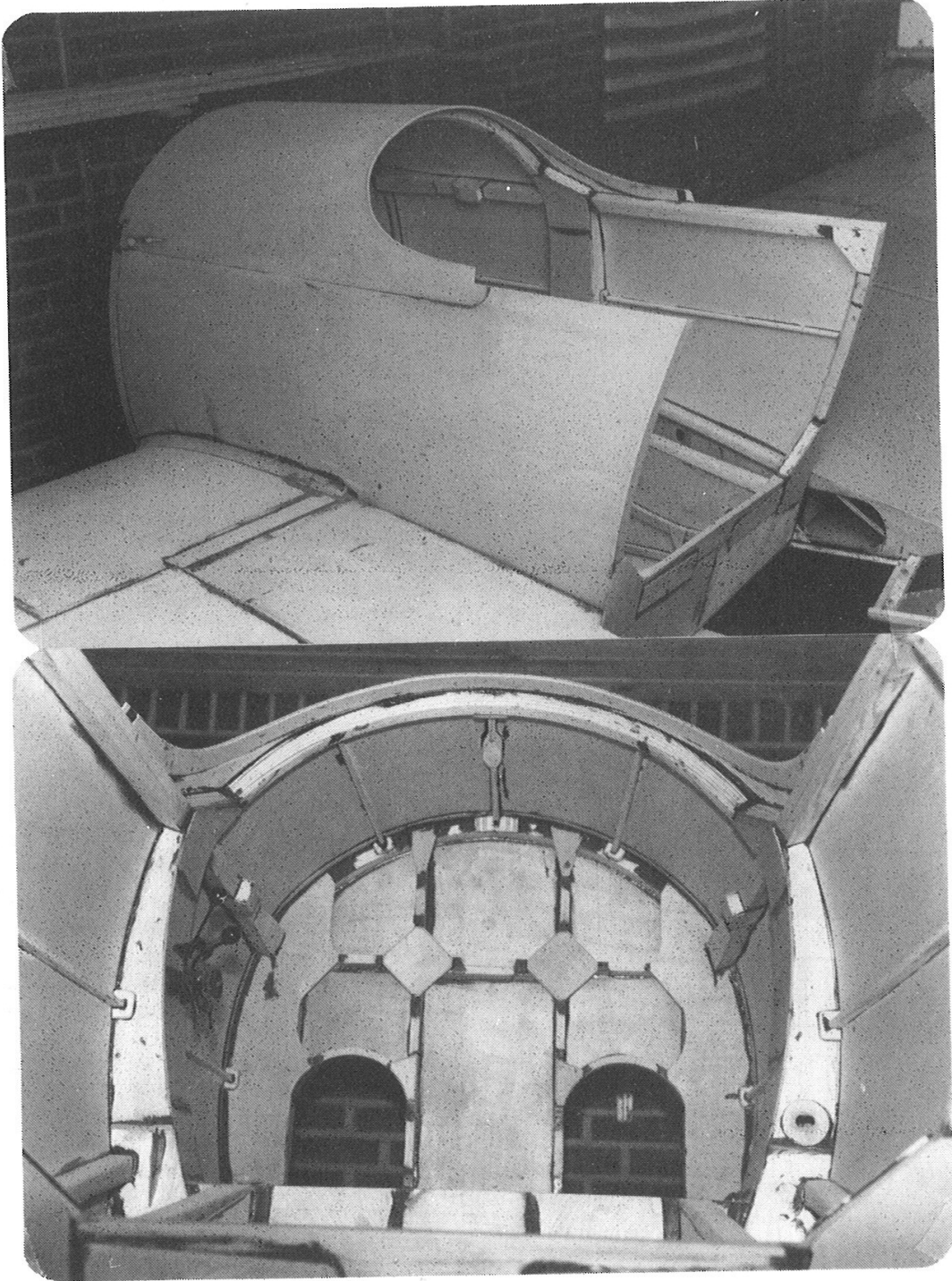


KZ VIII UP DATE

Tekst og fotos: Hardy Vad



I løbet af året 89' er projektet kommet lidt videre, selvom jeg desværre må erkende, at tempoet ikke er helt, hvad jeg havde håbet på. Dette fænomen, som jeg formoder er helt ukendt for andre hjemmebyggere, skyldes i nogen grad, at visse detaljer har taget længere tid end forventet, men også det faktum, at vi har forøget familien, og nu har to juniorer, spiller ind på den til rådighed værende tid.

