

En gammel historie om modellflyvning

Det hele startede med en konkurrence, som Århus Stiftstidende arrangerede, vistnok i 1947, hvor man fik et gratis byggesæt til en A1, og efter bygningen skulle ud at flyve med svævemodellen. Jeg var 14 år, uden værktøj eller værksted, i en lejlighed kun med et køkkenbord og nogle forældre, der aldrig havde set eller gjort noget lignende. Det var en svær opgave, og resultatet var ikke kønt. Men med årene blev det ret avanceret, og jeg konstruerede mine egne modeller og kom hele rækken af muligheder igennem, svævemodeller i klasse A1, A2 og A3, gummimotormodeller i alle klasser, en fritflyvende gasmotormodel, linestyrede kunstflyvningsmodeller (stunt) og en hastighedsmodel og sandelig også en indendørs mikromodel. De fleste modeller kunne flyve, nogle endda rigtig godt, og jeg fik sågar nogle danmarksrekorder og diplom herfor.

Efter det første sørgelige resultat fik jeg meldt mig ind i modellflyvklubben 506, Agaton, så jeg kunne lære noget mere. Klubben holdt til i et kælderlokale i Aarhus Sydhavn, hvor der var skummelt og lugtede fælt af kopra fra Oliefabrikken. Der var et ugentligt klubmøde, og så var der en hel del byggeaktiviteter de øvrige dage. Her var kammerater, der kendte teknikken og kunne give nogle gode råd, og som også havde en aftale om at bruge militærets øveareal på Brendstrupgårds marker, nær Skejby Flyveplads.

Ud over det praktiske var der jo også en teoretisk del, som interesserede mig meget. Jeg fik foræret den svenske "Hobby Boken", 1944 og 1945, hvor man kunne læse om tyngdepunkt, lateralcenter, valg af profiler, Reynoldstal og mange avancerede ting. Man kunne også læse om pingvinen "Agaton"s meriter.



Det gjorde ikke livet lettere, at bøgerne var skrevet på svensk, hvor ens forældre var totalt uvidende og ordbøger utilgængelige. Men der var nogle gode anbefalinger, f. eks. om profilvalg: Skulle man vælge Clark Y, eller et Göttingen 497? Eller nogle helt ny profiler, SI serien, der var baseret på praktiske undersøgelser i 1943 og beregnet til lavere Reynoldstal.

Når man siger "Agaton" må man også sige Egon Brix Madsen, der var en drivende kraft, selv enorm aktiv med sin egen byggeaktivitet, og utrolig hjælpsom mod andre, og iværksætter af ny

initiativer. Meget foregik i Klubben, men også i hans kælderlokale i Hans Schourupsgade, hvor han byggede, og som snart blev et andet samlingssted for medlemmerne. Egon havde efterhånden ikke meget fred til sig selv.

Fritflyvningen foregik normalt på Brendstrupgård tæt ved Skejby Flyveplads. I dag har man bygget Skejby Sygehus og DR og en hel by på disse steder uden spor hensyntagen til, at det var et ideelt sted at flyve. Ikke noget under, at man taler om de skønne gamle dage. Vi var der, sommer og vinter, en hel flok ligesindede kammerater, der hver havde eksperimenteret med svæve-, gummimotor-, gasmotormodeller. Ofte blev de taget af termikken, og så var de væk. Nogle gange blev de fundet langt væk, jeg fik selv et par danmarkrekorder, idet bl. a. en Wakefieldmodel var fløjet til Mols, 16 km væk. En lidt speciel form for rekord, idet der jo blot var tale om, at den kunne hænge fast i termikken. Efterhånden lærte vi så at bruge en termikbremse, som bestod af en elastik, hvori der var stukket en lunte, som vi selv fremstillede. Bomuldstråd og kaliumnitrat.

I disse "gamle" dage var der mere frihed til mange ting. En ting var kaliumnitrat, der i dag vel anses for et potentielt terrorvåben. En anden ting var brændstof til vore dieselmotorer. En væsentlig del heraf var æter, som man blot købte på apoteket. Et par liter ad gangen, som man så kørte hjem med på cykel og stillede i et skab i køkkenet. Kloroform til limning af plexiglas. Den går ikke i dag!

Turen til Brendstrupgård foregik på cykel de 12 km med en skrøbelig model under armen, værktøj til reparation og en madpakke til 12 timer, så man havde fået noget frisk luft og røde kinder, når man kom hjem.



Forfatteren og Ingerslev



Ingerslev, Walther, Steen, forfatteren

Vi deltog i mange distriktsstævner i Østjylland. Her var vi så heldige, at vi havde en formand, Kock, som havde en bil, og hvilken bil!: En Daimler fra 1912 med et karosseri opbygget af det smukkeste mahognitræ samlet med messingskrue, hvor kærven vendte den samme vej på alle skrue. Den havde gearstang og håndbremsestang placeret udvendigt, og så havde den en knap, man kunne trykke på, når der skulle bruges ekstra motorkraft: Knappen sørgede for, at udblæsningen ikke blev vanskeliggjort af lyd-potten. Så den var god at bruge ved overhaling, for folk var ikke i tvivl om, at der var en, der ville udenom.



