



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 4

december 2012

21. årgang



Inde i bladet:

*Indkaldelse til Landsmøde 2013
Egon Briks Madsens Modelflyvememoirer
Linestyret model "Jocke"
En rejse til Rinkaby*

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål at
bevare dansk modelflyvehistorie.
21.årgang nr. 4/2012

Formand/ Webmaster
Hans Fr. Nielsen
Klemivej 4
8355 Solbjerg
Tlf. 86927876
hfn@sport.dk

Sekretær
Poul Christensen
Mallinggårdsvej 65
8340 Malling
Tlf. 86933101
hennyogpoul@mallinghuse.dk

Kasserer
Frede Juhl
Gl. Færgevej 22
6300 Gråsten
Tlf. 74651457
sylesen@gmail.com

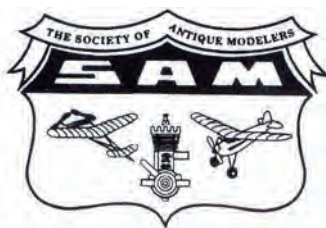
Redaktør
Karl Erik Widell
Granbakken 9
9210 Aalborg SØ
Tlf. 98145492
ke.widell@stofanet.dk

Vil du være medlem eller blot vide mere,
kan du besøge vor hjemmeside:

www.dmvk.dk

Du er naturligvis også velkommen til at
ringe til en af personerne ovenfor

Deadline for næste nummer:
1. marts 2013



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme

Vi er i årets mørke periode. Det er nu der arbejdes ved byggebrædtet. Mange er allerede langt med de nye modeller til sommerens mange konkurrencer. Vi er også ved årets slutning, og det er tid til et hurtigt tilbageblik.



Vi havde et velbesøgt landsmøde i Korsør som forløb uden de store ændringer. Vi har afholdt flere gode træf både på Midtsjællands Svæveflyveplads og på Randbøl Hede. Der er meget forskel på de to typer træf, men bare vi hygger og flyver er det godt. I sommer fyldte klubben 20 år, og det blev markeret sammen med afholdelse af DM. Vejret var ikke helt med os, men der blev dog fløjet bravt mellem bygerne, I efteråret er det kun blevet til et par hyggetræf, men dog med flere nye deltagere. Vi har også i år deltaget i store svenske konkurrencer og igen med flotte resultater.

I vort blad har flere af vore Veteraner fortalt om deres karriere som modelflyvere. Det har været interessant at følge både Hans Schjøtt, Oskar Vang, Tage Hansen, og i dette nr. Egon B. Madsen. Vi har modtaget modeller til vor samling, og mange tegninger til tegn.arkivet. Vort medlemstal er stadig voksende, selv om vi har taget afsked med flere af vore pionerer. Vi er ikke kommet længere med tankerne om etablering af et modelflyve museum, så det er en af det nye års opgaver.

Kikker vi lidt fremad, så er det meget positivt at Flyvestation Værløse er blevet åbnet for publikum. Her kan vi komme for at trimme og afholde hyggetræf og konkurrencer på et fortræffeligt område. Det må give nye muligheder især for medlemmerne i det nordsjællandske område.

Julen og det nye år nærmer sig, så Bestyrelsen vil hermed ønske alle en glædelig JUL og et lykkebringende NYTÅR.

Kalender 2013

Tirsdag	d. 1. jan	Årsrekorderne starter i Varighed og Distance.
Lørdag	d. 16. mar	Landsmøde i Nyborg fra kl. 11.00 til ca. kl.16.00.
Mandag	d. 29. apr	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (Fritz)
Lør.-Sønd.	d.11-12 maj	Vårtävling på Rinkaby Fältet
Mandag	d. 13. maj	Hyggetræf på Randbøl Hede fra KL. 14.00 (HFN)
Mandag	d. 3. jun	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra Kl. 13.00 (Fritz) eller på Flyvestation Værløse
Mandag	d. 17. jun	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Torsdag	d. 8. aug	Jubilæumsstævne i Rinkaby for Wakefield og A-2 klassen. *)
Fre.-Sønd.	d. 9.-11. aug	Svenske Oldtimer Mesterskaber på Rinkaby Fältet. *)
Lør.-Sønd.	d.31.-1. sep	Danske Oldtimer Mesterskaber på Randbøl Hede.

Evt. aflysning af hyggetræf Sjælland hos Fritz Neumann, mandag mellem kl.9.30 og 10.00.

*) Tidspunkterne for de svenske konkurrencer er foreløbige.

Forsidebilledet:

Frede og Hans gør Hans' "PW 56 Opvind" klar til start ved det første hyggetræf på Randbøl Hede i efteråret.

Foto: Karl Erik Widell

Fra Kassereren

2012 er snart en saga blot, men et nyt år 2013 venter lige om hjørnet, så nu er det tid til at forny medlemskontingentet, som er DKK 200.

(SEK 220, NOK 200, CAD 35 eller EUR 30 for vore udenlandske medlemmer)

Billigst for vore udenlandske medlemmer er det, at sende det aktuelle beløb i en kuvert direkte til kassereren.

Vore danske medlemmer har følgende muligheder:

- Via netbank til reg.nr. 5953 konto 1104699 Andelskassen, Sønderborg
Husk at skrive dit navn under "Meddelelser til modtager"
- Kontant i en kuvert direkte til kassereren

Kassereren imødeser kontingentet indbetalt inden den 18. januar 2013.

Men husk det nu! Tak det var dejligt.

Nye medlemmer

Velkommen til Erik Møller, Møllervænget 11 5592 Ejby Tlf. nr 64461062.

Erik var meget aktiv i begyndelsen af halvtresserne for Svendborg Modelflyveklub.

Byggebrædtet

Vi har en delvis færdigbygget Victory til salg for højeste bud. Der er også et komplet byggesæt til Victory og Zephyr til salg for højeste bud.

Ove bygger en ny Jokum, Hans en ny Diogenes, Frede en selvkonstruktion og Poul en Stratos.

