

17. dec. 1946

17. dec. 2006

OY-DEB

af Erik Gjørup Kristensen

I disse år fejrer mange af KZ-flyene 60 året for typens første flyvning. Det er unægteligt et par år, og vi benytter derfor lejligheden til at se nærmere på et enkelt eksemplars historie

KZ III U-2 byggenummer 94 er på sin første flyvning 17. december 1946 (den opmærksomme læser bemærker jo nok betydningen af datoen). Den er bygget på fabrikken på Sluseholmen i København og registreret OY-DEB til C. Hansen, Esbjerg m.fl. 27. december. Dagen efter får den udstedt luftdygtighedsbevis nummer 218.

I 1955 indregistreres den til Ingolf Nielsen i Sønderborg og navngives „Jesper“. I 1957 ansøger „Schlesvig-Holsteinische Luftfahrt GmbH“ i Kiel om reservation af vesttyske registreringsmærker, og registreringen OY-DEB slettes 15. maj. D-EJUM får registrerings- og luftdygtighedsbevis 20. maj.

Her starter flyets lange karriere som konkurrencefly, idet det tager del i det såkaldte „Deutschlandsflug“ som „N4“ for Luftsportverein Flensburg med piloterne Helms og Matthiensen. Hvilken placering, den opnår, har vi ikke kunnet finde ud af inden redaktionens slutning. 3. april 1959 slettes flyet af det vesttyske register, da flyet sælges til hr. Nielsen, der er direktør for „Schlesvig-Holsteinische Luftfahrt GmbH“. Først 12. juni bliver den atter indregistreret som OY-DEB, igen til Ingolf Nielsen i Sønderborg.

I juni 1961 registreres flyet til J.I.M. Jensen m.fl. i Nykøbing. M. A.

Struve i St. Magleby får registreret flyet 11. marts 1968, men allerede 18. juli ændres ejeren i registeret til Erik Rytter i Tim.

Flyet i laden

Erik Rytter sælger til L.J. og H.J. Thygesen i Ikast, men de flyver ikke ret meget i flyet, og det bliver sat ind i laden. I 1977 sælger Keld Lunderskov et udmagningsanlæg til Thygesen, og da han er på gården, får han øje på flyet. Han spørger, hvad det er for en maskine, og Thygesen oplyser, at det da er en KZ III, der gemmer sig deromme bag halmballerne, og at den da virker glimrende. De får flyet trukket ud i det fri og starter motoren, der går, som om den aldrig har bestilt andet.

Keld Lunderskov tager flyet i bytte som betaling for anlægget, og det indregistreres til ham og L.J. Thygesen i Ikast 18. oktober 1977.

Under en landing i Filskov 26. april 1984, landes der så hårdt, at det inderste højre understelsben bliver bøjet. Allerede 1. maj er understelsbenet erstattet af et nyt, og flyet benyttes atter flittigt.

I 1986 køber blandt andet Mogens Pind sig ind i flyet, og motoren skiftes ud med Blackburn Cirrus Minor II nummer 4770. Denne motor har i sig selv en interessant historie (se mere herom senere).

16. august 1991 runder flyet 4000 flyvetimer.

I efteråret 1999 køber Lago Laumark det meste af flyet, idet Keld beholder en andel på 10% af flyet, og handelen registreres i SLV ved udstedelse af registreringsbevis nummer 11776 10. januar 2000 til Lago Laumark-Møller i Vojens og Keld Lunderskov i Bramdrupdam.

*OY-DEB med det oprindelige (?) røde „lyn“ og navnet Jesper på halen foran en herlig „lufthavnsbygning“
(foto: F. Guldager via Michael Andersens samling)*





En yndig dame, Inger, foran OY-DEB (som på dette tidspunkt er forsynet med slæbekrog) (foto: F. Guldager via Michael Andersens samling)

Lago vinder Danmarksmesterskabet i præcisionsflyvning i flyet ved DM i Skive i 2006, og flyet udstilles i anledning af Billund Flyveklubs 40 års jubilæum i juli samme år.

Fremtiden

Lago har haft mange gode timer i flyet, men overvejer for tiden, om ikke det er ved at være af en sådan alder og stand, at det skal i hænderne på en liebhaver, der formår at bringe det op til fordums glans. Om det så bliver i form af et decideret salg, eller om det bliver en løsning med at sælge flyet i anparter, vil vise sig. Men uanset hvad, er der mange gode timer i den gamle dame endnu. Cirrus Minor motoren starter villigt både sommer og vinter, og flyet er på standard luftdygtighedsbevis. Det skal blive interessant at se, hvad fremtiden bringer for dette spændende fly.

Motoren

Blackburn Cirrus Minor II nummer 4770 bliver bygget af Blackburn Aircraft Ltd. og forlader fabrikken 22. juli 1947. Den bliver installeret i Miles Gemini G-AKED 18. december samme år, og flyet

omregistreres sidenhen til VP-KET.

Motoren bliver udtaget for hovedeftersyn i Kenya i februar 1949 med en total gangtid på 667 timer.

I april 1950 geninstalleres den i Miles Gemini VP-KFJ og tages ud igen i november 1957 med en total tid på 1303 timer.

I maj 1958 installeres motoren i Miles Gemini G-AOXW og får foretaget en top-overhaling i oktober 1959.

I marts 1964 bliver motoren sat i Auster J1 G-AIPW og tages atter ud i december 1975.

Motoren står herefter stille, indtil den bliver sat i OY-DEB 14. januar 1986 med en total gangtid på 1801 timer og en gangtid siden sidste topperhaling på 518 timer.

Tak

til blandt andre følgende kilder:

Rejsedagbog nr 2, Motorjournal, Peter-Michael Gerhardt, Michael Andersen, Lago Laumark-Møller, Erik Gjørup Kristensen, The complete Civil Aircraft Registers of Denmark since 1920 (Air Britain Archive Special no2 af Lars Finken og Erik Holm 1987), SLV m.fl.

Schleswig-Holsteinische Luftfahrt GmbH's flåde i Bremen med D-EJUM (OY-DEB) forrest (foto: F. Guldager via Michael Andersens samling)

