

KZ VIII G - AYKZ.

Vi fik for nogen tid siden brev fra Bob Mitchell med forsidebilledet vedlagt.

Som det ses har hans KZ VIII, hvis sidste registrering var HB-EPB under ejerskab af Arnold Wagner, nu fået engelsk registrering, med så passende bogstaver som G-AYKZ (det burde næsten have været OYKZ).

Da flyet skulle overføres til engelsk register måtte det naturligvis gennemgå en omhyggelig prøve. Mitchell skriver: "alt træværket blev indgående inspiceret. Jeg kan kun sige, at inspektionen gav en enestående anerkendelse til de folk som lavede flyet for 22 år siden. Det er stadig i 'wonderfull condition' efter så mange år".

Flyet er malet i hvide, røde og blå farver.

Som anført venter vi, at Bob Mitchell kommer til KZ rally på Bornholm i sit fly.

-o-o-o-o-o-o-o-o-

NU OGSÅ KZ VIII I DANMARK. OY - DRR.

I 1949 blev der af SAI bygget 2 stk KZ VIII. Kun den første af dem, nemlig den ovenfor nævnte, blev helt færdigbygget. Den fik byggenummer 2o2 og fik indregistreringen OY-ACB og kom til at flyve i Sylvest Jensens Luftcirkus.

Den anden KZ VIII, byggenummer 2o3 blev ikke færdigmonteret med motor og instrumenter. Kropsdelene med vinger blev efter nogle års forløb købt af Flemming Schou, nu Sønderborg. Schou fik ikke VIII'eren færdigbygget. Men i en trekanthandel solgte han senere

flyet til Tyskland.

Daværende medarbejder ved Scheibe Flugzeugbau, Rudolf Kloo, solgte en Bergfalke til Odense Flyveklub, der solgte en KZ III, OY-DSY til Flemming Schou, der solgte sine KZ VIII dele til Rudolf Kloo. Kloo lod flyet færdigbygge og har fløjet det. Den tidligere verdensmester Pawolka har også fløjet denne KZ VIII til kunstflyvning. Færgørelsen af flyet og prøveflyvning skete i 1959.

Registreringen i Tyskland har indtil nu været D-EBIZ.

Flyet har en totaltid på stel og motor på 2o5 timer. Motoren har gået 8 timer siden hovedoverhaling. Maskinen fremtræder i meget pæn ydre tilstand. Malet i farverne rød og hvid. Opgående sols farver på vingerne og rød overkrop.

KZ VIII, byggenummer 2o3 er nu købt til Danmark af Ricard Matzen, Hedehusene og Hans Møller Hansen, Brudager. De har sammen med flymekaniker Bjarne Petersen, Svendborg været nede i München for at bese flyet inden købet. Flyet kom den 17.3. til landet, fløjet af en af ejerne, H. M. Hansen.

De nye ejere, der begge er medlemmer af KZ & Veteranfly Klubben og i forvejen flyver henholdsvis KZ III og KZ VII, har først og fremmest købt flyet for igen at få en KZ VIII til Danmark. Men det er vel sandsynligt, at de vil blive fristet til lidt mere avanceret flyvning, end de hidtil har udøvet.

Fra klubbens side vil vi gerne sige til lykke med initiativet til at tage et sjældent KZ fly hjem til Danmark.



Her ses de to nybagte danske KZ VIII ejere efter hjemkomsten fra Augsburg. T.v. R. Matzen, til højre H. M. Hansen.

OM KZ VIII KONSTRUKTIONEN.

KZ VIII er bygget helt i træ. Hovedplanet består af en gennemgående hovedbjælke (kassebjælke) med torsionsfast næse, ovenpå hvilken kroppen fra brandskot til agten for sædet er fast påbygget. Der er splitflaps, men ikke slots.

Kroppen er bygget i to dele, af hvilke den forreste som nævnt er fast påbygget planet. Agterkroppen, der kan adskilles fra den øvrige del, er en elliptisk keglestub af krydsfiner med fast påbygget halefinne. Understellet er frit bærende, mindende om KZ II's.

Motoren er en Gipsy Major X på 145 HK. Der er 2 stk 40 l brændstoftanke i planerne.

Maskinen er helt beklædt med finer med undtagelse af rorfladerne, der er lærredsbeklædte. Der er plexiglas kuppel over cockpittet, kan skubbes bagud evt. kastes af.

Spændvidde 7.2 m, længde 5.85 m. Tomvægt godt 400 kg. Nyttelast til kunstyflyvning er 175 kg. Ved denne vægt er der en brudlastfaktor på 12.

Maximal vandret hastighed 290 km/h, rejsehastighed ved 2350 RPM 260 km/h. Landingshastighed 75-80 km/h. Stigehastighed ved jorden 7 m/sek.

Aktionsradius med normale tanke er ca 585 km. Der er plads i planerne for extratanke, hvorved aktionsradius fordobles og så har man jo et hurtigt lille rejsefly.

I SEPTEMBER LAVER VI KLUBTUR TIL SVERRIG.

I år planlægger vi en kortere, både tidsmæssigt og distancemæssigt, udlandstur end sidste år. Via en af klubbens svenske venner, Håkan Lundborg i Malmø har vi haft kontakt med SAAB fabrikken i Linköping. Vi er velkomne til at se fabrikken, hvor bl.a. Draken laves. Derudover skulle vi også se gamle fly på SAAB Malmen flyveplads. Vi vil kontakte flyveklubben i Linköping for assistance med overnatning m.v.

Hjemvejen fra Linköping vil vi formentlig lægge over Göteborg, hvor den derværende Flyvehistoriske Sektion gerne vil hilse på os.

Turen er planlagt til at skulle foregå i midten af september (se s. 11)