

Dánské sportovní letadlo KZ-III

O historii dánské letecké továrny Skandinavisk Aero Industri jsme se zmínili v úvodu k popisu letounu KZ-I v RCR 6/2001. Již při výrobě prototypu KZ-I vznikala dolnoplošná dvousedadlovka KZ-II, a to postupně v několika verzích. První variantou byl letoun KZ-II Kupe, který prvně vzletl 11. prosince 1937. Této verze se vyrobilo celkem třináct kusů. Další variantou byla KZ-II Sport se sedadly za sebou a otevřeným

švédská, Norska, Belgie, Indie, Malajska a dokonce i na Island. Přes výraznou převahu amerických letadel na evropském trhu bylo ještě kolem roku 1990 (!) registrováno okolo třiceti exemplářů KZ-III. Kromě toho skupina nadšenců modifikovala výrobní číslo 66 z roku 1946 (OY-DZA) na původní sanitní verzi prototypu v letovém stavu. Toto letadlo zaujímá nyní místo v hangáru Dansk Veteranflysamling ve Stauningu.



pilotním prostorem. Ta vzletla 10. října 1938 a celkem se jich vyrobilo šestnáct exemplářů. Poslední verzi byl KZ-II Trainer, vyráběný v silnější verzi než Sport pro dánské vojenské letectvo. Vyrobilo se jej patnáct kusů.

Ani po obsazení Dánska německou armádou v roce 1940 neustala u SAI letecká výroba a vývojová činnost. Konstrukce KZ-III začala v roce 1942 s tím, že sériová výroba bude zahájena ihned po skončení druhé světové války. Ve skutečnosti pak byly dva prototypy tohoto sportovního dvousedadlového hornoplošníku vyrobeny už v roce 1944. Aby mohl být první prototyp zalétán, byl opatřen znaky dánského Červeného kříže jako sanitní verze, i když by se nositelka s pacientem do trupu nevešla. Tento trik u Němců prošel, a KZ-III mohl být 11. září 1944 zalétnut jako OY-DOZ. Proti typu KZ-II představoval sice KZ-III aerodynamicky krok zpět, šlo však především o zjednodušení výroby a zamezení možnosti pádu do vývrtky. První prototyp byl ještě opatřen motorem D.H. Gipsy Minor o 66 kW (90 k), ale již druhý prototyp, SE-ANY, prodaný do Švédska, byl stejně jako dalších 62 exemplářů vyrobených po válce vybaven silnějším motorem o výkonu 73,5 kW (100 k).

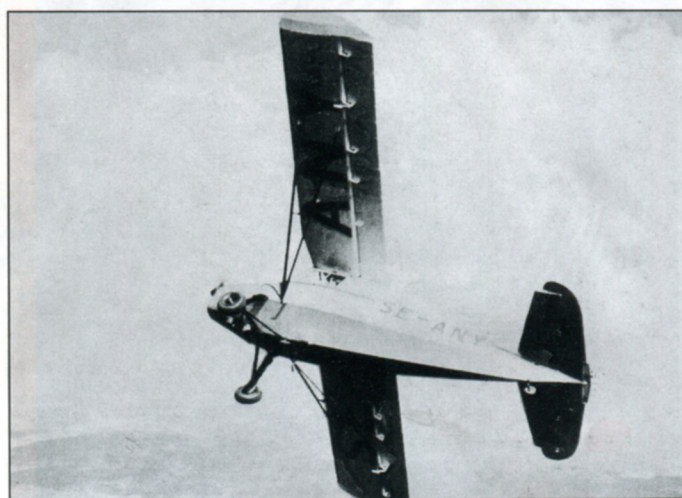
Většina vyrobených strojů zůstala na domácí půdě v Dánsku, ale část jich byla prodána do



KZ-III byl jednomotorový vzpěrový hornoplošník smíšené konstrukce se sedadly vedle sebe a s pevným dvoukolovým podvozkem a ostruhou.

Trup byl svařen z ocelových trubek. Od požární přepážky do úrovně dveří byl kryt plechem, zbytek byl potažen plátnem. Vstupní dveře, otvírané dopředu, byly po obou stranách trupu.

Křídlo obdélníkového půdorysu bylo dvonosníkové s žebrý. Náběžná hrana byla opatřena pevným slotem. Odtokovou hranu zabírala shodně široká křídélka a vztlačkové klapky. Konstrukce křídla byla celodřevěná; torzní skříň byla potažena překližkou, zbytek plátnem. Křídlo bylo podepřeno „V“ vzpěrou, zakotve-



nou na nosících. Ke křídlu byla fixována zajímavým uchycením ve tvaru obráceného „T“.

Ocasní plochy byly samonosné. Kýlová plocha vyrůstala plynule z trupu a byla stejně jako trup potažena plátnem. Stabilizátor byl kryt překližkou. Obě kormidla byla částečně aero-

dynamicky vyvážená a opatřena i vyvažovacími ploškami – trimy. Kormidla byla potažena plátnem.

Dvoukolový vyztužený podvozek měl kola opatřena brzdou. Otočné ostruhové kolo bylo spřaženo s řízením směrovky.

Invertní vzduchem chlazený čtyřválcový motor anglické výroby Cirrus Minor II o maximálním výkonu 735 kW (100 k) poháněl pevnou dvoulistou vrtuli. Motorový kryt z duralového plechu byl dělený, jeho bočnice se odklápěly na závěsech vzhůru.

Zbarvení bylo rozdílné, řídilo se požadavky majitelů. Sériový OY-DZA upravený do podoby prototypu je světle krémové barvy s červenými doplňky. Poznávací značky, křídlové a podvozkové vzpěry a nápis ZONEN na motorovém krytu jsou černé.

Zdeněk Kaláb

Technická data a výkony:

Rozpětí 9,6 m, délka 6,53 m, výška 2,1 m; plocha křídla 13,0 m²; hmotnost prázdná 419 kg, nejvyšší vzletová 650 kg; plošné zatížení 50 kg/m²; nejvyšší přípustná rychlost 185 km/h, cestovní 165 km/h, přistávací 55 km/h; dolet 500 km; praktický dostup 4150 m

