2019, Erling Rasmussen.

Svæveflyvecenter Vandel
1946 – 1964

DM på Vandel, juli 1957

Flyvevåbnets dobbelttromlede spil med en 100 hk. Ford V8 motor, ved sommerskolen 21/7 – 11/8. - 1957.

Historien om svæveflyvernes landscenter Vandel

Flyvestation Vandel blev gennem 18 år benyttet af Dansk Svæveflyver Union/KDA som center for mesterskaber, kurser og sommerlejre. Desuden benyttede nogle lokale klubber pladsen. Vi havde på Vandel et center, der i en svær tid hjalp med at få dansk svæveflyvning udviklet og bragt på fode. Vi fik lov at låne pladsen, men var naturligvis underlagt militæret, som dog i stor udstrækning var imødekommende.

Før Anden Verdenskrig havde Unionen et center ved Lønstrup i Vendsyssel, hvorfra der blev fløjet skrænteflyvning. Centeret, hvor der var opført en hangar på 9 x 27 meter, blev indviet 2. juli 1939. Der blev hovedsageligt startet med gummitov. Under Krigen blev al svæveflyvning først forbudt, men siden via Aeroclub von Deutschland frigivet på visse pladser til skoleflyvning op til 200 m højde og i et meget begrænset område. Der blev fløjet rigtig meget med skoleglidere og overgangsfly.
Ud over Lønstrup blev der f. eks. fløjet ved Bøtø på Sydfalster og Bjergsted i Nordvestsjælland.

Efter Krigen var det mest spilstarter og flyslæb med efterfølgende termikflyvning, der var oppe i tiden, hvorfor centeret ved Lønstrup blev opgivet.
(DaSK har gennem mange år, med stor succes, arrangeret historiske flyvninger på skrænterne ved Lønstrup.)

Efter Krigen havde Danmark og danskerne nogle svære år med dårlig økonomi. Landet var blevet økonomisk "udsultet" eftertrykkeligt. Det var derfor svært at få råd til svæveflyvning.
I begyndelsen hjalp svenskerne os bl.a. med instruktører.

Man skulle først nu til at starte på egentlig svæveflyvning i Danmark.
Den første strækflyvning i Danmark blev fløjet i 1946 og var på 64 km.

Anlæg af den militære flyveplads Vandel "Fliegerhorst Vejle":
Vandel flyveplads blev anlagt af den tyske værnemagt i 1943 – 45. Der blev i alt beslaglagt 88 gårde og lige så mange huse.

Vandel kort efter befrielsen i 1945.

