



*Die Ka 6 bleibt wohl für immer der Segelflug-Klassiker schlechthin. Von 1959 bis 1969 tauchte bei den Meisterschaften der Standardklasse kein Flugzeug so häufig in den Startlisten auf wie dieser wunderschöne Sperrholzflieger. Über 1.400 Stück der mehrfachen Weltrekordlerin wurden von 1958 bis 1972 gebaut.*

Im März 1955 begann Rudolf Kaiser mit den Entwürfen für die Ka 6 „Rhönsegler“. Sein Ziel war ein leicht aufzurüstendes Leistungssegelflugzeug mit 14 Meter Spannweite, das günstig herzustellen war, aber erstklassige Leistungen zeigen sollte. Ende Oktober wurde die erste Ka 6 eingeflogen und im März 1956 die Ersten dieser später Ka 6/0 genannten Serie ausgeliefert. Ab Oktober wurde dann die Spannweite auf 14,40 m vergrößert und im Sommer 1957 mit 15 Meter an die neue FAI-Standardklasse angepasst. Sie wurde mit Kufe als Ka 6 B oder mit Rad als BR geliefert. Die ab Ende Dezember 1958 gebaute Ka 6 CR unterscheidet sich durch eine verstärkte Flügelwurzel von der Vorgängerin.

Mit ihr begann der Siegeszug eines der erfolgreichsten Muster im Segelflugzeugbau.

Bei den Weltmeisterschaften in Lezno 1958 erhielt die Ka 6 den Preis der OSTIV als bestes Flugzeug der Standardklasse. Bei den Weltmeisterschaften 1960 in Köln waren sechs Ka 6 unter den ersten zehn und Heinz

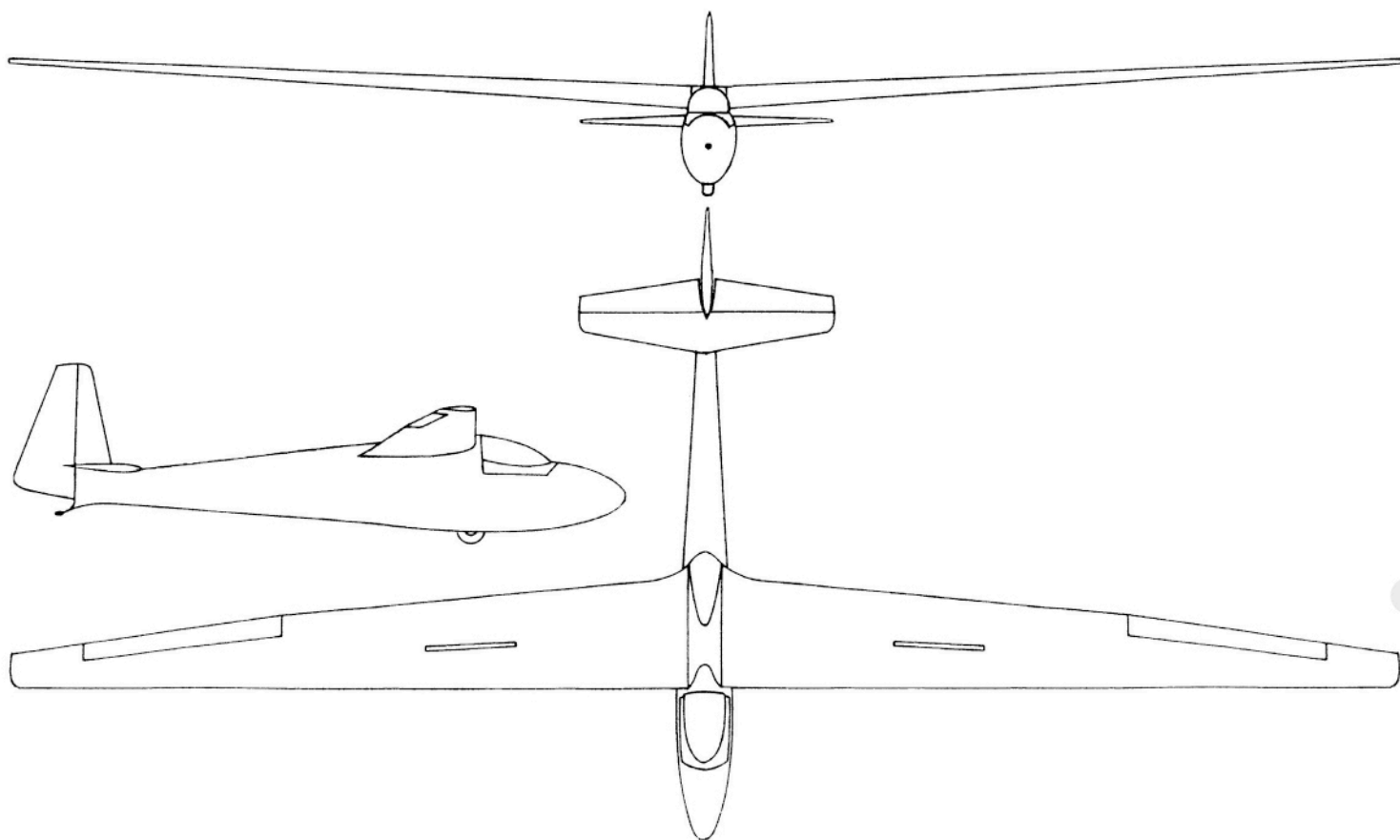
Huth wurde mit ihr Weltmeister. Er errang außerdem sechsmal die deutsche Meisterschaft und wurde als erster Segelflieger 1963 zum zweiten Mal Weltmeister. Auch Weltrekorde wurden mit der Ka 6 aufgestellt. 875 km freie Strecke im Jahr 1963 und 837 km im Zielflug 1964. Als Abschluss der Entwicklung entstand noch die Ka 6 E, die von 1965 bis 72 gebaut wurde und einen niedrigeren Rumpf und Pendelhöhenruder aufweist.

