

Langer Schleppkupplung Arm gut versteckt

Die Möglichkeiten eine Schleppkupplung einzubauen werden immer vielfältiger, je mehr Platz zur Verfügung steht. Dass auch in nebenstehend gezeigtem Rohbau jede Menge Platz dafür ist, scheint klar zu sein. Dennoch hat Rüdiger Götz einen ganz anderen Weg eingeschlagen.

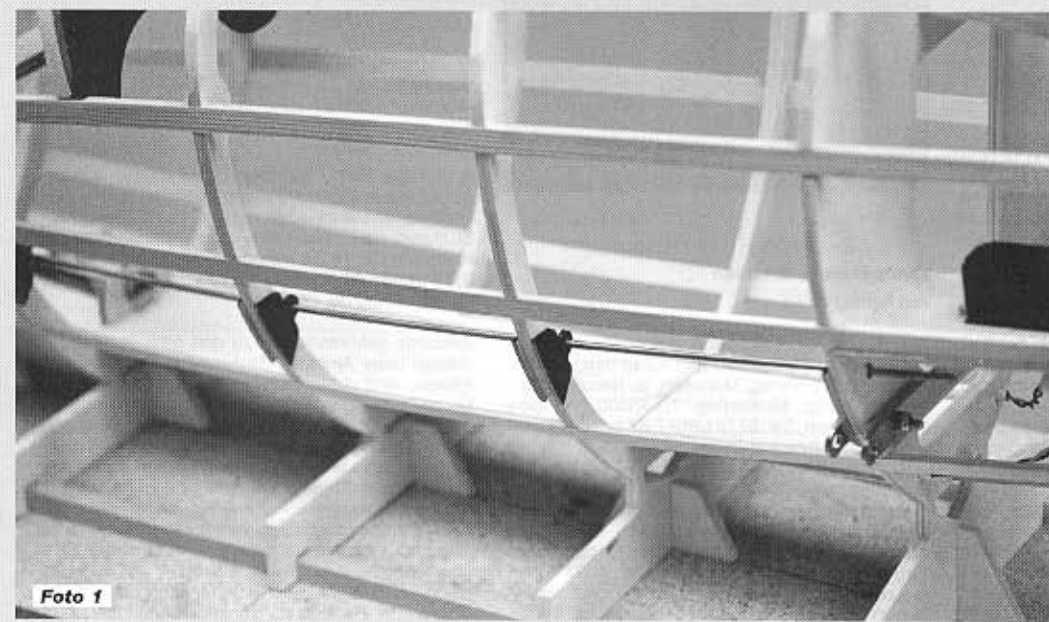


Foto 1

Es geht um die »Ka 1« von CNC-Modellbautechnik Bayer im Maßstab 1:2,5. Vier Meter Spannweite bedeutet das, denn das Original dieses einsitzigen Segelflugzeugs mit V-Leitwerk wies genau 10 m auf. Als der Rumpf eines Tages auf der Helling Formen annahm und der Pilot zum ersten Mal hinter dem Instrumentenbrett Platz nehmen durfte, standen mehrere Fragen im Raum. Wo kommt der Akku hin, wo der Empfänger und vor allem wo soll das Servo für die Schleppkupplung

hin? Vom Ehrgeiz begleitet, dass später im Cockpit so wenig wie möglich vom RC-Equipment zu sehen sein sollte und jedes Kabel stören würde, war klar, dass das Servo für die Schleppkupplung in unmittelbarer Nähe des Empfängers hinter den Hauptspant gehört.

Über einen langen Bowdenzug und einem darin laufenden 1,5-mm-Stahldraht sollte das berühmte Langloch in der Rumpfsseitenwand einen Ausklinkmechanismus ermöglichen. Damit war nur noch die Frage zu klären, wie der Bowdenzug an der Rumpfsseitenwand zu verlegen sei, ohne dass man sofort weiß, was da liegt.

