

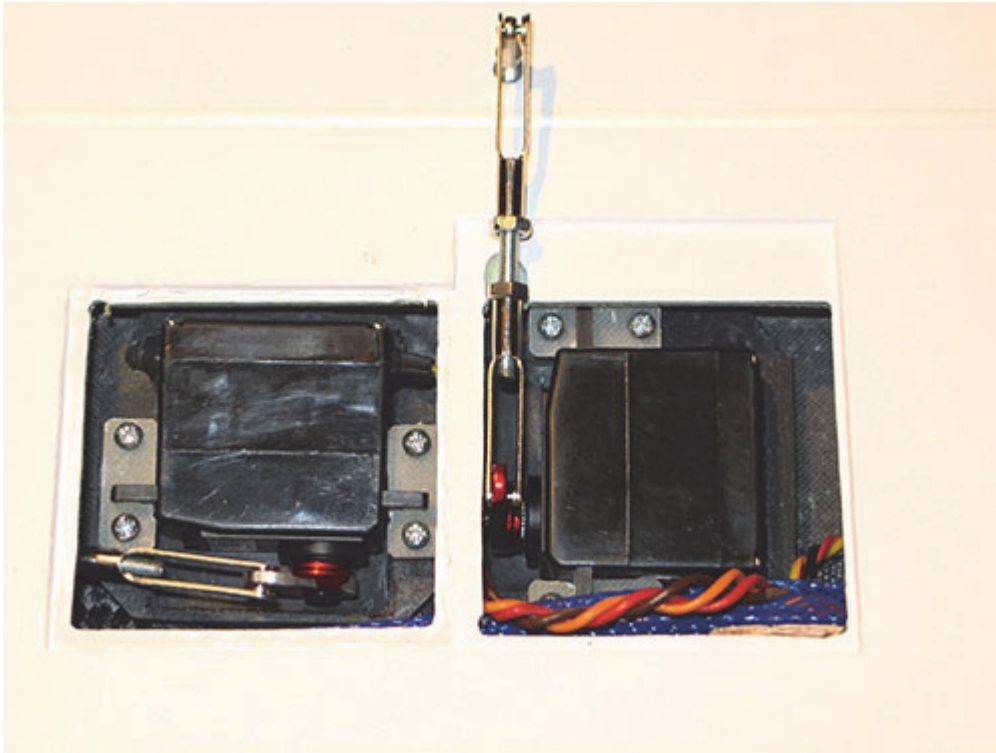
Der scharfe Türkensäbel von Paritech

Veröffentlicht von Redaktion MFI am 13. Mai 2013 – 13:48

Es war der 3. Oktober 2000, an dem ich, schon fast in der Abenddämmerung, die Haube des allerersten Discus 2 mit dem Kennzeichen D-6111 schloss und auf meinem damaligen Heimatflugplatz Dinslaken/Schwarze Heide EDLD zu einem Probeflug mit dem neuen Flaggschiff aus dem Hause Schempp-Hirth startete. »Leise, wendig, Spaß!«, schrieb ich damals in mein Flugbuch. Leider blieb das mein einziger Start auf diesem Muster mit der so charakteristischen Flügelform, unter Segelfliegern seit der Vorstellung des ersten Discus als »Türkensäbel« bekannt.



Szenenwechsel. Ein knappes Dutzend Jahre und 400 km weiter stehe ich im Vorführraum der Firma Paritech vor meinem neuen Modell, dem Discus 2b im Maßstab 1 : 3,75, mithin vier Meter Spannweite. »Du hast doch eigentlich genug Großsegler, meinst du nicht?«, sagte meine im Allgemeinen recht leidensfähige Frau im Vorfeld. Eigentlich hat sie damit sogar Recht. Eigentlich. Aber eigentlich ist, wie spätestens seit Bastian Sick jeder weiß, eigentlich gar kein Wort. Damit zählt der weibliche Einwand also auch nicht! Oder so.



Die Hitec-Servos an ihren Arbeitsplätzen, gehalten durch die passenden Servorahmen von Paritech. Alle Anlenkungsteile liegen dem Bausatz bei.

