



BIBLIOTHEK LS 1

VON THOMAS BERGMANN

FOTOS: MIRIAM NENTWIG • GRAFIK: DG-FLUGZEUGBAU

Auf Platz 9 der Zulassungsstatistik des LBA findet sich die seit 1968 von Wolf Lemke und Walter Schneider in Egelsbach gebaute LS 1 mit aktuell 235 zugelassenen Flugzeugen. Zehn Jahre lang wurden insgesamt 464 dieser Vögel in den Varianten a bis f gebaut und beherrschten die Standardklasse der Wettbewerbe vom Start weg bis in die Mitte der Siebzigerjahre.

Rolladen Schneider – dieser Firmenname wirft bei Segelflug-Einsteigern Fragen auf. Warum LS-Flugzeugbau und nicht RS? Wolf Lemke und Walter Schneider begannen 1967 mit der Segel-

flugzeug-Produktion in einer ehemaligen Markisenfirma, nachdem sie 1964 in der Darmstädter Akaflieg beim Bau der zweiten D-36-„Circe“ zusammengefunden hatten. Walter Schneiders

Wunsch, eigene GFK-Flieger zu bauen, wurde mit der LS1 Realität und mit den ersten beiden Prototypen belegten Helmut Reichmann schon 1968 die ersten beiden Plätze in der deutschen Meisterschaft der Standardklasse. Der darauf folgende Run auf die LS1 ließ die Segelflugzeugfertigung bald zum alleinigen Geschäftsbereich der Firma werden und nur der Name blieb übrig.

Lemke und Schneider stiegen im Gegensatz zur etablierten Konkurrenz, die mit Holz- und Gemischtbauweise groß geworden war, als Neulinge sofort in den GFK-Flugzeugbau ein und entwarfen einen zeitlos eleganten Rumpf in GFK-Schaum-Sandwich-Bauweise, dessen Linie noch in der aktuellen LS-8 sichtbar ist, auch wenn ihr erster Wurf heute etwas gedrungen erscheint. Neben der perfekten Aerodynamik war ihr Ziel eine moderne und qualitativ hochwertige Fertigung auf gleichbleibendem Niveau, was sich schnell in hohen Stückzahlen niederschlug. Bis zur

Übernahme durch DG wurden fast 3000 LS-Flugzeuge aller Baureihen bei Rolladen Schneider in Egelsbach gebaut.

Die beiden Prototypen der LS1 wurden unter einfachsten Bedingungen noch ohne Form gebaut und dienten als Urmodell für die spätere Serienfertigung. Die Flügel aus Conticell-Hartschaum-Sandwich in der für LS charakteristischen Doppeltrapezform erhielten Hinterkantendrehklappen, die aber in der Serie durch Schempp-Hirth-Luftbremsen ersetzt wurden. Der Plan, eine neuartige Schiebemechanik für die Rumpfnase einzusetzen, um eine bessere Aerodynamik des Rumpfvorderteils zu erzielen, wurde schnell zugunsten einer herkömmlichen zweiteiligen Klapphaube begraben, da die Kosten und die Sicherheit beim möglichen Notausstieg nicht in den Griff zu bekommen waren.

Von diesen LS1-0, -a und -b wurden nur 23 Stück gebaut. Erst von der LS1-c mit Pendelruder und der LS1-d, die für die Mitnahme von Wasserballast gerü-

stet war, kamen zusammen 198 Flugzeuge in die Hände begeisterter Piloten.

Sowohl national als auch international erzielten sie mit der LS1 große Erfolge bei Meisterschaften und die Krönung war 1970 der Sieg von Helmut Reichmann bei der Standardklassen-WM in den USA.

Nur drei LS1-e und -ef wurden zum kurzen Zwischenspiel, bevor einige Änderungen zur LS1-f führten, die mit 240 gebauten Flugzeugen zur erfolgreichsten Variante der Baureihe avancierte.

Wieder siegte Helmut Reichmann mit dieser bei der Deutschen Meisterschaft 1973.

Die LS1-f war zugunsten einer noch einfacheren Handhabung wieder mit einer festen Höhenflosse mit Höhenruder ausgestattet. Erstmals wurde ein Einziehfahrwerk mit Gummifederung verwendet und auch das Seitenruder wurde neu konstruiert. Die auffälligste Änderung war jedoch die einteilig nach vorne zu klapp-

pende Haube, die dem Rumpf erstmals die bei LS heute noch aktuelle Optik verlieh. Die rundherum harmonischen Flugeigenschaften gepaart mit hoher Leistung erklären die anhaltende Beliebtheit dieser über dreißig Jahre alten Konstruktion.

Gebrauchte Maschinen werden zu sehr unterschiedlichen Preisen gehandelt. Verkäufer fordern um die 11.000 Euro für eine LS1-c und auch mal mehr als das Doppelte für eine gute LS1-f.

Service, Ersatzteilversorgung und Musterbetreuung bleiben nach der Übernahme durch DG-Flugzeugbau auch weiterhin gesichert.

In dem Buch „Segelflzeug-Geschichten“ beschreibt Peter F. Selinger die Geschichte der allerersten LS1, die im Deutschen Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe gelandet ist und erhebliche Unterschiede zur späteren Serienversion aufwies.

Technische Daten:

Typ	LS 1-f
Spannweite	15,00 m
Länge	6,80 m
Flügelfläche	9,75 m ²
Flügelstreckung	23,1
Profil	Wortmann FX 66-S-196
Leergewicht	210 kg
Max. Pilotengewicht	110 kg
Max. Startgewicht	390 kg
Max. Wasserballast	130 kg
Max. Flächenbelastung	40 kg/m ²
Min. Geschwindigkeit	65 km/h
Max. Geschwindigkeit	250 km/h
Min. Sinken	0,60 m/sek bei 70 km/h
Gleitzahl	38 bei 90 km/h
Gebaute Stückzahl	464
Gebaut seit	November 1967
Gebaut bis	1978
Hersteller (existiert nicht mehr)	Rolladen-Schneider Flugzeugbau, Egelsbach

Musterbetreuer DG Flugzeugbau GmbH

Otto Lilienthal Weg 2 / Am Flugplatz

D-76646 Bruchsal

Telefon: +49 (0) 7251 3020-0

e-mail: info@ls-flugzeugbau.de

internet: www.ls-flugzeugbau.de

