



NEWSLETTER #2 – Mai 2026

Liebe Freunde der E-VOLUTION,

nach dem Newsletter #1 aus November 2025 möchten wir uns heute mit dem Newsletter #2 bei euch melden und euch einige Updates zum aktuellen Projektstand der E-VOLUTION geben.

In den letzten Monaten hat sich leider herausgestellt, dass Jonker Sailplanes und der JS Entwicklungsbetrieb OnTrack Technologies aus bekannten Gründen die Prioritäten und Kapazitäten zunächst auf die eigene Produktpalette fokussieren musste, so dass keine Kapazitäten für das gemeinsame Projekt E-VOLUTION zur Verfügung standen.

Das E-VOLUTION Team hat deswegen im März 2026 beschlossen, die Rumpffentwicklung in Bruchsal bei und mit DG Aviation durchzuführen. Unterstützt wird das E-VOLUTION Team dabei von DG Aviation und der Fa. SFL aus Stuttgart um Werner „micro“ Scholz.

Seit April 2026 gibt es ein E-VOLUTION Büro im Gebäudekomplex der DG Aviation GmbH in Bruchsal. In diesem Büro arbeiten nun zwei Ingenieure in Vollzeit, Markus Uhlig und Herman Louw.

Markus ist euch bekannt; Herman stammt aus Johannesburg / Potchefstroom und war mehrere Jahre bei OnTrack Technologies angestellt. Er war maßgeblich für die Industrialisierung der JS 5 Flügel zuständig und hat parallel den Großteil aller Fräsprogramme für den Prototypen- und Formenbau an der 3-Achs-CNC-Fräse erstellt.

Der Rumpf ist die komplexeste Komponente des Flugzeuges und benötigt wesentlich mehr zeitlichem Vorlauf als der Flügel. Der Rumpf wird nun zunächst als Mock-Up gebaut, um alle Komponenten im Detail entwickeln zu können.

Dear friends of E-VOLUTION,

Following on from Newsletter #1 in November 2025, we'd like to get in touch with you today via Newsletter #2 and provide some updates on the current status of the E-VOLUTION project.

Unfortunately, over the past few months it has become apparent that, for reasons that are well known, Jonker Sailplanes and the JS development company OnTrack Technologies have had to focus their priorities and resources on their own product range for the time being, meaning that no resources were available for the joint-venture E-VOLUTION project.

The E-VOLUTION team therefore decided in March 2026 to carry out the fuselage development in Bruchsal, in collaboration with DG Aviation. The E-VOLUTION team is supported there by DG Aviation and SFL in Stuttgart with Werner "micro" Scholz.

Since April 2026, there has been an E-VOLUTION office in the DG Aviation GmbH building complex in Bruchsal. Two engineers, Markus Uhlig and Herman Louw, work now full-time at this office.

You are all familiar with Markus; Herman is from Johannesburg/Potchefstroom and worked for OnTrack Technologies for several years. He played a key role in the industrialisation of the JS 5 wings and created the majority of the milling programs for prototype and mould construction on the 3-axis CNC milling machine.

The fuselage is the most complex component of the aircraft and requires considerably more lead time than the wing. The fuselage is now being built as a mock-up so that all components can be developed in detail.

E-VOLUTION

the new dimension of gliding



Aerodynamische Außenhülle

Wie bereits im ersten Newsletter berichtet, kam der erste aerodynamische Gesamtentwurf von Loek Boermans. Dieser beinhaltet neben der Rumpfform, dem Leitwerk und dem Flächen-Rumpf-Übergang auch einen elliptischen Flügel mit allen zugehörigen Profilen. Die Profile basieren auf dem EB29R-Profil-Strak und wurden nochmal optimiert.

Die Rumpfform wurde aus den Erfahrungen von drei Cockpit-Mock-Ups in Realgröße so lange modifiziert, bis alle Ziele und die optimale Cockpitgröße erreicht wurden.

Gemeinsam mit Johan Bosman, Aerodynamiker der JS-Flugzeuge, entwickelte Markus den Grundriss des Flügels in seiner heutigen Form als Mehrfach-Trapezflügel. Dabei wurde die Flügelfläche leicht vergrößert, um auch bei normaler Zuladung (zwei Piloten und Treibstoff) eine Flächenbelastung von unter 45 kg/m^2 (ohne Wasserballast) zu erreichen.

Damit wird auch für weniger geübte Piloten ein gutes und sicheres Handling erreicht.