Årsrekorder

I Distance vinder Bjarne med KADET 1,5 Km, og i Varighed Hans med Diogenes 9,47 min.

Fra medlemmerne

Fra Henry Ekelund i Canada har vi fået denne jule hilsen:

Hej allesammen,

Lige en god grund til at holde kontakten vedlige -- det er jo også snart jul (saa glædelig).

Jeg rendte ind i en fyr som havde en halvbygget model, han havde opgivet at gøre færdig, så den fik jeg gratis og mener at det er umagen værd at forbedre hans sjuskede byggeri og gøre den kampklar. Da jeg kiggede på nettet fandt jeg at en anden fyr i England, som fornylig påtog sig en lignende opgave, og samtidig tog billeder plus lavede tekst om allehånde problemer med at faa det hele til at virke (efter moderne begreber).

Her er den: <http://www.modelflying.co.uk/forums/postings.asp?th=47970>

Siden jeg stadig ikke har nogen her som kan hjælpe med højstart, bliver den med en elektrisk motor og en fældbar propel og selvfølgelig med radiokontrol. Jeg har i sinde at investere i en ny radio så den kan sende tilbage til mig om modellen stiger eller synker (ved hjælp af høje eller lave toner udgivet) -- det er en hurtig måde at lære om man er i termik eller ej.

Jeg roder stadig med den danske svæver, som er en blanding af de tegninger jeg engang fik fra Danmark (tak)--- den får nu en ny krop som er en del længere, så den vil få mere reaktion til udslag paa rorene --- d.v.s. dreje mere skarpt, naar jeg giver besked og blive mere retningsstabil, når det er nødvendigt.

Jeg håber at få et svar tilbage, det er jo på den tid hvor man undrer sig om hvordan ens venner klarer sig -- jeg går stadig med ide'er om at tage en tur til Danmark--en skønne dag, jeg har stadig lidt familie og så Jer mine gamle venner.

Glædelig jul m.v. hav det godt

Henry



Landsmøde 2013

Dansk Modelflyve Veteranklub

Indkaldelse

*Landsmødet afholdes på Nyborg Gymnasium, Skolegade 13,
Lørdag d.16 Marts fra kl.10.30 til ca. 16.00.*

Der kan arrangeres transport fra banegården.

Vi starter med lidt hyggesnak og en kop kaffe.

Kl. 11.00 starter selve mødet med **dagsorden efter vedtægterne:**

1. **Valg af dirigent og referent.**
2. **Formandens beretning, herunder oplæg til årets aktiviteter.**
3. **Klubbens regnskab, økonomi og budget.**
4. **Indkomne forslag.**
5. **Valg af formand, sekretær og kasserer, samt en suppleant og en revisor.**
6. **Eventuelt, herunder tid og sted for næste landsmøde.**
7. **Beslutningsprotokol.**

Frokostpause holder vi fra kl. ca.12.30 til 13.30.

Der kan bestilles smørebrød ved tilmeldingen. Øl og vand kan købes på stedet.

Efter mødet er der lejlighed til at se på tegninger, fotos, evt. medbragte modeller, m.m.
Bestyrelsen står for en lille overraskelse.

Forslag til behandling skal være formanden i hænde senest 2 uger før mødet

Tilmelding kan ske til Hans på:

Tlf. 86927876 eller e-mail: hfn@sport.dk, senest fredag d. 8. marts 2013

VEL MØDT

Dette blads PROFIL er Egon Briks Madsen.

Egon hører absolut til veteranerne indenfor Dansk Modelflyvning. Han var ildsjælen bag AGATONS (Århus modelflyveklub) storhedstid. Han gjorde klubben førende indenfor linestyingsområdet i flere årtider. Konstruerede en masse linestyingsmodeller, men også flere fremragende svævemodeller.

Egon var også redaktør af modelflyvestoffet i HOBBY BLADET. Han har vundet en masse DMer og sat flere DM rekorder. Da jeg besøgte Egon i hans store hobbyrum i sommer, forærede han klubben en stor kasse tegninger, men er stadig aktiv og var igang med at bygge to store linestyrede kunstflyvningsmodeller. Han flyver stadig selv om han er sidst i firserne. Egon var med til at stifte og mangeårigt medlem af vor Veteranklub.



Hans Fr.

Modelflyvememoirer

Det er vanskeligt at sige, hvornår det hele begyndte, men det må have været sidst i 30'erne, hvor diverse uge- og ungdomsblade bragte opskrifter på, hvorledes man selv kunne bygge en "modelflyvemaskine". De materialer der skulle bruges kunne man så til gengæld ikke få fat i, så det var en kummerlig start på min "flyvekarriere". Rigtig alvorlig blev det først da jeg traf Hans Nyholm Johnslev. Han var formand for modelflyveklubben i Herning og udgav et modelflyveblad. Han havde konstrueret en lille nem begyndermodel, og det blev min første model som kunne flyve. Senere byggede jeg flere byggesætmodeller, bl.a den daværende, meget berømte SV-H1 som jeg havde en vis succes med.

Jeg husker også, at jeg byggede en stor selvkonstruktion med 3m spv. Den endte sine dage på lyngbakkerne i Sejs, hvor den med vild flutter i vingerne gik direkte i jorden fra et halvt hundrede meter.

Det var først da jeg kom til Nykøbing Mors og fik modelflyveklubben "Star" trummet sammen, at der for alvor kom gang i konkurrencemodelflyvningen. Vi havde et fortrinligt samarbejde med klubben i Skive som havde mange dygtige medlemmer, og vi skrev truende breve til hinanden om, hvor mange bank modparten ville få i den næste konkurrence. Også de interne konkurrencer var ret intense og vi fløj modelflyvning (med svævemodeller) så snart muligheden var der. Det illustreres bedst ved at fortælle, at en vinter, hvor Limfjorden var tilfrosset, holdt vi klubkonkurrence på isen med skøjter på. Ved den lejlighed var der en "Holger Danske" som var ved at lokke en af medlemmerne ud i sejrenden. Men fra færgen havde man set situationen, og en kraftig tuden reddede vedkommende.



