ALEXANDER SCHLEICHER SEGELFLUGZEUGBAU

mehr als 90 JAHRE

1927

Erfahrung · Innovation · Fortschritt

2019

Über 90 Jahre Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Seit 1927 werden bei Alexander Schleicher Segelflugzeugbau leistungsfähige und sichere Segelflugzeuge und Motorsegler aus hochwertigsten Materialien in solider Handarbeit gefertigt und optimiert.

Mit unseren 125 Mitarbeitern sind wir heute der weltweit älteste Hersteller von Segelflugzeugen. Mittlerweile haben über 9600 Flugzeuge unsere Werkshallen verlassen.

Alexander Schleicher gründete das Unternehmen in Poppenhausen am Fuße der Wasserkuppe mit der Vision, den Traum vom Fliegen für viele Menschen wahr werden zu lassen und legte damit den Grundstein für den heutigen Betrieb.

Damals begann alles mit dem Bau von Holzflugzeugen unterschiedlicher Konstrukteure. Recht bald nach dem Neubeginn der Fliegerei in Deutschland im Jahr 1951 konnten eigene Ingenieure für die Flugzeugentwicklungen gewonnen werden.

In unseren Flugzeugen spiegelt sich die lange Erfahrung der Mitarbeiter und die Innovationskraft des Unternehmens wieder, woraus die intelligenten Konstruktionen entstehen, die man heute in der Luft bewundern kann.

Edgar Kremer, Winfried und Werner Schleicher haben die Firma im Sinne von Alexander Schleicher weitergeführt. Heute wird der Betrieb schon in dritter Generation von den Enkeln des Gründers, Peter und Ulrich Kremer, geleitet.

Foto: Arnulf Müller

Ulrich, Peter und Edgar Kremer

Alexander Schleicher

*22. Mai 1901 †26. April 1968

Segelflugpionier

Firmengründer

Visionär

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Foto: Arnulf Müller

Über 8500 Flugzeuge seit dem Neubeginn in 1951

Grunau Baby III

ES 49

Rhönlerche I

Condor IV

Ka 2 / Ka 2b

K 6 E

Insgesamt 1228 Ka 6 in verschiedenen Baureihen wurden bei Alexander Schleicher hergegestellt.
Heinz Huth wird 1963 Weltmeister mit der Ka 6 CR.

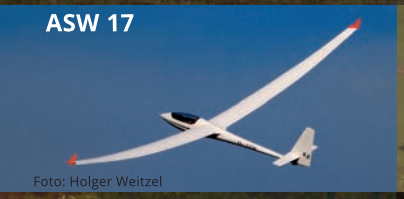
K 7

ASK 13

ASK 14

ASW 15 / 15 B

Das beliebte Vereinsflugzeug wird 875 Mal gebaut, hinzu kommen 337 Lizenzbauten. Karl Striedieck gelingt 1968 mit einer K 8 B sogar ein Weltrekord.


ASW 17

ASK 18

ASW 19

ASW 20 / BL / CL

ASK 21 / ASK 21 B

ASW 22

AS 22-2

761 gebaute Flugzeuge machen die ASW 20 in verschiedenen Varianten zu einem der erfolgreichsten Segler der Schleicher-Palette.

ASK 23

ASW 24

ASW 24 E

ASH 25

Entstanden aus der AS 22-2 gelang Martin Heide mit insgesamt 266 in verschiedenen Varianten gebauten ASH 25 das erfolgreichste Offene-Klasse-Flugzeug aller Zeiten.

ASH 26 E

ASW 27

ASW 28

ASW 28-18 E

Rudolf Kaisers erste Konstruktion für Alexander Schleicher - der Beginn einer äußerst erfolgreichen Zusammenarbeit.

Ka 4 Rhönlerche II

Grunau Baby IIb

Foto: Jochen Ewald

Ka 6

Ka 6 B / BR

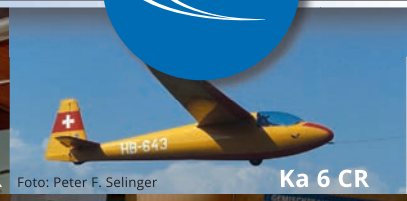


Foto: Peter F. Selinger

Ka 6 CR

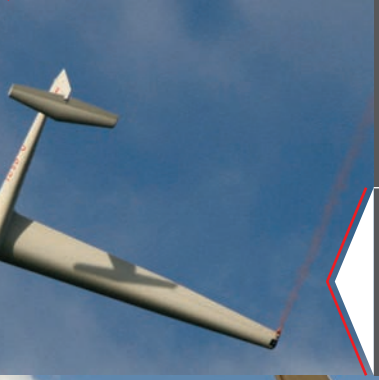
K 8 / K 8 B

K 10

K 11

ASW 12

ASK 16



Rudolf Kaisers Meisterstück. Der erste doppelsitzige Motorsegler von Alexander Schleicher hat bis heute seine Liebhaber.

ASK 21 Mi

Gerhard Waibels erste Konstruktion und der Beginn des Kunststoffzeitalters bei Alexander Schleicher - heute im Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe zu Hause.

Mit dem Nachfolger der ASK 13 geht die Zeit der Holzflugzeuge bei Schleicher zu Ende.
970 ASK 21, aktuell als ASK 21 B, sind bis heute gebaut worden.

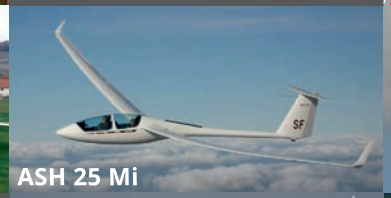
ASW 22 BL

1987 eröffnete Ingo Renner den Siegeszug der ASW 22 B bei Weltmeisterschaften. Insgesamt acht Mal wurden verschiedene Piloten Weltmeister mit diesem Flugzeug.

ASW 22 BLE

ASG 29

ASH 25 E



ASH 25 Mi

Nationale Meister, Europameister, Weltmeister...