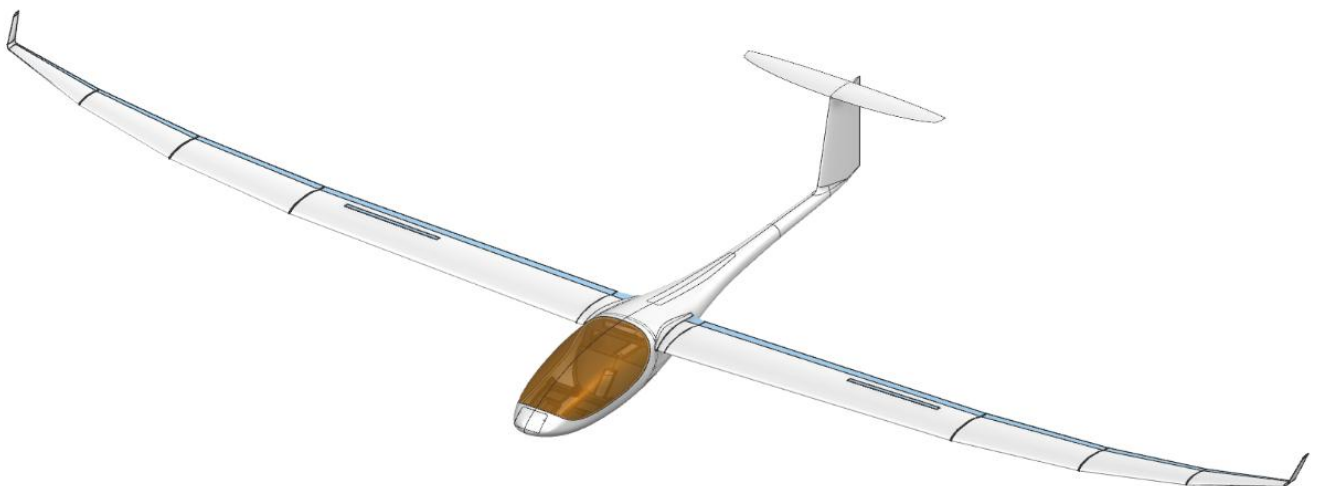
Aerodynamic outer shell

As previously reported in the first newsletter, the first overall aerodynamic design was provided by Loek Boermans. This contained in addition to the fuselage the tail unit and the wing-fuselage junction. This design also includes an elliptical wing with all the associated airfoils. The airfoils are based on the EB29R airfoils and have been further optimised.

The shape was modified on the basis of experience gained from three full-scale cockpit mock-ups until all objectives had been met and the optimum cockpit size achieved.

Together with Johan Bosman, the aerodynamicist of JS-gliders, Markus developed the shape of the wing into its current form as a multi-trapezoidal wing. The wing area was slightly increased in order to achieve a wing loading of less than 45 kg/m^2 (without water ballast) even with a standard payload (two pilots and fuel).

This ensures good and safe handling also for less experienced pilots.



Auf Grund der nun etwas größeren Flügeltiefe wurde der von Loek entworfene Flügel-Rumpf-Übergang angepasst und anschließend mit dem gesamten Rumpf in einer CFD-Simulation überprüft.

Due to the slightly longer root rib, the wing-fuselage transition designed by Loek was modified and then validated alongside the entire fuselage in a CFD simulation.

E-VOLUTION

the new dimension of gliding



Dabei hat sich bestätigt, dass sich der Umschlagpunkt zwischen laminarer und turbulenter Strömung, ähnlich wie bei einsitzen Segelflugzeugen, relativ weit hinten am Cockpit befindet.

Die Strömungsbilder zeigen eine laminare Strömung bis zur Flügelvorderkante.

Ein Tandem-Doppelsitzerrumpf hat zwar einen geringeren Stirnwiderstand, aber der Umschlagpunkt liegt deutlich vor der Flügelvorderkante.

Durch die lange laminare Laufstrecke des Side-by-Side-Rumpfes ist damit der Gesamtwiderstand nicht größer als bei einem Tandemrumpf. Mit diesen Ergebnissen sind wir mehr als zufrieden.

Weiterhin wurde das Stabilitätsverhalten vom Flugzeug, sowie die von Loek vorgegebene Leitwerksgröße von Johan Bosman nochmal gegengeprüft und für gut befunden.

Hierbei wurde auch der Effekt der großen projektierten Cockpitoberfläche vor dem Schwerpunkt berücksichtigt. Basierend auf diesen Daten wurde der Neutralpunkt des Flugzeuges ausgerechnet.

Das Höhenleitwerk hat eine Spannweite von 3.5m und erhält einen elliptischen Grundriss.

Berechnung des Schwerpunktes

In den vergangenen Wochen wurde das gesamte Flugzeug in über 120 Bauteile untergliedert. Jedem Bauteil wurde eine Koordinate in Längsrichtung zugeordnet sowie eine erwartete Masse angenommen.

Zusätzlich wurde ein Toleranzfeld zur Masse angegeben, um etwaige Unsicherheiten der Schätzung eingrenzen zu können. Anschließend wurden über 20 000 Rechenläufe durchgeführt, wobei in jedem Rechenlauf für jedes der 120 Bauteile eine Masse innerhalb des Toleranzfeldes zufällig angenommen wurde. Für jeden Rechenlauf wurde der Schwerpunkt des Flugzeuges ermittelt. Anschließend wurde für vordere Schwerpunktlagen eine 5 kg Avionik-Batterie im Leitwerk angenommen. Für hintere Schwerpunktlagen wurde diese Batterie

This has confirmed that, as with single-seater gliders, the transition point between laminar and turbulent flow is located relatively far back on the cockpit.

The flow patterns show laminar flow up to the leading edge of the wing.

Although a tandem two-seater fuselage has a smaller frontal area, the transition to turbulent flow happens quite in front of the leading edge of the wing.

