



*Platz zwei in der Rangliste der zugelassenen Segelflugzeuge belegt mit 376 Exemplaren ein Entwurf von Rudolf Kaiser. Die ASK 21 war seine erste Kunststoff-Konstruktion und damals wie heute ein großer Wurf. Auch 25 Jahre nach dem Erstflug ist sie noch die erste Wahl, wenn Vereine eine neue Schulungsmaschine suchen. Entsprechend hoch sind die Preise für gebrauchte Exemplare.*

Zwanzig Jahre nach Einführung des Standard-Schulungsdoppelsitzers AS-K 13 machte sich Rudolf Kaiser 1975 an einen Nachfolger. Anfangs favorisierte er aus Kostengründen noch eine Gemischtbauweise aus GFK-Flächen und bespanntem Stahlrohrumpf mit Glasfasercockpit. So wurde die Neue auch in der ersten Prospekten angekündigt. Die Schulungsdoppelsitzer der Konkurrenz waren zu dieser Zeit allerdings schon vorwiegend aus Kunststoff, so dass er 1977 die Konstruktion überarbeitete und einen GFK-Rumpf in Schalenbauweise entwarf. Dieser Schwenk zum ersten Vollkunststoffzweisitzer bescherzte Schleicher allerdings eine ungewöhnlich lange Entwicklungszeit. Das Ergebnis entschädigte die wartenden Kunden aber mit ausgezeichneten Flugeigenschaften und einer Langlebigkeit, die wohl einigen Herstellern die Entwicklung eines Nachfolge- oder Konkurrenzmodelles auch heute noch als zu risikoreich erscheinen lässt.

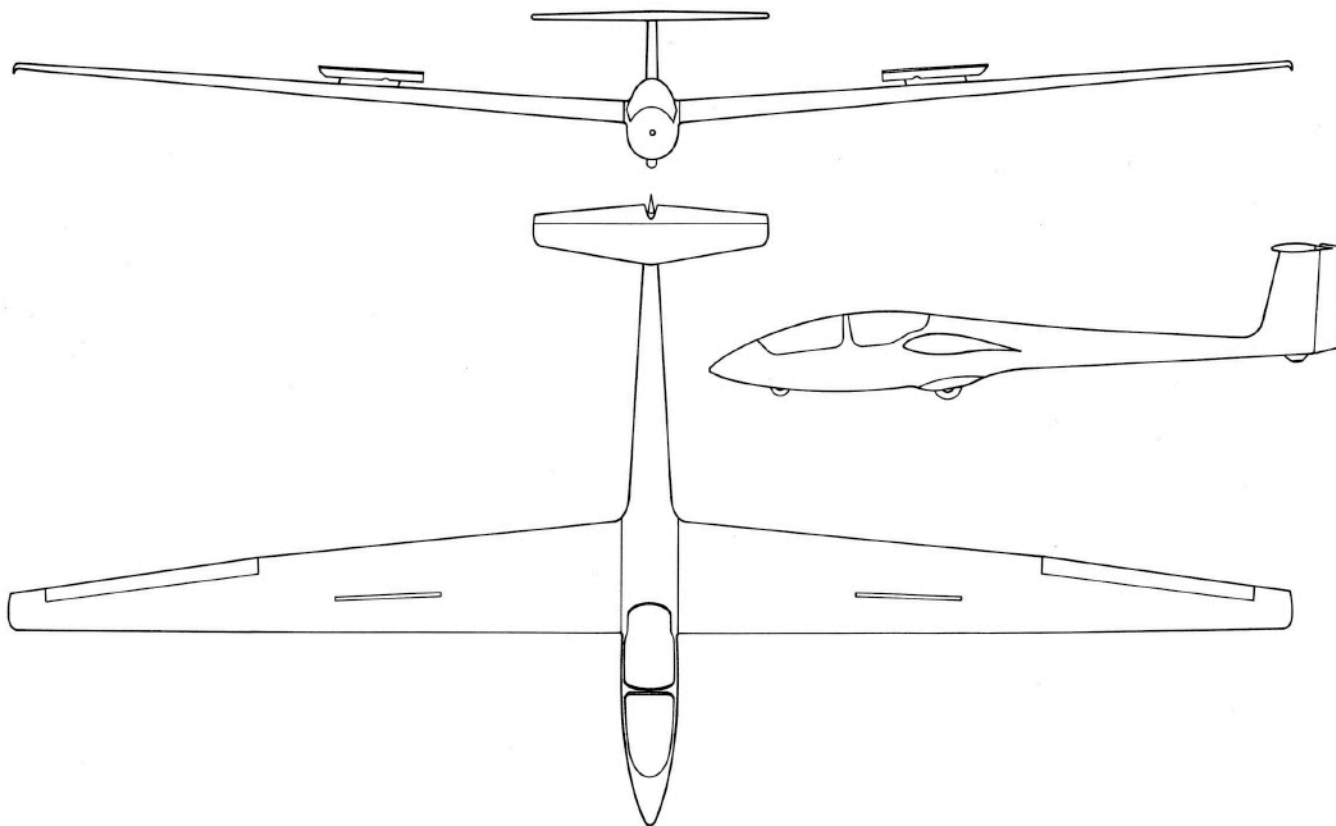
Der Rumpf der ASK 21 besticht durch einige unge-