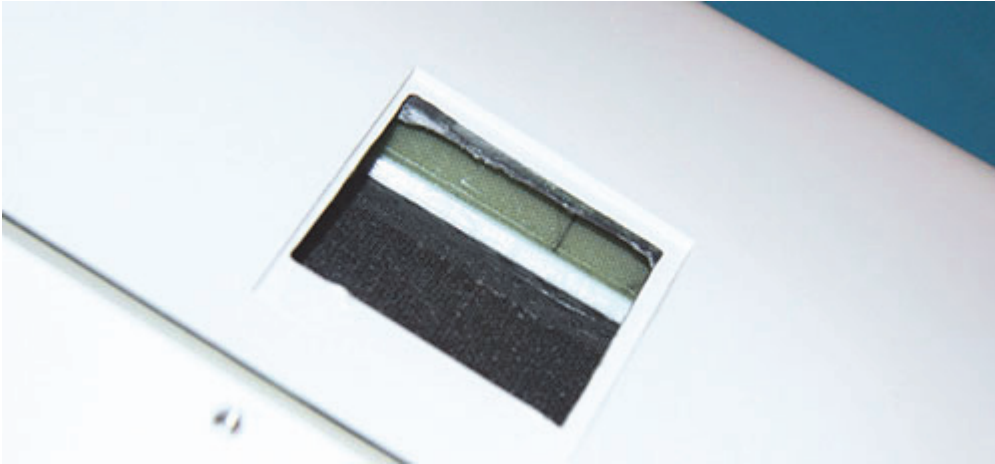
Na, jedenfalls stand ich nun also in besagtem Vorführraum vor meinem neuen Modell. Alle Oberflächen hochglänzend weiß, kein Makel zu entdecken, das Seitenruder schon angeschlagen und angelenkt, die Landeklappenabdeckungen (als Zusatzoption) aufgebracht, Schleppkupplung ebenfalls eingebaut und als Tüpfelchem auf dem, ähm, d-I-scus ein fertig eingebauter und klappbarer Instrumentenpilz sowie eine Cockpitwanne mit angeformten Bedienungselementen.

Eine Grillwurst vor Ort sowie eine Runde Schaumwaffelfliegen auf meinem nahegelegenen ehemaligen Modellflugplatz in Bad Bergzabern später ging es dann schon wieder nach Hause. Nach der im Folgenden notwendigen Ehefraubesänftigung in Form von Essengehen, inklusive mindestens 12 Stunden schuldvollen und unterwürfigen Blickes, konnte besagte Dame nicht umhin, dem Discus ein auch in ihren Augen äußerst ansprechendes Äußeres zu bescheinigen. Na, das sind doch mal beste Voraussetzungen!

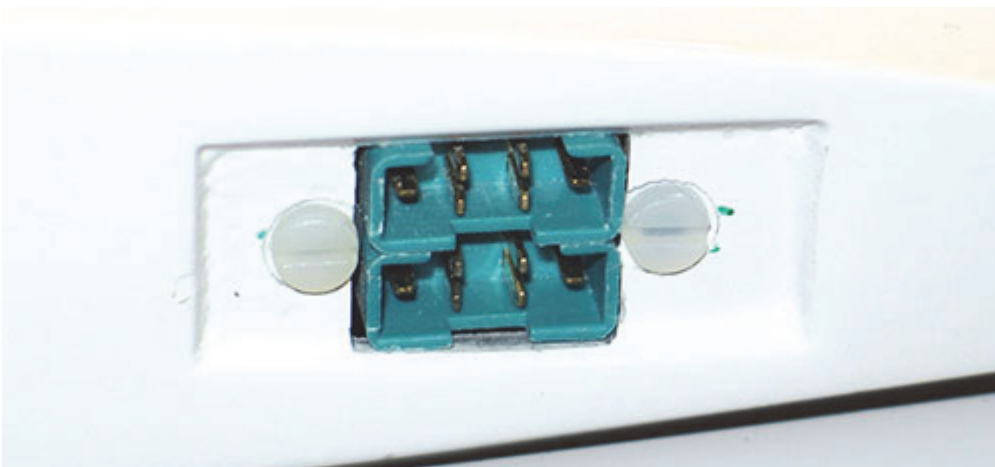


Die Servoabdeckungen müssen noch zugeschnitten und angepasst werden. Aufgeklebt wurden sie mit UHU Allplast. Die Kanten wurden mit UV-resistentem Klebeband abgeklebt.