Thanks to the long laminar flow section, therefore the overall drag of the side-by-side hull is no greater than that of a tandem fuselage. We are more than satisfied with these results.

Furthermore, the aircraft's stability characteristics, as well as the tail unit dimensions specified by Loek and reviewed by Johan Bosman, were re-examined and found to be satisfactory.

The effect of the large projected cockpit surface area in front of the centre of gravity was also taken into account. The aircraft's centre of gravity was calculated on the basis of this data.

The horizontal stabiliser has a wingspan of 3.5m and features an elliptical outline.

Calculation of the centre of gravity

Over the past few weeks, the entire aircraft has been broken down into more than 120 components. Each component has been assigned a longitudinal coordinate and an estimated mass.

In addition, a tolerance range for each mass was specified in order to limit any uncertainties in the estimate. Subsequently, over 20,000 simulation runs were carried out, with a mass within the tolerance range being randomly assigned to each of the 120 components in every run. The aircraft's centre of gravity was determined for each simulation run. For forward centre-of-gravity positions, a 5 kg avionics battery was assumed to be located in the tail unit. For rear centre of gravity positions, this battery was

E-VOLUTION

the new dimension of gliding



stattdessen in der Nase eingebaut. Durch diese Korrektur ist es bereits jetzt möglich, die absolute Schwerpunktlage der fest eingebauten Bauteile mit 95% Treffsicherheit auf eine Bandbreite von 10 mm zu bestimmen, sofern die Bauteile innerhalb der definierten Massetoleranz liegen.

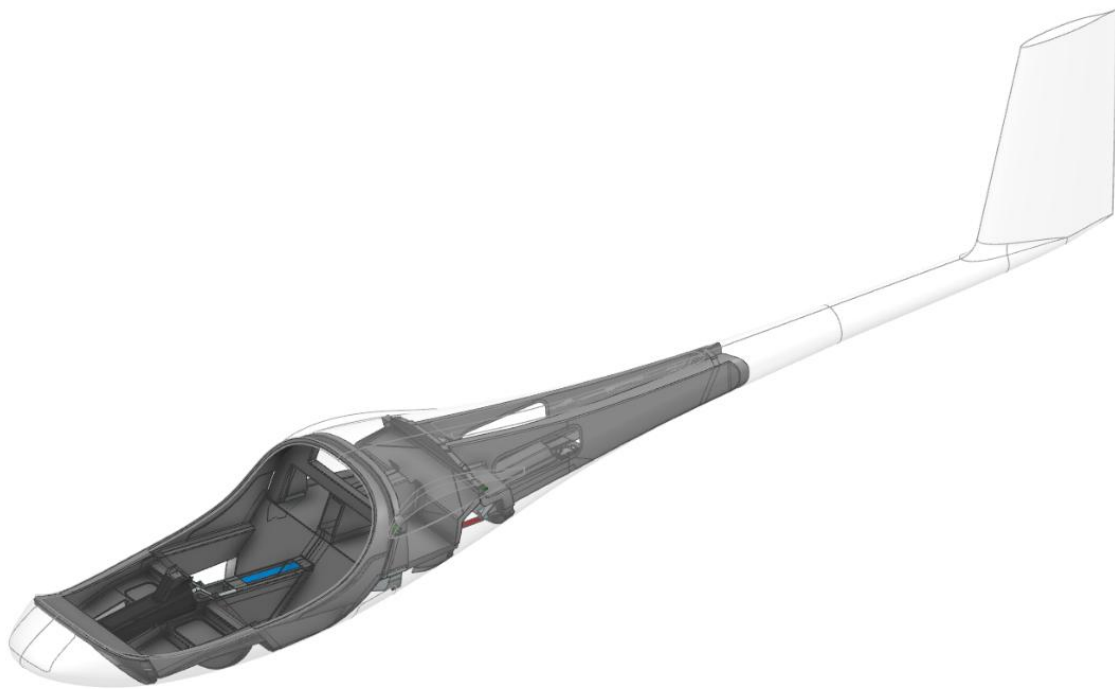
Rumpfstruktur

Seit Ende letzten Jahres arbeiten zwei Ingenieure Vollzeit an allen Details des Rumpfes. Der Rumpf wird in konventioneller Faserverbundbauweise hergestellt.

instead installed in the nose. Thanks to this correction, it is already possible to determine the absolute centre of gravity position of the permanently installed components with 95% accuracy to within a range of 10 mm, provided the components lie within the defined mass tolerance.

Fuselage Structure

Since the end of last year, two engineers have been working full-time on all the details of the fuselage. The fuselage is being built using conventional fibre-reinforced composites.



Strukturkonzept des gesamten Rumpfes in konventioneller Faserverbundbauweise. Die Mittelkonsole im Cockpit ist als besonders steifes Element für herausragende Crashesicherheit ausgeführt.

Wir befinden uns im engen Austausch mit DG Aviation und „micro“ vom Ingenieurbüro SFL, um deren umfangreiche Erfahrungen in unser Projekt einfließen zu lassen. Hierbei liegt neben strukturellem Design und guter Herstellbarkeit der Fokus auch auf einer einfachen Wartbarkeit der Systeme.