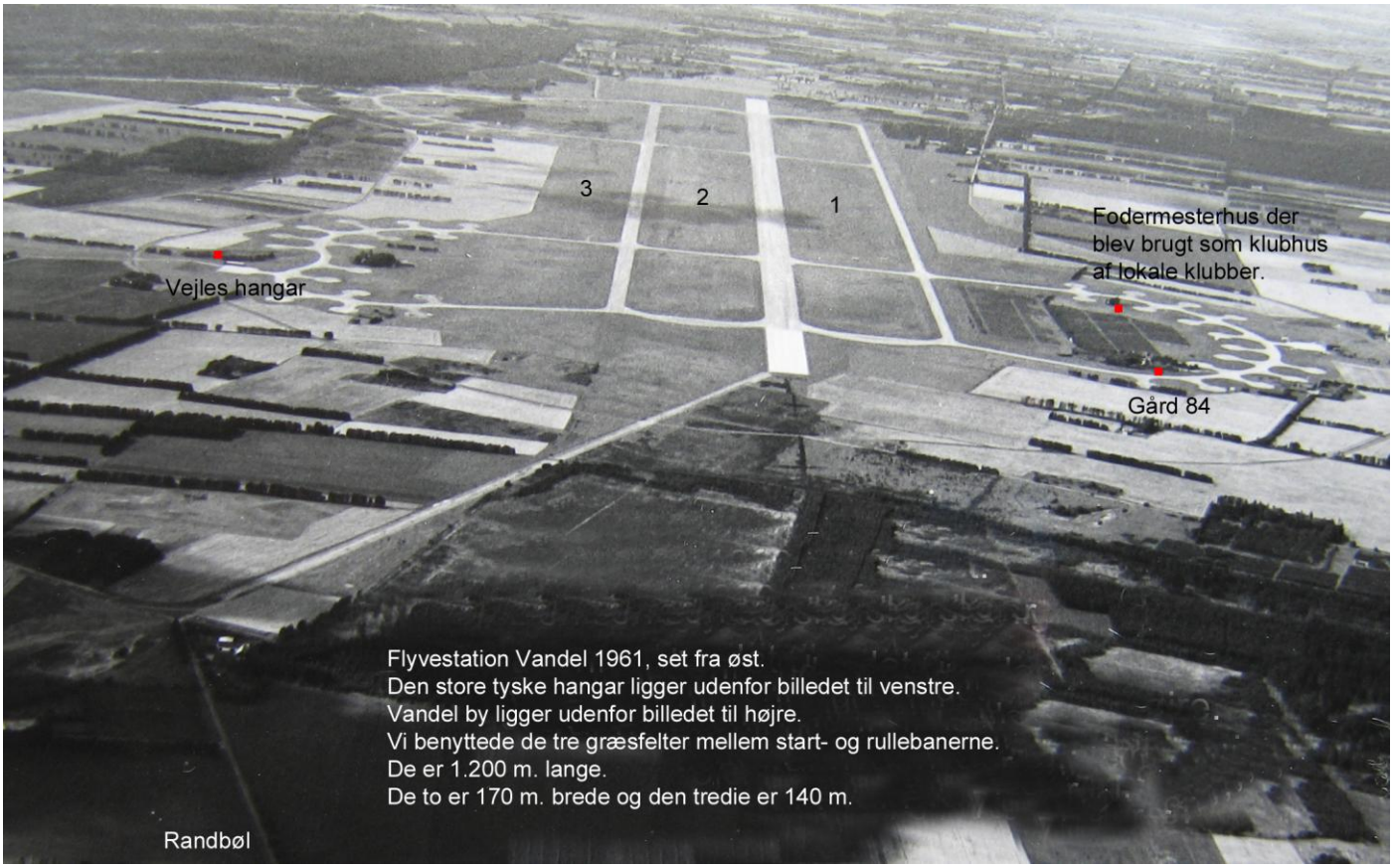
Kaptajnløjtnant Jørgen G. Bergh blev i december 1945 udnævnt til kommandant for den store militære flyveplads Vandel. Det var et stort held for os, for Jørgen Bergh var en kendt figur i dansk svæveflyvning. Han havde S-certifikat nr. 12 og fungerede i 1945 som flyveleder og instruktør i Vejle Svæveflyveklub. Jørgen Bergh gjorde det let for os at få tilladelse til at benytte herlighederne.

Den var med sine ca. 6.000 tdr. land (ca. 3.300 ha. Nordeuropas største flyveplads, men nåede aldrig at blive helt færdiganlagt.
Englænderne fjerner alt krigsudstyr:
Da Krigen sluttede 5. maj 1945, overtog de engelske befrielsesstyrker pladsen. De gik i gang med at destruere og bortsprænge ammunitionsdepoter, ødelægge fly, kanoner og andre våben, der var på pladsen. Da englænderne i slutningen af 1945 skønnede, at de var færdige, blev pladsen overdraget til de danske myndigheder, der faktisk ikke anede, hvad de skulle stille op med den enorme plads. Store arealer blev tilbageleveret til de tidligere ejere, så størrelsen på pladsen kom "ned" på ca. 982 ha. Da Flyvevåbnet opstod 1. oktober 1950, som en fusion af Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen, overtog de naturligvis pladsen.

Svæveflyverne tager flyvepladsen i "besiddelse":
Til vores store held blev løjtnant Jørgen Grotum Bergh forfremmet til kaptajnløjtnant og valgt til at blive den første pladskommandant. Jørgen Bergh var en kendt figur i dansk svæveflyvning, (S-certifikat nr. 12) og fungerede som instruktør i Vejle Svæveflyveklub, der i 1945 fløj på marker tilhørende herregården "Store Grundet" tæt på Vejle. I foråret 1946 var flyvepladsen i nogen grad blevet tilgængelig for civile. Svæveflyverne i Vejle og Kolding øjnede straks muligheder. Fantastisk: Her var udlagt det bedst tænkelige areal for svæveflyvning, man kunne ønske sig. Jørgen Bergh hjalp os til at få tilladelse til at benytte alle disse herligheder, der bare lå hen til ingen nytte. Svæveflyveklubberne i Vejle og Kolding begyndte derfor i foråret 1946 at benytte pladsen.

