

Thisted Flyveklubs Historie 1943 - 1970.

Tekst: Verner Paulsen.

Mennesker har til alle tider været besjælet af en trang til at hæve sig fra jorden og kunne flyve frit som fuglene. Allerede sidst i 1400-tallet gjorde univelsalgeniet Leonardo da Vinci sig mange tanker om det at kunne flyve. Han tegnede mange modeller til flyveapparater – og sågar også helikoptere. De var alle baseret på den menneskelige muskelkraft. Han havde to væsentlige modstandere nemlig menneskets vægt og luftmodstanden, og overfor disse var den menneskelige kraft for svag, det blev derfor først med opfindelsen af forbrændingsmotoren, at man fik en kraft, der kunne give flyveapparaterne den nødvendige fremdrift, for at de kunne hæve sig fra jorden. Ved at studere fuglevingens form og fuglenes svæv gennem luften havde Leonardo da Vinci faktisk fattet hele flyvningens grundprincip, så der var ikke noget underligt i, at de første flyvemaskiner lignede da Vinci's tegninger udtænkt 400 år tidligere.

Trods talrige forsøg gennem tiderne med hængeglidere og faldskærme foretaget ved udspring fra høje steder og ofte med katastrofale afslutninger, blev de første mennesker i luften dog franskmændene d'Arlandes og de Rozier, som steg med en varmluftballon i Paris 1783. Den første egentlige flyvning med en motordreven (13 HK) flyvemaskine i Verden blev som bekendt foretaget af Brd. Wright den 17 december 1903 i North Carolina, USA, og den 12. september 1906 littede danskeren J. C. Ellehammer fra øen Lindholm på den første europæiske flyvning, som dog ikke blev internationalt anerkendt.

Det tyvende århundrede blev således flyvningens århundrede fra ingenting i 1900 og til det næsten ufattelige i år 2000, hvor man med jetmotorer flyver med flere gange lydets hastighed og på det nærmeste også behersker det ydre rum. Det har især været brugen af fly i de to verdenskrige, som har sat gang i den hastige udvikling af nye flytyper og flymotorer og også af øget sikkerhed. Det er jo heller ikke bare flyene i luften, men det er også de tilknyttede systemer på jorden, som er blevet udviklet til et særdeles brugbart transportsystem for både mennesker og gods til jordens fjerneste egne.

Danmark var som nævnt ret tidligt med på dette nye eksperiment. Det blev erhvervslivet, som blev drivkraften i udviklingen, idet man så muligheden for en kommerciel udnyttelse af flyvningen, men man havde nu fået en ny modstander i udnyttelsen af denne mulighed – nemlig folks frygt for at flyve, som var afledt af de mange ulykker og havarier med fly i begyndelsen. For flyentusiasternes vedkommende sejrede spændingsmomentet dog over frygten.



Allerede i 1911 fik Thisted besøg af den første flyvemaskine. Det var franskmændene Gabriel Poulain, som gæstede byen med sin flyvemaskine den 29. september. Maskinen blev fragtet hertil på en banevogn pakket i trækasser, da det dengang var umuligt at flyve længere strækninger. Flyvemaskinen blev kørt ud på en mark mellem Sennelsvej og Fårtoftvej, hvor der var blevet rejst et mindre telt, der fungerede som hangar ved samling af flyet. Flyet havde Poulain selv fremstillet, og det var et to-

sædet monoplan med åben cockpit og med en firecylindret motor. Det forreste af skroget var beklædt med stålplader, mens det bagerste var et åbent gitterværk af stålrør. På grund af kraftigt blæsevejr d. 29. blev flyvningen udsat til om eftermiddagen d. 30. september, hvor Poulain foretog korte flyvninger ud over fjorden, og hvor interesserede kunne erhverve sig en kort rundflyvning.

I tiden fra denne første flyvning i Thisted og til anden verdenskrig kom der af og til små flyselskaber til egnen, som foretog rundflyvning, og interessen for flyvning i det hele taget blev styrket med årene. Flyvning med passagerer var nu almindelig kendt flere steder. Det Danske Luftfartsselskab (DDL) startede sin første faste ruteforbindelse København-Malmø i 1920. I Thisted havde erhversfolk også et vågent øje for udnyttelsen af denne mulighed. Der var jo lang rejsetid fra Thisted til København, hvis man skulle rejse med tog, (en foredragsholder brugte i 1945 22 timer på at rejse fra Aarhus til Thisted) og der var stor interesse for en eventuel rute-flyvning eller taxa-flyvning fra Thisted allerede i 1930-erne, men så kom urolighederne i Europa, som endte med anden verdenskrig og satte en foreløbig stopper for al videre udvikling af disse tanker.

