

Profilen

Karl Erik Widell - Glimt fra mit modelflyveliv

Det er svært at huske, hvornår min interesse for modelflyvning begyndte, men nogle af mine første erindringer er fra et stævne, som må have været på enten Eremitagen eller Lundtoftesletten omkring 1943 under en af de mange cykelture i Nordsjælland, som min familie dengang tog på om søndagen.

For os, der var børn under krigen, var det også svært at lade være med at interessere os for flyvning, når vi så kondensstriberne på himlen og ikke mindst de mange udstillinger og opvisninger lige efter krigen.



Min første model, Utterslev Mose, 1943



Som mange andre nye modelflyvere på den tid gnavede jeg mig systematisk gennem DMI's katalog fra *Baby* til *Segel Scout*, og tilbragte mange timer nede i Model & Hobby's kælderbutik i Gunløsgade. Jeg havde også stor glæde af Börje Stark og Lennart Sundström's *Modelflyve HAANDBOGEN* fra 1946, som stadig i dag er meget læseværdig

I de første efterkrigsår var det ikke bare "En båd med bananer", man ventede på. Balsa var også umuligt at opdrive, så de fleste byggesæt var baseret på indenlandske materialer og papir eller karton.



KZ 2 skalamodel, primært bygget af pap og karton.

I 1948 hørte jeg et foredrag af Thor Heyerdahl om Kon-Tiki ekspeditionen i den gamle Scala Bio.

Det var meget spændende at høre om deres eventyrlige færd, men det gjorde ikke mindre indtryk på mig, at høre hvor mange hele balsatræer, de havde brugt til deres flåde på et tidspunkt, hvor man ikke kunne få så meget som et enkelt stykke balsafiner i København.

Det, som gjorde at jeg rigtigt kom i gang med modelflyvning, var at jeg fik en Thorning III motor af min far. Da jeg havde læst i *Min Hobby Bog*, at man kun måtte flyve med motormodeller, hvis man var medlem af en modelflyveklub, meldte jeg mig omgående ind i klub 105 Sportsflyveklubbens Model-flyvesektion. Dengang kunne man rumme både motorflyvere, svæveflyvere og modelflyvere i samme klub!

Klubben havde til huse på 1. sal i et skummelt baghus i Mysundegade, der er en sidegade til Istedgade, og viste sig at have mange jævnaldrene medlemmer, bl.a. Steen Agner, Kjeld Kongsberg, William Friis Møller, Niels Harboesgaard, Ove Nesdam, Torben Stripp og Kjeld O. Pedersen samt nogle lidt ældre herrer som Fritz Neumann, Børge og Hans Hansen.

Fritz Neumann var den, som tog sig mest af os unge og hjalp med at ordne transport til stævner og at købe motorer og andre materialer hjem fra England, men set i bakspejlet må Fritz' største bidrag til modelflyvningen nok være A1-modellen *Fidusia*, der har givet så meget flyveglæde til så mange.

Jeg fik hen ad vejen bygget en Samba til min Thorning og lærte at holde en linestyret model i luften, men min interesse for linestyret blev ret kortvarig til fordel for fritflyvning.

Hvor jeg tidligere havde haft god plads til at flyve med små skalamodeler og lignende på plænerne i Fælledparken eller i Utterslev mose, blev Amager Fælled fremover den foretrukne flyveplads. Vi var mange, der fløj dér, og der var altid nogle at flyve sammen med i weekenderne og de stille sommeraftener. I det hele taget var der dengang masser af aktivitet i Københavnsområdet og på Sjælland med flyvedags- og distriktskonkurrencer, Sydsjællands Cup og en årlig bykamp mellem Malmö og København.



Distriktsstævne på Amager Fælled september 1951

*Stående fra venstre:
Børge Hansen, Ove Nesdam,
Steen Agner, Fritz Neuman,
Karl Erik Widell, William
Friis Møller og Sørensen
(Sven E Truedsson's
repræsentant i Kbh.)*

*Siddende fra venstre:
Poul G. Jørgensen, Henry
Ekelund, Torben Stripp,
Verner Buch Andersen og
Niels Harboesgaard*

Fra Ove Nesdams fotoalbum

Amager Fælled blev derfor ikke blot en flyveplads, men også et sted hvor man traf modelflyvere fra andre klubber, som Pingvinerne Henry Ekelund, Poul Jørgensen og Verner Buch Andersen og Erik Nienstædt, Niels Christensen og Flemming D. Kristensen samt svenske modelflyvere som Anders Håkansson, Stellan Knöös og Lennart Hansson.

