

In der hinteren Ecke einer Ausstellungshalle wurde die „Observer“ vermutlich von etlichen AERO-Besuchern nicht entdeckt.



PROJEKT „OBSERVER“ VON AIRCONCEPT

# Langsames Fliegen ist schön!

Auf der AERO 2023 stellte Manfred Scholz sein speziell für den Langsamflug entworfenes Flugzeug vor.

**D**er ehemalige LTU-Pilot Manfred Scholz stellte auf der AERO 2023 am Bodensee seinen Entwurf für ein wirklich ungewöhnliches Flugzeug vor. Der bald 80-jährige kann auf lange Erfahrungen im Flugzeugbau zurückblicken. Schon mit 16

Jahren baute er sein erstes Motorflugzeug, eine Jodel-ähnliche Maschine mit einem 65-PS-Motor. Als Konstrukteur zeichnete er später für eine ähnliche Ausführung, aber in GFK-Bauweise bei dem Projekt Mini-Twin verantwortlich. Als Ingenieur und Versuchs-

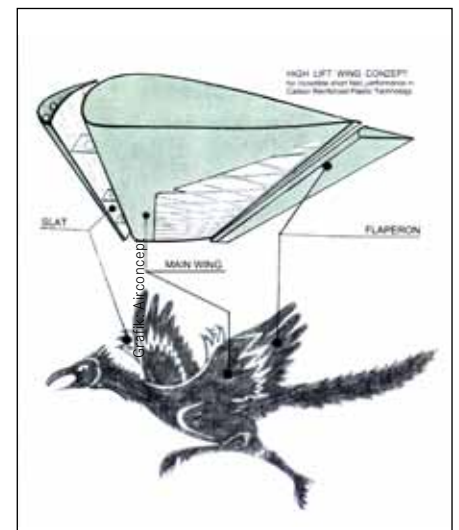
pilot arbeitete Manfred Scholz in den 1970er-Jahren bei Rhein-Flugzeugbau am weltbekannten Fan-Trainer und in der selben Funktion am ähnlich konzipierten Fan-Liner.

### Bauen mit Faserverbundmethode

Noch ungewöhnlicher war das Bodeneffekt-Fahrzeug X-114 von Alexander Lippisch, an dem Scholz bei Rhein-Flugzeugbau beteiligt war. Seine Erfahrungen in der GFK- und Karbon-Bauweise nutzte Scholz später beim Entwurf und Bau von schnittigen Karosserien für Sportwagen. Doch die Luftfahrt lässt Manfred Scholz nicht los. Wie der Konstrukteur und Pilot während der AERO 2023 der FliegerRevue erzählte, hatte er genug schnell-



Als Ingenieur und Versuchspilot war Manfred Scholz in den 1970er-Jahren beteiligt am Fan Trainer (oben) und am Fan Liner (unten) der Firma Rhein Flugzeugbau.



Sehr humorig erklärt Scholz sein Flügelkonzept als „lizenzfrei“ von der Natur kopiert.

Fotos: wenn nicht anders bezeichnet - Uwe W. Jack

Foto: Erkaha

Foto: RuthAS

Grafik: Airconcept



Der Rumpfausleger wirkt sehr massiv und trägt hier ein normales Leitwerk, könnte später aber mit einem V-Leitwerk versehen werden.

le Flugzeuge gebaut und geflogen und hatte große Lust, die Grenzen des Langsamfliegens auszuloten. Schon 2012 wurde sein Projekt eines sehr langsamen Flugzeugs durch die Ausstellung eines Flügels während der damaligen AERO öffentlich. Wenige Wochen später flog eine Version der von ihm als High-Lift-Wing bezeichneten Tragfläche zur Erprobung erstmals am 11. Juli 2012 auf dem Flugplatz Antdorf an einer Zlin Savage.

