KZ I - DANSK PRØVELUFTFARTØJ.

Af arkitekt Herluf Rasmussen.

På spørgsmålet om, hvad KZ navnet står for, vil alle, der har lidt forstand på flyvning samt mange af dem, der absolut ikke har - øjeblikkeligt svare, at ovennævnte bogstavkonstellation dækker over navnene KRAMME og ZEUTHEN, samt en række ualmindeligt vellykkede flykonstruktioner, der nu i mere end 3o år har fløjet luften tynd - lige fra den eensædede KZ I over 2 og 4 sædede fly - een og tomotorede - og igen tilbage til den eensædede KZ VIII. Ringen sluttet.

Men det var Etteren, vi ved denne lejlighed skulle behandle, og da det absolut er den konstruktion, man ved mindst om, hvad gør man så for at skaffe sig den fornødne viden - jo selvfølgelig!

Konstruktøren!

Hallo! Ja det er Zeuthen.

Og efter indledende bemærkninger om vind og vejr stiller vi første spørgsmål.

"Hvordan gik det til, at man startede en dansk produktion af lette fly?"

"Jo, jeg var i sommeren 1936 som nybagt polyteknisk kandidat beskæftiget hos B & W's dieselafdeling, og i min fritid tog jeg flyvelektioner i Kastrup. I forbindelse med en af disse timer faldt jeg indenfor hos Kramme, der dengang havde flyværksted her. Han stod og var travlt beskæftiget med konstruktion af en Pou de ciel, eller på dansk Himmellusen, bestilt af Berlingske Tidende som propaganda for hjemmebygning af fly.

Jeg stod og kiggede lidt på og så siger jeg: "Hvorfor laver du i grunden ikke en rigtig flyvemaskine i stedet for sådan et apparat?"

Hvad svarede Kramme til dette spørgsmål, man kunne sige "tilkastede handske" ?

Jo han svarede: "Hvorfor konstruerer du ikke een, så kunne jeg jo bygge den".

Hvordan gik det så videre?

Så var terningerne jo på en måde kastet, og jeg gik hjem og begyndte at skitsere. Erfaringer var der jo ikke mange af, så vi måtte studere tingene på de maskiner vi kunne få adgang til. Havarerede maskintyper i træ var et godt objekt. Samt selvfølgelig de maskiner i trækonstruktion (da den var vedtaget) der var stationeret i Kastrup - mest Miles og Klemm konstruktioner.

Vi oprettede tegnestue i hangaren og så gik det løs. Nyligt afdøde snedkermester Hultmann arbejdede på træværket og nuv. kontrollant Hans Larsen, Luftfartsdirektoratet, der dengang var ansat hos Kramme, samt selvfølgelig Kramme og konstruktøren, tog sig af det øvrige. Luftfartsdirektoratet havde naturligvis også den gang sin kontrollant til sådanne lejligheder. I dette tilfælde ing. Schleimann, der bevæbnet med skydelære gik til angreb på det vi havde lavet. Jeg husker engang, jeg fik en liste på 2o x 2o mm kasseret, fordi den ikke holdt målet. Ærgerligt nok, for jeg kunne ligeså godt have skrevet 18 x 18 mm på tegningen, for det var i grunden hvad listen var dimensioneret til.

Så gik det slag i slag til hen på efteråret. Det skred godt med byggeriet. Men pengene var små og en motor til maskinen var dyr. Dog, her kom tilfældet til hjælp.

Dengang boede ing. Larsen, F.L.Schmidt & Co, på Højkol i Silkeborg, og blev

hver dag fløjet herfra til sit kontor i København og retur i sin private maskine med Torkild Petersen som fører. Han kom således hver dag til Kastrup, og hermed selvfølgelig jævnligt ind til os, idet han var yderst interesseret i, hvad der foregik. Da han hørte om vore motorproblemer, sagde han, at han meget gerne ville hjælpe os i den sag. Og sådan gik det til, at vi pludseligt disponerede over en ABC Scorpion på ca 4o Heste, af hvilke dog ikke altid alle var hjemme.

Nu kunne maskinen færdiggøres og den 13. Januar 1937 blev den trukket ud af hangaren og gik med Arvid Hansen ved ved pinden i luften første gang. Forøvrigt ikke tilsigtet, men maskinen fik ved køreprøverne for megen fart på og gik i luften. Dette var et stort øjeblik og vi jublede selvfølgelig og svang vore hatte i luften og råbte hurra! Hvorefter vi skyndte os hen til en Hornet Moth, der ved et tilfælde stod parat og steg op for at se vort værk luft til luft, så godt det nu lod sig gøre, det var nemlig snevejr den dag.

Hvordan var den at flyve?

Den fløj udmærket. Den var let og levende på rorene og meget stabil og indfriede vore forventninger i rigt mål. Kun fik vi den aldrig spindprøvet. Jeg tror, at dersom den skulle i luften igen skulle sideroret øges med nogle %.

Hvad lavede maskinen fra nu af til besættelsen?

Jo, den fløj en hel del. Bl.a. var den til stede ved en del stævner, og engang - det var forøvrigt på dens længste tur - blev den af Arvid Hansen demonstreret ved stævnet i Esbjerg i anledningen af indvielsen af Esbjerg flyveplads. Det var i 1938.

Selv fløj jeg den ca 15 timer.

