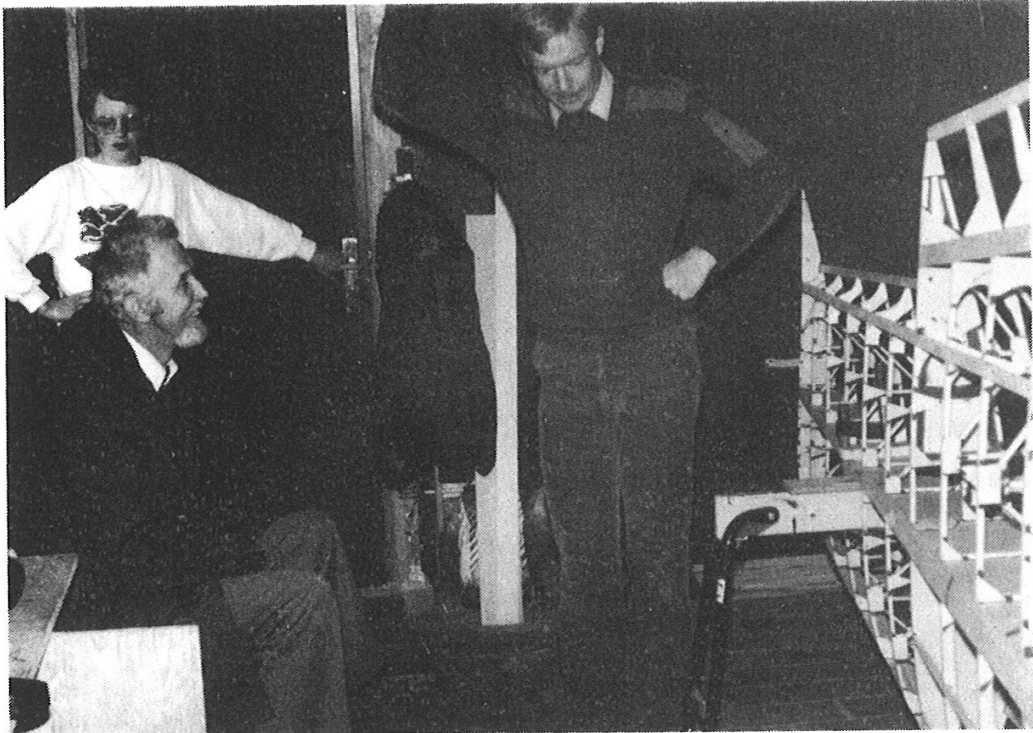


KZ-VIII (R)



Jens Toft diventerer byggeren og fru Birthe med en krønike
(Foto: Magnus P.)

Det var naturligvis med en ganske særlig spænding, vi drog til Ilskov for at se, hvor langt Hardy Vad nu var kommet med KZ 8. Og inde i den ombyggede carport stod den - den færdigbyggede vinge (minus finerbeklædning) til det lille lækre fly, KZ VIII.

Man blev grebet af en umiddelbar glæde ved synet. Så solidt og gedigent, det så ud!

Her kunne man ved selvsyn se, at dette måtte være til et fly, der kunne holde til en enorm belastning, - hvad KZ VIII naturligvis også kan som fuldt kunstflyvningsdygtig.

Hardy Vad er nået lang på den korte tid, han har arbejdet på flyet. Foruden vingen er alle kropsspanter færdige. Han er næsten færdig med en form til bygning af en hood ud i eet stykke.

Tempoet lover godt for, at vi inden alt for længe (om 1-2 år) kan se en hjemmebygget KZ VIII i luften i Danmark.

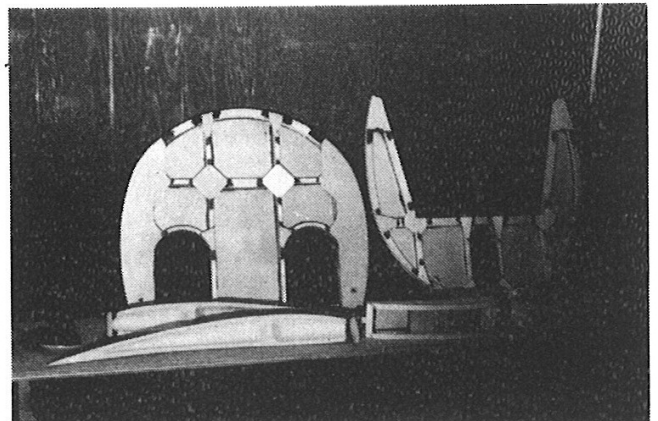
Hvilken motor vil Hardy Vad nu montere. Ja, det er vel ikke helt afgjort endnu. Men se på den vedføjede tegning af flyet. Hardy har regnet ud, at han kan montere en moderne boxermotor (160-180 hk) med fuel injection, starter og dynamo for den samme vægt, som den originale Gypsy Major havde. Og dertil skulle så være constant speed propel. - Og trods alt, det er et aerobatik fly, der