Structural design of the entire fuselage using conventional fibre-reinforced composite construction. The centre console in the cockpit is designed as a rigid component to ensure outstanding crash safety.

We are in close contact with DG Aviation and “micro” from the engineering company SFL in order to incorporate their extensive experience into our project. In addition to structural design and manufacturability, the focus is also on ensuring that the systems are easy to maintain.

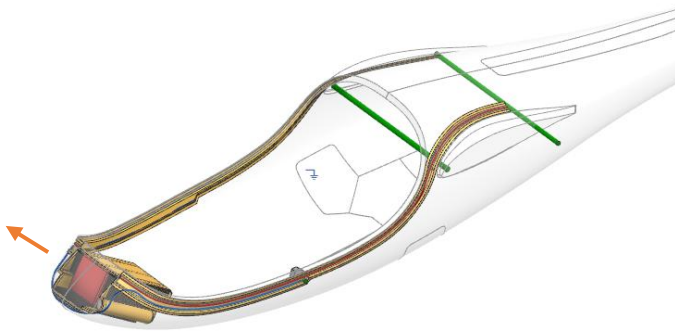
E-VOLUTION

the new dimension of gliding



Gesamtrettungssystem

Es gab mehrere Gesprächstermine mit Junkers Profly bzw. dem Gesamtrettungssystemhersteller STRATOS 07. Dabei ging es um das geplante Rettungssystem Magnum 901. Das System ist für eine Masse von 950 kg und eine Geschwindigkeit bis 350 km/h zugelassen. Neben der Unterbringung des Schirms in der Flugzeugnase wurde die Ausschussrichtung und die Kinematik zur Straffung der Halteleinen bis zur vollständig geöffneten Kappe implementiert.



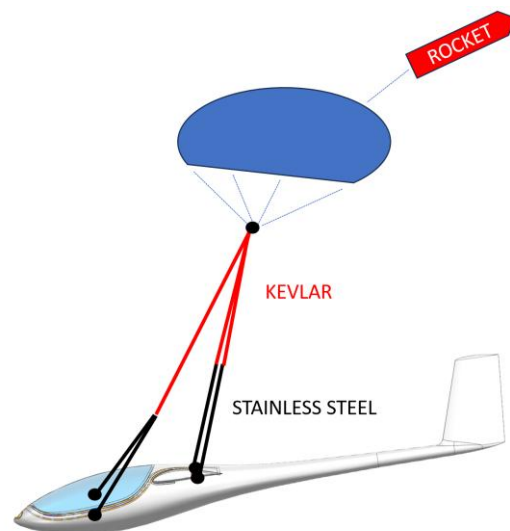
Gesamtrettungssystem in der Flugzeugnase. Ausschussrichtung ist nach vorn oben. Der Rumpf hängt anschließend an 4 Punkten: einmal im Cockpit-/Kniebereich links und rechts sowie am hinteren Querkraftrohr. Das Edelstahl-Seil ist dauerhaft in der Struktur integriert. Der Kevlar-Gurt ist gefaltet in der Nase und gemeinsam mit dem Fallschirm erreichbar.

Zulieferer weiterer Systemkomponenten

Auf der AERO 2026 gab es gute Gespräche mit weiteren Herstellern von Systemkomponenten. So konnten zum Beispiel schon Entscheidungen zum Rad- und Bremssystem oder zur Schall- und Wärmeisolierung im Bereich des Verbrennungsmotors getroffen werden.

Integrated rescue system

Several meetings were held with Junkers Profly and STRATOS 07, the manufacturer of the integrated rescue system. These meetings focused on the planned Magnum 901 rescue system. The system is approved for a mass of 950 kg and speeds of up to 350 km/h. In addition to the installation of the parachute in the nose of the aircraft, the ejection direction and the kinematics required to eject the holding lines until the parachute is fully deployed were implemented.



Integrated rescue system in the nose of the aircraft. The deployment direction is forwards and upwards. The fuselage is then fixed at four points: one each on the left and right in the cockpit/knee area, and at the rear lift pin. The stainless-steel cable is permanently integrated into the structure. The Kevlar belt is folded away in the nose and can be accessed together with the parachute.

Suppliers of other system components

Discussions were also held with other manufacturers of system components, e.g. at AERO 2026. As a result, decisions have already been made regarding the wheel and brake system, as well as the noise and thermal insulation around the internal combustion engine.

E-VOLUTION

the new dimension of gliding



Antriebssystem

Wie bereits im letzten Newsletter erwähnt, haben wir uns nun nach tiefergehender Betrachtung für das hybride Antriebssystem von Karl Pickan entschieden. Das Antriebssystem bietet auf Grund seiner vollständig redundanten Ausführung die höchste erwartbare Zuverlässigkeit bei der geringstmöglichen Systemkomplexität.

Das System verwendet 2x 60 V Batterien, welche zu 120 V Systemspannung in Reihe geschaltet werden. Daran werden 2 Motorcontroller zu je 30 kW Leistung angeschlossen, die jeweils eine eigenständige 24 V Spannungsversorgung und einen redundanten Positionssensor am propellerseitigen EMRAX228 haben.