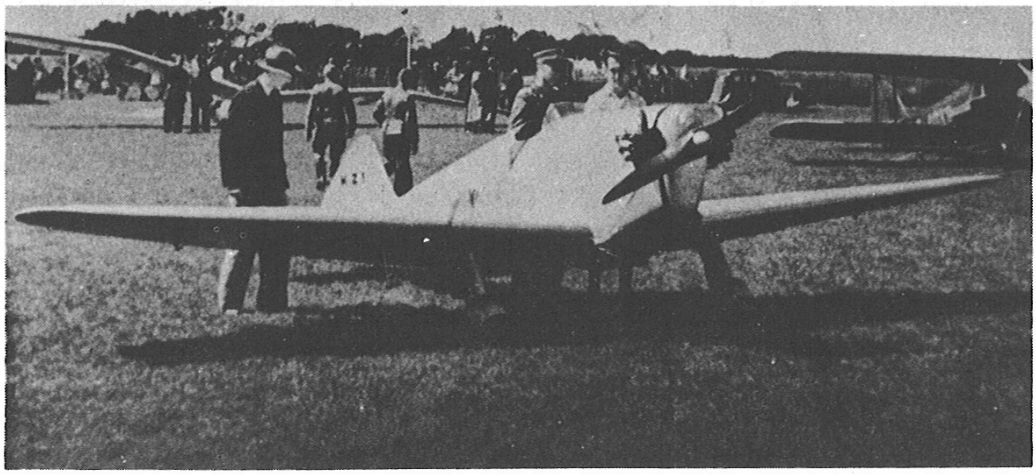
Men motoren var jo ikke af de allerbedste, og da den havde fløjet ca 5o timer knækkede krumtappen, og da det var umuligt at opdrive en ny, monterede vi i stedet en "Scott" motorcyklemotor i den. Forøvrigt den der havde siddet i Himmellusen. Såvidt jeg husker, fløj den dog aldrig med denne motor, men blev stående grounded med afmonterede planer, da besættelsen kom. Da privatflyene i 1943 beslaglagdes af tyskerne, fjernede de også I'eren, men de glemte forøvrigt planerne, så de har nok ikke fløjet meget i dén. Siden er der ingen, der har hørt noget til dens videre skæbne. Kun at planerne brændte sammen med fabrikken i 1946.

Tak for samtalen og elskværdighed med de givne oplysninger. Vi håber inden altfor længe at kunne præsentere Dem for en ny KZ I. Denne gang med en VW 15oo bilmotor. Skade at Deres initiativ ikke fik lov til at gro, så der den dag i dag kunne rulle flunkende nye maskiner af samlebåndet med det højt skattede KZ emblem på motorhjelmen. ------

Beslutningen om igen at se en KZ I på det danske register stammer fra 1965,da selvbyggertanken greb mig, og jeg som tilskuer var på flyvepladser og til hjemmebyggerstævner og ved selvinvitation i hjemmebyggernes værksteder stillede en mængde spørgsmål - navnlig hvor der blev bygget eensædet.

Muligvis derfor erhvervede Kr. Søe i Nr. Snede og undertegnede en tosædet JODEL,

halvfærdig. Denne byggede vi færdig og flyver i den idag. Dette gav os blod på tanden og da samtidig jeg fandt et gammelt udklip fra Berlingske Tidende i anledningen af indflyvningen af KZ I, var beslutningen taget og det gjaldt om at opspore tegningerne. Ing. Zeuthen svarede på henvendelse, at han ingen havde og at Scanaviation havde brugsretten. Scanaviation havde heller ingen tegninger og mente de var gået tabt ved fabrikkens brand, men var villig til at tillade efterbygning i eet exemplar, dersom tegninger kunne skaffes frem. Vejen syntes at stoppe. Men ved henvendelse til civ.ing. Scheel Meyer, med hvem vi i dennes egenskab af tilsynsførende for hjemmebyggeriet, havde haft nær kontakt, gav til resultat, at et sæt tegninger blev opsporet i Luftfartsdirektoratets arkiv. Ved denne lejlighed vil jeg gerne rette en tak til Scheel Meyer for enestående hjælpsomhed og elskværdighed under dette arbejde.
To år er gået med kopiering af tegningerne, der bestod af ca 1oo gulnede blåtryk, og konstruktion af planribber, der ikke fandtes i sættet. Og nu er vi så småt i gang. Vi, er et team bestående af Søe Pedersen, Nr.Snede, Svend Brejnbjerg, Ejstrup, Johs. Bach, s.st. og undertegnede.
Vi har været længe undervejs, så vi tør ikke spå om byggetiden, men der vil nok hengå i det mindste et par år - inden vi med S.B.Jensens velsignelse kan gå i luften.
Om maskinen er der at sige, at den er en ren trækonstruktion med 2 hovedbjælker. Plan og krop er klædt med finer. Side- og højderor er træ beklædt med lærred. Maskinen er med visse indskrænkninger i vægt kunstflyvningsdygtig, beregnet til 12 G positiv og 8 G negativ og vi håber ved prøvebelastning med de foreskrevne værdier, at få vort exemplar registreret som kunstflyvningsdygtigt.
Vi har iøvrigt været i løbende forbindelse med civ.ing. Zeuthen, som har givet os mange værdifulde oplysninger m.h.t. teori og praksis i den opgave det er, at genskabe et fly, der ikke har været på vingerne i mere end 3o år.
For den hjælpsomhed, samt den velvilje både dir. Kramme og ing. Zeuthen har vist os ved at tillade genopbygning af KZ I, vil vi gerne her ved denne lejlighed bringe vor bedste tak!
Brædstrup, maj 1971. H. Rasmussen.



Billede af KZ I fra et stævne Aalborg.
Se også FHT nr. 2 - 1971.
I næste nummer af bladet bringes tegning af flyet.