



Die ASK 18 ist dank der hohen Flügel und guten Landeeigenschaften das ideale Flugzeug für die ersten Streckenflüge.



Die etwas liegende Sitzposition und die lange, spitze Rumpfnase mit den verstellbaren Seitenruderpedalen bietet auch großen Piloten genügend Platz.

## Liebeserklärung an ein Flugzeug mit Charakter

Wer schon mal mit ihr geflogen ist, wird verstehen, wenn ein Pilot von der ASK 18 schwärmt. Die Rede ist dann von einem eher unscheinbaren Schulterdecker in Gemischtbauweise, der irgendwie an eine modifizierte K 8 erinnert.

Text: Uwe Bodenheim, Fotos: Hubert Raaf, Martin Ritter

Die ASK 18 ist eher selten auf deutschen Segelflugplätzen zu sehen: Von den insgesamt 49 hergestellten Flugzeugen (davon eine im Amateurbau) wurden nur 18 in Deutschland zugelassen, der Rest ging vor allem nach Großbritannien (15) und in andere europäische Länder.



Als typische Kaiser-Konstruktion hat die ASK 18 einen bespannten Stahlrohrumpf, ein ebenfalls bespanntes Normalleitwerk und ein gedämpftes Höhenruder, der vordere Teil des Cockpits ist mit Kunststoff verkleidet; die Flügel sind bis zum Holm beplankt und dahinter bespannt. Dieses Rezept hat sich tausendfach bewährt, angefangen bei der Rhönlerche, später bei K 7, ASK 13 und natürlich bei der K 8. Auch beim Flügel trifft man auf alte Bekannte: das Profil (NACA 633-614/-618/Wortmann FX 40) entspricht dem der Ka 6E, wenn auch für die ASK 18 die Spannweite auf 16m verlängert wurde.

Zu erwähnen ist in dem Zusammenhang, dass auch eine Version mit 15m-Flügeln (ASK 18B) angeboten wurde. Das einzige gefertigte Exemplar wurde nach Finnland geliefert.

Dabei ist der Clubklasseflieger mehr als nur eine verfeinerte K 8 mit Ka 6E-Flügeln. Als Nachfolger des Verkaufsschlagers K 8 besitzt sie zwar einige Gene ihres Vorfähers (so zum Beispiel die gutmütigen Flugeigenschaften), zeigt sich aber beim genaueren Hinschauen als völlig eigene Konstruktion. Der gefällige und wohlproportionierte Rumpf ist in etwa so hoch wie bei der Ka 6E, im Cockpit geht es dennoch sehr geräumig und bequem zu. Die etwas liegende Sitzposition und die lange, spitze Rumpfnase mit den verstellbaren Seitenruderpedalen bietet auch großen Piloten genügend Platz. Die Steuerung ist leichtgängig und wird unterstützt durch eine gut funktionierende Federtrimmung. Für Frischluft sorgt eine wirkungsvolle Lüftungsklappe vor der Haube. Ist diese geschlossen, halten sich die Cockpitgeräusche in Grenzen.

Anstatt einer unförmigen Kufe befindet sich vor dem ungefederten Rad lediglich ein flaches Brett, welches die GFK-Rumpfschale bei zu starkem Bremsen vor Beschädigungen schützen soll. Das kommt allerdings recht selten vor, denn die unterdimensionierte Trommelbremse funktioniert eher mäßig. Direkt vor dem Rad befindet sich die Schwerpunktkupplung, eine Bugkupplung für den F-Schlepp kann nachgerüstet werden. Hinter dem Fahrwerk ist der Rumpf für eine Stahlrohrkonstruktion ungewöhnlich stark eingeschnürt.

