

TECHNISCHE DATEN

Spannweite	26,5 m	86.9 ft
Flügelfläche	17,17 m ²	185 sqft
Flügelstreckung	41,04	
Winglethöhe	0,45 m	1.48 ft
Rumpflänge	9,33 m	30.6 ft
Cockpitbreite	0,73 m	2.4 ft
Rumpfhöhe	0,998 m	3.27 ft
Höhe am Leitwerk	1,79 m	5.87 ft
Leermasse	630 kg	1874 lbs
Max. Abflugmasse	850 kg	1543 lbs
Min. Flächenbelastung	41 kg/m ²	8.39 lbs/sqft
Max. Flächenbelastung	49,5 kg/m ²	10.1 lbs/sqft
Cockpitzuladung	200 kg	440 lbs
Wasserballast Flügel, max.	50 l	110 lbs
Höchstgeschwindigkeit	270 km/h	146 kts
Geringstes Sinken	0,41 m/s	80.7 ft/min
Gleitzahl	>60	
Triebwerk IAE 50R-AA		
Triebwerkleistung	56 PS	41 kW
Hubraum	294 cm ³	
Tankvolumen Rumpftank	14 Liter	3.7 US-Gal.
Tankvolumen mit 2 Flügeltanks	44 Liter	11.6 US-Gal.
Steigleistung	2,7 m/s	531 ft/min
Propeller: starrer AS-Zweiblatt-Propeller		

Änderungen in Konstruktion und Ausführung ohne vorherige Ankündigung bleiben vorbehalten.



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



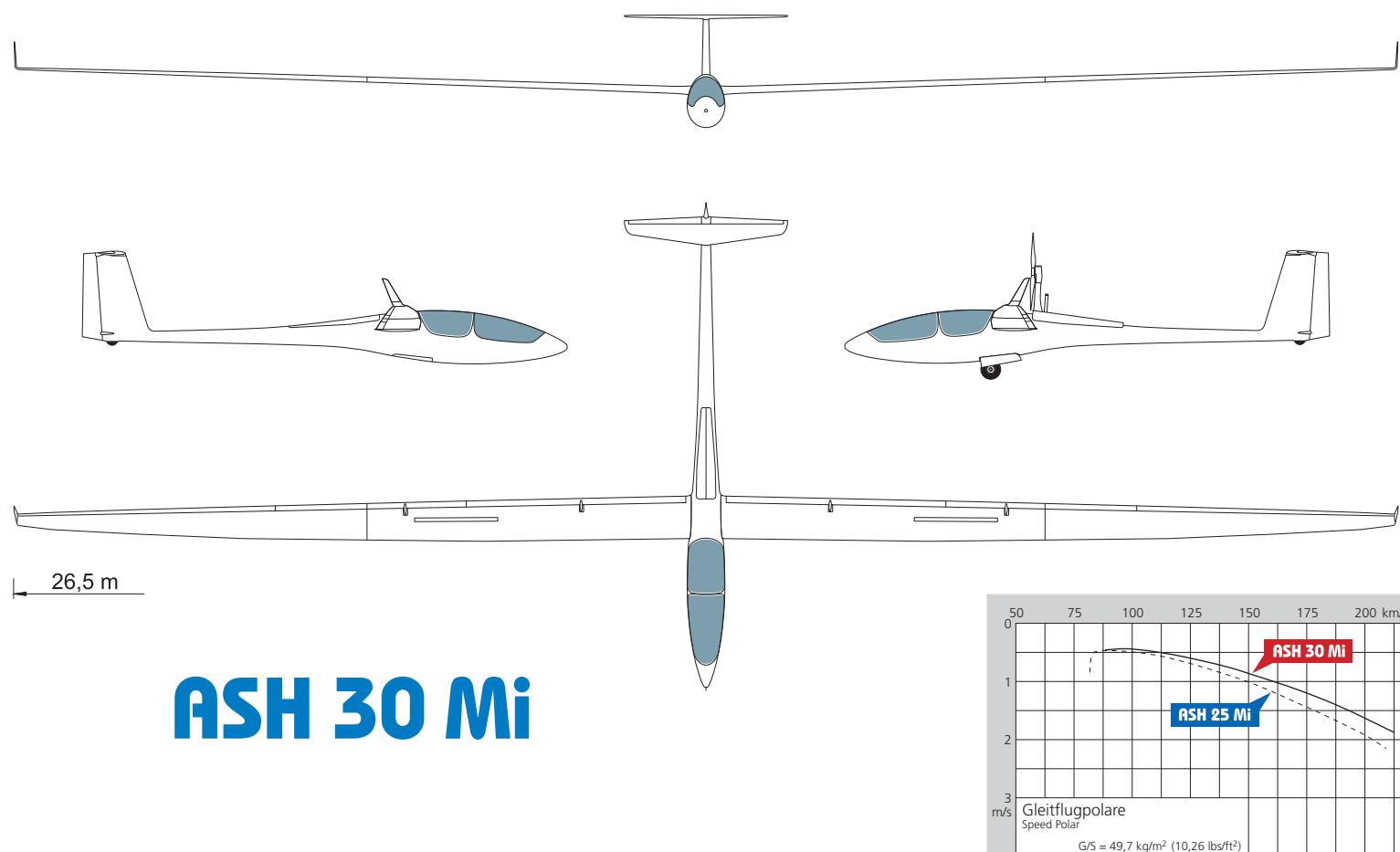
Der neue Maßstab in der offenen Klasse
Komfort und Spitzenleistung in der Königsklasse
Die umfassende Neuentwicklung
als neue Generation