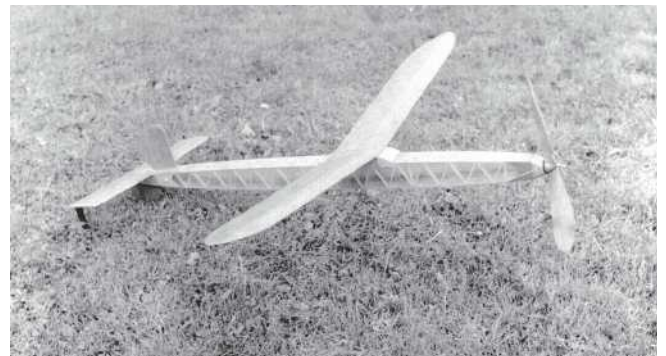
Det blev primært gummimotormodellerne, som jeg kastede min kærlighed på, selv om det også blev til nogle gasmotormodeller. Efter at have bygget nogle C1 modeller: *Tern*, *Cleo* og endelig *Kadet*, som jeg tog A-diplom med i 1951, begyndte jeg at flyve med Wakefield-modeller. Den første var en svensk model, *Laban*, men derefter blev det egne konstruktioner. Min første selvkonstruerede Wakefield-model blev opkaldt efter *Prometheus*, som stjal ilden fra guderne, og jeg holdt siden fast i navnet og satte blot et versionsnummer for de efterfølgende konstruktioner.



Ove Nesdam og jeg med min Laban på Amager Fælled april 1952.

I baggrunden det faste landmærke "Langbakken"

Fra Ove Nesdams album



Den første Prometheus

De følgende år blev meget aktive. Jeg vidste ikke så meget om den teoretiske side af modelflyvning, men eksperimenterede til gengæld friskt - især med propeller. Tog bl.a. C-diplom (nr.5) med en kantstillet propel.



Jeg var på sommerlejr på Vandel for første gang i 1952 med Per Weishaupt som lejrchef. William Friis Møller, Niels Harboesgaard, Torben Stripp og jeg cyklede frem og tilbage til Vandel fra København. Vore modeller sendte vi som rejsegods i en stor klubkasse, som vi fire bar gennem hele Istedgade op til Hovedbanegården. Jeg kommer sent til at glemme de bemærkninger vi fik på vejen.

På lejren gav en termikflyvning med min gasmotormodel (uden lunte) så mange point, at jeg vandt min første svæveflyvetur i en Gö-4 - et side-by-side tosædet skolefly. En stor oplevelse.



Min gasmotormodel med Elfin 1,5 cm³

Jeg nåede også at konstruere en krax-model – stærkt inspireret af Arne Ellilä – til DM i 1953, lige inden den frie gummivægt blev begrænset til 80 g.

Efter, at Hans Hansen var blevet verdensmester i 1953, blev VM for svævemodeller i 1954 for første gang afholdt på dansk grund på Beldringe flyveplads.

Kjeld Kongsberg og jeg cyklede derover og oplevede som tidtagere for første gang et VM, hvor Rudolf Lindner vandt med Spinne i typisk dansk vejr.



DM 1953 på Beldringe. Erik Knudsen holder min krax-model medens jeg trækker den sidste motor op.

I 1955 kunne Danmark for første gang stille et fuldt Wakefield-hold til VM i Tyskland. Erik Knudsen, som var flyttet til København, og jeg tilbragte mange aftener på Amager Fælled den sommer med at forberede os til dette. Det gav næsten fuld uddeling for mit vedkommende, selv om jeg missede fly-offet med 10 s i min sidste start.



Det danske Wakefieldhold til VM i 1955 og 1956. Erik Knudsen, Karl Erik Widell, Erik Nienstædt og Niels Wagner Sørensen



Afrejse til VM i 1955. Erik Nienstædts modelkasse bliver læsset ind gennem togvinduet på Kbh H.

Det var lidt andre forhold end i dag. Startgebyret var på 5\$ og KDA's rejsetilskud på 200 kr. rakte til en returbillet til Frankfurt am Main.