Siden sidste år er vingestrukturen blevet afpudset og profilkorrigeret, der er lagt torsionsnase på vingerne, forkroppen er bygget på, vingeover- og underside er beklædt (alt på flyet er finerbeklædt undtagen rorflader), flaps med tilhørende betjeningshåndtag og beslag fremstillet, og krængerorene er næsten færdige.

Jeg valgte at lægge finer på uden brug af

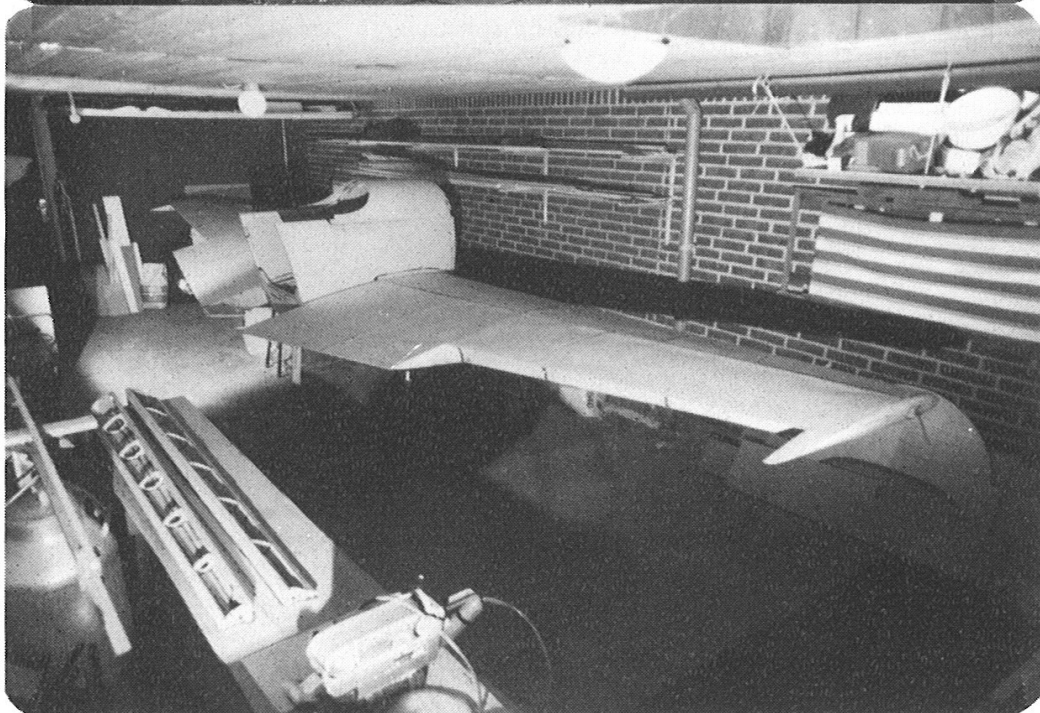
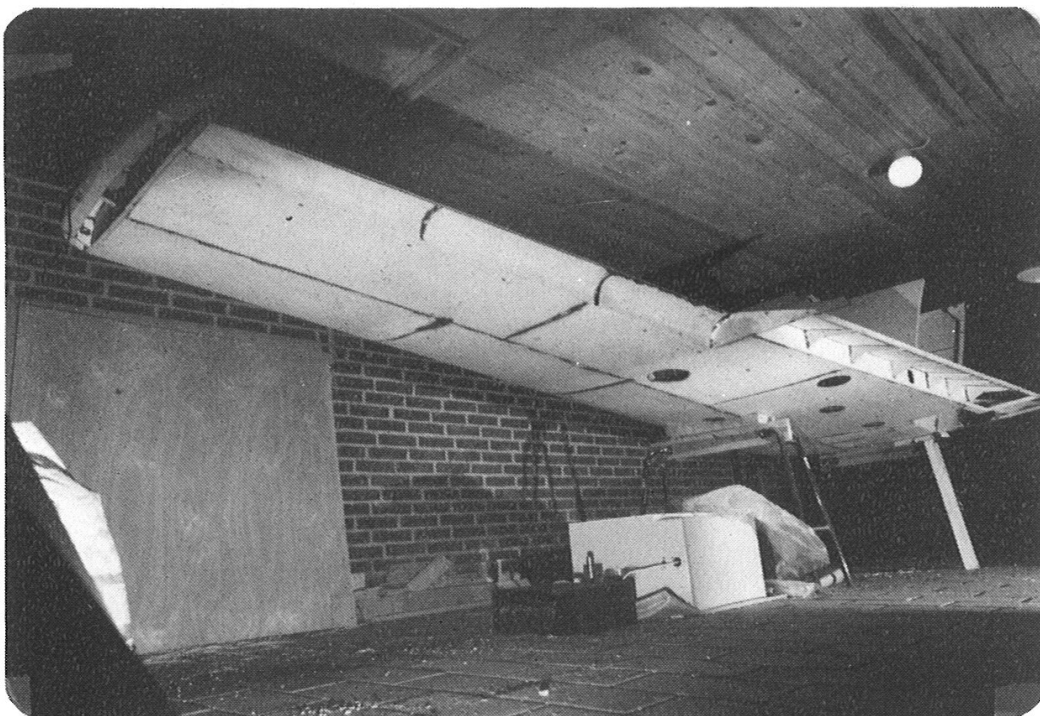
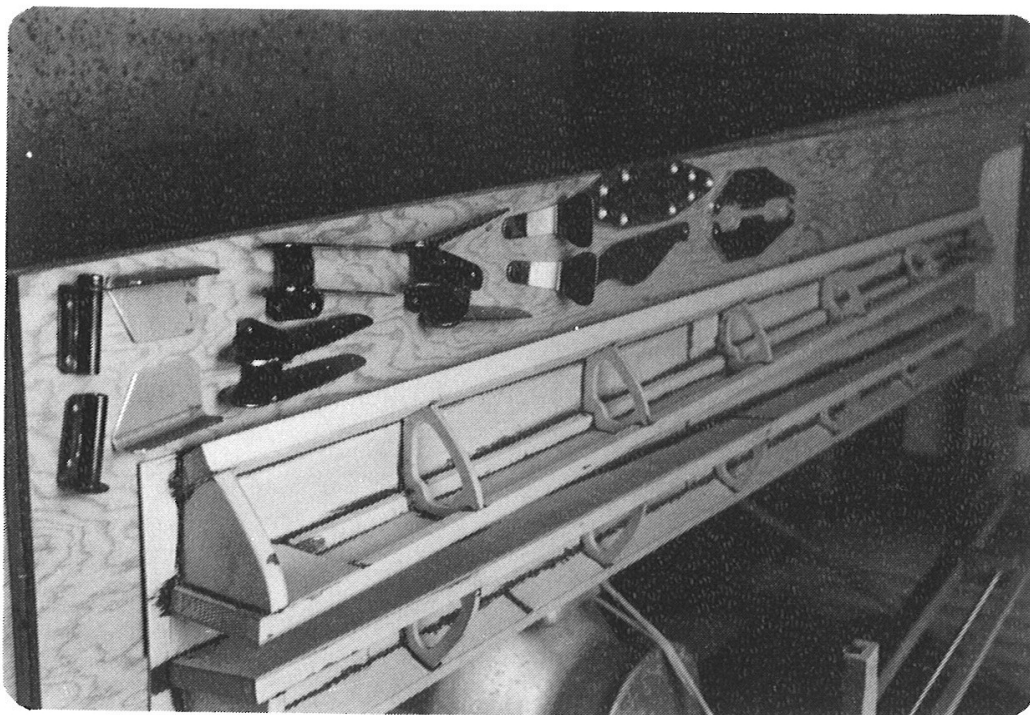