Unionen kommer til Vandel, 1947:
Dansk Svæveflyver Union havde et meget stort ønske om at oprette et center, hvor konkurrencer, sommerlejre og kurser kunne foregå. I Flyv januar 1947 skrev redaktør Hartvig Jensen:
"Det store Ønske ved Aarsskiftetet er, at vi allerede i 1947 maa paabegynde en dansk Central-Svæveskole. En saadan er haardt tiltrængt, og uanset hvor interimistisk den maa blive fra Starten, maa den paabegyndes til Sommer".

Det lykkedes over al forventning. - Unionen fik tilladelse til at benytte Vandel og tog den i brug i sommeren 1947 med en meget vellykket landslejr. Harald Wermuth Jensen "Cowboy" og Birger Nilsson var instruktør. Birger Nilsson flyslæbte tillige med sit motorfly – en Klemm 35. "Cowboy" var, sammen med Karlheinz Rasmussen "Ras", en af de få i landet der havde kendskab til og erfaring med termikflyvning.



Flyvestation Vandel 1961, set fra øst.
Den store tyske hangar ligger udenfor billedet til venstre.
Vandel by ligger udenfor billedet til højre.
Vi benyttede de tre græsfelter mellem start- og rullebanerne.
De er 1.200 m. lange.
De to er 170 m. brede og den tredie er 140 m.

”Cowboy”, fra Aarhus Svæveflyveklub, havde den 21. august 1946 foretaget den første distanceflyvning i Danmark, ved at flyve de 64 km fra Tirstrup til Silkeborg og opnåede herved at få dansk Sølv-diplom nr. 1. Han havde i forvejen klaret både højdevinding på 1000 m og varighed på 5 timer.

Karlheinz Rasmussen, fra den nystartede PFG flyvegruppe, fløj den 1. august 1947 i en Baby, 107 km fra Vandel til Skovby på Als. Det var den hidtil længste strækflyvning i Danmark. Allerede 5 dage senere fløj han på 5½ time 122 km fra Vandel til Nordsalling. Den 10. august fløj hele fire 52 km målflyvning fra Vandel til Esbjerg lufthavn (den lufthavn der lå inde ved byen).
Dagen efter fløj ”Cowboy”, i Mü 13E, OY-MUX: Vandel – Esbjerg – Vandel. Det gik hurtig, ca.1 time, i medvind til Esbjerg, men hjemturen mod vinden tog 3 timer og et kvarter.
I Flyv december 1947, skriver redaktør Hartvig Jensen:
”Vandel har vist sig glimrende egnet som Svæveflyvecentrum. Beliggenheden er så god, som den kan blive. Vandel kan gøres til det store danske Svæveflyvecentrum, vi saa ofte i FLYV har paapeget Manglen af. Det kan blive bedre end Ålleberg. Det kræver bare at de rette myndigheder faar øjnene op herfor. ”

Vejret i sommeren 1947 var usædvanlig godt til svæveflyvning. Året blev således et gennembrud for egentlig dansk svæveflyvning, dvs. termikflyvning og strækflyvning. Hele 16 piloter rundt om i landet opnåede den sommer sølvdiplom.

Det var fantastisk at få lov til gennem hele 18 år frit at kunne benytte den store flyveplads, beliggende i Danmarks bedste termikområde og oven i købet med adgang til hangar, plus lokaler for teori og briefing m.m.
Det blev en mægtig hjælp til dansk svæveflyvning, der på lang sigt kom til at blomstre og bliv økonomisk i stand til at etablere egne flyvepladser rundt om i landet.

I de mange år Vandel var centrum for dansk svæveflyvning, var der hvert år sommerlejr for landets klubber og for medlemmer, der ønskede uddannelse. Unionen / Svæveflyverådet* arrangerede kurser for:
Begyndere, viderekommende, certifikat kurset ”S–kurser” og instruktørkurser.

*Dansk Svæveflyver Union ”DSvU” blev stiftet i 1934, blev opløst i april 1950 og erstattet af et Svæveflyverråd under KDA ”Kongelig Dansk Aeroklub”. I marts 1973 blev Dansk Svæveflyver Union gendannet.

Mesterskaber:
Danmarks første DM foregik i 1951 og blev efterfulgt af DM hvert andet år. De mellemliggende år var der VM. Alle DM frem til Arnborg blev indviet i 1964, på nær i 1953, foregik på Vandel.
(I 1953 fik start og rullebaner på Vandel ny cementbelægning og var derfor lukket).
Flyvevåbnet stillede i mange år også KZ-7 slæbefly og piloter til rådighed under mesterskaberne og visse kurser.

