



Ved fredags-aften mødet den 4. juni 1982 fortalte erhvervspiloten Erik Malmose, Home, Fyn, om sit arbejde som landbrugspilot.

Malmose, der var aktiv svæveflyver før 2. verdenskrig, var den første der fik en civil uddannelse til trafikflyver. Fik A-certifikat i januar 1947 og trafik-flyvercertifikat et halvt år efter.

Gennem årene har Erik Malmose samlet over 8.000 flyvetimer, deraf mange som sprøjte- eller pudringspilot på KZ III. Malmoses store hobby er bl.a. luftskibe.

Kære venner, flyveinteresserede og flyvere!

Nu kan det jo godt være, at nogle vil synes, at det er en lille smule kedeligt, når man vil fortælle noget, som indeholder lidt flyvehistorie, så derfor jeg vil begynde med lidt baggrund for, hvordan jeg selv overhovedet blev flyver. Det er jo så forskelligt for forskellige mennesker, hvordan de dumper ind i denne interesse.

Desværre kan jeg ikke stå og slå ud med arme og ben og holde et flydende foredrag. Jeg er nødt til at læse det op fra et manuskript, og det må I så finde Jer i.

Selv om jeg har været bidt af flyvningens idé og drøm siden jeg var 7-8 år, altså i omkring 55 år, og selv om jeg først egenhændigt var fører af et apparat tungere end luften, nemlig en skoleglider, i det herrens år 1937, så hører jeg desværre alligevel til dem, der aldrig nåede videre end til småfly og simpel flyvning med tommel- eller pegefingeren på kortet - det brugte jeg også på vejen herop!

På grund af livets tilfældigheder, såsom Danmarks besættelse i 1940-45, der forhindrede mig i ét af mine forsætter, nemlig at søge ind til flyvevåbnet, og nogle andre træf, blev jeg altså hængende i det, man nu kalder landbrugsflyvning.

Min interesse for flyvning udviklede sig ad de ikke så ualmindelige baner for min årgang, nemlig gennem bygning og flyvning med modeller, og dernæst bygning af en skoleglider og flyvning med denne, som første skridt til selv at komme i luften.

Vi var seks modelflyvekammerater, der i vinteren '37 byggede den såkaldte Union skoleglider, og i '38-39 fløj vi så en del med den, trukket op af et motorspil.

Jeg fik mit A-diplom på en svæveflyveskole oppe i Lønstrup i 1938, og derpå et B-diplom (i svæveflyvning) ovre på Skallingen ved Esbjerg i 1939, hvor vi fløj med vor egen skoleglider, OY-17, hed den.

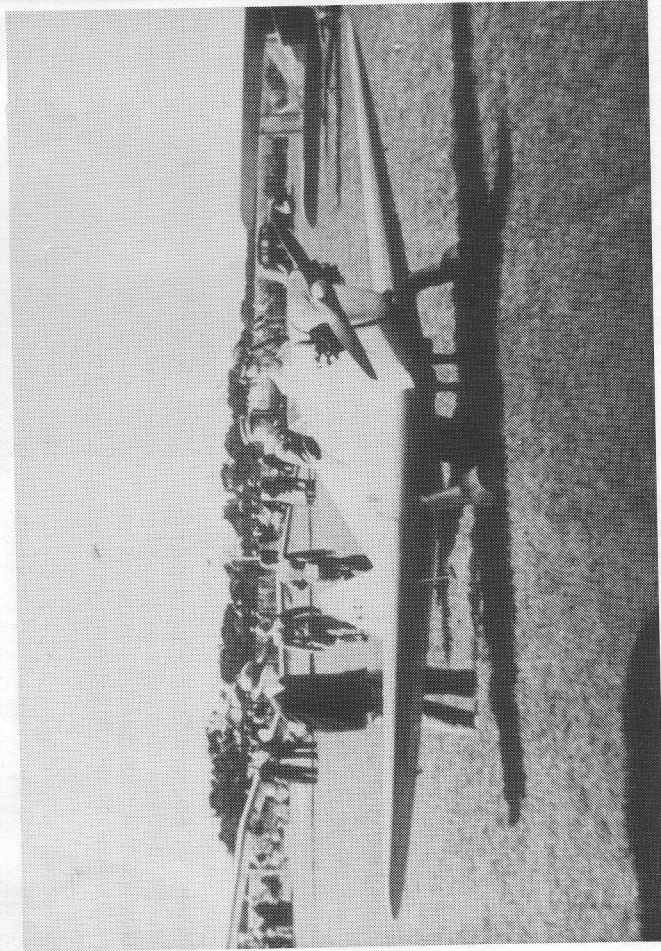
Mit første møde med en KZ-maskine skete ved indvielsen af Ålborg nye lufthavn i 1937, hvor KZ I var udstillet. Men den var ikke i luften, da den ikke var færdig med diverse prøveflyvninger. Det, jeg imidlertid husker tydeligst fra dette flyvestævne, var nu ikke KZ I, men derimod det imponerende syn af en Focke-Wulf Condor, en stor 4-motors passagermaskine, der blev demonstreret, og lavede det nydeligste loop i ikke særlig stor højde. Det imponerede mig virkelig, og jeg har aldrig set noget lignende siden. Jeg ved ikke, om det er almindeligt, at man loop'er med store 4-motors passagermaskiner, men det så godt ud.

DDL fik senere to af denne type, og den ene blev vist i England ved besættelsen. Jeg husker bedre KZ I fra indvielsen af Esbjerg lufthavn den 18. juli samme år, hvor OY-DYL, som den hed, demonstrerede sine udmærkede flyveegenskaber. På det tidspunkt

førte jeg dagbog, og noterede alle deltagende fly, endda med indregistreringer, og en del af dem er jo velkendte og stadig flyvende Venteranfly.

Fra Tyskland var der en Focke-Wulf Stieglitz, det er der også herude, tror jeg, der var 2 stk. Klemm 35, en JU 52, den har vi vist ingen af, samt et svæveplan, Minimoa. Jeg tror, at det var den tids mest avancerede svæveplan, og det blev demonstreret af en Fraulein Eva Schmidt, der udførte en meget smuk kunstflyvning dengang. Det syntes jeg også var meget imponerende.

England var repræsenteret med en Hornet Moth, og fra Sverige en Tiger Moth. Fra Danmark var der 2 Hornet Moth, nemlig OY-DUK og OY-DIL (jeg ved ikke, om de eksisterer mere), samt ikke mindst KZ I. Desuden deltog der 3 Gipsy Moths og en Tiger Moth, og endelig en Dessouter. Det var vist den, der fløj til Australien.