wöhnliche Detaillösungen wie die zweiteilige Haube und das feste Fahrwerk mit Haupt- und Bugrad und einem Hecksporn. Das Hauptrad wurde anfangs mit Trommelbremse und später mit einer hydraulischen Scheibenbremse ausgeliefert, die mit dem Bremsklappenhebel betätigt wird. Beide Plätze sind mit einer effektiven Belüftung durch die Rumpfnase ausgestattet und bieten auch großen und breiteren Piloten genügend Platz. Für den Kunstflug zugelassene Gurte sind Standard und die Rückenlehnen können auf die Piloten eingestellt werden. Die Pedale sind vorne wie hinten auch im Flug verstellbar und für beide Sitze sind seit 1993 sogar Umbauten auf Handbetätigung des Seitenruders zugelassen, so dass damit auch Piloten mit Einschränkungen in der Beweglichkeit der Beine die 21 alleine fliegen dürfen.

Die Flächen in klassischer GFK-Bauweise besitzen nur auf der Oberseite 140 cm breite Bremsklappen aus Metall und herabgebogene Flügelenden mit Stahleinlage, um

*Wer mehr über die ASK 21 erfahren möchte, sollte sich das Buch „Rhön-Adler“ von Peter F. Sellinger besorgen, das viele Details zur Entwicklung der ASK 21, zu behindertengerechten Umbauten, zur Kunstflugtauglichkeit und auch viele Bilder enthält.*





Die zweiteilige Haube mit den gegenläufig öffnen den Hälften macht das Ein- und Aussteigen recht bequem und der Platz im Cockpit reicht auch für große Piloten.



technische daten	
Typ	ASK 21
Spannweite	17,00 m
Länge	7,00 m
Flügelfläche	17,95 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung	16,1
Profil	Wortmann FX-SO2-196/FX-60-126
Leergewicht	360 kg
Max. Pilotengewicht	2x110 kg
Max. Startgewicht	310 kg
Max. Wasserballast	-
Flächenbelastung	24,5 kg/m <sup>2</sup>
Max. Flächenbelastung	33,4 kg/m <sup>2</sup>
Min. Geschwindigkeit	62 km/h einsitzig, 65 km/h zweisitzig
Max. Geschwindigkeit	280 km/h
Max. Startgeschwindigkeit	Winde: 150 km/h - F-Schlepp 180 km/h
Min. Sinken	0,65 m/sek bei 69 km/h
Gleitzahl	34 bei 90 km/h
Gebaute Stückzahl	778 (Stand: 31.03.2004)
Gebaut seit	Februar 1979
Hersteller	Alexander Schleicher GmbH & Co Segelflugzeugbau Alexander-Schleicher-Straße 1, D-36163 Poppenhausen an der Wasserkuppe
Telefon:	(+49) 66 58 89-0
e-mail:	info@alexander-schleicher.de
internet:	www.alexander-schleicher.de

Beschädigungen bei der Landung zu vermeiden. Das Wortmann-Profil hat Rudolf Kaiser zugunsten der Gutmütigkeit im Nasenbereich leicht verändert. Auch Leitwerke und Ruder sind in Glasfaser-Sandwich gefertigt.

Im Februar 1979 flog der erste Prototyp in Poppenhausen und Schleicher war hochzufrieden mit den gutmütigen Flugeigenschaften, dem durch das Fahrwerkskonzept sehr einfachen Handling am Boden und der Tauglichkeit zur Kunstflugausbildung.

Selbst zehn Jahre später war die ASK 21 im Vergleich mit anderen Schulungsdoppelsitzern (durchgeführt 1989 von der Idaflieg) noch ganz vorne dabei. Die Flugeigenschaften werden als absolut anfängertauglich beschrieben, mit einer Gleitzahl von 34 ist sie ihrer Konkurrenz zumindest ebenbürtig und die Vielzahl der zugelassenen Flugfiguren übersteigt die Anforderungen für den Kunstflugschein.

In der Kunstflugerprobung wurden ihr geringe Ruderkräfte und eine feinfühligere Steuerbarkeit bescheinigt. Trotz Ihrer Größe besitzt sie eine gute Rollwendigkeit und lässt sich sehr sauber fliegen.

Gemessen an der großen Verbreitung, werden relativ wenige Maschinen gebraucht angeboten und die Preise bewegen sich auf recht hohem Niveau. Unter 50.000 Euro ist kaum eine ASK 21 zu kriegen.

Sechzig- bis siebzigtausend Euro werden nicht selten gefordert. Die Angebote sind fast immer aus Vereinsbeständen, private ASK 21 sind sehr selten auf dem Markt. ●

Text: Thomas Bergmann, Fotos: Manfred Münch, Illustration: Alexander Schleicher GmbH