

Første DM, 16 - 29. juli 1951, på Vandel

Afskrift fra Flyv september 1951

Da man søndag aften den 15. juli 1951 kastede blikket ind i den store hangar opført af træ, der ligger i det sydlige område af Vandel flyveplads, mødtes man af et imponerende syn, 20 svæveplaner, den hidtil største koncentration af svæveplaner i Danmark, to slæbemaskiner, nemlig fabrikant Juhl Thomsens Auster og en KZ VII stillet til rådighed af flyvevåbnet, nogle transportvogne, et spil, en wirehenter, to vandelhunde og nogle almindelig hunde stod tæt pakket i hangaren.

Det var optakten til et blandt dansk svæveflyvere længe næret ønske, nemlig afholdelse af et danmarksmesterskab i svæveflyvning.

I sidste øjeblik skete der et par ændringer i deltagerlisten, idet Eli "Disella" Andersen fra Kolding Svæveflyveklub og Otto Sørensen "TYR" fra Birkerød Svæveflyveklub, også ønskede at være med i kampen om danmarksmestertitlen, medens Gerhard Hansen fra Herning trak sig tilbage.

Der var nu 11 deltager: 9 stk. Grunau Baby, 1 stk. Rhönbussard og 1 stk. Hütter 17.



Mandag d. 16. Juli kl. 9.00 var piloter og hjælpemandskab sammenkaldt til møde i samlingsstuen på gård 80. Efter en kort åbningstale af svæveflyverådets næstformand Ejvind Nielsen "Biografmanden" (Havdrup), gennemgik konkurrenceleder Per Weishaupt konkurrencereglerne, medens Bent Halling (Dansk Aero) gennemgik reglement for færdsel på det militære område samt start og flyvereglement for konkurrencen. Efter gennemgang af dagens vejsituation ved Poul Larsen, tog man ud til pisten for at holde generalprøve på startarrangementet. Startrækkefølgen blev bestemt ved lodtrækning, hvorefter planerne blev stillet op i deres respektive startorden. Planerne blev derefter startet med 4 minutters mellemrum med henholdsvis spil og slæbemaskine. Spillet blev med stor dygtighed håndteret af Kai Hultmann, medens Juhl Thomsen førte Auster'en, som han havde stillet til disposition den første uge af mesterskabsperioden. Ligeledes anvendtes til slæb en KZ VII, som i første uge blev fløjet af løjtnant Helmer Nielsen.

Tirsdag d. 17. Der blæste en kraftig vestlig vind, og hastighedsflyvning til Fredericia blev bestemt som egnet til vejsituationen.

Kl. 12.15 var der kommet fem planer i luften og det sjette var klar til start, da man pludselig fra startstedet så stud. polyt. Erling Svoldgaard Jensen og løjtnant J. Kjær's svæveplaner i styrt mod jorden ca. 2 km øst for flyvepladsen.

De to planer stødte sammen under termikkurver i samme opvindsfelt.

De i luften værende planer blev straks kaldt hjem og konkurrencen blev aflyst for denne dag.

Næste dag indkaldte konkurrenceledelsen piloterne til møde, hvor man drøftede gårdagens triste begivenhed.

Resultatet af mødet blev, at man eenstemmigt vedtog at fortsætte konkurrencen.

Hugo Holm, Esbjerg Svæveflyveklub, trak sig dog tilbage, idet han ikke mere ønskede at deltage.

Esbjerg holdet forsøgte at fremskaffe en anden pilot, men det viste sig ugørligt på et så fremrykket tidspunkt.

Hermed var der nu kun 8 deltagere: 6 stk. Grunau Baby, 1 stk. Rhönbussard og 1 stk. Hütter 17.

1. konkurrencedag lørdag den 21. juli.

Hastighedsflyvning til Kolding (34 km)

Ved halvtolvtiden var planerne klar til start, men det helt gunstige tidspunkt til afgang var der ikke endnu. Ved en hastighedsflyvning gælder det om at komme afsted i det rigtige øjeblik, idet man spilder for meget kostbar tid, hvis man skal ligge over pladsen og kæmpe sig op i ½ m stig.

Kl. 12.52 mente John Wetlesen dog, at nu var tidspunktet inde og startede som første mand. Han var også for længst forsvundet i det fjerne, da næste mand blev hængende.

En lille time efter ringede Wetlesen fra Kolding flyveplads og meddelte, at han var landet kl. 13.55 efter 55 minutters flyvning, hvilket giver en gennemsnitsfart af 47 km/t. Kort tid efter landede Voulund, Feddersen og Eli Andersen ligeledes på dagens mål efter henholdsvis 41, 47 og 46 minutters flyvning.

Ejvind Nielsen, fortsatte over målet og landede 5 km øst for dette, De tre piloter, der ikke nåede frem var Otto H. Sørensen, der landede ved Kolding Skov (distance 27 km) og Hans Hende Jacobsen, som måtte ned ved Harte (distance 26 km), medens Kaj V. Pedersen slog sig ned ved Spjarup, ved Egtved ca. 10 km sydøst for Vandel.

