

Auszug aus der serienmäßigen Ausstattung

- Automatische Anschlüsse für alle Ruder
- Einziehbares, gefedertes Fahrwerk (380 x 150) mit hydraulischer Scheibenbremse
- Flugzeugschleppkupplung in der Rumpfspitze
- Vorderer Instrumentenpilz mit der Haube hochklappbar
- Lüftung durch Einlass in der Rumpfnase mit Antibeschlag-Belüftung der Hauben
- Getrennt regelbare Lüftungen für beide Cockpits
- Motorraum mit Motorraumklappen, späterer Triebwerkseinbau möglich
- Transponderantenne in der Seitenflosse
- Multisonde in der Seitenflosse
- Batteriehalterung in der Seitenflosse
- Ruderschlitzabdichtungen an Flügel, Höhen- und Seitenleitwerk
- Mechanisch betätigtes Wasserballastsystem
- Sitzkissen mit Stoffbezug und Bordtaschen in beiden Cockpits
- Weiß Zwei-Komponentenlackierung (T35)
- Auflackierte Zulassungskennzeichen

Auszug aus der Sonderausrüstungsliste

- Sonderlackierung in Acryllack (Zwei-Komponenten-System)
- Wassertank in der Seitenflosse
- "Garagen" für Mückenspitzen im Rumpf
- LED-Blitzlicht in der Seitenflossenennase integriert
- Getönte Hauben
- Solarzellen auf den Motorraumklappen
- Lenkbare, einziehbares Spornrad
- Abnehmbare Flügelspitzenräder
- Zusätzlicher Benzin sack im Flügel
- Triebwerksbedienung im hinteren Cockpit
- Absaughutze zur Steigerung der Cockpitbelüftung
- Cockpitinnenaustattung in Leder



ASG 32

doppeltes Vergnügen
double the enjoyment

ASG 32 Mi

der Eigenstarter
the self-launcher

ASG 32 El

mit Elektro-Heimkehrhilfe
the electric sustainer



Extract from the standard equipment list

- Automatic control connections
- Retractable, rubber-shock-mounted landing gear (380 x 150 mm) with hydraulic disc brake
- Aerotow coupling in the cockpit nose
- Front instrument panel attached to the forward hinged canopy
- Ventilation by air inlet in the cockpit nose and anti fogging system for both canopies
- Independently controllable air vents in front and rear cockpit
- Integrated engine bay with engine bay doors, engine retrofit possible
- Transponder antenna in the fin
- Multi probe in the fin
- Battery support fitting in the fin
- Control surface gaps of wings and tail sealed by "Mylar" tapes
- Mechanically operated waterballast system
- Seat cushions with fabric coating and side pockets in both cockpits
- Two-component paint, white (T35)
- Registration number painted

Extract from the optional equipment list

- High-grade acrylic paint (two-component-system)
- Water tank in the fin
- Bug wiper garage
- Strobe light in the nose of the vertical fin
- Tinted canopies



- Solar cells integrated into engine bay doors
- Steerable, retractable tail wheel
- Removable wingtip wheels
- Additional fuel tank in the wing
- Engine controls in the rear cockpit
- Exhaust port to increase the cockpit ventilation
- Leather cockpit interior

TECHNISCHE DATEN / TECHNICAL DATA

	ASG 32	ASG 32 Mi	ASG 32 El
Spannweite / Span	20 m	65.6 ft	
Flügelfläche / Wing area	15,7 m ²	169 sqft	
Flügelstreckung / Wing aspect ratio	25,47		
Rumpflänge / Fuselage length	9,07 m	29.8 ft	
Spannweite Höhenleitwerk / Tailplane span	3,25 m	10.7 ft	
Leermasse / Empty mass	~ 490 kg	~ 1080 lbs	~ 580 kg
Max. Abflugmasse / Max. take-off mass	850 kg	1874 lbs	~ 1257 lbs
Min. Flächenbel. / Min. wing loading (Load 1x70 kg)	35,6 kg/m ²	7.29 lbs/sqft	850 kg
Max. Flächenbel. / Max. wing loading	54,1 kg/m ²	11.08 lbs/sqft	1874 lbs
Zuladung Pilotensitz / Useful load, max.	2 x 120 kg	2 x 265 lbs	11.08 lbs
Triebwerk / Engine		IAE 50R-AA	~ 1279 lbs
Triebwerkleistung / Engine power		56 PS	41 kW
Hubraum / Displacement		294 cm ³	34 PS
AS Propeller, Durchmesser / Diameter		1,55 m	25 kW
Blattzahl / Blades		2	5.08 ft
Batteriekapazität / Battery capacity			1,55 m
Vollast-Laufzeit / Running time max. continuous power			2
			26 Ah
			20 Min.
Änderungen in Konstruktion und Ausführung ohne vorherige Ankündigung bleiben vorbehalten / Design and construction subject to change without prior notice.			