Gammelt amatørfoto fra indvielsen af Aalborg Lufthavn - viser KZ I'en som Malmøse meget vel kan have oplevet den.

Hærens Flyvetropper mødte med 5 stk Fokker C-5, og 8 Gloster Gauntlet, plus 1 stk. De Havilland Dragon, forløberen til Rapid'en.

Marinens Flyvevåben deltog med 6 stk. Nimrod jagere, dog på hjul.

Endelig præsenterede DDL 2 Fokker F-7, samt en Fokker F-12 (3-motoret), og det var, syntes jeg dengang, alle tiders flyvestævne.

Min første flyvetur havde jeg oplevet netop i Fokker F-12, OY-DIG fra Kastrup i 1933, så snart 50 år er forsvundet i flyvende fart, helt ubegribeligt.

Efter lidt oplevelser ved Haderslev den 9. april 1940, fortsatte jeg en tid ved Hærens Kornetskole, og gjorde et mislykket forsøg på Hærens Officersskole på Frederiksberg Slot, hvorfra jeg blev smidt ud efter 9 måneders ophold, fundet for let eller for dum. Resten af krigen havde jeg så forskellige andre arbejder. Jeg husker, at man fik lov til at svæveflyve på Sjælland, men det var ikke lige sagen for mig, når det skulle være på tyskernes måde.

Ved krigens afslutning var jeg desværre blevet for gammel til at søge ind i flyvevåbnet, aldersgrænsen var 25 år, og jeg var næst at blive 26, så den vej til flyvning var lukket. I '46 tog jeg på et svæveflyvekursus i Værsløse og fik mit C-diplom på en Grunau Baby. Det var dejligt at komme lidt i luften igen.

Vi havde kun spilstart, så det blev ikke til de lange flyvninger. Dog oplevede jeg senere på året en hel times svæveflyvning i Grunau Baby efter en spilstart på Beldringe. Det lykkedes mig i ca. ½ time at blive hængende i omkring 2-300 meter, da jeg endelig ramte en bedre boble, der gav mig ca. 1.000 meters højde, og det var dengang den skønneste flyvning, jeg endnu havde oplevet. Det blev også både min første, og eneste svæveflyvning det år.

Jeg havde prøvet en del forskellige jobs uden at finde noget, jeg kunne bruges til, eller havde lyst til, men så mødte jeg min gamle ven, Johannes Thinesen, som gav mig en

vældig god idé. Han sagde: "Hvorfor prøver du dog ikke på at blive erhvervsflyver?" "Det kan jeg jo ikke," sagde jeg, "det kan ikke nytte noget, det er kun for militærflyvere, civilister kan ikke blive erhvervsflyvere."

Det gav mig alligevel lidt at tænke på. Ideen fængede, og en dag drog jeg ind til Kongens København og opsøgte Luftfartsdirektoratet for at høre om mulighederne.

Jeg husker ikke, hvem jeg først talte med, men man var noget tilbageholdende. Man havde ingen fortillende, og ingen regler for, hvordan en civilist kunne blive erhvervsflyver.

Jeg mente nu ikke, at det kunne være rigtigt, at kun militærflyvere skulle have mulighed for at få flyvning som erhverv, man måtte da kunne lave nogle regler. Og det gjorde man så! Jeg tror, at vi blev enige om 150 timer, men inden jeg var kommet så vidt, blev det hævet til 200 timer incl. 10 timers blindflyvning og 10 timers natflyvning, altså det samme som det er i dag.

Jeg var heldig at skaffe mig et lån på kr. 10.000. Det var mange penge dengang, og jeg ejede ikke salt til et æg. Nu behøver man jo heller ikke at spise æg, men jeg havde da både kone og barn, og dengang var én kone jo sjældent selverhvervende, så det var ikke nok med et godt helbred. Lidt skulle man have til livets ophold.

Ved Fyens Flyveklub på flyvepladsen i Beldringe, som tyskerne havde lavet, gik jeg i krig med motorflyvning. Min lærer, løjtnant Holger Petersen, kaldet H.P., var naturligvis forhenværende militærflyver, jeg tror, at han var på hold 27 eller 28.

Skolingen til A-certifikat foregik på klubbens Auster Autocrat OY-DGY. H.P. var nu ikke, hvad man kunne kalde en særlig aktiv instruktør, han fungerede nærmere som sikkerhedspassager. Han havde før krigen været instruktør på en flyveskole med Piper Cub, der var startet af Skandinavisk Motor Compagni i

Odense, og flyvningen fandt dengang sted på Marslev flyveplads øst for Odense. Her havde vi også fløjet med vor skoleglider OY-17 i 1939, så jeg kendte H.P. lidt fra dengang.

Han yndede dengang at jage efter os, når vi færdedes på flyvepladsen. Til tider måtte vi smide os ned, når han drømede lavt hen over os, som nu en lille 65 HK Piper Cub kunne drøne. Men jeg tror nok, at vi syntes, at det var vældig skægt.

Den 16. december 1946 gik jeg så solo efter 14 timer. Jeg var en slem kløvn til at lære ordentlige landinger, men alligevel lykkedes det den 8. januar at få aflagt certifikatprøve i Værlose for kaptajn A.H. Jørgensen, efter i alt 30 timers skoling. Det var det første skridt til erhvervs-certifikatet.

Dagen efter fik jeg min første flyvning med en KZ-maskine. Det var klubbens KZ III, OY-DVE, og jeg blev omskølet efter et par timer. Og nu skulle det gerne gå stærkt med de 200 timer til B-certifikat, eller trafikflyvercertifikat, som det kom til at hedde.

Jeg fløj alt det, jeg kunne overkomme og vejret tillod. Det var hundekoldt. Ingen luftfartøjer, som vi kendte, havde varme dengang, og vi havde isvinter i Danmark i 1947. Det blev isflyvninger over Storebælt, fra Holckenhavn Bugt ved Nyborg og over til Korsør Nor. Der øvede jeg starter og landinger på isen, og det var vældig morsomt. Desværre kunne jeg endnu ikke få lov til at tjene penge ved isflyvning.

Jeg benyttede tiden godt, syntes jeg selv, lavede en mængde øvelses- og strækflyvninger rundt i hele landet. Næsten alt var selv-dirigeret og selv-lært. En dag prøvede jeg en landing med Austeren fra 3.500 meter uden brug af motor, og den 19. februar var jeg i 4.300 meter med en KZ III (også Fyens Flyveklub), og det var den dag tophøjde for en KZ III, den ville ikke højere.