I 1943 kunne man skimte begyndelsen til enden på krigen, og så begyndte tanken om flyvning igen at spire. Det blev også her i Thy erhvervslivets folk, som blev drivkraften, - og pudsigt nok - de egentlig flyveinteresserede, der kom til at spille en sekundær rolle i oprettelsen af den første flyveklub i Thisted, men det ændrede sig markant senere.

Erhvervsfolkene her i Thisted havde allieret sig med Kongelig Dansk Aeronautisk Selskab (senere KDA), og på foranledning af dette selskab blev der indkaldt til et møde på Hotel Royal d. 13. december 1943, hvor folk fra Aeronautisk Selskab orienterede om flyvning i almindelighed og om mulighederne for flyvning fra Thisted i særdeleshed. Denne "saltvandsindsprøjtning" resulterede i, at man samme aften oprettede Thisted flyveklub med godt 50 medlemmer. På et efterfølgende møde blev der nedsat en bestyrelse bestående af: Formand: Stadsingeniør Erik Baumgarten Olesen. Næstformand: Læge Knud Westh. Kasserer: Grosserer Richardt Noes. Listefører: Fotograf Preben Lind. Sekretær: Boghandler Carl E. Balleby. Arrangør: Assurandør Raffenberg. Revisor: Bankdirektør William Jensen. I referaterne af de efterfølgende møder ses det, at disse ofte bliver afbrudt af luftalarm, og at møderne ofte holdes sidst på eftermiddagen på grund af udgangsforbud om aftenen.

I ventetiden indtil krigens slutning afholdtes der forskellige aktiviteter, som kunne fremme forståelsen for flyvningen og dens muligheder. Dels blev der oprettet to studiekredse, hvor man udvidede sin viden om flyvning, og dels var der mange medlemsmøder med foredrag af flere kendte personer, som kunne bidrage med film, lysbilleder og selvoplevede oplevelser med og om flyvning. Man sørgede klogelig for - med fremtiden for øje - også at inddrage byrådet i klubbens arbejde og forberedelse til mere vidtgående aktiviteter efter krigens slutning. Allerede på klubbens generalforsamling den 14. februar 1945 på Hotel Royal, hvor klubben i øvrigt fik Landinspektør Poul Boe som ny formand, blev der drøftet så vigtige sager som en flyveplads samt en fælles forening for modelflyvere, svæveflyvere og motorflyvere. Ideen om en fælles forening vandt dog ikke tilslutning, men planen om en flyveplads blev godt modtaget, og formanden kunne berette, at kommunen allerede havde en plan om en kommende flyveplads på gården "Kronborgs" jord lige nord for Thisted.

Der var fart over feltet i Thisted Flyveklubs barndom. Som en journalist skrev i avisen: "Det kan man vel også forvente af en Flyveklub". På et møde den 21. marts 1945 havde klubben indkaldt Thisted byråd, Erhvervsrådet og Turistforeningen til at overvære et foredrag af civilingeniør Smith Hansen, Aarhus, om civilflyvningen i Danmark efter krigen, og han forudså flere store lufthavne ved landets større byer, og ved byer af Thistedes størrelse kunne man forvente en "Luftlandings-

plads”, (det der senere blev til en ”Godkendt Offentlig Luftlandeplads”), og en sådan luftlandingsplads kunne forventes etableret med støtte fra staten. Det gav nye visioner til de indbudte råd at tage med hjem, og holdningen hos de indbudte var da også særdeles positiv.

Der blev i eftertiden holdt mange foredragsaftener, hvor klubben søgte at skaffe sig en bred viden om flyvning, hvordan man erhvervede sig certifikat, reparation og vedligeholdelse af fly, fysikkerhed, håndtering af en flyveplads m. m.. Disse foredrag blev holdt af flere kendte personer bl. a. flyverløjtnanterne Rønhoff og Morian Hansen, der begge havde været piloter i RAF under krigen, og kaptajn J. Foltmann kom og fortalte om sin tid ved marinens flyvetjeneste, hvor mindre havarier hørte til dagens orden, og hvor en flyvning fra København til Jægerspris (1917) blev kaldt en langdistanceflyvning, en strækning på 42 kilometer. Turen varede 13 timer, men så var der også 34 nødlandinger undervejs. Til sådanne foredrag inviterede klubben ofte danske officerer og soldater, som var udstationeret i Hanstholmlejren, Fårtoftlejren og Dragsbæklejren i forbindelse med oprydning og vagttjeneste efter krigen.

