

# Die Geschichte der SF 27 A und SF 27 M

<http://www.sf27.de>

Nach Fertigstellung der Ka 2 wurde Rudolf Kaiser von Schleicher gekündigt, bekam aber für die noch verbleibende Zeit von etwa einem Monat (August/September 1953) den Auftrag, die Rhönlerche zu konstruieren. Da Kaiser schon bei Scheibe am Doppelsitzer "Specht" gearbeitet hatte, fiel ihm der Entwurf der Rhönlerche II (Ka 4) nicht schwer. Fertiggestellt von Ludwig Krönung kam die erste Rhönlerche am 7. Dezember 1953 in die Luft. Zu dieser Zeit arbeitete Kaiser schon bei Egon Scheibe in Dachau am Zugvogel.

Die Ka 5, die Kaiser 1954 bei Scheibe entwickelte, war die erste Konstruktion mit einem NACA-Laminarprofil. Sie ist unter dem Namen Scheibe "Zugvogel 1" bekanntgeworden.

1954 wurden im Hause Scheibe Flugzeugbau GmbH weiterhin der L-Spatz 55 fertiggestellt, der vorwiegend für den Vereinsbetrieb konstruiert war. Der Zugvogel I hingegen war für den Leistungssegelflug ausgelegt und hatte noch eine Vorpfeilung (negative Pfeilung) der Flügel, die Kaiser noch bis zur ASK 13 anwendete. Mit seinen 16 m Spannweite war er den vergleichbaren Mustern überlegen. Es wurden nur 8 Exemplare gebaut. 1955 gewann Hanna Reitsch in Oerlinghausen die Deutschen Meisterschaften.



Vom Zugvogel II wurden nur zwei Exemplare gebaut, es entfiel die Vorpfeilung des Flügels. Beim Zugvogel IIIa wurde die Spannweite auf 17 m vergrößert, während der Rumpf in etwa beibehalten wurde. Vom Zugvogel IIIa wurden etwa 30 Stück hergestellt. Der Zugvogel IIIb bekam dann im Jahr 1963 einen neuen flachen Rumpf, der damals viel Anklang fand. Es wurden ca. 40 Stück gebaut.



Unter dem Einfluß der neuen Regel für die Standardklasse entstand 1959 eine 15-Meter-Version des Zugvogels, der Zugvogel IV.

Aufbauend auf den Erfahrungen der Zugvogelreihe und verschiedenen Spatzen wurde 1961 die SF 26 gebaut. Der Rumpf wurde vom Spatz abgeleitet, der Flügel war dreiteilig.



1964 fand dann der Erstflug der SF 27a statt. Als Konkurrent für die Ka 6e wurden etwa 120 Stück gebaut. Ein einziges Muster die SF 27b hatte 17 m Spannweite. Der Rumpf ist vom Zugvogel IIIb abgeleitet und etwas kürzer. Der Flügel bekam das seither viel verwendete Wortmann-Profil FX 61-184. Das Höhenruder wurde als Pendelleitwerk ausgeführt.



Auch Helmut Reichmann flog in seinen jungen Jahren eine SF 27A

Aus der SF 27 baute Alois Obermayer (Flugplatz Illertissen) einen der ersten Motorsegler mit einem im Rumpf versenkbaren Klapptriebwerk mit der Bezeichnung Illerschwalbe. Die Illerschwalbe wurde als Einzelstück gebaut. Herr Obermayer beauftragte die Fa. Scheibe in Dachau zur Herstellung des folgenden Rohbaus:

1. Der Flügel, sollte das Profil der SF27 aufweisen und ein Gesamtgewicht von ca. 420 kg tragen können (verstärkter Holm).
2. Weiterhin bestellte Herr Obermayer ein SF27 Bugteil des Rumpfes im Rohbau, aus dem die Rohre nach hinten heraus ragten und ein SF27 Rumpf-Hinterteil im Rohbau (Leitwerk) aus dem die Rohre nach vorne herausragten.



Nachdem alle Teile geliefert wurden, baute Herr Obermayer das Rumpf-Vorderteil und das Rumpf-Hinterteil zusammen und ein Klapp-Triebwerks-Mechanismus mit einem Hirth F10 - Verbrennungsmotor mit 500 ccm bei 26PS, ein. Später wurde dieser Motor durch einen Hirth 2 Zylinder mit 640 ccm bei 38 PS ersetzt. Herr Obermayer ließ die so erstellte Illerschwalbe als Einzelstück mit beiden Motorvarianten zulassen und ließ sich ein Patentschutz auf dieses Klapptriebwerkskonzept geben. Die Illerschwalbe hatte dabei ein teilweise einziehbares Hauptfahrwerk um beim Vergessen des Ausfahrens keine Bauchlandung zu machen. Das Konzept gefiel der Fa. Scheibe so gut, daß sie die Illerschwalbe in einer modernisierte Version als SF27MA und später SF27MB in Kleinserie (zusammen ca. 30 Exemplare) "nachbaute".