Schauen ... wir uns den Discus 2b nun etwas genauer an. Geliefert wird das in Voll-GfK/CfK-Schalenbauweise aufgebaute Modell je nach Wunsch und pekuniärer Verfassung vom normalen Bausatz bis hin zu komplett ausgestattet und eingeflogen. Als Zusatzoptionen wählte ich in diesem Fall »Landklappenabdeckungen aufgebracht« sowie (so gar nicht vorbildgetreu) die Tragflächen in der Version mit Wölbklappen und in der »dubistdochvölligbescheuert« extraverstärkten Variante mit CfK-D-Box und verstärktem Holm. Stellen wir nun die Waage auf die Werkbank und schauen, was uns da erwartet:



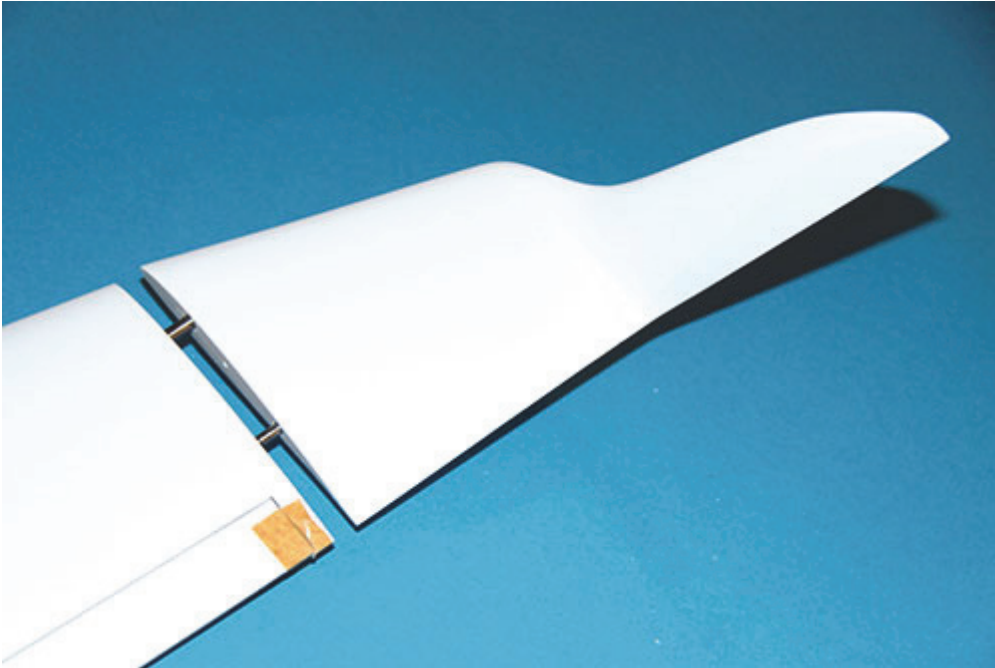
Blick auf den sauber verarbeiteten und im Testmodell zusätzlich verstärkten Flächenholm: Kohlefaser, soweit das Auge blicken kann. Darunter am Ruder die in der Form eingesetzten Gewindehülsen für die Ruderhörner.



Der Anschluss der Flächenservos erfolgt über zwei Multiplex-Stecker, aufgelötet auf einer Halteplatine von Florian Schambeck.

