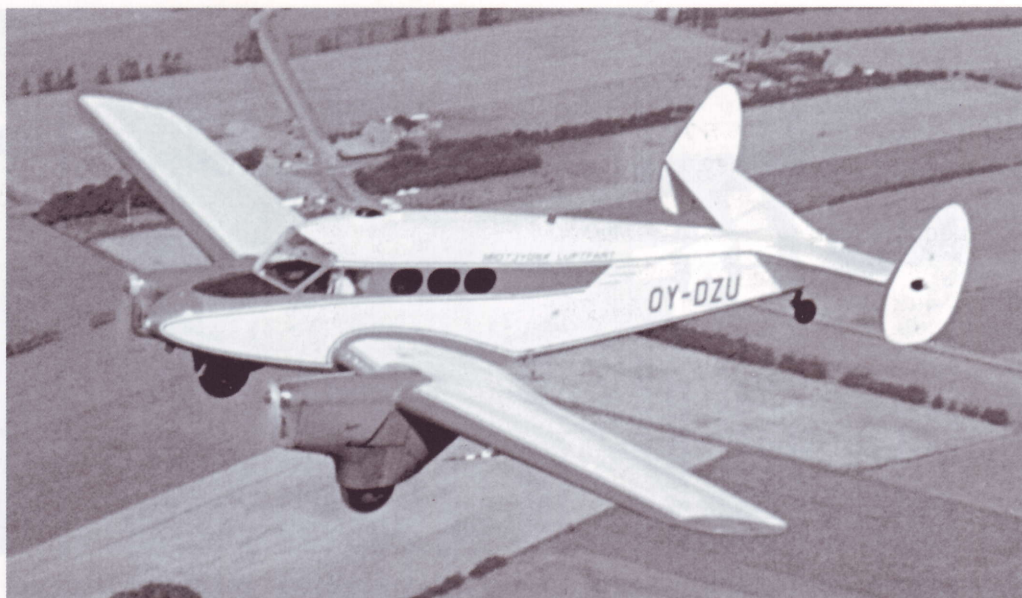




Arbejdshest på stranden

OY-DZU i Midtjysk Luftfart

af Ole Peter Nahr Korsholm

Som det er de fleste bekendt, blev der bygget to KZ-IV'ere til Zone-redningskorpset.

Den første, OY-DIZ, kom på vingerne i 1944 og er i dag hjemmehørende på Stauning.

Den anden, OY-DZU, blev færdig lige før jul 1948; men den er faktisk KZ-IV bygning nummer tre, eftersom nummer to brændte i februar 1947, kort før den var helt færdigbygget. Det eneste, der ikke gik tabt ved branden, var ydervingerne, som på det tidspunkt allerede var blevet flyttet over i prøveflyvningshangaren. Alt andet inkl. værktøj blev ødelagt.

Prisen for DZU blev derfor også det dobbelte af DIZ, kr. 250.000,-.

Ved flyveambulancetjenestens 10-års jubilæum i 1949 fik DZU navnet "Henry Dunant" efter stifteren af Røde Kors.