ASG 29 - Dominanz in der 18m-Klasse

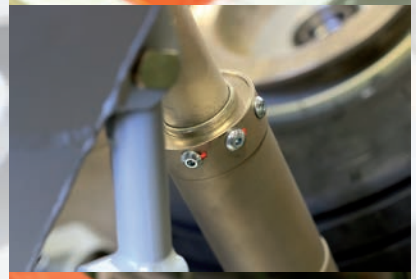
ASH 30 Mi

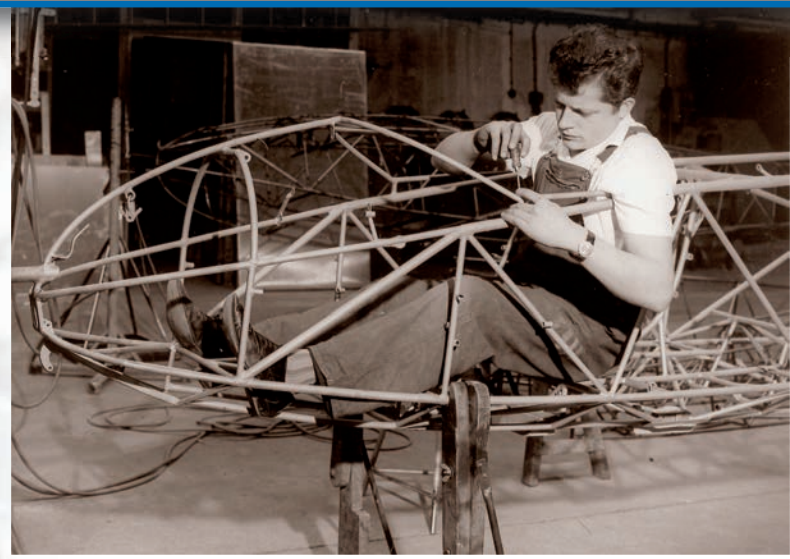
ASH 31 Mi

ASG 32 Mi

Wir machen fast alles selbst...

Hightech trifft Handwerkskunst





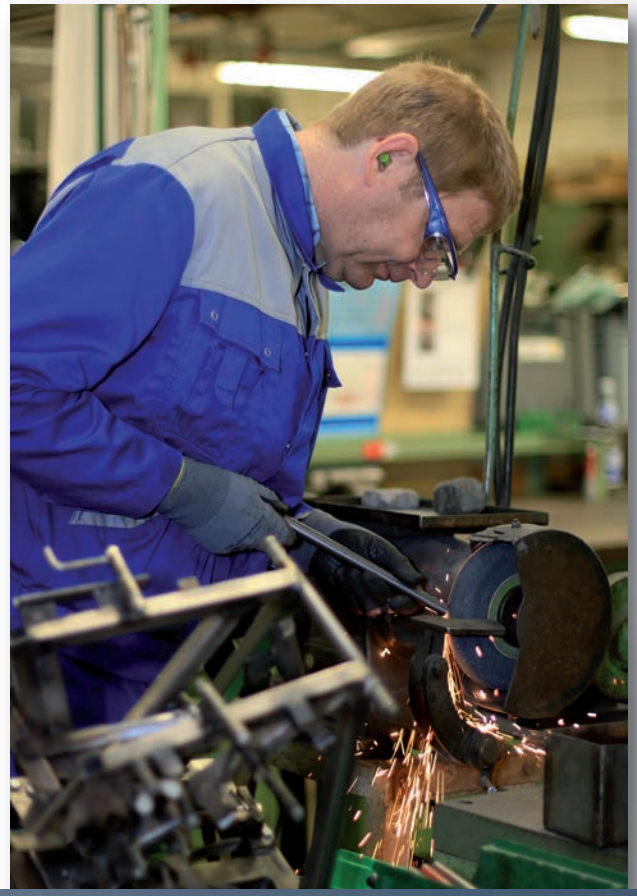
Seit jeher gehört es zu unserer Firmenphilosophie, möglichst alle Flugzeugteile selbst herzustellen.

Daran hat sich bis heute nichts geändert. Flexibilität, absolute Kontrolle über die Herstellungsprozesse und problemlose Ersatzteillieferung, auch für Jahrzehnte alte Flugzeuge, sind nur einige Vorteile.

Flugzeugmanufaktur

Qualifizierte und engagierte Mitarbeiter, sehr oft mit langer Betriebszugehörigkeit, stellen hochwertige und langlebige Flugzeugteile her.

Das Zusammenspiel von handwerklichem Können und einer lückenlosen Qualitätskontrolle durch erfahrene Bauprüfer erzeugt ein hohes Maß an Fertigungsqualität.



Auch wenn eine handwerkliche Fertigung in dieser Größenordnung in der heutigen Industrielandschaft doch eher selten vorzufinden ist, so ist es für unsere Stückzahlen - weitab von Massenfertigung - die geeignetste Methode, Metallteile für unsere Flugzeuge herzustellen.

Wir sehen uns dabei eher als Manufaktur und nicht als Industriebetrieb.

Hier erschafft jeder Mitarbeiter noch etwas mit den eigenen Händen.

Ein gutes Schulungsflugzeug - der Beginn einer jeden Segelfliegerkarriere

Die Herstellung von robusten, gutmütigen und praxistauglichen Schulungsflugzeugen gehört zur Tradition von Alexander Schleicher Flugzeugbau.

In der Nachfolge von Ka 2, K 7 und ASK 13 ist die ASK 21 inzwischen eines der meistgebauten Segelflugzeuge. Fast jeder Segelflugpilot weltweit hat einmal in einem der bisher 970 gebauten Flugzeuge diesen Typs gesessen.

ASK 21 der Kunstflugtrainer

Ka 2b

Der Doppelsitzer Ka 2 war Rudolf Kaisers erstes Auftragswerk für Alexander Schleicher. Mit der Ka 2b wurde ab 1955 die Spannweite von 15m auf 16m vergrößert.