www.alexander-schleicher.de



Purer Flugspaß mit Schleichers
neuem 20m-Doppelsitzer!

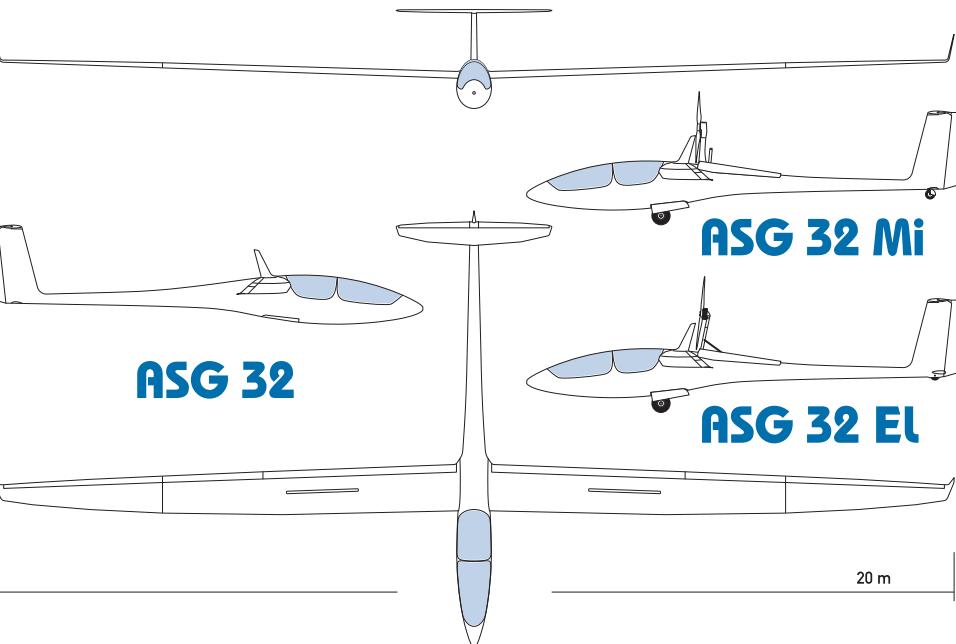
Enjoyment pure in Schleicher's
new two-seater with 20m span!



ASG 32

ASG 32 Mi

ASG 32 El



ALEXANDER SCHLEICHER GMBH & CO. SEGELFLUGZEUGBAU

Alexander-Schleicher-Straße 1
D-36163 Poppenhausen (Wasserkuppe)
Germany

ALEXANDER-SCHLEICHER.DE

Postfach 60 / P.O. Box 60
D-36161 Poppenhausen (Wasserkuppe)
Germany

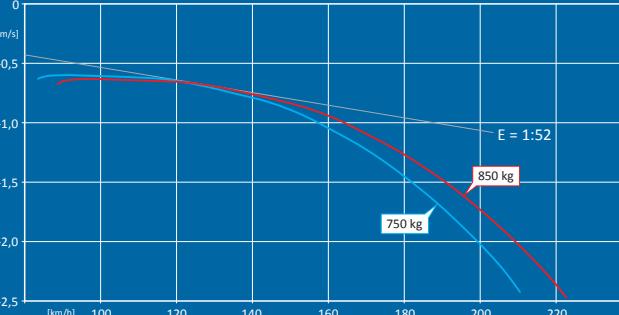
Tel. +49 (0) 66 58 / 89-0
Fax +49 (0) 66 58 / 89 40
e-Mail: info@alexander-schleicher.de

Wir stellen vor...

