

„GROSSE“ AERO 2017 wieder mit Segelflug

TEXT: LUDWIG HASLBECK

FOTOS: BRIGITTE GABLER

Inzwischen hat sich der zweijährige Rhythmus bei der AERO eingespielt, alle zwei Jahre sind auch die Hersteller von Segelflugzeugen und Firmen, die Zubehör anbieten, dort vertreten. Nach 2015 war es in diesem Jahr wieder so weit. Und die AERO feierte Jubiläum: Zum 25. Mal fand die wohl wichtigste Messe der allgemeinen Luftfahrt in Europa statt, nach Auskunft der Organisatoren wieder einmal mit Besucher- und Ausstellerrekorden.

Der Segelflug war aus der Halle A 1 in die Halle B 5 umgezogen, hatte diese Ausstellungsfläche aber exklusiv für sich. Die meisten Hersteller waren hier vertreten. Auch bei einem zweijährigen Rhythmus ist es für die Firmen aber schwierig, pünktlich zur Messe Neuheiten zu präsentieren. Dazu sind die Entwicklungszyklen einfach zu lang.

Eine Überraschung, eine Weltpremiere

So präsentierten die meisten Hersteller bereits bekannte Modelle mit Detailverbesserungen oder Modelle, die einige Monate vor Messebeginn ihren Erstflug hatten.

Einzige echte Überraschung war die lange erwartete Twin Shark (**Foto links**) von **HpH** in Tschechien, die passgenau fertig gestellt worden war und noch vor dem Erstflug in Friedrichshafen präsentiert wurde. HpH baut seit Jahren den Shark, eine Weiterentwicklung der Glasflügel H 304. Jaroslav Potmesil stellte mit sichtlichem Stolz sein neues „Baby“ vor: Der hervorragend verarbeitete Doppelsitzer mit 20 m Spannweite und Wölbklappen gilt als direkter Konkurrent zu Arcus und ASG 32. Das Profil ist eine Weiterentwicklung dessen der Shark unter Mitwirkung der Universität Prag. Im Prospekt wird ein bestes Gleiten mit 49 bei 128 km/h angegeben.

Das ausgestellte Flugzeug war mit dem erprobten Binder-System 2625-02 ausgerüstet. Es basiert auf einem Solo-Motor mit 62 PS. Dies macht den Vogel eigenstartfähig. Geplant ist aber auch eine Motorisierung mit Jet-Antrieb als Heimkehrhilfe. Und auch wenn es in diesem Marktsegment die Ausnahme ist, wird es eine reine Segelflugversion geben. Die Flugerprobung soll umgehend beginnen. Mit der Zulassung rechnet HpH für das Frühjahr 2018, dann sollen auch die ersten Auslieferungen erfolgen. Es wird sicher spannend werden, wie sich das neue Flugzeug im direkten Wettbewerb mit seinen Konkurrenten beweisen wird.

Die Firma **Peszke** aus Polen war mit der GP 14 in der 13,5-m-Klasse und als Weltpremiere mit der GP 15 in der 15-m-Klasse – von Sebastian Kawa gutgelaunt präsentiert (**Foto rechts**) – vertreten. Beide Flugzeuge sind als UL zugelassen. Mit elektrischem Antrieb sind sie eigenstartfähig. Die Verarbeitung ist hervor-