Byrådet blev fortsat ”bombarderet” med anmodninger om at købe det jordstykke ved gården Kronborg, som i kommunens plan var udlagt til flyveplads, og erhvervsrådet, som havde nedsat et flyvepladsudvalg, pressede også på for at få jordkøbet på plads, men da byrådet ikke var sindet til at købe nu og her, rettede klubben i stedet henvendelse til proprietær Støvring på herregården Rosvang om

at få et areal stillet til rådighed til rundflyvning. Dette blev imødekommet, og i sommeren 1946 kom det lille flyselskab, Sandquist fra Aalborg, og fløj flere aftener og weekends i deres KZ maskiner. Her kunne man så opleve flyvningens fascination, hvilket yderligere gav blod på tanden til de flyverinteresserede, og flere af klubbens medlemmer begyndte da også straks at lege med tanken om selv at købe en flyvemaskine.



Rundflyvning på Rosvang

En ingeniør K. W. Eriksen tilbød at han og klubben i fællesskab købte to Piper Cup maskiner hos ingeniør E. Hoff-Hansen til en pris af 5.500 kroner stykket. Den ene maskine skulle han selv bruge, mens den anden kunne stilles til rådighed for klubben. Denne handel blev dog aldrig gennemført. Af en eller anden grund kom der skrivelse fra Hoff-Hansen, hvor han annullerer kontrakterne.

Thisted Flyveklub var tidligere blevet medlem af Kgl. Dansk Aeronautisk Selskab, og de afholdt sidst på sommeren 1946 et landsdækkende arrangement, der hed ”Den Danske Flyvedag”. Overskuddet herfra blev udloddet til de flyveklubber, som var medlemmer. Herfra modtog Thisted Flyveklub 2x300 kroner, der skulle bruges som tilskud til medlemmer, som ville erhverve certifikat. To af klubbens medlemmer, føromtalt ingeniør Eriksen og Chr. K. Hansen, Morup Mølle søgte – og fik dette legat.

Spørgsmålet om en flyveplads var endnu ikke afgjort i starten af 1948, men så blev gården Kronborg solgt, og den nye ejer Jens Kjeldgaard, var meget flyverinteresseret. Det blev så til, at en mark



øst for gården blev udlagt som vedvarende græsmark, og kunne derfor bruges som en foreløbig flyveplads. Her blev der den 19. september afholdt et større flyvestævne, hvor Sandquist fra Aalborg mødte med en KZ-3, en KZ-7, og en Auster. Løjtnant Petersen fra Odense gav opvisning i kunstflyvning i en KZ-2. Zoneredningskorpsset mødte med et KZ-4 tomotoret ambulancefly, og løjtnant Malmose gav opvisning i marksprøjtning med en ombygget KZ fly.

Et endnu større stævne blev afholdt på pladsen den 19. august 1950 med 2500 tilskuere. Det var et andet flyveselskab, Sylvest Jensen, der optrådte med "Sylvest Jensens Luftcirkus", hvor der blev vist kunstflyvning og luftakrobatik af en hver art samt faldskærmsudspring fra 800 meters højde med et frit fald på 500 meter. Om aftenen var der stor flyverfest på Hotel Aalborg med indlagt kabaret "En Nat på Montmartre". Der var lodtrækning om gevinster skænket af SAS - og derefter dans så længe benene kunne bære.

Trods ihærdige anstrengelser fra bestyrelsens side ved formanden kaptajn H. Iversen lykkedes det aldrig at få oprettet en fast ruteforbindelse til København fra flyvepladsen ved Kronborg. Der havde ellers i årenes løb været rettet henvendelse til Falck, Ingolf Nielsen, Sønderborg flyveklub og til en skibsreder i Oslo men uden resultat. Pladsen blev ellers flittigt benyttet af private flyvere, Jens Kjeldgaard kunne i 1961 bekræfte 103 førstegangslandinger og enkelte besøg af Falcks ambulancefly, Thisted kommune havde nu også bevilget et fast årligt tilskud til drift af pladsen. Uddannelse af piloter begyndte i efteråret 1959, og det første hold: Fotohandler Jens Steffensen, direktør (Opel) Knud Eriksen, kredslæge Stigaard og inspektør Jørgen Jensen, Nykøbing M., fik sommeren 1960 deres certifikat. Uddannelsen foregik ved, at eleverne selv læste teorien hjemme, og hver weekend kom der en instruktør i en KZ-3 fra Sønderborg og gav timer i flyvningen.