"Star" holder stævne på isen på Limfjorden

En af vore bedste medlemmer var Jørgen Lillelund, som med sin selvkonstruktion "Super" vandt utallige stævner inden den forsvandt i stor højde på vestlig kurs. Som Jørgen bagefter sagde, nu ser jeg den nok aldrig igen, for jeg glemte at skrive Danmark på adressesedlen.

Efter få år rejste jeg til Århus og begyndte at ruske liv i "Agaton" som var en rigtig hyggeklub med megen snak i klublokalet, men ikke meget flyvning. Det blev hurtigt ændret, ikke mindst fordi "SP" var soldat i Århus, og meget interesseret i, at der skete noget mere. De gamle medlemmer blev sat til at bygge noget og der viste sig ret hurtigt resultater.

Selv var jeg nået til en standardisering af mine svævemodel konstruktioner med "Fluen", "Hvepsen" og "Cikaden", hhv. lille klasse, nordisk klasse og stor klasse.

De udmærkede sig ved, at de var udstyret med "stangkrop" i modsætning til tidens tradition med store opbyggede kroppe. Jeg havde derfor lettere end de fleste ved at lade kropstværnsnitet forsvinde dengang denne indlysende regel blev indført. Konsekvent konkurrerede jeg altid i alle 3 klasser. Det var unægtelig et bøvl at holde styr på. Men det gav en masse diplomer !



Egon med en forgænger til "Hvepsen"

Det må have været i begyndelsen af 50'erne at der skete en helt masse omtrent samtidig. Derfor kan det være lidt svært at holde styr på den kronologiske orden og selv om mange af begivenhederne forløb sideordnet, bliver jeg nødt til at splitte fortsættelsen af mine erindringer op i disse emner for at have lidt styr på det hele.



Egon i diskussion med Walter Kyhl (IKAROS) og Hans Schiødt (Djursland) ved et Jyllandsslag midt i halvtresserne.

Men altså: Jeg lod mig overtale til at være distriktsleder for 5. distrikt. Jeg blev valgt ind i modellflyverrådet (som det hed dengang). Vi begyndte at flyve linestyling. Jeg begyndte at svæveflyve. Jeg lod mig hverve til at redigere "Hobby Bladet"s modellflyvestof og i et par år, at være lejrchef på modelyvernes årlige sommerlejr i Vandel.

Distriktslederposten havde jeg nogle år og alle klubberne blev indkaldt til et vintermøde, hvor hver klub især redegjorde for forgangne års resultater og hvad de ville bedrive det kommende år. Desuden aftalte vi teorikurser for de klubber som havde behov. Det er mit indtryk, at disse møder var med til at holde gejsten oppe rundt omkring i distriktet og samtidig skabe ny inspiration.

Distriktskonkurrencerne blev fordelt. Det kostede lidt arbejde og udgifter til porto m.m. Det sidste blev påtalt af PW (som hurtig blev bragt til tavshed). Men jeg tror at denne episode var årsag til, at jeg omkring det tidspunkt blev tildelt "FLYV"s hæderspris.

Om min indsats i modellflyverrådet vil jeg gøre kort og fortælle, at det lykkedes at få udgivet "Tops" som ny begyndermodel i KDA-regi og at blive meget uven med formanden Ole Meyer Larsen fra Næstved. Han ville skarpt adskille de forskellige modellflyvegrene i selvstændige grupper, hvad jeg var stor modstander af. Jeg mente, at der ville fremstå grupper med meget få medlemmer som ville have vanskeligt ved at overleve.

Enhver ved idag, hvordan udfaldet blev. Og jeg trak mig fra unionsarbejdet !

Linestylingen tiltalte mig rigtig meget lige fra den første famlende begyndelse. Her var der noget som vi selv skulle opfinde og udvikle. Ganske vist kunne vi læse om det i engelske og amerikanske modellflyveblade, men i udlandet brugte man en masse ting og sager som var umuligt at skaffe herhjemme. Den første vanskelighed var unægtelig at skaffe sig motor med en vis kraftudfoldelse. Den eksisterende danske motor "Viking 2,5" kunne dårligt slæbe sig selv og var helt uanvendelig med over 10m line. Når man af uransagelige veje fik fat i en engelsk dieselmotor, gerne en "Elfin 2,5" eller en "ED 2,46 Racer" var man med på toppen. Gløderørsmotorer var hovedsagelig en amerikansk opfindelse, som på daværende tidspunkt ikke var særlig attraktive.

Linestyringen tiltalte mig meget fordi det for første gang indenfor modellflyvningen, var udøverens evner der blev målt, og ikke noget så tilfældigt som en termikboble. Men det kunne være svært at starte en dieselmotor og endnu sværere at få den til at køre så rent og vedvarende som man kunne ønske. Vores teknik m.h.t til tankudformning og placering var også på et absolut begynderstadiet. Der var rigtig meget der skulle læres (eller aflures), og det kostede i bunkevis af havarerede modeller. Derfor var det et stort fremskridt da vi til et linestyingsstævne havde besøg fra Aalborgklubben "Aviator" som var meget længere fremme end os.



Uffe Olesen og Egon ved en opvisning i Botanisk have i Århus

Men det tiltrak medlemmer og publikum. I "Agaton" havde vi en overgang et opvisningshold som tog ud til sportsfester o.l og tjente et par hundrede kroner til klubkassen. Vi var på et tidspunkt blevet så velhavende, at vi investerede i fire stopure, og med kommunens hjælp anlagde egen linestyingsbane.



Til VM i linestyring i Bruxelles med Albert ?, Jan Hache, en belgisk modellflyve, Holger Eriksen, Egon

Det har været i slutningen af 60'erne at jeg vandt DM i linestyret kunstflyvning. Det lykkedes aldrig at generobre titlen, men det blev til en masse 2.pladser.