We introduce...



Geschwindigkeitspolare / Speed polar
(basiert auf Idafleg-Vermessung 2018 / based on Idafleg performance measurement 2018)



ASG 32

das Highlight in der 20m Doppelsitzerklasse
the highlight in the 20m Two-seater Class



Purer Flugspaß mit Schleichers neuem 20m-Doppelsitzer!

ASG 32

Mit der **ASG 32** erweitern wir neben dem über 900-fach bewährten Schulungsdoppelsitzer ASK 21 und unserem neuen Höchstleistungsdoppelsitzer ASH 30 Mi für die Offene Klasse unsere Produktpalette um ein Flugzeug, das für die immer beliebter werdende 20m FAI-Doppelsitzerklasse konzipiert wurde.

Als **ASG 32** stellt sich dieser Doppelsitzer in der Segelflugzeug-Variante vor. Ein Motorkasten ist immer vorhanden, damit ein späterer Triebwerkseinbau ohne hohe Zusatzkosten leicht möglich ist.

Zwei ganz unterschiedliche Antriebssysteme

ASK 32 Mi nennt sich die eigenstartfähige Variante, wobei hier auf die über 500-fach bewährte Triebwerkseinheit mit extrem laufrauhigem Kreiskolbenmotor von Austro Engines zurückgegriffen wird. Die stetige Weiterentwicklung dieser Triebwerkseinheit mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung verleiht diesem Flugzeug einen hohen Bedienkomfort und effiziente Leistungsentfaltung unter nahezu allen meteorologischen Bedingungen.

Eine vollkommene Neuentwicklung ist der elektrische Antrieb für die nicht eigenstartfähige Variante **ASG 32 EL**. Diese Motorisierung vereint einfachste Bedienung mit geringstmöglichen Wartungsaufwand und zudem äußerst umweltverträglicher Geräuschentwicklung.

Für beide Motorisierungsvarianten steht als Sonderausstattung auch die Triebwerksbedienung im hinteren Cockpit zur Wahl.

Eine komplette Neuentwicklung

Allen Varianten der **ASG 32** gemeinsam ist die modernste aerodynamische Auslegung. Dabei wurde konsequent auf den Erkenntnissen und Erfahrungen mit dem erfolgreichen Einsitzer ASG 29 aufgebaut.

Das Flügelprofil der **ASG 32** zeichnet sich durch hohe Steifigkeit auch bei höheren Flächenbelastungen aus, was besonders den motorisierten Varianten zu Gute kommt. Flügelgrundriss, Winglets, Rumpf-Flügel-Übergang und Leitwerke sind neu entwickelt und optimal aufeinander abgestimmt. Die Flügelschale ist auf minimale Verwindung ausgelegt.

Wendig, effektiv und leistungsoptimiert

Die Schleicher-typische, aufwendige Flügelsteuerung verleiht der **ASG 32** eine hohe Wendigkeit. Gegenüber der ASG 29 wurde die Kinematik weiterentwickelt für noch bessere Querruderwirksamkeit in positiven Klappenstellungen und maximales Steigen im Kreisflug. Diese Steuerung ermöglicht zudem eine effektive Landestellung der Wölbklappen (bis +50°) und somit in Kombination mit den zweistöckigen Oberseitenbremssklappen ein hervorragendes Handling bei der Landung. Selbstverständlich sind bereits in der Grundausstattung alle Ruderspalte mit Kunststoffabdeckungen abgedichtet.

Einfaches Aufrüsten

Dank der planaren Flügelgeometrie mit der weit innen liegenden Flügel-Flügel-Trennstelle lässt sich der 4-teilige Flügel mit aufsteckbaren Winglets unter Zuhilfenahme einer Aufrüsthilfe auch alleine problemlos montieren. Automatische Ruderanschlüsse sind an allen Trennstellen vorhanden.

Um eine hohe Flexibilität bei der Kombination von zusätzlichen Benzintanks und Wasserballast im Flügel zu gewährleisten, wurden als Wasserballasttanks hochwertige PU-Wassersäcke in Verbindung mit wartungsfreien, mechanisch betätigten Ventilen gewählt.

