

Frage:

Warum ist die Stahlrohrbauweise (z.B. Savage, Rans S7) das beste für UL- Flugzeuge ?

Meine Antwort:

Es ist natürlich auch eine Geschmacksfrage!

Meine 11 Argumente nach 35 Jahren Fliegerei mit 8.000 Flugstunden Erfahrung sind :

- 1. Ich habe noch nie ein universelleres UL geflogen (Rans S 7 ca. 1.000 Fh Schulung!) !
Das Flugzeug ist geeignet zum Reisen, Flugausbildung, Segelflugzeugschlepp, Bannerschlepp, kann überall starten und landen, Einsatz mit Schwimmern u. Ski**
- 2. Das Flugzeug kann beliebig lange flugfähig gehalten werden. Alle benötigten Ersatzteile können durch beliebige Fachbetriebe beschafft (hergestellt) werden. Die Stahlrohrbauweise ist leicht reparabel. Jeder luftfahrttechnische Betrieb weltweit kann weiterhelfen. Reparaturen an der Bespannung können selber erledigt werden. Ein bißchen Geschick und Bespannstoff (Cekunite ist Meterware) reicht!**
- 3. Das Heckradfahrwerk, dadurch sehr guter Propellerschutz durch großen Bodenabstand. Dadurch können mit einer stärkeren Untersetzung große 2 Blattpropeller mit einem hohen Wirkungsgrad angebaut werden. Die Stahlrohre haben viel passive Sicherheit durch viel "Knautschzone", sehr hohe Sicherheit besteht beim Überschlag durch den Stahlrohrkäfig plus Tragflächen als Hochdecker angeordnet. Super ist die Geländegängigkeit durch das robuste Fahrwerk und den optionalen Tundrareifen. Damit kann man überall landen!**
Tipp: Auch daran muß man denken! Mal überlegen was in einem Tiefdecker-UL aus Verbundfasern mit geblasener Kanzel bei einem Unfall mit Überschlag passiert. "Richtige" Flugzeuge haben stabile Überrollbügel und verstärkte Frontscheibenrahmen. Manche Hersteller werben mit hoher G Resistenz der Zelle, entscheidend ist aber die Energieabsorption durch Verformung (Knautschzone). Das Beste ist hier eine Stahlrohrkonstruktion!
- 4. Auch für große Menschen super Sicht und viel Platz auf beiden Sitzen, die Tür kann im Flug geöffnet werden!**
- 5. Richtiges, komplettes Doppelsteuer ! Die Einzelradbremsen sind Luftfahrtstandard, das Heckrad ist 360 Grad drehbar und wird beim Rollen vom Seitenruder gesteuert.**
- 6. Die Tanks befinden sich in den Tragflächen. Das hat den Vorteil das die Masse des Kraftstoffes nicht von der Struktur des Flugzeuges getragen werden muß (die Tanks fliegen selber!). Die Kraftstoffmenge hat sehr wenig Einfluß auf die Schwerpunktlage des Flugzeuges. Gute Kraftstoffversorgung des Triebwerkes durch "Fallbenzin" !**
Tipp: Mal über die Schwerpunktlage und Chashresistenz bei einem Flugzeug mit dem Tank hinter dem Brandschott (oder hinter den Sitzen) nachdenken!
- 7. Einfaches Flugverhalten, ordentliche Steuerdrücke und -wege beim Langsamflug, keine Tendenz zum Abkippen über die Fläche oder zum Trudeln**
- 8. Das Flugzeug ist schnell auf- und abzubauen (für Spezialeinsätze z.B. in der Wüste, zur Urlaubsbegleitung zum Abstellen in der eigenen Garage usw.)**
- 10. Durch Selbstbau kann ich das Flugzeug in bestimmten Grenzen individuell gestalten. Bausätze gibt es in verschiedener Vorfertigung (bespannt, lackiert, montiert, mit oder ohne Triebwerk)**
- 11. Das Preis / Leistungsverhältnis für dieses "richtige" Flugzeug ist o.k.!**
- 12. Der einzige Nachteil dieser Bauweise ist, das Flugzeug gehört nicht zu den schnellsten seiner Klasse. Und es sieht aus wie ein Oldtimer !**

**Eike Damer, fliegt seit 1968, ca. 8.000 Flugstunden, CPL II, Fluglehrer PPL-A und UL
Am Flugplatz Torgau – Beilrode (EDOG). Tel.Nr.: 03423 678373 od. 0172 6210514 (D2)
August 2006**