En anden medspiller havde i de senere år vist stor interesse for flyvepladsen, det var svæveflyverne. De havde ført flere forhandlinger med flyveklubben om benyttelse af pladsen til svæveflyvning, men der nåedes aldrig rigtig enighed om en fællesklub for svæve- og motorflyvere, dog var svæveflyverne i flere år repræsenteret i flyveklubbens bestyrelse. Da "Svævefly" var blevet stiftet d. 26. marts 1962 og havde anskaffet sig et svævefly, kunne man også sagtens enes om at være fælles om brug af flyvepladsen.

Kjeldgaard havde af og til luftet tanken om at sælge gården, så derfor var flyveklubben så småt på udkig efter en helt anden placering af flyvepladsen, som kunne blive fælles for både motor- og svæveflyvere. Salget af gården Kronborg blev aktuelt i januar 1963 og hermed også flytning af flyvepladsen. Klubben havde fundet en egnet mark på Hundalsbakke ved Sennels ejet af Viggo Møller. Gennem forhandlinger med Møller, kommunen og luftfartsdirektoratet blev den nye flyveplads en realitet, og der kunne startes med alle de mange forberedelser såsom: Planering af startbane, afmærkning af startbane og sikkerhedszoner, benzinanlæg, hangar, anlæg af veje, skiltning etc., alt blev gennemført i løbet af sommeren, så der kunne holdes indvielse af pladsen d. 17. august 1963.

Bestyrelsesmedlem inspektør, Jørgen Jensen, Nykøbing M. havde tegnet flyveklubbens første logo og udkast til klubbens brevpapir og kuverter. Det er det samme logo, som endnu bruges (?). Som daglig leder af flyvepladsen blev Else Møller antaget, og Jens Steffensen havde opført et dejligt træhus, som indeholdt et lille cafeteria, køkken, toilet og flyvelederkontor. Dette hus blev samlingsstedet for klubbens medlemmer, og også stedet hvor der senere skulle blive afholdt teori aftner til flyveskolen. Teoriundervisningen tog et af medlemmerne, kørelærer, Laurits Larsen, sig af, som han selv udtrykte det: På en populærvidenskabelig facon.

Laurits Larsen var en herlig mand, han var meget direkte og bramfri i sin udtryksform, men når man først kendte ham, kunne man ikke forestille sig et bedre venskab. Han var meget grundig i sin undervisning, og han ville være sikker på, at enhver havde forstået problematikken, derfor brugte han forskellige enkle hjælpemidler, bl. a. havde han en lille legetøjsflyver, som han viste med, hvordan et fly opførte sig i luften. En gang meldte der sig til undervisningen en meget pæn ingeniør fra et af de nye københavnerfirmaer, som var kommet til Thisted, og han var jo ikke helt vant til Larsens jargon, så det kunne jo ende galt. I løbet af lektionerne kunne man da også mærke, at københavnerens arrogance ikke helt passede til den joviale Laurits. En aften gik ingeniøren op til tavlen og tog Lauritses lille flyvemaskine og lavede en manøvre i luften med den, mens han sagde: ”Sig mig Larsen, hvis man nu kommer flyvende her og så gør sådan her, falder flyet så ned?”. Laurits kiggede ham lige ind i øjnene og sagde meget indtrængende: ”Ja den falder nir? Ja de ka do satanhyskeme bande røv po, den gjør”. Det var mere end den pæne københavner kunne klare, han forlod omgående undervisningen, og vi så ham ikke mere før lige en af de sidste aftener inden eksamen, da var der alligevel lidt, han skulle bruge Lauritses viden til, men han blev mødt af Lauritses meddelelse. ”No ska æ sej dæ jen ting. Dem bette ung mennesker hæer, di hå såt hæer awten ætter awten å fuller æ undervisning, å dem hjælper æ føst. Blywer der så tik te’ed, så ska æ osså nok hjælp dæ”. Hvad der skete vides ikke, men ingeniøren var ikke med til eksamen. Laurits fik flere år senere problemer med hjertet. En aften i lufthavnen fik han et slemt anfald, og trods hurtig indsats var han død ved ankomsten til sygehuset i Thisted.

