

Ventus 2 cT / 18

Dieses Flugzeug ist für viele ein Traumflieger, stimmt's ?

Hier möchte ich Euch eine Beschreibung geben und meine persönlichen Erfahrungen mit einem Ventus 2ct/18 schildern. Zum Anfang:

Im Sommer 1999 schaute ich mich nach einem neuen 18m-Flieger um, der raumgreifende Flüge ermöglichen sollte. Also flog ich eine DG 800 Probe, die meinem Geschmack durch mangelnde Wendigkeit nicht entgegen kam. Der nächste Versuch sollte eine ASH 26 sein, nur leider konnte die Fa. Schleicher mir keinen Probeflug ermöglichen .

Nun galt es, den Ventus auszuprobieren; Biggo Berger bei Schempp-Hirth fand mein Anliegen völlig normal und schon einen Tag später durfte ich das Flugzeug in fünf Flugstunden kennenlernen. Da es mir gefiel, wurde es umgehend bestellt; bis zum Januar 2002 flog ich weiter eine ASW 20 WL und bekam dann meinen Ventus 2 cT/18 in Wunschausstattung. Seitdem bin ich mit diesem Flugzeug über 800 Stunden und 50000 km in der Luft gewesen.

Zum Flieger:

Das Aufrüsten aus dem Cobra-Hänger funktioniert leicht und schnell. Die Tragflächen sind vierteilig. Nur zum Anstecken der Innenflügel wird eine zusätzliche Person benötigt (auch Damenhand reicht!), alle Ruder sind selbstanschließend und die Montage einfach und logisch; Inkl. Abkleben der Spalte dauert die Montage nicht mehr als 15 min.

Etwas sportlich ist der Einstieg in das Cockpit; die Beine wollen eingefädelt sein , die Seitenwände sind relativ hoch. Sitzt man aber einmal , möchte man so schnell nicht wieder aufstehen. Die Sitzposition ist wohl nicht nur für meine 1,78 m optimal. Da ich allein das Flugzeug benutze, habe ich die Lehnenverstellung demontiert und so an der Seite einen Knopf weniger. Einen Notabsprungsstelle ich mir allerdings lieber nur in Rückenlage vor... Alle Bedienelemente liegen ausgesprochen gut zur Hand, das Cockpit ist ergonomisch und gemütlich und läßt nicht das LS 8-Sardinengefühl aufkommen!

Nun starten wir:

Im F-Schlepp erfolgt das Anrollen mit negativer Wölbklappenstellung. Mit zunehmender Fahrt wölbe ich auf die erste positive Stellung zum frühen Abheben, dann kann bei normalen 120 km/h in neutraler Wölbklappenstellung weitergeflogen werden. Der Ventus liegt bei dieser Fahrt wie das sprichwörtliche Brett hinter dem Schlepper. Langsame Schleppflugzeuge sind allerdings bei allen diesen Flugzeuge mit Vorsicht zu genießen! Die normale Flächenbelastung ohne Wasser liegt bei meinem Ventus bei 40 kg/qm, von denen man aber nur beim leicht tragen Abheben etwas merkt, einmal in der Luft verhält sich der Flieger quicklebendig!

Der Windenstart ist unkompliziert, bei korrektem Schwerpunkt gibt es keine Aufbäumneigung. Die optimale Schleppgeschwindigkeit liegt bei 120 km/h, unter 95 muß nicht sein, aber bis 150 km /h sind kein Problem.

Nach dem Ausklinken beginnt der Genuß!

Der Ventus gehört zu den Flugzeugen, bei denen man sich nach der ersten Kurve fragt, warum ohne

jede Übung der Faden in der Mitte geblieben ist; d.h. die Ruderabstimmung ist perfekt und auch die Ruderkräfte sind alle gleichmäßig und angemessen gering. Die Fahrtsteuerung erfolgt über das Höhenruder und die Wölbklappen. Am Anfang des Fluges trimme ich einmal bei WK-Stellung 0 und 100 km/h das Flugzeug aus und habe dann ohne weitere Trimmarbeit die gängigen Fahrtbereiche von knapp 80 bis 220 km/h über die WK-Stellungen +1 (Thermik), 0 (fast nicht gebraucht), -1 (bis 150 km/h), -2 (bis 180 km/h), S (bis 220 km/h) zur Verfügung.