K 7

Die K 7 war der dritte Flugzeugtyp seit Gründung seines Flugzeugwerkes im Jahre 1927, dem Alexander Schleicher den Namen „Rhönadler“ gab.

ASK 13

Bis zur Einstellung der Serienfertigung wurden bei Schleicher insgesamt 617 ASK 13 gebaut, weitere 77 in Lizenz bei der JuBi in Oerlinghausen.

Die ASK 21 bietet auch Piloten, die in der Beweglichkeit ihrer Beine gehandicapt sind, die Möglichkeit, Segelflugsport auszuüben. Das Seitenruder wird dabei durch einen zusätzlichen Handhebel auf der linken Cockpitseite betätigt.

Mit der eigenstartfähigen ASK 21 Mi ist während der Woche Schulungsbetrieb mit weniger Personalaufwand möglich, ein Warten auf die Schleppmaschine nicht mehr nötig, Überlandflüge für weniger Geübte oder auch bei nicht ganz optimalen Wetterbedingungen sind machbar.

ASK 21 Mi - Immer in die Luft kommen

Dominanz in den Wettbewerbsklassen

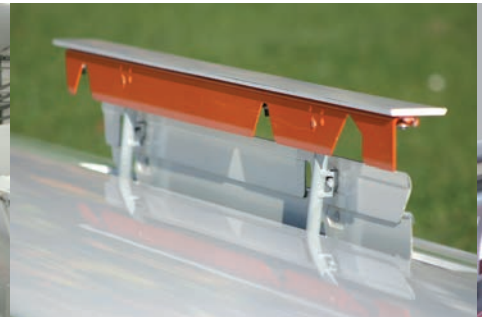
AS 33

Ob Standardklasse, FAI 15m oder 18m-Klasse - Piloten auf Schleicher-Flugzeugen haben beste Titelchancen.

Stellvertretend für alle Flugzeuge in diesen Klassen steht die ASG 29, mit der Piloten weltweit unzählige nationale und internationale Titel erringen.

Hervorragendes noch weiter verbessern. Das haben sich jetzt unsere Ingenieure mit der Entwicklung des Nachfolgemodells AS 33 zum Ziel gesetzt:

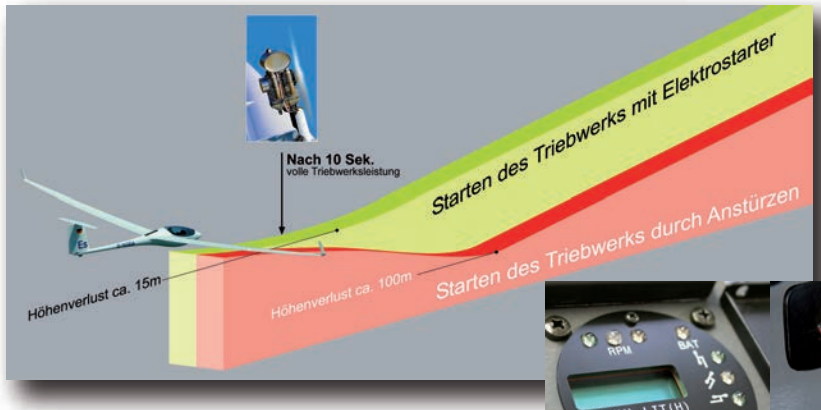
AS 33 - der modernste 15/18m Segler

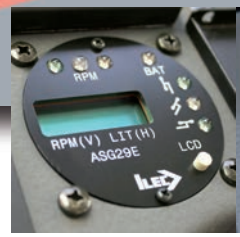


ASW 27 B

ASW 28-18 E

Leistungsorientiert, einfach in der Handhabung - Flugspaß pur.





Für die 18m-Klasse haben wir das Es-Triebwerk mit einem Anlassermotor ausgerüstet, um den Höhenverlust beim Startvorgang zu minimieren.

Neben dem Starten des Triebwerks übernimmt dieser zudem noch die Funktion der Propellerbremse und das Senkrechtstellen des Propellers beim Einfahren des Triebwerks, womit die Bedienung auf nur noch einen Schalter im Cockpit reduziert wird.

Lediglich 12 Sekunden werden benötigt vom Beginn des Ausfahrens, bis das Triebwerk die volle Leistung erbringt. Das Einfahren erfolgt nach dem Betätigen des Schalters ebenfalls vollautomatisch.

Schon annähernd 200 Mal Langohrfeeling mit 21m Spannweite

ASH 31 Mi -

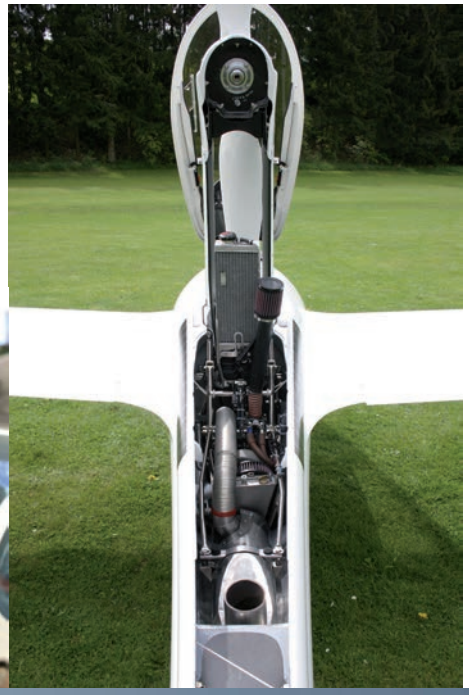
die Erfindung einer neuen Klasse

Den beliebten eigenstartfähigen Motorsegler ASH 26 E weiter zu entwickeln und aerodynamisch das Leistungspotential der ASG 29 einfließen zu lassen, erwies sich als richtige Entscheidung.

Fast 200 ASH 31 Mi haben bisher ihre begeisterten Besitzer gefunden. Gleichzeitig war die „31“ Vorreiter der 21m-Flugzeuge in der Offenen Klasse.