Holdkapflyvning mellem Egon, Per Møller P. og Jørgen Hansen, Agaton

I mellemtiden var jeg flyttet til Thisted, hvor der allerede var nogle spæde tilløb til en modellflyveklub. Det varede kun kort tid før modellflyveklubben "Zephyr" var en realitet og vi var i fuld gang med at bygge en linestyingsbane på et terræn, hvor der tillige var skydebane. Men det var mere på fritflyvningsområdet at klubben satte sine spor. Vi havde nemlig fundet ud af, at de mange skrænter i Thisted-Hanstholm området gav os en enestående mulighed for at udskrive konkurrence i skræntflyvning. Uanset, hvilket verdenshjørne vinden kom fra kunne vi finde en egnet skrænt – og det kan man vel næppe andre steder i kongeriget !

Stævnerne trak stor deltagelse, ikke blot fra omliggende klubber, men vi så også tyske deltagere. Der blev fløjet skræntflyvning med almindelige svævemodeller, udstyret med næsefinner for at gøre dem retningsstabile og ekstra vingebelastning for at opnå større flyvefart, så de blev i i opvinden. Der blev konstrueret retningsstabile specialmodeller i helbalsa, bl.a. af Peter Dueholm fra Stoholm, som opnåede fornemme flyvetider. Min søn, Per, tog som 10-årig A-diplom med sådan en model, som han "næsten selv" havde bygget. Gotfried Sommerlade var et af vore medlemmer som begyndte at eksperimentere med kompasstyrede modeller og fik opstillet en danmarkskord med en sådan. Og så blev der fløjet med RC svævemodeller, ikke mindst af mine gamle venner fra Skive. De var en overgang helt suveræne med deres RC-svævemodeller som hel- eller halvskala modeller af de suveræne polske svævefly "Foka" og "Zephir", og ved internationale

konkurrencer var de bl.a. tyskerne så overlegne, at man i Tyskland begyndte at lave byggesæt til model-kopier af tyske svævefly.

På dette sted i mine memoirer var jeg begyndt at fortælle om mine svæveflyoplevelser. Men så indså jeg, at det næppe kunne interessere modelflyvere. Derfor får I ikke noget at vide, om min første strækflyvning, min tid som eneinstruktør i "Svævefly" og mit kæmpearbejde med at starte denne klub, mine diplomflyvninger til guld-C med 3 diamanter, hvor højden på næsten 8 km aldrig blev godkendt og mine skiftende ejerskaber af 5 svævefly og mine svæve-oplevelser i Sverrige, Norge, Frankrig, Ungarn, Italien, Spanien og USA, samt mit medlemsskab af svæveflyverrådet og ansvarshavende for Svæveflyvecenter Arnborg. Og fra mine mere end 5000 timers svæveflyvning iøvrigt.

Men så bliver der til gengæld noget at snakke om, når vi engang mødes.

Svæveflyvningen bragte modelflyvningen helt i baggrunden. Men mine erfaringer blev dog bibeholdt idet jeg i en 10-årig periode var redaktør for modelflyvestoffet i "Hobby Bladet" indtil dens idealistiske udgiver måtte lukke i begyndelsen af 70'erne. Vi måtte endnu engang sande, at det er økonomisk vanskeligt/umuligt at få et hobbyblad til at køre i Danmark.

På nuværende tidspunkt, hvor jeg har nået den anseelige alder af 88, er jeg begyndt at trappe svæveflyvningen ned og at bygge lidt linestyrede kunstfly og har kastet min kærlighed på R/C svævemodeller, hvor jeg kan bruge mine erfaringer fra svæveflyvningen. Jeg bliver "holdt til ilden" af en snæver kreds af gamle modelflyvevenner, Uffe Olsen, Hans Laurits og Henning Caspersen. Men desværre gik jeg hen og solgte mit gamle hus med hobbyrum, så det bliver ikke til alverden.

Viborg, sept. 2012
Egon Briks Madsen

Hyggetræf Randbøl Hede

Årets sidste hyggetræf fandt sted på Randbøl Hede den 12. november. Og vejrguderne var i rimeligt humør. Vinden åndede svagt fra sydvest og solen holdt os med selskab indtil den forsvandt under horisonten.

Vi var blot 3 aktive deltagere, idet en var draget udenlands og 2 var forhindrede af forskellige årsager. Til gengæld fik Hans, Bjarne og ego besøg af E. Møller fra Ejby/Fyn. Gammel modelflyver, der i sine unge dage havde deltaget i sommerlejrene på Vandel flyveplads. Han havde fået nys om, vi skulle hyggeflyve på heden, og havde fået lyst til at se, hvordan det spændte af.

Havde været snedker og havde stadig maskineri stående i værkstedet, hvorpå han også kunne lave lister i diverse dimensioner. Havde nogle 5 x 5 mm, 100 cm lange nysavede lister med. De var nydelige og lige. Om jeg husker ret, var han i starten af 90erne, men frisk og rørig, så ham skulle vi gerne se med modeller under armene fremover.

