



Store og små fly

Af Bent Lund

Når det efter nogle FLUT — FLUT — FLUTEFLUT siger KNALD, og der kommer en djævelsk larm - så er det musik. Og når man krydser rundt mellem skyerne og holder udsyn med, hvor Moder Jord kan finde på at befinde sig i forhold til plantipperne - så kan man høre englens syng.

Som læser af dette blad har du vel også prøvet det der med at få nallerne for tæt på propellen? Men selv en stormodel-propel er noget pullerværk, når man står der foran KZ IFeren. Den er godt nok STOR, og der er MEGET højt op til den. Og jeg kan lige så godt indrømme det med det samme: Jeg er skide ræd for den. Og selv om man har kravle- dragten og kysen på og den dér forvredne lokumsrensegummikop for næsen og motorbrillerne med de firkantede glas på, og selvom solen skinner, og det er midt i maj, så har man efter seks timer i det åbne cockpit grødis i alle indvoldene og er sur på apparatet.

Men bygges som RC-model skulle den i hvert fald.

Og i foråret 1989 stod den der så. Jeg var stolt som en pave (måske ikke helt så katolsk), da jeg stillede den op bordet i KZ klubben for næsen af KZ II gutterne. Jeg fik også den ros, jeg selvfølgelig havde anglet efter, men det skulle senere vise sig, at jeg skulle få et lige så splittet forhold til modellen som til origina-

len. For den havde sin egen mening om det dér flyveri.

Projektet

Men skal vi nu ikke for en ordens skyld begynde med begyndelsen.

Når det skulle vare 10 år, fra jeg præsenterede KZ II coupé til DM i 1979, og til KZ II træneren var bygget i 1989, har det selvfølgelig ikke noget at gøre med, at jeg ville trodse smådrillerierne fra KZ II folkene om, at så flot et fly selvfølgelig osse var for svært at lave i model. For de skal godt nok ikke bestemme, hvad for fly jeg vælger at bygge - og så risikere, at de havde ret!

Nej det var mine erfaringer fra KZ II coupé'en (beskrevet i Modelflyve Nyt Nr. 61983), der holdt mig lidt tilbage. Problemet med IFeren er, at den ikke er spor moderne og ikke er bygget efter vore dages viden om fly. Den har regulært sagt et håbløst profil og planfacon til modelbrug. Centralplanetets tykkelse er for stor og yderplanetets for lille. Og en tipkorde, der er mindre end halvdelen er centralplanetets, giver en uhyggelig tendens til at tabe en tip i start og landing.

Med en spændvidde på 175 cm på coupé'en havde min gamle O.S. 10 ccm firetakter fr 1978 på en halv hestekraft ikke magt over tingene. Så satte jeg godt nok senere en 15 ccm Webra T 4 i den og fik masser af motorkraft. Men til

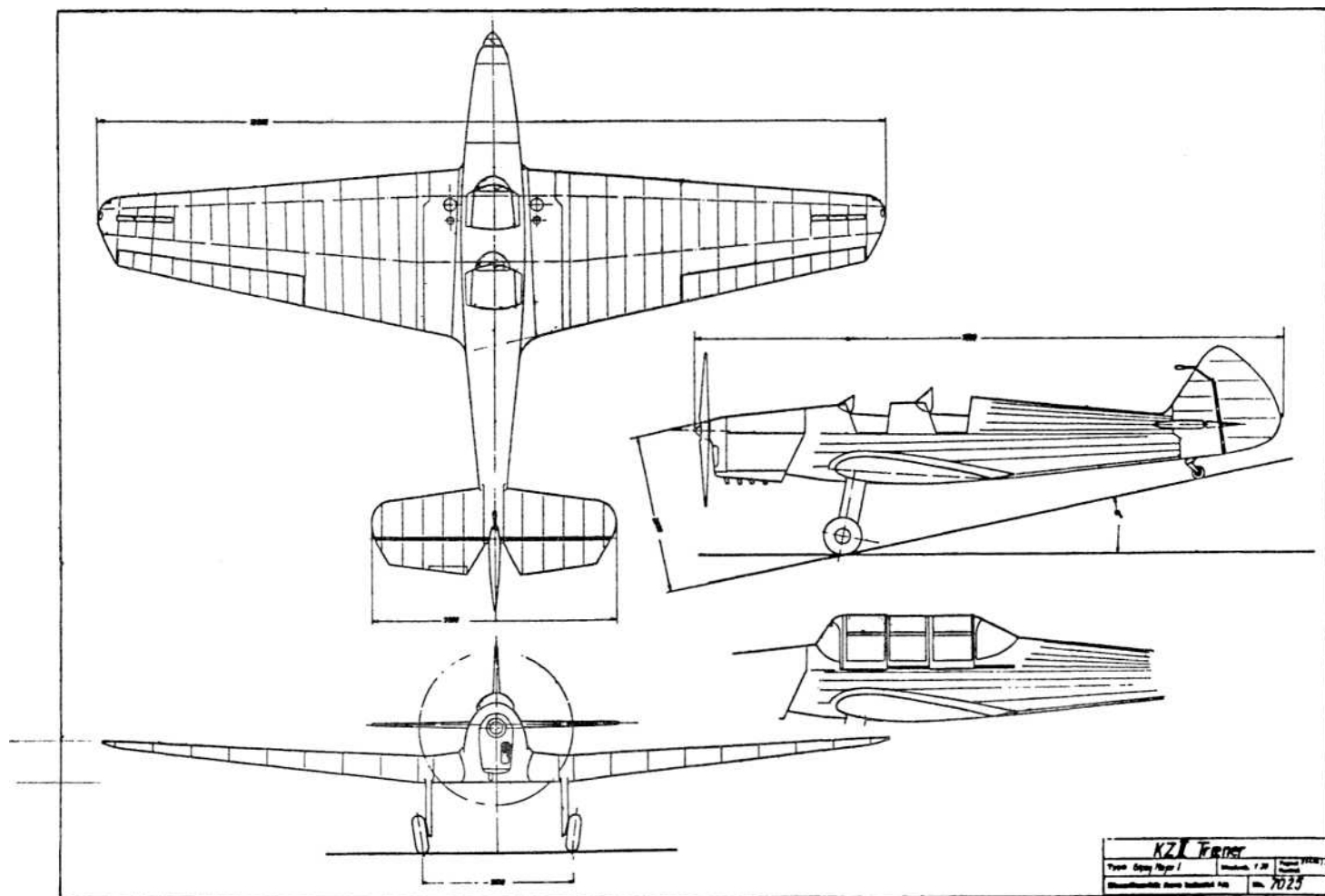
gengæld vejede T Teren et kilo og havde et uhyggeligt drejningsmoment på flyaksen fra propeltrykket, så noget træningsfly for begyndere var det ikke.

