



NYT

Nr. 30 - februar 1995

fra DANMARKS FLYVEMUSEUM og FLYVEMUSEETS VENNER

Kontingentet

Vi beder medlemmerne om snarest muligt at indbetale kontingent for 1995. Det er uændret 150 kr., for pensionister 100 kr., men man må gerne betale mere!

Husk at tage kontingentkvitteringen med, når De besøger Center Mobilium. Medlemmer af Flyvemuseets Venner kommer nemlig gratis ind ikke blot i Flyvemuseet, men også i Falckmuseet og Danmarks Automobilmuseum.

Skattefri gaver

Danmarks Flyvemuseum er også for 1995 godkendt til at modtage gaver, som gaveren kan fradrage i sin skattepligtige indkomst indenfor de af loven fastsatte grænser, dvs. at af gaverens samlede gavebeløb kan den del fradrages, der overstiger 500 kr., dog max. 5.000 kr.

Skattemyndighederne vil imidlertid stramme reglerne og har meddelt, at godkendelsen vil bortfalde, såfremt museet ikke modtager mindst 250 donationer i år.

Åbningstider

Til og med den 7. april er museerne i Center Mobilium åbne lørdag og søndag fra kl. 10 til 16.

Fra 8. april er museerne åbne fra kl. 10, men når skolernes efterårsferie er slut den 22. oktober, går man igen over til weekendåbning.

Særudstilling

Den første danske flyvning til Australien fandt sted i oktober 1934, da premierløjtnant Michael Hansen og maskinofficiant Daniel Jensen deltog i MacRobertson kapflyvningen fra London til Melbourne med en enmotors Desoutter. De brugte 129 timer og 47 minutter og blev nr. 7 i handicapafdelingen.

60-årsjubilæet markeres med en fin lille særudstilling, tilrettelagt af Claus Dam fra Danmarks flyvehistoriske Selskab.

Workshop

En gang om måneden er der *workshop* i Flyvemuseet, hvor medlemmer af Danmarks flyvehistoriske Selskab viser modelbygning og renovering af museumsgenstande. Det er normalt den tredje søndag i måneden, og næste gang er 19. marts.

Ellehammers værksted

Det er tanken, at Ellehammer-afdelingen på Flyvemuseet skal udbygges med en rekonstruktion af en del af opfinderens værksted. Til det formål søges ældre håndværktøj og værktøjsmaskiner, fx en drejebænk og en boremaskine, samt en filebænk. Kan De hjælpe, så ring til CenterMobilium, tlf. 75 35 32 22.

KZ IV - det første Danfoss fly

Danfoss er en af de danske virksomheder, der længst har anvendt eget fly. Det har man gjort i snart 40 år, idet Danfoss' stifter, fabrikant Mads Clausen købte sit første fly, en KZ IV OY-DZU, i 1956.

Dette fly er bevaret på Danmarks Flyvemuseum.

Bygget som ambulancefly

KZ IV er et to-motors fly til seks personer, bygget af Skandinavisk Aero Industri (SAI) og egentlig konstrueret som ambulancefly.

Zone-Redningskorpset havde i 1939 oprettet en flyveambulancetjeneste med en engelsk GAL 25 („Monospar“), men den var lovlig lille og under Besættelsen kunne man ikke få reservedele til det.

Zonen henvendte sig derfor i sommeren til SAI og spurgte, om man var interesseret i at bygge et ambulancefly til korpsets specifikation.

Det var man i høj grad, men det var nu noget af en opgave for den unge fabrik, der var oprettet i 1937 og hidtil kun havde bygget enmotors fly til to personer.

Chefkonstruktøren, civilingeniør K.G. Zeuthen, sagde mange år senere:

- Problemet var at lave en maskine så stor som et mindre sommerhus, og så måtte den kun koste så og så meget. Der var kun to små motorer til rådighed, men alligevel skulle den kunne starte fra de mindste pladser i Danmark, og der var ikke grænser for, hvad den skulle have med, lige fra bækken til iltapparat.

Den eneste disponible motortype var De Havilland Gipsy Major I, der havde en startydelse på 130 hk. Det var lige i underkanten, og strukturen måtte derfor gøres så let som overhovedet mulig. Den består derfor hovedsagelig af trælister og krydsfinér, hvilket fik V.J. Kramme, fabrikkens driftsleder (i dag ville man nok have benævnt ham direktør) til at sige i et avisinterview i 1943, at flyet bestod af 50.000 pinde!