Offene-Klasse-Feeling mit kompakten Abmessungen

Das Wankeltriebwerk, ursprünglich konzipiert für die ASH 26 E, verfeinert durch eine elektronische Kraftstoffeinspritzung, macht diesen Motorsegler zu einem unabhängigen, komfortablen und kraftvollen Eigenstarter.



18m und Eigenstart: Ja, auch das geht!

Diese Möglichkeit erweitert das Einsatzspektrum der ASH 31 Mi zusätzlich:

Eigenstartfähig mit kurzen Ansteckflügeln und hoher Flächenbelastung in der 18m-Klasse fliegen.

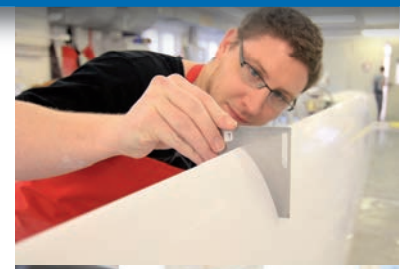
Aus Faserwerkstoffen und Kunstharz entstehen Träume

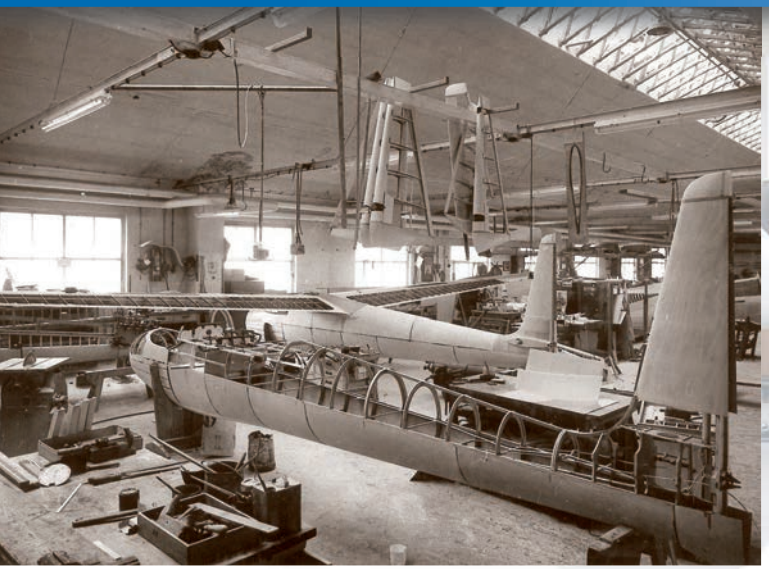
Unzählige Arbeitsschritte sind notwendig, bis ein Segelflugzeug die Werkshallen verlässt. In den verschiedensten Abteilungen entstehen zuvor die Komponenten und Teile, aus denen nach vielen Arbeitsstunden ein komplettes Segelflugzeug entsteht.

Rumpfbau
Flügelbau
Leitwerksbau
Metallbau
Triebwerkmontage
Holmbau
Kleinteilebau
Rohbaumontage
Lackiererei
Endmontage

Junge Leute für den Flugzeugbau zu begeistern, ist uns ein großes Anliegen.

Eine fundierte, vielseitige und praxisorientierte Ausbildung ist der Garant für qualifizierte Nachwuchskräfte aus dem eigenen Hause.





Mitarbeiter mit vielen hundert Jahren Erfahrung

Ein hochwertiges Produkt kann nur entstehen, wenn man Mitarbeiter hat, die wissen wo es lang geht.

Oft verbringen unsere Mitarbeiter ihr ganzes Berufsleben mit dem Bau von Segelflugzeugen. Ein Schatz an Erfahrung und Kontinuität, der sich auf die Qualität unserer Produkte auswirkt und unserer Kundschaft ermöglicht, sich damit einen Traum vom Fliegen zu erfüllen.

ASH 30 Mi -

die Erfüllung eines Segelfliegertraums

Nachfolge angetreten

Die ASH 30 Mi setzt die erfolgreiche Reihe der Offenen-Klasse-Flugzeuge von Alexander Schleicher Segelflugzeugbau fort, angefangen mit der ASW 12, über die ASW 17 und ASW 22, bis hin zur ASH 25.

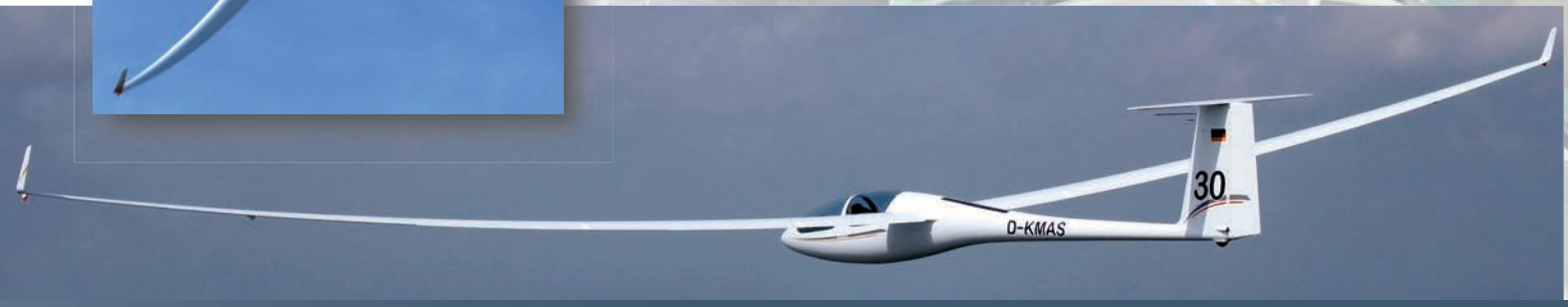
ASW 22 BLE

ASH 25 Mi

Ingo Renner, J.C. Lopitaux, Janusz Centka, Gérard Lherm, Oscar Goudriaan und Michael Sommer machten die ASW 22 BL zum Weltmeisterflugzeug. Hans-Werner Grosse, Terry Delore, Steve Fossett und Manni Albrecht holten Weltrekorde mit der ASH 25.