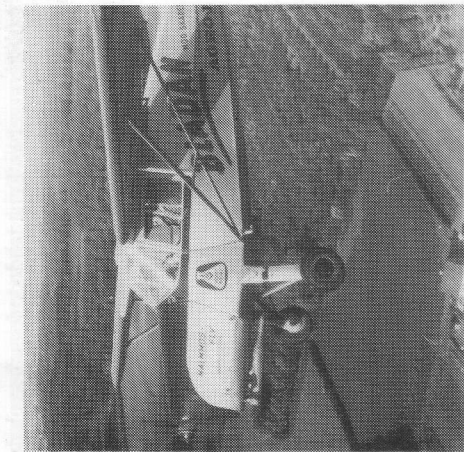
tager jeg den, og så kan du pille hæften væk." Jeg drog et lettelsens suk, men det holdt ikke længe. Medens jeg sad og fumlede med bændlerne for at få afmonteret blindflyvningshæften, begyndte Jørgensen at munire sig med diverse loop og rulninger, hvad der ikke bekom mig særlig godt i min sprængte eksamensfeber, våd af sved og fumlende med den sorte hætte, medens maskinen vendte op og ned. Nej, det bekom mig ikke ret godt.

Pludselig måtte jeg ofre til luftguderne. Jeg bankede Jørgensen lidt på skulderen, men da han spørgende vendte sig om, syntes jeg egentlig, at det var lidt komisk, at jeg sådan under prøven til B-certifikat skulle knække mig, så jeg grinede bare. Så troede han selvfølgelig, at det kun var for sjov, og så fortsatte han sine øvelser, mens jeg fortsatte mine ubehagelige ditto, og det var ikke særlig rart. Men endelig til sidst fik jeg da fumlet hæften væk.

Vi fortsatte så prøven, og blot jeg fik lov til at flyve selv, så opførte maven sig nogenlunde hæderligt. Efter godt 2 timers flyvning med diverse nødløsningsøvelser, og hvad der nu ellers hører til, landede vi igen i Kastrup. Og trods ofringerne til luftguderne havde jeg lykkeligt bestået som den første civile erhvervsflyver i Danmark.

Mit første job var som hjælpeinstruktør i Fyens Flyveklub, og det var jeg glad for. Da trængte jeg til at få lidt penge på lommen. Vi brugte både Auster og KZ III som skolefly, og Austeren var på sin vis den bedste, for den var svær at lande prænt. De, der lærte på KZ III'erne, havde ofte svært ved at lære at lande ordentligt med Austeren.

Jeg husker, at vi havde en radioforhandler. Han havde lært på KZ III'eren, og det lykkedes ham også at blive omskølet på Austeren, men han lærte aldrig nogensinde at lande den blot nogenlunde hæderligt. Når han kom hjem, var det noget af en publikumsforestilling. Alle, der kunne, skulle ud og se, når han landede. Det varede somme tider temmelig længe, inden han kunne møde



Erik Malmrose i KZ III, OY-DAA.

Moder Jord i Beldringe. Vi stod alle og holdt vejret og talte hønsene: "En, to, tre," og så mange, der nu var plads til ned ad banen. Og når han ikke kunne få plads til flere, måtte han på en rundtur, og så begyndte han igen! Nå, men ned kom han altid, og også med en hel maskine, men han fik det aldrig lært.

I august var jeg så heldig at få min første lille helikoptertur i en svensk Bell 47, som var på demonstrationstur, og havde en lille reparation i Beldringe. Det var en helt ny og spændende fornemmelse at sidde i en frit flyvende elevator.

Den 3. december havde jeg en lille nødlanding med Træneren. Heldigvis meget belejligt, da jeg øvede landinger med en omskolingslev. Vi fik motorrystelser og motorstop. En knæk-ket ventil-vippearm, tror jeg, det var, men vi kunne nemt nå ind til pladsen og lande i Beldringe.

I oktober fik jeg lov til at flyve en ambulance-tur for Zone Redningskorpset i deres KZ III, OY-DYZ. Den var stationeret i Beldringe på det tidspunkt. Jeg skulle hente en patient på Vejvø, der ligger mellem Lolland og Sydsjælland, og vedkommende skulle indtægtes på

Maribo sygehus. Først landede jeg på en plads syd på øen, men vi måtte finde en anden mark for at kunne starte med patienten. Der er trods alt marker, hvorfra selv en KZ III ikke kan komme op. Da det desuden betød en lang, ubehagelig transport for patienten, (transporten foregik med hest og vogn), så vi fandt en mark, der lå noget nærmere.

Den 10. oktober havde Fyens Flyveklub fået sin KZ VII, OY-AAU, og jeg blev omskolet på den. Og i jubilæumsskriftet i '79 læste jeg, at Bjørn Andreasson i '76 holdt foredrag om KZ-fly. Og efter foredraget spurgte Jens Tofte om nogen kunne give en forklaring på, hvorfor styrepinden på hans KZ VII, OY-AAV, rystede.

Bjørn Andreasson gav ingen nærmere forklaring, men en del muligheder og eventuelle årsager, og mente vist nærmest, at det måtte være mekanisk slid i én eller anden forbindelse til haleplan eller højderotor.

Jeg kan nu fortælle, at AAU, som måske i serienummer ligger lige for AAV, det kunne indregistreringen tyde på, den rystede i hvert fald i rotpinden. Det var det første, jeg bemærkede ved omskoling, og nok den eneste kritik vi havde af klubbens KZ VII. Og man kan ikke rigtigt forstå det, for en prøveflyver kan ikke undgå at have mærket disse ret kraftige rystelser. Alt blev undersøgt, men ingen årsag fundet, så den ryster nok endnu, - er det ikke rigtigt, Danielsen?

Den 17. februar var jeg med en passager i KZ III på en lille højdeflyvning igen, og vi nåede 4.700 meter, det er vist det højeste, jeg har været med en KZ III nogensinde, tror jeg, og den 19. samme højde med en KZ VII. Da vi ikke havde nogen iltforsyning, blev vi selvfølgelig ikke alt for længe deroppe.

Jeg kan huske, at jeg fik en nederdrægtig, men heldigvis kortvarig tandpine på både op- og nedturen omkring ca. 3.300 meter.

Den 22. marts var jeg på en prøveflyvning med Kramme, også lidt i højden, 3.500 meter

i en KZ VII. Jeg tror nok, at det var for at afprøve benzintilførslen. Der havde været lidt problemer med luftbobler i benzintørene fra vingetanke og ned til motoren, og så vidt jeg husker, blev de ændret til lidt større diameter.