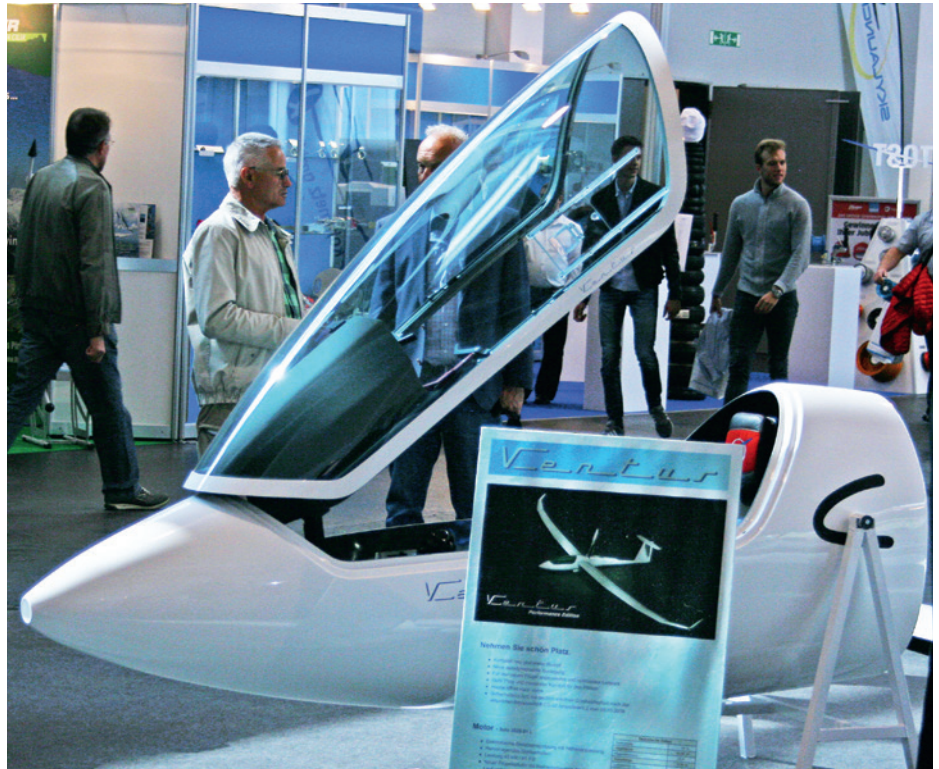
Twin Shark von HPH (links) und GP 15 von Peszke (rechts)

ragend. Es bleibt abzuwarten, wie sie sich auf dem Markt durchsetzen werden. Vertreter für Deutschland ist Dr. Christian Suttner in München. Auf seiner Homepage <http://www.gpgliders.info> finden sich die wichtigsten Infos zu den Flugzeugen und auch zur Frage, mit welchen Lizenzen man sie fliegen kann.

Bekanntes besser gemacht

Den Stand von **Alexander Schleicher Segelflugzeugbau** dominierte die ASG 32 EL (Flugbericht *segelfliegen* Ausgabe 02/2017), passend zum Motto der AERO, das den Elektroantrieb in den Focus rückte. Nachdem auf der letzten AERO bereits der Antrieb vorgestellt worden war, erfolgte am 16.06.2016 der erfolgreiche Erstflug.

Bei **Schempp-Hirth** stand der neue Ventus im Mittelpunkt (Flugbericht *segelfliegen* Ausgabe 05/2016). Nach seinem Erstflug im vergangenen Jahr boten die Weltmeisterschaften in Australien 2017 die Möglichkeit, praktische Erfahrungen zu sammeln. Laut Thilo Holighaus hat das Flugzeug die Erwartungen voll erfüllt: Die Berechnungen, die vor allem auf eine hohe Überlandgeschwindigkeit abzielten, haben sich als richtig erwiesen. Ausgestellt war neben dem Ventus Performance, der bereits produziert wird, ein Mockup des Ventus Editon, der trotz seines schlanken Rumpfs auch großen Piloten Platz bieten wird und vor allem die Motorisierung mit einem neuen Solo-Motor, der auf dem 2625



Mockup des Ventus Editon

mit 61 PS basiert, ermöglicht. Natürlich gibt es den Ventus auch mit Turbo und dem FES-System, beide in der Sport-Version. Der Elektroantrieb FES hat sich inzwischen bei praktisch allen Herstellern etabliert und bietet entweder eine Heimkehrhilfe oder macht die UL-Segelflieger eigenstartfähig.

Vor allem die einfache Bedienbarkeit zeichnet das System aus.

Auch die **Lange Aviation** war mit ihren aktuellen Modellen vertreten und auch hier liegen die Neuerungen im Detail, wie etwa in verbesserten Wasserablassventilen oder Modifikationen des Motors.

