



# Standard Libelle

VON THOMAS BERGMANN

FOTOS TOBIAS LOHNER, TORSTEN RÄTH, GRAFIK HANSJÖRG STREIFENEDER

Die Standard Libelle von Eugen Hänle mit ihrer unverwechselbaren Form zählt nach 40 Jahren immer noch zu den gesuchtesten Klassikern in Deutschland. Der Bestseller von Glasflügel im württembergischen Schlattstall wurde über 600-mal gebaut und wenn man alle fünf Versionen zusammenzählt, kommt sie mit 142 zugelassenen Flugzeugen auf Platz 19 in der Rangliste des LBA.



**Die D-1997 von Torsten Räth ist immer noch im Originalzustand. Sogar der Lack ist von 1971!**

Zusammen mit seiner Frau Ursula gründete Eugen Hänle 1962 die Firma Glasflügel und brachte 1963 und damit 12 Jahre vor Einführung der Rennklasse mit der H-301 Libelle ein 15-Meter-GFK-Segelflugzeug mit Wölbklappen auf den Markt. Wettbewerbserfolge und Weltrekorde machten die H-301 zum begehrtesten Flugzeug der Offenen Klasse und Glasflügel konnte insgesamt 110 Libellen verkaufen.

Noch erfolgreicher wurde jedoch die aus der H-301 abgeleitete und ab 1967 gebaute Standard Libelle, die zusammen mit der Weiterentwicklung 201 B (ab 1969) auf 601 gebaute Exemplare kam.

Entsprechend der damaligen Spezifikation der Standard-Klasse wurde ein festes Fahr-

werk verwendet, das aber oft später zum Einziehfahrwerk umgebaut wurde, als sich das Reglement änderte. Der dünnwandige Rumpf war Fiberglas pur ohne Sandwich und so niedrig, dass der Pilot halb im Cockpit lag. Die einzigartige Haubenform ermöglichte auch gute Sicht nach hinten und die Haube blieb abnehmbar. Rückenlehne und Pedale waren im Flug verstellbar und eine Bug- und eine Schwerpunktkupplung wurden verbaut.

Mit 6,20 Meter war der Rumpf sehr kurz und ein Kreuzleitwerk in GFK-Balsa-Bauweise mit automatischem Ruderanschluss komplettierte die leicht wiederzuerkennende Rumpfkantur. Die Flossentrimmung wurde sehr schnell nach nur 11 Exemplaren durch eine Federtrimmung ersetzt.

Die Flächen in Doppeltrapezform sind in GFK-Balsa-Bauweise hergestellt worden. Das Profil stammt von Wortmann und doppelseitige Schempp-Hirth Luftbremsen erleichtern den Endanflug. Später wurden nur nach oben ausfahrende Luftbremsen verbaut und das Balsa im Flügel durch Conticell ersetzt. Um die Landung sicherer zu machen, ließen einige Libelleneigner beim LTB Follmann Spreizklappen einbauen. Allerdings ist das nicht vereinbar mit der Option, die Winglets von Streifly oder 17-Meter-Ansteckflügel von Follmann zu verwenden. Letztere verbessern die Gleitzahl auf 40 und den Index auf 102. Die Winglets wirken sich positiv auf die Stabilität im Kreisflug und im Schnellflug aus. Zwei 25-Liter-Wassersäcke wurden ab der

201 B wahlweise angeboten und die Endgeschwindigkeit und maximale Abflugmasse erhöht. Die Zulassung erhöhte sich nach intensiven Strukturtests auf 12.000 Stunden und so haben die meisten Standard Libellen wohl auch noch ein langes Leben vor sich.

Bei den Wettbewerben der Standard-Klasse konnte Glasflügel ab 1968 schnell weit vorne mitmischen. Der Schwede Persson belegte bei der WM in Polen Platz zwei und bei der 1970er WM kam Cameron aus Neuseeland auf Platz fünf. 1971 dominierten sie mit den ersten fünf Plätzen in der amerikanischen Meisterschaft. Grand-Prix-Pilot Uli Schwenk flog bei der WM 2006 eine frisch überholte Standard Libelle 201 B mit Winglets und belegte dort damit Platz fünf in der Clubklasse.

Abgeleitet von der Standard Libelle wurden zwischen 1973 und 1976 noch 176 Club-Libellen gefertigt. Mit festem Fahrwerk, kleinerer Klapphaube und als Schulterdecker mit T-Leitwerk wurde die Libelle H-205 für das Vereinsleben optimiert. Außerdem gibt es noch vier Standard Libellen mit den Bezeichnungen H-202, H-203 und H-204, die sich erheblich von der H-201 unterscheiden.

Gebrauchte Standard Libellen werden aktuell zwischen 14.000 und 17.000 Euro angeboten, und die Qualität von Lack und Struktur rechtfertigen diese Preise meist, selbst für ein Flugzeug, das schon um die 40 Jahre alt ist.

#### Technische Daten

Typ	H 201 Standard Libelle und Standard Libelle 201 B
Spannweite	15,00 m
Länge	6,20 m
Flügelfläche	9,80 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung	23
Profil	Wortmann FX 66-17 A II-182
Leergewicht	185 bis 220 kg
Max. Pilotengewicht	130 kg
Max. Startgewicht	290 kg (350 kg mit Wasserballast)
Max. Wasserballast	50 kg
Min. Flächenbelastung	26,5 kg/m <sup>2</sup>
Max. Flächenbelastung	35,7 kg/m <sup>2</sup>
Min. Geschwindigkeit	62 km/h
Max. Geschwindigkeit	220 km/h (201 B 250 km/h)
Max. Startgeschwindigkeit	Winde: 120 km/h - F-Schlepp 150 km/h
Min. Sinken	0,68 m/s bei 70 km/h
Gleitzahl	38 bei 85 km/h
Gebaute Stückzahl	601
Gebaut seit	1967 bis 1975

#### Hersteller

Glasflügel Segelflugzeugbau GmbH / Schlattstall

#### Musterbetreuer

Glasfaser-Flugzeug-Service GmbH  
 Hansjörg Streifeneder  
 Hofener Weg, 72582 Grabenstetten  
 Telefon 07382 / 1032, Fax 07382 / 1629  
 e-mail: streifly@aol.com, internet: <http://www.streifly.de/>

Interessante Webseite: <http://libelle.bugwiper.com/>