Pilotenschutz noch weiter verbessert

Der Rumpf wurde auf Cockpitsicherheit und Ergonomie hin entwickelt und stammt zum größten Teil von der ASH 30 Mi. Die Anforderungen an die Crashsicherheit von Cockpits wurden erst kürzlich von 6g auf 9g erhöht.



Aber nicht nur Wettbewerbspiloten werden dieses neue Flugzeug zu schätzen wissen. Durch das vielfältige Angebot an Ausstattungsvarianten wird die **ASG 32** sowohl im Verein als auch bei den Genussfliegern ebenfalls ihre Liebhaber finden.

Dies ist bereits berücksichtigt. Die Formgebung der Sitzwanne und die Aufhängungspunkte der Anschlagnurte mit Zentralschloss bieten im Notfall einen bestmöglichlen Schutz.

Die bequem ausgebildeten Cockpits bieten bis zu zwei Meter großen Piloten Platz. Durch die zwei nach vorne bzw. nach hinten aufklappbaren Kabinenhäuben erfolgt der Einstieg unproblematisch und komfortabel. Zudem wird im vorderen Cockpit auch der Instrumentenpilz mit der Haube nach oben geklappt, was nicht nur das Einsteigen erleichtert, sondern auch einen sicheren Notausstieg gewährleistet. Eine im Flug verstellbare Rückenlehne und auch die sonst ermüdungsfreie Sitzposition, gerade im vorderen Cockpit, kommen dem eines Einsitzers gleich.

A completely new development is an electric propulsion system for the non-self-launching **ASG 32 EL** variant. This propulsion system combines very easy operation with the lowest possible maintenance requirements as well as minimum noise levels.

Rear cockpit engine controls are available as an option for both engine variants.



Komplette Bedienung auch im hinteren Sitz

Alle Bedienelemente sind auch im hinteren Cockpit vorhanden, so dass auch der verantwortliche Pilot im hinteren Cockpit Platz nehmen kann. So lässt sich das groß dimensionierte, hohe Hauptfahrwerk auch vom hinteren Sitz aus bequem betätigen.

Das beim Ausfahren nach vorne schwenkende Fahrwerk ermöglicht den Verzicht auf ein zusätzliches Bugrad, da nicht nur beim kraftvollen Eigenstart ein "auf die Nase gehen" verhindert wird und zudem die hydraulisch betätigten Scheibenbremsen bei der Landung im Bedarfsfall ihre gute Wirkung auch voll ausspielen kann.

Bei der Gesamtauslegung der **ASG 32** hat man sich nicht nur zum Ziel gesetzt, das maximal mögliche Abfluggewicht und damit eine maximale Flächenbelastung von 53,8 kg/qm zu erreichen, sondern auch hohe Cockpitlastungen zu ermöglichen, damit für den Wandersegelflug noch ausreichend Zuladungsreserven für Reiseutensilien zur Verfügung stehen.

Beide Cockpits verfügen über im Flug verstellbare Seitenruderpédale und Lüftungsdüsen an der rechten Bordwand sowie Antibeschlagbelüftungen für die vordere und hintere Kabinenhaube, alle getrennt regelbar. Als optionale Sonderausstattungen stehen z.B. noch eine hochwertige Acryllackierung, Solarzellen auf den Motorraumklappen, getönte Haubengläser oder Flügelpitzenräder zur Auswahl.

Viele Ausstattungsvarianten

Besondere optionale Highlights stellen die "Garagen" für die Mückenputzflügel und das LED-Blitzlicht in der Seitenflossenennase dar.

Einzigartig ist das neu entwickelte, lenkbare und zusammen mit dem Hauptfahrwerk einziehbare Spornrad. Damit werden alle aerodynamischen Nachteile, die ein lenkbares Spornrad in der Regel mit sich bringt, eliminiert.

Enjoyment pure in Schleicher's new 20m span two-seater!



In addition to our long-proven ASK 21 trainer and our new ASH 30 Mi Open Class high performance glider, we are now introducing the **ASG 32** - a totally new design specifically developed for the very popular 20 Meter FAI Two-seater Class.