Den 29. marts 1948 har jeg noteret i min logbog min sidste tur i Træneren OY-DRO. Kort tid efter totalhavarede den i Beldringe med ingeniør Laugesen, der blev dræbt. Laugesen havde i nogen tid øvet avanceret flyvning og havde lige dagen før i Værløse eller Kastrup aflagt prøve i kunstflyvning. Lørdag formiddag skulle han lige vise lidt af sin nye kunst for nogle af klubbens medlemmer.

Vi stod og så på, og ved et loop, der så meget lavt ud, udbød jeg: "Nu bliver han lidt dristigt!" Han fik Træneren ud i lav højde, men umiddelbart efter flikkede den voldsomt over venstre vinge og fortsatte mod jorden i en ca. 45° vinkel. Og nu nåede han ikke at rette op. Han tog kanten mellem startbane og græs med stor fart i denne stejle vinkel, og Træneren stod straks i flammer.

Vi løb til med hidslukker, men der var intet at stille op. Laugesen var dræbt på stedet. Årsagen var utvivlsomt et high speed stall efter den voldsomme opretning ved det lave loop.

I april forlod jeg Fyens Flyveklub for at begynde ved det nystartede Nordfyns Luftfart, der var startet af godsejer Darell på Ørritslev-gård ved Otterup. Jeg skulle flyve rundflyvning, taxaflyvning og navnlig pudringsflyvning, som vi kalde det dengang. I USA var det crop dusting, og nu kaldes det landbrugsflyvning og agricultural flying.

Jeg havde forinden forsøgt mig hos DDL, men man havde piloter nok med langt mere erfaring end jeg havde, så man anbefalede mig at få nogle flere timer, så kunne jeg prøve igen. Jeg fik flere timer, men jeg prøvede ikke igen, og det var måske dumt.

Darél var privatflyver fra 30'erne. Han havde dengang en Piper Cub, tror jeg, hvormed han fløj frem og tilbage mellem sin gård på Vestfyn og faderens gård Ørritslevgård, som han også passede. Han havde en bror i Amerika, der efter krigen skrev om den stærkt voksende "crop dusting over there".

Denne bror var senere uheldig, idet han lavede et dårligt loop uden fastspænding og i en åben maskine, og det døde han desværre af. Det skal man altså ikke gøre!

Darél fik lyst til at prøve noget lignende i Danmark, altså pudring. Han fik KZ til at lave et pudringsudstyr til KZ III. Det var en firkantet beholder i aluminium, anbragt i højre sæde med en tragt ned igennem kabinerbunden og under kroppen blev der til tragten fastgjort en såkaldt venturi-spreder (vi kan se på filmen, hvordan den ser ud). Over tragten var der anbragt en aksel forsynet med nogle pinde, som skulle snurre rundt og afholde pudderet fra at pakke sammen. Akslen ragede ud gennem højre side af kabinen og var forsynet med en vinddrevet rotor.

Beholderen ragede lidt ovenfor kabinetaget, hvor den var forsynet med et låg til påfyldning. Og ind mod piloten var beholderen forsynet med et håndtag til åbning og lukning for pudderet.

Den 10. april foretog jeg så de første prøveflyvninger med pudringsapparatet. Vi brugte kalk eller talkum til forsøgene. Det støvede voldsomt, både ude og ikke mindst inde! Efter en lang pudringsdag lignede man nærmest en mølle, når man kom hjem om aftenen.

De første prøver var med DVA, men derefter brugte vi kun DAA til pudring.

Den 23. april 1948 udførte vi den første rigtige pudringsflyvning i Danmark. Det var på en lille gård, der hed Dorthéalund på Sydbyn, og det var kl. 06.00 om morgenen! Man mente dengang, at det ville virke bedst på dugvåde planter. Det var en frømark med gul sennep,

der var angrebet af den lille bille, som hedder glimmerbøsse, der ødelegger frøknopperne.

Alle gårdens folk var mødt op, samt diverse naboer, de fleste for første gang på nær hold af en flyvemaskine. Der var et helt lille opløb til forestillingen. Den forløb planmæssigt og gav god virkning mod glimmerbøsserne, der blev pudret med bladanpudder. Det var indledningen.

Nu sagde jeg "forestillingen". Det var de første år nemlig ikke altid bare lige skadedyrene, det gjaldt. Jeg kan huske en kunde på Sjælland, som bestilte en pudring af 11 td. land torsdag kl. 16.00. "Nå," siger jeg, "hvorfor lige den dag og det klokkeslæt? Det kunne jo være, at det var dårligt vejr."

Ja, men det gjorde ikke noget, sagde han så, det skulle nu være sådan, for lille Peter havde fødselsdag, og han havde gæster, og så skulle forestillingen være kl. 16.00! Den slags bestillinger havde vi faktisk ikke så få af. Jeg tror, at det var bedre at være landmand dengang.

Foruden de to KZ III, havde Nordfyns Luftfart en KZ VII, OY-DTY. Om den også rystede i rotpinden, husker jeg ikke. Den ene KZ III og KZ VII brugte vi til rundflyvning og lidt taxaflyvning. Vi forsøgte også med lidt luftfotografering, men uden større held. Jeg duede ikke rigtig til at sælge billederne. Eller også var de ikke gode nok.

Det blev heller ikke til den store giftsky over Danmark det år, kun godt 1.000 td. land fik jeg pudret i denne første sæson. Da Darell og jeg desuden ikke gik særlig godt i spænd sammen (vi var nok lige stejle og egensindige eksemplarer af vor ejendommelige aberace), så jeg sagde farvel og tak, da sæsonen var slut, for at begynde for mig selv.

Den 30. oktober 1948 blev én af de særlige dage for min kone og mig, idet jeg hentede min første KZ III, OY-DUB i Skovlunde. Den havde tilhørt en Raahauge fra modepalæet i København. Den havde kun få timer siden ny,

og havde en dejlig blød motorgang, i modsætning til Darrells DAA, som virkede meget hård. Såvel fly som biler kan have deres eget særpræg, selv om de er af nøjagtig samme type.

I USA havde jeg bestilt et sprøjtestyret fra et firma, der hed ONG Aircraft Corporation, da jeg forudså, at man kunne sprøjte mod ukrudt fra flyet, lige så vel som man kunne sprøjte mod skadedyr. Ukrudtsprøjtning i landbruget var lige i sin vorden med traktorsprøjter.

Jeg ejede som sædvanlig ikke en øre, men fik et banklån på 30.000 kr. Ikke kun for mine blå øjnes skyld, men en god ven fra krigens tid kautionerede. Vi blev ellers konkurrenter, idet han samtidig startede noget, som hed Landbrugets Sprøjte Central i Odense for at sprøjte ukrudt og skadedyr med traktorer og jeeps. Han mente nu nok, at der var plads til os begge to, og han var selv privatflyver.