bygges. - Så må man give lidt afkald på nostalgien til fordel for en moderne motor med større effektivitet og lette vedligeholdelse.

Det skal noteres, at Hardy havde lavet sin egen trykprøvemaskine for afprøvning af det anvendte træ til bygningen. Denne maskine havde han haft megen fornøjelse af. Og han har lovet senere at fortælle noget om udvælgelsen af det anvendte træ.

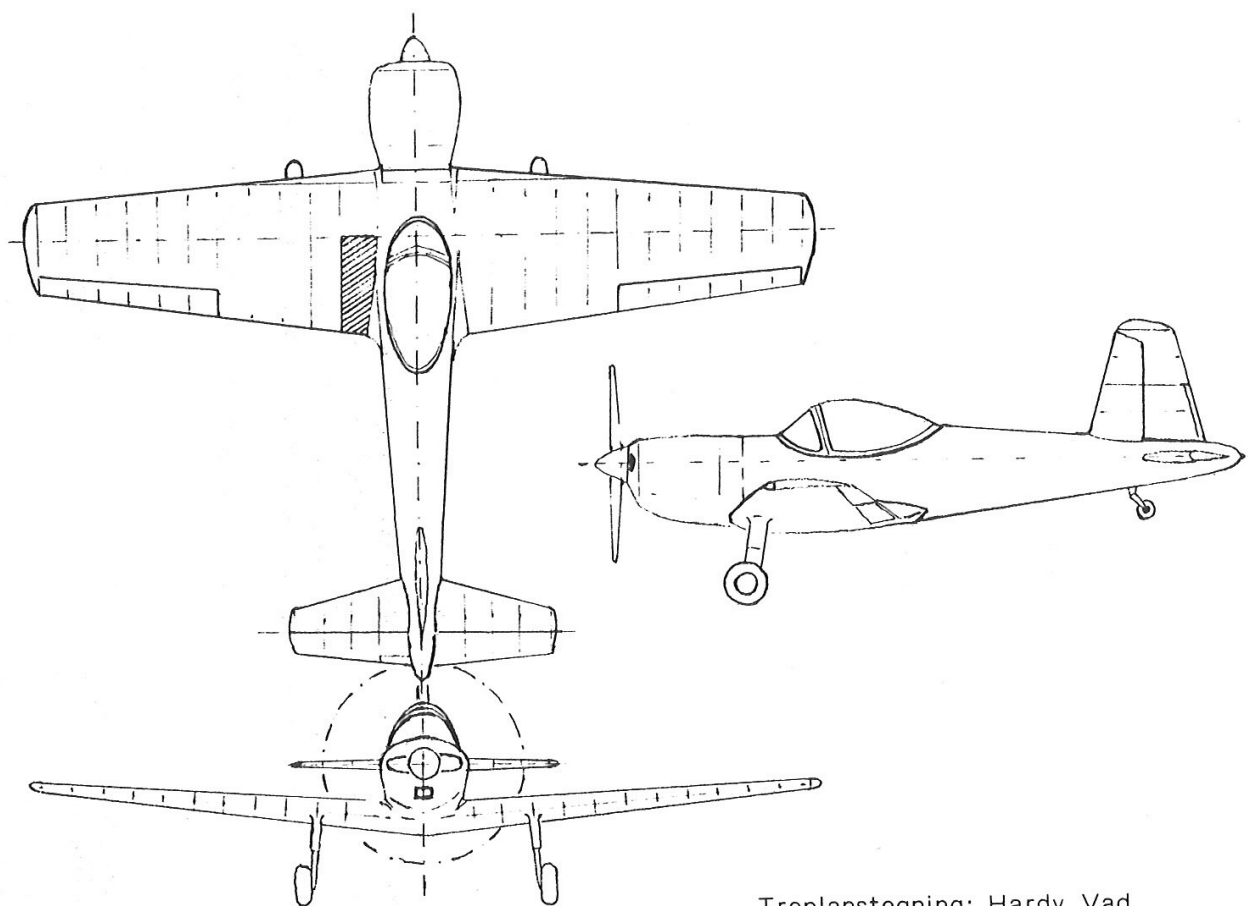
Vi glæder os til at høre nyt fra Hardy Vad, Sønderkovvej 8, Ilskov, 7451 Sunds.

