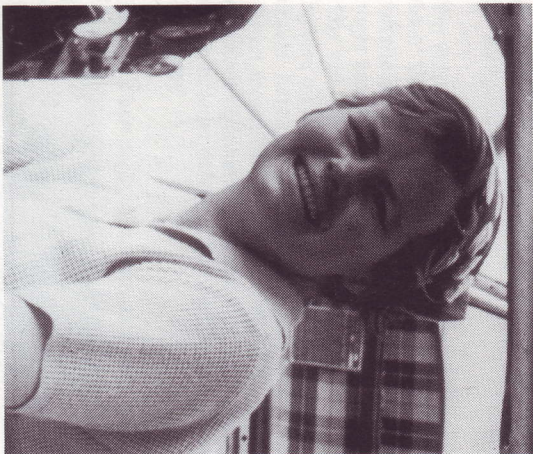




Alice Grun-Schwensen fortalte den 8. juni 1990 om - "25 glade flyveår - Logbogen fortæller".

Alice Grun-Schwensen er ud af en flyvefamilie. Lidt angst for flyvning til at begynde med startede hun med svæveflyvning. Hun blev hurtigt bidd af det og tog derefter A-certifikat.

Sammen med ægtemanden Sofus har hun udført mange foretnings- og privatflyvninger i K III, OY-ACG. Dette og meget andet fortæller Alice om i denne beretning.

Hjertelig tak til Jer i K & Veteranfly Klubben, fordi jeg (vi) er her i dag og har fået lov til at fortælle fra mange glade, spændende og sjove episoder i vore flyvende år.

Først vil jeg gerne introducere Sofus, min gode flyvekammerat, co-pilot, min mand. Vi fejrede guldbryllup i november 1989.

Med mig i dag har jeg også de to ældste af børneflokken, Bobby, som fik sin første start, da han var 2 år gammel på skødet af sin far i en SG. Da han var kommet 15 meter op, så hørte jeg ham sige: "Far, jeg vil ned!" Nu har han passeret 20.000 timer som erhvervspilot. Og Inger, vores ældste datter, min gode svæveflyvekammerat, både herhjemme og i Tyskland. De to kan bevidne, at deres mor er en fortløjen rad, eller var.

I denne måned er en af vore 7 børnebørn, Jacob, på 15 år begyndt at svæveflyve. Ingers søn begynder i næste måned at gå i lære som flymekaniker. Ja, tredje generation er i gang.

I dag vil jeg fortælle mest om min helt specielle veninde K III.

Holland, hos Philips i Eindhoven. Samtidig begyndte Sofus at opbygge en eksport af træbearbejdningmaskiner, senere parketgulve til Schweiz. Det var drøjt med de lange bilture ned gennem Europa.

Krigens spor var endnu ikke slettet. Tanken om en flyvemaskine var nær.

I 1951 blev OY-ACG til salg fra militæret. Vi byttede med en selbøjet Grunau Baby og en skoleglider, værdi ca. kr. 10.000. Vi var flyvende i eget fly!

Charlie-Golf fik hangarplads hos vor gode ven Sylvest Jensen i Nørre Herlev. En elendig mudderplads med græssende køer. Når vi skulle hjem og lande, gik man lige ned over, så de kunne komme væk, og så rundt og ned. Ved starten var det næsten værre. Vi måtte skubbe på III'eren for at få den op, og vi blev fuldstændig svinet til af alt det mudder, den smed bagud. Ja, engang jeg havde skubbet sammen med et par andre og endelig fået ham i luften, så måtte jeg sække rundt i alt mudderet for at finde mine sko. Nå, Sofus kom op.

Så kigger jeg lidt i logbogen. Vi begyndte at vove os uden for Danmarks grænser. Vi startede med de Skandinaviske lande og tog til Oslo og Stockholm. På hjemturen fra Stockholm fik vi vor første lærestreg. Vi var grønne. Vi fløj fra Stockholm med kurs mod Göteborg, vejret var nogenlunde rimeligt, men det blev det ikke ved med at være. Ud over Vättern sagde Sofus sådan henkastet til mig: "Tror du, du kunne svømme over?" Det var nu nok ikke helt alvor, for jeg var ikke ligefrem i kondition til at svømme. Grun-Schwensen nr. 5 var godt på vej, der var to måneder til.

