



Die Ka6 ist ein bekanntes Leistungssegelflugzeug aus der Schleicher Flugzeugschmiede nahe der Wasserkuppe. Das Flugzeug wurde in den 1970er-Jahren gebaut und hatte große Erfolge. Das letzte Modell, die Ka6 E, auch Rhönsegler genannt, war auf vielen Flugplätzen zu finden. Auch bei Modellfliegern erfreut sich dieser elegante Segler großer Beliebtheit. Eine Variante des Modells wird von RC-Tronics-Topp-Rippin geliefert.

Die Ka6 E von RC-Tronics-Topp-Rippin traf als großes Paket mit einem Rumpf, zwei Tragflächen, Leitwerken und einer Kabinenhaube mit Haubenrahmen ein. Die Tragflächen haben das Profil Eppler 201 mod, das gute Allroundeigenschaften und gutes Thermikverhalten verspricht. Die Störklappen sind unter der Beplankung eingebaut, Kabel für Querruder und Störklappen sind bereits verlegt und die Verkastung für die Querruderservos und Klappenservos ausgefräst. Die Steckung wurde auf meinen Wunsch hin bereits eingebaut. Da ich als Sonderanforderung die eingebaute Steckung im Rumpf und verkastete Querruder bestellt hatte, waren diese Arbeiten bereits erledigt. Das Seitenruder besteht ebenfalls aus einer verstärkten Styro-Abachibauweise, ebenso wie das Pendelhöhenruder. Auch im Höhenruder war die Steckung bereits eingebaut. Leider aber so ungenau, dass beide Ruderblätter gegen sich verdreht waren. So hätte der Segler vermutlich eine Kurve geflogen. Diese Steckung musste also leider wieder entfernt und verbessert eingebaut werden.

Preis-Leistung passt

Die Kabinenhaube ist von guter Qualität, der Kabinenhaubenrahmen aber aus dünnem Kunststoff und nicht scale. Der weiße GFK-Rumpf ist ebenfalls von ordentlicher Qualität, zeigt aber eine kräftige Naht. Das ganz große Manko ist die mangelhafte Bauanleitung. Hieraus gehen zwar die Grundeinstellungen und der Schwerpunkt hervor, die wenigen Punkte der Baubeschreibung können aber vernachlässigt werden. Mit dieser Anleitung ist der Bausatz nur für erfahrene Modellflieger geeignet. Im Großen und Ganzen also ein recht ordentlicher Bausatz mit kleinen "Fehlern" zu einem guten Preis.

Das Pendelhöhenruder ist sauber gefertigt. An ihm ist die Höhenflosse angezeichnet, falls man aus diesem Modell eine Ka6 CR machen möchte, die mit einem gedämpften Höhenruder versehen ist. Allerdings stimmen dann die Abmessungen des Rumpfs nicht mehr, denn die Ka6 CR war etwas schlanker als ihre Nachfolgerin. Nach der Verbesserung der ungenauen Steckung wurden eine Lagerung und ein Pendelhöhenruderhebel aus Aluminium gefertigt. Um den Ausschlag des Seitenruders zu ermöglichen, wurde von den Höhenrudern jeweils eine kleine Ecke abgetrennt und verkastet. Hierbei ist eine Dreiseitenansicht der Ka6 E aus dem Internet oder vom Originalhersteller sehr hilfreich. Der Einbau des Ruderhebels in die Seitenflosse erfolgte dann mit einem Messingrohr und zwei Stellringen als Lager. Angelenkt wurde diese Mechanik mit einem Kohlefaserrohr. Wichtig hierbei ist, dass ein kräftiges und stellgenaues Servo eingesetzt wird. Das Pendelruder ist für seine "direkte" Ruderwirkung und kleine Ausschläge bekannt und muss auf jeden Fall immer wieder genau in die Neutralstellung gefahren werden, da sich sonst die EWD verändert.



Das Seitenruder ist sauber gefertigt und wird mit vier kräftigen Scharnieren befestigt



Im Seitenruder wurden runde Aussparungen eingebracht, um Gewicht zu sparen

Um gleichmäßige Ausschläge zu erreichen, sind kleine Helfer wie ein Winkelmesser und eine gute EWD-Waage notwendig. Das Seitenruder wird danach mit vier kräftigen Scharnieren eingebaut und mit Seilzügen über ein HS645MG-Servo von Hitec angesteuert. Das gelingt ganz einfach und ist schnell erledigt. Um Gewicht zu sparen, wurden von mir drei runde Aussparungen im Seitenruder eingebracht.