NB: Danske modelflyvere fik også gennem mange år lov til at benytte pladsen til sommerlejre og konkurrencer.

I maj 1964 var der, med stor succes, nordisk mesterskab på Vandel. Der var 11 deltagere fra de 5 lande. Samtidig var der et dansk holdmesterskab også med 11 fly, her kunne flere piloter på skift flyve flyene.

Der kom gang i økonomien og i strækflyvningen:
Sidste halvdel af 1950'erne og den første del af 1960'rne blev årene med de store fremskridt for dansk strækflyvning. Der kom rigtig mange nye svævefly og nye typer til landet både ensædede og tosædede. Der kom også brugte fly til landet. Der blev fløjet store distancer, både medvindsflyvninger til Sverige, Bornholm og langt ned i Tyskland.

Maj 1964 var der nordisk mesterskab på Vandel.
Sverige, Finland og Danmark deltog med hver 3, medens Norge og Island kun havde hver 1 deltager. Altså ialt 11 deltagere.
Fra Danmark deltog: Niels Sejstrup, Ib Braes og Ole Dideriksen.
Nordisk mester blev Sture Rodling Sv.
Niels Sejstrup blev nr. 2 - Ib Braes nr. 5 - Ole Dideriksen nr. 8.
Samtidig var der holdmesterskab, hvor flere piloter på skift fløj samme fly.
Her deltog også 11 fly.

Den store hangar, bygget af træ, lå i pladsens sydlige del, langt fra flyvefeltet.
Vi kunne frit benytte hangaren indtil der i 1958 kom 16 Piper L-18C Super Cub og skulle bruge den.
Hangaren brændte i 1968 sammen med 14 fly.

Der blev også foretaget flyvninger med retur til startstedet. Målflyvning, returmålflyvning og trekantflyvning blev efterhånden almindeligt.
Ved DM i 1957 blev der således for første gang udskrevet en 100 km trekant, og ved DM i 1959 udskrev man både en 200 km ud og hjem og en 200 km FAI trekant. Ca. halvdelen af deltagerne gennemførte. I den forbindelse skal man lige huske på, at de fly man fløj i, og de instrumenter og hjælpemidler man havde til rådighed, var ca. lig med de historiske fly og instrumenter, som DaSK i dag anvender. Det tog således godt 8 timer i en Kranich for den dygtige pilot fra Århus, Kaj Andersen ”Chokolade Kaj”, at komme rundt på den udskrevne 200 km trekant.
Det var i disse 18 år, at svæveflyvesporten for alvor udviklede sig i Danmark.
I 1960 udgav Svæveflyverådet og Flyv den fantastisk gode lærebog "Svæveflyvehåndbogen".

Vandel blev imidlertid langsomt militært udbygget og blev anvendt mere og mere. Man havde med jævne mellemrum deployering, hvor jagereskadriller kom i perioder på et par uger, og hvor vi blev forment adgang til pladsen. I 1958 kom Artilleriflyvebatteriet til Vandel og fik fast hjemsted. De tog desværre ”vores” dejlige store hangar. Der kom også hegn omkring pladsen og vagt ved indkørslen. Der blev bygget brandstation og to store værkstedshangarer. 1. november 1964 blev Billund Lufthavn indviet og ”tog” store dele af ”vores” ellers så frie luftrum.