Det regnede og tordnede så voldsomt, at vi kun kunne bruge siderunderne. "Så du den mast?" spurgte jeg - stilhed. Vi kom over Vättern, og sagde han: "Vi går ned." Gennem siderunden havde han set en fin, lille grøn plet. Han skød ind til landing, og så var det en bakke. Charlie-Golf blev dasket ned fra 10-12

eters højde. Understellet og propellen - kaput! Og så stod vi der.

Så var gode råd jo dyre. Vi gik ind på gården, lånte en telefon, ringede hjem til Allerød, og til nogle af vor gode medarbejdere sagde vi det, som det var. "Gider I at starte en lastvogn? Den nærmeste by på kortet, vi står med her, den hedder Jo. Der kommer vi til, og der må I finde op, så finder vi nok hinanden. Der er nok et hotel dér."

Det var OK. Vi lånte noget værktøj ude på gården, og så gik vi to ned og begyndte at skille Charlie-Golf ad. Det var jo en gammel militærflyver. Jeg vil ikke sige, at det var nogen let sag. Ved 10-tiden havde vi fået pillet det ene plan af. Så var det blevet mørkt. Vi gik op på gården og spurgte, om vi måtte stille vor bagage ind. Vi skulle ind til Jo. Fruen stod i døren, og spurgte, om ikke hun skulle bestille en taxa? "Næh", sagde Sofus, "vi går på tommelfingeren". Hun kiggede noget på mig, og så sagde hun: "Jag får sige. Ni har en käck Fru!" Så den inkasserede jeg.

Vi gik i buldermørke ned på landevejen. Det varede 5 minutter, så var vi hejst op. Vi kom ind, og vi fandt et hotel i Jo og gik ind til portieren, og sagde, at vi ventede, at der skulle komme nogen i løbet af natten. Men han ville altså ikke lade den dør stå åben. Nå, så gik vi op på værelset, tog nøglen til døren udenfor, en snor i, seddel på, og så skrev vi: "Træk i nøglen." Klokken fire om natten faldt lysstagen ned, som vi havde bundet snoren i, så stod vore to fyre dernede med lastvognen. De fik et par timers søvn, og så tog vi ellers ud for at blive færdig med at skille III'eren ad. Det tog det meste af en dag, men vi var hjemme ved midnat med III'eren på ladet.

Charlie-Golf blev fin igen. Og nu skulle vi af sted til Philips i Holland. Vi havde dengang et kuglekompas, vore kort var vrængt fra krigens tid, men vi blev faktisk ret gode til den dér. I kender godt: ned over stationsbyen, op på højkan, og så finde den på kortet. Det blev en fin tur. Der var også en god reklame



hos vore kunder. Philips-folkene stod på fabrikkens tag med lange flonestrifter og vinkede farvel, da vi fløj hjem igen.

Nu må jeg have Europakortet til hjælp. Ruten på den næste langtur blev Nørre Herlev, Hamburg, Stuttgart, Zürich, gennem Alperne, Milano, Adriaterhavet, Albenga ved Rom, Nice, op gennem Rhône-dalen til Hahn, Bremen, Nørre Herlev.

Turen gennem Tyskland og sydover er bare så dejligt i godt vejr. De bløde, grønne bjerge, de maleriske byer, og floderne, som snor sig ud og ind. Vi kom godt frem til Zürich, og skulle nu planlægge vor første bjergflyvning. Vi gik ind til flyveledelsen, og havnelederen kiggede lidt på mig. Men - så sagde han: "Vi har mistet fire småfly de sidste 14 dage. Nu ønsker vi ikke, at I skal være det femte". Efter den salut gav han os en grundig, belærende instruktion om alpeflyvning. "Vejrmeldingerne er usikre, mistraen er ti årsag til pludseligt dårligt vejr i dalene. Pas godt på nedvindene. Husk, at det er svært at se ledningerne i dalene. Vær sikker i landkendning, flyv ikke ind i lukkede dale."

