



LS 6

VON THOMAS BERGMANN

FOTOS: JOHANNES MENTASTI

GRAFIK: DG-FLUGZEUGBAU, THOMAS BERGMANN

Nach der LS 3 von Rolladen-Schneider sollte deren Nachfolgerin in der Rennklasse LS 6 heißen. Die Egelsbacher Firma setzte auf eine völlige Neuentwicklung und die Erfolge in Wettbewerben und auf dem Markt zeigten, dass das der richtige Weg war. Im Februar 1983 startete die LS 6 zum Jungfernflug.

Die Serienproduktion des 15-Meter-Renners in Egelsbach begann dann 1984. Der neue GFK-Rumpf mit inklusive Instrumentenpilz nach vorn öffnender Haube war zugunsten der Aerodynamik schlanker und enger geworden. Das Notabwurfssystem der Kanzel mit einem Drehpunkt an der Hinterkante und zwei Auslösehebeln links und rechts setzte neue Maßstäbe. Das Fahrwerk wurde mit einer Hackenbremse verzögert und das T-Leitwerk mit gedämpftem Höhenruder hatte in der ersten Version noch keinen Tank in der Seitenflosse. Das änderte

sich mit der LS 6a und ab der LS 6-c18 wurde auch noch eine verstärkte Cockpitschale verbaut. In dieser Form wurde der Rumpf dann im Prinzip bis zur LS 10 nicht mehr grundlegend verändert.

Der neue, mit 13,2 Prozent sehr dünne Tragflügel besaß erstmals CFK-Gurte, was ihm eine überragende Steifigkeit bescherte. Die „Flaperons“ entlang der kompletten Flügelhinterkante, eine Kombination aus Wölbklappen und Querrudern, übernahm Wolf Lemke von der LS 3. Allerdings kehrte er wieder zur bewährten Doppeltrapezform

Werner Sölle in der LS 6a in der NW-Grimming-Welle über dem Ennstal in der Steiermark.

zurück. Das verbaute Wortmannprofil FX 81-K-130/17 / FX 81-K-148/17 wurde später auch in der LS 8 und 9 noch verwendet und besticht durch seine Unempfindlichkeit gegenüber Mücken und falsch gestellten Klappen. Nach oben ausfahrende doppelstöckige Luftbremsen erleichterten steile Anflüge. Die Querruder und Bremsklappen



mussten allerdings manuell mit Schnellverschlüssen verbunden werden. Zur Vermeidung von Flutterproblemen wurde anfangs ein Dämpfer verbaut, der die Steuerung etwas schwergängig machte, aber Änderungen an der Flügelschale und ein Massenausgleich an den Rudern ermöglichten ab der LS 6c den Verzicht auf diese Maßnahme. 140 Liter Ballast konnten in den Wassersäcken mit zentraler Entleerung mitgeführt werden.

1990 erschien die 17,5-Meter-Version LS 6c ohne Winglets, aber mit auswechselbaren Flügeldstücken. Außerdem erfolgten die Ruderanschlüsse jetzt automatisch. Die folgende LS 6-c18 durfte mit den langen Ohren inklusive Winglets nur noch 100 Liter Wasser tanken. Dafür erhöhte sich die Vmax auf 280 km/h. Die letzte Version LS 6-18w mit Winglets auch für die kurzen Flügelspitzen hatte dann wieder 150 Liter Ballasttanks. Zahlreiche Wettbewerbserfolge sicherten der LS 6 über neun Jahre eine herausragende Position in der Rennklasse. Gisela Weinreich begann mit Siegen 1984 bei der deutschen und 1985 bei der Europameisterschaft. Schon 1985 gab es die ersten zwei Plätze bei der WM in Rieti, 1987 die ersten drei bei der WM in Australien, 1991 in Uvalde in den USA die Plätze eins bis vier und noch bei der 1993er WM in Schweden die ersten beiden Ränge.

Ab 1995 wurde die Weiterentwicklung LS 8 ohne Wölbklappen gebaut. 122 der von 1985 bis 2003 in den sechs verschiedenen Vari-

anten gebauten 375 Exemplare sind aktuell noch in Deutschland zugelassen. Damit liegt sie auf Platz 20 in der Rangliste.

Gebraucht wird die LS 6 momentan zwischen 27.000 und 40.000 Euro inklusive Hänger angeboten.

Technische Daten:

| | |
|-----------------------|--|
| Typ | LS 6, 6a und 6b (LS 6c17,5 / LS 6c18 und 6-18w) |
| Spannweite | 15,00 m (17,50 / 18,00 m) |
| Länge | 6,66 m |
| Flügelfläche | 10,5 m ² (11,3 / 11,42 m ²) |
| Flügelstreckung | 21,43 (27,10 / 28,38) |
| Profil | Wortmann FX 81-K-130/17 / FX 81-K-148/17 |
| Leergewicht | 260 kg (275 / 280 kg) |
| Max. Pilotengewicht | 110 kg |
| Max. Startgewicht | 525 kg |
| Max. Wasserballast | 140 kg (104 kg) |
| Min. Flächenbelastung | 32,9 kg/m ² (33/29 kg/m ²) |
| Max. Flächenbelastung | 50 kg/m ² (46 kg/m ²) |
| Min. Geschwindigkeit | 67 km/h |
| Max. Geschwindigkeit | 270 km/h (mit 18 m 280 km/h) |
| Min. Sinken | 0,58 m/sek bei 85 km/h (0,50 m/sek) |
| Gleitzahl | 44 bei 97 km/h (49 / 50) |
| Gebaute Stückzahl | 375 |
| Gebaut seit | Februar 1984 (März 1990 / 1993) bis 2003 |

Musterbetreuer

DG Flugzeugbau GmbH
 Otto-Lilienthal-Weg 2 / Am Flugplatz
 D-76646 Bruchsal
 Telefon: +49 (0) 7251 3020-0
 e-mail: info@ls-flugzeugbau.de
 internet: www.ls-flugzeugbau.de
 Ehemaliger Hersteller: Rolladen-Schneider Flugzeugbau, Egelsbach

