



FLYV



OFFICIELT ORGAN FOR
DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE SELSKAB
DANSKE FLYVERE - DANSK MOTORFLYVER UNION - DANSK SVÆVEFLYVER UNION
DANSK MODELFLYVER UNION

Nr. 5

Maj 1945

18. Aargang

Den danske Flyvedag.

BAADE i Unioner, Klubber og Dagspresse har Projektet til DEN DANSKE FLYVEDAG, som Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab agter at indstifte hurtigst muligt efter Krigen, givet Anledning til megen Diskussion. Endnu foreligger Afgørelsen fra de bevilgende Myndigheder ikke til det Landslotteri og det Mærkesalg, der skal bære Flyvedagens Idé, men den kraftige anbefaling Sagen har faaet fra Politikere og Luftfartsfolk turde være et klart Udtryk for, at Flyvedagen paa Forhaand er blevet mødt med stor Velvilje. Ogsaa forskellige Befolkningsgrupper har gennem Dagbladsenquete givet Flyvedagen deres Bifald. Grundlaget er altsaa tilstede, og saafremt Klubberne gaar til Arrangementsopgaven med den samme entusiastiske Interesse, som har præget den teoretiske Flyveindsats i disse Krigsaar, er der ikke Tvivl om, at der gennem Den Danske Flyvedag kan skabes en virkelig effektiv Baggrund for baade DKDAS og alle danske Flyveklubbers positive Virksomhed i Efterkrigstiden. Hvis Flyvedagens økonomiske Rygstød sikres, vil meget være vundet for den Del af Flyvningen i Danmark, der skal leve indenfor bestaaende og kommende Flyveklubber. Der er heller ikke Tvivl om, at selve Flyvedagens sportsmæssige Arrangement ad Aare kan faa et Omfang og et Formal, som vil gøre den aarlige danske Flyvedag til en virkelig Begivenhed.

FLYV.



Fremtidens danske Privatmaskine

er parat

Af Poul Westphall.

Dobbeltinterview med Kramme & Zeuthen om den bemærkelsesværdige KZ III, som Konstruktørerne efter Krigen haaber at kunne producere i Serier paa 150 Maskiner om Aaret. — Den danske Hvermands-Maskine, som kan starte og lande paa en Fodboldbane, vil koste det samme som en god Bil.

PAA mindre end 10 Aar er det lykkedes to unge driftige Mænd at etablere en Virksomhed, der har skabt Anerkendelse og Respekt om deres Navne. Det var i August 1935 Civilingeniør Karl Gustav Zeuthen og Flyvemekaniker Viggo E. Kramme gik i Samarbejde med det Forsæt at grundlægge en dansk Flyvemaskineproduktion. Maalet blev hurtigt naaet, de to for saa vidt helt forskellige unge Mennesker formaaede at koordinere deres Evner, og Resultatet var overbevisende. Da den første Maskine fra deres Haand stod flyveklar, var der ingen, der ymte noget om Dognfluer. KZ I var en gedigen Maskintype, KZ II Cupé var endnu bedre, og KZ II Sport bragte Kramme & Zeuthens Produkt paa Højde med de internationale Sportsmaskintyper. I April 1940 havde den unge Fabrik fremstillet det første halve Hundrede Maskiner, og de danske KZ'er er nu populære langt uden for vore Græn-

ser. I Sverige har mange Flyveklubber KZ'er som Skolemaskiner.

I Krigens Aar har Kramme & Zeuthen fortsat, trods alle de Vanskeligheder Forholdene har bragt, ikke





Fremtidens danske Privatmaskine: KZ III, et højtvinget Monoplan med 165 Kilometer Marchhastighed, to-sædet side by side og i Stand til at starte paa 35 Meter. Den kan lande paa 30 Meter.

mindst for deres Produktionsomraade. For at holde Virksomheden i Gang har det været nødvendigt at paatage sig andre Opgaver f. Eks. Fremstilling af Elektrobiler, Propellerne til den kendte F.L.S.-Aeromotor samt Produktion af en 16 mm Smalfilmsgengiver. I 1942 gik man dog atter i Gang med Flyvemaskinerne, idet Zone-Redningskorpset afgav en Ordre paa en Ambulancemaskine. Denne Maskine har været saa stor Sukces for den unge Fabrik, at Zone-Redningskorpset har bestilt endnu en KZ IV.