The base model of the **ASG 32** is a pure sailplane. All are equipped with an engine bay so that an engine can be retrofitted later without high additional costs.

Two very different engine systems

The self-launching version is called **ASG 32 Mi**. It is equipped with the well-known, quiet running rotary engine from Austro Engines, already installed and proven in over 500 Schleicher sailplanes. On-going development of this power plant with its electronic fuel injection gives this airplane a high degree of operating comfort and efficient power delivery in almost all meteorological situations.

A completely new development is an electric propulsion system for the non-self-launching **ASG 32 EL** variant. This propulsion system combines very easy operation with the lowest possible maintenance requirements as well as minimum noise levels.

Rear cockpit engine controls are available as an option for both engine variants.



A completely new development

What all of these different models have in common is the most advanced aerodynamics available today. The design principles behind the very successful ASG 29 were rigorously applied to the new **ASG 32**.

The **ASG 32** wing profile is most remarkable for its ability to achieve high climb rates even at higher wing loadings, which is especially beneficial for the motorized versions. Wing layout, winglets, wing-fuselage transitions and tail surfaces are all new designs and are optimally matched to each other. The wing skin has been designed to permit as little wing twist as possible.

Manoeuvrable, highly effective and performance-oriented

The renowned, elaborate Schleicher control mixer gives the **ASG 32** outstanding manoeuvrability. Compared with the ASG 29, the kinematics were further developed to provide even better aileron effectiveness in positive flap settings and maximum achieved climb rates while circling. In addition, this system permits effective landing flap settings of up to +50°, which, in combination with the double bladed upper surface air brakes, results in outstanding landing handling characteristics. Naturally, the sealing of all control gaps with plastic strips is included as a basic feature.

Easy rigging

Thanks to the planar wing geometry with its relatively inboard wing-to-wing joint, the 4 piece wing with winglets can be easily rigged single handedly with the help of a rigging aid.



However, due to its wide range of options and engine variants, the **ASG 32** will appeal as much to clubs and recreational pilots as it will to ambitious competition pilots.

In order to provide maximum flexibility in combining extra wing fuel and waterballast tanks, high quality polyurethane waterballast tanks are used in combination with maintenance free, mechanical dump valves.

Pilot safety further improved

The fuselage was designed for cockpit safety and ergonomics and was mostly derived from the ASH 30 Mi. It also takes into account the new cockpit crashworthiness requirements, recently increased from 6g to 9g. In case of an accident, the shape of the seat pan and the position of the seat belt anchoring points provide the best possible protection.

The comfortable cockpits provide room for up to 2m (6'7") tall pilots. Entry into the cockpits is made easy and comfortable by the forward and back hinged canopies. In addition, the front instrument panel lifts with the canopy which not only makes entry easier but also assures a safe emergency exit. The in-flight adjustable backrest and the very comfortable seating position, especially in the front cockpit, are very similar to those of a single-seater.

Full control also in the rear cockpit.

The front and back seats each have a complete set of controls so that the pilot in command can also fly from the back cockpit. The large diameter main wheel can also be operated from the back seat.

Because the main wheel swings forward on extraction it was possible to eliminate a drag creating nose wheel without risking fuselage damage on application of engine power or maximum application of the hydraulic disc wheel brake on landing.

The overall layout of the **ASG 32** was not only meant to achieve a maximum possible wing loading of 53,8 kg/qm but also to allow for a high cockpit loading so that a sufficient amount of extra equipment could be carried during glider touring.

In-flight adjustable rudder pedals and air vents are also standard in both cockpits. The air vents plus two independently controllable anti-fogging vents are located on the right side of the fuselage in each cockpit. Optional features include e.g. acrylic paint, solar cells on the engine doors, tinted canopies and wingtip wheels.

Many equipment variants

Special highlights include the bug wiper garages which are integrated in the fuselage sides and an anti-collision LED strobe light installed in the nose of the vertical stabilizer.

Another unique refinement on the **ASG 32** is the newly developed fully retractable and steerable tail wheel which works in conjunction with the main undercarriage. This eliminates all the aerodynamic penalties normally associated with a steerable tail wheel.