(MP)



Kropsspanter - synd at de skal skjules.

Foto: Hardy Vad



Treplanstegning: Hardy Vad

KZ-8E - EN KZ VIII REPLICA

Byggeren, Hardy Vad's egen beretning:

Da jeg er ret ny i KZ & Veteranfly sammenhæng, vil jeg starte med at præsentere mig selv, gennem nogle få flyverelaterede facts:

Årgang 1954. Flyveinteresseret siden ca 5-års alderen. Byggede og fløj lidt med linestyrede motormodeller og fritflyvende svævemodeller som 10-12 årig. Byggede over 100 plasticmodeller som teenager.

Startede som svæveflyver i Herning Svæveflyveklub (dengang Midtjysk Flyveklub), som 14-årig. Kom efter studentereksamen direkte på Flyveskolen Avnø for at flyve Chipmunk i '74, og i USA 75/76. Efter ankomst til Flyvestation Karup i efteråret '76 fløj jeg først T-33, og herefter frem til Nov. 85 Draken i ESK 729, de sidste ca 3 år som instruktør. Sideløbende hermed var jeg instruktør og Flyvevåbens prøveflyver på T-17. Siden Nov. 85 ansat i SAS, p.t. som styrmand på DC-9.

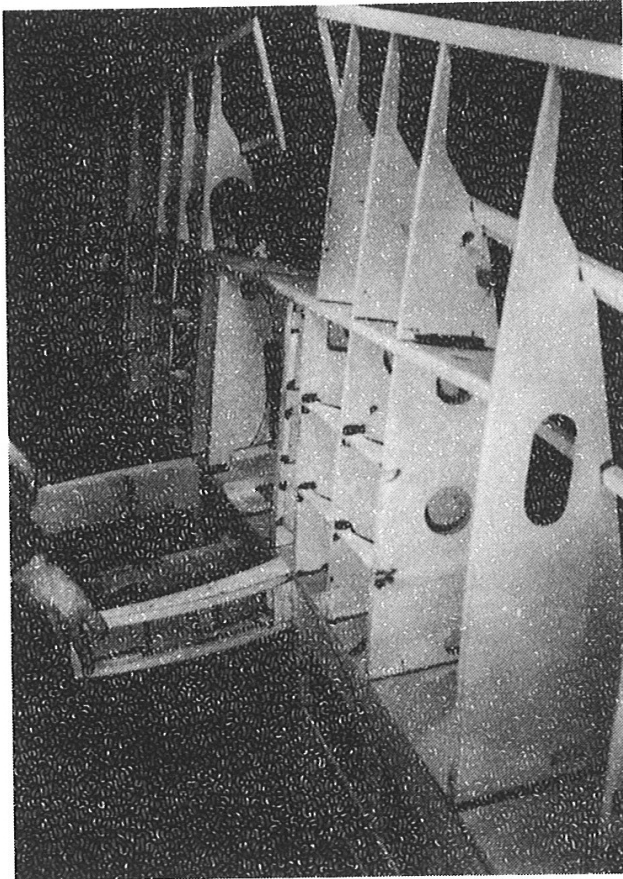
I efterhånden ret mange år har jeg haft lyst til at få fat i et eksotisk gammelt fly(øverst på ønskesedlen stod selvfølgelig Spitfire og Mustang, som dog nurtigt måtte stryges alene af økonomiske årsager), og da jeg både i flyvevåbnet og som svævefly-

ver har dyrket en del arobatik, skulle det også helst være et fly med muligheder for lidt "unlimited flight".