Foto side 20 øverst: Kroppen samles med beslag ud for ryglænet.

nederst: Forkroppen set indefra med de store kropssøjler i siderne.

Foto side 21 øverst: Underside af vingen med inspektionslemme og udskæring til splitflapsene.

nederst: Alle buler i fineren, og særligt nedtrækningen bag hovedbjælken ses meget tydeligt i det flade lys. Det er heldigvis ikke så slemt i virkeligheden, som det fremtræder her.



Halvfærdige næser til krængeror samt nogle beslag til krængeror, motorindfatning m.m.

søm og sømlister, for at undgå de tusinder af små huller i strukturen, og selvom jeg på forhånd havde en rimelig god ide om, hvorledes jeg så skulle spænde det på med gjorde og skabeloner, kom det til at volde en del problemer at få det til at sidde rigtigt. Næsefineren inde ved kroppen er 2 mm tyk og "dampet" i profilfacon inden pålægning, men alligevel suger den sig ikke på plads uden en del overtalelse. Det blev lidt lettere ud mod tipperne, dels fordi fineren her er tyndere og dels pga. øvelsen.

Bag ved hovedbjælken er finertykkelsen kun 1,2 mm, og skal kun bue svagt, og er derfor forholdsvis let at lægge på, men til gengæld er der tendens til nedtrækning omkring den underliggende struktur. Denne effekt var ventet, men kunne alligevel ikke helt udgås. På undersiden kunne problemet tildels afhjælpes ved at fjerne den udpressede lim, inden den var hærdet helt op. På oversiden, som blev lagt på sidst, kunne dette ikke lade sig gøre, og der skulle jo så meget lim på, at fineren sad ordentlig fast.

Forkroppen var forholdsvis ligetil at montere, og bød ikke på de store udfordringer, da de store kropssøjler først var på plads på hovedbjælken.

Flapsene (splitflaps) er ret simple af konstruktion, og er ikke beregnet til de store påvirkninger. De er således ikke dykbremser, men blot et middel til at øge indflyvningsvinklen med.

Krængerorene har vridning som resten af

vingen, og skal beklædes med lærred. De er masseafbalanceret i selve forkantlisten, og det er svært at regne ud, hvor meget vægt, der skal anbringes her, allerede inden, der er monteret en bagkantliste, endsige lærred og lakering.

Hovedunderstellet er også godt på vej nu. Det har været lidt vanskeligt at finde fjedre med til strækkelig stramhed og vandring, der kunne gå ind i understelsbenene. For at få rør i den rigtige kvalitet har jeg nemlig været nødt til at bruge rør i tommer i stedet for mm, og er af styrkemæssige grunde endt op med en indre diameter, der er lidt mindre end originalt - heraf problemet med fjedrene. Ved at anvende tallerkenfjedre kan problemet løses, men kun på bekostning af en større vægt.

I løbet af det næste års tid håber jeg at kunne lave det meste af bagkroppen med tilhørende beslag - så får vi at se, om det kommer til at passe.

God arbejdslyst til ligesindede i det nye år

Venlig hilsen
Hardy

HANGAR TIL SALG EVENTUEL LEJE PÅ
STAUNING FLYVEPLADS.

HENVENDELSE PÅ TELF. 97 32 16 93.