Der er nogen, der siger, at kan man vente længe nok, kan man blive konge af Sverige. Det ved jeg ikke (endnu) om er rigtigt, men hvis man venter - så kommer den rigtige motor åbenbart!

I 1988 stod jeg med en kraftka'l af en firetakter - en O.S. 70 surpas. Efter at have fløjet den til i en »Monsun«, var jeg overbevist! Her var den motor på 600 g, der kunne tumle en 170 cm model til fuld kunstflyvning. Og pludselig var der mulighed for at få et godt resultat med KZ II træneren, der har næsten samme plankonfiguration som coupé'en.

Med mulighed for at kunne gå ud og »klappe hesten« var det inden for rækkevidde at lave modellen, som OY-FAT ser ud i dag. Og med mere end 20 års træning var det vel ikke for tidligt at »tømme en fuldblods« skalamodel. Nu er der det, at selv om andre måske mener, at jeg somme tider er lidt forfløjen, så er det altså ikke altid, jeg »rider samme dag, som jeg sadler«. For det var egentlig et par år før jeg var begyndt at arbejde med træneren som RC-model.

Det mest nærliggende var selvfølgelig at høre, om KZ klubben havde en treplanstegning? Men desværre, »det har vi ikke! Kun den, der er i instruktionsbogen. Og som du



kan se af aftrykket, er det ikke noget at råbe hurra for«. Jeg havde på et tidspunkt fået den dobbelt op og havde skrevet en del mål på, såsom: bredde af vingefærings - tykkelse af h jul - bredde af slots i bund og top o.s.v.

Modellen

Og så er vi fremme ved modellen, som jeg skal beskrive.

Jeg havde på de første tegninger lavet den som en listekonstruktion, der fulgte rørkonstruktionen i originalflyet. Men jeg var bange for samlingerne i hjørnerne og blev enig med mig selv om, at det turde jeg ikke binde an med - der måtte gåes på kompromis. Det blev så til en konstruktion, hvor centralplanet er sammenbygget med kroppen. Det gav større styrke, hvor en model traditionelt er svagest: mellem vinge og cockpit. Og dermed mulighed for at svække dette sted igen med dore til at åbne! Det gav også en modelkrop, der kunne stå på egne ben uden at opføre sig som en »væltepeter« på arbejdsbordet. Og ikke mindst: det gav en skalarigtig samling af modellen. Når dørene så var til at lukke op, var det jo nærliggende at lave overdelen mellem de to cockpit aftagelig og dermed få et radiatorum, hvor der er plads til at arbejde med begge hænder.

Kompromiset bestod så i at lave nederste halvdel af kroppen som en kassekonstruktion, men at lave overdelen som på originalen: Tyndt krydsfiner i forreste del og lister i bagkroppen.