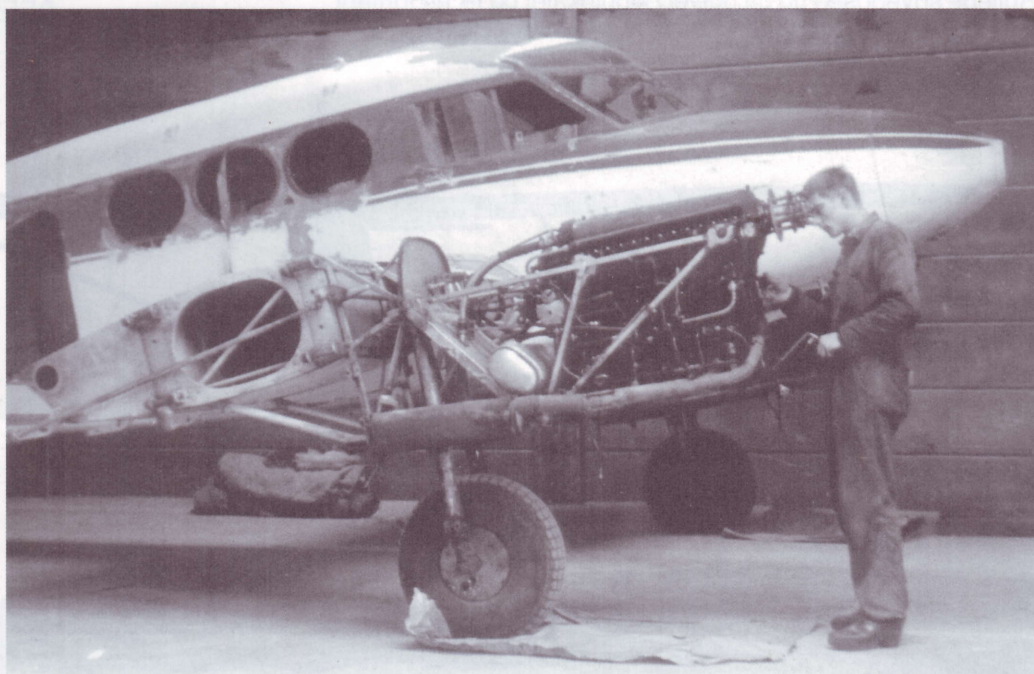
DZU blev i 1958 solgt til Danfoss, hvor den anvendtes som forretningsfly, men den fløj også for Sønderjyllands Flyveselskab (Cimber Air). I 1963 blev flyet solgt til Sven Fjeldsted Hansen, Århus Luftfart. I perioden fra efteråret 1965 til august 1969 ejede jeg KZ-IV'eren,

som gjorde god tjeneste i Midtjysk Luftfart, hjemmehørende på Herning Flyveplads.

DZU kommer til Herning

I efteråret 1965 købte jeg DZU af Sven Fjeldsted Hansen, Kirstinesminde Flyveplads ved Århus.

DZU var egentlig sat på værksted hos Cimber Air i Sønderborg for at blive omlakeret; men det viste sig hurtigt, at DZU havde fået nogle mægtige fugtskader ved at stå ude i det år, hvor Fjeldsted Hansen ejede flyet.



Rene Lé Fevre, ungmekaniker, er ved at lægge en plan for DZUs videre skæbne - der var noget at rive i

Jeg fløj til Sønderborg Flyveplads og kiggede på sagerne - og så straks, at der skulle en kæmpe reparation og istandsættelse til, hvis DZU skulle ud at flyve igen.

Tilbage på Kirstinesminde handlede jeg frem og tilbage med Fjeldsted Hansen, og enden på det hele blev, at jeg skulle give kr. 25.000,- for DZU...

Fjeldsted Hansen bed noget i sin cerut, som han altid gik med i mundvigen. Det var jo noget billigt han måtte slippe den. Kr. 25.000 var nok en hel del penge dengang; men alligevel ikke meget for et forholdsvis stort to-motoret fly. Til sammenligning kostede en fabriksny Cessna 172 med VOR og radio ca. kr. 100.000,-.

DZU stod i forvejen adskilt i Sønderborg, så den skulle transporteres til Herning på lastbil. Kroppen stod på anhængerens og vingerne på hovedvognen. Det gik langsomt mod EKHG - midt om natten, hvor andre trafikanter blev generet mindst muligt.

På Herning var vi netop blevet færdige med at bygge en ny hangar, hvor der var værksted med varme. Her skulle vi i gang med genopbygningen af DZU.



Ole Peter Nøhr Korsholm



På værksted

Værkstedet var ejet af flymekaniker Tage Jensen, som stod for vedligeholdelsen af mine skolefly i Midtjysk Luftfart. Tage var ikke særlig begejstret for at få så stor en træflyver indendørs og mente nok, at projektet var en rigelig stor mundfuld at binde an med.

