



Artikel 5: KZ VII

Tidligt i 1946 blev den tresædede og senere fire-sædede britiske Auster en stor konkurrent til den tosædede KZ III, og spekulationer om at forøge dens lasteevne og pladsforhold begyndte.

Der var umiddelbart ingen tvivl om, at KZ III kunne bære mere vægt end to personer. Ved at flytte kroatankene fra deres placering under instrumentbrættet og bag sæderne op i vingerne kunne et tredje sæde monteres.

Under forsøgsflyvninger med en person bag i flyet og fungerende som en forskydlig ballast, fandt man frem til maskinens muligheder og begrænsninger.

Så blev tanken om et fjerde sæde bragt op, fordi der med få ændringer kunne blive plads til det. I praksis ville det dog kun kunne anvendes, hvis man valgte en kraftigere motor.

Resultatet af undersøgelserne blev en let ændret krop med sæder til fire voksne. Motorvalget faldt på en tungere sekscylindret Continental (125 HK), som balance-mæssigt kunne kompensere for bagsædepassagererne, og et haleplanstrim blev tilføjet. Senere blev en 145 HK motor introduceret, idet C-125-2 udgik af produktionen og erstattet af C-145. (Den er magen til den senere modelbetegnelse 0-300).

Endeligt viste det sig, at KZ III's vinger aerodynamisk og forsynet med vingetanke var i stand til at bære den nye maskine.

Dermed var KZ VII født!

Naturligvis var der mange nye dele, der skulle designes til den nye flytype - fx. motor-fundament og skærme samt udviklingen af et nyt landingsstel til at håndtere det tungere fly.

KZ VII, eller "syveren" som

den siden ofte er blevet kaldt, hører sammen med KZ III til de mest kendte fly fra Kramme & Zeuthen.

Det er også den KZ-model, som forfatteren har det bedste kendskab til. KZ VII blev markedsført under navnet "Lærke" eller "Lark" på engelsk, mens schweizerne kaldte den for "Dänischer Storch" på grund af dens fornemme kortbane-egenskaber.

En prototype blev hurtigt bygget.

Som nævnt var vingerne de samme som til KZ III. Dog blev vingebjælkernes langsgående lister (flanger) i over- og underpart gjort lidt højere indvendigt og dermed stærkere til at klare den højere planbelastning, men de udvendige dimensioner var de samme.

(KZ VII'erens vinger kan monteres på en KZ III'er, men det omvendte må ikke forekomme).

Næsten alle fixturer og værktøjer til vingefremstillingen kunne anvendes direkte, hvilket var en stor lettelse.

Flyets performance var udmærket med den samme lave landingshastighed omkring 55 km/h og en rejsehastighed på 175 km/h. Det var dog nok lidt optimistisk baseret på en 125 HK motor. Totalvægten blev fastsat til 860 kg med en lasteevne mellem 265-320 kg afhængig af motorstørrelse og udstyr. Det betød, at med fire gennemsnitsvoksne ombord, kunne maskinen kun medføre benzin til 1-2 timers flyvning. Tankkapaciteten i hver vinge var 55 l. Senere kunne man alternativt få den med 2 gange 75 l. Med de større tanke blev rækkevidden omkring 900 km, men så kunne flyet kun bære tre "små" voksne og ganske lidt bagage i det ledige sæde. En særlig mulighed ved lange ture var en ekstra tank på 85 l, der kunne monteres i stedet for venstre bagsæde. Dette kunne lægge yderligere 3 timers flyvning til strækningen eller 500 km. Dog måtte man med store og fulde tanke nøjes med at flyve med kun 2 personer og beregne bagagevægten til at holde sig indenfor "konvoluttens" begrænsninger.

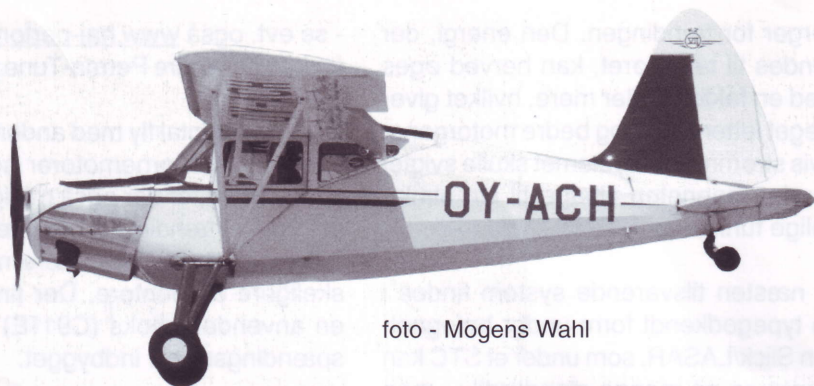


foto - Mogens Wahl

Produktionen var etableret til at kunne klare en relativt høj kapacitet. Faktisk kunne man fremstille mere end to fly om ugen. Forventningerne til fremtiden var store og mulighederne opfattet som enorme, nu hvor den tyske besættelse og krigen var forbi. På hjemmemarkedet var forventningen en afsætning på 30-40 fly om året, og eksportmulighederne vurderedes som betydelige.