Allerede på dette tidspunkt var jeg så kort

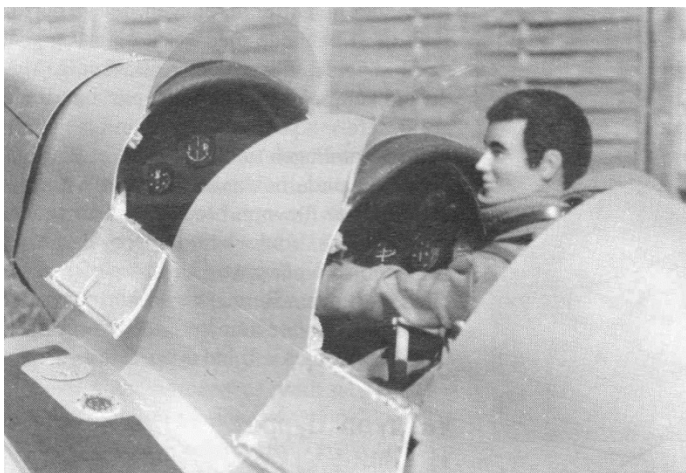


fast i diverse åbne spørgsmål: hvordan var afstanden cockpit/instrumentbord o.s.v.. Det betød en tur mere op til hangaren (og så reddede jeg mig 40 minutter mere med Ole som pilot). Men det var de 36 billeder - på afstand fra alle vinkler, og nærbilleder af detaljer som cockpit - rør - hængsler - slots - motorhjelme - vindskærme - vingerod - understelbeklædning o.s.v., der skulle bøde på den manglende flytegning.

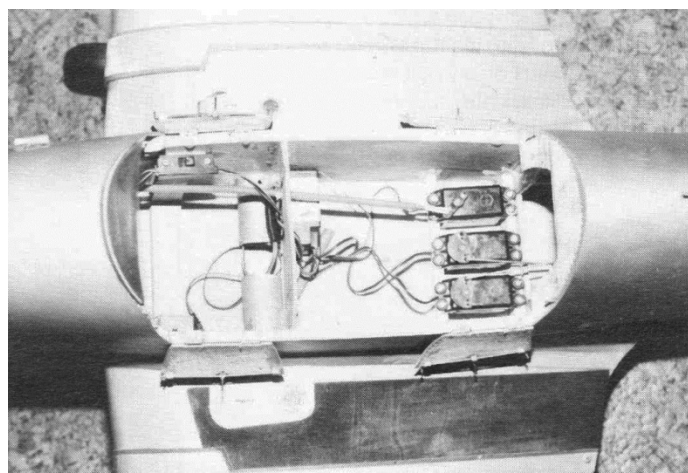
Umiddelbart skulle man jo tro, at rundingen af overdelen var cirkelslag - men det kan jeg garantere dig for, at de ikke er. De to

gamle flykonstruktører K. A. Z. havde en formidabel formsans, og helt specielt har de brugt meget spændstige buer. Se bare på faconen af sideror på deres forskellige fly!

Vingemonteringen med et ettommers aluminiumsrør er en hel del overdimensioneret til en model på under 4 kg. Men for det første havde jeg sættet liggende, og for det andet giver der mulighed for let og hurtigt at hive forlængerledningerne til rormaskinerne i vingen ud og ind, når radioen skal bruges i en anden model. Vælger du en dimension på det halve, er det også stærkt nok.



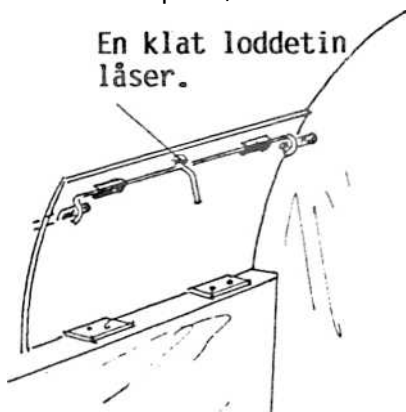
Dørene skal selvfølgelig kunne lukkes op.



Der er god plads i radorummet.

Cockpitdør.

En klat loddetin låser.



Halefinnen er traditionelt opbygget og sideroret er lavet ved at lime halve profiler på hver side af en 3 mm balsaplade og haleplan og højderor efter samme recept.

Ydervingerne er der ikke meget hokus pokus i, for som det fremgår af tegningen, er det profilerne, der ændrer faconen mellem yderribbe og centralplanet. Læg mærke til, at yderribben nærmest er et svæveprofil, og i øvrigt er slotsene bemærkelsesværdigt langt væk fra forkanten.

Motorcowlet er glasfiber og giver lige nøjagtigt plads til O.S. 70 surpas med hængende cylinder. Men jeg har nu lavet et ekstra cowl og har brugt vandretliggende motor under træningsflyvningerne, fordi man ikke skal have cowlet af, hver gang man skal pille lidt.

Jeg har valgt størrelsen 1: 6, fordi det er de andre KZ modeller, jeg har lavet. Det giver en model, der måler 170 cm i spændvidde med en korde på centralplanet på 34 cm og ved tipperne på 14,5. Kropslængden er på 122,5 cm. Højden er 39 cm, og kropsbredden og højden erca. 14x18 cm.

Færdigbygget med solartexbeklædning vejede min model 3,2 kg med O.S. 70 motor og 500 ma. deac til modtageren og 5 rormaskiner.

Bygges der bremseklap under centralplanet, bliver vægten vel noget, der ligner de 3,5 kg.