- Rumpf mit angeschlagenem und per Stahldraht angelenktem Seitenruder, ebenfalls in Schalenbauweise, sowie lackiertem Rumpfrücken und somit unsichtbarer Naht: 1.357 g.
- Tragfläche links in GfK/CfK-Schalenbauweise mit Rudern als Elastic-Flap, angeformten Dichtlippen und aufgebrachter Landklappenabdeckung, 1.569 g.
- Tragfläche rechts, wie oben, 1.567 g.
- Winglets jeweils 44 g. • Höhenleitwerk, Aufbau wie die Tragflächen, 209 g.
- Mattschwarz lackierter GfK-Kabinenrahmen 84 g.
- Klappbarer Instrumentenpilz in GfK, ebenfalls lackiert und mit Instrumenten ausgestattet, 48 g.
- Sitzwanne mit Nackenstütze 111 g.
- Eine klare Kabinenhaube, unbeschnitten, 195 g.

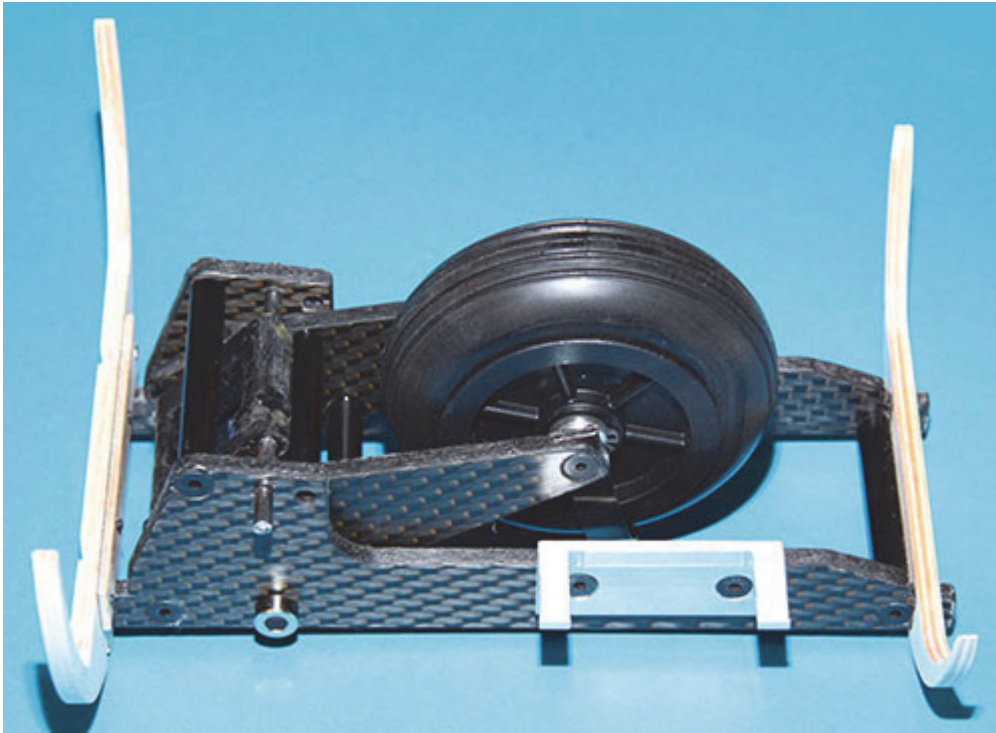
- Der üppige 16-mm-Flächenstahl mit 726 g.
- Schließlich noch eine Ladung Kleinteile wie Gabelköpfe und Gewindestangen in M3, vernickelte Augenschrauben in M3 und M4 sowie die noch zuzuschneidenden Servoabdeckungen aus GfK mit zusammen rund 100 g.



Die Winglets sind samt Steckung ab Werk flugfertig. Das kleine Außenquerruder wird über einen kleinen Stahldraht mitgenommen und ist ebenfalls bereits flugfertig angelenkt.

Macht also ein Gesamtgewicht für den Bausatz mit unbeschnittener Haube und Abdeckungen von 6.083 g. Hierbei bliebe anzumerken, dass die Flächen in der normalen Seglerversion mit Wölbklappen und Servoabdeckungen ca. 1.370 g wiegen, in der Version ohne Wölbklappen nochmal ca. 100 g weniger. Somit ist die Grundversion des Discus 2b vorneweg rund 700 g leichter als meine Spezialversion.

