



# K 7

VON THOMAS BERGMANN

FOTOS SÖREN SCHÄFER, KARSTEN LEUCKER

GRAFIK MANFRED MÜNCH, AS-FLUGZEUGBAU

Wenn es nach Stückzahlen geht, ist Rudolf Kaiser der erfolgreichste Zweisitzer-Konstrukteur im Segelflug. Dazu beigetragen hat neben dem Bestseller ASK 21 auch der „Rhönadler“ mit 511 Stück, sein dritter Doppelsitzer nach der Ka 2 und der Rhönlerche II. Die K 7 wurde von 1957 bis 1966 in Poppenhausen gebaut und lebte versteckt in der ASK 13 noch bis 1980 im Schleicherprogramm weiter.



**Dieser Rhönadler des FSV Bad Windsheim ist zusätzlich mit Bug und Heckrad ausgestattet worden.**

Die doppelsitzige Ka 2 „Rhönschwalbe“ entwickelte Rudolf Kaiser 1952 als ersten Entwurf für Alexander Schleicher in Poppenhausen, aber schon 1957 wurde der Holzschalenrumpf durch einen aus Stahlrohr ersetzt und der „Rhönadler“ K 7 war geboren. Der stoffbespannte Stahlrumpf mit den hölzernen Formleisten war anfangs mit einer Steckhaube, später mit einer zweiteiligen gezogenen Plexiglashaube ausgerüstet, deren Vorderteil nach rechts und das tief in die Fläche reichende, hintere Teil nach oben klappte. Das Cockpit war zum Teil mit Sperrholz beplankt und wurde bei später

gelieferten Flugzeugen mit einer Fiberglasverkleidung ausgeliefert. Nur die vorderen Seitenrudderpedale konnten verstellbar und auch nicht während des Fluges. Das hinter dem Schwerpunkt liegende Rad ohne Federung war größer als bei der K 2b und ragte weit aus dem Rumpf, um die Rolligenschaften abseits befestigter Pisten zu verbessern. Die Kufe wurde bei manchen K 7 durch ein Bugrad ersetzt, ebenso löste bei manchen Flugzeugen ein Rad den Schleifsporn ab. Eine Bugkupplung für den F-Schlepp und eine weitere Kupplung in Schwerpunktnähe links unter dem vorderen Sitz, die durch einen gemeinsamen Griff ausgelöst wurden, waren Standard.

Die Leitwerksflossen und Querruder waren sperrholzbeplankt und die Seiten- und Höhenrudder mit Stoff bespannt. Die Trimmmung des traditionellen Kreuzleitwerks erfolgte durch ein Flettner-Ruder. Wie auch bei der K 8 erleichterten Rohrgriffe auf der Oberseite des Rumpfes vor der Höhenflosse die Handhabung des Fliegers am Boden. Eine negative V-Form von 6 Grad ergibt das typische Flugbild des Rhönadlers. Der Hauptholm bildet mit der vorderen Beplankung einen Torsionskasten und im Rumpfbereich und um die Bremsklappen ist die Holzbeplankung großflächig erweitert. Die Schempp-Hirth-Sturzflugbremsen fahren auf Ober- und Unterseite der Flächen



aus und Metallgriffe auf der Unterseite der Flügelspitzen schützen die Randbögen bei der Landung. Das Profil war vorwiegend das Göttingen 533, wandelte sich zur Flügelspitze aber zum Gö 532.

Die bespannten Holzflügel mit der Sperrholznase waren im Gegensatz zur ASK 13 noch in Hochdecker-Anordnung angebracht, was dem hinten Sitzenden sehr eingeschränkte Sichtverhältnisse bescherte. Besonders in England animierte das später einige Vereine, mit einem 29 cm breiten neuen Mittelstück ihre K 7 mit den ansonsten unveränderten Flächen zum Mitteldecker K 7-13 umzubauen. Vier Hauptbolzen und viel Arbeit waren der Preis für diesen günstigsten Weg, eine Fast-ASK 13 zu bekommen.

1959 begleitete ein von der BRD gespendeter Rhönadler Hanna Reitsch nach Indien, um dort zu helfen, den Leistungssegelflug zu etablieren. Die im Ausland weit weniger umstrittene Rekordpilotin war auf ihrer Vortragsreise persönlicher Gast von Premierminister Jawaharlal (Pandit) Nehru und ist mit ihm auch in der K 7 über Neu-Dheli gesegelt.

Im Gegensatz zur sehr teuer gehandelten ASK 13 kann man eine K 7 heute schon unter 4000 Euro erwerben und besitzt dann einen schönen Oldtimer mit Gleitzahl 25. Allerdings gibt es in dieser Preisklasse auch andere Doppelsitzer wie den Bergfalken mit besserer Gleitleistung und deutlich angenehmeren Sichtverhältnissen für den Passa-

ger. Von den 511 gebauten Rhönadlern sind aktuell noch 107 Stück in Deutschland zugelassen. Damit liegt die K7 absolut auf

Platz 21 in der Rangliste der am öftesten gebauten Segelflugzeugen und bei den Doppelsitzern auf Rang 5.

#### Technische Daten

Typ	K 7
Spannweite	16,00 m
Länge	8,15 m
Flügelfläche	17,50 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung	14,6
Profil	Göttingen 533 mod./ 532 mod.
Leergewicht	285 kg
Max. Pilotengewicht	195 kg
Max. Startgewicht	480 kg
Min. Flächenbelastung	19,4 kg/m <sup>2</sup> (mit 55 kg Pilot solo)
Max. Flächenbelastung	27,4 kg/m <sup>2</sup>
Max. Startgeschwindigkeit	Winde: 100 km/h F-Schlepp 130 km/h
Min. Geschwindigkeit	59 km/h
Max. Geschwindigkeit	170 km/h
Min. Sinken	0,89 m/s bei 67 km/h
Gleitzahl	25 bei 85 km/h
Gebaute Stückzahl	511 (davon 21 in Lizenz)
Gebaut seit	1956 bis 1966

#### 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