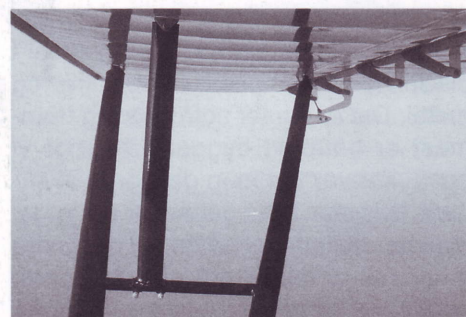
Men så blev firmaet udsat for et betydeligt tilbageslag.

En tidlig morgen i februar 1947 brændte montageværkstedet, hvor 22 næsten færdigbyggede fly gik op i flammer. Kun én færdig KZ VII blev reddet, fordi den stod i et lidt afsides placeret malerværksted. Branden var en katastrofe, ikke kun for KZ VII-produktionen, men også fordi mange halvfærdige dele til KZ II Sport og Kupé, en næsten færdig KZ IV og en betydelig mængde tegninger gik tabt. Maskinværkstedet, lageret af reservedele, samt værktøjer og motorer, der endnu ikke var blevet installeret, blev reddet.

Firmaet flyttede meget hurtigt til nogle hangarbygninger i Kastrup, og et meget stort rekonstruktionsarbejde begyndte, specielt af tegningsmaterialet.

Luftfartsadministrationen hjalp meget velvilligt til med kopier af de fleste tegninger og anden dokumentation.

På dette tidspunkt eksisterede kun KZ VII-prototypeflyet og den udgave, der havde stået i malerværkstedet. Begge fly blev nu involveret i et omfattende prøveflyvnings- og certificerings-program.



Georg Züblins meget smukke KZ VII på schweizisk register - ét af de få flyvende eksemplarer udenfor Danmarks grænser. (foto - Georg Züblin)



Men så skete endnu en ulykke i april 1947. Under en demonstrationsflyvning i Skovlunde forulykkede prototypen, og salgschefen samt to passagerer blev dræbt. Årsagen blev rapporteret til, at piloten havde udført nogle kraftige manøvrer, hvorunder flyet mistede fart. Det førte til et spinlignende forløb i så lav højde, at situationen ikke kunne reddes. Det eneste overlevende fly var nu OY-SAI, navngivet efter Skandinavisk Aero Industri, som havde befundet sig i malerværkstedet under branden. Ironisk nok var malefaciliteterne netop anbragt afsides for at beskytte den øvrige del af fabrikationen, fordi man arbejdede med brandfarlige materialer.

Firmaet kæmpede videre, og på rekordtid var produktionskapaciteten genopbygget i sensommeren 1947. De første fly blev eksporteret til forhandlere i Storbritannien og Belgien, hvor markedet så meget lovende ud. Imidlertid var den meget optimistiske indstilling til fremtiden, som spontant havde grebet Europa ved krigens slutning, nu ovre. Mange regeringer havde indført valuta- og importrestriktioner for at beskytte deres egen økonomi. Derfor

blev forventningerne til salg og eksport ikke opfyldt.

Ved slutningen af 1947 havde firmaet solgt 20 fly til hjemmemarkedet, og fire var blevet eksporteret i et vigende marked. En større justering af aktiviteterne var påkrævet, og de fleste ansatte måtte desværre forlade firmaet. Man fortsatte i et betydeligt lavere gear med fremstilling af nye fly og overlevede ved at udføre vedligeholdelse og reparationer.