Yderst tv. Flemming D. Kristensen

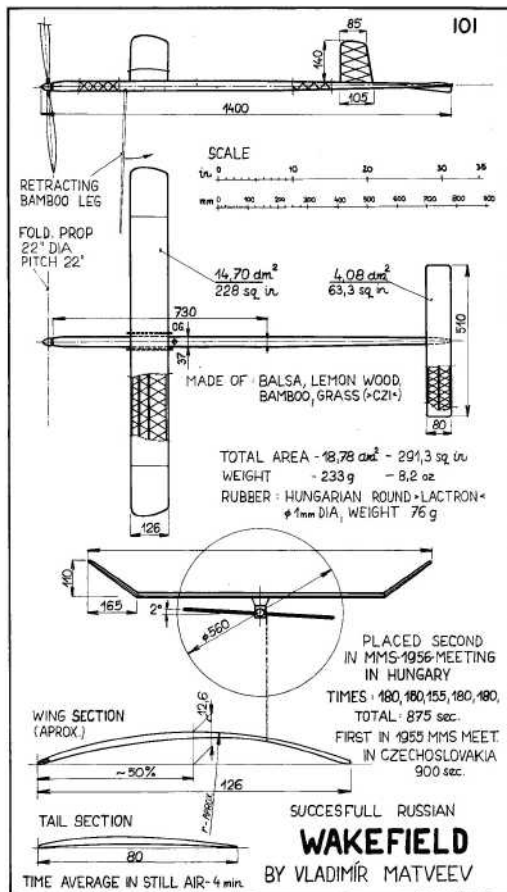


Der var stadig krav om jordstart i 1955. Bemærk take-off dommeren, som sidder på hug og kontrollerer, at modellen rører ved startbanen på tre punkter og at man ikke skubber.

Vi stillede med samme hold året efter i Höganäs. Vejret var elendigt med regn og blæst, men Erik Knudsen klarede sig fint og fik en 3. plads, som var den hidtil bedste danske placering i Wakefield VM. Jeg fløj min bedste model i jorden i første start og havnede langt nede på resultatlisten.



VM 1956 i Höganäs. Noget af det mest spændende var, at russerne for første gang stillede op. Her er Vladimir Matveev med sin model, som delvis var bygget af steppegræs.



I de følgende år begyndte studierne at gøre indhug i flyveaktiviteterne for flere af os. Erik Knudsen startede på sin læreruddannelse, og jeg var begyndt på maskiningeniørstudiet på DTH i 1955, hvor jeg havde stor nytte af gode råd fra Erik Nienstædt, der var begyndt samme sted et år tidligere.

Derfor blev det kun Erik Nienstædt og jeg, der hoppede på et studenterfly til London og deltog i Wakefieldklassen ved VM 1958 i Cranfield, hvor vi klarede os hæderligt med en 11. hhv. 13. plads. medens konkurrencen blev vundet af den farverige australier Bond Baker, som også havde været med i 1955 og 1956.



Prometheus 8 blev bygget i 1957 -stærkt inspireret af de russiske modeller, vi så ved VM i Höganäs, samt læsning af F.W. Schmitz' bog "Aerodynamik des Flugmodells". Flyveegenskaberne var dog ikke imponerende.



Prometheus 7 er nok den mest harmoniske Wakefield-model, jeg har konstrueret. Den var den første af mange med sekskantet krop, og blev bygget til Jyllandsslaget 1956, hvor jeg for første gang fløj fem max i en konkurrence.

Ved en tilfældighed blev den gemt på et loft i mange år indtil jeg gravede den frem og restaurerede den i 2009 - nye vinger og haleplan, men krop og propeller er originale. Den har siden da opnået 2 førstepladser og 4 andenpladser i G-int klassen ved de svenske Oldtimer mesterskaber.

Selv om den nu er blevet 60 år gammel og er 30 g overvægtig, er den stadig en fornøjelse at flyve med - både til konkurrencer og hyggetræf.

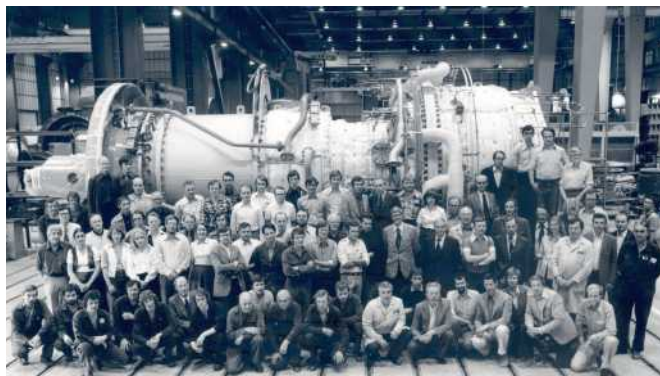
I de følgende år havde jeg travlt med mit afgangprojekt og aftjente derefter min værnepligt i Forsvarets Forskningsråd, hvor jeg også blev hængende et stykke tid bagefter som civil ansat. Det var en spændende tid, midt under den kolde krig, og jeg lærte en masse om trykbølger, måleteknik og elektronik samt at skrive programmer til Danmarks første computer, DASK.

