



Foto © flodur



In der Flugerprobung mit Ballast am Rumpheck

Die Mü 28 entstand Ende der 1970er aus den Erfahrungen der ersten Segelkunstflugwettbewerbe mit der [Lo 100](#).

Da die Lo 100 aufgrund ihres Flügelprofils ziemlich schlechte Leistungen im Rückenflug hat, wählte man für die Mü 28 ein symmetrisches Wortmann-Profil von 15% Dicke, das ursprünglich als Leitwerksprofil vorgesehen war.

Eine Besonderheit der Mü 28 und ein technischer Leckerbissen sind die automatischen Wölbklappen. Ein ähnliches System wurde schon bei dem Motorkunstflugzeug Acrostar verwendet. Im Gegensatz zum Acrostar, bei dem die Hinterkantenklappen mechanisch mit dem Höhensteuer gekuppelt waren, sind die Wölbklappen der Mü 28 wahlweise manuell zu betätigen oder sie schlagen automatisch, abhängig von Geschwindigkeit und g-Belastung aus. Damit ist die Mü 28 in der Lage, unglaublich enge Loop-Bögen sowohl positiv als auch negativ mit verblüffend niedriger Geschwindigkeit zu fliegen.

Der Rumpf wurde einfachheitshalber in einer Mosquito-Rumpfform gebaut. Cockpit, Haube, Steuerung und Fahrwerk wurden ebenfalls weitgehend von der Glasflügel Mosquito übernommen. Das Höhenleitwerk stammt vom Doppelsitzer Scheibe SF 34, wurde aber entsprechend verstärkt.

Da man aus Sicherheitsgründen eine hohe V_{NE} anstrebte, musste die Mü 28 in der Flugerprobung bis zu einer Geschwindigkeit von 400 km/h (IAS) geflogen werden. In der Höhe ergibt das eine TAS von ca. 480 km/h und eine Machzahl = 0,4! Damit dürfte die Mü 28 eines der schnellsten Segelflugzeuge aller Zeiten sein. In der Praxis hat die geltende $V_{NE} = 380$ km/h aber keine Bedeutung. Man muss ohnehin mindestens 700 m Höhe "verheizen", bevor diese Speed anliegt.

Festigkeitsmässig war man beim Entwurf der Mü 28 ebenfalls nicht geizig. Bei der Manövergeschwindigkeit $V_A = 207$ km/h sind die sicheren Lastvielfache +/- 10, Werte, wie sie sonst nur im Motorkunstflug üblich sind.



Mit vergrössertem Seitenruder (Mai 2005)

Da anfangs die Seitensteuerwirkung unbefriedigend war, wurde das Seitenruder erheblich vergrössert. Nach wie vor problematisch ist das Verhalten bei abgerissener Strömung. Das Abreissverhalten des Profils scheint etwas unberechenbar zu sein. Das hat zur Folge, dass gerissene und gestossene Rollen, aber auch Vrillen nur schwer exakt ein- und wieder auszuleiten sind.

Wie die meisten Konstruktionen der deutschen Akaflieger blieb die Mü 28 ein Einzelstück. Pläne für einen Serienbau, die in den 1980ern diskutiert wurden, konnten nicht realisiert werden.

Bei Wettbewerben wird die Mü 28 ausschliesslich von Piloten der Akaflieg München geflogen. In den 1980ern konnten diese einige beachtliche nationale und internationale Erfolge erzielen, aber seit dem Erscheinen des [Swift](#) 1991 gehört die Mü 28 in der Unlimited nicht mehr zu den Spitzenflugzeugen.

In der neuen Advanced Klasse dagegen erzielten Piloten der Akaflieg München in den letzten Jahren sehr gute Platzierungen. Sascha Odermann gewann 2011 auf der Mü 28 den Salzmann Cup in der Advanced und wurde danach auch Deutscher Meister Advanced 2011.

Seit einigen Jahren befassen sich die Studenten der Akaflieg München mit dem Entwurf eines Nachfolgers für die Mü 28. Beim [Mü 32 "Reissmeister"](#) sollen möglichst alle Erfahrungen aus dem Einsatz der Mü 28 und anderer Segelkunstflugzeuge berücksichtigt werden. Nach dem zu urteilen, was bislang an theoretischen Vorarbeiten und Vorversuchen geleistet wurde, müsste bei Realisierung dieses Projekts ein hochinteressantes Flugzeug herauskommen.

Mehr Informationen: [Homepage](#) der Akaflieg der TU München

Technische Daten

Spannweite	12,0 m
Flügelfläche	13,2 m ²
Profil	Wortmann FX 71-L-150/20
Länge	6,75 m
Rüstmasse	315 kg
max. Flugmasse	425 kg
Manövergeschwindigkeit V_A	207 km/h
sichere Lastvielfache bei V_A	+10 / -10
Höchstgeschwindigkeit V_{NE}	380 km/h
sichere Lastvielfache bei V_{NE}	+6 / -6
Mindestgeschwindigkeit V_S	67 km/h
beste Gleitzahl	27 bei 103 km/h
geringstes Sinken	1,0 m/s bei 89 km/h

[zurück](#) | [home](#)