Ja, vi var nok lidt betænkelige, men vejret var godt, og så af sted. Det blev en fantastisk oplevelse. KZ'eren er ikke nogen højdeflyver, selvom den har det dér højdegas-væsen. Vi fløj langs Wallensee, gennem dalene, gennem Bernadino-passet, og kom fint igennem. Først et stykke efter mødte vi skyer i dalen under os, men vi havde fint, klart vejr i sikkerheds-højde, fri af bjergene. Og så var det ligesom at rutsche ned ad en bakke det sidste stykke til Milano.

Vi var stolte over den fine tur, og vi har siden fløjet den mange gange. Efter et par travle dage i Milano, men også en dejlig tur i operaen, tog vi ud til den ventende Charlie-Golf. Po-dalen giver altid problemer, og vi skulle videre til Rom. Vi kunne ikke få vejrbetingelser til at komme over Appenniner-bjergene, så vi valgte at flyve sydvest ud til Ravenna ved Adriaterhavet. Der skulle vi så

tanke. Da vi fik begribeligjort de rare mennesker på flyvepladsen, at vi skulle have benzin, sendte de et okseforspand til den nærmeste by.

Alt blev klaret, vejret bedre, bjergene er ikke så høje på den led, så vi fik en herlig tur over Appenninene til Albenga ved Rom. Her mødte vi problemer med tankning. Det var meget almindeligt dengang. De ville ikke sælge benzin til sådanne små flyvere. Men efter meget besvær fik vi, så vi lige kunne nå den franske grænse, en militærflyveplads. Her igen med møje og besvær nogle usle dråber, så vi kunne nå Nice.

Da vi skulle ind til landing, sprøjtede de røde kugler op fra tårnet. Men vi måtte jo trode dem. Hellere trode dem end lande med tom tank. Der var frokospause, så de havde lukket for landingen. Næste dag, over Marselles, op gennem Rhône-dalen. Det var bare pragtfuldt. Vi har siden fløjet den tur mange gange, men specielt med KZ III'eren vil det altid stå for mig som noget helt fantastisk. Ikke den store højde, heller ikke særlig hurtigt, men smukt, - åh, så smukt.

Jeg gav min ungdoms arbejdsplads i Lyon en lille viften med den ene vinge. Vi tankede op i Lyon og skrev flyveplan til Frankfurt. Startede i lidt lousy vejr, og da vi passerede en militær flyveplads, satte vi den for en sikkerheds skyld af på kortet - hvis vejret skulle blive meget værre. Og det blev det! Vi vendte omkring, gik ind og landede i græsset. Aldrig på banen, når man gør sådan noget. Vi holdt med propellen gående i fem minutter. Så kan jeg love for, at der skete noget!

Vi havde taget den amerikanske base på sengen, effektivt! En officer kiggede tilfældigt ud af vinduet og ser et fremmed fly stå derude på pladsen. Jeg skal love for, at der kom gang i tingene! Men den vagthavende officer åndede lettet op, da han konstaterede, at vi kom fra et NATO-land.

Vi fik herlig indkvartering med alt udlleveret,

sebe og håndklæder, og sov. Næste morgen, da vejret var OK, gav de os benzin, og vi startede hjemad til Nørre Herlev.

Nu fik vi radio i Charlie-Golf, gyro-kompas og VOR, og så skulle jeg jo også have et radiotelefonitbevis. Jeg lærte fraseologien, og så sendte vi skibstelegrammer dengang, massavis af skibstelegrammer, samt nogle udviklede radiosystemer over Atlanten, som vi aldrig fik brug for. Til gengæld havde jeg aldrig forsøgt at kommunikere i et fly, da jeg stod med mit bevis i hånden - men det fik jeg lært!

