



"Primus Motor" Bertel Kring og "Ellehammeren" (Foto: Magnus Pedersen)

"Ellehammeren"

Af Bertel Kring



Det glade arbejds hold med Ellehammer i Billund

(Foto Magnus Pedersen)

ELLEHAMMER 1909/50 - OY-ACE:

(Fortsættelse)

Veteranfly Klubbens medlemmer, som jo af gode grunde er spredt udover det ganske land, nærer stor beundring for det arbejde, den tapre lille (altfor lille) flok derovre i Stauning udfører i deres fritid med at vedligeholde og genopbyggeflyene i Veteranfly Samlingen...

For de fleste er der langt til Stauning, og det begrænser muligheden for at deltage aktivt i dette arbejde, selvom lysten er der.

Det har nogle så gjort noget ved. Københavnerne har igennem nogle år færdiggjort forskellige emner, og vore venner i Strut Nordjylland har netop udført et fint stykke arbejde på dele til OY-DIZ.

Det kunne så være, at man i Sønderjylland og på Fyn kunne føle trang til at efterligne de øvrige landsdele, nu da østjyderne også kom med. Der er nok at tage fat på af projekter, f. eks. 1KZ 2G glider, KZ X og Rear Wind.

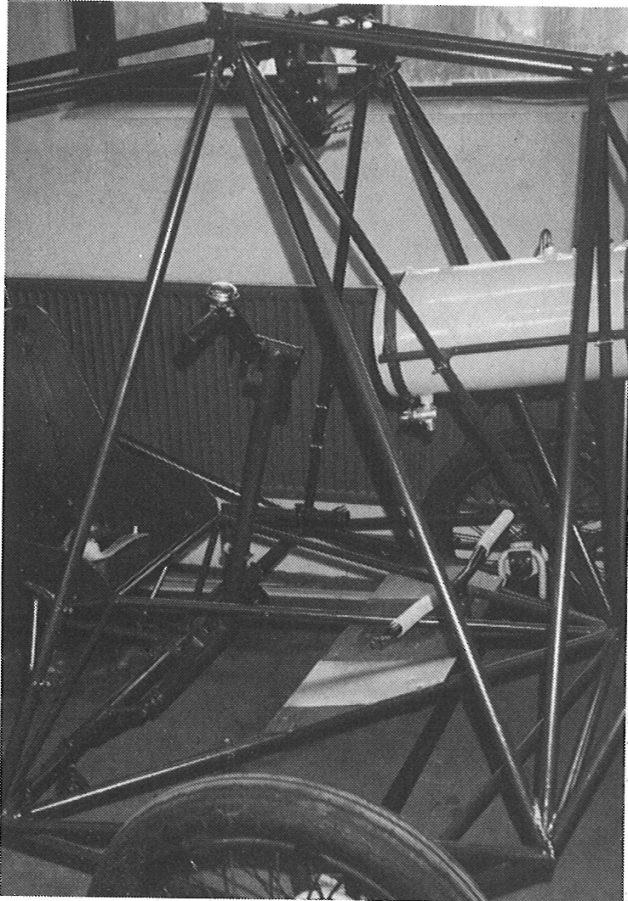
Snart står den nye KZ hal færdig, så der

er pludselig god plads til flere fly i samlingen.

