

Fortschritt hat einen Namen...

ASH 30 Mi

die umfassende Neuentwicklung
für die doppelsitzige Königsklasse

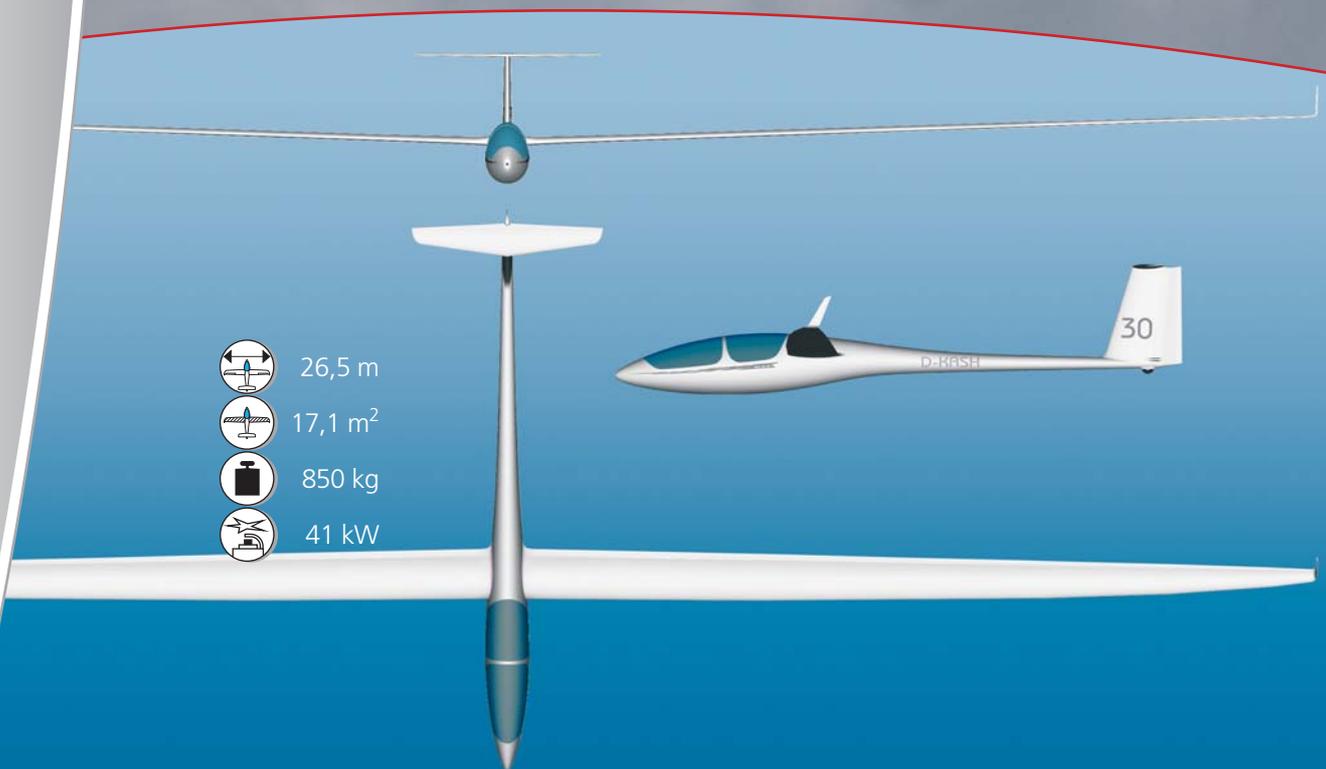


Mit der Entwicklung der ASH 25 betrat Schleicher seinerzeit Neuland, weshalb auch die beispiellose Erfolgsgeschichte dieses Flugzeuges keinesfalls vorhersehbar war. Wohlüberlegte Modifikationen und eine besonnene Modellpflege sorgten nicht zuletzt für eine sehr lange Produktionszeit von mehr als 20 Jahren, in denen über 260 Flugzeuge gebaut wurden - somit nimmt die ASH 25 in der Offenen Klasse unangefochten den Spitzenplatz ein.

Mit den gewachsenen Forderungen an Leistung und Komfort stößt man bei den Grundkomponenten wie Rumpf oder Flügel dennoch zunehmend an Grenzen - Kompromisse wären unumgänglich.

