



Bibliothek LS 8

TEXT: THOMAS BERGMANN

FOTOS: ALFRED BÖHM, JAN-DIRK SIMON, GRAFIK: DG-FLUGZEUGBAU/THOMAS BERGMANN

Auf Platz 13 der Zulassungsstatistik des LBA findet sich die seit 1994 von Rolladen Schneider in Egelsbach gebaute LS 8 mit aktuell 179 zugelassenen Flugzeugen. Auch nach der Übernahme durch DG-Flugzeugbau bleibt sie in vier Varianten mit 15 und 18 Meter Spannweite und mit oder ohne Motor eines der beliebtesten Segelflugzeuge in Deutschland.

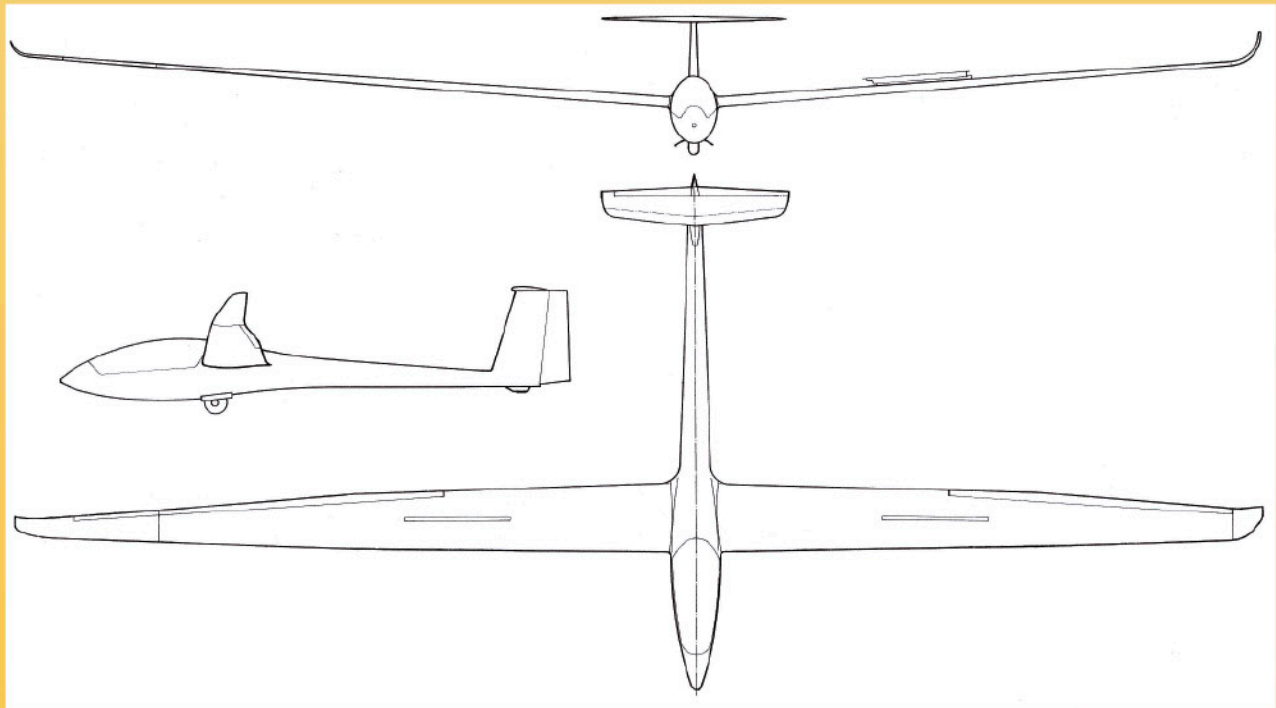
Walter Schneider und Wolf Lemke starteten 1968 mit der überaus erfolgreichen LS 1 in die Standardklasse und mit der LS 3 folgte 1977 der Einstieg in die Rennklasse. Daraus entstand 1980 in Zusammenarbeit von Lemke und Hans-Jörg Streifeneder die LS 4 als Nachfolgerin der LS 1. 1984 wurde das Rennklassenflugzeug LS 6

vorgestellt, das die LS 3 ablöste. Zehn Jahre später wurde wieder unter Weglassen der Wölbklappen und Hinzufügen von Winglets daraus die LS 8 und der Gewinn der EM 1994 und der WM 1995 bewies sehr schnell das gelungene Konzept der LS 8.