Dette reducerede jo udvalget en del, og efter filtrering gennem en kræsen æstetik blev der bare en håndfuld tilbage: Bücker, Jungmann/Jungmeister, KZ IIT, Chipmunk, Stampe SV-4 og KZ VIII. Jungmeister var faktisk min øjsten, men lidt research i priser og muligheder gjorde det ret snart klart, at det var ud over, hvad jeg selv kunne klare. I samme kategori kom også KZ VIII, men jeg vidste jo, at udbuddet her måtte være yderst begrænset. Heraf opstod den tanke, at det måske kunne lade sig gøre at fremskaffe endnu et eksemplar af typen. Det var faktisk først på dette tidspunkt, at tanken om at blive hjemmebygger for alvor begyndte at trænge sig på.

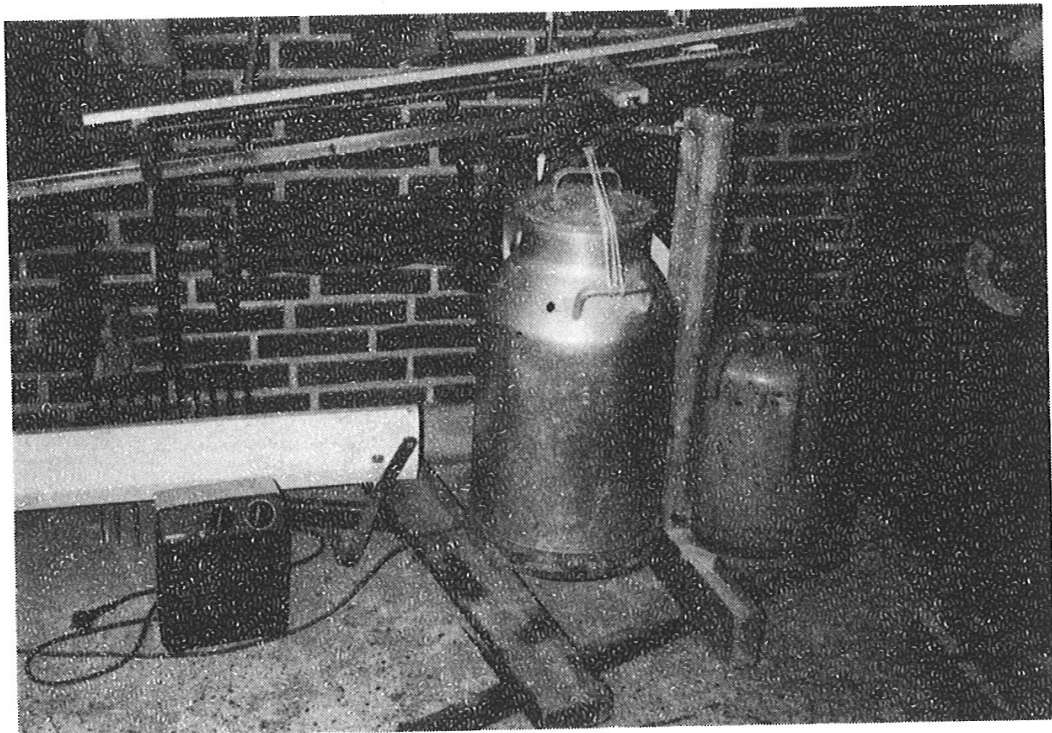
Dette åbnede imidlertid feltet af mulige typer, men produktet af veteranflyinteressen, aerobatikkravet, komposit/metal v.s. træ og lærred, og måske en lille smule national patriotisme, afgjorde valget til fordel for KZ VIII.

Jeg kontaktede herefter i efteråret '86 vores formand Magnus Pedersen, som jeg vidste lå inde med de eksisterende tegninger fra Kramme og Zeuthen, for at finde ud af om der overhovedet fandtes tilstrække-



Øverste foto: På centerdelen af vingen demonstreres de bærende søjler til kropslongeroner, der senere skal monteres.

Nederste foto: Træprøveaggregat - se tegning!
(Fotos: Magnus P.)