”Svævethy” var også blevet installeret på pladsen med deres egen hangar og startspil, og de havde fået indkøbt endnu et fly – et to-sædet skoleplan. De brugte marken på den sydlige side af startbanen til deres starter og landinger. Dette samarbejde fungerede med en enestående hensyntagen fra begge sider indtil flyvepladsen blev lukket. Frontfigurerne i Svævethy var dengang Kristian Børnerup og Godtfred Sommerlade. Børnerup ejede Børnerups kontorcenter i Storegade og Sommerlade ejede Klits Vaskeri på Dragsbækvej.

Fotohandler Jens Steffensen (han blev nu for nemheds skyld kaldt: Steff.) var også flyttet med til Sennels med sit fly en KZ-3 med kendingsbogstaverne: OY-DKU, som han for kr. 17.000 havde indkøbt til fotoflyvning, men snart blev det brugt til alt muligt, Udviklingen kom til at gå stærkt på pladsen, snart fik man tildelt egen radiofrekvens (122,5 mhz.), og Jens Riis holdt sit indtog på pladsen med sit fly en Topsy-Nipper OY-ABO, han blev den første pilot og flyveleder, som bemandede ”tårnet”. Steff fik flere fly, som blev brugt til rundflyvning, taxaflyvning, skoleflyvning og til udlejning, han havde også gennem tiden i Sennels andre piloter ansat, hvem husker ikke den farverige flyinstruktør Frode Louw, som kom til at uddanne adskillige elever? Andre købte også fly, som blev stationeret på pladsen, således kunne der konstateres 5.875 starter på pladsen i 1964. Et tal der var vokset til over 10.000 i 1968, så det var indlysende, at en så stærk stigende aktivitet ikke i længden ville kunne rummes på den lille plads i Sennels.

Den voksende flyveaktivitet faldt sammen med industriudviklingen i Thisted og Hanstholm, hvor man for Thistedes vedkommende havde set store Københavnerfirmaer som Coloplast, Glostrup Møbler, Helleesen, Joran Bor m. fl. flytte til byen med et deraf følgende behov for en fast flyforbindelse til København. Det gav også anledning til overvejelser over egen situation i flyveklubben. Hvad ville der ske med klubben, hvis der kom en stor lufthavn i området?

Spørgsmålet om en ny stor lufthavn skulle blive klaret før man i klubben troede det muligt. De ord, som udløste det første tiltag til en ny lufthavn, faldt i et af Jens Steffensens fly med ham selv som pilot et sted i luften mellem Lolland og Thy, og de blev udtalt af herreekviperingshandler, Jørgen Mikkelsen, Thisted: ”*Thisted bør da have en lufthavn. Sådan en må vi ha’ drenge*”. Steff og Jørgen Mikkelsen samt elinstallatør H. M. Mortensen, Thisted, som alle var medlemmer af et aktivitetsudvalg under Thisted Erhvervsråd, havde været i Maribo for at købe en gammel todækkerbus, som skulle køre som turistreklame i Thy, og de sad nu og talte om den store fordel ved flyvningen som transportmiddel mellem landsdelene.

Vel hjemkommet til Thisted meddelte Jørgen Mikkelsen og Steff erhvervsrådet deres tanker om en lufthavn. Tankerne om en lufthavn var ikke ukendte i erhvervsrådet, så de nedsatte et lille ”undersøgelsesudvalg” bestående af Steff, Jørgen Mikkelsen og landinspektør Fritjof Østergaard, som skulle se på mulighederne for placeringen af en lufthavn i nærheden af Thisted. At udvalget i løbet af kun tre weekender – i al stilhed - opkøbte 40 ha. jord til lufthavnen i Bjerre eng for 324.000 kroner, kom måske lidt bag på erhvervsrådet, men nu var det første skridt altså taget. Jordkøbet var naturligvis betinget af de nødvendige godkendelser.

Tanken om en stor investering i en lufthavn var ikke lige populær i hele Thisted Byråd, men den daværende borgmester Axel Mikkelsen var meget positiv, han stillede dog den betingelse, at han ville have garanti for en daglig flyverute til København, og det fik han. En lille delegation fra Thisted rejste over til trafikminister Kaj Lindberg og forelagde ham sagen. Da han hørte, at en lille kommune på landets yderkant troede, at de selv kunne magte opgaven at anlægge en lufthavn, smilede han lidt overbærende og sagde, at hvis de troede det mulig, så ville han også garantere en rute på lufthavnen. Steff var også med i delegationen, og belært af menneskers større eller mindre pålidelighed sagde han: ”Kan vi ikke lige få det skriftligt”. Det fik de, og dermed havde borgmesteren sin garanti, som Lindberg i øvrigt senere måtte skaffe udvej for – ikke uden besvær.