Den KZ IV, Zone-Redningskorpset bestilte i november 1942, havde kendingstegnene OY-DIZ og var i luften første gang den 4. maj 1944, ført af Zonens pilot K.E. Simonsen. Han var også

pilot på den første „operationelle“ flyvning den 14. juli 1944, fra Rønne til Kastrup. Af samtidige avisartikler fremgår, at flyet stod Zonen i ca. 125.000 kr., inkl. reservemotor, radio og udstyr.

I 1963 fusionerede Zonen med Falcks Redningskorpset, der også havde en flyveambulancetjeneste, og i det nye mønster var der ikke brug for OY-DIZ, der blev solgt til firmaet Aerokort. Den tilhører nu Dansk Veteranflysamling i Stauning og kommer lejlighedsvis i luften.

Nr. 2

Kort efter at OY-DIZ var blevet afleveret, indledte Zonen forhandlinger med Skandinavisk Aero Industri om levering af endnu en KZ IV, og den 16. december 1944 accepterede man et tilbud på 100.000 kr. med levering 8 måneder senere. SAI tog dog pga. krigen alle mulige forbehold for senere levering, men at der skulle gå mere end fire år, var der vist ingen, der havde forestillet sig.

Pga. af materiale-mangel, fabrikkens flytning til nye lokaler på Sluseholmen (København SV) og opstart af produktionen af KZ III kom der dog først rigtig gang i arbejdet i 1946. Vingerne var færdige den 12. februar 1947 og blev derefter transporteret til SAI's hangar i Kastrup Syd.

Men så indtraf der en katastrofe!

Natten mellem den 17. og 18. februar 1947 udbrød der brand i SAI's monteringshal. 22 KZ VII gik op i luer, og det samme gjorde kroppen til den næsten færdige KZ IV nr. 2 - der resterede kun 78 arbejdstimer, før den skulle være overført til Kastrup, hvor KZ flyene blev prøvefløjet.

- eller 3?

Efter branden flyttede SAI hele sin virksomhed til Kastrup Syd, hvor man reetablerede produktionen af KZ VII i Hangar 144 og også gik i gang med en ny KZ IV. Vel egentlig den tredje, men SAI betragtede nu rent papirmæssigt arbejdet som færdiggørelse af nr. 2 og flyet beholdt derfor det oprindelige byggenummer 70 og registrerings-tegnene OY-DZU.

Da også tegnestuen var udrændt den 17. februar, måtte tegningerne dog først rekonstrueres på grundlag af Luftfartstilsynets genparter.

Omkring årsskiftet 1947-48 var man færdig med de mange strukturedele og kunne gå i gang med opbygningen af krop og centersektion - vinger og haleflader var ikke brændt.

Kort før Jul 1948 var flyet omsider færdigt. Det blev synet af Luftfartstilsynet og godkendt den 22. december, men prøveflyvningerne kom først i gang den 10. januar 1949, formentlig pga af helligdagene og vejrforholdene.

Det var igen K.E. Simonsen fra Zonen, der var testpilot, men nogle af prøveflyvningerne udførtes dog af en anden Zone-pilot, Hans Venningbo.

Den 19. april blev der udstedt luftdygtighedsbevis for OY-DZU, og den indgik derpå i Zonens flåde. Den stod korpset i ca. 250.000 kr.

Hurra for den lille forskel!

De to KZ IV var ikke helt ens. Det nye fly havde lidt stærkere motorer, Gipsy Major X, der hver

ydede 15 hk mere end Gipsy Major I. De ekstra 30 heste var meget velkomne, for selv med de stærkere motorer er KZ IV faktisk *underpowered*. I øvrigt fik nr. 1 installeret Gipsy Major X i 1956.

Af andre forskelle kan nævnes, at OY-DZU har aerodynamisk afbalancerede sideror, en smule pilform på vingerne, lidt større hjul og beslag i kabinen til fire stole. Den er også en smule tungere, men præstationsmæssigt er der ingen nævneværdig forskel på de to fly.

Solgt til Danfoss

Udbygningen af provinssygehusene (og konkurrencen fra Falck) medførte et vigende behov for Zonens ambulancefly, og i 1957 solgte Zonen OY-DZU til Danfoss. Man betingede sig dog at kunne låne flyet og købe det tilbage, hvis den anden KZ IV havarerede.