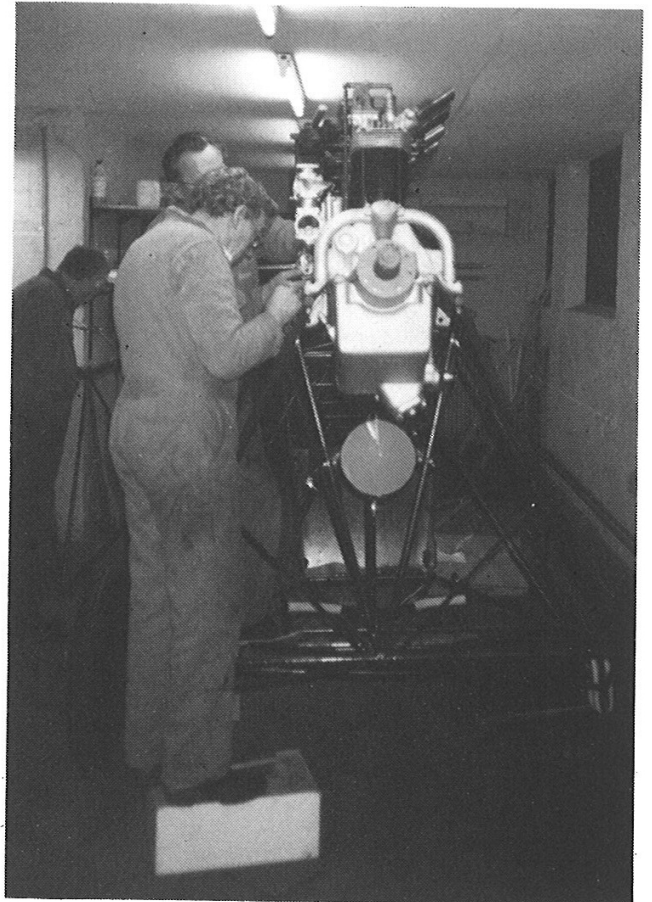
Vores fremgangsmåde i Århus, da vi startede "Projekt Ellehammer", var ganske ligetil. Vi gennemgik klubbens årbog og fandt frem til 35 medlemmer, som boede i området. De blev alle pr. brev indbudt til et orienteringsmøde, hvor vi drøftede muligheden for at overføre et af emnerne hertil for genopbygning. Man enedes om, at Ellehammerflyet skulle restaureres, den måtte ikke mangle i den ellers komplette samling af KZ fly i den nye KZ-hal, og derved blev det.

Af de 35, som var indbudt, mødte 22 op til mødet, og alle rakte hånden i vejret - de ville alle være med i arbejdet! - At nogle falder fra henad vejen, må man regne med. I store træk gennemgik vi projektet, men først måtte vi finde et egnet lokale. Der er altid een, som kender een, som har et tomt lokale, og det var der også her!

Nu var vi så klar til at modtage OY-ACE i Århus, og Jens Toft har som regel altid en lastbil, som skal den vej - i hvert fald når det er et fly, som skal transporteres.



Stel efter restaurering



Vagn Stevnhoved pusler om Cirrus'en

Konfronteret med flyet i den tilstand det forelå, var der straks nogle stykker, der faldt fra - vi så dem ikke mere i den forbindelse. Andre var straks ivrige efter at komme i gang med det praktiske arbejde. Diskussionen om, hvorvidt det skulle genopbygges til flyvende stand - eller blot klargøres til stationær udstilling forstummede hurtigt - selvfølgelig skulle det da ud at flyve igen ligesom de øvrige fly i Stauning. Ingen tvivl om det!

Jeg tror ikke, at alle havde gjort sig det klart, hvad dette indebar, og vidste de det ikke dengang, - så ved de det nu!

"Problemer er til for at løses" - burde der stå på et skilt henover indgangen til værkstedet, for der kom mange problemer hen ad vejen, som arbejdet skred frem.

De sikkerhedskrav, der stilles, skal jo opfyldes, også til et så relativt simpelt apparat, som OY-ACE jo er, den skal jo bare kunne lette et par meter over jorden - alligevel - sikkerheden kræver sit, og det må respekteres.