Vi havde fået rigtig travlt i eksporten, så næste langtur bragte os vidt omkring. Det blev samlet næsten 4 uger. Da vi også skulle til London, ville vi også gerne til Farnborough-stævnet. Adgangskort skulle man have med hjemmefra. Sofus fik sit, men jeg fik besked: "Hunde og kvinder - ingen adgang!" Den rækketøjel Kaptein Folmann klarede det for mig, og jeg fik siden da en invitation hvert år.

Vi har også været der næsten hvert år i mange år, og det har været en rivende udvikling, vi har oplevet ved at være til de store, dejlige stævner.

Ruten planlagt hjemmefra. Nørre Herlev, Sønderborg, Düsseldorf, Cambrai i Frankrig, Paris, Dunkerque, Gatwick, Calais, Le Mans, Narbonne, Perpignan, Barcelona, Alicante, Tanger, Lissabon, Vigo, Bilbao, Bruxelles, Bremen og hjem.

I Düsseldorf skrev vi flyveplan ud til Cambrai, blot for at tanke. Vi havde regnet med at nå frem til Paris samme dag. Vi fandt også en fin flyveplads i Cambrai, og vi kørte rundt - ingen kontakt - men vi gik så ned og landede. Vi taxiede ind til bygningerne, alt var tip-top. Men der var ikke et øje. En stor, fin plads, der simpelthen ikke var taget i brug. Men tanken var jo halvnom, og vi havde atter set en militærplads, så vi gik på vingerne igen, over til militærpladsen - røde kugler! Men vi gik ned. Og så kom der selvfølgelig militær, og senere politi, og vi blev krydsforhørt, men vi

kunne vise dem, at Düsseldorf havde givet os en flyveplan til Cambrai flyveplads.

Alt blev undersøgt, om det så var de små lynlås på gummerne på Charlie-Golf, blev de lukket op og efterset. Det tog så lang tid, at vi måtte tage en overnatning, og så næste morgen efter nogen parlamentaren fik vi så meget benzin, at vi kunne komme til Paris. Herligt at flyve over Paris. Glade minder fra mine unge år.

Der er mange små pladser omkring Paris. Efter nogen besvær fandt vi Toussus-le-Noble, og så kom ordrebogen frem, og vi fik et par travle dage i Paris. Men så vinkede Farnborough-stævnet forude. Vi kom til Dunkerque. Det blæste ca. 70 kilometer fra vest, og da alle formaliteterne var klar, måtte vi bede to af de solideste funktionærer hænge sig fast i stræberne på Charlie-Golf. Kun med solid, levende fransk vægt lykkedes det os at taxi ud på banen. De var helt blå i hovedet, da vi vinkede off. Starten var nærmest lodret. Det blev en lang tur over Kanalen, med en march-fart på 125, og en modvind på 70. Her var jeg udkigsmand, for hvis! Hvert et skib blev rapporteret. Det var et dejligt øjeblik, da Dovers hvide klipper dukkede op.

Efter et par dejlige dage på Farnborough, tilbage over Kanalen, og vi nåede frem til Le Mans. Næste morgen fik vi en fin vejledning, og beregnede en flyvetid til Perpignan på 5 timer. Akkurat vores radius. Efter to timers flyvning: pludselig et mærkeligt vejskift. Det blev hurtigt en barsk affære. Sikkerhedshøjde over bjergene et ubetinget krav for os, og da vi havde en times benzintilbage, besluttede vi at tage en sikkerhedslanding. Vi fandt et par åbne huller i skylaget, op på højkant, ned igennem. En rimelig mark - stemark - så Charlie-Golf blev rystet godt igennem.

Vi holdt et øjeblik og pustede ud oven på det, så kom der to geværbevæbnede mænd. De var nu flinke nok. De viste os på kortet, hvor vi var, tæt ved Narbonne, 10 kilometer fra Middelhavet. "I kunne vel ikke skaffe os noget

benzin?" "Jo, da". De fik fat i en traktor, vi lavede en fin si, og fik 20 liter på. De forklarede os, at hvis vi kunne følge floden ned til Middelhavet, og kystlinien ned til Perpignan, så skulle vi nok kunne klare det.

