

Ventus

TEXT: THOMAS BERGMANN

FOTOS: WALTER WARTLSTEINER, SCHEMPP-HIRTH,

GRAFIK: SCHEMPP-HIRTH

Nach dem Einstieg von Schempp-Hirth mit dem Mini-Nimbus in die neue Rennklasse 1977 und der damit gesammelten Erfahrung in der Verarbeitung von Kohlefasern, bescherte der Ventus Klaus Holighaus ab 1980 einen Dauerbrenner, der erst nach 14 Jahren und über 600 gebauten Flugzeugen vom noch erfolgreicherem Ventus-2 abgelöst wurde.

Klaus Holighaus, der in der Darmstädter Akaflieg an der Konstruktion der D-36 beteiligt war, begann 1965 bei Schempp-Hirth in Kirchheim/Teck, übernahm dort schon 1969 die Geschäftsführung von Martin Schempp und wirkte bis zu seinem tödlichen Absturz im August 1994 als Konstrukteur vom Holzflieger SHK über Cirrus, Nimbus, Ventus, Janus bis zum Discus in zahllosen Varianten. Als Wettbewerbspilot in seinen eigenen Entwürfen gewann er sechsmal die Deutsche Offene Klasse, wurde dreimal Europameister, 1981 Vizeweltmeister und flog 16 Weltrekorde.

Seit 1977, als er die Firma ganz übernahm, fertigten die Kirchheimer vom 15-Meter-Renner Mini-Nimbus 159 Stück in verschiedenen Varianten und experimentierten mit Kohlefasern, Pendelruder, Wölbklappen und Hinterkanten-Drehklappen. Sein Ventus vereinte dann ab 1980 alle bewährten

Konstruktionsmerkmale und kombinierte sie mit einem geräumigen b-Rumpf und dem knapp geschnittenen, acht Zentimeter schmalen a-Rumpf zur Referenz in der

Rennklasse. Die Weltmeisterschaftstitel von 1983 bis 1989 belegen das eindrucksvoll. Mit 220 kg Leergewicht beim 54 cm schmalen a-Rumpf war der Ventus ein Stück leichter als die Konkurrenz und punktete durch die kleine Stirnfläche auch beim Widerstand. Ein innenliegendes Stahlrohrgestüt übertrug die Kräfte vom Fahrwerk aufs Tragwerk und nahm die Steuer- und Klappenmechanik auf. Der Rumpf wurde anfangs aus GFK und ab 1987 wahlweise auch aus CFK/GFK gefertigt. Der b-Rumpf wurde von Piloten über 1,75 meist bevorzugt und war später auch mit Motor lieferbar. Seitenleitwerk und Seitenruder sind an die



verschiedenen Rumpfgrößen angepasst und das gedämpfte Höhenleitwerk hat Doppeltrapezform. Der Ventus c konnte dann auch mit Ballasttank in der Seitenflosse geordert werden, war aber auch immer noch in der schmalen oder geräumigeren Version zu haben.

Ausgestattet mit einer Heimkehrhilfe, wahlweise mit 12- oder 18-PS-Motor von Solo und entwickelt von Dr. Oehler, heißt der Flieger Ventus bT oder cT und der Ventus cM ist sogar eigenstartfähig.

Die sehr dünne Tragfläche des Ventus ist aus Kohlefasern aufgebaut und hat eine Dreifach-Trapezform mit fast gerader Vorderkante. Die Wölbklappen arbeiten über die gesamte Länge auch als Querruder und die Drehbremsklappen an der Flügelhinterkante der ersten Version wurden vom Nimbus übernommen. Später wurden sie durch Schempp-Hirth Luftbremsen auf der Flügeloberseite ersetzt, um bei Außenlandungen das Bruchrisiko zu verringern und die Übergänge zwischen Rumpf und Fläche wurden optimiert. Ab da wurden auch Mini-Winglets angeboten. Die beiden Flächen-tanks fassten zuerst 150 Liter Wasserballast, mit der neuen Version erhöhte sich das ab 1983 auf 168 Liter. Mit 16,6 Meter Ansteckflügeln ist das Abfluggewicht allerdings auf 430 kg beschränkt. Mit dem Ventus c, der ab 1987 gebaut wurde, erhöhte sich die Spannweite dann nochmal auf 17,6 Meter.

Mit 78 zugelassenen Exemplaren liegt der Ventus aktuell auf Platz 28 in der Rangliste des LBA. Rechnet man die 132 motorisierten

dazu, verbessert er sich auf Platz 13 bei den Segelfliegern mit und ohne Motor und unter den Motorseglern belegt er den sechsten Platz fast gleichauf mit der Grob G109.

Gebrauchte Flugzeuge werden aktuell zwischen 32.000 und 42.000 Euro angeboten. Für die Variante mit Motor muss man aber mit über 70.000 Euro rechnen.

Technische Daten

Typ	Ventus (a, b, bT, c, cT, cM)
Spannweite	15,00 m (auch 16,6 und 17,6 m)
Länge	6,58 m (a 6,35 m)
Flügelfläche	9,51 m ²
Flügelstreckung	23,7 (c 30,51)
Profil	Wortmann/Holighaus/Althaus
Leergewicht	220 bis 280 kg
Max. Pilotengewicht	115 kg
Max. Startgewicht	525 kg
Max. Wasserballast	168 kg
Max. Flächenbelastung	55,2 kg/m ²
Min. Geschwindigkeit	62 km/h
Max. Geschwindigkeit	250 km/h (c 270 km/h)
Min. Sinken	0,56 m/s bei 80 km/h
Gleitzahl	43,5 (c 49) bei 100 km/h
Gebaut von	Mai 1980 (c ab 1987) bis 1994
Gebaute Stückzahlen	612

Hersteller

SCHEMPP-HIRTH Flugzeugbau GmbH
 Kребenstraße 25
 D-73230 Kirchheim/Teck
 Telefon: (+49) 7021 / 7298 - 0
 e-mail: info@schempp-hirth.com
 internet: www.schempp-hirth.com