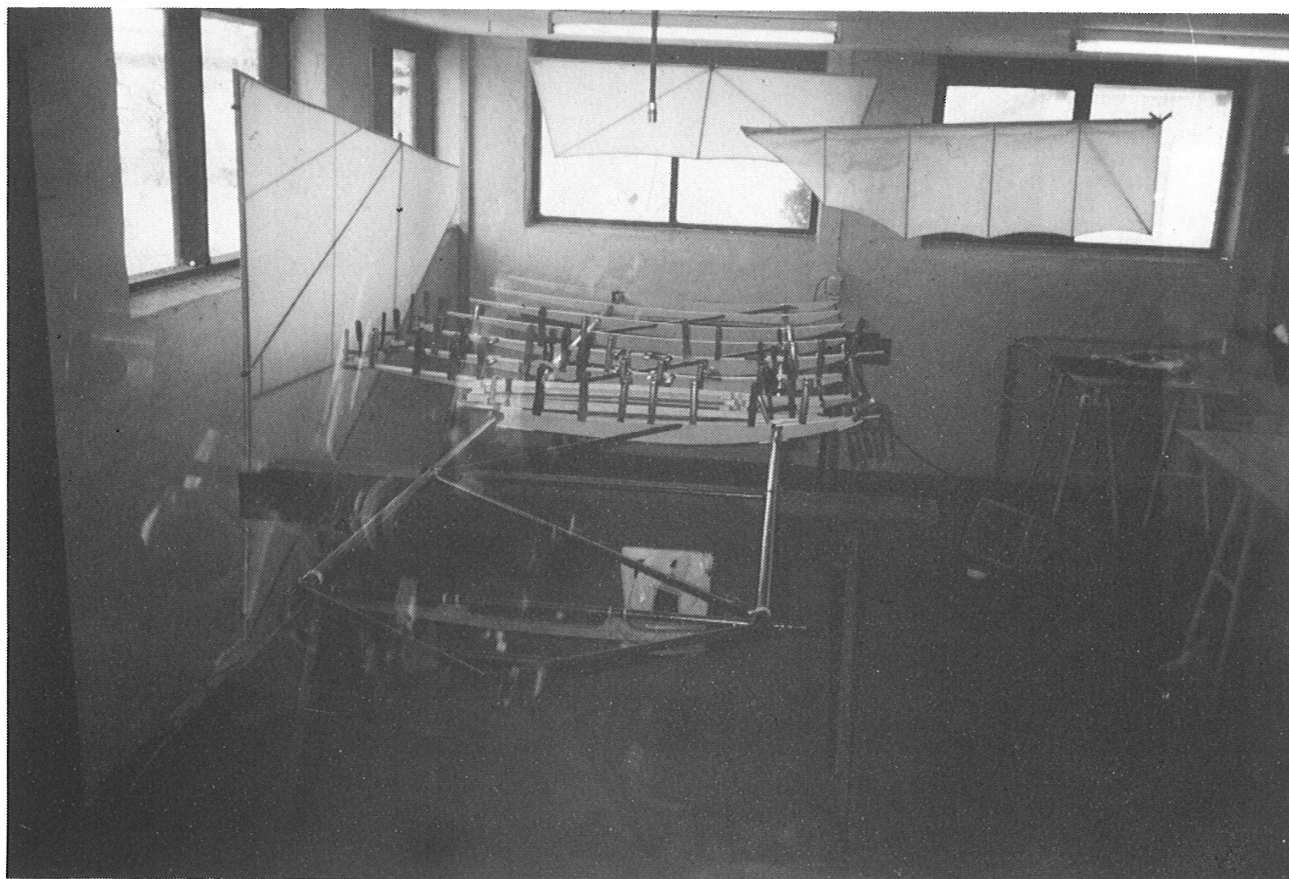
Mandag og onsdag skulle være arbejdsaftener - fra 19 - 22. Vi fik indrettet kantine i en hestefold, der blev fremstillet bukke og arbejdsborde, og en pæn lille samling af værktøj dukkede efterhånden op - sådan helt af sig selv.

De første par aftener gik med at studere tegninger, billeder og gamle avisudklip, som deltagerne sporadisk medbragte. Heldigvis lå Veteranflysamlingen inde med de originale tegninger og beregninger fra Björn Andreasens hånd - byggenummer 204. Ikke fordi tegningerne er særligt detaljerede - det gik vist stærkt dengang i 1950, da den blev bygget, men vi havde jo originalen ved hånden, så vi kunne se hvordan og hvorledes.

