



Skandinavisk Aero Industri fremstillede mere end 180 fly.
Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling



EN FLYVENDE EPOKE

ANNETTE BUHL SØRENSEN OG JAN TAPDRUP >

”Hør Kramme, skal vi ikke lave en ordentlig flyvemaskine?”

Det udbød den nyuddannede ingeniør Karl Gustav Zeuthen fra Polyteknisk Lærestanstalt, da han så flymekaniker Viggo Kramme i færd med at fremstille en såkaldt himmel-lus (Pou du Ciel) på sit lille værksted i Kastrup Lufthavn. Berlingske Tidende havde bestilt flyet, der var konstrueret af franskmændene Henri Mignet som et fly, enhver skulle kunne bygge selv. Viggo Kramme var enig med ham i, at det var en mærkelig flyvemaskine, og de to gik derefter i gang med at fremstille deres eget fly.

Mens de arbejdede på deres første maskine, stak den administrerende direktør og bestyrelsesformand for F.L. Smidth, civilingeniør Gunnar Larsen, næsten dagligt hovedet ind ad døren. Han var formand for det Danske Luftfartsselskab og stærkt flyinteresset. Han spurgte, om de ikke kunne skynde sig lidt mere og fik svaret: ”Det

er der slet ingen grund til, for vi har ikke penge til den motor, den er bygget til.” Det kunne Gunnar Larsen ikke stå for, så han stillede en motor til rådighed. I februar 1937 kom flyet på vingerne.

Gunnar Larsen, Viggo Kramme og Karl Gustav Zeuthen oprettede samme efterår firmaet Skandinavisk Aero Industri A/S med Kramme som driftsleder og Zeuthen som chefkonstruktør. Firmaet nåede at fremstille mere end 180 fly af 11 forskellige selvkonstruerede typer. I dets velmagtsdage arbejdede næsten 100 mand på flyfabrikken. Flyene kom til at udfylde en mængde roller som fotofly, sprøjtefly, ambulancefly etc.

Et af flyene er udstillet i salen på DTU's universitetsbibliotek. Det er et KZ III, der blev leveret 23. februar 1946. Det har både været civilfly OY-ACT og militærfly 61-611. Det ejes af Cimber Air og er udlånt af Danmarks Tekniske Museum. Flytypen KZ

III blev udviklet under Anden Verdenskrig i hemmelighed.

Flere fly efterfulgte KZ III'eren, men de gyldne tider for privat flyvning var ovre efter krigen, og det samme var hjælpen fra F.L. Smidth. Så i 1947 måtte Skandinavisk Aero Industri A/S indstille produktionen, mens Kramme og Zeuthen fortsatte arbejdet under nye former. De projekterede det sidste fly i KZ serien, KZ XI, i 1952.

Flyet på DTU hænger passende nær ”landingsbanen”. Dette navn på den lange gang gennem Bygning 101 skyldes, at der tidligere lå en flyveplads på Lundtoftesletten, der hvor 2. kvadrant på DTU ligger i dag. Både private og militære fly landede på Lundtofte Flyveplads i perioden 1917 til 1956. En mindeplade kan stadigvæk ses på bygning 204 tæt på det sted, hvor den oprindelige flyveskolebygning og to hangarer stod. <