Modelflyvningen lå lidt brak i den tid, men i 1963 deltog jeg igen i VM i Wiener Neustadt sammen med Erik Nienstædt og Kjeld Kongsberg. De to næste år gik sommerturen til Kauhava i Finland, i 1954 til Nordisk Landskamp og året efter til VM. Wakefieldholdet bestod denne gang af Erik Nienstædt, Thomas Køster og jeg. Som de fleste ved, vandt Thomas sit første VM efter et utroligt spændende fly-off.



VM 1965 Hjemhentning efter fly-off'et.

Det blev mit sidste VM som deltager. På vejen hjem fra Finland var jeg til ansættelsessamtale på STAL-LAVAL TURBIN AB i Finspång uden for Norrköping og i november 1965 flyttede vi så til Sverige og kom først tilbage til Danmark 18 år og to børn senere. Det blev en meget spændende tid for mig, hvor jeg arbejdede med forskning og udvikling af store damp- og gasturbiner, herunder en del aerodynamik, selv om det var ved højere hastigheder og machtal end i modelfly.



100 MW stationær gasturbine, udviklet i samarbejde med Pratt & Whitney på basis af "core engine" i JT9D fan jet (motoren i Boeing 747, A310 og DC-10)

På modelflyvefronten blev jeg medlem af Gamen i Norrköping, hvor nogle af de svenske veteraner som Gunnar Kalén, Ragnar Åman og Rune Johansson (Termik Johan) stadig var aktive. Jeg fik også tilladelse til at komme ind på nogle af de svenske flyvestationer, så jeg kunne deltage i de svenske stævner, hvor der var bred konkurrence af gode Wakefield-flyvere. Om vinteren kunne vi også flyve på søer med god is.



Kontakten med dansk modelflyvning fortsatte gennem deltagelse i sommerlejre og DM samt det årlige franske *Pierre Trebod* stævne, hvor mange andre danske modelflyvere deltog. Jeg nåede også at deltage i fire nordiske landskampe under min tid i Sverige.

Wakefield ca. 1975



Der blev også tid til at videreudvikle mine Wakefield-modeller, bl.a. med større sideforhold, tailplane setting, variabel propelstigning.

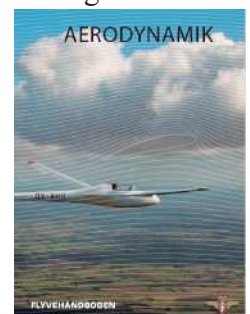
På hjemmebane blev jeg medlem af den lokale Finspåns RC-klubb, som havde en lille flyveplads kun fem minutters kørsel fra mit hjem, og begyndte at flyve med radiostyrede svævemodeller, som kom til at give mig rigtig megen flyvetid, fordi det var så let at smutte ud til flyvepladsen, når man havde tid og vejret var godt.



Drana RC-model på Axvalla hed 1977

Vi havde også stor fornøjelse af at deltage i Ållebergstävlingen, som hvert år blev afholdt på Axvalla hed ved Skara mellem Vänern og Vättern. En ren termikkonkurrence med 100 m line og idealtid på 6 min. samt point for landing.

Vi flyttede til Aalborg i 1983 og samme år deltog jeg i sommerlejren i Holstebro. Fin lejr, men de omgivende plantager spiste desværre alle mine nyere modeller, og da jeg fik meget at gøre arbejdsmæssigt, kom jeg aldrig i gang med modelflyvning igen, men begyndte i stedet efter nogle år at svæveflyve i Aalborg Svæveflyveklub, som holdt til i Aars. Det gav også en masse spændende oplevelser gennem årene. Jeg blev hurtigt inddraget i klubbens teoriundervisning på aerodynamikområdet, og da KDA nogle år senere skulle udarbejde nye versioner af Motorflyve- og Svæveflyvehåndbogen kom jeg med i redaktionsudvalget. Man endte med at slå begge områder sammen til en Flyvehåndbog som består af syv hæfter, hvoraf jeg skrev det om aerodynamik.



Med alderen blev det vanskeligt at afse tid nok til at holde mig i flyveform, så jeg deponerede mit certifikat og vendte tilbage til modelflyvningen og mine gode ungdomsvener i DVM. Det har så i de senere år givet mange gode oplevelser, som jeg som redaktør for Oldtimer siden 2008 har haft rigelig anledning til at skildre og derfor ikke behøver at komme ind på her.

Karl Erik