Vi skridede marken af, akkurat nok til starten, men ujevne. Nå, op igen, fulgte over floden, men et øjeblik efter sagde Sofus: "Det dutter ikke". Vi var lige ved at kunne ringe med kirkeklokken i byen dér. Endnu en sikkerhedslanding: eksercerpladsen i Narbonne. Vi var næppe standset, før en fransk befjant lukkede min dør op, og sagde: "Vil De have lidt myggebalsam, Madame?" Vi undrede os godt nok. Folk omkring os så ud som om de led af Sankt Vejsdans.

Der var simpelthen millioner af myg. Den mistral, som havde ødelagt vores fine vej, og givet os så mange kvaler, havde også bragt disse bæster med. Det var et par trætte piloter, der tørnede ind i Narbonne, men næste morgen af sted. Kunderne ventede i Barcelona.

Men vejret i Narbonne var sandelig dårligt. Jeg havde talt med flyveledelsen i Perpignan og givet ankomst dertil. Vi kom fint op, men kun til den forvildede kirkegårds-højde. Ned igen. Jeg ringede til lufthavnen i Perpignan, og flyvelederen sagde: "Flyv lige over dæmningen. Hold ud i tyve minutter, så skinner solen fra en blitz-blå himmel." Som sagt, så gjort, og nu trængte vi også til at se blå himmel.

Også i Barcelona fik vi nogle gode resultater i forretningerne, så vi besluttede at tage et par dages ferie inden Lissabon. Vi ville til Tanger. Undervejs i Alicante havde vi igen tankningsproblemer. Vi måtte søgar på den sorte børs om atfænen. De ville kun sælge os benzinen for US dollars. Ja, det er historie, alle de problemer, men det kunne være besværligt.

Det blev en uforholdsmæssig tur langs kysten forbi Gibraltar-klippene over til Tanger. Vi havde godt nok ikke visa, men hvo intet vover ...! Det gik også fint.

Vor gode Charlie-Golf trængte til at få skiftet olie, men vi kunne ikke få en mekaniker til at røre ved den. Han kendte ikke sådan en KZ'er, så vi gik selv i gang. I over 30° varme. Vi havde også en mistanke til et af tændrørerne, så det skiftede vi med det samme. Vi havde lært, altid at have olie, tændrør og værktøj i flyet. Om vi var sorte bagefter? - Nå. Vi lavede en fin aftale med en lokal fyr i Tanger, han havde en bil. Han viste os alt, både dag og nat i Tanger. Men det er en anden historie.

Slut med feriedagene, nordpå til Lissabon. I landingen fik vi en verilabel kartusel-tur. Charlie-Golf var punkteret på det ene hjul. Der fandt vi en fin, fin mekaniker, medens vi var ude med ordrebogen. Flyveplan videre mod Vigo, lousy vej, vi måtte flyve over strandkanten hele vejen op igennem. Vigo flyveplads ligger oppe på et plateau, så vi måtte ind igennem fjorden, og så lige smutte op. Og det gik.

Da vi havde tanket op og ordnet flyet, tog vi ned til Vigo for at finde et hotel, og så skulle vi finde et spisessted. Vi mødte to bejente, og så brugte vi den, som kan forstås over hele jorden: "Vi er sultne." De fulgte os hen til en lille restaurant. Vi studerede spisekortet, som vi ikke forstod, men vi skulle jo finde noget, som også pengungen kunne klare. Pludselig stod der en lille, trivelig herre ved vort bord. Han præsenterede sig som den danske konsul på stedet, hr. Alvarez Tomes. Han bestilte dejlig mad, og han betalte den sandelig også, og ville så komme og hente os efter middag.