Die Ka 6 CR hat die größten Stückzahlen in der Ka 6-Familie erreicht und ist auf dem Markt noch am häufigsten anzutreffen. Sie besitzt einen ovalen Sperrholzschalenrumpf mit Formteilen aus GFK und Steckhaube, der aerodynamisch sehr sauber gezeichnet ist. Dazu ein nicht einziehbares, gebremstes Rad und neben einer Bugkupplung eine schwerpunktnahe Kupplung für Schlepp- und Windenstart. Seiten- und Höhenleitwerk sind sperrholzbeplankt, die dazugehörigen Ruder stoffbespannt. Auch Versionen mit einem Pendelruder (Ka 6 CR-PE) sind in geringer Stückzahl gebaut worden. Die

*Mehr über die Ka 6 erfährt man im Buch „Rhön-Adler“ von Peter F. Sellinger, in dem er die Entwicklung des Flugzeuges sehr detailliert erläutert, die Varianten beschreibt und mit historischen Dokumenten, Berichten und Fotos begeistert.*







Bei diesem sehr gepflegten Exemplar kann man die Schalenbauweise des Rumpfes gut erkennen. Das Platzangebot ist nicht üppig, der Schnitt eher „körpernah“. In eine Ka 6 steigt man nicht ein, man zieht sie sich an!



► technische daten

Typ	Ka 6 CR
Spannweite	15,00 m
Länge	6,68 m
Flügelfläche	12,40 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung	18,1
Profil	NACA 63618/63615/Joukowski
Leergewicht	185 kg
Max. Pilotengewicht	115 kg
Max. Startgewicht	300 kg
Max. Wasserballast	-
Min. Flächenbelastung	21,8 kg/m <sup>2</sup>
Max. Flächenbelastung	24,2 kg/m <sup>2</sup>
Min. Geschwindigkeit	61 km/h
Max. Geschwindigkeit	200 km/h
Max. Startgeschwindigkeit	Winde: 100 km/h - F-Schlepp 140 km/h
Min. Sinken	0,69 m/sek bei 68 km/h
Gleitzahl	29 bei 78 km/h
Gebaute Stückzahl	ca. 1400 (davon ca. 850 CR und 394 E)
Gebaut seit	CR ab 12/1958 (Ka 6/0 ab 3/1956)
Gebaut bis	CR bis 1970 (Ka 6 E bis 1972)
Hersteller	Alexander Schleicher GmbH & Co Segelflugzeugbau Alexander-Schleicher-Straße 1, D-36163 Poppenhausen an der Wasserkuppe Telefon: (+49) 66 58 89-0 e-mail: info@alexander-schleicher.de internet: www.alexander-schleicher.de

interessante Fanpage

[www.k6-team.de/privat/ka6/index.html](http://www.k6-team.de/privat/ka6/index.html)

Ka 6 bekam einen einholmigen Holzflügel mit engem Rippenabstand, Sperrholznase, nach hinten verlängerter Oberseitenbeplankung, Stoffbespannung und Schempp-Hirth-Sturzflugbremsen. Die Querruder sind beplankt und werden wie die Höhenruder und Sturzflugbremsen über Stoßstangen angelenkt, das Seitenruder über Seile an verstellbaren Pedalen. Getrimmt wird über eine Feder am Steuerknüppel.

Ein Holzflieger bedeutet natürlich einen höheren Pflegeaufwand als ein Kunststoffflugzeug, andererseits ist eine Ka 6 sehr viel günstiger in der Anschaffung und Reparaturen sind einfacher durchzuführen. Die Flugleistungen sind besser als es die Leistungsdaten erwarten lassen. Hier spielt sie ihr niedriges Gewicht aus, und enges Kreisen bei niedrigen Geschwindigkeiten ermöglicht gute Steigleistungen und an schwächeren Tagen kann sie mit Kunststoffseglern leicht mithalten. Das geringe Gewicht steht natürlich hohem Tempo im Wege und deshalb sind die erzielbaren Strecken nicht so groß. Allerdings hat man mit diesem wendigen Flieger sicher nicht weniger Spass, auch wenn es nur 300 km waren, statt der 500, die die Kollegen auf GFK geschafft haben.

268 Ka 6 CR, 97 Ka 6 E und 46 andere Ka 6 sind in Deutschland noch zugelassen.

Die Preise auf dem Gebrauchtmart liegen zwischen 3.000 und 4.500 Euro mit Hänger und trotz des Alters sind noch viele gepflegte Rhönsegler auf dem Markt. ●

Text: Thomas Bergmann, Grafik: Alexander Schleicher/Mantfred Münch, Fotos: Tobias Dorawa