I februar 1949 prøvede vi så lidt rundflyvning fra Elsesminde nær ved Odense. Det var noget magert, det var jo ikke lige årstiden for rundflyvning, men de første få skillinger var dog indtjent med DUB.

I April 1949 var sprøjtestyret hjemkommet fra USA, og KZ monterede det på OY-DUB. Allerede den 21. april, næsten lige et år efter den første pudring, blev den første sprøjtning fra fly udført. Det drejede sig om sprøjtning af myg, der generede de gode borgere (- og nok også de mindre gode!) i Nyborg. Myggene udklækkedes på de lave arealer ved Svanedammen øst for byen, hvor nu de store kølehusse og det betrygtede Kommunekemi er beliggende.

Der ser ud til, at Kommunekemi generer Nyborgs borgere langt mere end myggene. Dem kunne vi godt bekæmpe fra fly med fint resultat. Kommunekemi, ser det ud til, er sværere at klare!

Myggesprøjtning blev i en årrække en velkommen første sprøjtning nede ved Nyborg.

Kun en uge efter premieren fik vi en trist dag. Jeg skulle til Statens Redskabsprøver ved Horsens for at demonstrere sprøjteflyet. Vejret var dårligt, og jeg holdt i hangaren ved Allesø, der ligger lidt sydøst for flyvepladsen, og benzinbeholdningen på DUB var temmelig lav. Men hvis jeg tog op på pladsen for at tanke, så regnede jeg ikke med at få starttilladelse. Vi havde dengang fået noget, der hed en flyveleder.

Jeg havde lige benzin nok til Fredericia, og så kunne jeg tanke dér, regnede jeg med. Altså afgang! Det var vigtigt med en præsentation for landbrugets maskinspecialister. Da jeg nåede Fredericia, kunne jeg uden at lande se, at der ikke var et menneske på pladsen. Det var dårligt, så kunne jeg ikke købe benzin.

Jeg kiggede igen på benzinnåleren, reserven viste desværre 0, men hovedtanken skulpede da lidt endnu, så jeg regnede med, at jeg lige kunne nå ned til en privat plads ved gården Bøgelund, der ligger lidt syd for Kolding. Ejeren dér havde en KZ III, tror jeg det var, og der kunne jeg låne lidt benzin.

Som sagt så gjort. Med ganske lave omdrejninger og let stigning for at have lidt højde i reserve, luskede jeg sydpå. Det gik tilsyneladende. Nu skulpede hovedtanken ikke mere, men jeg var nået over Kolding Fjord og kunne snart se gården. Så var det pludselig slut med brændstof. Jeg skiftede straks til reserven, hvor jeg regnede med, at der måtte være en lille sjat til det sidste lille stykke luftvej. Det blev desværre også kun til nogle meget få omdrejninger. Så var også reserven tom, og "ventilatoren" ville ikke mere.

Nu kunne jeg, havde jeg været klog nok, have lavet en såkaldt lykkelig landing på en nydelig bygmark, der lå lige for, men - for det gennem mit tunge hoved: "Du laver markskade, folk kommer strømmende til, og de laver meget mere markskade. Det vil koste penge, og du har ingen! Men du kan lige nå at komme rundt og komme ned til den græsmark dér til venstre." Det gjorde jeg så et hæderligt forsøg

Sprøjtjæmsigt blev begynderåret magert. Kun ca. 1.000 td. land, men heldigvis fandt jeg et par gode rundflyvningspladser, Dalumgård ved Odense og Hvedholm nede ved Fåborg. Selv om nu vor kære KZ III kun er beregnet til én passager, så kunne man godt lave lidt god forretning ved rundflyvning dengang. Der var ingen, der gjorde vrøvl, og KZ'en gjorde heller ikke spor vrøvl, fordi passageren havde et barn eller to eller tre på skødet, og så gav det jo straks 25, eller 35 eller 45 kroner, så var der penge i kassen. Og ved 7-8 timers uafbrudt rundflyvning, så kom der ganske gode penge ind. Og jo flere, der ualmødt stod og ventede, jo kortere blev turene, ejendommeligt nok!

Rundflyvning gav de nødvendige overlevelsesmuligheder indtil landbrugsflyvning blev tilstrækkelig kendt og navnlig anerkendt som brugbar af landbruget. Min uheldige nødlanding gav forøvrigt en hel del reklame, da det jo var "godt stof" i mange af landets aviser, "at ham sprøjteflyveren var faldet ned", som det hedder i journalist-sprog.

Mange kunder udbrod, når vi snakkede med dem første gang: "Nå, det var dig, der faldt ned nede ved Kolding." Så lidt fik vi ud af uheldet.

Darél på Ørrislevgård fortsatte i 1949 med Sylvester Nielsen som pilot. Han og hans kone blev senere flyveledere på Skovlunde, og en del her har sikkert kendt dem.

Da 1949 heller ikke for Daréll gav større areal at behandle fra fly end '48, blev det en dyr underskudsforretning med både pilot og tre KZ'ere. Den voldsomme opblomstring af flyvningen i de nærmeste efterkrigsår var allerede ved en afmatning, og mange nystartede småvirksomheder og flyveklubber kom i de følgende år i vanskeligheder.

Til sæsonen 1950 lejede jeg så Darélls KZ III, OY-DAA med pudringsudstyr, så jeg både kunne sprøjte og pudre. Og da denne sæson var forbi, var jeg nået op på de godt 2.000 td.

på. Men her snød sprøjtestyret mig. Jeg havde ikke prøvet at glide med den uden propel i snuden, og den ekstra luftmodstand fra spredørerne gav den en kortere glidning. Så desværre manglede jeg ca. 5 meter i at nå græsset, og endnu mere desværre, så var disse sidste 5 meter en meget stejl skråning, hvor jeg i mit sidste forsøg på at nå ind, stallede fra 2-3 meters højde og stak snuden lige ned i skråningen.

Det var "learning the hard way". Jeg havde kun lædesele på, selvfølgelig, skuldereleererne lå omme bagved, og den nødvendige længere pløjk, der skulle til at tage de fire sejer, den havde jeg i lommen. Jeg havde ikke haft tid til at få sat den på. Resultatet var selvfølgelig, at jeg blev slynget frem og fik en flæng i panden af den lille indstillingsknop til højdemåleren. Heldigvis var jeg heller ikke dengang større, end jeg er nu, ellers havde jeg fået et ordentligt dunk i hovedet, og det havde jeg også fortjent.