Bygning af modellen

Motorspant B skæres af 6 mm aeroplankrydsfiner. Spant C-F og G samt øverste halvdel af D og E skæres i balsa, der er lamineret sam

men af 2 lag 1.5 mm, der limes i pres med årener vinkelret på hinanden.

Spant D og E's nederste del, der udgør hovedbjælker i centralplanet, skæres i 3 mm aeroplan-X. Spantthalvdelene limes sammen kant mod kant, og spant D forstærkes med 1 mm aeroplan-X lasker i hver side. Halespantet er 3 mm aeroplan X-finer.

De 2 kropssider (fra centerlinien og ned) og bunden er 3 mm balsa. Kropssiderne forstærkes fra motorspant og til spant F med 1 mm aeroplan X-finer. Forstærkningslistene i siderne af bunden limes på og forstærkning af 3 mm X-finer ved halehullet indlimes. Bundspanter og kropssider limes sammen. Bagkroppens ryglister (3x5 mm balsa) limes på plads og formlisterne på kropssiden ligesådan.

Overdel af tankrum, cockpitmellemstykke og stykket bag bageste cockpit er 1 mm aeroplan-X. Bagkanten af bageste stykke skæres inden påsætningen. Efter påsætning files buerne mellem listerne med en rundfil.

Vil du have stykket mellem cockpit'ene aftageligt, sørger du selvfølgelig for, at bunden af dette stykke ikke limes fast ved at klistre tape på overkanten af formlisten. Spantet, der holder bageste instrumentbræt, er identisk med D (husk lige, at det heller ikke limes fast i kroppen). De fire cockpitdøre lavede jeg ved at laminere 2 lag 1 mm aeroplan-X sammen og holde dem på plads med limklemmer på modellen mens limen tørrer. Det er nødvendigt, fordi spanterne C, D og E har hver sin facon og dørene dermed forskellig vridning.

Til sidst skæres spant D over ved centerlinien, og mellemstykket løftes af. Herefter pålimes det skrå forstykke ved D og E, og dyveler og huller for disse laves.

Centralplanets ribber sammenlimes af 3 mm balsa og 1 mm aeroplan-X og monteres. Forkant- og bagkantliste samt understelsbjælke (abachi) monteres. Det vil nu være klogt at montere vingebeslag inden beklædning med 2 mm balsa, hvad enten du bruger glasfiber-yderrør og aluminiums inderrør, som jeg har gjort, eller du foretrækker et eller andet patent vingebeslag. Centralvingen beklædes, og vingefæring udføres af karton eller 0,5 mm aeroplan-X.

Fra servo

Halen

Haleplanet opbygges ved, at der skæres 2 mm falser i bagkanten, hvor ribberne skal være. Bagkantlisten placeres på byggebrættet med forsiden opad, og ribberne sættes i. (Så det hele står ligesom et stakit). Forkantlisten forsynes også med falser og skubbes på plads over ribberne. Kontrollér, at det hele er lige ved hjælp af centermærker på ribber og for- og bagkant. Haleplanet fuldbeklædes med 2 mm balsa, og tipper limes på. Højderoret opbygges ved at lime en 3 mm balsaplade vinkelret midt på forkantlisten og så lime ribbehavdele på hver side. Bemærk, at bagkant af haleplan og forkant af højderor er fuldkantede (ingen afrunding).

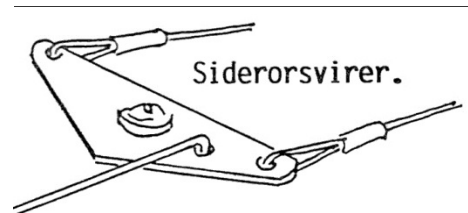
Fyldklods mellem haleplan og kroppens centerlinie limes på, og haleplanet limes på. Og så er det nu, du skal tilpasse rør og rorhorn på højderoret, for halefinnen går bag om højderoret. Der udskæres i kropssiden for at kunne montere trækstang til højderoret. Der benyttes pindhængsler, og sprækken mellem plan og rør skal efter lærredsbeklædning lukkes med en lærredsstimmel, der limes på overkant af plan og underkant af rør.

Halefinnen opbygges og beklædes med 2 mm balsa. Det bemærkes, at beklædningen føres 3 mm bagud for krydsfiners-spantet bagest, og forkant af sideror afrundes og passes ind i den »kasse«, halefinnens bagkant udgør.

Sideroret opbygges på samme måde som højderoret. Hængslerne skal være synlige i udskæringerne i siderorets forkant. Det dobbelte rorhorn (til begge sider) skal være meget fast og sikkert limet i.

Fyldklods mellem krop og halefinne tilpasses og limes i.

Siderorets ställiner skal føres gennem kropssiderne, men det er nødvendigt at bruge en nylonforstærkning, hvor linerne går ind. For at opnå den rette lineføring må der bag spant E, ca. 2 cm over bunden monteres en

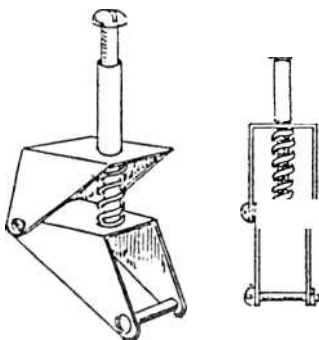


hammel af nylon, hvorfra forbindelsen til siderorsservoen så kommer.