Diese redundante Installation ermöglicht bei Ausfall einer Komponente das Abrufen von 30 kW, das sind 50% der maximalen Leistung, was noch für einen leichten Steigflug ausreichend ist. Durch dieses Systemkonzept kann spontanen Hardwarefehlern, die zu einem totalen Leistungsabfall führen, effektiv entgegengewirkt werden.

Die Controller können aufgrund eines speziellen Luftkanals im Inneren der E-VOLUTION luftgekühlt ausgeführt werden, was eine geringe Systemkomplexität und höhere Ausfallsicherheit bedeutet.

Der EMRAX188 sowie der zugehörige Motorcontroller auf Seite des Range Extenders sind ebenfalls wie der Verbrennungsmotor luftgekühlt.

Dieses Antriebssystem war auf der AERO 2026 vollständig integriert in dem Stemme-Rumpf von Klaus Ohlmann am Stand der PIMO GmbH zu besichtigen.

Drive train

As mentioned in our last newsletter, following careful consideration, we have now opted for the complete hybrid drive system from Karl Pickan. Thanks to its fully redundant design, the drive system offers the highest possible reliability with the lowest possible system complexity.

The system uses two 60 V batteries, which are connected in series to provide a system voltage of 120 V. Two motor controllers, each with an output of 30 kW, are connected to this; each has its own independent 24 V power supply and its own position sensor information on the propeller-side EMRAX228.

This redundant setup allows 30 kW to be drawn in the event of a component failure – that is 50% of the maximum power – which is still sufficient for a gentle climb. This system design effectively counteracts spontaneous hardware shutdowns that lead to a total loss of power.

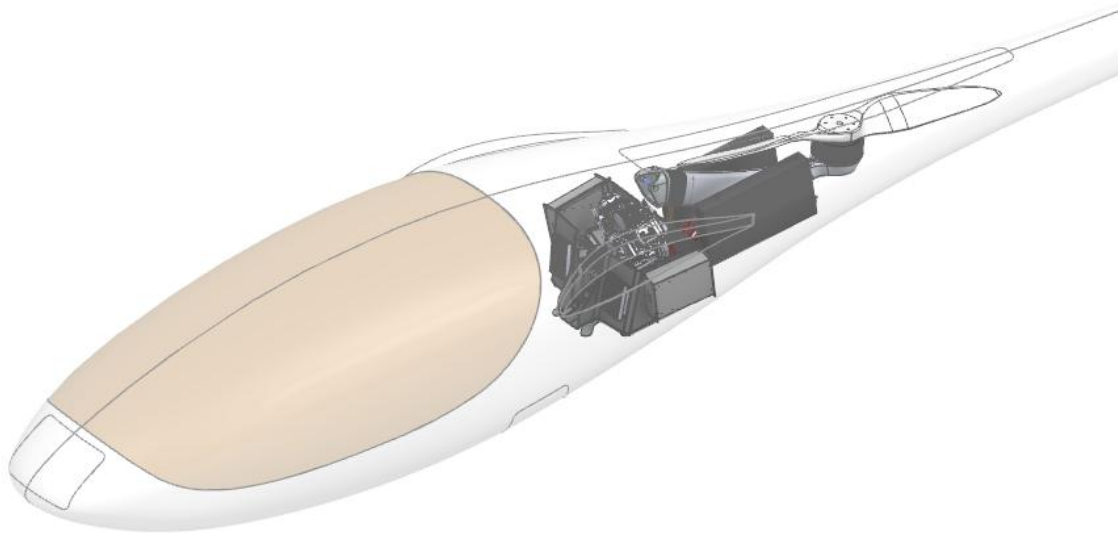
Thanks to a special air duct inside the E-VOLUTION, the controllers are designed to be air-cooled, which means lower system complexity and greater reliability.

The EMRAX188 and the associated motor controller on the range extender side are also air-cooled, just like the internal combustion engine.

This propulsion system was on display at AERO 2026, fully integrated into Klaus Ohlmann's Stemme fuselage at the PIMO GmbH booth.

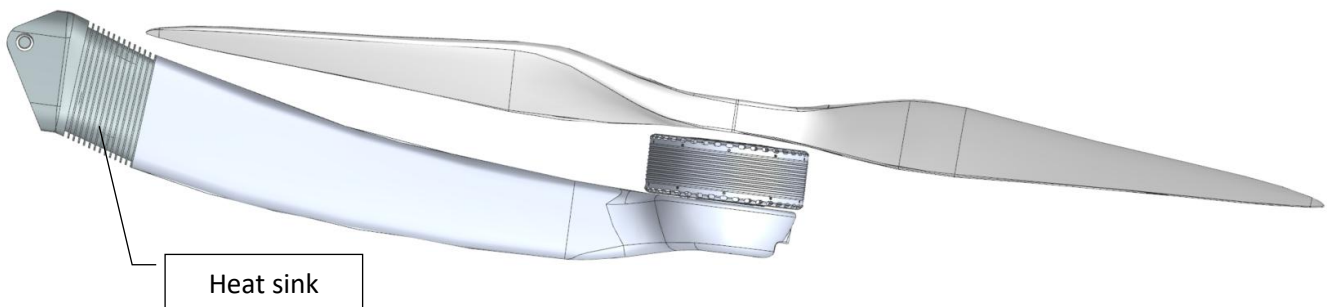
E-VOLUTION

the new dimension of gliding



Der Elektromotor am Propeller ist ein redundant gewickelter Motor, d.h. dort können zwei Controller angeschlossen werden und elektrisch völlig unabhängig voneinander Drehmoment erzeugen. Dieser EMRAX wird aufgrund der hohen Leistung (60kW) wassergekühlt verwendet. Der Kühlkörper ist integriert in den Sockel des Propeller-Pylon.