Det så ikke så godt ud. Jeg lejede flyveklubben KZ III, OY-DVI og fik sprøjten monteret derpå. Heldigvis havde den ikke taget nogen skade, men DUB havde det ikke så godt. Propellen var selvfølgelig smadret, motorfundamentet bukket, understellet strøget af, venstre vingebeskadiget, osv. En trist begyndelse på grund af egen dumhed, parret med uheldige omstændigheder. Det er en naturlig sag at være dum, men man bør have lidt held med sig en gang imellem.

Med DVI skete så den første Ukrudtsprøjtning fra fly i dansk landbrug. Det var oppe på godset Brattingsborg på Samsø, og Brattingsborg blev min største kunde i mange, mange år.

I slutningen af juni fik jeg DUB igen i hel stand, men uheldet blev jo mange gange så dyrt, som det ville have kostet med lidt markskade på en bygmark. Så blev man det klogere - måske!

land, så jeg kunne købe Daréls DAA. Han var meget large ved det tilfælde, og jeg fik den på meget fine vilkår.

Samme år startede der endnu et selskab, EICO i Næskov, også med en KZ III til pudring, men de holdt sig mest på Lolland-Falster. De fløj til 1954, hvor de holdt op igen.

I juni måned fik vi en forespørgsel fra gods-ejer Juncker oppe på Overgård ved Mariager, om ikke jeg kunne skaffe dem noget regn. Skyerne drev altid ud over Kattegat, før de gav regn. Han havde læst om regnmageriet i USA. Det havde jeg også, så vi kunne da godt prøve.

Jeg fløj så ned til kulsyrefabrikken ved Fredericia og landede på en mark, der stødte op til fabrikken (sådan én er der altid til en KZ III), og gik ind og købte et par stænger kul-syreis, eller hvad man nu kalder sådan noget. Jeg havde i forvejen lavet et par støvsugerpap-kasser om til kuldepakninger med dobbeltvæg-ge med korkmuld som isolering, og lånte så en korkværn et sted og fik kulsyrestrøerne malet i pulverform. Dette skulle så drysses ud gennem en tragt, der var ført ned gennem kabinebunden.

Vi fløj skyndsomt til Overgård, og vejsituatio-nen var lovende. De havde en mængde skyer iblandet opbyggende tordenskyer og masser af fugtig luft. Som "iskrystal-udsmider" havde jeg udnævnt daværende journalist Arne Christian-sen ved Fyens Tidende, så havde jeg pressen lige ved hånden. Han var flyveinteresseret og privaatflyver.

Nået operationsfeltet ved Overgård skulle isen så serveres, - men desværre! Da han begyndte at hakke med sin skovl, var den igen frosset sammen til alt andet end pulver, så det var u-lad-sig-gørligt at smide det ud, og vi risikere-de, at nogen havde fået det i hovedet i stedet for at lave regnvej.

Hvad gør man så? Vi fandt den nærmeste gård med en stump græsmark op til byg-

Ofte fløj jeg om formiddagen med "Pudder-dåsen", den hed jo DAA, og den pudrede, så den fik meget hurtigt navnet "Pudderdåsen". Med den fløj jeg f.eks. på Sjælland og måske Lolland, så tilbage til Beltringe og skifte, og så måske til Jylland og sprøjte, og endelig til aften lidt pudring rundt omkring på Fyn.

Jeg husker en lille daværende rekord for en arbejdsdag i en travl periode med pudring mod lus i korn m.m. Jeg var rundt på 15-20 forskellige steder på Sjælland og Lolland-Falster, og nåede den dag i alt 556 td. land. Det var halvdelen af hele arealet på de første to sæsoner, men nu på én dag!

Hen på eftermiddagen kom jeg til Skovlunde for at få benzín, og da jeg stod ud af KZ'en, svigtede benene af træthed. Jeg faldt så lang jeg var, og måtte blive liggende en tid, før de igen ville bære mig.

Da jeg landede ved de resterende kunder, lagde jeg mig straks fladt på jorden for at slappe af, og håbede: "Bare det vil være lidt, før de kommer med kemikalierne". Man kunne faktisk blive træt efter 9-10 timers pudring på talrige, ofte meget små marker. 55 håndstarter, og ind imellem havde man i løbet af en dag løftet og læsset ca. 5,5 tons pudder op i KZ'en. Pudderbeholderen havde desvær-re låg foroven til påfyldning, så man skulle op og stå på hjul og stræber for at få losset pudderet derop.

Jeg tror nok, at det var vinteren herefter, at jeg ved et foredrag i landbrugskredse filosoferede lidt over dette ejendommelige erhverv og denne afart af flyvning. Det blev til noget i retning af følgende:

"At være flyver er ét; at være land-brugsflyver er noget helt andet.

Starter og landinger fra rigtige fly-vepladser regnes for de momenter, hvor risikoen for uheld er størst. Land-brugsflyveren starter måske 50 gange på en dag med en toplastet maskine på

diverse tilfældige marker under alle mulige og halvt umulige forhold.

Jo større flyvehøjde, desto større sik-kerhed, siger man. Landbrugsflyverens normale flyvehøjde er 1-2 meter over afgrøden. Han skal nøje følge terræ-nets stigen og falden, hans skal ofte flyve tæt langs træer og hegn, og op og ned over disse. Han skal sno sig uden om el-master, under ledninger. Kort sagt, han skal køre lidt højt med ca. 120 km. i timen.

Sving i lav højde forbindes altid med forøget risiko og frarådes. Landbrugs-flyveren skal ustandselig dagen igen-nem, måske 2-300 gange eller mere, lave skarpe sving i 10-20 meters højde for hurtigt at nå frem og tilbage over markerne. Desuden skal han helst være lidt landmand, lidt kemiker og lidt skadedyrsekspert. Han skal tage hensyn til vind og afdrift, hvirvel og læområ-der, heste og kreaturer, mennesker og trafik, og mange andre ting, der i en heldig sammenblanding gør, at fly er en fortrinlig specialmaskine for land-bruget."

Dengang havde man heste at tage hensyn til, traktorerne tager det jo mere roligt. I stedet for hestene har man nu til tider en lille klike forkælede, men såkaldt bevidstgjorte, støjføl-somme miljøfanatiske individer, der klager over alt og alle, og som ikke kan lide flyvema-skiner. Mærkelige mennesker! Hesten var nu et dejligt dyr og er det stadigvæk.

KZ'en var ideel til dansk landbrugsflyvning, undtagen på ét punkt: Man kunne kun laste til 10 td. land ad gangen. Vi brugte ca. 10 kg pudder eller 10 liter sprøjtevæske pr. tønde land. Til gengæld kunne man altid finde en til landing brugbar mark temmelig nær ved målet, så man undgik en del til- og fraflyvning.