Der Schwanz ist länger als bei der K 8 und trägt ein Ka 6-ähnliches Seitenleitwerk, welches jedoch aufgrund der größeren Flügelspannweite etwas höher ausfallen musste. Bei manchen Maschinen wurde später der Übergang von Rumpf und Seitenleitwerk optimiert, indem eine aerodynamische Verkleidung aufgesetzt wurde. Das beim Prototyp (D-9280) am Heck angebrachte drehbare Spornrad musste in der Serie einem Federsporn weichen, da der Flieger bei Seitenwind zum Ausbrechen neigte.

Die schlanken Flügel verleihen der ASK 18 ein schönes Flugbild, das nichts mit der K 8 gemein hat. Wie ihre Verwandte besitzt auch die ASK 18 eine abnehmbare Spaltverkleidung zwischen den Flügeln. Dadurch ist beim Abrüsten alles gut zugänglich. Werkzeug braucht man beim Abrüsten der ASK 18 aber nicht mehr: Sie besitzt zwei normale Hauptbolzen und zwei kleine Nasenbolzen. Das Anschließen der Ruder und der wirksamen Schempp-Hirth-Bremsklappen – sie fahren nach oben und unten aus – erfolgt durch Schnellverschlüsse, die mit Fokkernadeln gesichert werden. Das Höhenruder schließt automatisch an.

Der im Vergleich zur K 8 aerodynamisch hochwertige Rumpf und das Laminarprofil der Ka 6E schlagen sich natürlich in den Flugleistungen nieder: Die Gleitzahl wurde damals von Schleicher mit 34 angegeben (K 8: 28), dürfte aber realistisch etwa bei 32 liegen. Strecken von 300 km und mehr sind mit der ASK 18 problemlos möglich. Dabei steigt das Flugzeug auch in schwacher Thermik hervorragend und liegt äußerst stabil

im Bart, Korrekturen sind kaum notwendig. In seinem Verkaufsprospekt bezeichnet Schleicher den Clubklasseflieger seinerzeit als „Obenbleibflugzeug“. Damit ist sie dank der hohen Flügel und guter Landeeigenschaften das ideale Flug-

zeug für die ersten Streckenflüge. Wenn es mal schneller vorgehen soll, muss man jedoch Abstriche machen. Bei 150 km/h geht es schon mit fast 3m/s in den Keller.

Nur 48 Exemplare verließen zwischen 1974 und 1977 die Werkhallen der Firma Schleicher in Poppenhausen. Der Grund für die geringen Verkaufszahlen war wohl die starke Konkurrenz aus dem Hause Grob. Im Preis-Leistungsverhältnis konnte die in Gemischtbauweise hergestellte ASK 18 ebenso wie andere Neuentwicklungen für die Clubklasse (Club-Spatz, Club-Libelle, Mistral) mit den auf Massenproduktion ausgelegten GFK-Flugzeugen der Astir-Familie nicht konkurrieren. Als Misserfolg sollte sie deswegen aber trotzdem nicht bezeichnet werden, handelt es sich doch um ein hervorragendes Übungsflugzeug mit gutmütigen Flugeigenschaften und akzeptablen Leistungen. Im April 1977 wurde die Produktion mangels Nachfrage eingestellt und die Ära der Gemischtbauweise endete bei Schleicher. Ihr Nachfolger wurde 1983 die GFK-Konstruktion ASK 23. In den 80er-Jahren gab es Pläne, die ASK 18 in Argentinien in Lizenz zu bauen, zu einer Serienfertigung kam es jedoch nie. Stark angelehnt an die ASK 18 ist übrigens das von der britischen Firma Edgley entwickelte Selbstbauflugzeug EA9 Optimist. Anstatt aus geschweißtem Stahlrohr besteht der Rumpf aus Verbundplatten, wie sie auch für Böden von Verkehrsflugzeugen Verwendung finden.

## Die ASK 18, der ideale Übungseinsitzer und ein guter Ersatz für die betagten K 8 und Ka 6, die noch in vielen Vereinen das Rückgrat der Schulung bilden

Der Clubklasseflieger ist mehr als nur eine verfeinerte K 8 mit Ka 6E-Flügeln