www.alexander-schleicher.de



ASH 30 Mi



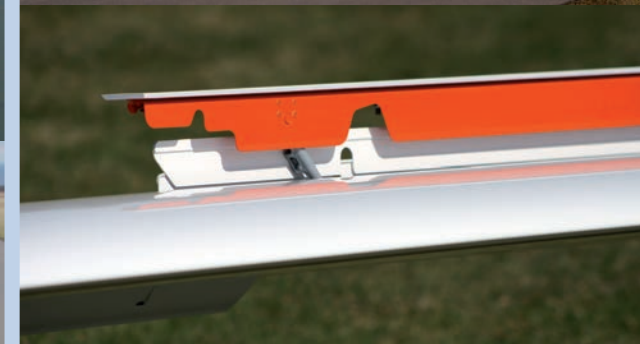
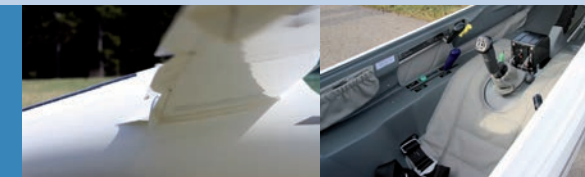
Alexander Schleicher GmbH & Co
Segelflugzeugbau

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

Tel. ++49 (0) 66 58 / 89-0 E-Mail: info@alexander-schleicher.de
Fax ++49 (0) 66 58 / 89 40 Website: www.alexander-schleicher.de



ASH 30 Mi



Mit der **ASH 25** hatte man die Messlatte in der Offenen Klasse sehr hoch gelegt. Nicht nur die Leistung des Flugzeuges, um bei Wettbewerben ganz vorne zu sein und Weltrekorde brechen zu können, zeichnete die ASH 25 aus. Ein doppelstieges Offene-Klasse-Flugzeug erweiterte plötzlich das Einsatzspektrum enorm.

Arbeitsteilung im Cockpit oder auch Streckenflugausbildung in dieser Leistungskategorie sind nur zwei Gesichtspunkte, die für eine ASH 25 sprachen. Vielfach ließ der zweite Sitz auch Haltergemeinschaften entstehen und ein Flugzeug dieser Größenordnung konnte somit auch wirtschaftlich betrieben werden. Eine behutsame Weiterentwicklung mit unterschiedlichen Spannweiten bis hin zum eigenstartfähigen Motorsegler sorgte dafür, dass über einen Zeitraum von mehr als 20 Jahren insgesamt 266 ASH 25 das Werk verließen - ebenfalls ein Offene-Klasse-Rekord.

Von der ASH 25 zur ASH 30 Mi

Doch irgendwann ist auch das beste Flugzeug ausgereizt, bietet keine sinnvollen Verbesserungen mehr und der Markt signalisiert: Zeit für etwas ganz Neues - die **ASH 30 Mi**.

Alles bisher dagewesene über Bord zu werfen und ein rundherum neues Flugzeug zu konzipieren ist nicht nur eine mutige unternehmerische Entscheidung, sondern auch eine reizvolle Aufgabe für den Konstrukteur Dipl.-Ing. **Martin Heide** und dessen Team gewesen. Auch in der Offenen Klasse möchte heute niemand mehr beispielsweise auf ein komfortables, sicheres und ansprechend gestaltetes Cockpit verzichten oder beim Auf- und Abrüsten die Vorzüge von automatischen Ruderanschlüssen vermissen. Dabei aber dennoch alle Vorzüge der ASH 25 zu erhalten und sogar zu verbessern, war eine große Herausforderung, was aber letztendlich zu einer neuen Generation von Offene-Klasse-Flugzeug geführt hat. Hervorragende Flugeigenschaften und eine einfache Handhabung gehören ebenso dazu.

Die Polare lässt erahnen, dass auch in punkto Flugleistung im Vergleich zur bisherigen Offenen Klasse ein großer Sprung gelungen ist. Gerade auch bei höheren Geschwindigkeiten kann der Überlandflieger einen deutlichen Vorteil erwarten. Beste Voraussetzungen, in bisher nicht geahnte Dimensionen vorzudringen. Auch die sehr gute Thermikfähigkeit ist sicher nicht zuletzt auch dem neuen und speziell für die ASH 30 Mi entwickelten Flügelprofil zu verdanken. Auch beim Höhen- und Seitenleitwerk hat neueste Profiltechnologie Einzug gehalten.