I løbet af det næste år var alle formaliteter på plads, og man kunne begynde anlægget af den nye lufthavn i Tved. I mellemtiden kom kommunalreformen der gjorde, at lufthavnen kom til at ligge tværs over grænsen mellem Hanstholm og Thisted storkommuner, og det blev disse to kommuner, der ved et fælles lufthavnsudvalg kom til at realisere den nye lufthavn i Tved.

Den nye lufthavn i Tved fik stor betydning for flyveklubben i mere end én forstand. Der var i klubben den delte opfattelse, at lufthavnen ville blive et stort plus for klubben, mens andre mente, at det hyggelige klubliv let ville drukne i en stor lufthavn. Tilbage var det alvorlige økonomiske aspekt. Helt uden at informere flyveklubben om de trufne beslutninger, fratog man klubben sin radiofrekvens, som nu skulle bruges i Tved, og driftstilskuddet fra kommunen stoppede også uden varsel, men klubben stod stadig med en stor gæld på anlægget i Sennels, en gæld som jo tildels var frembragt for at leve op til de krav, der stilledes til den offentlige luftlandeplads, som klubben havde drevet og administreret for Thisted kommune i årevis. En ansøgning til kommunen om hjælp til at afvikle denne gæld, blev klart afvist.

Her kan det passende indskydes, at uden klubbens høje aktivitetsniveau gennem årene, var det tvivlsomt, om der overhovedet havde været basis for en større lufthavn, og det var så denne måde kommunen "takkede" en aktiv flyveklub på. Klubbens daværende formand, Verner Paulsen, førte lange og tunge forhandlinger med daværende borgmester Holger Visby, men helt uden held, klubben blev overladt til selv at rage kastanjerne ud af ilden, endda ledsaget af den kommunale hilsen fra borgmesteren, "...at ønskede nogen at rende og lege med flyvemaskiner, måtte de selv betale". Det havde klubben virkelig også gjort. Det var kun den gæld, som med rimelighed kunne kaldes kommunal foranlediget, som klubben nu bad om hjælp til at afvikle, men foreholdt disse argumenter, var borgmesterens arrogante holdning stadig urokkelig.

Gælden stammede hovedsagelig fra etablering af pladsen i Sennels og opførelse af hangaren, og for denne gæld havde syv tidligere bestyrelsesmedlemmer kautioneret, så derfor stod klubben også med et moralsk problem. Da klubbens eneste aktiv var hangaren, var et salg af denne klubbens eneste håb for at bringe balance i økonomien. Et salg var ikke så ligetil, for hangaren ville blive svær at flytte. En af kautionisterne var imidlertid pladsens ejer Viggo Møller, og han gav klubben et rigtig godt købstilbud, som dog ikke helt dækkede gælden, men restgælden var ikke større, end at klubben kunne leve videre med den, og dermed fandt de gode tider i Sennels så alligevel en lykkelig afslutning. Det gode samarbejde med Svævefly var også slut. De valgte - meget klogt, at etablere sig på en gård på Mors, hvor de efterfølgende fik et rigtig godt klubliv.

Det gode klubliv og den meget store aktivitet på pladsen i Sennels, som forløb uden de store uheld, kom dog alligevel på tragisk vis til at koste en pilot livet. Det var dykkeren og faldskærmsudspringeren, Leif Kraus, fra Hanstholm, som en vinterdag ville flyve til Aalborg. Der var lave skyer med lidt snebyger, men dog med god sigt. Leif var alene i flyet og var startet mod øst. Hvad der så skete, er der ingen, der kan svare på. En hypotese kunne være, at han har villet flyve gennem en snebyge og har så inde i bygen mistet fornemmelsen for op og ned. I hvert fald hørte Viggo Møller, som gik ude på marken, at flyets motor accelererede helt unormalt, og så hørte han et brag ude fra isen på fjorden. Flyet var gået næsten lodret ned på isen, og propel og motor blev ved styrtet revet af, men vingerne havde forhindret flyets krop i også at forsvinde under isen. Der kom folk til stede efter få minutter, og de fandt Leif liggende i vandet ved maskinen, dræbt på stedet.