Der Rumpf wurde von vornherein für den Einbau eines Motors konstruiert und sogar der Einbau eines Gesamtrettungssystems

Die sanft in die Fläche übergehenden Winglets machen das Flugbild der LS 8 unverkennbar.

sollte ursprünglich möglich sein. Als LS 8-b kann das Flugzeug auch nur mit Motorvorbereitung bestellt werden, was einen nachträglichen Einbau der Heimkehrhilfe beträchtlich erleichtert. Das Cockpit hat die für LS typische Radbremsbetätigung über die Seitenruderpedale, die im Handbuch wegen des starken Belagverschleißes aber nur als Notbremse bezeichnet wird. Die aufgelastete 575-kg-Version bekam serienmäßig statt des 4-Zoll-Rades eins mit 5 Zoll, welches das Bodenhandling auf Graspisten erheblich verbessert. Mit dem Einziehen des Fahrwerks verschwindet auch die Schwerpunktakupplung im Rumpf. Der Instrumententräger klappt mit der Haube nach oben und optional ist auch eine Notausstiegshilfe erhältlich, die dem Piloten den Absprung im Notfall erleichtert.



Die Konstruktion der LS 8-s mit variabler Spannweite erfüllt die Ansprüche der Piloten, die Wettbewerbe in der Standardklasse fliegen, aber auch mal die Leistung der 18 Meter zur Verfügung haben wollen. In der Halle sind die 14,20 Meter ohne Winglets auch leichter unterzubringen, trotzdem gibt es mit der LS 8-a auch eine „Einfachversion“ mit festen Flügelspitzen.

Der Flieger hat den charakteristischen Doppeltrapezflügel mit Wortmannprofil und

geknickter Vorder- und Hinterkante. Mit dem Anstecken der 18-Meter-Flügelspitzen mit den deutlich kleineren Winglets erhält der Pilot noch eine erhebliche Anhebung der Flugleistungen. So steigt die Gleitzahl auf 48 und das geringste Sinken verbessert sich auf 0,51 m/s. 190 kg Wasserballast können in den 4 Flügeltanks maximal mitgeführt werden, bedürfen aber auch eines Gewichtsausgleiches im Ballasttank in der Seitenflosse. Die Ruder haben automatische

Anschlüsse und in der Oberseite der Carbon-Sandwich-Flächen sind doppelstöckige Luftbremsen montiert.

Das Antriebssystem der LS 8-st mit dem Solo 2350 wiegt komplett mit Sprit ca. 50 kg, was durch die Auflastung auf 575 kg aber wieder ausgeglichen wird. Die ursprünglich geplante pneumatische Betätigung des Klapptriebwerkes erwies sich als zu teuer und unzuverlässig und wurde bei DG für die Serie durch den bewährten Spindeltrieb ersetzt. Die Bedienung des Motors, der 15 kW leistet, wird durch die DG-Steuereinheit bewusst einfach gehalten und die zusätzliche Reichweite beträgt ca. 300 km.

Nach der Übernahme von Rolladen-Schneider durch die DG-Flugzeugbau im Juli 2003 ging die Produktion der LS 8 nach anfänglichen juristischen Problemen dort sehr erfolgreich weiter. Das Finish der bei Friedel Weber gefertigten Flugzeuge soll auch deutlich besser sein.

Obwohl relativ viele LS 8 zugelassen sind, gibt es nur wenige gebraucht zu kaufen und richtig günstig wird man wohl keine kriegen.

Technische Daten

Typ	LS 8 (Werte in Klammern für LS 8-18)
Spannweite	15,00 m (18,00 m)
Länge	6,72 m
Flügelfläche	10,50 m ² (11,40 m ²)
Flügelstreckung	21,4 (28,4)
Profil	Wortmann FX 81-K-148/17
Leergewicht	245 kg (250 kg)
Max. Pilotengewicht	110 kg
Max. Startgewicht	525 kg (575 kg)
Max. Wasserballast	200 kg
Min. Flächenbelastung	32 kg/m ² (30 kg/m ²)
Max. Flächenbelastung	50 kg/m ² (46 kg/m ²)
Min. Geschwindigkeit	68 km/h (65 km/h)
Max. Geschwindigkeit	280 km/h
Max. Startgeschwindigkeit	Winde: 140 km/h – F-Schlepp 190 km/h
Min. Sinken	0,59 (0,51) m/sek bei 85 km/h
Gleitzahl	43 (48)
Gebaute Stückzahl	über 450
Gebaut seit	1994

Ehemaliger Hersteller: Rolladen-Schneider Flugzeugbau, Egelsbach

Musterbetreuer und Hersteller: 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

In Jürgen Gaßebners Bildband „Die schönsten Segelflugzeuge“ werden die LS 1, LS 4, LS 6 und LS 8 von Rolladen-Schneider mit sehr schönen Bildern und Details aus Entwicklung und Wettbewerbsgeschichte ausführlich beschrieben.