For hastighed blev der tildelt 10 points for hver 1 km/t. Desuden blev der givet distancepoint, idet 1 km gav 5 points. Ved landing på målet fik man 20 % tillæg. Ved udelanding regnes distancen som projektion på linjen mellem start og mål.

Vinderen af dagens konkurrence blev A. Voulund med en hastighed på 50 km/t (704 points), nr. 2 blev John Wetlesen med 47 km/t (674 point), nr. 3 blev Eli Andersen med 44 km/t (644 points) og nr. 4 blev A. Feddersen med 43 km/t (634 points).

2. konkurrencedag torsdag den 26. juli.

Målflyvning til selvvalgt mål.

Torsdag d. 26. kom der endelig en nogenlunde brugbar bagside frem, og målflyvning til selvvalgt mål blev bestemt som dagens konkurrencetype. Det var vanskeligt at se, om man skulle flyve mod nord, øst eller syd, hvorfor det også viste sig, at piloterne valgte målflyvepladser beliggende i alle tre retninger.

Man havde om formiddagen ringet til Århus efter Jul Thomsen, da flyvevåbnets slæbemaskine den foregående dag havde fået halehjul og slæbeanordningen rykket af under et slæb med Gö - 4.

Feddersen startede som første mand med Tirstrup som mål, medens de fleste andre piloter ventede en times tid i håb om, at termikken skulle blive bedre. Det blev dog deres skæbne, idet luften var så labil, at der ved middagstid lukkede fuldstændigt over flyvepladsen, så det næsten var umuligt at komme fra denne.

Foruden Feddersen kom Voulund af sted med Beldringe som mål og Eli Andersen, der mente, at det var beder mod syd, fløj mod Rødekro, medens Ejvind Nielsen søgte mod Kirstinesminde ved Århus. De tre piloter nåede dog ikke længere end henholdsvis 28,6, 14,8 og 12 km i projekteret distance.

Det var efterhånden blevet sidst på eftermiddagen og man havde stadig intet hørt fra Feddersen. Endelig indløb der ved 17 - tiden meddelelse om, at han efter 5 timers flyvning var landet på sit mål Tirstrup. Denne flyvning kan uden tvivl betegnes som den bedste præstation under hele mesterskabsperioden. Feddersen måtte gå udenom flere regnområder og befandt sig på et tidspunkt helt oppe ved Randers.

På hans barogram ses tydeligt, hvilken kamp han har haft for hver meter, idet han adskillige gange har været nede i et par hundrede meters højde, inden han igen har fået løft.

Pointstildelingen for dagen blev givet efter samme retningslinjer som nævnt under første dag.

Dagsplaceringen blev: Nr. 1 Feddersen 672 p., nr. 2 Voulund 143 p. og nr. 3 Eli Andersen 74 p.

3. konkurrencedag fredag den 27. juli.

Målflyvning til Kirstinesminde (82 km), kombineret med højdevinding.

Om fredagen blæste en kraftig SW vind og skybasen lå i 800 – 1000 m, så der skulle være gode muligheder for en målflyvning til Kirstinesminde ved Århus kombineret med højdevinding.

Distancepoints blev tildelt efter samme norm som de foregående dage.

Højdevindingspoints blev givet efter summen af højdevindinger på flyvningen, idet hver højdevinding på mindst 100 meter medregnes. 10 meters højdevinding gav 1 point.

Feddersens Baby OY-XEX var igen i dag det første plan, som forsvandt af syne fra startstedet. De andre planer på nær Hütter'en fulgte dog snart efter med kurs mod Århus.

Da man ikke havde flyslæb denne dag, var Eli Andersen betydelig handicappet, idet hans Hütter 17 ikke havde bundkobling - kun næsekobling, hvorfor han hver gang han startede kun fik ca. 250 m i udkoblingshøjde, hvilket resulterede i, at han ikke fik termiktilslutning og slet ikke kom på stræk den dag.

Den eneste mand, der nåede dagens mål, var Feddersen. Under flyvningen havde han haft en samlet højdevinding på 2030 meter.

Voulund landede 5 km nord for Skanderborg, projekteret distance 62 km, højdevinding 760 m.

H. H. Jacobsen og Ejvind Nielsen landede ved Ejer Bavnehøj (projekteret distance henholdsvis 50 km, højdevinding 1140 m. og 48 km, højdevinding 820 m).

John Wetlesen og Otto Sørensen måtte ned nordvest for Tørring (projekteret distance henholdsvis 35 km og 30 km, højdevinding henholdsvis 600 m og 310 m)

Dagsplacering: 1. Feddersen 695 p., 2. Voulund 385 p., 3. Jacobsen 364 p.

4. konkurrencedag søndag den 29. juli. Hastighedsflyvning til Beldringe (76 km).

Efter en regnfuld frontpassage om lørdagen fik vi periodens bedste vejr situation om søndagen, og der skulle være stor mulighed for gennemførelsen af en hastighedsflyvning til Beldringe. Ved morgenens briefing blev man dog også hurtig enige om, at der burde konkurreres denne dag, så man kom op på de 4 foreskrevne konkurrencedage, uden hvilke konkurrencen ikke kunne anerkendes som mesterskab.