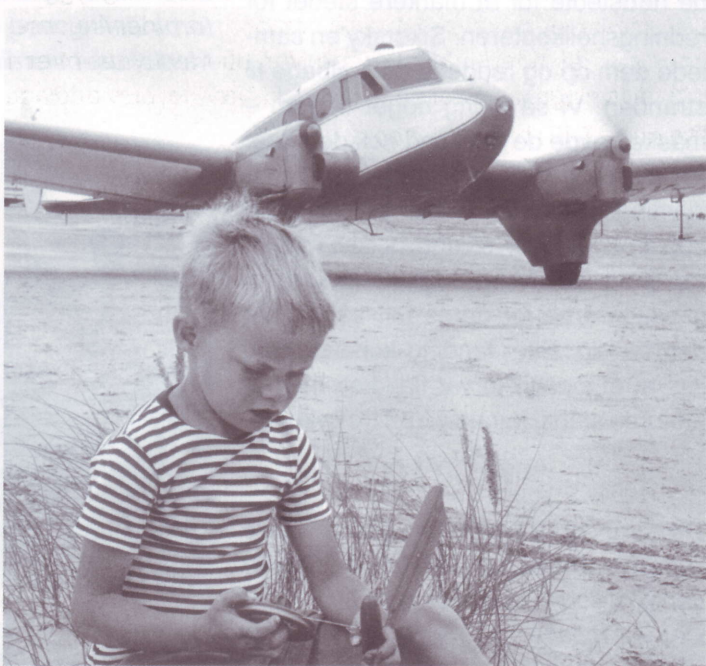
Reparationsholdet kom til at bestå af Aagaard fra Varde, som var ansvarshavende snedker, Hans Larsen fra Luftfartsdirektoratet som kontrollant, og endelig Rene Lé Fevre og jeg selv som undersnedkerslaver.

Det var slaverne, som lavede det meste af arbejdet, da værkstedshumoren nogle gange fik Aagaard til at fortrække i længere perioder... Men flyet skulle være færdigt til foråret 1966 og ud at tjene penge, så det var bare med at smøge ærmerne op og komme i gang.

Det lykkedes! KZ-IV'eren stod flot som et lille rutefly og var klar til prøveflyvning den 3. marts 1966.

Prøveflyvningen blev foretaget af Flemming Skov fra Viborg med Ole K. som co-pilot. DZU fløj som en KZ-IV skulle flyve, så der var ingen bemærkninger at anføre.

Omskoling blev fortsat, idet jeg både skulle type- og twin-omskoles på KZ-IV. Det endelige check blev aflagt overfor Dalshof, som peb lidt over KZ-IV'ens flyveegenskaber på én motor - eller mangel på samme; men alt blev godkendt.



Ole Junior virkede som tankpasser og vinduespudser, men fløj også selv med diverse drager og modeller. Senere blev det svævefly og Draken, og i dag er han Airbus-chauffør ...
(c) Gorm Albrechtsen, Mediehuset Herning Folkeblad

DZU på Rømø

DZU kom især til anvendelse på Rømø til rundflyvning. Det var den vant til, eftersom også Cimber havde brugt den til dette formål en del år – så der var meget sand i de motorer, da de en dag skulle skiftes ud.

For at anvende DZU til rundflyvning, anså jeg det for nødvendigt at få monteret selvstarter på motorerne. Jeg syntes, det ville virke helt forkert på passagererne, hvis piloten måtte ud og trække i propellerne inden afgang. Jeg ved ikke, hvorledes Cimber klarede sig, mens de fløj med DZU på Rømø – de havde måske en mand alene til dette formål, eller måske møllede den hele dagen?

DZU arbejdede godt, når den fik sine 4 liter olie i timen, og propellerne blev malet på bagsiden hver aften. Sandet var hårdt ved propelspidserne, men god sort maling gjorde underværker.

Der var mange oplevelser med DZU på Rømø.