Gerade die besonders ausgewogenen Flugeigenschaften zeichnen die ASH 30 Mi aus, ein Flugzeug, auf dem man sich sofort wohl fühlt. Nicht nur bezüglich Ruderwirksamkeit, Rollraten und Abkipverhalten hat Martin Heide seine hochgesteckten Ziele hervorragend umgesetzt. Auch die sehr leichtgängigen Ruder sind für Doppelsitzer dieser Größenordnung doch eher ungewöhnlich und Piloten werden es der ASH 30 Mi bei langen Flügen danken.

Höchste Handwerkliche Qualität

Der Segelflieger bekommt mit der ASH 30 Mi ein in feinsten, aufwändiger Handarbeit gefertigtes Flugzeug an die Hand, das ihm schier unbegrenzte Möglichkeiten eröffnet und die guten Eigenschaften eines Einsitzers mit den Vorteilen eines Doppelsitzers gekonnt verbindet.

Bei der Entwicklung der ASH 30 Mi hatte natürlich die Sicherheit oberste Priorität, beispielsweise in Form von Cockpitfestigkeit. Aber auch gutmütige Flugeigenschaften und Komfort standen ganz oben auf der Agenda.

Ein rundherum neues Flugzeug

In dem vollkommen neu entwickelten Flügel kommen neuartige Faserwerkstoffe zum Einsatz. Durch den etwas längeren Innenflügel erhält man sehr leicht handhabbare Außenflügel. Das bringt entscheidende Vorteile bei der Suche nach einem Hallenplatz, da die ASH 30 Mi nur mit Innenflügeln mit einer Spannweite von 13m auskommt. Automatische Anschlüsse machen das Anstecken der Außenflügel zum Kinderspiel.

Viel Platz und Komfort in beiden Cockpits

Eine komplette Neuentwicklung aller Komponenten bietet auch die Möglichkeit, viele hilfreiche Kleinigkeiten und Verbesserungen einfließen zu lassen. So ist es beispielsweise gelungen, im vorderen Cockpit Platzverhältnisse zu schaffen, wie man sie sonst nur bei Einsitzern vorfindet. Aber auch im hinteren Sitz wurde deutlich mehr Platz geschaffen, so dass sich auch große Piloten bei langen Flügen wohlfühlen werden. Natürlich findet auch der Copilot eine regulierbare Lüftungsdüse an der Cockpitwand vor. Zusätzlich gibt es noch eine in den Haubenteiler integrierte Antibeschlaglüftung für die hintere Haube.

Gerade auch das ausgeklügelte Lüftungssystem und die hochwertige Bauausführung mit passgenauen Hauben erzeugen auch bei höheren Geschwindigkeiten auffallend wenige Geräusche im Cockpit, was auch ein weiteres Indiz für hervorragende Flugleistungen ist. Sehr gute Sichtverhältnisse in beiden Cockpits tragen nicht unwesentlich zur Sicherheit bei.

Komplette Kontrolle auch im hinteren Sitz

Von einem Doppelsitzer erwartet man, dass alle Bedienelemente auch im hinteren Cockpit vorzufinden sind. Sogar das Fahrwerk lässt sich auch alleine vom hinteren Sitz aus betätigen. Ebenso kann man das Triebwerksystem ganz autark vom hinteren Sitz aus bedienen. Sowohl das Motorsteuerinstrument, den Anlasserkopf, den Gashebel und den Hebel für den Propellerstopper kann man im hinteren Cockpit installieren. Damit kann der verantwortliche Pilot auch im hinteren Sitz Platz nehmen.

Kraftvoll, bewährt und sparsam

Der von Austro Engine produzierte und seit langem bewährte Drehkolbenmotor dient auch der ASH 30 Mi als Antriebseinheit. Er ist mit einer Doppelzündanlage, sowie einer elektronischen Benzineinspritzung für optimalen Bedienungskomfort ausgestattet. Diese kompakte Triebwerkeinheit ist mit einem speziell dafür entwickelten Schleicher-Propeller ausgestattet und hat seine Zuverlässigkeit inzwischen in über 500 selbststartenden Schleicher-Flugzeugen bewiesen.

Dank der elektronischen Gemischaufbereitung ist der Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu einem Zweitaktmotor deutlich geringer, so dass der serienmäßige 14 Liter Rumpftank für fast eine Stunde Motorlaufzeit ausreicht. Die integrierte elektronische Höhenkorrektur sorgt dafür, dass die Motorleistung von 41 kW (56 PS) auch in größeren Höhen nahezu unvermindert zur Verfügung steht.

Im Gegensatz zu Zweitaktmotoren lässt sich der Motor auch über längere Zeit problemlos und vibrationsarm im Teillastbereich betreiben. Dadurch werden Überführungsflüge ohne „Sägezahnflugstil“ ermöglicht. Auch eine mühelose Einhaltung einer vorgegebenen Flughöhe bei Flügen im kontrollierten Luftraum ist kein Problem, und das bei geringem Geräuschpegel und bei einer Reisegeschwindigkeit von 140 Km/h. Als sehr angenehm wird auch die im Gegensatz zu anderen auf dem Markt befindlichen Motorisierungen sehr geringe Lärmemission im Cockpit und der Wankeltypische ruhige Lauf empfunden.