

Heckradfelge für Segelflugzeuge und Motorsegler.

Rad Größe 200x50mm



Seit Jahren fertigt und vertreibt der FSV Sindelfingen die Felge in der Größe 200x 50 mm. Typischer Anwender: Schempp-Hirth in Neuflyzeuge und als Nachrüstsatz mit Radgehäuse.

Dazu gibt es auch ein komplettes Radgehäuse mit einer angeschraubten Abdeckung für optimale Aerodynamik. Diese wurde schon als Einbausatz in viele ältere Segelflugzeuge nachgerüstet, um Schleifsporne zu ersetzen. Das Gehäuse ist aus GFK/CFK gefertigt, um der notwendigem Einpass- Öffnung am Ende der Rumpfröhre wieder eine kraftschlüssige Aussteifung zu geben. Die Felge hat glatte Seitenflächen, mit Öffnung für das Schlauchventil.

Die Felge ist zweiteilig gefertigt, um eine leichte Montage der Bereifung zu ermöglichen. Sie ist aus schlagzähem hochwertigem POM Kunststoff (Polyacetat) im Spritzgussverfahren hergestellt; beide Felgenhälften sind gleich, und mit einander verzahnt. 6 INBUS Schrauben M6vx40mm halten die Hälften zusammen. Zwei stabile Kugellager beidseitig abgedichtete wartungsfreie des Typs 6201 RS sind in die Hälften eingepresst, mit einem Außen/Innendurchmesser von 32/12 oder 32/15mm.

Rad Größe 210x65mm



Die Standardgröße für Schleicher Flugzeugen, sowie des Falken, Binder, Jonker JS, LAK und andere. Neu ist diese Felge, da die handelsüblichen Einfachfelgen (also nicht zweiteilig) bei der schwierigen Montage oft zu Schäden am Schlauch führen durch das „Auf Würgen“ des Mantels. In die teure Spritzgussform wurden die Erfahrungen der 200x50 Felge eingebracht. Diese Felge ist konkurrenzlos im Preis / Leistungsverhältnis.

Vorteile der 210x65 Felge

Der Luftinhalt bei 200x50 ist 512 cm³, der von der Felge 210x65 ist 1041 cm³, also über das Doppelte. Der Federweg des Mantels bis zum Durchschlag auf den Felgenrand liegt bei 200x50 = 35mm, bei 210x65 ist dies 52 mm. Die 210x65 Felgengröße hat ein wesentlich besseres Schluckvermögen. Dabei kommt dabei die Belastbarkeit des Felgenmaterials voll zum Tragen. Eine (formschöne, teure) Alufelge kann dabei den Mantel beschädigen. Meist wird dabei auch noch der Felgenrand verbogen, ein bekannter Folgeschaden. Die Felge aus POM schluckt starke Stöße ohne Schaden. Dabei hilft der bewusst flach gehaltene Seitenrand. Entlang der Reifen Berührungsfläche an den Felgenflanken sind Rillen, die rutschhemmend gegen den Mantel wirken.

Die meisten Segelflugplätze haben eine absolut nicht ideale Oberflächen – Beschaffenheit, was große Erschütterungen auf die Schwanzröhre und das Höhenruder bringt. Die Piloten mit einem lenkbaren

kleineren Rad kennt das Problem leidvoll. Die Selbststarter haben ein hohes Gewicht auf dem Schwanzrad, das oft 60kg übersteigt.

Eine Gehäusegröße für beide Rad Typen; Vorschlag:

Das Gehäuse für die Felge 210x65 schon beim Bau des Flugzeugs als Standard einbauen, und dann kann der Kunde entscheiden, was er als Radgrößewill. Als Abdeckung gibt es dann eine Verkleidung für jede Felge. JS zum Beispiel liefert an Wettbewerbspiloten beide Räder, um mit 200x50 noch einen Performancepunkt im engen Wettbewerb zu holen.

Gewichte:

200x50 Felge mit Kugellager und Bereifung 4PR oder 6PR, ohne Achse:421g

Je Kugellager 32/12mm= 30g; Felgenhälfte ohne Lager: 136g.

210x65 Felge mit Kugellager und Bereifung 4PR, ohne Achse:925g.

Kugellager 30g;

Felgenhälfte ohne Lager: 115g.

6 Schrauben M6x40 mit Stoppmuttern:70g.

Befestigung: Steckbolzen 12mm in V4A rostfrei mit Seeger Ringe, oder Stechkülsen und Flankenführung in Alu für den Zentralbolzen in 8mm. Gehäusebreite max. 90mm innen.

Lieferung mit einer Ventilverlängerung in Messing. Sonderwünsche auf Anfrage.

TEKK; Würmhalde 1; 71134 AIDLINGEN; Tel. 07034-6523-13;Fax-14

kkeim@t-online.de