggedes en hangar udenpå den gamle, da der ellers ikke var plads til dette fly.

I klubben havde man igennem flere år diskuteret, hvornår det gamle tosædede Ka-7-skolefly skulle udfases. Købet af ASK-21'eren i det sene efterår 1986 havde været en succes, og det besluttedes i 2007 derfor at anskaffe et brugt eksemplar fra en tysk klub. Det fløj de første år på tysk registrering som D-3845. I 2009 blev det omregistreret og fik påmalet OY-KXF. Grundskoling og skoling i den første strækflyvning foregår i dag på disse to ASK-21'ere.

Igennem tiden har der været anskaffet et utal af gamle biler, der kunne bruges, når wirer skulle trækkes fra spillet ned til startstedet. De skulle holdes ved lige. Efter årtusindskiftet gik Erik Nissen med tanker om at konstruere en anordning som erstatning for en bil. En vogn, der henter wirerne oppe ved spillet og trækker dem ned til startstedet, uden at der er en chauffør indblandet. I det

tidlige forår og om efteråret kan banen være våd, og en bil kan derfor lave spor i pladsen. Derfor konstruerede han en vogn, der er meget lettere end en bil. Fra spillet føres en wire op omkring en tromle ved startstedet og tilbage til spillet. Denne wire aktiveres af et specielt dobbeltspil, der drives af spillets hovedmotor. Ved at koble vognen til denne wire kan den trækkes frem og tilbage mellem spil og startsted og medbringe startwirerne.

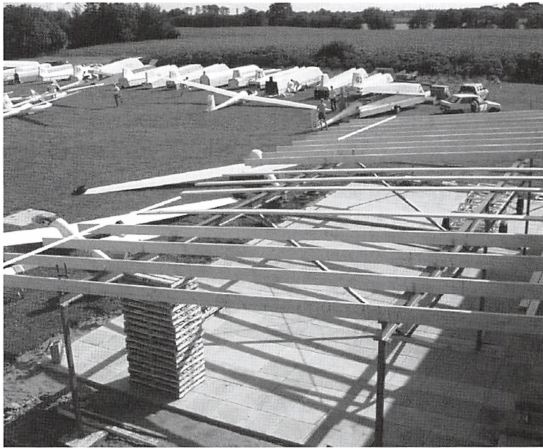
KLUBBEN I JUBILÆUMSÅRET

Siden klubbens start i 1937 og frem til i dag er der sket en kolossal udvikling inden for dansk svæveflyvning. Fra enkle åbne fly med et meget lav glidetetal frem til vore dages meget

avancerede og støjsvage fly med glidetetal helt op i nærheden af 60. Klubben råder i dag over 1 motorsvævefly, 2 tosædede skolefly, 4 ensædede fly, og i privateje er et motorsvævefly (fire ejere), 4 fly med en ejer, 1 fly med to ejere og 2 fly med hver tre ejere. Det bliver til i alt 2 motorsvævefly, 2 tosædede og 11 ensædede fly. Men den øgede aktivitet i den kommercielle flyvning og de restriktioner, der er fulgt med, har givet svæveflyverne problemer. Da Kolding Flyveklub flyttede til Gesten i 1969, var Billund så lille, at det var den militære flyveplads på Vandel, der beherskede området. De militære observationsfly var stationeret på Vandel, men der var ikke megen aktivitet. Efterhånden som flyvepladsen i Billund voksede til at blive en lufthavn, blev



Under indflyvning fra øst ses pladsen under en konkurrence for distriktet – DIKO. Til venstre ses campingpladsen godt gemt af træer.



Efter købet af Motorfalken i 2004 byggedes en hangar nord for den store hangar. Moderne glasfibersvævefly er nemme at skille ad og samle, derfor står de ofte i trailere, når de ikke flyver. Her under en DIKO – distriktskonkurrence.