Det blev en herlig aften, både hjemme hos ham privat, og i sejlklubben, og mange andre hyggelige steder i Vigo. Næste morgen hented han os, og vi var nede i de store auktionshaller, hvor sardinerne bl.a. blev handlet. Ja, vi fik set en masse, men da vejret blev klart, måtte vi desværre sige tak for denne gang og den fine modtagelse, og på vingerne igen.

Flyveplan til Bilbao, hvor vi bare ville tanke. Det er et voldsomt terræn, de Canabriske bjerge. Charlie-Golf havde sit besvær. Nogle gange følte jeg, at vi kravlede op over toppene, men en flot tur. Det gik hurtigt og let i Bilbao, så vi havde regnet ud, at vi den dag kunne nå frem til Grinbergen i Belgien. En hurtig landing og tankning undervejs i Frankrig, men - hastværk er lastværk!

Der var pludselig noget med solnedgangen, der ikke passede. Av, Rikke! Vi havde beregnet en time forkert! Dertil kom, at Grinbergen meldte os, at de ikke havde told og politi. Alternativ blev Bruxelles. Vi kaldte kontrollen i Bruxelles tower op, og nu var det rigtigt mørkt. Vi kunne kun se lysene i Bruxelles. Kort kunne vi ikke læse mere, så ham i kontrollen kunne nok høre på os, at vi var rigtig godt på den.

"What is your heading?" Og vi blev ralt ind til den klart oplyste bane. Det var et dejligt øjeblik at sætte hjulene, og så op i tårnet og undskyldte vort kæmpe-kvajeri.

Næste dag, hjemad. Jeg sendte sådan et lille vink til Rotterdam lufthavn. Der havde vi

tidligere haft en herlig oplevelse. På en af vore tidligere ture var vi på vej fra Calais og nordpå, og havde skrevet flyveplan ud til Rotterdam lufthavn. Vi fandt pladsen efter nogen besvær, men der gik så mange forvirrede mennesker rundt nede på banen, en stor, ny, dejlig plads. De flyttede på afmærkninger, vi kredsede rundt en gang, og så besluttede vi at gå ned og lande i græsset.

Da vi stoppede flyet, kom der flere hen og hilste så hjertelig velkommen til os. Rotterdam lufthavn var faktisk ikke åbnet endnu. Ved en fejl havde Calais givet os flyveplan dertil, men der var stor modtagelse, og vi blev kørt til byens fineste hotel. Associated Press kom og interviewede os, så der blev rigtig presse på vor indvielse af lufthavnen.

Næste morgen blev vi ringet op og spurgt, hvornår vi ville starte. Da vi kom derud, var der en skare af nysgerrige folk fra Rotterdam, der ville ud og se lille Charlie-Golf starte fra Rotterdams store, fine, nye lufthavn.

Men hvad er nu det, der står i logbogen? EKGs - altså Allerød. Det må have en forklaring. Vi var i disse år på vældig udflugt efter en

bedre hjemmeplads, og en dag var der mulighed for at købe et stykke jord på en gård uden for Allerød. Det endte med, at vi måtte købe hele gården, de ville ikke sælge jorden fra. Det var en faldetærdig, misligholdt gård på 106 td. land, 10 kakkellovne, gammeldags das, osv., og vi to kendte ikke forskel på byg og havre.

Vi brugte 10 slidsomme, men også sjove år på at få Allerød flyveplads op og stå. 2 baner blev sat af med det samme, det gjorde Syvest Jensen og Sofus, én øst-vest, og én kortere nord-syd, uden at vi behøvede at flytte en smule jord. Nogle år senere fik vi en motorvej tværs ind over, og da måtte vi i gang med at flytte tusinder af kubikmeter jord og grave dræn for at få den 900 meter lange bane, der eksisterer i dag på Allerød flyveplads.

Tit falder spørgsmålet til os: "Hvor mange flyvetimer har I?" Det blev egentlig ikke til mange, 25 år taget i betragtning, men arbejdstimer for at lave en velfungerende privat flyveplads, de timer kan ikke tælles. Men sjovt har det været.

