



Artikel 6:

KZ X

Militæret brugte både KZ III og især KZ VII som observations- og forbindelsesfly, og man ville gerne have et specielt AOP-fly til opgaverne. (AOP: Army eller Artilleri Observation Post).

Det blev til KZ X - det sidste fly, som Kramme & Zeuthen udviklede. Den blev baseret på KZ VII, men bygget som to-sædet i tandem.

Det bageste sæde kunne dreje 360 grader rundt.

Vinduerne bag piloten var specielt buede, så observations-officeren havde et fint udsyn i alle retninger, selv ned under flyet.

Faktisk var KZ X magen til KZ VII bortset fra, at kroppen var gjort 20 cm smallere. Der blev indført hydrauliske bremses, monteret 2 x 75 liter vingetanke og valgt en Continental motor på 145 HK. Den samme størrelse, som de ti tidligere leverede KZ VII'ere i militæret havde fået.

Prototypen kom i luften i september 1951, og i alt tolv fly blev bestilt af militæret.

Uheldigvis havarede tre fly de første år med dødsfald til følge. De fleste havarier skete i forbindelse med, at haleplanet gik i stykker i luften på uforklarlig vis. Det er blevet sagt, at flyet, under langsom flyvning, med næsehøj flyvestilling og under støtte af den kraftige motor, kunne udføre en kontrolleret haleglidning.

Det er ikke usandsynligt, at KZ X'eren kunne håndtere en sådan disciplin, men flyet var absolut hverken specificeret eller beregnet til en sådan manøvre. Da det var militærfly, blev der ikke udgivet nogen offentlige havarirapporter. Det er klarlagt, at stykker af haleplaner ved nogle af de alvorlige ulykker blev fundet i stor afstand fra nedstyrtningsstedet. Det besynderlige er, at haleplanet er magen til det, der sidder på KZ VII, hvor det aldrig har givet

anledning til uheld. Der blev foretaget meget grundige undersøgelser, men uden at man fandt fejl, der kunne forklare hændelserne.

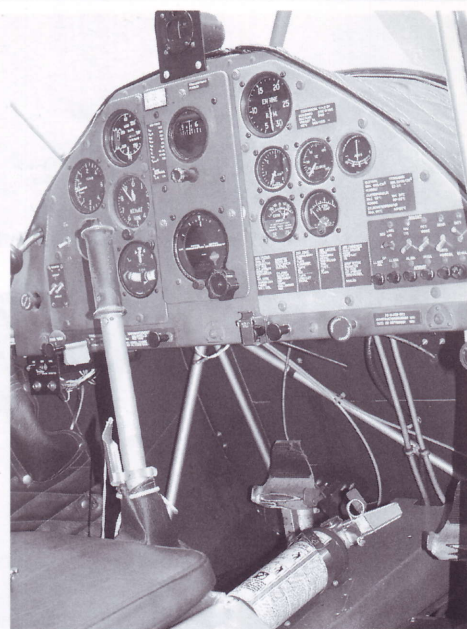
En KZ X'er blev sendt til Farnborough, hvor 4 forskellige testpiloter forestod afprøvningerne. Under dyk til en højhastighedsprøve løsnede finéren sig på flyets haleplan, og piloten sprang ud med faldskærm. Desværre omkom han, da hans faldskærm ikke kom fri af det ødelagte haleplan.

Naturligvis vil sådanne tragiske hændelser medføre store avisoverskrifter, og ikke-flyvekyndige journalister proklamerede flyet som værende farligt. Som en konsekvens fik alle øvrige KZ X-fly i militæret flyveforbud. Flere politikere blandede sig også i sagen og forlangte handling. Adskillige undersøgelser blev udført, men nogen klar konklusion blev aldrig opnået.

Naturligvis var det et meget belastende forløb for SAI, både menneskeligt og firmamæssigt. Til sidst besluttede militæret i 1955, at alle deres KZ X-fly skulle kannibaliseres. Det blev til et væsentligt reservedelslager for de KZ VII'ere, der fortsat opererede under forsvaret. Desværre er delene ikke tilgængelige for de civile udgaver.

Tilbage var herefter KZ X-prototypen hos SAI, hvor udviklingen af AOP-typen fortsatte.

Da serieproduktionen af KZ X til militæret var ved at være tilendebragt, havde firmaet fået en forespørgsel fra Schweiz, hvor myndighederne ønskede en KZ X type med endnu kortere start- og landingsløb. For at løse den opgave, måtte der en hel del ændringer til. Vingernes spændvidde blev gjort næsten 1 meter større, og tilsvarende blev flapsene. Da vingestræberne forblev uændrede, måtte vingebjelkerne gøres ca. 50% stærkere for at klare den større belastning. Det kunne dog relativt let udføres, da der var tilstrækkelig fri og indvendig "byggehøjde" i vingebjæl-



kerne. De gennemløbende trælsler øverst og nederst i bjælkerne blev simpelthen gjort højere. Efter indledende prøveflyvninger af de nye vinger blev det besluttet at ændre KZ X kroppen og give den større finne og sideror. Imidlertid havde flyet ikke en tilfredsstillende længdestabilitet med det gamle KZ VII haleplan, så et nyt i stål rør blev konstrueret. De endelige prøveflyvninger afsluttedes i 1953, og flyet fik afkortet startløbet med ca. 30% i forhold til forgængeren til under 100 m ved fuld vægt. Det blev dog en enlig svale og det sidste fly, som SAI udviklede.

Flyet adskiller sig på mange punkter fra den gamle KZ X-prototype, så den ikke alene har fået nyt navn, KZ X Mk. 2, men også et nyt registreringsnummer og blev ændret fra OY-ACL til OY-AOL. I dag er dette enestående (*prototypen til KZ X*) fly en del af Dansk Veteranflysamling. Det er en velflyvende maskine, der hvert år deltager i flyvestævner og naturligvis er en fast bestanddel af det årlige KZ-Rally i Stauning.

I 1956 leverede Kramme og Zeuthen et KZ-fly for sidste gang ...





		KZ X	KZ X Mk.2
Spændvidde-længde- højde	m	9.4-6.5-2.1	10.4-6.5-2.1
Vingearreal	m ²	15.00	16.4
Tomvægt-fuldvægt	kg	529-860	563-860
Maximum hastighed	km/t	215	215
Rejse- og landingshastighed	km/t	193-45	193-45
Rækkevidde	km	850	850
Maximum flyvehøjde	m	4400	4400
Antal bygget		13	1