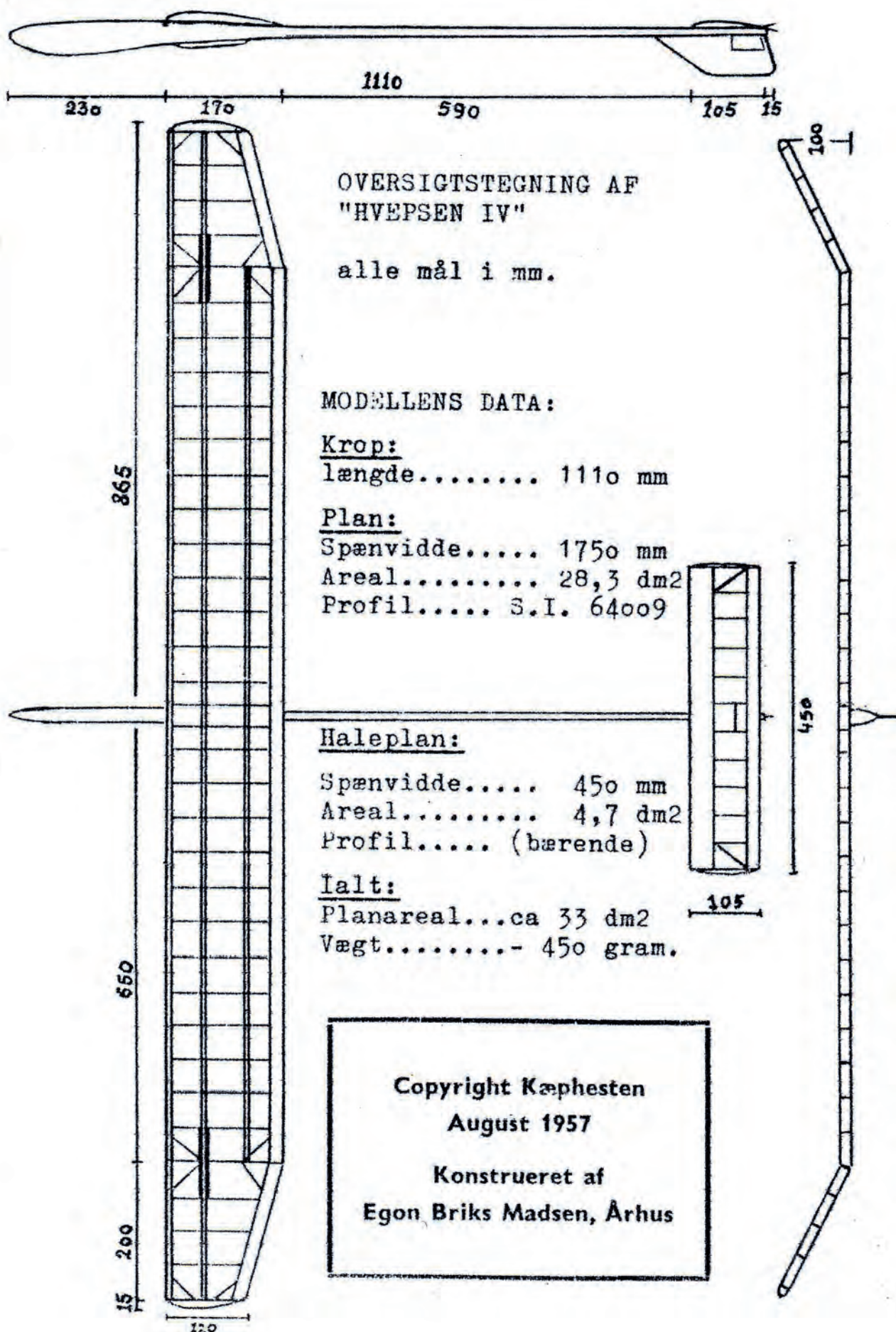
Bjarne testede sin Sune Stark med moderate omdrejninger, og den fløj udmærket, men dens svaghed understillet voldte problemer, helt tilsvarende problemer som Karl Erik Widell kom ud for i sommer i Sverige. Bjarne fik dog fikset det så nogenlunde og fik den i luften igen.

Hans og jeg fik luftet henholdsvis Sheriffen, Qivitog og Jal-en. De fløj alle tre udmærket, så hvad kan man forlange mere. Hans overvejede ikke desto mindre at bygge en ny Sherif, idet den gamle model er lidt træt af dage. Efter en god eftermiddag på heden takkede dagslyset så småt af, og med det også vi andre.

Nogle dage senere fortalte Hans mig, at han var kørt ind ad en grusvej, omtrent der, hvor den nye, men endnu ikke færdige fritidsfacilitet ligger. Et stykke inde ad vejen lå hans AH Cumulus, der forsvandt under en flyvning ved DM i august. Den var selvfølgelig medtaget efter godt 3 måneders ophold i guds frie natur, så den får næppe comeback. Men en ny kan jo bygges.

Frede





kan sætte sig spor, som du ikke nemt slipper af med. Jeg har været der før for at se på World Cup konkurrencer, men den afgørende rejse fandt sted den 2. juli, 2012. Min hensigt var at overvære den såkaldte 60-års jubilæumskonkurrence for Wakefield-modeller. Trods min årtier lange interesse for denne klasse, har jeg aldrig set modeller af den årgang flyve i virkeligheden med jordstart og fri gummivægt, som reglerne foreskrev dengang i 1952.

Vejret var fint med blå himmel, solskin og let vind. Det tager et par timer at køre fra København til Rinkaby syd for Kristianstad, og jeg ankom fuld af forventning. Jeg mødte straks det danske hold bestående af Karl Erik Widell og Ove Nesdam med fru Annette. Karl Erik var fungerende mester, idet han i 2011 vandt samme konkurrence med sin 1951 Sune Stark model (i øvrigt i overværelse af Sune Stark selv). Ove Nesdam var til stede for at trimme sine Pjerri-69 modeller med henblik på næste dags A2-konkurrence.

Der var gjort meget ud af arrangementet, som styres af Åke Gustavsson og fru Anita. Et stort havebord var sat op til "jordstart i pensionisthøjde". Resultattavlen blev ført fra administrationsteltet. Der var 8 tilmeldte deltagere og en hurtig runde på feltet viste et bredt udvalg af fine veteranmodeller.

Få meter fra den danske lejr havde svenske Thorvald Christensen slået sig ned med noget topmoderne kram, som jeg ikke kunne lade være med at beundre. På mit spørgsmål om han havde bygget modellen selv, svarede Thorvald: "Nej, det er jo bare et konkurrenceredskab, købt alt sammen". Her var jeg så, klemt mellem det nye kulfiberudstyr og de "gamle" selvbyggede balsa- og papirmodeller med friløbs-propeller. Mine egne erfaringer ligger et sted imellem, men at skære i balsatræ er dog en meget vigtig ingrediens i mit verdensbillede.