Bei DG setzt man auf Neo-Winglets





„Trockentraining“ auch für Segelflieger bei SZD Allstar

DG Flugzeugbau bietet für die DG 1000, die LS 8, aber auch für die LS 1 in der Clubklasse die Neo-Winglets an, die die Flugeigenschaften deutlich angenehmer machen und zudem eine Leistungssteigerung versprechen.

Den Stand von **SZD Allstar** beherrschte der

Doppelsitzer Perkoz. Er überzeugt vor allem durch die universellen Einsatzmöglichkeiten von Anfängerschulung über Streckenflugausbildung bis hin zu Akrobatik.

Allstar verfolgt ein weiteres, interessantes Projekt: Polnische Bastler haben einen Flugsimulator entwickelt, der ein „Trocken-

training“ auch für Segelflieger bietet. In Zusammenarbeit mit der **Idaflieg** werden die Daten des realen Flugzeugs ermittelt. Die nötigen Messflüge sollen demnächst beginnen. Sie werden dann mit einer speziellen Software in den Simulator überspielt. So soll es möglich sein, ein realistisches Flugverhalten zu simulieren. Grundsätzlich wäre dies für alle Segelflugzeugtypen möglich. Als Kunden hat man Flugschulen im In- und Ausland im Blick.

Ein in Wettbewerben erfolgreiches Flugzeug der 15-m-Klasse wird wieder produziert: Die polnische Firma **Avionik**, die bisher Teile für andere Hersteller wie Grob oder Extra produzierte, hat die Diana 2 mit einigen kleineren Veränderungen neu aufgelegt. Auch hier ist das FES-System als Antrieb zu haben.

Bei **Alisport**, die mit dem Silent 2 e, der ebenfalls über FES verfügt, ein eigenstartfähiges UL-Segelflugzeug anbietet, gibt es ein neues Projekt: Batteriepacks, die in den Flügel eingeschoben werden, sollen die Flugdauer mit Motor verdoppeln. Das zusätzliche Gewicht von 20 kg wird durch einen extrem leichten Rumpf kompensiert.

Am Stand der **Idaflieg** war die Mü 31 besonders interessant. Mit ihr soll erprobt werden, inwiefern ein hochgesetzter Flügel

Avionik legt die Diana 2 neu auf





Die Mü 31 am Stand der Idaflieg

Vorteile bringt. Das Projekt ist schon etwa 25 Jahre alt. Seit sechs Jahren wird gebaut. Der Rumpf basiert auf der ASW 27, neu konstruiert sind im Innenbereich die Tragflächen. Natürlich sind die Studenten neugierig, ob dieses Konzept die erhofften Verbesserungen im Gleiten bringen wird.

Die miniLAK von LAK Aviation war nicht in der Halle B 5 vertreten, sie fand sich in A 7, wo das Thema „Elektroantrieb“ im Vordergrund stand. Die miniLAK ist das einzige Flugzeug in der 13,5-m-Klasse, das kein UL ist und mit einer normalen Segelflugglizenz geflogen werden kann. Neben der reinen Segelflugversion ist sie mit einem Solo-Motor oder aber dem FES-System zu haben.

Ausgelagert in Halle A 7: miniLAK mit Elektroantrieb





Notfallsender SPOT Gen3



Anschau Technik: breite Reifen und Schwingachse

Zubehör

Natürlich waren auf der AERO nicht nur Flugzeuge, sondern auch viel Zubehör ausgestellt. Dazu nur einige Beispiele.