Höchste handwerkliche Qualität

Der Segelflieger bekommt mit der ASH 30 Mi ein in feinster, 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.



Segler, Eigenstarter und Elektroantrieb

Die neue Präsenz in der 20m-Doppelsitzerklasse:

ASG 32

So heißt auch das Segelflugzeug. Als Eigenstarter mit Wankeltriebwerk bekommt es den Zusatz "Mi". Der zukunftsweisende Elektrosegler führt "El" im Namen.

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

Das Flügelprofil der ASG 32 zeichnet sich durch hohe Steigfähigkeit aus, auch bei höheren Flächenbelastungen, was besonders den motorisierten Varianten zugutekommt.

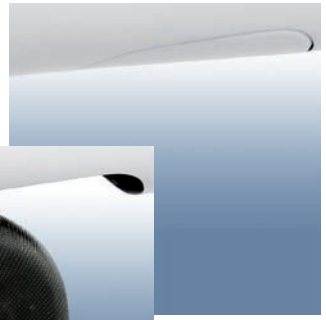
Farbe im Spiel

Die ASG 32 ist das derzeit einzige in Serie gebaute Kunststoff-Segelflugzeug, welches auch komplett in verschiedenen Rot-/Orange-Farbtönen lackiert sein kann. Das eröffnet jetzt auch die Möglichkeit, große Farbflächen an Rumpf, Leitwerk und Flügeln anzubringen.

Innovativ - leistungsoptimiert

Schon 1977 wurde das erste einziehbare Spornrad bei der ASW 20 verwirklicht.

Innovativ die Lösung an der ASG 32:
Keine störenden Klappen mehr, die bei der Landung im Gras leicht beschädigt werden können - zudem noch lenkbar.



Für jeden Einsatz das passende Triebwerk

Auch hier setzen wir auf Eigenfertigung

Die Motorisierung ist heute bei Segelflugzeugen nicht mehr wegzudenken. Zu groß ist der Wunsch vieler Piloten, unabhängig von nachlassender Thermik, Schleppflugzeug oder Winde zu sein.

Nach nur kurzer Verwendung von zugekauften Triebwerken entschloss man sich bei Schleicher sehr schnell, eigene Antriebssysteme zu entwickeln. Ganz unterschiedliche Systeme für ebenso unterschiedliche Einsatzzwecke entstanden nach und nach.

Für den Eigenstart setzt man auf ein Wankeltriebwerk, das inzwischen in sechs verschiedenen Flugzeugtypen zum Einsatz gekommen ist - weit über 500 Systeme dieser Art wurden bereits hergestellt.

Für den schlankeren Rumpf der ASW 28-18 und der ASG 29 entstand auf Basis eines Zweizylinder-Zweitaktmotors eine Heimkehrhilfe.

Alle Komponenten rund um den eigentlichen Motor kommen dabei wieder aus dem eigenen Hause, angefangen bei den Bedienelementen, der Ausfahrmechanik, dem Auspuff, über viele weitere Komponenten bis hin zum Propeller.

Zukunftsweisend ist die Entwicklung unseres ersten Elektroantriebs als Heimkehrhilfe durch ein Konsortium mit der Universität Kassel, der Dualen Hochschule Baden Württemberg in Mosbach und weiteren Unternehmen unter Federführung der Firma Schleicher.

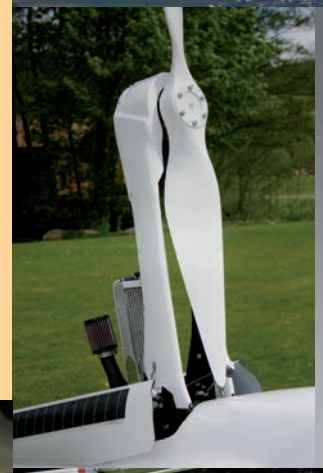
Eigenstarter

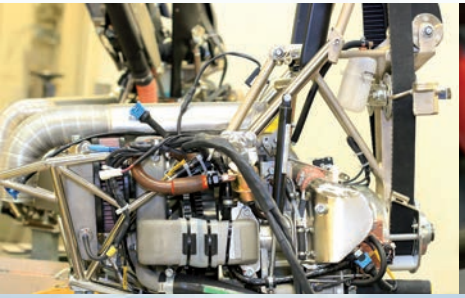
Vibrationsarm, kompakt, kraftvoll -

die Vorteile eines Wankelmotors zur Verwendung in einem motorisierten Segelflugzeug liegen auf der Hand.

Hinzu kommt eine einfache, überschaubare Motorbedienung. Die Einspritzanlage und die elektronische Motorsteuerung in Verbindung mit dem speziell entwickelten Propeller sorgen für ein Leistungsplus.

Bezüglich Komfort, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit hebt sich dieses Triebwerk deutlich von anderen sich auf dem Markt befindenden Systemen ab.





Heimkehrhilfe

Kompakte Bauweise und Gewichtsvorteile sprechen für einen kleinen Zweizylinder-Zweitaktmotor mit direkt angetriebenem Propeller, um auch Flugzeuge mit schlankerem Rumpf mit einer Heimkehrhilfe ausrüsten zu können.

Die deutlich größere Reichweite durch den sparsamen Kraftstoffverbrauch und die geringere Lärmemission sind die entscheidenden Vorteile, beispielsweise gegenüber Jet-Antrieben.

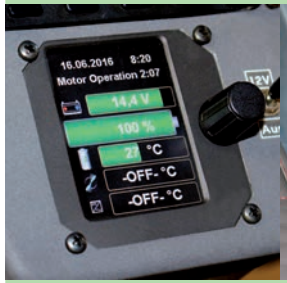
Durch eine auf das Einfachste reduzierte Motorbedienung benötigt man nur 12 Sekunden vom Ausfahren bis die volle Motorleistung zur Verfügung steht.