Den næste Trumf, der spilles ud fra KZ-Aero, som Kramme & Zeuthens Flyvemaskinefabrik nu hedder, bliver Sportsmaskinen KZ III. Den Begejstring, der fra svensk Side er givet Udtryk for under Prøveflyvningerne i Stockholm med den KZ III, som allerede er eksporteret, kan maaske tages som Vidnesbyrd for, at Kramme & Zeuthen paany har været begunstiget af det Aladdin-Held, som har præget deres hidtidige Virksomhed.

Vi sidder i Fabrikens Kontor og drøfter den Fremtid, som det flyveinteresserede Danmark forventningsfuldt drømmer om.

— Har De allerede udarbejdet Produktionsplanen for Efterkrigstiden?

Kramme: — Ja, vi har brugt disse Aar til at gøre alt klar. Vi har forbedret en Serie fremstilling af KZ III, og vi er klar til at tage fat den Dag, vi kan faa vor nye Fabrik bygget.

— Vil det sige, at KZ for stedse har taget Afsked med Aalborg?

Zeuthen: — Vi har i hvert Fald

helt opgivet Fabriken i Aalborg, men maaske vil vi efter Krigen oprette et permanent Reparationsværksted i Forbindelse med Aalborg Lufthavn, det vil sige, hvis der bliver saa megen Flyvning, at et Værksted kan leve af det.

Kramme: — Jo, men vi vil gerne have Værksteder i alle Lufthavnsbyerne Aalborg, Esbjerg, Aarhus, Odense og Rønne, hvis det lader sig gøre. Vi har alt vort Værktøj liggende pakket ned i Kasser, saa vi kan blive klar lige saa hurtigt, som Flyvningen — den private altsaa — kommer igang igen.

— Tror De, det varer længe efter Krigen, før Flyvemaskineproduktionen kan paabegyndes?

Zeuthen: — Det er svært at sige, men der behøver ikke at gaa lang Tid. Materialeproblemet er ikke saa uløseligt, som det maaske paa Forhaand

kan se ud til. Forresten er vor KZ III et næsten 100 pCt. dansk Produkt. Det er kun Maskinens Motor og de Rør, der anvendes til Stellet, som skal importeres.

Kramme: — Ja, selv Instrumenterne kan fremstilles herhjemme nu, og Hjulene og Propellerne og Gummiet vil vi ogsaa forsøge at faa lavet her i Landet. Vi har mødt stor Interesse for Sagen.

— Hvorledes er KZ III?

Kramme: — Svenskerne siger om den, at den er »Idiot-sikker«. Man skal faktisk være meget uheldig for at komme galt afsted med den Maskine. Den er konstrueret saaledes, at den ikke kan gaa i spinn. Vi har lagt megen Vægt paa at gøre den saa flyvedygtig som mulig, enhver skal faktisk kunne flyve vor KZ III, det kræver ikke megen Undervisning...

Zeuthen: — Ja, vort Princip har været at faa lavet en Maskine, der var baade billig, god og sikker, og det har vi Indtryk af er lykkedes for os. KZ III er et højtvinget Monoplan, to-sædet. Man sidder Side om Side. Den kan foruden to Passagerer og fuld Benzinlast medføre 40 Kilo Bagage. Med den normale Benzintank er Flyvestrækningen 500 Kilometer, men hvis man forsyner Maskinen med ekstra Tank, vil Distancen blive 800 Kilometer. Marchhastigheden er 165 Kilometer i Timen. Motoren er paa 90 HK. I Vindstille og med fuld Last vil den starte paa 70 Meter og lande paa 40 Meter. Men er man alene i Maskinen, kan den gaa op paa 35 Meter, og har man lidt Vind, kan man saamænd faa den op paa 15 Meter. Det er Maskinens Fordel, at den kræver saa lille Plads, den kan faktisk starte og lande hvorsomhelst i vort Land.

— Hvad koster den saa?



Kramme & Zeuthens første to-motorede Maskine KZ IV, der blev bygget som Ambulancemaskine. Den har faaet saa stor Sukces, at Zone-Redningskorpset har bestilt endnu en af denne Type.



Kabinen i KZ III er bekvem og rummelig. I Bagagerummet kan Maskinen medføre 40 Kilo Gods. Dens Flyveradius paa normal Tank er 500 Kilometer, med Ekstratank kan Distancen sættes op til 800 Kilometer.