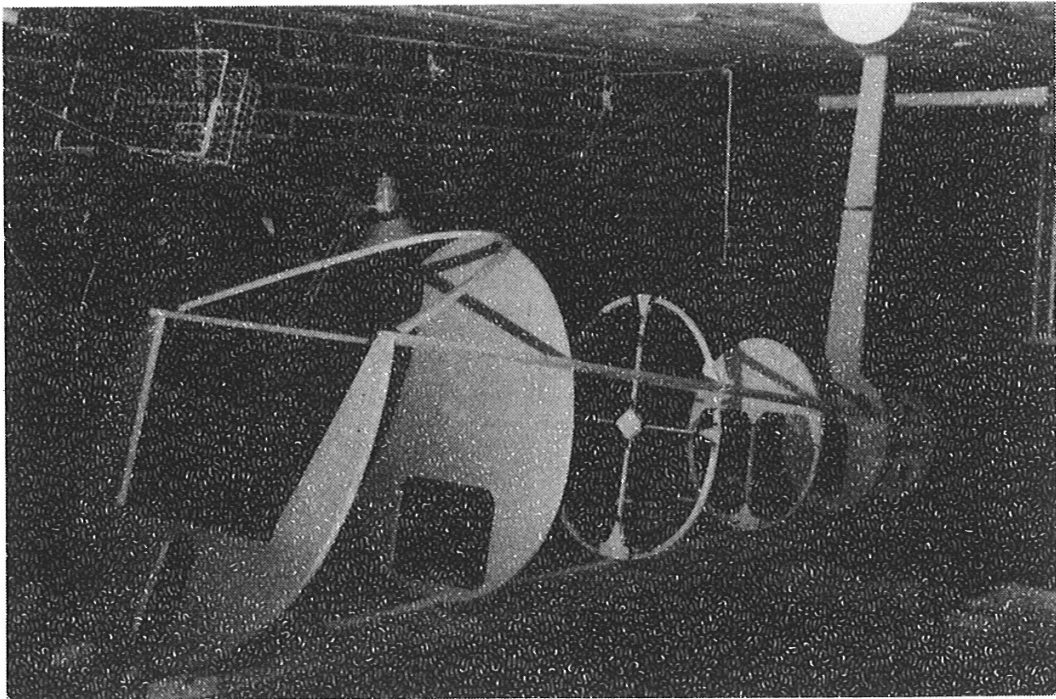
ligt med tegningsdokumenter. Han var som sædvanligt imødekommende, men foreslog først at kontakte ejerne af OY-DRR, idet han mente, at disse måske var interesseret i at sælge. - Flyet var ganske vist til salg, men ikke til en pris, der gjorde det attraktivt at købe, og så blev der ikke mere ud af det skind.

Herefter gennemgik jeg sammen med M.P. alle de tegninger, som klubben har fra Scanaviation, og selvom det ikke er et helt komplet tegningsæt, så var det nok til, at byggeri kunne lade sig gøre, da det der har med bærende dele og styrke at gøre er veldokumenteret.

Jeg forsøgte også med en forsigtig føler, at finde ud af om der skulle findes kompletterende tegninger eller kopier ved luftfartsvæsenet; men det blev straks gjort mig klart, at det kunne jeg godt glemme alt om! Dette var imidlertid ingen overraskelse, og da jeg ikke havde noget ønske om at lægge mig ud med et væsen, som til syvende og sidst kan bestemme om et fly nogensinde kommer på vingerne eller ej, besluttede jeg at lade det være derved.

I løbet af vinteren 86/87 byggede jeg min carport om fra at være åben og uisoleret til at være et isoleret værksted på ca 8,5x4 meter, med EL-varme.

Jeg fik byggetilladelse i foråret '87 og forår og sommer gik med at granske tegninger(kopier), for at få et fuldt overblik over projektet, og for at finde en brugbar arbejdsgang. Dette tog faktisk ret mange