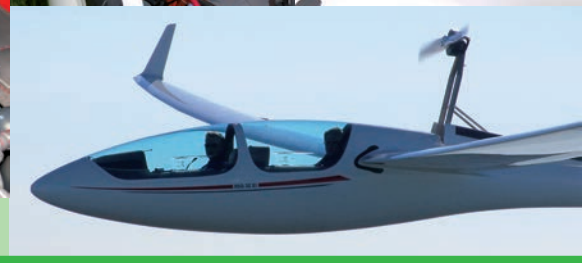
Elektroantrieb

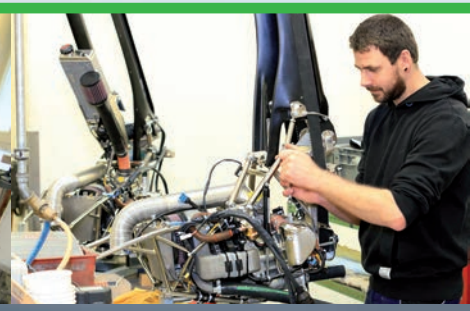
Einfache Bedienung und äußerst geringe Lärmemission auch im Cockpit, sprechen für einen umweltfreundlichen Elektroantrieb.

Mit der Entwicklung dieses als Heimkehrhilfe ausgelegten Antriebssystems, das mit seiner Hochvolt-Batterie in den Motorraum des Wankelmotors passt, gelingt uns ein großer Schritt in Richtung Zukunft.

20 Minuten Volllast des 25 kW-Motors ergeben für einen großen Doppelsitzer praxistaugliche 1,3 m/s Steigen und 100 km zusätzliche Reichweite, wodurch sich der Aktionsradius des Flugzeugs wesentlich vergrößern lässt.







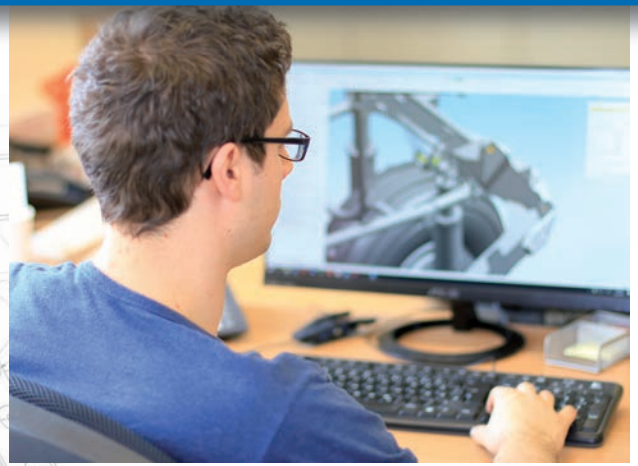
Blick nach vorn aus der Erfahrung heraus

Wie entsteht ein Segelflugzeug?

Das Machbare ausreizen, immer weiter verbessern und optimieren, neue Wege beschreiten, auf Erfahrungen bauen, den Blick nach vorne richten.

Die Entwicklung eines Segelflugzeugs ist weit komplexer als man es auf den ersten Blick vermuten möchte. Es ist ein Zusammenspiel von Pioniergeist, Ingenieurskunst und Forschung.

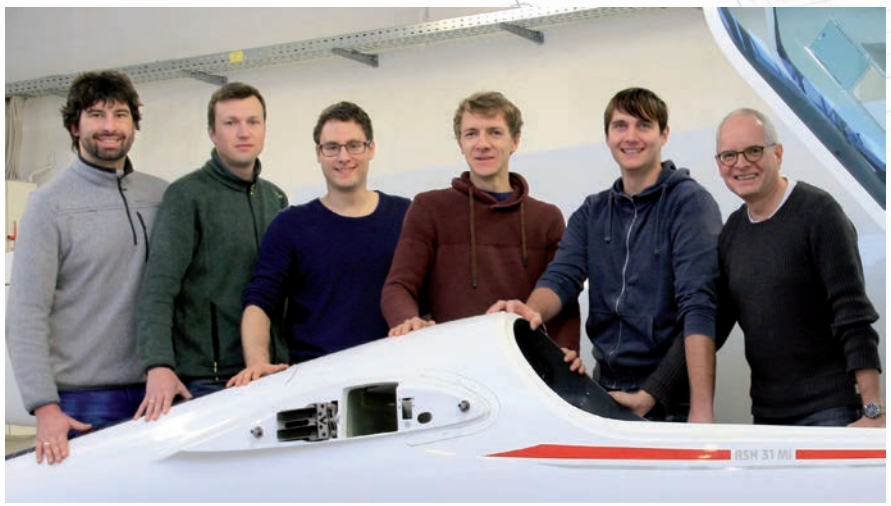
Auch wir als Segelflugzeughersteller waren und sind immer wieder Vorreiter im Einsatz neuer Materialien oder in der Anwendung neuer Herstellungsverfahren und auch Motor für die Entwicklung auf dem Gebiet der Aerodynamik.



Namen wie Rudolf Kaiser, Gerhard Waibel, Martin Heide und Michael Greiner sind eng verbunden mit der Entwicklung der einzelnen Flugzeugtypen.

Rudolf Kaiser und Gerhard Waibel, "ASK" und "ASW"

Teamarbeit in der Konstruktion



Joschka Schmeisl, Dipl.-Ing. Paul Anklam, Andreas Storch, Ulrich Simon, M.Sc., Tobias Mörsel, M.Sc. und Manfred Münch bilden das AS-Konstruktionsteam.

Ideengeber und Umsetzer von Ideen ist dabei unser eigenes Entwicklungsteam rund um unsere hochqualifizierten Diplomingenieure aus dem Bereich der Luft- und Raumfahrt.

In enger Zusammenarbeit mit den erfahrenen Handwerkern des eigenen Prototypenbaus entstehen so immer wieder neue Innovationen und Verbesserungen. Das Ziel: Unsere Flugzeuge zu perfektionieren, um das Erlebnis des Segelfliegens unvergesslich werden zu lassen.