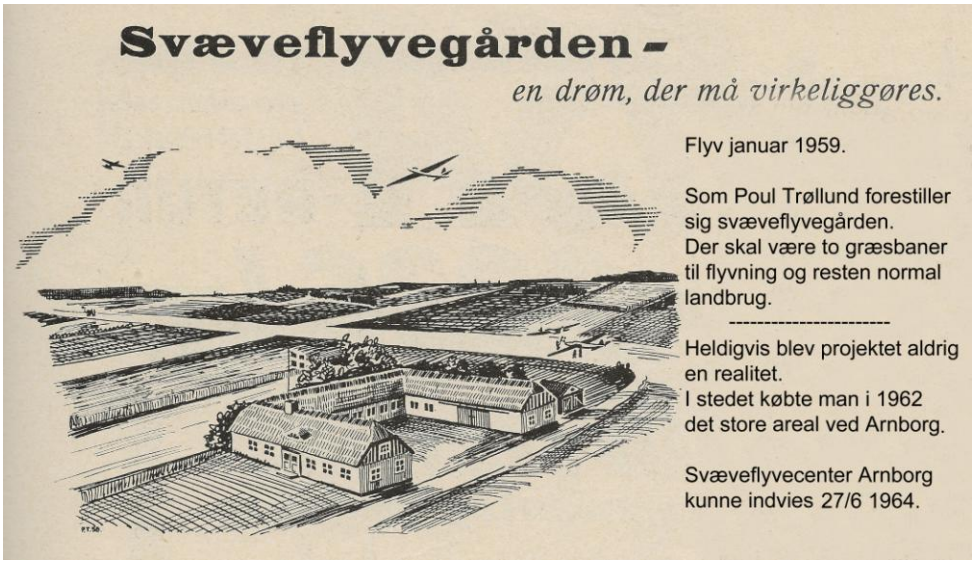
Udflytning fra Vandel:
Unionen sluttede på Vandel med afvikling af nordisk mesterskab i maj 1964 og flyttede så i juni 1964 til Arnborg.
Kolding flyttede i efteråret 1964 til en nyetableret lejet plads ved Vamdrup. Ca. 4 år senere flyttede de igen. Denne gang til egen plads ved Gesten.
Vejle Svæveflyveklub købte i 1971 jord og etablerede Hammer Svæveflyveplads. Den blev indviet den 30. marts 1972.
Dermed var en ære slut. Der blev aldrig mere svævefløjet fra Flyvestation Vandel. Det var lidt vemodigt at forlade pladsen efter så mange gode år, men når man flytter til noget, der blev bedre, er det rigtig godt.
I 2003 blev flyvestationen nedlagt og solgt. I dag er en meget stor del af flyvepladsen udlagt med solceller.

Ulykker:
Desværre var der i Vandel perioden fire meget alvorlig havarier, hvorved 7 piloter blev dræbt.

1. Under sommerlejren i 1949 flyver en 2G ind i wiren på en spilstartende Baby. Babyen lander normalt, men 2G’en styrter ned. - To dræbt.
2. Under DM i 1951 stødte 2 Babyer sammen under termikflyvning i samme boble. - To dræbt.
3. Ved DM i 1955 udfører det tosædede Schweizer TG-3A svævefly kunstflyvning i lav højde. Piloterne mister kontrollen over flyet, der styrter lodret ned i den store tyskerhangar. Kroppen går gennem taget, medens vingerne rives af og forbliver på taget. - To dræbt.
4. Ved sommerlejren i 1957 flyver en Asiago (Italiensk og lignede meget en Baby) i flyslæb. Under slæbet opstår der flutter i krængerorene, hvorved den yderste del af den ene vinge rives af. Flyet styrter i spiraler til jorden. - En dræbt.

Svæveflyvecenter Arnborg indviet lørdag den 27. juni 1964

Ved KDA’s 50 års jubilæum i 1959 havde planerne om etablering af et svæveflyvecenter taget fastere form, og man regnede på det tidspunkt med at købe en gård ”Svæveflyvegården” og drive den både som landbrug og som svæveflyveplads.



På det tidspunkt blev de første midler indsamlet ved frivillige bidrag fra svæveflyverne. Der blev set på talrige gårde, men efterhånden fandt man denne tanke urealiserbar og vendte tilbage til tanken om at købe et hedeareal. Selv dette var svært at erhverve i det ønskede område midt i Jylland, som blev gennemtrawlet fra luften og landjorden.

Det lykkedes:

Den 7. august 1962 lykkedes det Åge Dyhr Thomsen at købe arealet ved Arnborg, knap 100 tønder land (55 ha).
Først midt i 1963 kom de endelige formaliteter i orden, og der kunne tages fat på etableringen. Det meget energiske udvalg, med Dyhr i spidsen, fik på rekordtid arealet omdannet til en brugbar svæveflyveplads.
For at muliggøre anlæg af en startbane var det nødvendigt at gennembryde det hårde og vandtætte lag af al. Der skulle derfor dybdepløjes ca. 0,7 meter ned.
Der blev anlagt en 60 x 1100 m. startbane og bygget en hangar (i dag hangar 1) med: Værksted, kontor, opholdsrum med køkken, sovesal, toiletter m.m.

Arnborg udvalget der stod for etableringen af Arnborg bestod af, fra venstre:

- P. V. Frandsen, bogtrykker.
- Ib Braes, tandlæge.
- Åge Dyhr Thomsen, maskinfabrikant.
- Svend Bonefeld, landmåler, er ikke med på billedet.

Arnborg 1965