



VON THOMAS BERGMANN

FOTOS: MARTIN EMKE, TORSTEN RÄTH, GRAFIK: DG-FLUGZEUGBAU - THOMAS BERGMANN

Mit der LS4 hatte Rolladen Schneider das erfolgreichste Muster in der Standardklasse etabliert. Um auch in Wettbewerben Erfolge erzielen zu können, sollte der Nachfolger einerseits durch den Einsatz von Kohlefasern leichter werden und andererseits mit Wasserballast eine höhere Flächenbelastung ermöglicht werden. Aber nur 164 Stück wurden von der LS7 in sieben Jahren gebaut.

Im Jahr 1987 begann Wolf Lemke mit der Konstruktion der LS7, die an den Erfolg der LS4 mit 1048 produzierten Einheiten anknüpfen sollte. Am 11. Dezember fand der Erstflug statt. Von 1988 an baute die Firma Rolladen Schneider in Egelsbach das Flugzeug, bis es 1994 von der LS8 abgelöst wurde. An den Erfolg der LS4 konnte man aber nicht mehr anknüpfen: 2001 ging Rolladen Schneider in Insolvenz und wurde von Friedel Weber und DG-Flugzeugbau in Bruchsal übernommen.

Lemke kombinierte den bewährten Rumpf der LS6 mit einem kleineren Flügel mit nur 9,8 m² Fläche wie bei der LS1 und setzte im großen Stil Kohlefasern ein, um Gewicht zu sparen. Trotz dieser Auslegung erfüllte die LS7 die Erwartungen besonders hinsichtlich Wettbewerbserfolgen nicht und die Verkaufszahlen blieben weit hinter denen der LS4 zurück, nachdem sich Diskussionen über das gegenüber der Konkurrenz angeblich schlechtere Steigen in der Thermik verbre-

teten. Mit höherer Geschwindigkeit im Kreisflug und nicht bis an die Grenze ausgereiztem Wasserballast ließ sich diese Eigenheit zwar vermeiden, aber der Ruf des Flugzeuges war dauerhaft beschädigt.

Der Rumpf aus GFK mit nach vorn öffnender Haube war zugunsten der Aerodynamik schlank gezeichnet und das Cockpit dadurch enger als bei der LS4 geworden. Das Notabwurfssystem für die Haube mit einem Drehpunkt an der Hinterkante und zwei Auslösehebeln links und rechts hatte sich in der LS6 bewährt, der Instrumentenpilz klappte mit der Haube nach oben. Das Fahrwerk wurde wieder wie gewohnt mit einer Hackenbremse verzögert. Das T-Leitwerk mit gedämpften Höhenrudern aus Aramid erhielt in der aus Glasfaser gebauten Seitenflosse einen Tank mit 5,5 Liter Fassungsvermögen zur Trimmung beim Einsatz von Wasserballast. In dieser Form wurde der Rumpf dann auch weiter in der LS8 verbaut und bis zur LS10 nicht mehr grundlegend verändert.

Die rund 60 Kilogramm leichten Doppeltrapezflächen in CFK-Sandwichbauweise wurden anfangs ohne Winglets gefertigt. Erst 1991 startete die LS7-WL mit langen Ohren. Die Nachrüstung der Winglets ist möglich, aber mit knapp 3000 Euro Umbaukosten kein Schnäppchen. Die Querruder sind aus Aramid, die doppelstöckigen Schempp-Hirth-Luftbremsen fahren nur nach oben aus. Alle Anschlüsse inklusive der Ballasttanks verbinden sich automatisch. Das dünne Wortmann-Laminar-Profil ist auf schnellen Vorflug optimiert und mitverantwortlich für das gegenüber vergleichbaren Mustern geringfügig schlechtere Steigen beim Kurven mit niedriger Geschwindigkeit. Die Wassertanks sind vor dem Hauptholm eingebaut.

Auch für alle LS7 gelten die besonderen Regeln von DG-Flugzeugbau bezüglich aller nicht durch DG gebauten Flugzeuge. Es muss ein Betreuungsvertrag abgeschlossen werden, wenn man die Musterbetreuung in

Anspruch nehmen will. Die Details sind auf der Webseite von DG erklärt.

Da keine Formen mehr vorhanden sind, kann es bei einem größeren Bruch schwierig werden, Ersatzteile für Flächen und Ruder aufzutreiben, bei Rumpfteilen ist das durch die Verwandtschaft zur LS8 einfacher. Die Hoffnungen, dass bei AMS in Slowenien eine Neuauflage der LS7 gebaut werden könnte, haben sich nicht erfüllt.

Das Flugzeug ist wegen seiner ausgewogenen Flugeigenschaften gesucht und wird nur selten angeboten. In Deutschland sind derzeit 55 Exemplare zugelassen. Gebraucht muss man aktuell mit Anhänger etwa 30.000 Euro anlegen.

Berichtigung zum Artikel „Puchacz“ in segelfliegen 02/2011

Unser Leser Frank-Dieter Lemke aus Berlin hat uns auf einige kleine Ungenauigkeiten im letzten Artikel aufmerksam gemacht: Die Rumpflänge beträgt nicht 8,83 m, sondern 8,38 m – leider ein Zahlendreher. Die Flügelfläche beträgt 18,16 m². Serienmäßig wurde der Uhu mit Schleifsporn geliefert. Die Gesellschaft für Sport und Technik (GST) selbst und nicht der erst 1987 gegründete Flug- und Fallschirmsportverband der DDR (in der GST) beschaffte ab 1983 die 62 Doppelsitzer vom Typ Puchacz. Danke für diese Hinweise.

Technische Daten

Typ	LS-7
Spannweite	15,00 m
Länge	6,66 m
Flügelfläche	9,73 m²
Flügelstreckung	23
Profil	Wortmann modifiziert
Leergewicht	235 kg
Max. Pilotengewicht	116 kg
Max. Startgewicht	486 kg
Max. Wasserballast	175 kg (125 kg mit Winglets)
Max. Flächenbelastung	50,00 kg/m²
Min. Geschwindigkeit	73 km/h
Max. Geschwindigkeit	270 km/h
Min. Sinken	0,58 m/s bei 80 km/h
Gleitzahl	43 bei 105 km/h
Gebaute Stückzahl	164
Gebaut seit	1988 bis 1994

Hersteller

Rolladen Schneider Flugzeugbau GmbH

Musterbetreuer

DG Flugzeugbau GmbH

Beratung und Probefliegen

Otto Lilienthal Weg 2 / Am Flugplatz, D-76646 Bruchsal
 service-ls@dg-flugzeugbau.de
 www.dg-flugzeugbau.de
 Tel.: +49 (0) 7251 3020-0