Vor gode Charlie-Golf havde fra 1951-1962 fløjet uden problemer, billigt og effektivt rundt med os i Europa. Vi havde nu en afdeling i Tyskland, Fennebeck ved Mitten, firma i Schweiz i Bern, samt faste agenter i Paris, London, Milano og Barcelona. Men vi måtte erkende, at der måtte en bedre instrumenteret maskine til. Sofus tog sit IFR, og i 1962 fik vi OY-AFV fuldt IFR-instrumenteret. Den tjente os i mange år.

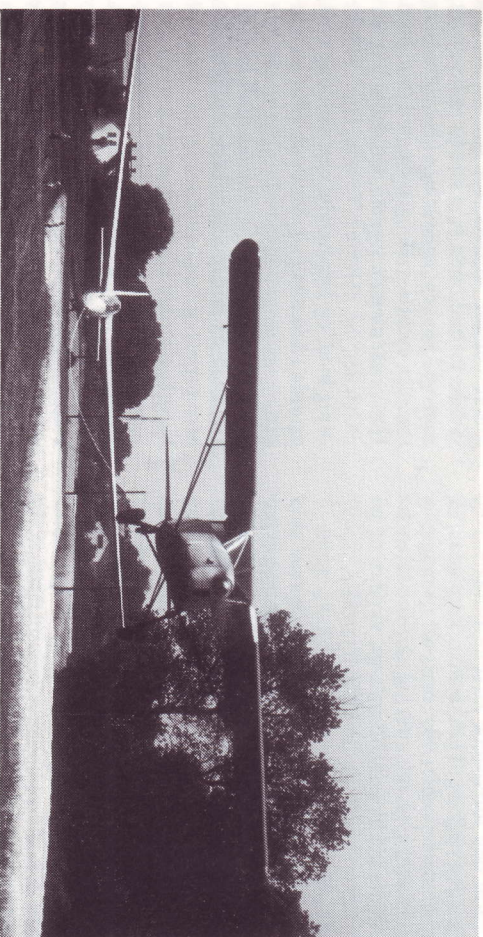
I 1962 fik jeg mit slæbecertifikat. Charlie-Golf blev byttet med Foxrot-Foxrot, den havde træpropel og bedre stigeevne, og kun de nødvendige instrumenter af hensyn til vægten. Det blev en dejlig periode for mig og Foxrot-Foxrot, jeg blev smadderskrap til at slæbe svæveplaner. Den har jo ikke det store overskud til det arbejde, KZ'eren, men den har aldrig givet mig problemer.

Nu boede jeg, om jeg så må sige, på pladsen,

så der kom ofte en forsulten termikflyver. "Åh, gider du ikke lige smide mig op?" Vi kunne såmænd klare det to mand ved at lægge en stor pude under tippet på svæveplanet i starten. En tysk svæveflyver var endt i Skovlunde. Hans hjemtransport stod i Odense, af sted med ham. En dag ringede der én fra Sprogø, men da jeg spurgte ham, hvor lang bane han kunne skaffe, så måtte jeg bedrøve ham med et "nej". Der er også visse grænser.

Modelflyverne fik også lært, hvor jeg boede. Foxrot-Foxrot var god til det, hvad enten det drejede sig om modelplan i midt i en kornmark, eller i toppen af træerne. Ja, det var nogle herlige år. Det var ikke altid, jeg nåede at smide forklædet, inden jeg sad i Foxrot-Foxrot.

Alting har sin tid. Da jeg blev 60 og stadig var fuldt aktiv flyvende, sagde jeg farvel og tak for 25 glade flyveår. Men det står stadig helt levende for mig, den taknemmelighed, næsten ærefrygt, de mange gange jeg sad i min trofaste KZ'er og nød det pragtfulde syn under mig. Tak, har jeg ofte sagt, at det blev mit livs held, også at få så mange glade flyveår. Ja, hvordan det gik til? For mere end 50 år siden, mødte jeg ham, denne herlige mand og hans flyvemaskiner....!



Et af de mange slæb fra Allerød.