Afdækning af kroppen under haleplanet er lavet af karton, der monteres med dobbeltklæbende tape. (For du skal ind og stille på trækstangens kvickclip, når højderoret skal trimmes).

Halehjulet behøver selvfølgelig ikke at være fjedrende, men jeg har nu været glad for, at det er det.

Fjedrende halehjulsstel



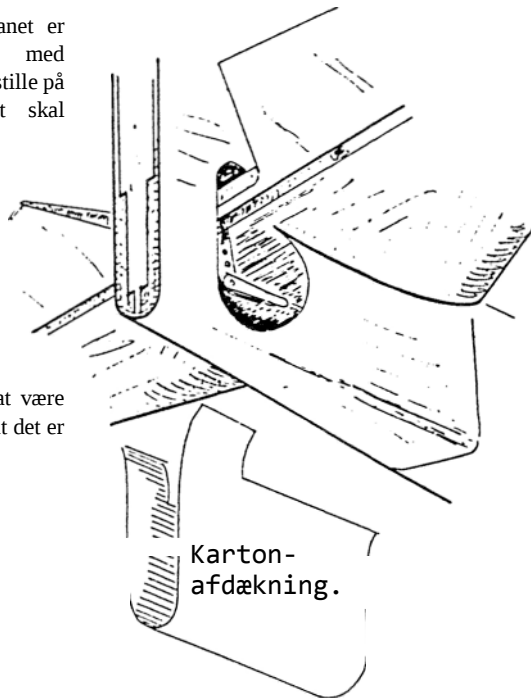
Vingen

Ribberne skæres 2 og 2 af 3 mm balsa med udskæring til hovedbjælker af 3 x 5 mm fyrretræ. Inderste ribbe sammenlimes med 1 mm aeroplan-X. For- og bagkanter forsynes med falser til ribberne, og delene sættes sammen på byggebrættet med nåle. Det hele klodses op, så du sikrer, at centerlinien i alle ribber har nøjagtig samme retning, inden du limer. Lim 2 mm balsa, med årerne på højkant, mellem alle ribber på forsiden af hovedbjælkerne.

Det beklædes med 2 mm balsa. Men på originalflyet er stykket fra krængør og til centralplanet mellem bagkant og bageste af flyets hovedbjælker ikke finér beklædt. Det har jeg lavet ved at bruge 1 mm finér på dette stykke og markere ribberne med 1 mm strips ovenpå.

Inden beklædning på oversiden indlimes vingemonteringsrøret. Det er nødvendigt at opklodse vingerne monteret på kroppen. Fordi røret kun går ind i de tre ribber, risikerer du, at der ellers bliver forskel på V-formen i højre/venstre side. Krængørerne opbygges som højde/siderør og monteres med pindhængsler i yderste hjørner. Der udskæres i røret, så hængslet sidder synligt. Ligesom på sidefinnen trækkes finérbeclædningen 3 mm ud over bagkanten, så røret sidder ind under finérbeclædningen.

Vil du have slots i vingen, skal de selvfølgelig bygges, inden vingen beklædes. Bemærk, at jeg kun bruger halvt så mange ribber, som originalflyet har, og der skal derfor halve ribber mellem de 3 yderste ribber for at kunne lave slots. Vingetipperne er forsynet med et hul som håndtag for at kunne trække flyet rundt på jorden.



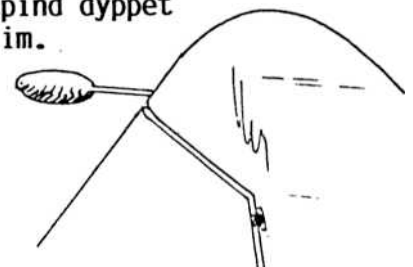
Beklædning og finish

Jeg har beklædt med Solartex. Mest fordi jeg derved kunne nøjes med at male hele mollevitten med fælgmaling på spraydåse. Det ser også nydeligt ud, men Solartex kan ikke tåle at stå i solen. Der opstår buler, som ikke altid