Die Flugleistungen meiner optional zusätzlich abgedichteten Maschine lassen wenig Wünsche offen. Der Geradeausflug erfolgt bei standardmäßig angenommenem Steigen von 1.5 m/sec mit ca. 160 km/h. Beim Hochziehen mit entsprechender Veränderung der Wölbklappe ist der Höhengewinn eindrucksvoll. Das anschließende Zentrieren des Aufwindes wird durch das gute Handling und eine gute Thermikfähigkeit zum Vergnügen. Der Ventus besitzt nur 11 qm Flügelfläche, was bei meinem Fluggewicht von 440 kg ohne Wasser 40 kg/qm Flächenbelastung bedeutet. Dennoch steigt das Flugzeug in der Thermik (wohl auch durch die Streckung von 29,95) ganz hervorragend. Bei mir ist der Wunsch nach weniger Gewicht jedenfalls noch nie aufgekommen; im Gegenteil: die max. zulässigen 525 kg meines mit Ballastwasser betanktem Ventus sind auch angenehm, spätere Baureihen dürfen bis 600 kg schwer sein !

Mein Flugzeug ist mit einem „Turbo“ ausgerüstet. Dieser Hilfsmotor wird nach (fast) jedem Start angelassen, um einer Korrosion vorzubeugen, das System zu testen und natürlich auch um aus der Winde zuverlässig in den ersten Aufwind zu kommen. Der Turbo macht das Überlandfliegen noch entspannender, da bei zweifelhafter Wetterlage alles getestet werden kann ohne Außenlanderisiko, so auch schwache Wellenwetterlagen genutzt und erforscht werden können. Mit diesem Backup habe ich persönlich sehr viel im Streckenflug gelernt, die Schnitte meiner Flüge deutlich erhöht und zudem mein meteorologisches Wissen verbessert. Das Turbo-System ist einfach zu bedienen und bei Bedarf mit einem Höhenverlust von nur 50m anzulassen. Die Steigleistung liegt beim Ventus bei 1,3 m/sec, ist also mehr als ausreichend. Im Geradeausflug lassen sich mit dem Turbo fast 150 km/h erzielen, was allerdings aus Gründen der Motorschonung für mich keine Option ist. Nach acht Jahren traten bei meinem Ventus Startprobleme auf, die aber mit freundlicher Hilfe des Herstellers abgestellt wurden (nach vermutetem Kabelbruch wurde das Zündsystem erneuert). Der Motor erfordert nach jeweils fünf Jahren eine gründliche Kontrolle, aber sonst relativ wenig Wartung.

Die Landung erfolgt mit einer Anfluggeschwindigkeit von 110-120 km/h und positiver Wölbklappenstellung. Da ich an meinem Heimatflugplatz immer bergauf lande, wähle ich die Thermikstellung; für die Ebene steht noch eine Landstellung für kürzere Landungen zur Verfügung.

Die Wirkung der Bremsklappen ist sehr gut und ruft kaum Lastigkeitsänderungen hervor. Das Flugzeug läßt punktgenaue Landungen zu!

Das Fazit:

Der Ventus 2cT/18 ist ein leistungsstarkes Flugzeug mit einem 120er Handicap. Obwohl es fliegerisch einfach ist, sollte dennoch wegen der vielen Hebel wie Einziehfahrwerk, Wölbklappe, Trimmung, Motorbedienung und der Avionic eine gewisse Segelflugerfahrung beim Piloten vorhanden sein.

Kurz: das Flugzeug läßt kaum Wünsche offen. Oder doch? Ja, es ist eben nur ein Einsitzer; für die Doppelsitzerfans gibt's jetzt mit ähnlichen Leistungen und Eigenschaften den Arcus !