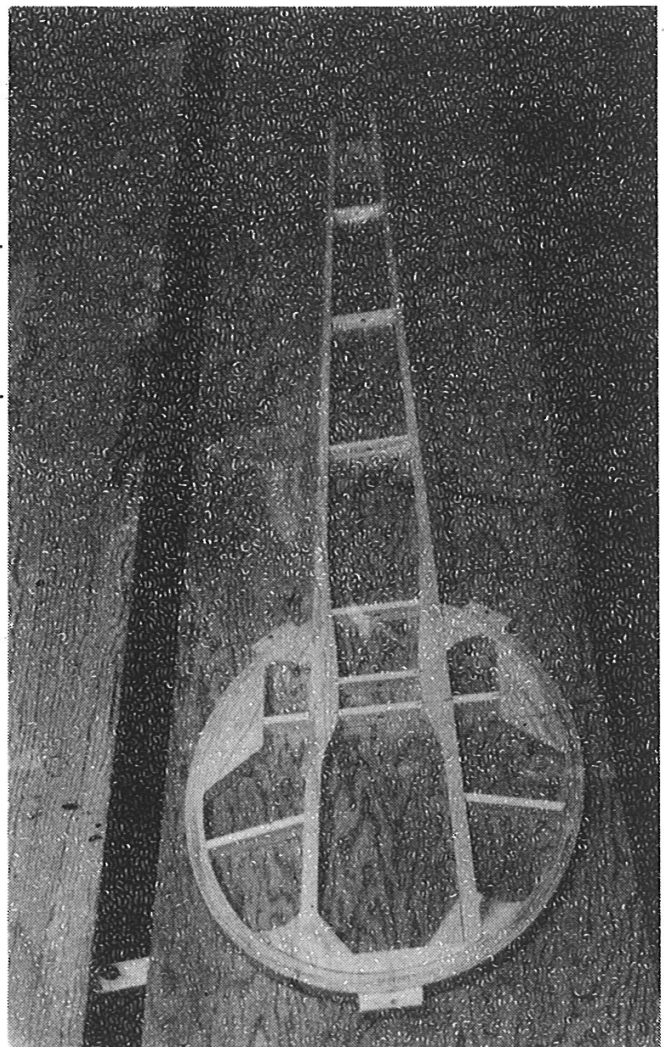
Bagkroppen oplagt på plan - klar til longeroner. Foto: Hardy Vad

timer, og kompliceredes lidt af, at der må være sket nogle småjusteringer undervejs, som så ikke er rettet op på tidligere tegninger.

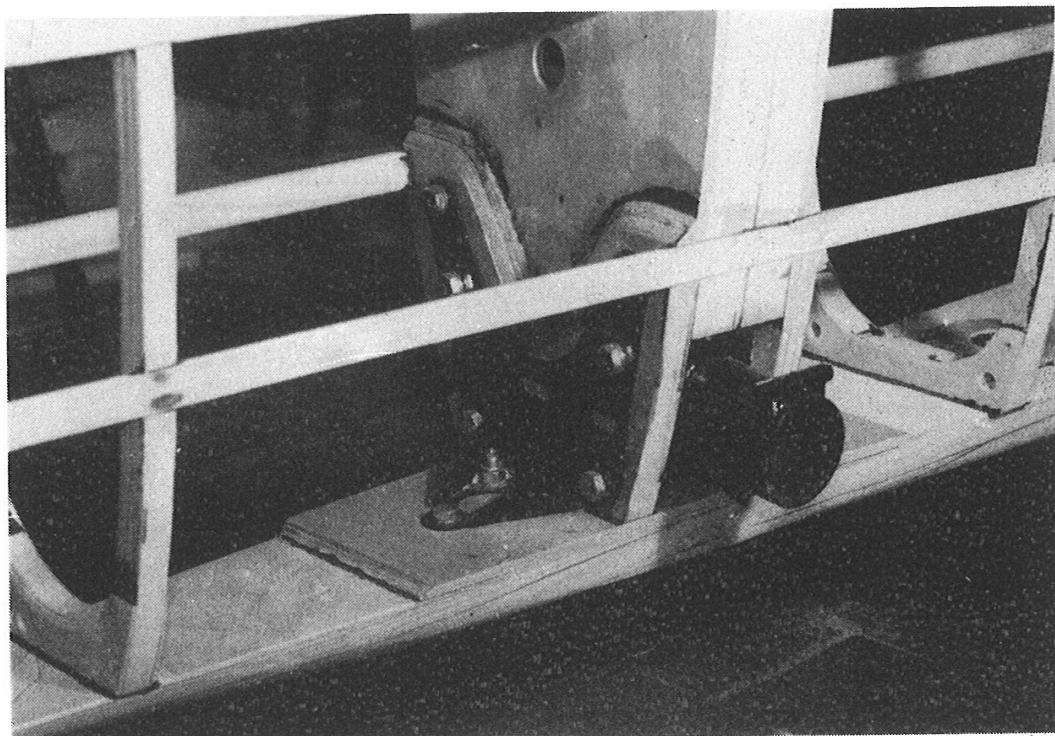
Disse ting betyder, at man må bruge en hel del tid på forarbejdet, inden det egentlige byggeri kan påbegyndes. Det er ikke det samme som et byggesæt med en arbejdsvejledning - langt fra.