Praxisbeweis

Eine umfangreiche Flugerprobung gehört zu jeder Neuentwicklung.

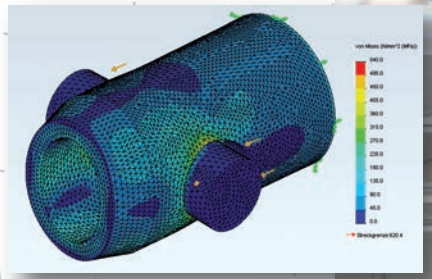
In vielen unterschiedlichen Konfigurationen und Beladungszuständen wird das Flugverhalten des Seglers ausgiebigst untersucht.

Modernste Konstruktionsmethoden haben seit langem die Zeichenbretter abgelöst. So sind heute 3D-Modelle der Flugzeugkomponenten und Fertigungswerkzeuge Stand der Technik.

Komplexe Berechnungsverfahren sind die Grundlage für Gewichtsoptimierung, Sicherheit und Langlebigkeit.

Der Einsatz von CNC-Frästechnik ermöglicht die hochpräzise Herstellung der erforderlichen Formteile - absolute Profiltreue garantiert.

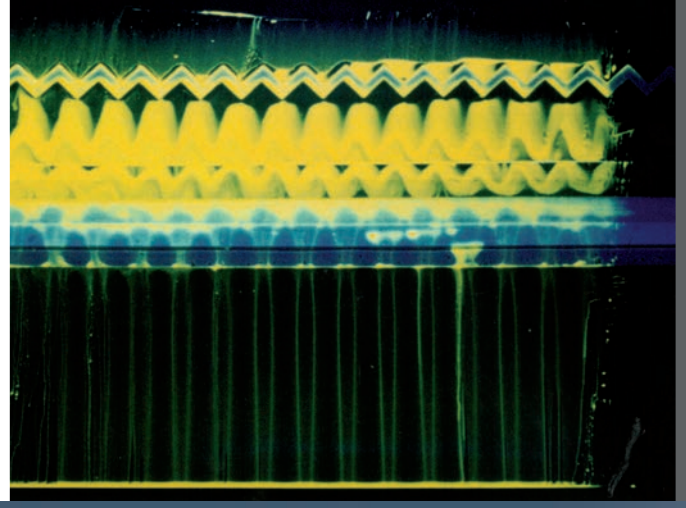
Eine Vielzahl verschiedener Tests und Belastungsversuche verifizieren die zuvor gemachten theoretischen Berechnungen.



Die exakte handwerkliche Umsetzung im Prototypen- und Formenbau garantiert eine hohe Fertigungsqualität in der späteren Serienproduktion.

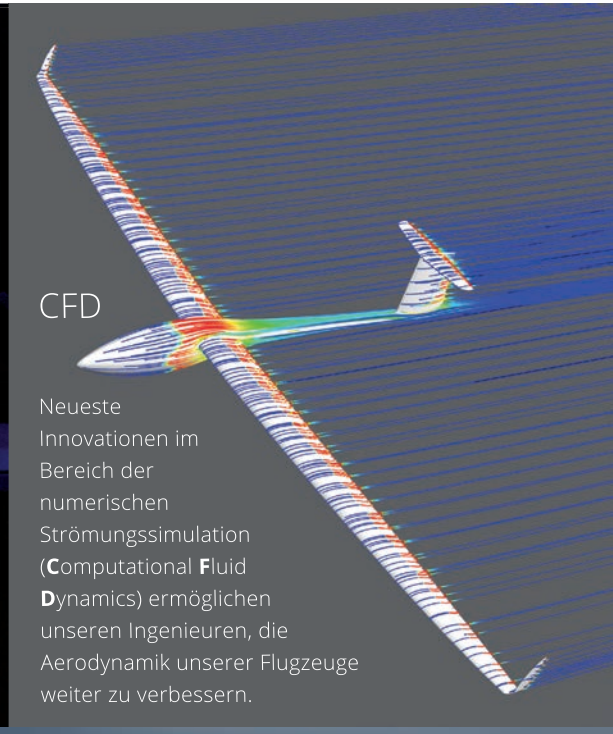
Ständige Forschung und Entwicklung

Die Zusammenarbeit mit Forschungsinstituten, Materialherstellern, Aerodynamikern und auch eine herstellerübergreifende Kooperation auf bestimmten Gebieten, sorgen für eine stetige Weiterentwicklung unserer Segelflugzeuge.



CFD

Neueste Innovationen im Bereich der numerischen Strömungssimulation (**C**omputational **F**luid **D**ynamics) ermöglichen unseren Ingenieuren, die Aerodynamik unserer Flugzeuge weiter zu verbessern.



Endmontage, Endabnahme, Start frei

Jetzt wird es noch einmal spannend...

Mückenputzer, Sauerstoffanlage, ACL, Transponderantenne, GPS, Wasserballast, Flarm, Endanflugrechner, Ausblasung, Zackenband, Kompasskompensierung, Lederausstattung, Zusatzbatterie, Schwerpunktwägung, Rudereinstellungen, Hochglanzpolitur, Avionikprüfung, Spornkuller, Faden auf der Haube...

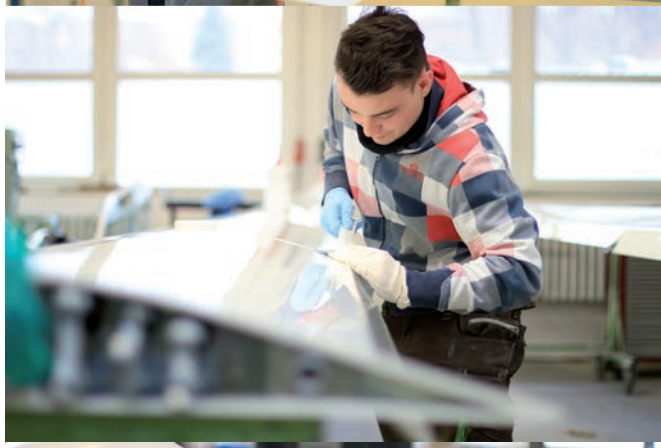
Wie heute ein Segelflugzeug aussieht, konnten sich wahrscheinlich unsere Vorfahren zur Gründungszeit des Unternehmens in ihren kühnsten Träumen nicht vorstellen.