Kompromisslos deshalb unser Entschluss

...mit der ASH 30 Mi eine vollkommene Neuentwicklung für das Fliegen zu zweit in der Offenen Klasse zu präsentieren.



 26,5 m

 17,1 m²

 850 kg

 41 kW

ASH 30 Mi

Schon während der Entwicklung der ASG 29 - dem 18m-Klasse-Einsitzer - wurde bei der Auslegung der Flügelgeometrie eine spätere Verwendung dieses Flügels als Außenflügel für die ASH 30 Mi vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit dieser Auslegung hat die ASG 29 eindrucksvoll bewiesen. Somit halten nun auch vollkommen neue Profilgeometrien Einzug in die Offene Klasse. Die fast elliptische Auftriebsverteilung vermindert den induzierten Widerstand deutlich wirkungsvoller als mehr Spannweite um jeden Preis.

In der Spannweite von 26,5 m und der Flügelfläche von 17,1 qm sehen wir das Optimum für das große Einsatzspektrum dieses Höchstleistungsflugzeuges, um im Segelflugzeug aber auch im selbststartenden Motorsegler schwächere Wetterlagen gut nutzen zu können. Die Profilierung von nur etwa 13% Dicke sorgt zudem für hervorragende Schnellflugleistungen. Gerade hierbei hat man bewusst auf eine noch größere Flügelspannweite verzichtet, da diese im Widerspruch zu unseren Zielvorstellungen steht.

Der Flügel ist 4-teilig mit zusätzlich abnehmbaren Winglets. In den Wölbklappen und Querrudern befinden sich Blasturbulatoren. Alle Ruderschlitze sind zudem auf der Flügelober- und Unterseite serienmäßig mit Mylarbändern abgedichtet.

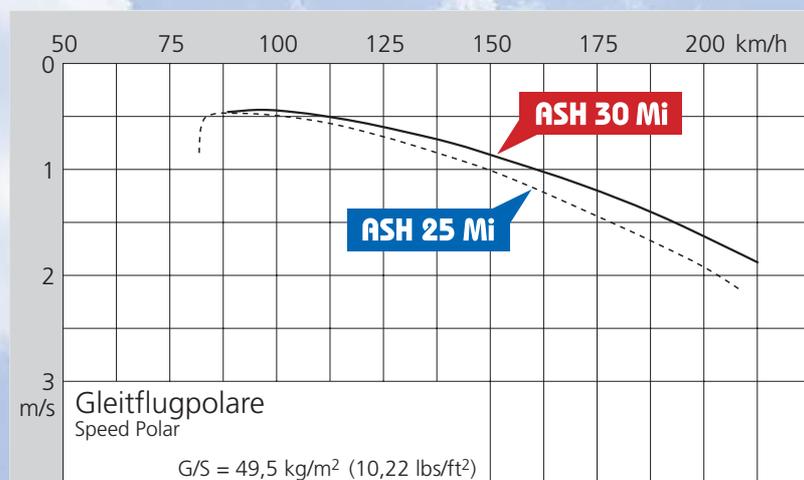
Der neuentwickelte Rumpf bietet nun erstmals die Möglichkeit, für den Offene-Klasse-Piloten eine Arbeitsumgebung zu schaffen, wie er sie aus einem Einsitzer kennt. Die ASH 30 Mi wird im Cockpit sehr viele Eindrücke aus der ASH 26 E vermitteln und damit auch sehr großen Piloten mit über zwei Metern Körpergröße ähnlich gute Platzverhältnisse bieten.

Ebenso ist auch die Position der vorderen Haube vergleichbar mit der ASH 26 E, was für die Sicht nach vorn eine Neuerung für einen Offene-Klasse-Doppelsitzer darstellt. Machbar ist dies natürlich nur mit der bewährten Zweiteilung der Haube, die wiederum auch den Sicherheitsaspekt des Notausstiegs besser berücksichtigt. Eine bessere Passung der Hauben bei Temperaturunterschieden und ein bequemerer Ein- und Ausstieg sind weitere wichtige Gesichtspunkte.