The electric motor on the propeller is a redundant wound motor, meaning that two controllers can be connected to it and generate torque electrically independently of one another. Due to its high-power output (60 kW), this EMRAX is used in a water-cooled configuration. The heat sink is integrated into the base of the propeller pylon.



In den Pylon integrierter Kühlkörper.

Heat sink integrated into the pylon.

Der Verbrennungsmotor des Range-Extenders ist mittels Industripuffern schwingungsentkoppelt auf dem demontierbaren Antriebseinheit-Rahmen befestigt. Zur Demontage der Antriebseinheit müssen lediglich 4 Bolzen gelöst werden. Nach Trennung der Schnellverbinder (Strom, Sprit, Daten) kann die gesamte Antriebseinheit nach unten aus dem Zentralrumpf gezogen werden.

The range extender's internal combustion engine is mounted on the removable drive unit frame using industrial shock absorbers to isolate it from vibrations. To remove the drive unit, simply loosen four bolts. Once the quick-connectors (power, fuel, data) have been disconnected, the entire drive unit can be pulled downwards out of the central fuselage.

E-VOLUTION

the new dimension of gliding



Durch dieses Konzept wird einerseits eine herausragende Wartbarkeit des Systems außerhalb des Rumpfes sowie eine maximale Schwingungsentkopplung und Reduktion an Vibrationen im Rumpf erreicht. Unter Berücksichtigung der Lüftungskanäle wird die gesamte Antriebseinheit mit Schall- und Hitzeisolierenden Schaumstoffen eingekleidet, um eine maximale Geräuschreduzierung für die Piloten und eine Reduzierung der Wärmebelastung auf umliegende Faserverbundbauteile zu erreichen.

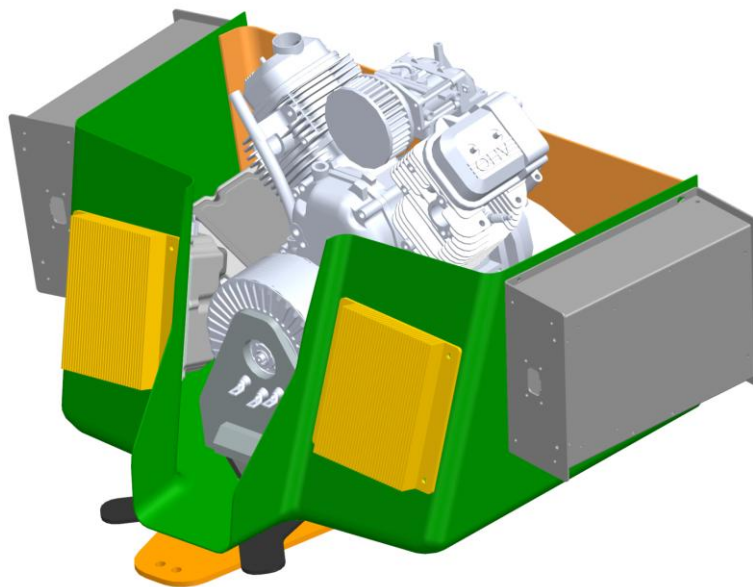
Der B&S 4-Takt Motor läuft mit einer moderaten maximalen Drehzahl von 3600 rpm, sodass im Betrieb nur ein moderates „Brummen“ zu hören ist.

Die Auspuffanlage wird explizit für die E-VOLUTION optimiert.

This design ensures excellent maintainability of the system outside the fuselage, as well as maximum vibration decoupling and a reduction in vibrations within the fuselage. Taking the ventilation ducts into account, the entire drive unit is housed in sound- and heat-insulating foam to achieve maximum noise reduction for the pilots and a reduction in the thermal load on surrounding fibre-reinforced composite components.

The B&S 4-stroke engine runs at a moderate maximum speed of 3600 rpm, so only a faint humming sound can be heard when it is running.

The exhaust system is being optimized specifically for E-VOLUTION.