Einen Überblick über die Vorgehensweise schafft Foto 1. Es zeigt die linke Rumpfhälfte vor dem Hauptspant und die Position des Servos dahinter. Es ist über Kopf eingebaut, damit der Servoarm möglichst dicht an die spätere Beplankung kommt und die Montage des Servos mittels 2-mm-Sperrholzbretchen sowohl an der Rückseite des Hauptspants als auch an einem der Rumpfgurte erfolgen konnte. Das Foto verrät eigentlich auch schon die gesamte Vorgehensweise. Anstatt den Bowdenzug nun mit dicken Harzbatzen an den sauber gefrästen Spanten zu befestigen, dienen an jedem Spant zwei Laschen aus 2-

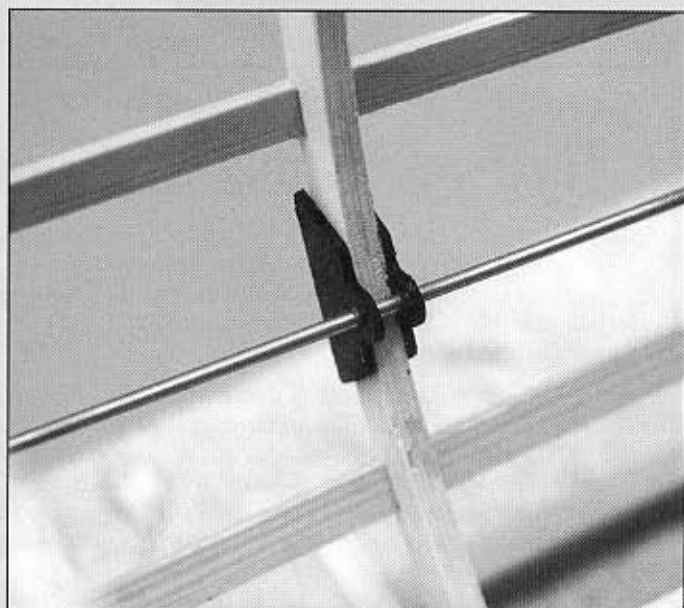


Foto 2

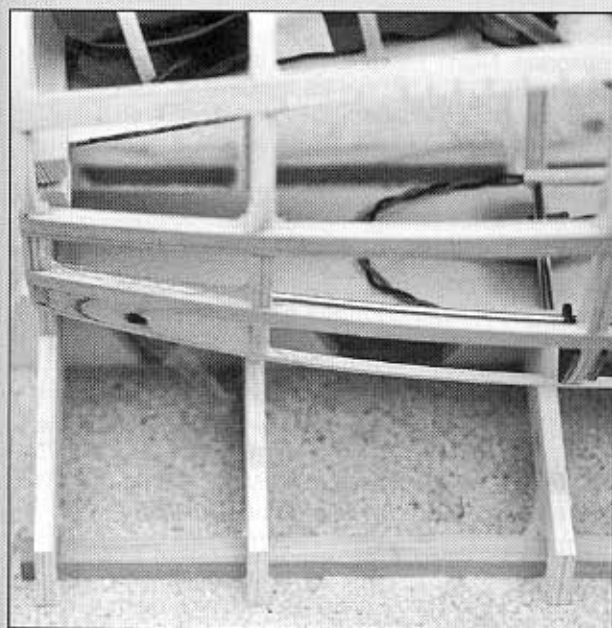


Foto 3

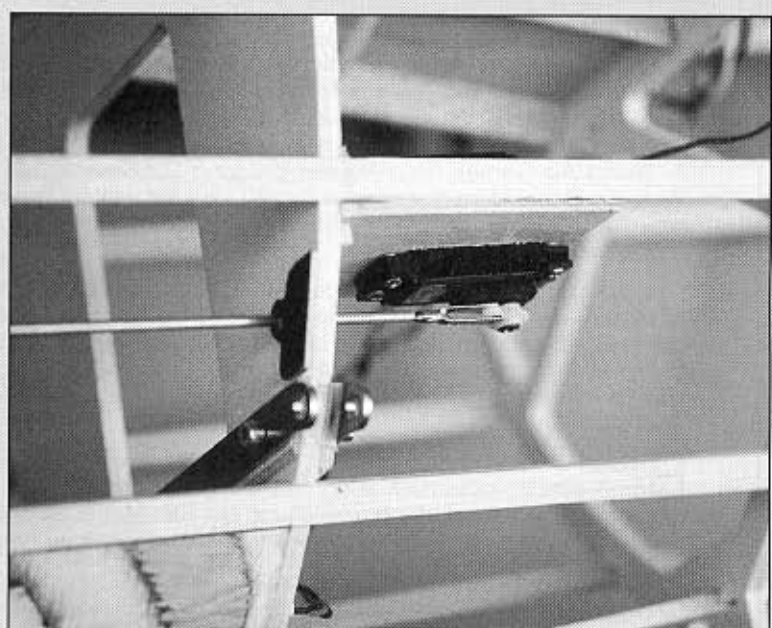


Foto 4

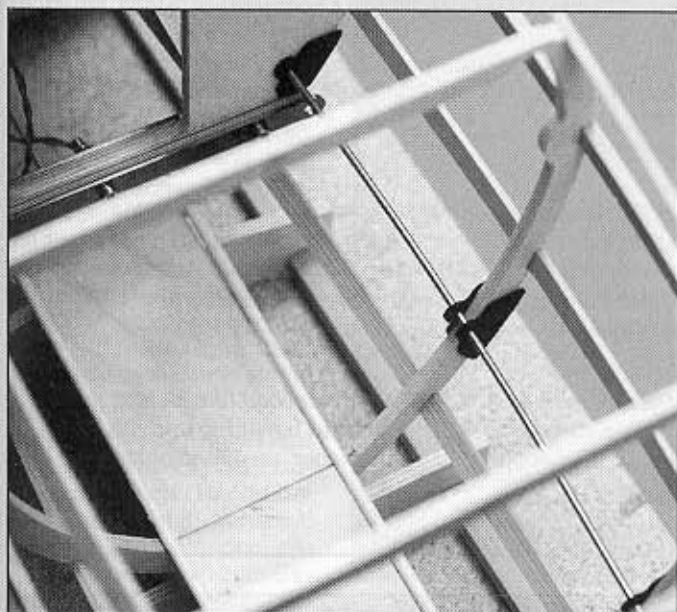


Foto 5

mm-Sperrholz als Halter. Foto 2 zeigt dieses Detail.

Als Bowdenzug-Röhrchen dient hier übrigens keines aus Kunststoff, sondern eines aus Alu mit 2 mm Außendurchmesser. Die Sperrholzlaschen sind fein säuberlich ausgesägt und mit schwarzer Lack-Lasur eingefärbt.

Foto 3 zeigt dann das andere Ende des Bowdenzug-Röhrchens. Es läuft auf einem dicken Sperrholzbrett zwischen zwei Gurten aus, in dem wir eben das Langloch zum Einfädeln des Schleppkupplungsseils finden.

Mit Foto 4 wechseln wir noch einmal zum Servo, zeigt es doch jetzt den bereits korrekt abgelängten Stahldraht mit aufgelötetem Gabelkopf. Da es bekannterweise immer schwer ist, in einen Spant im Rohbaugerüst nachträglich ein Loch zu bohren, wurde natürlich auch dieses etwas zu groß. Aus diesem Grund finden wir auf der Vorderseite des Hauptspants auch eine solche 2-mm-Sperrholzlasche. Sie kaschiert praktisch den etwas zu groß gewordenen Durchbruch. Foto 5 zeigt uns dann noch einmal den „späteren“ Blick ins Cockpit.