### Freude am langsamen Fliegen

Für diesen Flügel, mit großem Vorflügel und Flaperons an der Hinterkante entwarf Scholz schließlich ein Flugzeug, dessen Auslegung kompromisslos auf einen langsamen Flug

und gute Sichtverhältnisse ausgerichtet ist. Ein langsames Flugzeug kann auf einen besonders kräftigen Motor mit Verstellpropeller verzichten und braucht auch kein einziehbares Fahrwerk, kommentierte Scholz. Als „Observer“ (Beobachter) bezeichnet, kann die Maschine für Überwachungsaufgaben genutzt werden oder aber auch von Privatpiloten, die den Reiz des Langsamfliegens genießen möchten.

### Verwendung vorhandener Teile

Auf der AERO 2023 wurde die Maschine im Rohbau gezeigt. Dies ermöglichte den Besuchern interessante Einblicke in die Struktur des Observers. Das Flugzeug ist ganz in



Foto: Sammlung Kössler/ADL

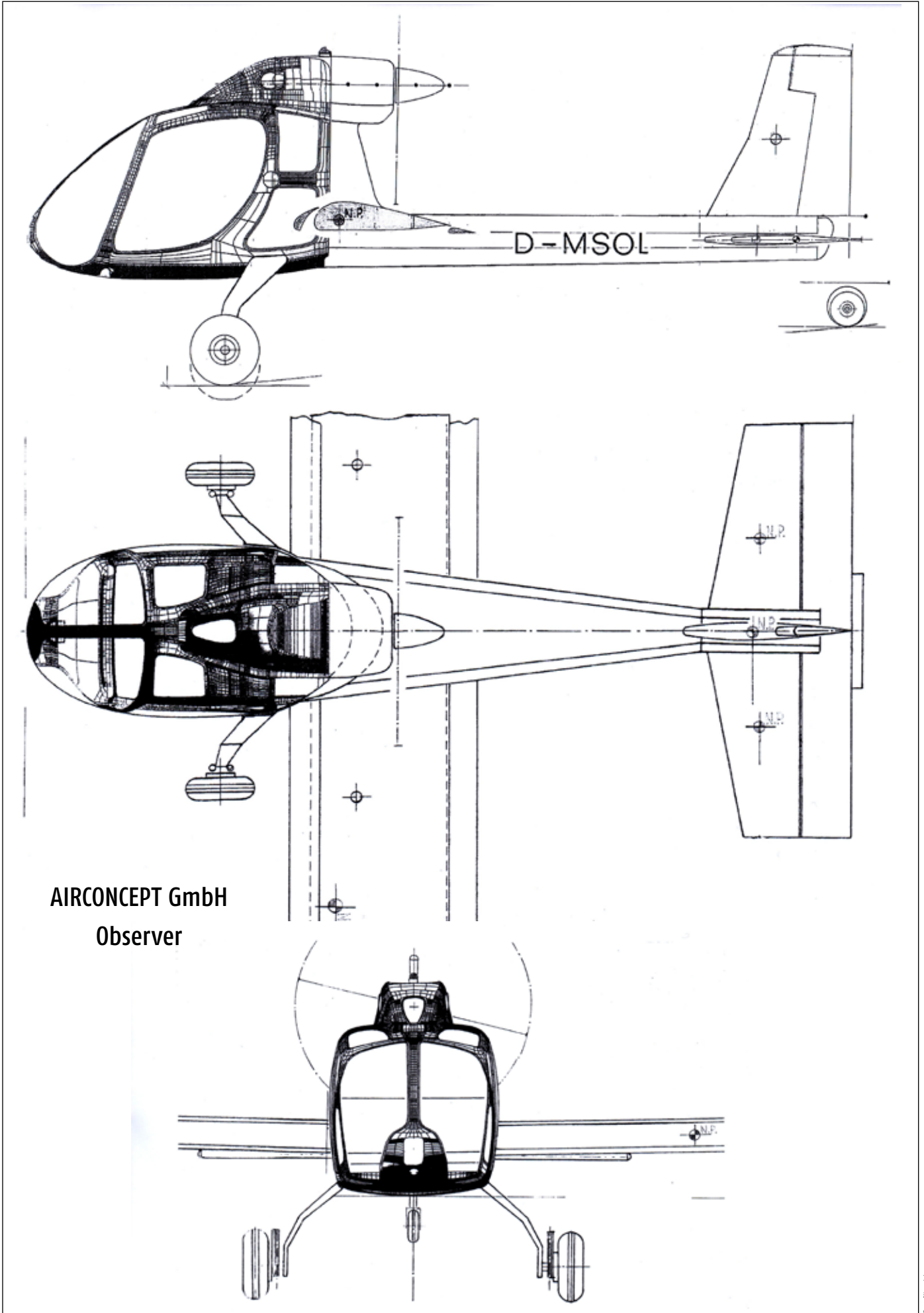
Für einen Wettbewerb der Luftwaffe für ein langsames Beobachtungsflugzeug reichte die Firma Siebel 1937 ihren Entwurf Si 201 ein, der ähnlich ausgelegt ist, wie heute der Observer. Siebel verlor damals die Ausschreibung gegen den Fieseler Storch.