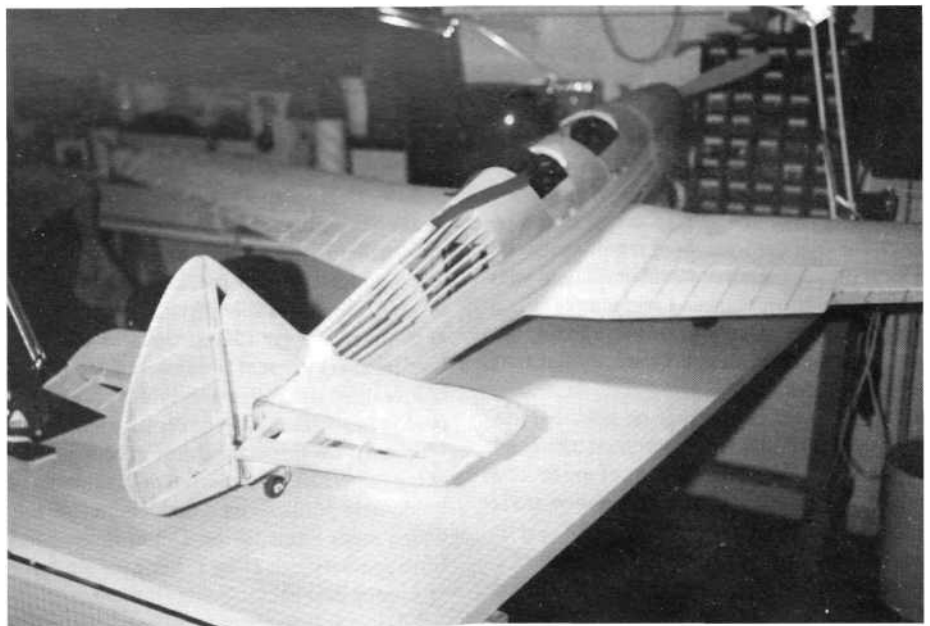
forsvinder helt efter afkølingen. Jeg vil derfor råde til at beklæde med »Cekonite« og give den bundbehandling, der er nødvendig. Modellen kan sagtens bære de par hundrede gram mere.

Vingesamlingen dækkes med et kartonbånd, der underbeclædes med lyst naturfarvet skind, ca. IV₂ mm bredere end kartonen. Understellets »bukseben« er også karton, mens footstep på venstre vinge er 1 mm aero- plankrydsfinér. Bemærk udskæringen til tankdæksel og benzinmåler. Afbalanceringen på siderøret er en vatpind dyppet i lim.

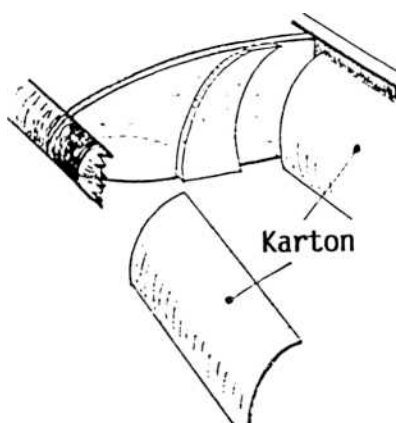
Vatpind dyppet i lim.



Motorhjelm kan udføres i glasfiber eller bygges op af offsetplader. Galsfibercowlet på min model er lavet af 2 lag tyndt væv, og det vejer derfor kun 50 gram. Men med de 250 g bly i motorrummet i tankerne er det ikke nødvendigt, at det er så tyndt. Så i stedet for at lave en form først kan det laves uden på en



Slots



styro-porklods, der er beklædt med husholdnings-sølvfolie og bagefter spartles og slibes glat. Jeg har erfaring for, at et cowl lavet på den måde vejer ca. 200 g.

Til sidst laves et par sæder af IV₂ mm balsa, der får noget sort skind, og instrumentbrættet pyntes op, som du nu synes.

At lave din model nøjagtig kræver, at du selv tager en billedserie af det fly, du vil gengive, fordi de fly, der eksisterer i dag, er forskellige alle sammen. Der er ikke to instrumentbrætter, der er ens (ikke engang i samme fly), sæder er modificeret - tipper er skåret af o.s.v..

Men det er vel også det halve af fornøjelsen ved at bygge skala, at der hører det, der på nudansk hedder research-arbejde, med.

Flyvning

Sidst i april måned fik jeg en lørdag morgen et brev fra »den gamle redaktør«, der som sædvanligt sluttede med en forespørgsel til KZ II Træneren. Vejret var perfekt til en prøveflyvning den lørdag, så nu skulle det være.

Som sædvanligt til en prøveflyvning var det med at komme så tidligt på pladsen som muligt, før der er tykt af mennesker. Så er der ikke så mange, der kan se, at man er på kanten af at gøre i bukserne af spænding. Og inden middag gik den så fra jorden for første gang.

Først nogle køreprøver rundt på pladsen - perfekt reaktion på sideroret på det løst drejende halehjul - lidt nervøst tørren fingre - næsen pudses, og så kan det ikke udskydes længere. Mere og mere gas - og en tur på næsen med halen skråt op! Kom igen Antonius! - Perfekt taxikørsel til startstedet og en glidende overgang fra kørsel med løftet hale til flyvning - PYE-HA. Forsigtig stigning til 30 meters højde inden en stor bue rundt i 90° - igen - ind over pladsen - forsigtig vippen fra side til side på krængorørene og guld gas og rundt i et krappere 180° sving - DEN FLYVER.

Men kan den oså tages ned i ét stykke? Efter 7-8 ture med overshoot er det så alvor. Fladt ind til pladsen - gassen langsomt af - over begrænsningen i 60-70 cm højde - gassen helt ned, og - dunk - den stallede ned i en 3-punktslanding. Ja, ja det var nok ikke modellens skyld, men det blev da konstateret, at den ikke lander sig selv.