Feddersen, der førte med så mange points, at han kunne undvære dagens hastighedspoint, havde lagt op til en 300 kilometers guld-C flyvning. Et ganske vist optimistisk eksperiment med en Grunau Baby under de givne geografiske forhold, men dog næppe uopnåeligt for en pilot med Feddersens kvalifikationer.

Det blev ikke til nogen Sveriges tur ved denne lejlighed for en tiltagende sidevind var for meget for den langsomme Baby. Han kæmpede sig til Lundtofte, hvor han landede på flyvepladsen. Denne flyvning på 209 km er dog en enestående præstation, idet det er den hidtil længste strækflyvning med en Grunau Baby.

Af konkurrencens 8 deltagende planer landede de 6 i Beldringe.

Udenfor konkurrencen fløj en Fi 1 ført af Cohn fra P.F.G. også strækningen Vandel – Beldringe.

Points blev givet efter samme norm som på 1. konkurrencedag.

De 6 planer, der landede på målet, var efter dagsplacering: Nr. 1. Voulund 54,9 km/t (1005 p.), nr. 2. Wetlesen 52,9 km/t (985 p.) nr. 3. Eli Andersen 51,2 km/t (968 p.), nr. 4. Ejvind Nielsen 46,1 km/t (917 p.), nr. 5. Otto Sørensen 42,6 km/t (882 p.) og nr. 6. Kaj V. Pedersen 40,7 km/t (863 p.).

Eli Andersen og Kaj V. Petersen opnåede samtidig deres distancebetingelse til sølv-C.

Den endelige placering blev herefter:

1.	Aksel Feddersen	2381 points	Baby	Polyteknisk Flyvegruppe	
2.	A. Voulund	2238	-	Baby	Flyvevåbnet
3.	John Wetlesen	1894	-	Baby	Århus Svæveflyveklub
4.	Eli Andersen	1686	-	Hytter 17	Kolding Svæveflyveklub
5.	Ejvind Nielsen	1469	-	Baby	Havdrup Svæveflyveklub
6.	Otto Sørensen "TYR"	1198	-	Rhönbussard	Birkerød Flyveklub
7.	Kaj V. Pedersen	939	-	Baby	Svæveflyveklubben Aviator
8.	Hans H. Jacobsen	614	-	Baby	Slagelse Flyveklub
	Erling Svoldgaard Jensen		Baby	Polyteknisk Flyvegruppe.	- Omkom ved havari dag 1.
	Løjtnant J. Kjærs		Baby	Flyvevåbnet	- Omkom ved havari dag 1.
	Hugo Holm		Baby	Esbjerg Svæveflyveklub	- Trak sig efter ulykken.

På de fire konkurrencedage har de 8 piloter fløjet 1390 km, hvoraf Feddersen alene har tilbagelagt de 437 km eller ca. ⅓ af totalsummen.

Af ovenstående får man det indtryk, at det kun var piloterne, der fløj, medens dette langt fra var tilfældet. På dage, der ikke bød på konkurrencevejr – desværre alt for mange – havde hjælpemandskabet rig lejlighed til at få træningsstarter, og adskillige benyttede lejligheden til at aflægge flyslæb prøver.

Transportmateriel

Ret særpræget ved dette første DM var, at man ikke havde egen transportvogn til hvert fly, og biler var der sjældent råd til blandt svæveflyvere.

Man måtte klare sig med tog - eller lastbiltransport, når materiellet skulle flyttes til andre pladser.

Nogle af de større klubber havde dog anskaffet motorkøretøj og transportvogn.

De to militære deltagere stillede med to af flyvevåbnets lastvogne, hvor flyene blev anbragt på ladet.

De forhåndenværende køretøjer udgjorde en transportpulje, som konkurrenceledelsen disponerede over og sendte ud til hjemhentning efterhånden som meldingerne indløb.

De anvendte flytyper ved det første DM



Grunau Baby II b, her på en vandelhund for transport mellem hangar og flyvefædte. - Der var lang vej af rullebaner!

Grunau Baby

Design: 1936, Tysk.
Antal registreret i Danmark: 46 stk.
Spændvidde: 13,5 meter
Glidetæl: 17 ved 55 km/t.
Min. synk: 0,8 m/sek. v. 45 km/t.

"Overgangsfly"

Designet til øvelse af elever fra skoleglidere til egentlige svæveplaner.



© Joergen Amorsen

Hytter 17

Design: 1934, Østrigsk.
Antal registreret i Danmark: 3 stk.
Spændvidde: 9,7 meter
Glidetæl: 17 ved 60 km/t.
Min. synk: 0,88 m/sek. v. 50 km/t.
Har ikke luftbremsere!

"Overgangsfly"

Designet til øvelse af elever fra skoleglidere til egentlige svæveplaner.



© O. Brinck Hansen

DFS Rhönbussard I

Design: 1933, Tysk.
Antal registreret i Danmark: 2 stk.
Spændvidde: 14,3 meter
Glidetæl: 19,8
Min. synk: 0,75 m/sek.

"Overgangsfly"