

Nurflügelsegler "GROßSALAMANDER"

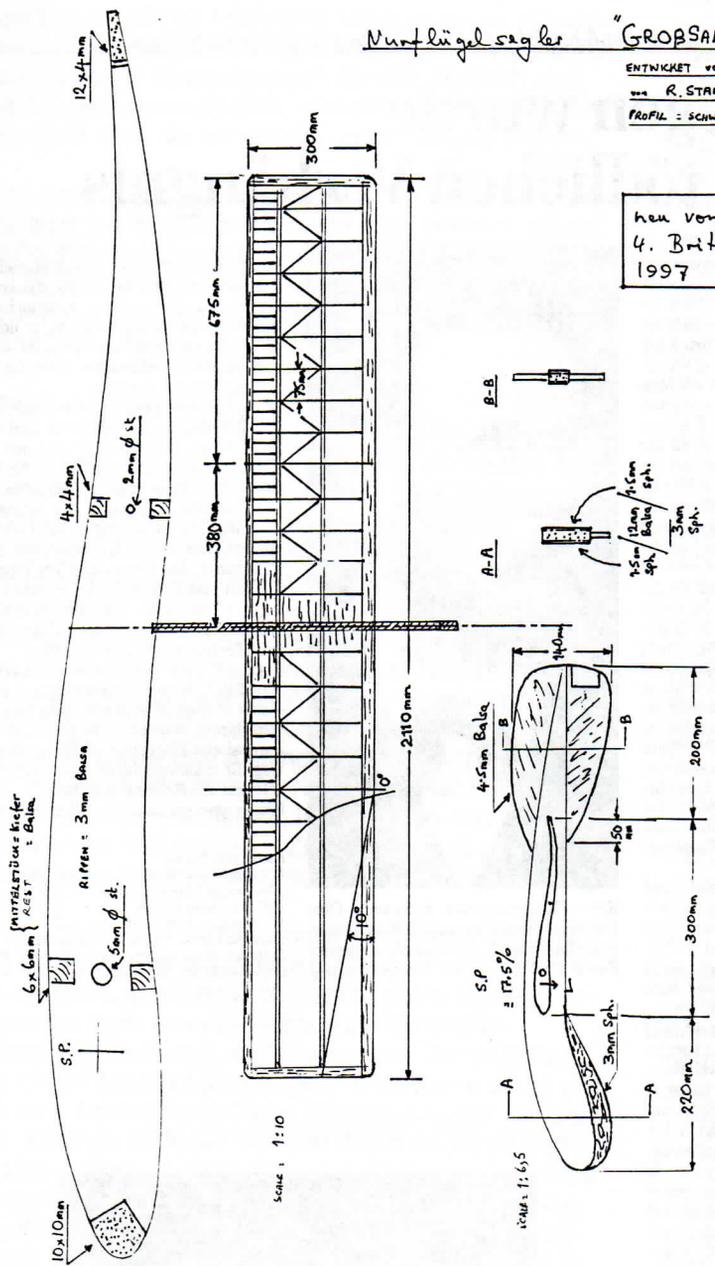
ENTWICKELT VON "SALAMANDER" (1949)
VON R. STAMM
PROFIL = SCHWABE, "S.1"

"The Plank"

Nurflügel von Dave Dent

Gerhard Wöbbeking

neu von Dave Dent
4. British Nationals
1997



Gewicht sparte, war er nicht so zufrieden - ich vermute, weil die etwas längere Rumpfnase die Trägheit erhöhte und die Längsstabilität minderte. Eine geringere Flächenbelastung als 12,8 g/dm² wäre dennoch wünschenswert, weil dann auch die Schleppgeschwindigkeit niedriger ist; bei den überwiegend kräftigen Winden in England spielt das Problem dort allerdings keine große Rolle.

Zu den verblüffendsten Modellen der diesjährigen British Nationals gehörte ein Nurflügel, wie ich noch keinen sah: Ein "plank", ein Brett. Es flog vorzüglich in der Thermik, doch sein Designer Dave Dent konnte nach seinen drei Max im Stechen abends nicht mehr dabei sein und wurde so nur 4. Dennoch eine sehr gute Leistung, denn normalerweise fliegen in England die Gummi-Nurflügel allen anderen davon.