Vor dem stabilen Hauptholm befindet sich der Vorflügel. Manfred Scholz öffnet für die FliegerRevue gerade die Kabinentür.



Über die ganze Spannweite gehen die Flaperons an der Flügel-Hinterkante. Durch die stabile Bauweise sind nur wenige Spanten nötig.



AIRCONCEPT GmbH  
Observer



Foto: Airconcept



Die Instrumentierung dieses Versuchsmusters des Observer muted sehr spartanisch an. Die Maschine kann von beiden Sitzen aus geflogen werden.

### Fertigstellung bis Ende 2023

Der auf der AERO gezeigte Rohbau soll bis Ende 2023 fertiggestellt werden. Manfred Scholz wies darauf hin, dass der Observer durch die geringe mögliche Fluggeschwindigkeit besonders sicher ist, aber auch über ein Gesamt-Rettungssystem verfügen wird. Dabei ist es das Ziel, die Observer auch für Luftsportler erschwinglich zu halten. Beim Gang um die Maschine erwähnte Manfred Scholz Überlegungen, das konventionelle Leitwerk durch eine V-Version zu ersetzen. Das Projekt Observer ist der Beweis, dass Schaffenskraft nicht vom Alter abhängt und die Kreativität in der General Aviation ungebrochen ist. ■ UWE W. JACK

Der Motoreinbau des LF39 der Firma D-Motor mit dem Schubpropeller ist wartungsfreundlich gelöst. Einlässe für die Kühlluft befinden sich auf beiden Seiten des Motors und über der Kanzelverglasung.

Karbon-Technik gefertigt. In dem kleinen Technikbetrieb Airconcept GmbH aus der Umgebung von Bonn werden die Bauteile in den selbst gefrästen Formen von Hand Schicht für Schicht laminiert. Inhaber Heinrich Viethen und sein engagiertes Team sind mit Begeisterung bei der Sache. Bei der Fertigung kamen auch Bauteile zur Verwendung, die von anderen Projekten übrig geblieben

sind. Deswegen, so in einer Firmenschrift zum Projekt: Waren „unsere Vorstellungen nach perfektem ästhetischem Erscheinungsbild ... nur mit Einschränkungen unter den vorher genannten Bedingungen realisierbar. ... Der später entstehende seriennahe Prototyp weist dann wesentliche Verbesserungen im Hinblick auf Design, Auslegung, Struktur und Flugleistung auf.“

Airconcept Observer	
Spannweite	8,44 m
Länge	6,40 m
Höhe	2,60 m
Leermasse	390 kg
Startmasse	600 kg
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Reisegeschwindigkeit	136 km/h
Mindestgeschwindigkeit	45 km/h
Gipfelhöhe	4500 m
Startanlauf	35 m
Reichweite	640 km
Motor	1 x LF39 max. 128 PS (94 kW)

Daten: Airconcept



Das Cockpit des Observer weist große Ähnlichkeit mit dem von kleinen Helikoptern auf. Die Sicht dürfte hervorragend sein.