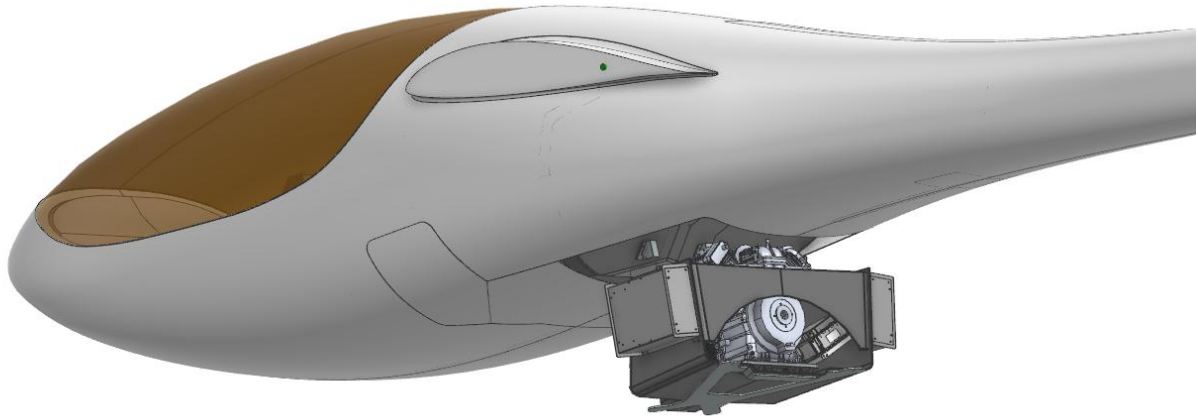


Herausnehmbare Antriebseinheit. Die gelben Wärmetauscher auf der Vorderseite dienen als Wärmesenke für die Inverter. Der Luftstrom fließt über beide Wärmetauscher sowie zwischen den Wärmetauschern über den Range Extender.

Removable drive unit. The yellow heat exchangers at the front act as heat sinks for the inverters. The airflow passes over both heat exchangers and between them to the range extender.

E-VOLUTION

the new dimension of gliding



Nach unten entnehmbare Antriebseinheit, bestehend aus Briggs&Stratton Vanguard 630, 3x Motorcontroller (luftgekühlt), 1x EMRAX188 als Generator, Auspuffanlage, komplett redundanter Steuerungseinheit inkl. doppelter Niederspannungs-Stromquelle und DC/DC-Wandlern. Zweistufige Schwingungsdämpfung des Verbrennungsmotors durch Gummielemente.

Der Motor zeichnet sich durch eine hohe geplante TBO von größer >1000h, einem geringen Gewicht von 22 kg (reiner Motor, ohne Generator) und einem geringen Verbrauch von 6l/h aus. Durch den geringen Verbrauch kann im reinen Motorflug >1000km geflogen werden.

Die Wasser- und Sprittanks werden sich hauptsächlich im Innenflügel befinden und als ausbaubare Säcke ausgeführt. Die Montage der Säcke erfolgt über die Wurzelrippe zum Außenflügel.

Die Befüllung des Sprits erfolgt durch Tankdeckel im Bereich der Trennstelle zwischen Außen- und Innenflügel. Der Sprit läuft dann schwerkraft-getrieben in einen kleinen Feeder-Tank im Rumpf.

Die Ventile der Wasserballastanlage werden elektrisch ausgeführt. Der Hecktank hat zwei Sektionen, womit der Pilot zweistufig das Wasser befüllen bzw. ablassen kann (Innenflügel und Außenflügel), ohne den optimalen Schwerpunktbereich zu verlassen.

Drive unit removable from the bottom, comprising a Briggs & Stratton Vanguard 630, 3x engine controllers (air-cooled), 1x EMRAX188 acting as a generator, an exhaust system, and a fully redundant control unit including a dual low-voltage power supply and DC/DC converters. Two-stage vibration damping of the internal combustion engine via rubber elements.

The engine is characterised by a high planned TBO of over 1,000 hours, a low weight of 22 kg (engine only, excluding the alternator) and a low fuel consumption of 6 litres per hour. Thanks to its low fuel consumption, it is possible to fly over 1,000 km in pure engine flight.

The water and fuel tanks will be located mainly in the inner wing and will consist out of removable bags. The bags are mounted via the outer root rib (split point between inner and outer wing).

Fuel is filled via a fuel cap located at the junction between the outer and inner wings. The fuel then flows by gravity into a small feed tank in the fuselage.

The valves in the water ballast system are electrically operated. The tail tank has two sections, allowing the pilot to fill or drain the water in two stages (inner and outer wing) without moving away from the optimum centre of gravity.



Plan für die kommenden Monate

Aktuell wird daran gearbeitet, die CAD-Planungen mit allen komplexen Teilsystemen zeitnah fertig zu stellen, um die Geometrie und Position der tragenden Strukturen weitgehend einzufrieren.

Derzeit sind alle Spanten mit einer vereinfachten Wandstärke von 2mm konstruiert. Die Klebespalte betragen derzeit im Modell 2mm. Im Juni 2026 wird dieses erste Strukturkonzept durch SFL unter Regie von micro in das Auslegungsprogramm „FKC“ eingepflegt. Diese Software wird bereits seit vielen Jahren verwendet und zuletzt unter anderem für die Strukturauslegung des Elfin-Projekts oder der EB29DR angewandt.

Durch diese Untersuchung werden die Schichtdicken und Lagenaufbauten für jeden Spant ermittelt. Mithilfe dieser Ergebnisse kann das CAD-Modell clean aufgebaut werden und die realen Schichtdicken, Klebespalte und Offsets eingearbeitet werden.

Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, kann mit der Fertigung der ersten Spant-Formen begonnen werden. Dafür haben wir mit der Infrastruktur bei DG Aviation in Bruchsal optimale Voraussetzungen. Neben einer 3-Achs-CNC-Fräse mit etwa 3000 x 2000 x 500mm Arbeitsvolumen stehen für alle weiteren Schritte wie finishen und laminieren die vollständige Fertigungsumgebung von DG Aviation inkl. Personal zur Verfügung.