Dave erklärte, daß der Flieger vom "Großsalamander" des Schweizer R. Stamm inspiriert sei. Dessen "Salamander" wurde 1949 veröffentlicht, 1954 druckte der "Aeromodeller" die größere Version. Sie hat Dave Dent dann weiter verändert.

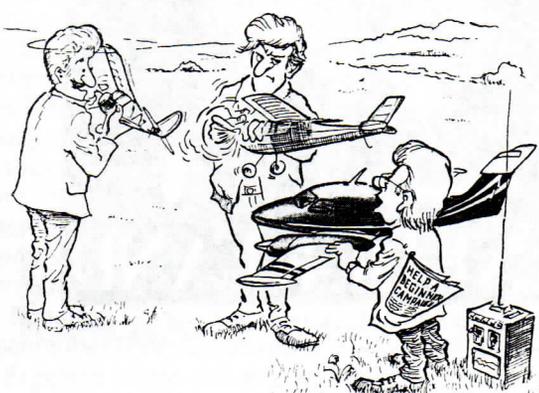
Grundgedanke ist, daß es keinen Anlaß gibt, Nurflügel so klein zu bauen, wie vielfach der Fall: Die Leistung wird mit wachsender Re-Zahl besser, und keine Vorschriften beschränken Flügelfläche und Gewicht. Auch eine große Streckung lohnt sich nur, wenn (wegen der Pfeilung) die Hebelarme der stabilisierenden Flächen länger werden.

Bei einem Brett ist Schlankheit erst recht ungesund. Eine große Flügeltiefe dagegen fördert die Flugstabilität. Das "Höhenleitwerk" besteht ja aus dem S-Schlag des Profils, und kann gar nicht weit genug hinten sein. Unter dem aerodynamischen Ehrgeiz nach hoher Flügelstreckung litten denn auch die bisherigen Versuche, die Dave zuvor z.B. mit Mike Page diskutierte, dessen Brett von 1969/70 gerne in unvermittelten Sturzflug überging.

Mit seiner Streckung von 1:7 bei einer Flügeltiefe von 300 mm scheint Dave Dents Segler sehr gut ausgelegt zu sein. Er stabilisiert ausgezeichnet und ist unkritisch in allen Flugphasen. Auch die maßvolle V-Form - sie taucht in der gezeichneten Form schon bei anderen "planks" auf - scheint auszureichen, das Modell in der Kurve zu stabilisieren.

Getrimmt wird nicht durch irgendwelche Verzüge; die gibt es nicht. Die richtige Schwerpunktlage ist das einzige Geheimnis; Dave fand bei 17,5 % den besten stabilen Gleitflug. Die Kurvensteuerung arbeitet ganz konventionell: Fällt der Hochstarting ab, löst er Zeitschalter und Seitenruder aus. Was der Zeitschalter macht? Er gibt einen kleinen Fallschirm frei, etwa 20x20 cm, mit einem Loch in der Mitte. Er ist mitsamt seinen monofilen Leinen (andere verdrehen sich zu leicht) mit einem Gummi an eine Rumpffseite gepreßt; das Gummi springt ab in die Tiefe, wenn der Hebel des Timers es frei gibt. Am Flügelknick hat eine Endleiste eine Öse, in die der Fallschirm zuvor eingehängt wird: Er bringt den Flieger ziemlich gewalttätig in enger Steilschleife zu Boden.

Dave Dent hat sein Modell sehr solide gebaut, zusätzlich mit Diagonalen zwischen den Holmpaaren und sowohl mit Papier wie mit Seide bespannt. Das Gesamtgewicht beträgt dadurch ca. 800 g, auch bedingt durch einen kräftigen Rumpf. Mit einer Variante, die gut 100 g



"As a beginner, I understand I can ask you people to help me."

ALS Anfänger darf ich Euch doch "um Hilfe bitten."