Auch im hinteren Sitz bietet sich dem Piloten eine ähnliche Sitzposition wie im Einsitzer. Bei der Beinfreiheit orientiert sich die ASH 30 Mi an den Platzverhältnissen in der ASK 21. Optimale H-Punkt-Positionen in beiden Sitzwannen gewährleisten eine bestmögliche Wirkung der Anschnallgurte.

Sicherheitsrelevante Details wie z.B. der mit der Haube nach oben klappende Instrumentenpilz im vorderen Cockpit sind selbstverständlich, ebenso auch automatische Ruderanschlüsse. Der notwendige Einbauraum für ein groß dimensioniertes und weit nach vorne schwenkendes Fahrwerk schließt den Einbau automatischer Steuerungsanschlüsse und deren Anlenkung an der Wurzelrippe nicht aus. Schon bei der ASH 26 E wurde das auch in Verbindung mit dem Triebwerkeinbau realisiert. Die weit vorn sitzende Position des ausgefahrenen Fahrwerks macht ein Bugrad überflüssig.

Als Antrieb dient die mittlerweile in fast 400 Flugzeugen eingebaute Schleicher-Triebwerkeinheit mit Drehkolbenmotor (41 kW) von Diamond Engines und dem auf Startleistung optimierten Propeller aus eigener Fertigung. Dank der elektronischen Benzineinspritzung ist die Triebwerksbedienung denkbar einfach und gewährleistet auch in großen Höhen oder bei hohen Temperaturen eine optimale Gemischaufbereitung.



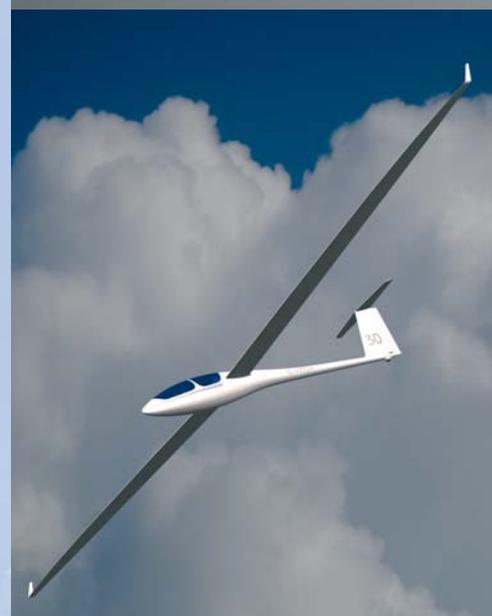
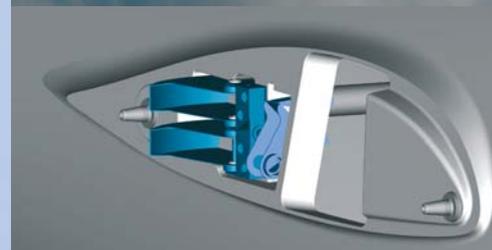
Änderungen in Konstruktion und Ausführung vorbehalten

Alexander Schleicher GmbH & Co. Segelflugzeugbau

D-36161 Poppenhausen (Wasserkuppe) Postfach 60
D-36163 Poppenhausen (Wasserkuppe) Alexander-Schleicher-Straße 1

Tel. ++49 (0) 66 58 / 89-0
Fax ++49 (0) 66 58 / 89 40

e-Mail: info@alexander-schleicher.de
homepage: www.alexander-schleicher.de



Serienmäßige Ausstattung...

- hochwertige Acryllackierung
- Wasserballastanlage in den Außenflügeln
- gefedertes Hauptfahrwerk mit großem 380x150 mm Rad
- hydraulische Scheibenbremse
- automatische Ruderanschlüsse
- je eine zusätzliche Lüftungsdüse an der rechten Bordwand in beiden Cockpits
- Anschnallgurte mit Zentralschloss
- Batteriehalterung in der Seitenflosse
- Multisonde in der Seitenflosse

Als Sonderausstattung erhältlich...

- unter anderem...
- getönte Hauben
- Solaranlage auf den Motorraumklappen
- lenkbares Spornrad und Flügelrädchen
- Mückenputzergaragen
- Wassertank in der Seitenflosse
- zusätzlicher Benzintank im Flügel
- Triebwerks-Zweitbedienung hinten
- Kohlefaserstoßstangen im Flügel