Kramme: — Det kommer an paa, hvilke Priser man regner efter, men tager vi Førkrigspriserne som Grundlag vil den i Øjeblikket koste ca. 16.000 Kroner. Vi regner imidlertid med en Serieproduktion paa fra 100—150 Maskiner om Aaret, en saadan Storproduktion skulde bringe Priserne ned, og ydermere vil Importen af smaa amerikanske Motorer, hvis vi da kan opnaa denne Import, bringe Maskinen ned i et Prisniveau paa Linie med en god Bil. Maskinen er beregnet baade til Skoleflyvning og til Privatflyvning. Vi har allerede paa Forhaand solgt et Antal Maskiner til Sverige og her til Landet, herimellem 4 Stk. til Sportsflyveklubben til dette Formaal...

— Regner De med store Eksportmuligheder?

Kramme: Ja, absolut, jeg tror, vor Maskine vil kunne hævde sig...

— Frygter De ikke for Konkurrencen fra Udlandets Storproduktion?

Zeuthen: — Forskrækkelse er der vist ikke Grund til. Vi havde jo ogsaa Konkurrence, da vi begyndte, men selvfølgelig bliver der Konkurrence, det er vi ikke blinde for...

Kramme: — Der er ogsaa en anden Ting i denne Forbindelse, som ikke maa glemmes, og det er, at nogle af de store Lande stiller mindre Krav til en Sportsmaskine, end vi gør her hjemme. Det kan i mange Tilfælde indvirke paa Priserne. Til Gengæld møder vi saa frem med et Produkt, der fuldt og helt svarer til de Krav, som de ansvarlige Myndigheder stiller ikke alene flyvemæssigt, men ogsaa sikkerhedsmæssigt.

— Men KZ III kan vel ikke siges, at blive Danmarks Hvermands-Maskine?

Zeuthen: — Jeg mener ikke, at Hvermandsflyvemaskinen kan blive meget anderledes. Naar vi nogle Aar efter Krigen maaske kommer ned i en Prisklasse, der svarer til de større Bilers, maa man vist sige, at Maalet er naaet. Det kan jo heller ikke nytte noget, at man fremstiller en Flyvemaskine, som ikke svarer til de skærpede Sikkerhedskrav, som en stærkt stigende Privatflyvning uvilkaarligt vil fremkalde.

— Hvor mange Maskiner behøver Danmark for at faa sit Behov dækket?

Kramme: — Vi har ingen privat Flyvepark i Øjeblikket, og hvis vi gaar ud fra, at alt det, der bestod, skal rekonstrueres og samtidig tager et nøgternt Uddrag af den Flyveinteresse, der nedfældes i de mange optimistiske Flyveklubber ud over Landet, vil jeg tro, at der i Løbet af de kommende 5 Aar bliver Brug for 250—300 Privatmaskiner herhjemme.

— Hvorfor laves de danske Maskiner ikke i Hel-Metal som de nye svenske?

Zeuthen: — Fordi det er vor Overbevisning, at Rørstel, Trækonstruktion og Lærred er det bedst egnede til Privatmaskiner. Det er baade nemmere og billigere at vedligeholde og reparere.

— Skal den fremtidige KZ-Fabrik ligge i København?

Kramme: — Det er Tanken at lægge Virksomheden ude i Sydhavnen,

engang naar Forholdene tillader det. Vi har Planerne færdige og venter altsaa kun paa...

Zeuthen: — Det er vist overflødigt at sige paa hvad...

— Vil De ikke bygge Svæveplaner?

Zeuthen: — Kun hvis der kan blive Tale om Seriefremstilling, ellers kan det ikke betale sig. Jeg tror iøvrigt, at de ensædede Skoleglideres Tid er forbi. I Fremtiden bliver det tosædede Skoleglidere, som straks trækkes op i 500 Meters Højde. Instruktøren kan sidde bag Eleven og give ham en virkelig effektiv Undervisning. Det er givet, at denne Undervisningsform er bedre, end naar man som nu slipper Eleven løs paa egen Haand. Det koster altfor meget Materiel... og hvad Svæveplanerne angaar er de jo meget kostbare at bygge, i Sverige f. Eks. koster en Kranich ca. 28.000 danske Kroner, og herhjemme er der betalt 9000 Kroner for en Grunau Baby...

Kramme: Naa, men den kunde nu nok laves billigere i Serieproduktion...

— Tror De, det vil vare længe, før vi kommer paa Vingerne igen?

Begge: Vi er lykkeligvis Optimister...

Pool Westphall.

Luftfartforsikringer

overtages af

Den nordiske Pool for Luftfartforsikring

Central 12.793



Ulykkesforsikringspolicer udstedes af ethvert Forsikringselskab, der er tilknyttet Poolen, samt DDL's Biletkontorer i Industribygningen og i Lufthavnen.