Efter et par ture med nydelig og behersket flyvning går jeg hjem og sender en kort meddelelse til Arild: Prøvefløjet - alt perfekt.

Se, nu skulle vi have opvisning i maj måned ved N.R.C.s 25 års jubilæum. Og det ville jo være flot med en opvisning med KZ II Træneren, som jeg så gentog med modellen, jeg havde aftalt med Ole, der skulle flyve opvisningen, at han skulle lave et firkløver (4 loops med 90° drej med næsen nedad) og diverse andre figurer. Jeg havde så på forhånd øvet mig lidt i det samme program med »Mon-sun'en«. Så var det jo bare at køre programmet over på modellen af »Træneren«. Så det stillede jeg på pladsen for at prøve.

Og så fik jeg ellers ørerne i maskinen!

Jeg kunne ikke tæske den rundt i loop. Første gang gik den i spind fra toppen! Jeg fik da sundet mig lidt og tænkte: mere fart - næsen ned med fuld gas og lidt hårdere højderor. Og så hvirvlede den rundt i verdens hurtigste snaproll!!!

Uden overhovedet at jeg havde rørt side eller krængor.

Og så skete det. I et nyt forsøg faldt den ud af loopet og gik i spind. Det havde jeg prøvet før, så jeg tog den ud af spindet og lå perfekt placeret i vandret flyvning med 45° hældning, lige til at give højderor for at hente den ind over pladsen. MEN - den lå på ryggen (nøjagtig samme bemaling på over og underside), og jeg nåede ikke helt at få rettet op, inden jorden sprang op efter den. Det gav en revne langs monteringsrøret i den ene vinge. Revnen kunne repareres med 10 sekunders lim, men det kunne min tillid til modellen sandelig ikke!

Så der blev en meget flot opvisning til vort jubilæumsstævne med KZ II Træneren - men



ikke med modellen!

Ifølge min tidligere udredning om KZ II Coupé modellen fik vingen selvfølgelig skylden for al den dårligdom. Så jeg flikkede 2 nye ydervinger sammen. Jeg tog profilerne fra en kustflyvningsmodel og brugte en facon, hvor tipperne var noget, der lignede 2/3 af korden ved centralplanet, og uden slots. Så skulle den efter min teori være helt i orden. Men teorien holdt ikke! Modellen opførte sig nøjagtig som med skalavingeme. Faldt ud af loopet og gik i spind og lavede snaproll på højderoret alene.

Så måtte jeg finde noget andet at give skylden, og i første omgang var jeg tilbøjelig til at mene, at det var noget med halen.

Men i hvert fald kunne jeg lige så godt vende tilbage til skalavingerne.

I mellemtiden havde jeg lokket den mest erfarne KZ II Træner pilot i Danmark med på pladsen for at se på vilddyret. Jeg gik i luften og sagde: Nu skal du se, hvad der sker, når jeg hiver højderoret! Så hvirvlede den rundt i sine snaproll, og Knud stod med åben mund og sagde så: »Hold da op - det er nøjagtigt li' som den store!« Jo. Tak foret, men så meget skalalighed behøvede jeg nu ikke.

Senere samme dag kom Per Mikkelsen fra Brønderslev Modellflyveklub forbi N.R.C.s plads. Per er verdensberømt, i hvert fald i Nordjylland, for hans opvisninger med skalafly, og han sagde efter at have set den i luften: »Den skal være mere næsetung - 250 gram!! Så slipper du også for at skulle slæbe den ind til landing«.

Sådan! Men da jeg mente, at jeg havde lavet den næsetung, eksperimenterede jeg mig lidt frem ved at flytte batteripakken frem, og det hjalp - i hvert fald på landingerne.

Til sidst krøb jeg til korset og monterede 250 gram bly i motorrummet, men så lå tyngdepunktet også næsten helt fremme ved forkanten af vingerne.

Og så var der gevinst hver gang. Da det efterhånden var sidst på sommeren, er det begrænset, hvor mange flyvedage jeg har haft med den, siden jeg har fået blyet i. Generelt er den blevet ganske normal at flyve, men til gengæld er landingshastigheden sat op, så jeg nu skal bruge 50 meter til afløb. Det er selvfølgelig, fordi jeg ikke har bremseklap på modellen, så det vil jeg råde fremtidige byggere til.

Der er dog et lille notat til det med, at den på de sidste flyvninger opførte sig pænt og kultiveret: Slotsene var lukket med klæbe bånd! Jeg har så ladet mig fortælle, at KZ II

Trænere IKKE havde slots, da de fløj på Aunø! Det har jeg forsøgt at få bekræftet. Jeg har 2 billeder, hvor man efter tilsvarende billeder af OY-FAT skulle kunne se slotsene - men der er ikke skygge af slots!

Det er selvfølgelig en slags dokumentation for, at Aunø havde slotsene klæbet over. Men den endelige og sikre bekræftelse har jeg ikke. Så skulle der være læsere, der sikkert kan be- eller afkræfte det, vil jeg være taknemmelig. Men i øvrigt vil jeg slutte omtalen af flyvningen med at konstatere, at KZ II Træner-modellen ER den flotteste model, jeg har set i luften!

