

ON & OFF

**Knall und Fall der Schweizer Kampffjets**

Jahre ist es her, seit der in den Flug- und Fahrzeugwerken Alpien entwickelte Kampffjet P-16 in einem Testflug erstmals die Schallgrenze durchbrach. Der Knall wurde damals, am 15. August 1955, auch in Zürich vernommen. Allerdings stürzte der Prototyp – schon sein Vorgänger – später darauf 1958 die Serienfertigung des P-16 gestoppt und die Pläne für den Schweizer Kampfflugzeug bestritten wurden. Das Konkurrenzprojekt N-20 der Flugzeugwerke Alpien war schon 1953 gestoppt worden. Die verbliebenen Exemplare von P-16 und N-20 stehen heute in Dübendorf im Museum. Dem P-16 ist übrigens dann noch etwas geworden: Teile des Konzepts wurden in den USA für das sehr erfolgreiche Geschäftsflugzeug Learjet verwendet.

**Leichter Airport**

Wenn man vorübergehend kurz ein Flughafen braucht, bekommt man den bei Siemens. Die Stadt Doha (Qatar) benötigt für die Weltspiele im Dezember mehr Fertigungskapazität. Für 19 Mio. Euro richtet Siemens ein komplettes Terminal (100x80 m) provisorisch für diesen Anlass ein.

**Leinere Satelliten**

Die Europäische Raumfahrtorganisation (ESA) hat der britischen Forschungsfirma QinetiQ den Auftrag erteilt, den Einsatz von hohlen Leiterbahnen in Satelliten zu testen. Dem Verfahren werden optische Leiterbahnen (wie die elektrischen bei gedruckten Schaltungen) direkt ins Trägermaterial geätzt. Das spart Platz und Gewicht. (j)



BILD LIGHTWING AG

**Das Ecolight-Flugzeug** bringt das Segelflugzeug leiser und billiger in die Höhe. Das Modell C42 hat in der Schweiz 230 Teststarts erfolgreich absolviert.

# Segelflieger auch beim Starten leise

Leichte Schleppflugzeuge bewähren sich, der Segelflugbetrieb wird leiser und erst noch billiger.

Von **Walter Jäggi**

Ein Segelflugzeug macht – wenn es nicht gerade ein Motorsegler ist – kaum Lärm. Ausser beim Start, denn dann fliegt es im Verbund mit einem motorisierten Schlepper. Für diese Aufgabe werden neuerdings auch so genannte Eco-

light-Flugzeuge eingesetzt, wie sie seit Mitte 2005 in der Schweiz ebenfalls zugelassen sind.

Ecolights sind richtige kleine Flugzeuge (motorisierte Deltasegler usw. bleiben in der Schweiz verboten). Sie sind aber dank moderner Bauart und speziellem Material (Kohlefasern, Kunststoffe) etwa halb so schwer wie ein konventioneller Zweiplätzer. Ein Ecolight darf nur bis zu 472,5 Kilogramm wiegen, eine Motorleistung von höchstens 121 PS haben und maximal 65 dB(A) Lärm machen.

Der Aero-Club der Schweiz (AeCS), unter dessen Fittichen so-

wohl die Ecolight-Piloten als auch die Segelflieger stehen, hat so gleich nach der Zulassung der ersten Ecolights Versuche mit dem Segelflugschlepp unternommen.

**Aktion «Flüsterschlepp»**

Die Erfahrungen mit den leichten Schleppern waren durchwegs gut, auf mehreren Flugplätzen sind bereits Ecolight-Flugzeuge für das Schleppen von Segelflugzeugen im Einsatz. Der Segelflugverband und die Swiss Microlight Flyers wollen nun mit einer Aktion «Flüsterschlepp» die Einführung der neuen

Flugzeuggeneration beschleunigen und damit vor allem auch bei den Anwohnern der Flugplätze punkten, denen der Schleppverkehr an schönen Sommertagen manchmal doch etwas auf die Nerven geht.

Obschon Ecolights an sich schon 10 bis 15 Dezibel leiser sind als die bisher üblichen Maschinen, lancierte der AeCS auch noch das Projekt «Leiser». Mit technischen Massnahmen am Propeller, am Schalldämpfersystem und an der Motorhaube liessen sich weitere Verbesserungen erreichen, wurde nachgewiesen. Jetzt sollen diese Erkenntnisse angewandt werden.

Ecolight-Flugzeuge machen aber nicht nur weniger Lärm, sie sind auch billiger im Betrieb (140 bis 200 Fr./Std.), da die Anschaffung (70 000 bis 150 000 Fr.) und der Benzinverbrauch günstig sind. Dies kommt auch den Segelfliegern zugute.

Die Piloten haben in den ersten Betriebsmonaten aber auch gute Erfahrungen mit den Flugeigenschaften gemacht. Da die Ecolights dank ihrer Flügelkonstruktion sehr langsam fliegen können (mindestens 65 km/h) passen sie gut zu den Segelfliegern, die sie im Schlepptau haben.