Viggo Møller fik en af sit livs alvorligste forskrækkelser i forbindelse med ulykken. Hans søn Ivan var ved at tage flyvecertifikat dengang, og han og Jens Riis havde sendt flyveplan over en flyvning til Aalborg, som skulle foregå samme dag. At Leif Kraus også skulle flyve den dag, vidste Viggo derimod ikke noget om. Han troede derfor, at det var Ivan og Jens Riis, som var ombord i det forulykkede fly, så han gennemlevede nogle frygtelige minutter, indtil han kom hjem og fik ringet til Aalborg lufthavn, som kunne meddele, at de var i radiokontakt med Jens og Ivan, der netop var under indflyvning til Aalborg lufthavn.

Nu da hangaren var solgt og pladsen heller ingen radio havde, var valget let. Ville klubben fortsætte sit aktive liv, var der kun at vælge lufthavnen som det nye hjemsted. Færdiggørelsen og selve indvielsen af lufthavnen gik klubbens medlemmer da også helhjertet ind for. Steff havde været nært knyttet til hele forløbet med anlæg af pladsen, han var den af de lokale, som vidste mest om flyvning og hvilke krav, der skulle opfyldes, for at lufthavnen kunne blive et velfungerende sted for både store og små fly. I slutning af forløbet blev der også nedsat et fagudvalg, hvor de enkelte fik ansvaret for færdiggørelsen af deres fagområde. Det var naturligvis Steff for flyvningens vedkommende, elværksbestyrer Asger Knakkegaard for alt det elektriske, Jens Riis for de tekniske funktioner i tårnet, og formand for klubben, Verner Paulsen fik ansvaret for færdiggørelse af cafeteriaet,

men Steff var naturligvis med overalt, bl. a. havde han opsnuset, at der måske stod noget brugbart inventar til cafeteriet på det netop lukkede Hotel Spangsbjerg i Esbjerg, og det fløj vi så ned og købte en dag. Steff var god til at få tingene på plads og få holdt politikerne til vinden. Som det som regel altid går ved store projekter, kom det også her til at knibe med pengene i den sidste ende, og en aften efter en hård dag på pladsen sluttede vi af på diskotek Toppen i Thisted. Elektriker H. M. Mortensen, som var medlem af byrådet og formand for lufthavnsudvalget, var også med, vi kom til at diskutere de manglende penge, og Mortensen, der efter de første par genstande var kommet til at se helt lyst på tingene sagde nu, at det var da ikke noget problem, dem skulle han nok få byrådet til at bevilge, straks var Steff der med blyant og papir og fik Mortensen til (på en serviet) at skrive under på et ret pænt beløb. Hvordan Mortensen fik klaret den i byrådet vides ikke.

På selve indvielsesdagen d. 13. september 1970 påtog klubben sig alle aktiviteter på pladsen med parkering, salg af is, pølser, øl og vand etc.. Det blev en fantastisk dag, hvor HKH. Den unge Prins Henrik, som nyuddannet A-pilot, landede i en Cessna 177 Cardinal, med ham selv ved pinden og indviede pladsen. Silkebåndet som han klippede over og saksen var i mange år i klubbens gemmer. Der var rejst et stort selskabstelt, hvor de inviterede gæster blev budt på pindemadder og drinks. Det var også en opgave, som var tildelt Verner Paulsen, men da han i forvejen havde cafeteriet, henvendte han sig i stedet til formanden for Hotel- og Restauratørforeningens, Knud Haurvig, som ejede Hotel Royal i Thisted. Han nuppede selv den velbetalte tjans, og han har sikkert tjent godt på serveringen, for maden slap op midt under forestillingen, så lufthavnens formand, Mortensen, måtte have Prins Henrik og trafikminister Ove Guldberg med ind og bespise dem i cafeteriet. Ved den lejlighed glemte Prinsen i øvrigt sin paraply derinde, men den kom til at tjene Verner Paulsen i mange år efter. Lufthavnens nye cafeteria blev drevet af Ulla Paulsen, og var hele dagen åben for publikum. Hun drev i øvrigt cafeteriet i de første måneder, indtil lufthavnsudvalget kunne sende forretningen ud i licitation.

Der var et enormt opbud af forskellige fly fra det mest moderne til de ældste veteraner, og dagen igennem var der flyveopvisning af fineste klasse, som blev beundret af en tusindtallig skare af tilskuere. Hele dagen var der tæt bilkø fra Nors og til lufthavnen, selv skrænterne på sydsiden af lufthavnen var tæt besatte af tilskuere som var med på en gratis kigger. En flyveopvisning er jo ikke let at skjule. Med i flyveopvisningen var i øvrigt en tidligere Thybo, det var Jørgen Madsen fra Hundborg, som var inspektør i luftfartsdirektoratet. Han og en kammerat SAS kaptajn Ole Horsted gav opvisning i kunstflyvning i formation med to Chipmunk.