Original flyet

Forløberen til KZ II Træner er KZ II Sport fra 1938. Der blev bygget i alt 16 inden krigen, hvoraf de fire var til flådens luftvåben. Sporten var udstyret med en 105 HK Hirth motor.

KZ II Træner er en forstærket udgave af Sport'en, med en 145 HK Gipsy Major X motor. KZ II Træner fremkom i april 1946, og prototypen var forsynet med en osteklokkelignende cockpit-overdel. I sidste halvdel af 1946 blev der leveret 15 stk. til det danske luftvåben, der da stod foran genopbygning efter anden verdenskrig.

Flyene blev anvendt som træningsfly på Aunø indtil 1955, hvor de sidste syv tilbageværende fly blev solgt til civil brug.

KZ II Træners data:

Spændvidde	10,2 m
Længde	7,6m
Højde	2,2 m
Spændvidde haleplan	3,2m
Areal af planer	15,0m
Areal af haleplan	1,6m
V-form	6,5°
Tomvægt	525kg
Fuldvægt	850kg
Fuldvægt v/kunstflyvn.	775kg
Max. hastighed	220 km/t
Rejsehastighed	190 km/t
Aktionsradius	650 km

Elinstallation: Navigationslys, landingsprojektør og instrumentbelysning - forsynet fra en 12 volt motorcykel-akkumulator placeret på gulvet i bageste cockpit (uden generator). I øvrigt var det fra fabrikken standardudstyr med taleror mellem cockpit'ene!

I bogen »Fra Catalina til Draken« fortæller Major K.G. Gerholm, der var instruktør på Aunø 1951-52:

KZ II T. lærte jeg at flyve på Aunø i 1948. Det var en ganske fortræffelig maskine, som jeg kom til at flyve i ca. 300 timer uden nævneværdige uheld. Det skal dog i denne forbindelse siges, at det var et fly, som krævede en hel del af sin pilot. Først og fremmest var motorkraften ikke særlig stor, og det bevirkede, at man skulle have stor forståelse af flyvningen. Især krævede den ret store bevægelser på rorene for at lystre. Derfor sagde man også, at den pilot, som kan flyve en KZ II rent aerobatisk, har et solidt håndelag for flyvning.

Der var en hel del romantik forbundet med at flyve KZ II, men det var ikke altid lige behageligt. Modsat Chipmunk'en var den en åben maskine, og det var ikke altid lige morsomt. Man skulle klæde sig på efter forholdene, men skulle man på kolde dage flyve tre formiddagspas, var man til slut stivfrossen, uanset hvor mange lag tøj man havde pakket sig ind i.

Som skolefly var KZ IFeren ganske fortræffelig. Den var robust og meget simpel i vedligeholdelse. Den lå fint i luften, og dens flyveegenskaber var således, at en pilot skulle »kvaje sig« meget for at dumme sig. Gik den for eksempel i spind, væltede den sig selv ud, blot man slap pinden. Her havde den et af sine plusser frem for Chipmunk'en, som skulle »trækkes ud«, hvis den gik i spind.

Af de ca. 5000 flyvetimer, jeg har haft til dato, har de ca. 300 i KZ II absolut ikke været de dårligste - bortset som nævnt fra de kolde ture.«

Der eksisterer i dag 4 KZ II Trænere, nemlig OY-FAK, der er hjemmehørende i Sønderborg, ejet af Simon Moos, og OY-FAT der er hjemmehørende i Aalborg, ejet af Gorm Johansen, Knud Johansen m.fl.. Begge er flyvende p.t.. Der skal til FAK og FAT bemærkes, at de begge har fået tipperne skåret af ca. 10 cm uden for krængrorene. Meningen med det var at gøre dem bedre til aerobatik, men så vidt jeg kan forstå, er det en tvivlsom gevinst.

OY-FAE er under restaurering i Stauning og bliver forhåbentlig klar til at gå i luften i 1990. Museet i Stauning har hidtil haft OY-FAN stående i sin samling, og det seneste, jeg har hørt, er, at den også skulle gøres flyveklar inden for den nærmeste fremtid. Hertil kommer, at museet har en ikke helt komplet Træner, der arbejdes på. Og om ikke det lykkes at få den flyvende, så dog så komplet at den kan fremvises i museet, hvis FAN forsvinder fra samlingen.

Byggenr. / serie- flyvevåben nr.

OY-FAT	109	11	101
OY-FAN	110	11	102
OY-FAK	115	11	107
OY-FAE	119	11	111

For lige til slut at sætte indledningen af artiklen her i forbindelse med slutningen: Mon instruktørerne, der skulle flyve hele dagen i vinterhalvåret, tog en glycoldram til morgenkaffen?

Tegningen kan købes hos RC-unionens tegningsservice for kr. 90,- incl. 2 tegninger (1:6) og forsendelsesomkostninger.



Foto: Arild Larsen



Foto: Arild Larsen