Zeitplanung

Wir gehen davon aus, dass wir ab dem Sommer 2026 mit der Fertigung der ersten Spant-Formen beginnen können. Parallel muss die Setzvorrichtung des Zentralrumpfes gebaut werden.

Sobald das erste Mock-Up – noch ohne Außenhaut – auf der Setzvorrichtung montiert wurde, sollen alle weiteren Subsysteme gebaut werden. Hier wird die erste Iteration vereinfacht durchgeführt und z.B. 3D-gedruckte Bauteile verwendet. Als Beispiel sei hier der Hauben-Mechanismus, das Fahrwerk, der Pylon oder die

Plan for the coming months

Work is currently underway to finalize the CAD concept design, including all complex subsystems, in order to lock in the geometry and position of the load-bearing structure as far as possible.

Currently, all frames are designed with a simplified wall thickness of 2 mm. The adhesive gaps in the model are currently 2 mm. By Juni 2026, this initial structural concept will be incorporated into the ‘FKC’ design program by SFL under the direction of micro. This software has been in use for many years and was most recently applied, e.g. for the structural design of the Elfin project and the EB29DR.

This analysis is used to determine the layer thicknesses and layer structures for each frame. Using these results, the CAD model can be set up correctly and the actual layer thicknesses, adhesive gaps and offsets can be incorporated.

Once this work has been completed, we can begin manufacturing the first bulkhead moulds. The facilities at DG Aviation in Bruchsal provide us with the ideal conditions for this. In addition to a 3-axis CNC milling machine with a working volume of approximately 3000 x 2000 x 500 mm, the full DG Aviation production environment, including staff, is available for all steps like finishing and laminating.

Scheduling

We expect to be able to start manufacturing the first bulkhead moulds from summer 2026 onwards. At the same time, the central fuselage assembly jig must be built.

Once the first mock-up – still without its outer skin – has been mounted on the assembly jig, all other subsystems will be built. The first iteration will be carried out in a simplified manner, using components such as 3D-printed parts. Examples include the canopy mechanism, the landing gear, the pylon and

E-VOLUTION

the new dimension of gliding



Sitzverstellung aufgeführt. Wir erwarten, gegen Jahresende 2026 diese Phase abzuschließen.

Sobald alle Teilsysteme hinreichend bestätigt funktionieren und die Strukturen eingefroren werden können, werden die Formen der Außenschale hergestellt. Diese Phase erwarten wir Anfang 2027.

Ab Q3-2026 wird gemeinsam mit SFL und DG Aviation ein umfangreiches EASA-Zulassungsdokument erstellt. Dieses Dokument beschreibt alle Systeme der E-VOLUTION, sowie Fehlermöglichkeiten und Lösungsansätze.

Unter dem Dach der Design Organisation DG Aviation GmbH wird dieses Certification Program bei der EASA eingereicht, um zeitnah ein erstes belastbares Feedback der EASA zur gesamten Entwicklung der E-VOLUTION zu erhalten.

Je nach Feedback der EASA mit den entsprechenden Auflagen können dann die weiteren Schritte geplant werden.

Wir hoffen bei dieser sehr gründlichen und vorsichtigen Vorgehensweise negative Überraschungen vermeiden zu können und sind zuversichtlich, den Zeitplan einhalten zu können. Dieser sieht die Fertigstellung des Prototyps gegen Ende 2028 und einen Erstflug in 2029 vor.

Nach unserem Newsletter #1 gab es eine große Resonanz auf unser TIME-SHARING MODELL. Im nächsten Newsletter #3 werden wir dieses Thema ausführlich behandeln und über die neue Firmenstruktur sowie unseren ersten Kapitalpartner berichten.

Sollten Fragen bestehen, so freuen wir uns über eine Kontaktaufnahme.

Vielen Dank für euer Interesse,
Manfred & Markus

the seat adjustment mechanism. We expect to complete this phase by the end of 2026.

Once all subsystems have been sufficiently validated and the structure can be finalised, the moulds for the outer shell can be produced. We expect this phase to begin in early 2027.

From summer 2026, a comprehensive EASA certification document will be drawn up in collaboration with SFL and DG Aviation. This document will describe all of the E-VOLUTION's systems, as well as potential faults and proposed solutions.

Under the auspices of the Design Organisation DG Aviation GmbH, this Certification Program will be submitted to EASA to obtain initial, robust feedback from EASA on the development of E-VOLUTION.

Depending on the feedback from EASA and the relevant requirements the next steps can then be planned.

Given this very thorough and cautious approach, we hope to avoid any unpleasant surprises and are confident to be able to stay within the schedule. This schedule envisages the prototype being completed towards the end of 2028 and a maiden flight in 2029.

Following our Newsletter #1, there was a great deal of interest in our TIME-SHARING MODEL. In our next Newsletter #3, we will cover this topic in detail and report on the new company structure and our first investment partner.

If you have any questions, please do not hesitate to contact us.

Thank you very much for your interest,
Manfred & Markus