Nu begyndte veteranerne at røre på sig, og jeg fandt det mest interessant at observere hvordan Karl Erik håndterede den spinkle Sune Stark model med dens fulde last af hele to gummimotorer på tilsammen 120 gram. Det var lærerigt at se hvor besværligt det er. Da resultaterne imidlertid er blevet publiceret i dette blad tidligere, må det være nok at sige at Karl Erik generobrede sejren med tre 2-minutters maximumflyvninger. Åke Gustavsson tog 2. plads med sin 1952 Arne Blomgren model efter et drop på 7 sekunder i 3. flyvning og Martti Bogdanoff tog 3. plads med en 1952 Jan Nilborn model, også med et enkelt drop. Alle tre modeller er udstyret med krax i halen, dvs tandhjul, som kobler de to gummimotorer i serie og som muliggør lang motortid med en moderat kroplængde. Men hvor er det dog beværligt at skifte motorer, og det skal man jo mellem hver start for at være seriøs.

De tre førende modeller er sikkert alle i stand til at flyve 4 minutter med fuldt optræk, men ejerne snød vist lidt hvad det angår. Karl Erik fløj dog mageligt sine maxer og bragte modellen ned fra pæn højde med sit RC/DT system.

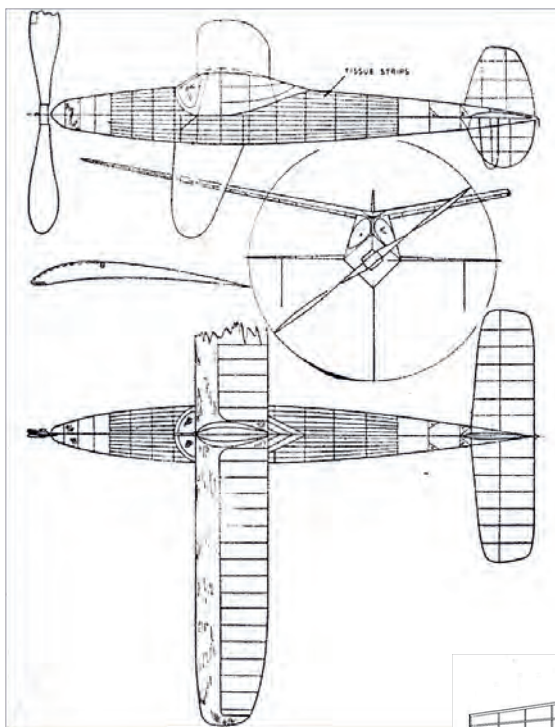
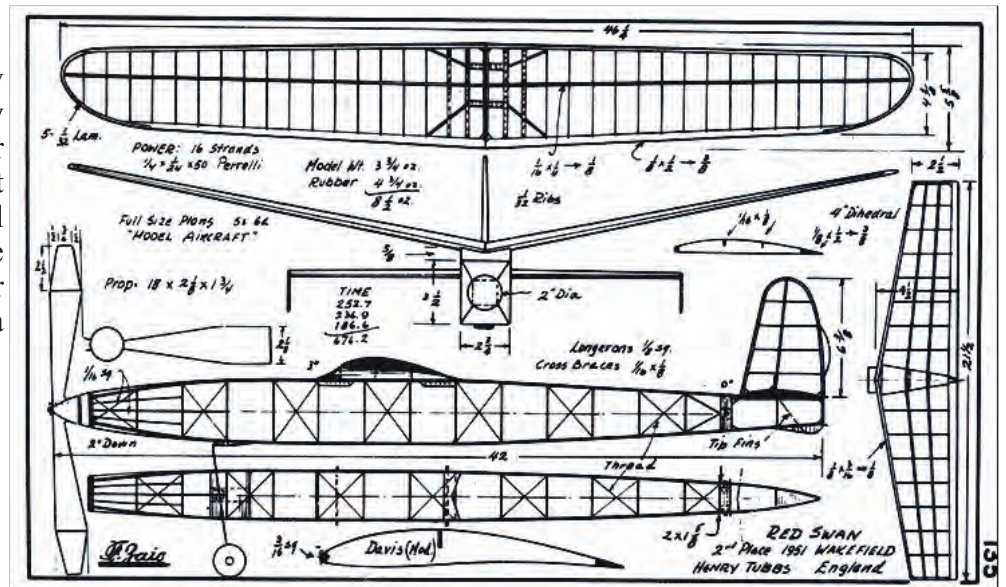
Jeg fik også tid til at observere et par af Thorvald Christensen's flyvninger med det moderne udstyr. Selv om kulfibermodellen kun har 30 gram gummi er den i stand til at præstere højere flyvetider end de gamle modeller. Men er den ligeså interessant? Måske nok, men ikke lige nu for mig.

På min tur hjemad sidst på eftermiddagen tænkte jeg da også en del over om min genindtræden i de aktives rækker skulle være med kulfiber eller balsa. Jeg gled hen i et nostalgisk erindringstrip til gamle Frank Zaic's årbøger, svenske Hobbyboken i flere årgange fra først i halvtredserne og FLYV. De modeller, som jeg dengang i min grønne ungdom beundrede, er nu kommet til ære og værdighed igen og de skal bygges af én selv af balsatræ og papir.

Vel hjemkommen havde jeg allerede taget én beslutning. Et RC/DT system skulle anskaffes. Det er allerede sket med hjælp fra Henning Nyhegn.

Men hvilken model skulle jeg kaste mig over. For det skal jo være en model konstrueret før 31. december, 1953, hvis den skal være med i næste års konkurrence på Rinkaby. En ting der stod mig klart var, at det skulle ikke være en krax-model. Godt nok blev alle VM fra 1949 til 1953 vundet af sådanne, men det forekommer mig at være alt for besværligt. Jeg betragter ellers både Sune Stark's og Arne Blomgren's næsten ens modeller som værende både smukke og enkle og som højdepunkter i Wakefield-modellernes udvikling. Men en udgave uden krax er jo ikke korrekt og kan ikke accepteres. Det samme kan siges om Joe Foster's suveræne vinder fra 1953, som havde fældbar propel.