flyveledelsen i Billund mere og mere dominerende. Med stor strækflyvningsaktivitet i Gesten gav det problemer, idet piloter en overgang først skulle have radiokontakt med tårnet i Vandel, for så senere, jo nærmere flyet kom Billund, at skifte til tårnet i lufthavnen. På et tidspunkt blev flyveledelsen i Vandel nedlagt, og det var kun Billund, vi havde og har kontakt med. Klubben har altid haft et godt samarbejde med flyveledelsen i Billund, men i takt med at flyvepladsen er vokset, er vor plads i Gesten kommet ind i det område, der er omfattet af TMA'en. I praksis betyder det, at vi, hvis vi kommer i mere end 2500 fods højde (ca. 800 m) flyver vi ind i TMA'en. Klubben har en overenskomst med flyveledelsen, der kaldes Naviair, så vi melder, når vi starter aktiviteterne på pladsen. Man er så til gengæld flinke til at tildele os større højder

end de 2500 fod, hvis vi har brug for det. Når man på sin strækflyvning mod nord skal passere gennem Billund-området, skal der flyves igennem en såkaldt tragt, der er smallest lige over pladsen. Sådan var det indtil april 2012, men der er nu kommet et helt nyt regelsæt, der har været forhandlet hårdt mellem vor repræsentation i luftrumsforhandlingerne, Kongelig Dansk Aeroklub, Luftrumsmyndighederne (Naviair) og Trafikstyrelsen, som det tidligere Statens Luftfartsvæsen, SLV er lagt ind under. Vi har stadig en overenskomst med Naviair i Billund, men i stedet for de oprindelige 2500 fod, har vi i princippet 4500 fod (ca. 1450 m), men vi aftaler, når vi tilmelder, hvis vi kan nøjes med lavere højde. Et svævefly må ikke komme tættere på skybasen – undersiden af skyerne – end 300 m, i kontrolleret luftrum dog op til skybasen, og



Når der flyves i termik, skal der krængning til for at holde sig inde i termikboblens. Om der er tale om termikflyvning her er uvist, men farten er 87 km/t og højden knap 400 m – normal spilstartshøjde. Piloten hedder Anders Lauesen.

da skybasen i Danmark oftest ligger fra 900-1400 meters højde, er det blevet ulige sværere at passere Billund. Hvis svæveflyet ikke har transponder, der er et instrument, som udsender signaler, så kontroltårnet kan se flyet på radaren med angivelse af højde, kurs og fart, og det har de færreste svævefly, skal vi ikke regne med at måtte passere, med mindre vi ved passagen kan holde en højde på 3000 fod (ca. 900 m). Man kan sige, at Billund er blevet en hindring, der stort set strækker sig tværs over Jylland, og som gør tilværelsen sur for os som svæveflyvere. Som før nævnt er termikken bedst et stykke inde i landet, så skal man uden om Billunds luftrum, skal der flyves helt ude ved Vejle Fjord eller næsten ude ved Vesterhavet, og det kan være vanskeligt. De danske svæveflyveklubber, der er beliggende på en offentlig plads, har ikke de samme udgifter til en sådan, som Kolding Flyveklub har i Gesten. Men alligevel – dette at eje egen plads kan være en fordel, da der er flere eksempler på klubber, der har været nødsaget til at flytte sammen med andre eller finde et andet sted at være. Lokalt har Billund Svæveflyveklub måttet opgive deres plads, fordi kommunen solgte området til Lalandia, og flyvepladsen i Rødekro skal om nogle år bruges som grusgravningsområde.

I dag sørger 7 førsteinstruktører og 2 hjælpeinstruktører for at gennemføre flyvedagen herunder at sidde i bagsædet på skoleflyene, og klubben har ikke mindre end 4 materielkontrollanter. Erik Nissen, der begyndte i klubben i 1966, har her i august 2012 rundet sin start nr. 10.000. De øvrige, stadig aktive, "gamle" medlemmer er Poul Holm Pedersen (begyndte 1964), Bent Holgersen (1967) og Hans Ole Nielsen (1973).



Spillet er et avanceret teknisk vidunder påbegyndt i 1980 og i tip-top stand i dag. Dets eneste motor har tre funktioner: Køre spillet på jorden, trække en af to wirer op samt at betjene wirehenteren, så wirerne kommer tilbage til startstedet. Primus motor i dette maskineri har hele tiden været Erik Nissen.

KILDER:

Eddie Troelsgaard: Kolding Flyveklub – Klubbens historie 1937-87.
 Jubilæumsudvalget / "Klubhistorisk gruppe": Fire nuværende medlemmer: Poul Holm Pedersen, Bent Holgersen, Erik Nissen, Hans Ole Nielsen og tre tidligere: Ole Borch, Ib Møller og Eddie Troelsgaard.
 Stadsarkivet, Kolding Leksikon og Saglig Samling.
 Lars Peter Lund, Egtved.
 Lokalhistorisk Arkiv, Egtved.