Ordnung muss sein

Um den Rumpf innen noch zu verstärken, wurden unterhalb des Haubenrahmens Kiefernleisten einlaminiert. Mittels einer selbst erstellten Pappschablone ließ sich unter der Steckung ein passender Spant aus 6-Millimeter-Multiplex-Sperrholz herstellen und einharzen. Beim Landerad wurde ein 60-Millimeter-Vollgummirad mit Aluminiumfelge eingebaut. Beim Originalflugzeug liegt die Radachse im Rumpf, was dazu führt, dass das Landerad nur sehr wenig aus dem Rumpfboden hervorschaut. Da mir diese Lösung nicht gefällt, auch wenn sie aerodynamisch besser geeignet ist, habe ich die Radachse außerhalb des Rumpfs platziert. So kann auch ein Radwechsel einfacher erfolgen. Dazu habe ich zwei Lagerungsplatten aus 3-Millimeter-Duraluminium hergestellt und mit einem Radkasten aus Sperrholz im Rumpf verbaut und einlaminiert.

Ein Servobrett für die Aufnahme von Seitenruderservo, Höhenruderservo, Schleppkupplungsservo, Empfänger, BEC-System, Akkuweiche und Sensor konnte vor dem Radkasten im Cockpitbereich einlaminiert werden. In der Rumpfnase befinden sich die Halterung für das Trimmblei und die beiden Halterungen für die 3.500-Millimeter-Empfängerakkus. Diese sind mittels Sperrholzbefestigungen seitlich in der Rumpfnase verklebt und mit Klettbändern gesichert. Die Schleppkupplung wurde in der Rumpfnase eingeharzt und mit einem Stahlgestänge durch das Kupplungsservo angelenkt. Der Haubenrahmen aus ABS-Kunststoff wurde nicht verbaut, weil die Abmessungen nicht scale sind und das Kunststofftiefziehteil auch zu dünn ist. Hier wurde ein eigener Rahmen aus Balsaholz erstellt, der mit einer Glasfasermatte verstärkt ist.

TECHNISCHE DATEN

Gewicht: 7.100 g
Spannweite: 4.200 mm
Rumpflänge: 1.740 mm
Profil: Eppler 201 mod
RC-Funktionen: Höhe, Seite, Quer,
Störklappen, Schleppkupplung



Für das Pendelhöhenruder wurde ein Umlenkhebel aus Aluminium angefertigt



Mit einem Ring aus Multiplex-Sperrholz wird die Schleppkupplung in der Rumpfnase eingeharzt



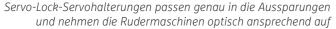
Mit 4.200 Millimeter Spannweite zählt das Modell schon zu den Großseglern. Der dicke Rumpf und die große Flächentiefe lassen das Flugzeug recht groß erscheinen



Der Innenraum sollte übersichtlich gestaltet sein. Das Seitenruder wird mit Seilen, das Höhenruder mit einer Schubstange angelenkt



Durch das etwas höhere Landerad kann das Modell auch bei höherem Gras noch gut ausrollen



Die Haubenverriegelung erfolgt vorne über einen GFK-Rundbolzen und im hinteren Bereich über einen kräftigen Magneten. Nach Lackierung mit Strukturlack konnten die Pilotenpuppe und die Haube mit dem Rahmen verklebt werden. Auf einen detaillierten Cockpitausbau wurde verzichtet. Ein Ausbau ist aber aufgrund des großen Rumpfs sehr gut möglich, wenn gewünscht.

Tragflächenbau

Die beiden Tragflächen haben an der Wurzelrippe eine große Flächentiefe. Sie sind beidseits mit Abachifurnier beplankt und an Ober- und Unterseite mit einer dünnen Glasfasermatte unterlegt. Die Qualität und die Verarbeitung sind sehr gut und die hohe Festigkeit wird sicherlich allen Belastungen in der Luft standhalten. Ich hatte mir beim Hersteller die Steckung im Rumpf schon einbauen lassen. Diese Arbeit wurde sehr ordentlich und spaltfrei erledigt. Mittels einer starken Feder und zweier eingeklebter Haken werden die Tragflächen zusammengehalten. Die Landeklappenschächte sind



Die LiPo-Akkus sind seitlich in Holzhalterungen untergebracht, das Trimmblei ist am Rumpfboden verschraubt



unter der Beplankung schon eingebaut und müssen nur noch mit einem scharfen Messer geöffnet und freigelegt werden. Danach kann man die Klappenoberteile einklicken.