KZ VIII er ikke tegnet med amatørbygning for øje, hvilket man kan se bare ved at betragte vingen udefra. Den har både geometrisk og aerodynamisk vridning på hele spændvidden, den har V-form og den er "tapered" (den spidser ind både i bredde og tykkelse mod tipperne) med tilbagestrøgne forkanter. Der er i det hele taget ikke ret meget på flyet, der er som en bygger gerne vil have det - nemlig lige, cylindrisk og retvinklet, men det kan man jo så bare tage som en udfordring. Men at det er en spændende konstruktion - det hersker der ingen tvivl om.

Så endelig i august '87 færdig til at begynde. Jeg valgte at starte med hovedbjælken, som er en forholdsvis konventionel kassebjælke, der består af en overgjord og en undergjord, der er lavet af 1 cm tykke lameller i fyrretræ (fyr 480), der går igennem fra vingetip til vingetip, 720 cm (begge vinger og forkrop til ud for ryglænet er en integreret enhed, som ikke kan skilles ad). Disse lameller måtte først fremstilles ved kantlimning af lister,



Kropsspante med halefinnebjælke.
Foto: Hardy Vad



Understelsbeslag - holder kraftigt ribbe og forbjælke sammen. Foto: Magnus P.

skærfet sammen til den nødvendige længde, i en lang jig. Lamellerne blev herefter limet sammen og formspændt på midten til nøjagtig V-form, 6 stk til overgjord og 4 stk til undergjord. Gjordene sættes sammen med små "kasser" til at holde afstanden og beklædes diagonalt med krydsfiner på for- og bagside. Før bjælken blev lukket skulle den selvfølgelig ses efter af kontrollant fra VK. For- og agterbjælke er af tilsvarende konstruktion, omend den sidste er noget enklere.

Vingeribberne er af helt konventionel konstruktion med næseklods, formlister, lodret- og diagonalliste, samlet med finerkasker. Dog er de inderste ribber foran hovedbjælken lavet af formspændte fyrretræsbøjler, for at give plads til brændstoftanke. Det har også været ret tidskrævende at lave ribberne, da end ikke alle er parvis ens p.gr.a. gangbro o.a.

I flyet indgår også et antal metalbeslag, og allerede fra starten var jeg klar over, at jeg i lighed med andre hjemmebyggere ville få problemer med disse. Det første jeg ville få brug for, ville blive befæstigelseserne til hovedunderstellet, da disse samtidig skulle holde hovedbjælke og forbjælke fikseret for indlimning af ribbedele foran hovedbjælken. Disse beslag er lidt komplicerede, og derfor besluttede jeg at de skulle fremstilles professionelt. Det kunne Stauning Aero Service godt gøre, men skulle have dem svejset hos Scanaviation da der ikke fandtes en svejser med certifi-

kat på Stauning. Beslagene blev bestilt tidligt på foråret '88 og blev først færdige (efter en utrolig masse problemer, som jeg ikke vil forsøge at få nogen til at tro på) primo september.

Jeg har således gået tre, fire måneder og ventet på at kunne komme videre med vingen. Og for ikke helt at spilde tiden har jeg i den mellemliggende periode lavet brandskot og kropsspanter.

Efter at have fået understelsbeslagene lakeret og monteret, kom der så igen lidt gang i vingebyggeriet, men det viste sig hurtigt at være vanskeligere end ventet at tilpasse ribberne, så de både sad korrekt symmetrisk, og tilsammen udgjorde en hel jævn flade. Dette skyldtes for en stor del, at det ikke havde været muligt før montering at tilpasse ribberne til hinanden p.gr.a. varierende korde og profil.