De mange håndstarter var også trættende, når det var 25-50 gange på en dag, og det måske

var sommervarmt. Så længtes vi efter en selvstarter! Flyveegenskaberne var ikke blot meget sikre og tilgivende, men samtidig var KZ III'eren jo yderst følsom og kvik på alle rorebøvelser. At den også var robust på andre måder, viste et lille uheld i det travle luseår. Det var nemlig lus i korn, der gav den ekstra travlhed i 1952.

Det var en dag på godset Løvenborg på Nordvestsjælland. Startmulighederne var lidt knebne, der var ingen vind, og jeg skulle op mod en høj allé. Jeg havde dog udvalgt mig et sted i alleen, hvor der var mulighed for at smutte mellem to træer, hvis man ikke gik for højt, hvor kronerne var for tæt sammen. Her var altså en udvej, hvis det kneb, og det gjorde det selvfølgelig. Igennem kom jeg, men nogen enkelt anelse for højt, for det gav et sært ryk i KZ'en. Jeg kunne også se nogle kviste og blade ved højre vingetip. Nå, det var nu ikke så ualmindeligt, at vi blev pyntet lidt med blade og kviste. Og den fløj godt nok, så! Lidt tendens til at hænge med højre vinge

havde den måske, men jeg pudrede færdig og landede.

Da jeg stod ud, kom der en lille purk løbende med højre vingetip, pæn og hel, næsten skarpt afskåret ind til balanceklappen. "Den tabte du!" sagde han fornøjet.

"Nå, gjorde jeg det," sagde jeg, - knap så fornøjet.

Vi kiggede lidt på skaden, men klapper og det hele virkede, og den fløj jo godt nok, så vi fortsatte arbejdet.

Jeg var lige midt i den afsluttende travlhed, og mange kunder stod og ventede, så der kunne ikke rigtig blive tid til nogen større reparation. Da jeg kom hjem til Beldringe, sørgede jeg for at holde ved benzintanken, således at man ikke inde fra flyveledelsen kunne se højre vingetip. Det kunne tænkes, at de ville blande sig. Så ned til hangaren og få lavet en nødtørf-tig lapning, og så gik det fint i de næste par uger, uden at nogen uvedkommende opdagede den lille ændring i spændvidden.



Forsøgsgødsugning med AIRTRUK 1973

Så var travlheden ovre, og der blev tid til en ny vingetip.

Som de fleste luftfartøjer kunne også KZ III bære lidt over, lidt mere og en lille smule til, end det den nu engang var godkendt til. Den måtte tage ca. 100 kg med i pudder- eller sprøjteholderen, men oftest var kabinen fyldt op med for det første to jerry cans med 40 liter benzin ekstra. Det skulle vi altid have med. Dernæst diverse ekstra kemikalier, hvor de nu kunne staves ind, samt forskelligt hjælperej. Når jeg så også skulle være der, så kunne det sommetider knibe lidt. Vi var godt lastet. I varmt vejr kunne det knibe meget. Man kunne nå helt til Nyborg, før man havde nået 200 meter. Og én dag, husker jeg, måtte jeg nøjes med en æresrunde om Beldringe. Den ville absolut ikke lokkes højere end 50 meter, så jeg måtte ned og ofre lidt at lasten.

Understellet var tilstrækkelig robust, forbavsende egentlig, til de meget hårde betingelser med ganske almindelige, ujævne marker, tit meget ujævne, og så de unormalt mange starter med fuldsvægt. Men den holdt til det, næsten altid. Under danske forhold var det et fortræffeligt lille landbrugsfly, og ind imellem havde vi også små oplevelser med dem. Det var ikke bare arbejde, det hele.

En dag, da jeg var på hjem fra Nordjylland, kom jeg forbi den fredede Hjerl Hede. Jeg fik øje på et ishus dernede og en udmærket vej. Jeg var tørstig efter en is, så jeg landede og stoppede op ved ishuset, og fik en is ved den forbavsende ismand. Det kunne man gøre dengang, uden at nogen gjorde vrøvl. Menneskene er efterhånden blevet så vanskelige!

En anden dag var DAA og jeg til bryllup. Det var komtesen på Brattingsborg, der skulle giftes, og da hun var min bedste kunde, ville jeg gøre lidt stads at hende. Så jeg skurede og skyllede "Pudderåsen" ren for gift - meget, meget ren - og så fyldte jeg 25 kg ris på og drog til Samsø. Jeg lå i luften og ventede ved kirken, og kunne se brudeparret komme ud, hvorefter jeg fulgte deres vogn til Brattings-

borg. Da de stod ud, dykkede jeg ned over dem og gav dem en byge ris. Derefter en gang rundt, og så en buket blomster! Og jeg var så heldig at få den til at falde lige foran bruden, så hun kunne tage den op og vinke med den. Det var meget festligt!

I 1953 startede Sylvest Jensen, luftfotografen, landbrugsflyvning med en KZ VII med sprøjteudstyr. Han havde været i USA på en såkaldt "Marshall-rejse" for at studere landbrugsflyvning. Jeg havde egentlig fået turén, men da det ved et forberedende møde i Paris blev bestemt (med alle stemmer imod min ene), at man først skulle af sted i maj, måtte jeg springe fra. Ærgerligt, men jeg kunne ikke være borte i sæsonen.

Sylvest fik blod på tanden over det, han så derovre, og hjemkommet opsøgte han mig to gange, og ville have mig til at flyve for sig. Ved sidste møde slog han på, at han jo faktisk var millionær. Ikke for at prale, sagde han, men jeg kunne jo nok se, at når han først begyndte, så blev der ikke plads til mig, og så jeg kunne lige så godt flyve for ham.

Jeg mente nu nok, at der var plads til mit lille foretagende, så jeg takkede nej. Sylvest var vant til at tjene penge på sin flyvning, og han er vel den eneste herhjemme, der har tjent penge på "den lille flyvning". Så da 1953 blev et magert skadedyrsår, opgav han igen. Danmark var jo ikke USA, og det, han havde set derovre, svarede ikke rigtigt til forholdene herhjemme.

I 1954 holdt EICO i Nakskov op, og deres pilot, Hegner, kom fra foråret '55 til Beldringe for at hjælpe mig. Kort tid efter blev Det danske Gødningsskopskompagni (det nuværende Superfos) interesseret i at starte landbrugsflyvning ved deres kemikalieafdeling Agro Kemi. Jeg havde i nogle år haft reklame for deres blad-an-pudder malet på "Pudderåsen". På sprøjten havde jeg en reklame for Elias B. Mtuus i Odense, et korn- og kemikaliefirma. Det gav 3.000 kr. årligt, og det var et ganske godt bidrag alle de første år. Det var jo en af

slags tilbøjeligheder i min film. Dette til advarel eller berørligelse for dem, der holder ud en liden stund endnu. - Tak.