Noget var lettere, andet var til gengæld sværere dengang. Lige efter krigen var der valutabegrænsninger og alt krævede en importtilladelse, så det var svært at opdrive udenlandske ting. Men efterhånden som krigen kom på afstand blev det muligt at købe balsatræ, gummimotorer

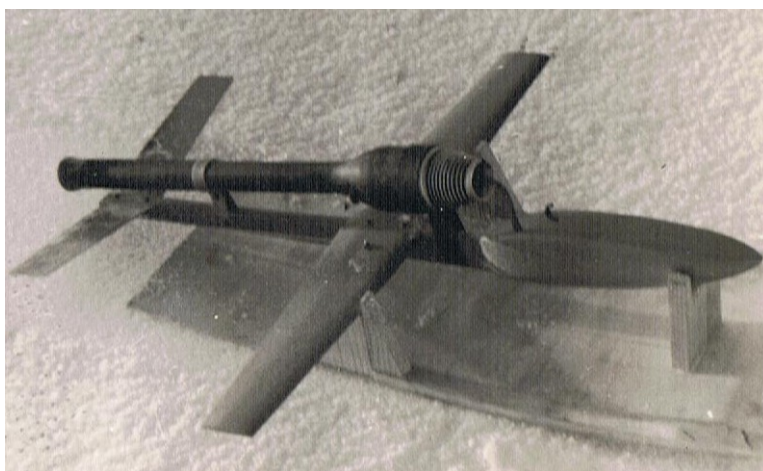
og de små dieselmotorer på 2,5 cc til 5 cc. Det lykkedes mig at få skaffet en lille 1,5 cc Kestrel dieselmotor fra Sverige. De udenlandske var noget bedre end den danske Viking, der var meget populær.

Med de små motorer opstod en helt ny sport, linestyling. Også her var Egon Brix en foregangsmand med såvel hastighedsmodeller som stuntmodeller. Nogen fik den gode (?) ide, at en stille, smuk plads i kanten af skoven, Skovengen, ikke langt fra Marselisborg Gymnasium og tæt på en række rigmandsvillaer, kunne bruges som flyveplads for linestyrede modeller.

Der blev fløjet hver aften og hver weekend, med en infernalsk støj som følge. Der kom da klager, men egentlig ikke mange i den ret lange periode, det foregik. Øvelserne gjorde, at kammeraterne blev ret dygtige til kunstflyvning, og den ide opstod i klubben, at man kunne tjene penge ved at præsentere et show i pausen mellem de to halvlege i diverse fodboldkampe. Ved det første show på Århus Stadion blev jeg bedt om at præsentere vort program for publikum. Vi havde ikke nogen forprøve, men sprang direkte ind. For mig, der aldrig havde talt i mikrofon med en højttaler på, var det et chok at høre min egen stemme gjalde ud over stadion. Opvisningen gik godt, og folk var helt vilde med flyvningerne. Vi fortsatte succesen og tog ud til de små byers sportspladser og fløj linestyling med stunt-modeller. Det mest populære var kampflyvning med op til fire fly i samme cirkel, og hvor opgaven var at klippe en serpentin af halen på modstanderen, så tæt på kroppen som muligt. Det gav gys i forsamlingen.

Et andet sted, som vi (vi var to) en overgang profanererede, var Marselisborg Mindepark, hvor der i midten er en rund plads omgivet af en mur med navnene på de, der omkom i 1' verdenskrig. Utrolig velegnet til linestyling! Så på et tidspunkt, da min gode ven "Danol" og jeg havde bygget en hastighedsmodel til vor Dyna-Jet, fandt vi ud af, at det var det optimale sted at afprøve dens flyveegenskaber. Jetten startedes ved

hjælp af en Ford T tændspole, der producerede 12.000 Volt samt en cykelpumpe. Når man efter adskillige elektriske stød og hæslæsende pumpning fik den i gang, lød der et aldeles øredøvende brøl, der kunne måle sig med en luftværns sirene. Nu var det vinter, og der var ikke andre i Parken, men vi var lidt bekymrede for, om der skulle komme en opsynsmand. Det skete ikke, men vi havde ikke held med modellen, for så snart der kom bevægelse i den, stoppede jet'ten. Dyna Jet havde ventiler og kørte på ram-effekten, så hvis der manglede en eksplosion på grund af en enkelt luftboble, gik den i stå.



Når jeg ser tilbage, synes jeg, at det var en fantastisk god kombination, selv at kunne konstruere sine modeller, selv at bygge dem og så siden flyve med dem. Det var en god skole, hvor man lærte af sine dårlige (?) erfaringer og ved næste model kunne forbedre den, flyvemæssigt og styrkemæssigt. Det må savne i dag, hvor byggesæt og færdigkøbte modeller er normen.