Tilsvarende problemer ramte civilflyvning og småfly i andre lande. Flyfabrikker som Stinson, Aeronca, Luscombe, Swift og Ercoupe i USA, og Miles i Storbritannien for at nævne nogle få. SAI havde næsten 30 KZ VII flystel og en mængde komponenter færdige. De blev gradvist samlet og solgt over de kommende år. Regeringens handelsrestriktioner gennem Valutacentralen gjorde det næsten umuligt at sælge fly til civilt brug i Danmark, fordi de nødvendige motorer skulle importeres. Selv det at få en motor igennem systemet til anvendelse ved eksport var uendelig vanskeligt. Ti KZ VII'ere blev i 1948 leveret til den militære flyveskole på Avnø. Disse maskiner er udstyret lidt anderledes med

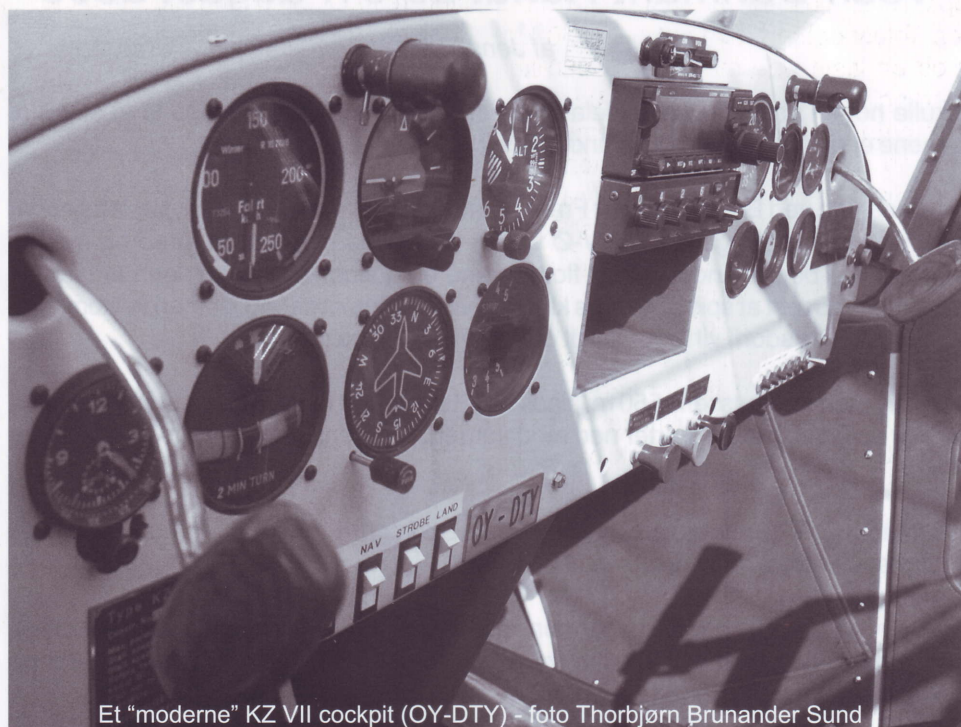
hensyn til instrumenter og forsynet med et dørafkastnings-arrangement, ekstra fodtrin foran vingestræberne, batteristik udvendigt, 145 HK motor og slæbeudstyr monteret på halehjulet. Samme år blev et fly eksporteret til Finland, som senere aftog yderligere nogle få fly. Et andet lidt større marked var Schweiz. De sidste to KZ VII'ere blev leveret i 1954, hvoraf en stor del af komponenterne var fremstillet adskillige år tidligere.

KZ VII var som KZ III en rigtig arbejdshest, der blev benyttet til taxi, instruktørflyvning, militære formål, rundflyvning og fotoopgaver, udstyret med en særlig dør, der kunne holdes åben under flyvning. En mere spektakulær anvendelse var i Sylvest Jensen's Flyvende Cirkus, hvor en enkelt maskine var udstyret til "wing walking". Man lavede også et "hul i maven", så man via en hængende lejder kunne entre kabinen under flyvning.

Men frem for alt tjente den som en pragtfuld maskine til almindelig civil flyvning. Det er et meget dejligt fly og højt værdsat af dets brugere.

Flere tidligere danskejede fly er blevet købt tilbage fra udlandet og har fået deres oprindelige registreringsbogstaver. Et fly med ski og hjul blev brugt til is-rekognoscering i Øst-Grønland i forbindelse med mineopgaver i 1956. Det eksisterer fortsat på Island.

I dag kan antallet af dansk-registrerede KZ VII-fly opgøres til 21 og syv hvilende, udstillet eller under restaurering. Desuden findes et eksemplar i Schweiz, et i Frankrig, et i Island, tre i Finland og én i USA.



Et "moderne" KZ VII cockpit (OY-DTY) - foto Thorbjørn Brunander Sund



KZ-VII 615 fotograferet syd for Jels i 1964. TOT og SEN flyver den. Jeg fløj min allersidste tur i Flyvevåbnet i denne KZ'er den 22. april 1966. Jeg fløj fra Skrydstrup over Andrup ved Esbjerg og smed et brev ned til min moster, som boede på en gård dér - få dage, før jeg skulle begynde i SAS. Denne KZ-VII er den samme som OY-AVR, der også var til stede ved indvielsen af AAA i Avedøre.

foto - via Knud Jørgensen