Magnus P.:
Tak til Erik Malmrose for et spændende og oplysende foredrag, som jo er flyvehistorie. Han er stadig sprøjteflyver, og i morgen vil han for os demonstrere Airtruck'en i funktion herude ved opvisningen. - Tusind tak skal du have!

primitive motorfly var resultatet. Det kunne dog være lidt hårdt ved understellet, så (det forstår jeg godt), nu viser udviklingen primitive, men rigtige småfly af lidt elektrisk størrelse, og et trehjuls understel, men med rigtige rotor, og - at tænke sig - det ser endda ud til, at vi almindelige mennesker får frihed fra myndighederne til en hel ny flyvende udfoldelse, - en dejlig og morsom udvikling, synes jeg, med sådanne "flyvende knallerter".

Sidste nummer af FLYV har en artikel om microlights, og så vidt jeg har hørt, får vi også en at se herude i morgen. En sådan luftens sæbekassebil må det være vældigt morsomt at få lov til at prøve.

Nu siger jeg tak for udvist tålmodighed og slutter. Senere på aftenen kører jeg først en lille kort film, den er fra Ørritslevgård i '58 og viser en demonstration med tre KZ III, og siden viser jeg min egen film, som er optaget i '50-52, og til den har jeg føjet en lille strimmel med den australske Airtruck, som står herude.

Jeg er nødt til lige at ofre ét minut til i denne forbindelse. Jeg kan ikke lade være med at fortælle en lille historie fra England. Det var ved et møde i 1975, det hed noget så fint som "Fifth International Agricultural Congress", og der skulle jeg vise denne gamle film om landbrugsflyvning i Danmark 25 år tilbage. Speakeren annoncerede forskellige film, der ville blive kørt den aften. Og så sagde han til sidst: "And then there is a Danish film, hvorpå hele salen, vel omkring 300 personer, brast i en larmende latter. Jeg kiggede mig forvirret omkring og forstod ikke et ord af det hele. Indtil min sidemand, flyveingeniør Forrester fra Australien forklarede mig, at Danish film i England var et udtryk for porno-film.

Så måtte jeg op og forklare, at jeg desværre måtte skuffe. Pornoen var dengang ikke opfundet, eller i hvert fald ikke frigtivet i Danmark, så der var absolut ingen af den

Det var en stor skam, at KZ XI, som skulle have været et specielt landbrugsfly, ikke løb af stablen. Den kunne have erstattet både Super Cub og de senere meget udbredte Piper Pawnee, hvoraf den første kom til Danmark i '59, til det nystartede selskab "Tanner Fly", der havde købt Malmros-Fly fra AGRO-KEMI.

Piper Pawnee blev i mange år det mest udbredte landbrugsfly uden for Østlandene. Der er fabrikeret godt 6.000 stk., men produktionen er nu stoppet, ligesom den er det for Super Cub på grund af øjeblikkelige indskrænkninger hos Piper. Alt i alt findes der 25.000 opererende landbrugsfly kloden over.

Jeg læste i jubilæumsskriftet for '79, at Kramme holdt foredrag ved stævnet i 74. Her beklagede han sig over, at flyvningens tidsalder jo desværre nok snart er forbi. "Det bliver jo raketter altsammen", som han udtrykte sig. Det er da heldigvis en trøst, at han ikke synes at få ret. De senere år har sideløbende med raketflyene vist en rivende udvikling i modsat retning.

Restaureringen af "rigtige" flyvemaskiner, altså gamle propelfly, har aldrig før været så udbredt som nu. Hjemmebygning af fly er i stærk udvikling mange steder. Mærkelige luftfartøjer, som man slet ikke havde tænkt sig, ser dagens lys, se bare til de mange "baglæns" flyvende, mærkelige "andemodeller", der dukker op.

Der eksperimenteres også med mere effektive "luftskruer", og tiden, synes jeg, er virkelig interessant på flyvningens område. Og helt fornuftig er da den sidste tids primitive flyveapparater, der begyndte for få år siden med drageflyene, faktisk efterkommere af Otto Lilienthals flyvninger i 1880-90 i Tyskland, og vor egen Ellehammer, der legede med store drager som dreng. Og det gav ham senere stødet til de første "Ellehammer" og den første flyvning i Europa i 1906. Selvfølgelig var der en skønne dag en ivrig, eller måske doven drageflyver, der satte en lille plæneklippermotor med propel på ryggen, og det mest

de nu så forkætrede "arbejdsfri indtægter", men dem synes jeg nu aldrig, at jeg har haft så meget imod.

Agro Kemi spurgte, om jeg ville sælge foretagendet, og hvad det skulle koste. Se, det var dog altid lidt anderledes snak end Sylvest's måde. Jeg var nu ikke særlig interesseret, så jeg stangede en pris ud, som jeg slet ikke regnede med, at de ville give. Imidlertid blev resultatet, at de slog til, og så var der ikke rigtig noget at gøre. Prisen var altså nok for lille, men jeg har altid været dårlig til regning og forretning.

Jeg forpligtede mig til at flyve for dem i fire år, og firmaet fortsatte under samme navn, og Hegner flyttede med. Snart købte man endnu en KZ III, OY-DHY, som også flyver endnu. Den havde tilhørt Zone Redningskorpsen.

De næste åringer forløb med gode og mindre gode sæsoner. Landbrugsflyvning i Danmark er jo noget ustadigt, ligesom skadedyrenes angreb er det fra år til år.

Ti år efter starten i 1948, behandlede de tre KZ'er i alt 11.600 td. land, både pudring og sprøjtning, fifty-fifty af hver slags, og desuden 400 td. land, hvor vi havde forsøgt os med gødsugning fra fly. Det gik også meget godt. Så alligevel, på 10 år var vi nået fra de 1.000 td. land om året og op til 11.000. Der kunne det lige løbe rundt.

De næste sæsoner var også blandede, og så var tiden snart ude for KZ III'eren. Da vi nåede april '59, kom den første afløser. Det var en Piper Super Cub, OY-AIS, og udfasningen af KZ'erne blev indledt. Næste år kom endnu en Super Cub, OY-ADD, og de to KZ'ere forsvandt, og nu havde vi kun DHY tilbage. Den blev brugt til skoling af nye landbrugspiloter og solgt i 1962, hvorefter KZ i landbrugsflyvningens historie var en saga blot - efter 14 års indsats. Den tredje Super Cub blev indkøbt i Holland og indtog DHY's plads.



Erik Malmrose i sit sprøjtefly på Pøl Flyveplads den 10. maj 1987.