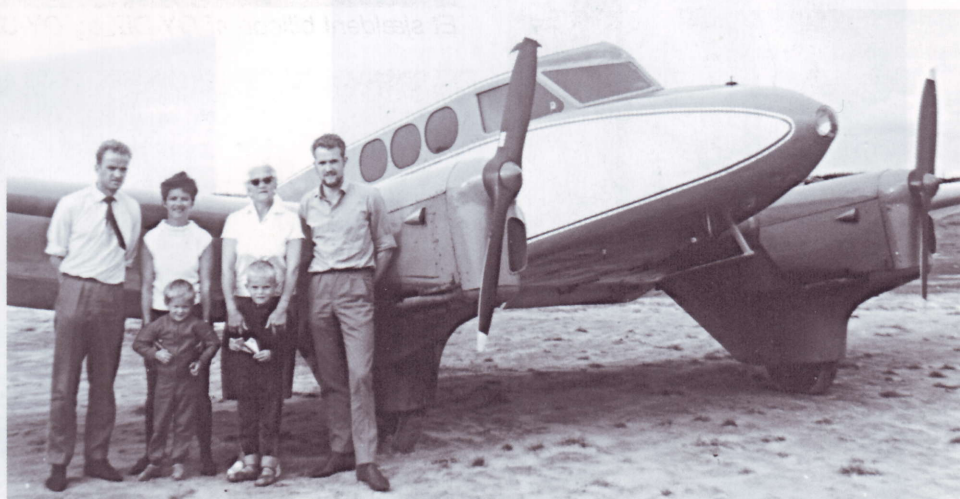
Engang, hvor der var frisk fralandsvind, var en tysk far og to halvstore børn drevet et par kilometre til havs i en meget lille gummibåd. De sad blandt de meget høje bølger og var virkelig i problemer. Jeg opdagede dem tilfældigvis – og heldigvis, og fik via Esbjerg Tower alarmeret en helikopter fra Skrydstrup. Inden helikopteren ankom, var jeg nede at skifte passagerer og fløj igen ud over de nødstedte for at markere stedet for redningshelikopteren. Sikorsky'en samlede dem op og reddede dem tilbage til stranden. Vi så aldrig noget til dem – måske havde de set vand nok den dag. En anden gang, midt under en rundflyvning, gik højre motor ned med ca. 800 omdrejninger, så der var ikke megen trækraft i den mere. Jeg ville ikke snyde passagererne for deres tur, så jeg fløj den færdig. Efter landing konstaterede jeg, at et topstykke var flækket; men at motoren stadig kunne gå på tre cylindre.

Det var et 24-timers job at være rundflyvningspilot på Rømø. Derfor campingvogn, billetskur og bil.

Der var masser af frisk luft og sommetider travlt.



Else Marie Korsholm (som reklamepige) viser skiltene frem. Billedet er taget i forbindelse med en avisartikel i Herning Folkeblad - (c) Gorm Albrechtsen, Mediehuset Herning Folkeblad



På 1½ motor

Frem for at få en mekaniker ned til stranden og stå og rode med motoren under vanskelige forhold, valgte jeg at flyve DZU til værkstedet på Herning Flyveplads.

Det foregik ved, at den dårlige motor blev brugt til at hjælpe til under start og stigning op til ca. 1000 ft., hvorefter den blev stoppet og propellen standset ved stalling. Havde propellen vindmølle hele vejen, ville motoren helt sikkert være blevet ødelagt. Derefter blev begge fødder sat på siderorshamlen, hvorefter det med ca. 110 km/t gik mod nord med kurs mod Herning. Imidlertid blev olien på den arbejdende motor afskyeligt varm, så jeg blev nødsaget til at mellem-lande på Arnborg svæveflyveplads for at køle olien ned. Efter ca. 1½ time startede jeg igen på 1½ motor mod EKHG og nåede pladsen uden yderligere problemer. Tage Jensen, der også var motormekaniker, fik repareret højre motor, og i løbet af et par dage var DZU igen flyvende på to motorer. Men flyve på én motor kunne den i hvert fald!

