

# Club Libelle 205

TEXT, FOTOS UND GRAFIK THOMAS BERGMANN

Abgeleitet von der über 600-mal gebauten Standard Libelle wurden zwischen 1973 und 1976 von Eugen Hänles Firma Glasflügel 176 Club Libellen gefertigt. Mit festem Fahrwerk, kleinerer Klapphaube und als Schulterdecker mit T-Leitwerk wurde die Club Libelle 205 für das Vereinsleben optimiert. 68 sind in Deutschland noch zugelassen.

**E**ugen Hänle gründete zusammen mit seiner Frau Ursula 1962 in Schlattstall bei Kirchheim/Teck die Firma Glasflügel und brachte 12 Jahre vor Einführung der Rennklasse 1963 mit der H-301 Libelle ein 15-Meter-GFK-Segelflugzeug mit Wölbklappen auf den Markt. Die Libelle war der erste GFK-Segler, von dem mehr als 100 Stück gebaut wurden. Noch erfolgreicher wurde jedoch die aus der H-301 abgeleitete und ab 1967 gebaute Standard Libelle 201, die bis 1974 auf 601 gebaute Exemplare kam. Die Prototypen 202 bis 204 dienten der Erprobung einiger Verbesserungen, die dann 1973 in die Serienversion der Club Libelle 205 und 1975 in die Hornet 206 einfließen. Eugen Hänle kam leider 1975 bei einem Flugunfall ums Leben und seine Firma lief als Kooperation mit Schempp-Hirth bis 1978 weiter. 1982 wurde

sie ganz aufgelöst und Hansjörg Streifeneder übernahm mit seiner Firma Streifly die Musterbetreuung für die Glasflügel Flugzeuge.

In der Vereinsversion der Libelle setzte Hänle ein gefedertes, aber nicht einziehbares Fahrwerk ein, das zur Verringerung des

Bodenanstellwinkels später nochmal verändert wurde. Das Kreuzleitwerk der Standard Libelle wich einem T-Leitwerk mit gedämpftem Höhenruder und der höhere Rumpf aus reinem GFK ermöglichte eine bequemere Sitzposition und die Auslegung als Schulterdecker. Diese konstruktiven Änderungen verringerten das Risiko von Beschädigungen bei Außenlandungen. Rückenlehne und Pedale waren im Flug verstellbar, das Sitzkissen besaß aufblasbare Schenkelstützen und serienmäßig wurden eine Bug- und eine Schwerpunktakupplung sowie das luftbereifte Spornrad verbaut. Die Parallelogrammsteuerung, die sehr geringe Ruderkräfte benötigt und die einfache Trimmung übernahm Eugen Hänle

*Die Klapphaube und der höhere Rumpf unterscheiden die Club Libelle von der Standard Libelle*



von seinem Kestrel. Die kleine Haube erschwert den Einstieg ins Cockpit für große Piloten. Sie klappt nach hinten hoch und ragt nicht mehr aus der Rumpfkontur wie die der Standard Libelle. Das Flugzeug wurde unpoliert verkauft, um es den Vereinen noch günstiger anbieten zu können. Der Preis lag damals bei etwa 25.000 DM inkl. MwSt.

Die Flächen in Doppeltrapezform wurden von der Standard Libelle 203 übernommen und in GFK-Balsa-Bauweise hergestellt. Holmgurte aus parallelen Glasfasern wurden kombiniert mit Holmstegen aus Balsa-GFK-Verbund und einer GFK-Hartschaum-Schale. Das Profil des Flügels stammt von Wortmann und statt der Schempp-Hirth Luftbremsen erleichtern Hinterkanten-Drehbremsklappen, die vom Rumpf bis zu den Querrudern reichen, den Endanflug. Automatische Ruderanschlüsse für Ruder und Klappen und ein Montagehebel zum Zusammenziehen der Flächenhälften ermöglichen das Aufrüsten mit zwei Personen, wenn man eine Flächenstütze benutzt. Auch das Nachrüsten von 40 Zentimeter hohen Winglets ist möglich, genauso wie eine Betriebszeitenerhöhung auf 12.000 Stunden dank der hervorragenden Verarbeitungsqualität der Glasflügel Flugzeuge machbar ist.

Das Flugverhalten ist problemlos und vereinstauglich bis auf zwei Besonderheiten. Die Querruderwirkung beim Start ist ziemlich niedrig und die Hinterkantendrehbremsklappen wirken beim Ausschweben

auftriebserhöhend und damit umgekehrt wie Schempp-Hirth-Luftbremsen.

Ein Einfahren der Klappen bei niedriger Geschwindigkeit in der Schlussphase lässt

den Flieger bei der Landung durchsacken. Aktuell werden gebrauchte Club Libellen zwischen 9.500 und 10.500 Euro angeboten.

#### Technische Daten:

Typ	Club Libelle 205
Spannweite	15,00 m
Länge	6,40 m
Flügelfläche	9,80 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung	23
Profil	Wortmann FX 66-17 A II-182
Leergewicht	225 kg
Max. Pilotengewicht	110 kg
Max. Startgewicht	350 kg
Min. Flächenbelastung	32 kg/m <sup>2</sup>
Max. Flächenbelastung	35,7 kg/m <sup>2</sup>
Min. Geschwindigkeit	67 km/h
Max. Geschwindigkeit	200 km/h
Max. Startgeschwindigkeit	Winde: 120 km/h - F-Schlepp 150 km/h
Min. Sinken	0,56 m/s bei 75 km/h
Gleitzahl	35 bei 85 km/h
Gebaute Stückzahl	176
Gebaut seit	1973 bis 1976

**Hersteller:** Glasflügel Segelflugzeugbau GmbH / Schlattstall

**Musterbetreuer:** Glasfaser-Flugzeug-Service GmbH  
Hansjörg Streifeneder  
Hofener Weg  
72582 Grabenstetten  
Telefon 07382 / 1032 / Fax 07382 / 1629  
e-mail: streifly@aol.com  
internet: <http://www.streifly.de/>