Auf der Unterseite sind bereits runde Ausfräsungen für die Klappen- und Querruderservos eingebracht, sodass die Montage der Servos schnell vonstattengehen kann. Hier bietet es sich an, Servo-Schnellbefestigungen einzusetzen. Sie passen genau in die Ausfräsungen und bringen das KST-Servo sicher und optisch ansprechend unter. Außerdem befinden sich schon verdrillte Kabel in den Tragflächen. Hier müssen nur noch Stecker angelötet werden. Wurzelseitig wurden daher MPX-Stecker angelötet und die Isolierungen angegossen. Um eventuell defekte Servos schnell auswechseln zu können, wurden am anderen Ende der Kabel JR-Stecker verbaut. Die KST-Servos DS145MG wurden in Schrumpfschlauch eingeschrumpft und mit dem Landeklappengestänge verbunden. Danach konnten die Servos einfach in die Ausfräsungen der Landeklappen eingeharzt werden. Abschließend galt es noch, die Tragflächen mit Orastick-Klebefolie in weiß zu bespannen. Das geplottete Dekor der Firma Plott & Fly wurde auf die Tragflächen und den Rumpf aufgebracht.

Höhenflug

Nach gründlicher Überprüfung wurde die Ka6 E an das Schleppflugzeug gehängt und im F-Schlepp gestartet. Die Ka6 hob nach wenigen Metern vom Boden ab und folgte dem Schlepper ruhig und unkritisch. So konnte





Der Sporn ist auch aus Aluminium gefertigt und entspricht in Etwa dem Original

schnell die Ausklinkhöhe erreicht werden. Nach dem Ausklinken musste allerdings noch sehr deutlich Tiefenruder nachgetrimmt werden, um ein ausgewogenes Flugverhalten zu bekommen. Auch schien der Segler immer noch etwas schwanzlastig zu sein. Nach der Landung wurden daher noch ein wenig Blei in der Nase verschraubt und die Höhenrudertrimmung korrigiert. An Quer- und Seitenrudern musste nichts verändert werden.

Die nächsten Starts waren gleich etwas stressfreier und so konnte das Flugverhalten des Modells überprüft werden. Trotz oder gar wegen der 7.000 Gramm Gesamtgewicht macht die Ka6 E in der Luft eine gute Figur. Sicherlich ist es bei einem Segler mit Pendelhöhenruder etwas aufwändiger, die richtigen Einstellungen zu finden, aber das Modell flog nach dem ersten Start angenehm und ausgewogen. Allerdings stimmen die Anformungen der Tragflächen und die Anformung des Höhenruders nicht mit der richtigen EWD überein. Das Höhenruder steht nach der Anformung am Seitenruder nun immer etwas auf Tiefe, was aber nur bei genauerem Hinsehen auffällt.

Obwohl das Modell, bedingt durch die EWD, das Profil und die Höhenrudereinstellung sehr schön langsam fliegt, hat es durch das Gewicht ordentlich Durchzug. Einmal angestochen, nimmt die Ka6 E schnell Fahrt auf. Sie lässt sich dann in Bodennähe ausgiebig kreisen und sicher landen. Die Expoeinstellung beim Höhenruder hatte ich ebenfalls nach dem ersten Flug auf

BEZUG

RC-Tronics-Topp-Rippin
Zollernstraße 7, 58636 Iserlohn

Telefon: 023 71/97 28 97, Fax: 023 71/97 28 96

E-Mail: rippintopp@aol.com

Internet: www.rc-tronics-topp-rippin.de

Preis: 551,08 Euro; Bezug: direkt

50 Prozent eingestellt, da das Höhenruder als Pendelruder sehr direkt wirkt. Die Landungen gelangen auch ohne Landeklappen auf Anhieb sehr schön. Die Klappen wirken sehr kräftig und es empfiehlt sich, etwas Tiefenruder zuzumischen. Die Ka6 E verspricht ein echter Termikschnüffler zu werden. Die gelungene Profilwahl, die Flächentiefe und das Kurvenverhalten lassen diese Eigenschaft erahnen.

Gute Nachrichten auch für alle, die es etwas flotter mögen: Die Festigkeit des Modells ist sehr gut und auch hohe Flächenbelastungen im Kunstflug und in extremen Fluglagen sind völlig unkritisch. Insgesamt hat man hier einen recht robusten Segler mit sehr angenehmem Flugverhalten zu einem günstigen Preis. Das gute Preis-Leistungsverhältnis wird nur durch die verbesserungswürdige Bauanleitung ein wenig getrübt. Aber alles in allem ein tolles Modell.

Wolfgang Weber Bilder: Jonathan Weber, Max Haubold, Wolfgang Weber

ANZEIGE