Danfoss overlod driften af flyet til Sønderjyllands Flyveselskab (forgængeren for Cimber Air), der også disponerede over det til eksterne flyvninger, fx flyvninger med aviser.



Senere ejere

Danfoss, der allerede i 1958 havde købt en Aero Commander (OY-ADF, nu I Danmarks Flyvemuseum) solgte i 1963 OY-DZU til erhvervsflyveren Svend Fjeldsted Hansen, Fa. Aarhus Luftfart. Han solgte det tre år senere til en anden erhvervsflyver, Ole Korsholm, der drev virksomhed i Herning under firmanavnet Midtjysk Luftfart.

Korsholm brugte flyet bl. a. til rundflyvning på Rømø. Til egentlig taxaflyvning var KZIV dog for langsom, og i 1971 solgte han det til Altair Aerial Surveys i Södertälje, der lod det ombygge til kortlægningsflyvning hos Scanaviation i Kastrup.

Flyet fik også påmalet svenske registreringsbogstaver (SE-EGX), men kom aldrig til Sverige. Altair kom nemlig i økonomiske vanskeligheder, og på en tvangsauktion i 1972 blev flyet overtaget af landinspektør Erik H. Petersen, Fa. Kortfly i Hellerup.

Venningbos indsats

Den tid, hvor der kan tages luftbilleder til kortlægningsformål, er meget begrænset. Der skal være sol, og der må ikke være blade på træerne, så størstedelen af året stod OY-DZU i hangar i Skovlunde ved København, og da den var blevet lukket, i Stauning.

Kortfly fik senere en Partenavia P.68B, der også kunne udnyttes til andre formål, og havde derfor ikke længere brug for KZ IV'eren.

En overgang så det ud til, at en amerikansk veteranflysamler ville løbe af med den, men så greb den gamle Zone-pilot Hans Venningbo ind!

Ved en helt utrolig indsats lykkedes det ham i 1980 at samle 120.000 kr. sammen til køb af flyet til Danmarks Flyvemuseum, der af sine egne beskedne midler bidrog med de sidste 20.000 kr.

Den gang regnede man med, at Danmarks Flyvemuseum skulle placeres i København, og museets bestyrelse havde af SAS fået tilladelse til midlertidigt at parkere flyet i Hangar 5 i Kastrup.

Den 20. januar 1981 var OY-DZU i luften for sidste gang. Pilot på færgeflyvningen fra Stauning til Kastrup var (naturligvis) Hans Venningbo, og i højre sæde i cockpittet sad sønnen Finn, til daglig luftkaptajn i Conair.

På museum

Nu kom Danmarks Flyvemuseum ikke til at ligge i København, så en lille halv snes år senere vendte OY-DZU tilbage til Jylland - ad landevejen. Da flyvemuseet imidlertid ikke blev så stort, som man havde håbet, har det siden stået i museets depot-hangar i Billund.

Men i fjor sommer gik frivillige fra Dansk Svæveflyvehistorisk Klub (de kan det der med træfly) og Danmarks flyvehistoriske Selskab i gang med at udbedre transportskader og konservere flyet.

Opmalingen af flyet er af miljømæssige årsager udført af professionelle, „Poul Maler“ og hans medarbejdere fra Stauning Aircraft Painting.

Renoveringen er kun blevet mulig takket være massiv støtte fra Fabrikant Mads Clausens Fond, for hvilken museet bringer sin varmeste tak.

DANMARKS FLYVEMUSEUM

Center Mobilium
Ellehammers Allé 3,
7190 Billund.
Tlf. 75 35 32 22.

Formand: Civilingeniør Søren Jacobsen,
Byvej 70, 4682 Tureby.
Tlf. 53 68 35 23.

FLYVEMUSEETS VENNER

Formand: Direktør Christian R. Hunderup
Slotsvej 49A, 2920 Charlottenlund.
Tlf. 31 64 06 14.

Kasserer: Grethe Schultz,
Lindevang 16, 2660 Brøndby Strand.
Tlf. 43 73 11 81. Giro 1 08 50 93.

Redaktør af NYT:

Hans Kofoed,
Skt. Markus Allé 13^a,
1922 Frederiksberg C.
Tlf. 35 37 32 56.