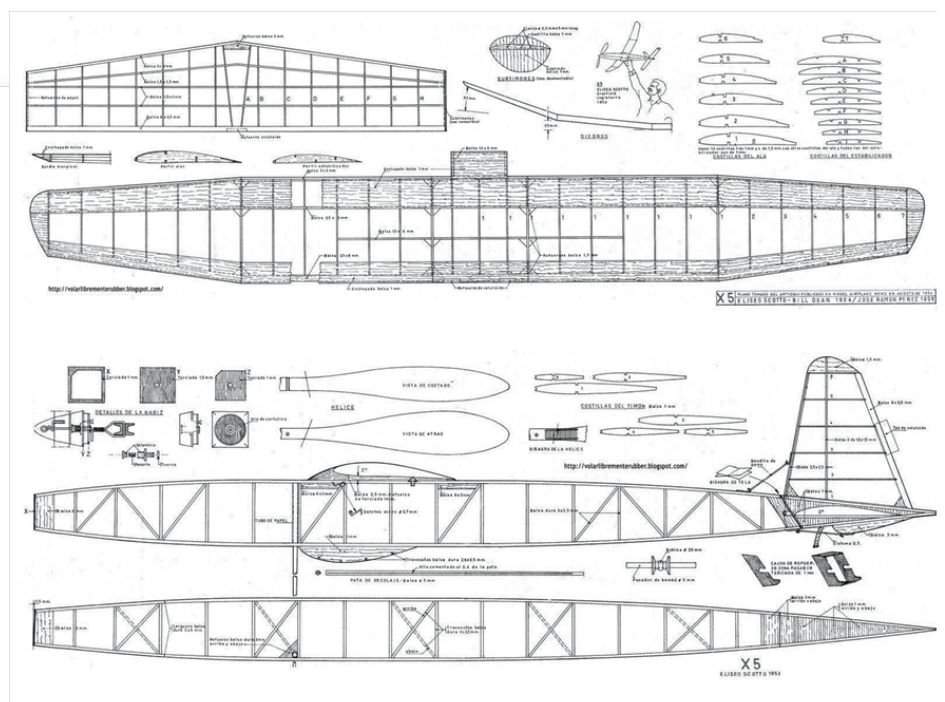
Et par 2. plads vindere blev fundet frem af arkiverne. Henry Tubbs' "Red Swan" fra 1951 er en meget smuk og velegnet model, men jeg måtte alligevel kassere den, mest fordi både vinge og haleplan er trapezformede. Man kan også skære for meget i balsa.



En af de allersmukkeste Wakefield-modeller er Ted Evans' "Vanstead" fra 1950, som blev nr. 2 efter Ellilä i Finland. Den er endnu mere kompliceret end "Red Swan". Blandt andet har den kantstillet propel, altså en friløbspropel, som når motoren er løbet ud skifter til meget stor stigning, for at reducere luftmodstanden. Den model Evans fløj til VM havde en enkelt, snoet motor, men ifølge notater på tegningen havde Evans en reserve med krax.

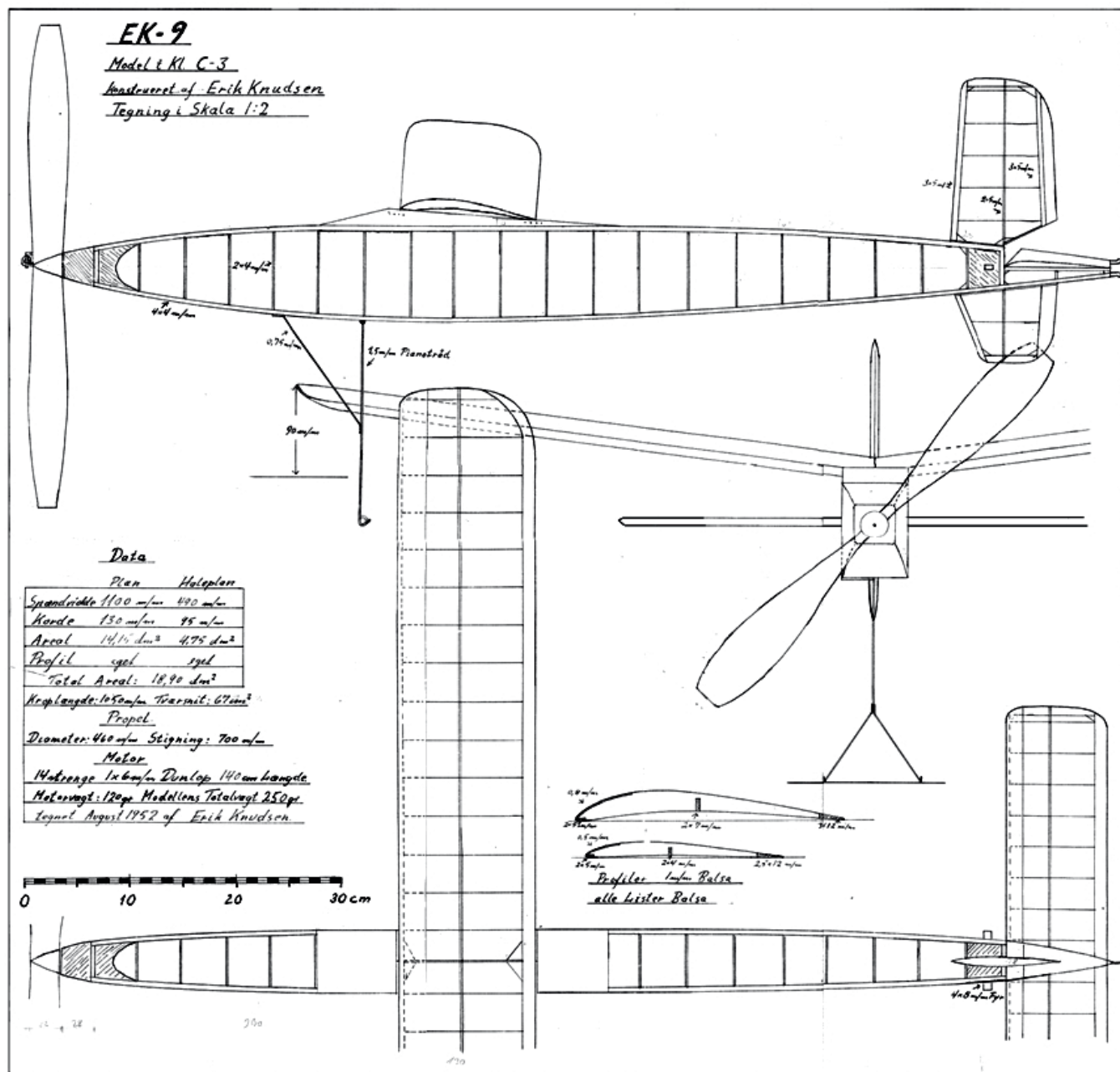
En model, som skabte beundring i min unge sjæl dengang i 1953 var Eliseo Scotto's X-5 som kom på en 3. plads efter Joe Foster i verdens første fly-off, som også omfattede Hugh O'Donnell. Den er blevet bragt i Model Airplane News under navnet "The Argentinian", men også den falder på kravet om enkelhed. O'Donnell's model er bortset fra en kantstillet propel meget simpel, men kedelig.