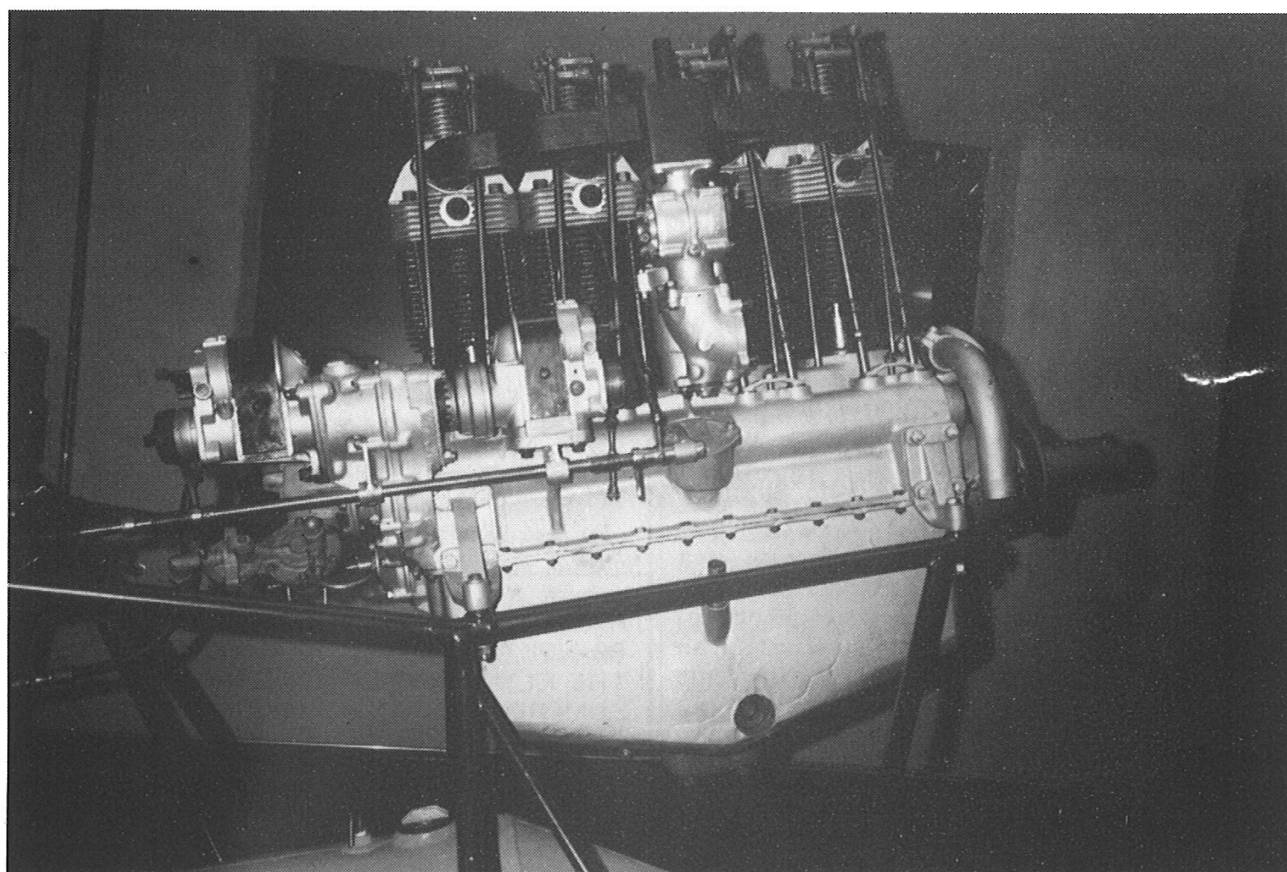
Hvad der var endnu mere heldigt var, at samtlige deltagere som nu stod sammen, viste sig at bestå af en ideel blanding af fagfolk, maskinfolk, motorspecialister, træfolk, malermestre, hjemmebyggere og folk, som havde gennemgået forskellige kurser i Stauning - de kunne både sy og beklæde, ja, en autoriseret byggekontrollant manglede heller ikke, dertil dygtige modelbyggere og "gamle" svæveflyvere fra dengang svæveplaner var bygget af træ og lærred - da man selv måtte bygge, hvis man ville op at flyve.

At nogle ofrede deres vinterferie på projektet, skal med i beretningen. Vi kom i tidnød, men det blev indhentet!