Wie bei jedem Paritech-Modell, sind zudem noch abgenähte Schutztaschen aus dicker, alukaschierter Luftpolsterfolie für die Tragflächen, das Seitenleitwerk und das Höhenleitwerk dabei, letztere mit einem Extrafach für den massiven Flächenverbinder. Auch ein T-Shirt sowie die Bauanleitung auf CD finden sich.



Das Eigenbaufahrwerk aus CfK-PrePreg-Platten samt Spanten aus 5-mm-Birkensperrholz und Servohaltern aus Aluminium. Das 90-mm-Rad stammt von ...

Solingen?

Doch, ein wirklich scharfes Teil liegt da vor mir im Wohnzimmer und wird von Hauskatze und Herrchen gleichermaßen bestaunt und beschnuppert. Erst die als Frage verpackte Anweisung »Soll der Vogel da noch länger liegen bleiben?« der holden Weiblichkeit holt beide wieder auf den Boden der Tatsachen zurück, und artig verschwinden Türkensäbel, Herrchen und der neugierige Vierbeiner im Keller, um mit dem ...

Bau des Discus 2b

... zu beginnen. Mal sehen: Seitenruder fertig eingebaut und angelenkt, Schleppkupplung eingebaut und angelenkt, Scharniere für die Klappmechanik der Kabinenhaube sind auch schon drin. Der Instrumentenpilot ist für normale Ansprüche ausreichend vorbildgetreu vorbereitet und fertig klappbar, überall sind Gewindeeinsätze für die Ruderhörner eingesetzt. Eine sichtbare Rumpfnäht gibt es dank Lackierung des Rumpfrückens auch keine, die Winglets samt Steckungen sind passgenau und flugfertig; selbst das kleine Außenquerruder, das vom eigentlichen Querruder aus betätigt wird, ist schon spielfrei per Stahldraht angelenkt – ja, was bleibt da überhaupt noch?



Die Landeklappen wirken extrem gut. In Verbindung mit Butterfly kann man auch auf kleinen Plätzen punktgenau

landen.

Zum einen die von mir hochgeschätzte (das war ironisch gemeint!) Arbeit des Anpassens und Anschlagens von Kabinenhaube und -rahmen nebst Lackierung des Haubenrandes, der Einbau des Fahrwerks sowie der RC-Komponenten und die Anlenkung aller Ruder. Zum Einbau von Einziehfahrwerken habe ich schon oft genug etwas geschrieben, daher hier nur der Hinweis, dass es sich beim verwendeten Fahrwerk um einen Eigenbau aus 5 mm starken CfK-Prepreg-Platten handelt (Komplettgewicht 293 g), das Rad eines mit 90 mm von FEMA ist und die GfK-Radabdeckung von Paritech stammt. Die Rumpfspanten bestehen aus 5-mm-Sperrholz und wurden mit Streifen aus 80 g/qdm Glasfaser eingesetzt. Eine Federung habe ich beim Discus 2b nicht vorgesehen.

Die Scharniere der nach rechts öffnenden Haube bestehen aus zwei Augenschrauben, die nach dem Ausrichten in den Haubenrahmen eingeklebt wurden. Ebenso der Kabinenhaubverschluss, der mittels Bowdenzugröhrchen bis unter die linke Flächenanformung verlängert wurde. Da die Führungsröhrchen und Aussparungen bereits ab Werk fertig eingebaut sind, geht dieser Teil schnell von der Hand. Länger dauerte das Anpassen von Kabinenrahmen und -haube am Rumpf, denn der Rahmen benötigte noch einiges an zerspanender Nacharbeit; kurz, er musste an einigen ...

Einen ausführlichen Bericht lesen Sie in der Ausgabe 6/2013 des MFI Magazins.



Paritech GmbH - Siedlungsstr. 4 - D-76863 Herxheim - Tel. +49 (0) 7276 918013 - info@paritech.de