Mine overvejelser, som var hyggelige men resultatløse, stoppede brat, da jeg kiggede i udklip fra FLYV. Erik Knudsen's danske EK-9 var jo en oplagt kandidat. Sempel konstruktion, konstant korde på vinge og haleplan, moderne vingeprofil. Godt nok har den ikke været i top-3 ved VM, men måtte nøjes med en 22. plads. Men Erik var ung dengang og viste med sin 3. plads i 1956, at det blot var lidt erfaring, der manglede i 1953.



Tegningen i FLYV er lige gnidret nok, men kunne bruges i mangel af bedre. Det fik jeg dog, da Erik hørte om projektet og meget venligt lånte mig sin smukke originaltegning på gulnet papir. Efter en tur i scanner og billedbehandling er der kommet det viste resultat ud af det.

Den model er jeg i færd med at anskaffe materialer til. Det er godt nok svært efter så mange år, men det er meget hyggeligt. Nu skal jeg til at snitte propeller. Rinkaby må bære sin del af skylden.



Flyvestation Værløse er åben

Flyvestation Værløses grønne områder er fremover åbne for publikum fra solopgang til en time efter solnedgang. Der er både parkering og indgang for enden af vejen Sandet i Kirke Værløse. Du kan finde Sandet på Kraks Kort over København og omegn side 115 (C4). GPS koordinaterne er bredde 55 77.4787 og længde 12 33.4299.

Området er relativt stifattigt, men ved indgangene er der skiltestandere med kort over området, og du kan tage en folder med kort og ordensreglementet, som vist på næste side.

Som det fremgår af kortet, er det tilgængelige område ret aflangt, men da banen ligger øst-vest bør det være muligt at flyve og at vi i fremtiden vil kunne bruge Værløse som et alternativ til Midtsjællands flyveplads for vore træffer på Sjælland.

Flyvestation Værløse

Flyvestation Værløse ejes af forsvaret, men er ikke længere i brug som Flyvestation. Store dele af de grønne områder bliver i dag dyrket til økologisk hø.

For at sikre offentlighedens adgang til de store naturarealer har en frivillig borgergruppe "Åbningsgruppen", Furesø Kommune og forsvaret samarbejdet om at gøre åbningen mulig.



Fotos: All Blume - Layout: Furesø Kommune

Støtte til åbning af Flyvestation Værløse: Projektet er støttet økonomisk af Naturstyrelsen, Tips- og Lottomidler til Friluftslivet, Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste, Boligejendom ApS Koncernen, Ballerup Kommune og Furesø Kommune.

Ordensreglement

Flyvestation Værløses grønne områder er åbne for publikum fra solopgang til 1 time efter solnedgang. Færdsel sker på eget ansvar.

Rules

The green areas of Flyvestation Værløse are open to the public from sunrise to one hour after sunset.

Ved offentlig færdsel gælder følgende:

- Færdsel er tilladt til fods på hele terrænet - frahegnede arealer er dog undtaget
- Cyklister kan benytte områdets befæstede veje
- Ridning er ikke tilladt
- Hunde skal føres i snor og deres efterladenskaber skal samles op af hensyn til dyrkning af det økologiske hø.
- Henkastning af affald er ikke tilladt. Brug skraldespandene
- Camping og overnatning i terrænet er ikke tilladt
- Det er ikke tilladt at anvende grill eller tænde bål
- Det er ikke tilladt at medbringe musikspillere og lign.
- Forsvaret kan, grundet særlige arrangementer, lukke området af
- Vis hensyn til områdets dyre- og fugleliv og andre brugere

Overtrædelse af ordensreglementet medfører politianmeldelse.

Visitors to the area must observe the following rules and guidelines:

- The entire area can be accessed on foot - except fenced areas
- Bicycling is restricted to roads and paths
- Horse riding is prohibited
- Dogs must be kept on a leash and dog excrement must be picked up
- Rubbish dumping is not permitted. Use the garbage cans
- Camping and sleeping in the area are not permitted
- Grills and open fires are not permitted
- It is not permitted to bring radios and other audio equipment into the area
- The Danish Defence can close the area during special events
- Please respect the flora and fauna of the area

Any breach of the above rules will be reported to the police.

For tilladelser til organiserede aktiviteter kan der rettes henvendelse til:

For permits for special events, please contact:

Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste
Lokalstøtteelement Jonstrup
Jonstrupvej 240 - 2750 Ballerup

Velkommen - Welcome



Signaturforklaring

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Dyrefolde, færdsel mulig til fods | | Indgang |
| | Offentligt tilgængeligt område for gående og cyklende | | Klaplåge |
| | Område lukket for adgang | | Borde og bænke |
| | Sø | | P-plads |
| | Cykelvej | | Handicapvenlig adgang (kræver chip, fås hos kommunen) |
| | Sti | | |

Kontaktoplysninger

Furesø Kommune
Rådhusvej 2
3520 Farum
Tlf. 7235 5300

Kontakt uden for åbningstid:

Furesø Kommune - Servicevagten: 7216 4832

Læs mere på www.furesoe.dk/flyvestationen