



Die Geschichte der SB-7

Die Akademische Segelfluggruppe Braunschweig hat mit der Planung und dem Bau der SB-7 möglicherweise nicht alle ihrer angestrebten Ziele erreicht. Dafür haben sie aber über die Landesgrenzen hinweg bis heute eine Freundschaft gleichinteressierter geschaffen. Mit den Plänen und der Bauanleitung haben sie uns ermöglicht, mit schönen Bauerlebnissen ein spezielles Flugzeug zu bauen. So habe ich im Buch „SB-5 – SB-15“ (Appelhans-Verlag ISBN 978-3-941737-73-0) das die „Alten Herren“ von Braunschweig mit viel Aufwand erarbeitet haben, in meinem Bericht über die Schweizer SB-7 geschrieben, „Eine SB-7 zu bauen ist nicht einfach Flugzeugbauen, sondern ein Lebensabschnitt mit vielen technisch interessanten und ästhetisch schönen Momenten...“

Text: Herbert Schifferle, Bilder: Thomas Walt

Braunschweig 1961 bis 1962 – D-6103 / D-6193

Die Akaflieg-Braunschweig konstruierte und baute nach der SB-6 ihr zweites Kunststoff-Segelflugzeug, das Standard-Segelflugzeug SB-7, D-6103. Danach wurden, zeitlich abgestuft, verschiedene Änderungen vorgenommen: Massenausgleich des Kunststoff-Höhenruders – Neues Höhenruder mit neuem Profil, Flettner-Trimmmung und Stoffbespannung – Erhöhung des Rumpfes aus Platzgründen um 50mm – Erweiterung der Spannweite auf 17 m – Änderung der Profil-Oberseite zum Profil Wortmann FX 61-168 – Verlängerung der Bremsklappen – Neue doppelstöckige Schempp-Hirt-Bremsklappen direkt hinter dem Holm – Trennung der Haube für längere laminare Strömung im vorderen Rumpfbereich.

Das Flugzeug hat nach diesen verschiedenen Änderungen die Bezeichnung SB-7 B bekommen und flog ab dann erfolgreich als Gruppenflugzeug bei der Akaflieg in Braunschweig. Nach der Reparatur eines Schadens durch eine Aussenladung wurde das Flugzeug neu lackiert und bekam nebst der neuen Immatrikulation D-6193, die alte Nummer ist während der Reparatur weiter vergeben worden, wieder die einteilige, elegante Haube zurück.

Dällikon 1962 bis 1967 – HB-723

Paul Kummer, der Flugzeugbaue erfahrene Schreinermeister und damals bereits Inspektor beim „Bundesamt für Zivilluftfahrt“ baute zusammen mit Oskar Wiesendanger die HB-723. Das Flugzeug bekam 16,5 m Spannweite. Prof. Richard Eppler hat ihnen das Profil E-417 empfohlen, das mit 14% Profildicke nicht so „scharf“ wie das 12 % dicke E-306 sein sollte.

Die Flügel bekamen „Venom-Bremsen“ also Bremsdrehklappen und wie die Original SB-7 einen Bremsschirm. Als Höhenruder wurde das Kunststoff-Pendelruder mit Massenausgleich gebaut. Als Steuerung wurde die schon genannte Steuerung der „Standart-Austria“ und als Fahrwerk die von Peter Scherrer neu konstruierte, gefederte Variante eingebaut. Die HB-723 wurde mehr als 10 Jahre viel und auch „Überland“ geflogen. Aus gesundheitlichen Gründen konnte dann aber Paul Kummer nicht mehr fliegen und einige Jahre danach wurde die HB-723 nach Schaffhausen an H. Müller verkauft. Dort flog das Flugzeug 1978 bis 1980 bevor sie nach Deutschland verkauft wurde.

Breitenbach / Dittingen 1963 bis 1967 – HB-857

Peter Scherrer, ebenfalls bereits erfahrener Flugzeugbauer

und Segelfluglehrer, baute alleine, mit Hilfe seiner Frau, die HB-857. Ich weiss nicht mehr, war es die Werkstatt-Länge oder die Anhängergrösse, die ausschlaggebend für die 16,16 m Spannweite waren. Die Flügel hatten ebenfalls „Venom-Bremsen“ und das Profil E-417. Als Höhensteuer baute er aber die stoffbespannte Variante mit Flettner-Trimmmung. Der Bremsschirm war für Peter Scherrer obligatorisch, er baute ja auch alle Rohrklappen der vier Schweizer SB-7. Neben dem gefederten Fahrwerk hat die HB-857 auch die gleiche Mechanik wie die HB-723. Peter Scherrer flog seine SB-7 bis ins höhere Alter. Später wurde sie dann an Timo Stöven, einem „Alten Herrn“ der Akaflieg-Braunschweig, nach Norddeutschland verkauft. Grenchen / Solothurn:

Der in Grenchen fliegende Bernhard Meyer aus Solothurn plante eine SB-7 mit einer Spannweite von 18 m. Nach meinem Wissen hat Prof. D. Althaus ihm dafür das Profil Wortmann FX 66-S-161 empfohlen. Das Flugzeug wurde nicht fertig gebaut. Dafür hat aber Bernhard Meyer mit dem neuen Profil die Grundlage für die 17-m-Flügel der letzten zwei Schweizer SB-7 geschaffen.

Beromünster 1973 bis 1988 – HB-1171

Der in Beromünster fliegende Textil Ingenieur und Materialwart der Segelfluggruppe Günter Steiner baute, am Anfang zusammen mit Josef Zürcher und später alleine, die HB-1171. Wie schon geschrieben, übernahm er das Flügelprofil FX 66-S-161 von Bernhard Meyer, plante aber einen 17-m-Flügel. Die Drehrichtung der Bremsdrehklappen hat er aber gekehrt. Diese drehen nun von oben nach hinten, weil die Absicht bestand, die Oberseite der Klappen flexibel zu gestalten, um die Klappen bei Bedarf etwas + oder – stellen zu können. Diesen Mehraufwand hat er aber dann weggelassen.

Wie die bis jetzt mit dem Profil gemachten Erfahrungen gezeigt haben, war dieser Entscheid richtig. Als er sich vom aktiven Segelflugsport zurückzog, schenkte er seine HB-1171 dem Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe.

Mollis 1976 bis 2010/2019 – HB-852

Am 20.06.2019 führte der erfahrene Segelfluglehrer, und techn. Instruktor bei der Swiss, Georg Cavigelli, unter Aufsicht eines BAZL Inspektors erfolgreich die noch ausstehenden Windentestflüge mit der HB-852 durch. Mit diesen allerletzten Testflügen einer SB-7 schliesst wohl 2019 eine kleine Segelfluggeschichte, die 1961 in Braunschweig begann.