Hergestellt aus Hightech-Werkstoffen, vollgepackt mit modernster Technik, hat es nur noch wenig gemein mit den Holzflugzeugen der ersten Jahrzehnte der Segelfluggeschichte.

Obwohl schon während der gesamten Fertigung unzählige Kontrollen und Prüfungen durchgeführt wurden, wird auch jetzt nichts dem Zufall überlassen. Bevor ein Flugzeug die Werkshallen verlässt, wird es noch einmal auf Herz und Nieren geprüft: Endabnahme.

Es ist nach wie vor faszinierend, wenn ein Flugzeug das erste Mal komplett aufgerüstet in der Endmontagenhalle steht, fertig ausgestattet mit allen Instrumenten und vielleicht feinem Lederinterieur - ein ehrfurchtsvoller Moment für jeden passionierten Segelflugpiloten.

Erst wenn alles unserem hohen Qualitätsanspruch genügt, öffnen sich die Werkstore und das Flugzeug hebt zum ersten Mal auf dem Werksflugplatz „Huhnrain“ ab.



Ersatzteile für 60 Jahre alte Flugzeuge?

Auch nach sehr langer Zeit sind wir in der Lage, Ersatzteile für diese Flugzeuge herzustellen.

Viele Kunden halten uns seit Jahrzehnten die Treue, finden in uns einen verlässlichen Partner, auch nach dem Kauf eines Flugzeuges.

In der Regel sind alle gängigen Ersatzteile und Verbrauchsmaterialien vorrätig, so dass ein Flugzeug möglichst schnell wieder in die Luft kommen kann.

Unser Serviceteam aus Ersatzteilverkauf, Reparatur, Lager und Versand wird immer sein Bestes geben, um schnell und unkompliziert zu helfen - und das weltweit.

Service

Lufttüchtigkeitsprüfungen

Triebwerkswartung

Reparaturen

Ein weltweites Netz von Vertretungen und Wartungsbetrieben steht unseren Kunden rund um den Globus zur Verfügung.
Mit der Unterstützung unseres Serviceteams kann eine weitreichende Betreuung vor Ort gewährleistet werden.

www.alexander-schleicher.de

unsere aktuelle Modellpalette...

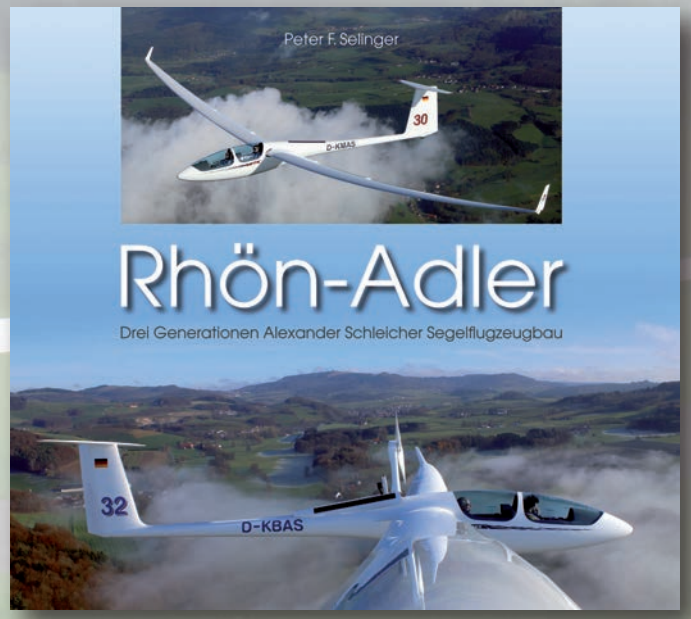
mehr als 90 JAHRE

Erfahrung · Innovation · Fortschritt

Schulung und Übung	**ASK 21 B** **ASK 21 Mi**		17m Spannweite, Kunst- und Wolkenflug, auch als Eigenstarter
Standardklasse / 18m	**ASW 28** **ASW 28-18** **ASW 28-18 E**		variabel 15m / 18m, auch mit Heimkehrhilfe
Offene Klasse	**ASH 30 Mi**		26,5m Spannweite, doppelsitzig und eigenstartfähig in der Königsklasse
21m und Eigenstart	**ASH 31 Mi**		Offene-Klasse-Feeling mit 21m Spannweite, auch mit 18m
20m Doppelsitzer	**ASG 32** **ASG 32 Mi** **ASG 32 El**		Segler, Eigenstarter, Elektroantrieb
FAI 15m und 18m	**AS 33** **AS 33 Es**		Wettbewerbsflugzeug, 15m und 18m Spannweite, vollautomatische Motorbedienung
15m und 18m	**AS 34 Me**		Eigenstart, einfach, elektrisch

Die Geschichte des Segelflugzeugwerkes Alexander Schleicher ist lebendig und abwechslungsreich. Der Autor Peter F. Selinger begleitet diese Entwicklung nun schon viele Jahre.

Auf den 376 Seiten der inzwischen 3. Auflage des Schleicher-Buches "Rhön-Adler" bietet er einen tiefen Einblick in die Firmengeschichte von der Firmengründung bis heute.



ALEXANDER SCHLEICHER GMBH & CO. SEGELFLUGZEUGBAU

Alexander-Schleicher-Straße 1
36163 Poppenhausen

Postfach 60
36161 Poppenhausen

Telefon: + 49 (0) 6658 89-0
Telefax: + 49 (0) 6658 89-40

E-Mail: info@alexander-schleicher.de

www.alexander-schleicher.de