



# Mosquito

VON THOMAS BERGMANN

FOTOS: ACHIM WEHRMANN/MATTHIAS LANGROCK

GRAFIK: THOMAS BERGMANN/GLASFLÜGEL FLUGZEUGBAU

Der Mosquito der Firma Glasflügel war das letzte erfolgreiche Flugzeug des Herstellers aus Schlattstall. Als zweites Muster nach der LS 3 startete er im Februar 1976 in die neue Rennklasse. Eugen Hänle, der im September 1975 abstürzte, erlebte den Jungfernfahrt leider nicht mehr. 60 der 201 gebauten Exemplare sind noch in Deutschland zugelassen.



Die Haube schiebt sich über die Rumpfnase.

Schon 1963 hatte Eugen Hänle mit der H-301 Libelle ein erfolgreiches Flugzeug mit 15 Metern Spannweite und Wölbklappen auf den Markt gebracht – lange bevor der Begriff Rennklasse existierte. Der Mosquito sollte der Nachfolger dieses bis 1969 in 111 Exemplaren gebauten Klassikers werden. Schon vor dem Absturz mit seiner Schleppmaschine am 21. September 1975 hatte Hänle den Geschäftsführer von Schempp-Hirth, Klaus Holighaus, als Mitgesellschafter bei Glasflügel ins Boot geholt. Dieser musste dann gemeinsam mit Klaus Hillenbrand das Projekt Glasflügel 303 zu einem erfolgreichen Abschluss bringen. Hänle hatte ungeduldig mit der Entwicklung der 15-Meter-Maschine mit Wölbklappen begonnen, schon bevor die IGC die

Eckdaten der neuen Rennklasse festgelegt hatte. Gemeinsam mit Klaus Holighaus schuf er ein technisch aufwändiges Flugzeug, das damals 33.000 Mark kostete und für das beim Beginn der Serienfertigung im Juli 1976 schon 150 Kaufoptionen vorlagen. Die Kooperation mit Schempp-Hirth ermöglichte die Nutzung der Tragflügel für Mini-Nimbus und Mosquito, der Rumpf wurde inklusive der Leitwerke von der Hornet übernommen.

Dieser Rumpf aus GFK wurde 1972 erstmals in der Standard-Libelle 203, von der nur zwei Exemplare gebaut wurden, eingesetzt und hatte eine eingestakte Haube und ein T-Leitwerk. Ab 1975 bewährte er sich in der Hornet 206 und wurde dann im Mosquito und später in der 304 weiter verwendet. Das

doppelschalige und trotzdem geräumige Cockpit schützt den Piloten, die Haube klappt nach vorne hoch und schiebt sich dabei über die Rumpfnase. Durch einen ausgeklügelten Schließmechanismus wird ein dichter Haubenschlitz sichergestellt. Der Instrumentenpilz ist fest montiert, eine Bugkupplung war optional lieferbar. Die für Glasflügel typische Parallelogrammsteuerung macht das Flugzeug sehr angenehm zu fliegen. Alle Anschlüsse für Ruder, Klappen und Ballast verbinden sich automatisch, erst dann kann der Hauptbolzen eingeführt werden.

Die Tragflächen aus GFK haben eine gerade Vorderkante und einen Knick an der Hinterkante zwischen Wölbklappen und Querrudern. Die serienmäßigen Wassertanks

fassen 120 Liter. Eine Besonderheit sind die schon bei der Club-Libelle eingeführten Hinterkantendrehklappen, die dem Flugzeug in Verbindung mit den Wölbklappen hervorragende Landeeigenschaften geben, da im Gegensatz zu den herkömmlichen Schempp-Hirth-Luftbremsen der Auftrieb der Flächen erhalten bleibt. Bei der Betätigung der Bremsklappen drehen diese sich vor den Wölbklappen bis zu einem Anschlag nach oben. Fährt der Pilot dann die Bremsklappen weiter aus, drehen sich die Wölbklappen mit diesen weiter mit, bis sie gemeinsam eine fast senkrechte Fläche an der Hinterkante der Fläche bilden.

Ab April 1978 wurde der Mosquito-B gebaut. Die wesentlichen Änderungen waren 15 Kilogramm weniger Gewicht trotz höherer Steifigkeit der Fläche, durch Wegfall des Rumpf-Flächen-Übergangs kein Spalt mehr bei Vollausschlag zwischen Wölbklappe und Rumpf, eine Gummilippe an der Flächenwurzel zur Abdichtung des Überganges und ein kleineres Höhenruder. Außerdem wurde wahlweise ein größeres Rad mit fünf Zoll Durchmesser angeboten und eine Hackenbremse dafür verbaut.

Nach der Auflösung von Glasflügel übernahm Hansjörg Streifeneder mit seiner Firma Streifly die Musterbetreuung für die Flugzeuge aus Schlattstall.

Aktuell werden gebrauchte Mosquitos um die 19.000 Euro angeboten.

**Technische Daten**

Typ	Mosquito (Glasflügel 303)
Spannweite	15,00 m
Länge	6,40 m
Flügelfläche	9,86 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung	22,8
Profil	Wortmann FX 67-K-150
Leergewicht	240 bis 270 kg
Max. Pilotengewicht	110 kg
Max. Startgewicht	450 kg
Max. Wasserballast	120 kg
Min. Flächenbelastung	31,3 kg/m <sup>2</sup>
Max. Flächenbelastung	45,9 kg/m <sup>2</sup>
Min. Geschwindigkeit	66 km/h
Max. Geschwindigkeit	250 km/h
Max. Startgeschwindigkeit	150 km/h
Min. Sinken	0,61 m/s bei 83 km/h
Gleitzahl	41 bei 100 km/h
Gebaute Stückzahl	201 Stück
Gebaut seit	1976 bis Mai 1980 (ab April 1978 Version B)

**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/>