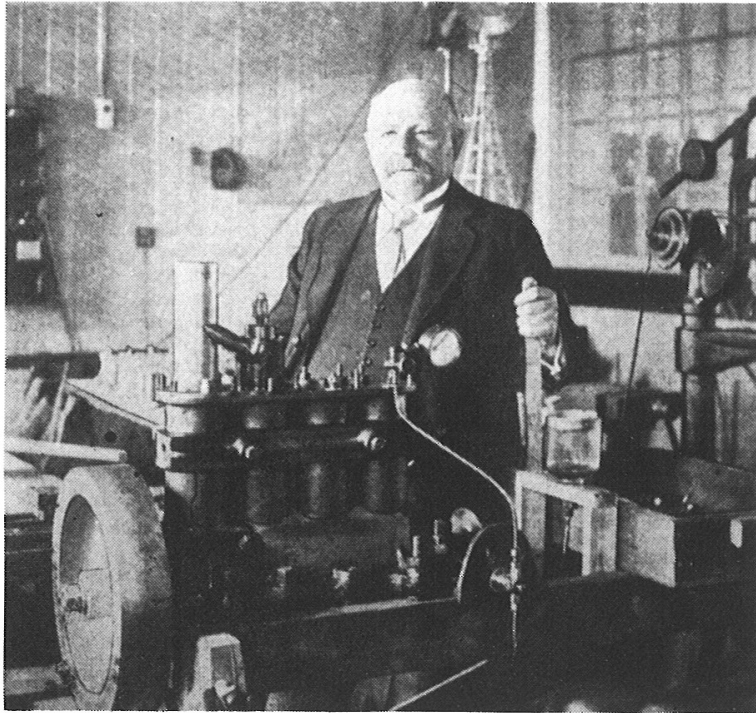
Fra oktober til juni i år, hvor den første gang blev vist offentligt ved åbningen af museet i Billund, var arbejdsindsatsen intens,



Vingen under arbejde - ophængst er forskellige færdigbetrukne rordele



Motoren efter montering - et under, når man havde set den inden restaurering!



J.C. Ellehammer i sit værksted
Foto: Hus og Hjem torsdag den 6. april 1928

dog ikke mere end at vi havde tid til at hygge os, og fortælle om vore oplevelser. Alt-sammen til styrkelse af kammeratskabet, som er væsentligt - i denne sammenhæng også.

Problemerne, - ja...i korte træk skal der berettes om nogle af dem:....hvor finder vi en SPECIFIKATION BOOK - assembly of engine after overhaul mv. til motoren, en Cirrus MK III fra 1920'erne. Ring til Shuttleworth Collection og spørg der. Hurra! - man har den. Send venligst et eksemplar til os - tak! Svejsecentralen skal røntgenfotografere

fuselagen 5 steder. Den var ikke så god - der konstateres tæring nogle steder. Hvad gør vi så ved det? Hvorfra skaffer vi 4 stk. Tubing 4130 "N" 1½ x 049 rør til genopbygning af to nye planer. Jo, to stk. fra Stockholm og to fra USA!

De andre dimensioner har Alexandersen "fod på".

Stempelringe fra England. Kuglelejer fra Italien. Gummistopper fra Haderslev (dem til hulophæng). Hvem kan splejse 56 gode, gamle wiresplejsninger til bardunerne? Kan certifikatsvejser Møller blive færdig til aftalt tid? osv - osv - (for at spare plads har jeg undladt spørgsmålstejn). Som sagt - "Problemer er til for at løses"!

Vi har overalt mødt en vældig interesse og forståelse for projektet. Vi takker for god hjælp, for materialeleverancer fra venner

i branchen og andre, som helt "glemte" at medsende regning!

Endnu kan den ikke ses i luften - nogle ting mangler - men det skulle være indenfor rækkevidde. Så måske allerede til vinter bliver det ordnet, så den kan komme på vingerne under rally -91.

Bertel Kring

Fotos hvor ikke andet er nævnt: Bertel Kring

SÆLGES

JODEL 112M SÆLGES - NÆSTEN FÆRDIG-BYGGET.

EVT. SALG AF ENKELTDELE SOM MOTOR, RADIO, INSTRUMENTER, M.M.

VAGN TOFT, TLF. (86) 14 41 17.

FAIRCHILD 24W PROJEKT SÆLGES. PROJEKTET BESTÅR AF HOVEDDELE TIL TRE FLY + DIV. LØSE DELE. EN KROP OG TO VINGER ER BEKLÆDT OG INDTRÆK I KABINE ER MONTERET. PROJEKTET SÆLGES HELST TIL DANSK KØBER, OG AFTALE OM PRIS OG BESIGTIGELSE PÅ TELF. (97) 32 54 75.