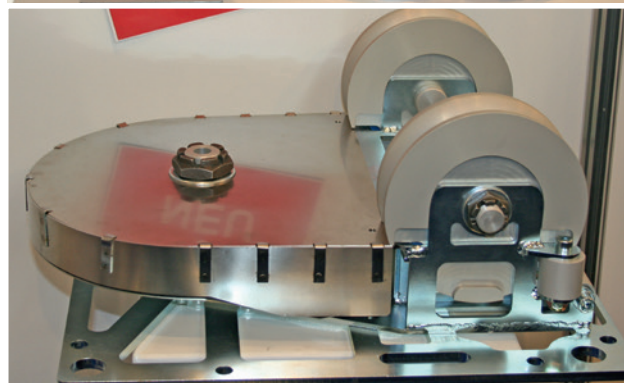
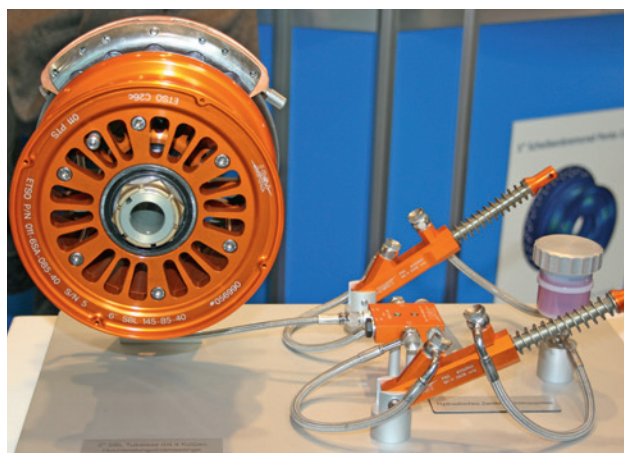
SPOT bietet mit dem SPOT Gen3 einen nur 114 g schweren Notfallsender. Durch Satellitentracking ist er unabhängig von Funk- und Handynetzen. Mit ihm kann man SOS-Nachrichten mit den GPS-Daten absenden, über Mail oder SMS Hilfe bei Freunden anfordern oder auch individuelle Nachrichten hinterlegen. Das System

versteht sich nicht als Ersatz für das ELT, sondern als Ergänzung und kann auch von Gleitschirmfliegern, Seglern oder Bergsteigern genutzt werden.

Die Firma **Anschau Technik** hat für die bewährten Segelflugzeuganhänger eine neue Achse mit Einzelradaufhängung und Dreieckslenker entwickelt. Die Federung erfolgt nicht mehr über Gummiblöcke, sondern über eine Spiralfeder. Dies bietet größeren Federungskomfort und ermöglicht mehr Flexibilität bei der Wahl der Reifenbreite. Breitere Reifen sorgen für eine bessere Straßenlage und sind mit dem „run and flat-System“ deutlich sicherer.

Sie funktioniert wie im Modellflug, ermöglicht eine längere Schleppstrecke und damit eine größere Ausklinkhöhe. Montiert werden kann sie entweder stationär am Boden oder aber mobil, etwa auf einem Autodach.

Milvus Apparel aus der Schweiz kümmert sich um das Wohlbefinden der Piloten. Die Firma hat eine ganze Bekleidungskollektion für Segelflieger entwickelt. Der Schnitt der Jacke etwa ist der speziellen Liegeposition im Segelflugzeug angepasst. Zudem kann der Pilot dank sinnvoll angebrachter Reißverschlüsse jederzeit auf Temperaturunterschiede reagieren. Auch die Hose, in langer oder in kurzer Version, hat viele Features, die sie für Segelflugpiloten zu einem echten „Lieblingsstück“ macht. ♦



TOST Schleppkupplung und Seilumlenkrolle für den Autoschlepp

Bei **Tost Flugzeuggerätebau** hat man auf den neuen Trend Autoschlepp reagiert. Spätestens seit dem spektakulären Werbespot für den VW Amarok (QR-Code), der Klaus Ohlmann in Courchevel mit einer Antares 23 E in die Luft gebracht hatte, ist er ein Thema. Der Autoschlepp bietet auf langen Pisten eine kostengünstige Möglichkeit, Segelflugzeuge in die Luft zu bekommen oder Flugzeugen mit Heimkehrhilfe die ersten Höhenmeter zu verschaffen. Tost präsentierte auf der AERO eine Schleppkupplung, die auf der Anhängerkupplung des Zugfahrzeugs montiert werden kann. Über einen langen Bowdenzug kann der Fahrer bei Bedarf selbst ausklinken. Dazu gibt es neu auch eine Seilumlenkrolle.



Milvus Apparel: funktionelle Segelflugbekleidung