Velegnet til Rømø

I Midtjydsk Luftfart havde jeg altid en eller to piloter ansat, og disse var glade

for at blive omskølet til KZ-IV og dermed få fløjet en masse rundflyvning.

At KZ-IV'eren var velegnet til flyvning fra en strandflyveplads, vidste vi jo godt fra Zonens erfaringer med typen. De store hjul klarede sig godt i sandet, og den langsomme start- og landingshastighed med deraf følgende korte start- og landingsstræk var lige, hvad der skulle til. Der var endvidere plads til to passagerer mere end i en Cessna 172 - en fordel i højsæsonen, men selvfølgelig også en ulempe, når der var lidt færre passagerer at flyve med.

Startbanen på stranden lå i retning nord-syd, hvilket gav megen øvelse i sidevindsstarter og -landinger, men det kunne jo også blive for træls!

En dag var jeg under skoleflyvning med en C-172 i nærheden af Rømø, hvor vi øvede simulerede nødlandinger. Jeg kiggede selvfølgelig mod Rømø for at sikre mig, at der var gang i forretningen - og det var der!

Men jeg så også, at min pilot, som fløj med DZU på Rømø, kun anvendte taxi-vejen til start og landing. Den var placeret bedre i vinden i en nordvestlig retning, men var altså kun ca. 75 m. lang! Jeg landede omgående og fik rettet på dette forhold, således at de sikkerheds-

mæssige betingelser blev overholdt; men det vidste DZU jo intet om - den fandt sig i meget og slap godt fra det...

Efter Midtjydsk Luftfart

Der kunne skrives mange sider med DZU-flyvehistorier, men det ville så blive for lang en artikel.

I august 1969 fik jeg kontakt til en svensker, Hr. Rosenquist, som var interesseret i at købe DZU for at anvende flyet til lodret fotografering.

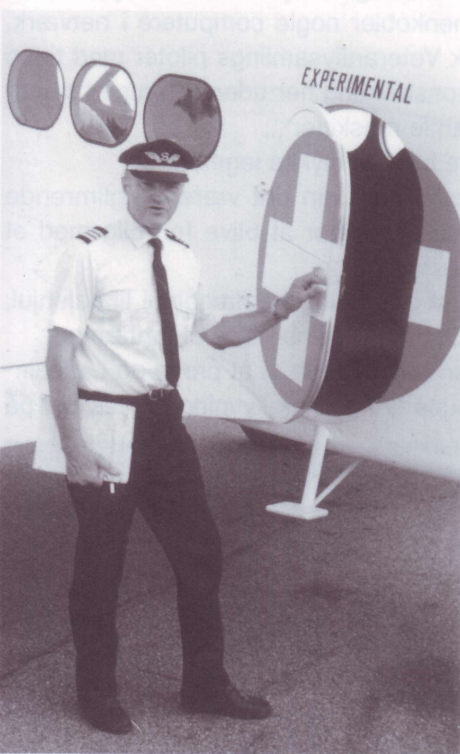
Der blev handlet, og prisen blev fastsat til kr. 42.000,-.

KZ-IV'eren blev afleveret til Scan Aviation for ombygning til lodret foto (a la søsterflyet OY-DIZ) - alt sammen for Rosenquists regning.

Da ombygningen var færdig, og regningen skulle betales, var Rosenquist imidlertid gået konkurs og måske forsvundet i de store svenske skove...

Senere blev DZU solgt på tvangsauktion og købt af Scankort, et landmålerfirma, som satte nyoverhalede motorer på og brugte DZU til lodret fotografering, som den nu var ombygget til.

I dag kan den kære gamle maskine ses på Danmarks Flymuseum i Helsingør.



Ole Korsholm prøvefløj i 1992 sammen med Bent Larsen KZ IV OY-DIZ, der havde gennemgået en fuldstændig restaurering



Et sjældent billede af OY-DIZ og OY-DZU sammen! Stauning sommeren '66



OY-DZU i fornemt selskab på Danmarks Flymuseum i Helsingør.