Jørgen Madsen (tv) og Ole Horsted (th) ankommer til pladsen i hver sin Chipmunk



Den tyske kunstflyver Norbert Holtzberger klar til start

Med den tætte trafik på vejen, var det komplet umuligt at færdes på vejen til Thisted, og da man pludselig løb tør for Wienerbrød i cafeteriet, var gode råd dyre. En forespørgsel hos politiet om hjælp til en Thisted-tur kunne ikke efterkommes. Brødet skulle hentes i Krabbes Konditori i Thisted, som dengang var ejet af Ulla og Verner Paulsen. Han fik nu fat i flyveleder Simon Lomholdt, som fløj til den gamle flyveplads i Sennels, hvor taxavognmand Thomsen holdt klar med brødet, som han havde hentet inde i konditoriet. Hele ekspeditionen varede kun tyve minutter.

Selv om det for flyveklubbens medlemmer havde været en lang og anstrengende dag, var der alligevel kræfter til at holde fest i cafeteriet om aftenen, ja, faktisk helt til klokken fem om morgenen. Også her udspandt der sig en sjov ejendommelighed. Formand Mortensen havde overset, at der ville være nogle gæster, som skulle overnatte i Thy, og dem havde man jo ikke fået arrangeret noget for, han spurgte derfor i cafeteriet, om vi kunne tage dem med i festen om aftenen. Nu var det sådan, at der var mødt mange flere medlemmer, end klubben havde regnet med, og derfor var der lidt nok med mad, så det ultimative krav fra Ulla var, at kommunen betalte for kyllinger til hele selskabet, og det gik Mortensen med til. Bent Lund på Vorupør Badehotel fik kun en time til at levere kyllingerne, men dengang kunne alt lade sig gøre.

Det blev en flot, billig og veludstyret lufthavn egnen blev beriget med, det var en såkaldt kategori-4 lufthavn med en asfaltbelagt startbane (retning: 90-270gr.) på 1.200 m. (senere 1600 m. x 45 m.), 2x60 meter sikkerhedszoner, taxivej, standplads, terminalbygning på 290 kvm. med tårn, kontorer og cafeteria, AEG banebelysningsudstyr, VHF sende/modtageanlæg m/recording, Plaths VHF pejleudstyr, div. Meteorologisk udstyr incl. Skyhøjdemåler m. m.. Foruden en transformator med stor el-kapacitet blev der også installeret en nødstrømsgenerator, der i tilfælde af strømsvigt startede i løbet af 5 – 8 sekunder. Hele lufthavnen blev anlagt for 3,4 mill. Kroner, og det var billigt dengang, men der var også anvendt en lidt utraditionel fremgangsmåde og med deltagelse af mange ildsjæle.

Lige fra starten var lufthavnen en travl arbejdsplads. Steff, som havde startet flyfirmaet: North Flying, opererede 10-12 fly fra pladsen, og sammen med flymekaniker Kaj Petersen grundlagde han firmaet: Northwest Air Service, som også blev autoriseret til at forestå brand- og redningsopgaverne på pladsen. Desuden var der også stationeret en del private fly.

Ruteflyvningen blev overtaget af SAS. Man havde ellers mere lukrative tilbud på hånden fra bl. a. Ingolf Nielsen, Cimber Air og fra Eilif Krogager, Sterling Airways, men da SAS havde konsession på al indenrigs passagerflyvning i Danmark, ville de ikke tillade, at andre overtog denne opgave. Det kom da også til at fungere godt med SAS – i hvert fald i starten. De ansatte Bondo Nielsen som stationschef og han havde en dame (Kate Skaarup) i billetkontoret. Jens Riis og Simon Lomholt blev flyveledere, og cafeteriet, som var blevet udliciteret, havde åben hver dag, så det var altid en stor oplevelse at komme i lufthavnen. Weekenderne var særdeles aktive, da skulle de private piloter have luftet deres fly, og kendte man nogle af piloterne, var der altid et sæde ledigt, så man kunne komme med til Skive, Års eller Herning og få en kop kaffe. Der kom altid en del fremmede fly og landede i lufthavnen, for at besætningen lige kunne få en kop kaffe og en hyggelig flyversnak.

Gennem årene havde der været nogle meget aktive personligheder i klubben, nævnes bør major Iversen, Jens Kjeldgaard og ikke mindst Steff, (Iversen, Steff og Jens Riis er udnævnt til æresmedlemmer).