

Vývoj SF 27 A a SF 27 MA

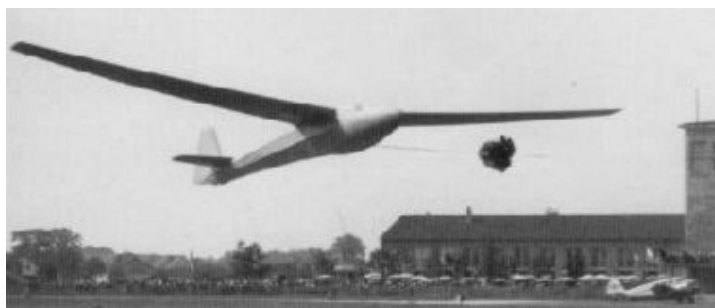
<http://www.sf27.de>

překlad J.Ivanová

Po dokončení Ka 2 byl Rudolf Kaiser od Schleicheru vypovězen, v té době (srpen / září 1953) měl ale ještě asi měsíc pracovat na nedokončeném úkolu, na konstrukci Rhönlerche. Vzhledem k tomu, že Kaiser už pracoval u Scheibe na dvousedadlovce „Specht“, nepřipadl mu projekt Rhönlerche II (Ka-4) nijak obtížný. Rhönlerche byl nakonec dokončen Ludwigem Krönungem a poprvé se dostal do vzduchu 7.prosince 1953. V tomto období Kaiser už pracoval u Egonu Scheibe v Dachau.

Ka 5, kterou Kaiser vyvinul 1954 u Scheibe, byla první konstrukcí s laminárním profilem NACA. Vstoupila ve známost pod názvem Scheibe „Zugvogel 1“.

V roce 1954 byl ve firmě Scheibe Flugzeugbau GmbH dokončován L-Spatz 55, který byl konstruován především pro klubový provoz. Zugvogel 1 byl naopak určen pro výkonné plachtění. Měl negativní šípovitost křídel, kterou Kaiser aplikoval až po ASK 13, vyráběnou u firmy Schleicher. Zugvogel 1 se svým rozpětím 16 m měl převahu nad tehdy srovnatelnými typy. Bylo postaveno pouze 8 exemplářů. Roku 1955 na něm zvítězila Hanna Reitsch na mistrovství Německa v Oerlinghausenu.



Následoval Zugvogel II – byly vyrobeny pouze dva exempláře, které měly záporný šíp křídel. Pro Zugvogel IIIa bylo zvětšeno rozpětí na 17 m, zatímco trup byl zachován. Tohoto typu bylo vyrobeno asi 30 kusů. S další modifikací - Zugvogel IIIb - pak přichází v r. 1963 nový trup, který měl tehdy velký ohlas. Vyrobito se cca 40 kusů.



Pod vlivem nových předpisů pro standardní třídu r. 1959 vznikla 15-metrová verze - Zugvogel IV.

Na základě zkušeností se sérií těchto konstrukcí a různých verzí Spatzů byla r. 1961 postavena SF 26. Trup byl odvozen od Spatze, křídla byla třídílná.



V r. 1964 se potom konal zálet SF 27 A. Jako konkurent pro Ka-6 byla ale vyrobena pouze ve 120 kusech.

SF 27 B měl jako jediný rozpětí 17 m. Trup byl převzat od typu Zugvogel IIIb a trochu zkrácen. Křídlo dostalo od té doby velmi používaný profil Wortmann FX 61-184. Výškovka byla plovoucí.



Také Helmut Reichmann létal ve svých mladých letech s SF 27 A.

Z SF 27 A postavil Alois Obermayer (letiště Illertissen) první motorizovaný kluzák s motorem zatahovacím do trupu. Byl označen Illerschwalbe a byl vyroben jako jediný kus. A. Obermayer byl firmou Scheibe v Dachau zmocněn k výrobě po následujících úpravách:

- křídlo - mělo mít profil SF 27 a schopnost unést celkovou hmotnost od cca 420 kg (zesílený nosník).
- zachována konstrukce trupu (ocelové trubky) - byly posíleny důležité části kostry trupu, především u ocasních ploch, a všechny ohyby a svařované spoje této konstrukce.



Po splnění těchto podmínek postavil A. Obermayer přední část a zadní část trupu dohromady i s mechanismem zasouvacího spalovacího motoru Hirth F10 (500 cm³, 26 koní). Později byl tento motor nahrazen dvouválcovým Hirthem s 640 cm³ a 38 koni.

A. Obermayer nechal schválit takto provedený kluzák Illerschwalbe s oběma variantami motoru a nechal si na koncepci zatahovacího motoru dát ochrannou známku.

Illerschwalbe měl částečně zatahovací podvozek, aby při opomenutí jeho vysunutí nedošlo k přistání na břicho.

Koncepce se firmě Scheibe líbila natolik, že ji „okopírovala“ ve výrobě malých sérií v modernizovaných verzích jako SF 27 MA a později SF 27 MB (celkem asi 30 exemplářů).