Hardy Vad

Red. vil gerne til ovennævnte knytte et par bemærkninger:

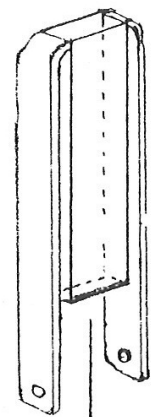
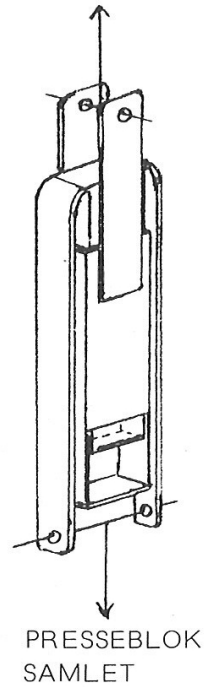
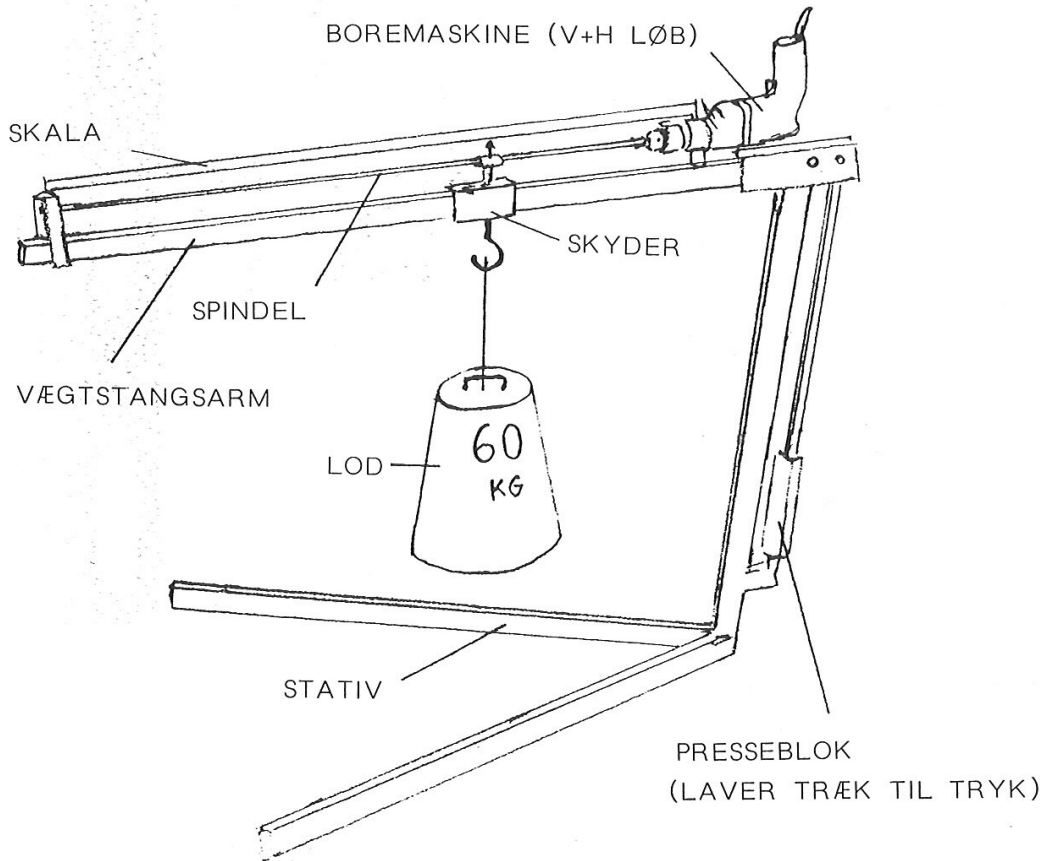
Da jeg under mødet for nøjagtig 20 år siden i LD med civiling. Scheel-Meyer med lån af KZ I tegningerne som punkt, hvilket jo dog lykkedes, tillod jeg mig en bemærkning om et evt. lån af KZ VII tegn..Den var jo aerobatic.

Scheel-Meyer var inkarneret piberyger, og dette redskab forlod sjældent hans mund, men her kun den ud i en fart, hvorpå han ytrede: "Næ, DEN går s'gu ikke min gode Rasmussen, det fly er altfor avanceret!"

Det glæder mig, at Hardy Vad har gjort ovennævnte ord til skamme: LYKKE TIL!

TRYKPRØVEANLÆG

Af Hardy Vad



PRESSEBLOK ADSKILT



Vingen oplagt på plan med næseribber monteret. Foto: Hardy Vad