

Unsere Flugzeuge

Zwei Flügel

und ein Heck

Unsere Flugzeuge
im Überblick...



Von der
Sportfliegergruppe
Schwenningen e.V

Klein aber ohoooo!

Grob Flugzeugbau



G102 „Astir CS“

Der Astir CS des Deutschen Flugzeugherstellers Grob heute Grobe Aerospace ist das erste Flugzeug welches Grob selbst entwickelt und gefertigt hat. Der Erstflug der Astir CS fand an Weihnachten 1974 statt.

Das geräumige Cockpit ist nicht nur bei uns Schwenninger sehr beliebt, sondern auch flächendeckend auf allen Flugplätzen, wo der Astir CS eingesetzt wird. Darüber hinaus ist er ein recht preiswertes und vor allem Wartungs-freundliches Flugzeug. Er erschien im Jahr 1974/75 und war fortan das Konkurrenz Modell zur ASK18, aufgrund der besseren Gleitzahl von etwa 33 gegenüber der ASK18 welche eine Gleitzahl von 38 aufwies und vor allem die Bauweise welche eine höhere Leistung zeigte (Die ASK18 war eine Gemischtbauweise und der Astir CS eine Kunststoffbauweise) machte der Astir CS das Rennen.

Der Astir CS wird was den Schwenninger Segelfliegerverein angeht, hauptsächlich als Fortgeschrittenen-Schulmaschine eingesetzt, sowie für Überlandflüge benutzt, da er durch den günstigen Preis und die geringen Unterhaltskosten auch für Privatpiloten erschwinglich bleibt. Die Produktion des Astir CS wurde 1977 nach einer Serie von 535 Flugzeugen zu Gunsten des neu verbesserten konstruierten Astir CS 77 eingestellt. Eine dieser 535 Maschinen darf der Schwenninger Verein sein Eigen nennen. Durch gute Pflege und Liebe zum Detail könnte man meinen Er sei noch neu...

Technische Daten:

Spannweite	10,71 m
Länge	6,47 m
Flügelfläche	12,4 m ²
Sitzplätze	1
Max. Gleitzahl	38
Max. Startgewicht	450 kp

Unser Arbeitspferd

Grob Flugzeugbau



G103 „Twin II“

Die Grob G103 ist ein doppelsitziges Segelflugzeug. Sie wird bei uns vor allem als Schulmaschine eingesetzt und wurde Als Pendant zum Astir CS entwickelt.

Die Gleitzahl der G103 liegt bei 38 und die höchst zulässige Geschwindigkeit laut VNE liegt bei 250km/h. Das Flugzeug ist wie das Schwestermodell Astir, auch für den Vereinsbetrieb konzipiert. Er ist preiswert und zeichnet sich durch Robustheit, gutmütiges Flugverhalten und viel Platz im Cockpit aus.

Gegenüber dem Twin ist beim Twin II (dem unseren) das Hauptrad feststehend hinter dem Schwerpunkt angebracht und vorn befindet sich ein zusätzliches Bugrad. Die einstöckigen nach oben ausfahrenden Schemp-Hirth-Bremsklappen sind nach unserer Meinung, sehr wirksam!

Eine Besonderheit an unserem Flugzeug ist die bei dem einen oder anderen Flugschüler aufkommende Hassliebe zu ihm während seiner Ausbildung. Einerseits ist die G103, von der Gleitzahl her eines der besseren Flugzeuge. Andererseits ist dieses Flugzeug bei entsprechender Beladung (zwei Piloten mit jeweils 75 oder mehr Kilogramm Körpergewicht) nur mit sehr viel Rudereinsatz zu fliegen. Schlußendlich sind wir uns aber alle einig, Flugschüler wie auch alte Hasen - auf dem Twin lernt man das Fliegen...

Technische Daten:

Spannweite	17,50 m
Länge	8,18 m
Flügelfläche	17,5 m ²
Sitzplätze	1 + 1
Max. Gleitzahl	38
Max. Startgewicht	580 kp

Leistung ist ihr Hobby

Glaser Dirks



DG100

Die DG-100 war der erste Segelflugzeugtyp, den Glaser Dirks (heute DG Flugzeugbau GmbH) ab 1973 herstellte.

Auffallend ist, dass die DG-100 noch eine geteilte Haube hat, die es seitdem bei keinem DG-Flugzeug, mit Ausnahme des Rennklasse Flugzeuges DG-200, mehr gab. Verschiedene Versionen der DG100 wurden darüber hinaus gebaut wie die DG100G und DG101(G), sie waren gegenüber der DG100 keineswegs leistungstärker, es wurden lediglich äußere Veränderungen vorgenommen.

Was waren diese Veränderungen? Für einen Laien kaum sichtbar /aber für uns Profis schon) besitzt die DG101 eine etwas größere aber ungeteilte Haube und die Modelle DG100G und DG101G ein gedämpftes Höhenleitwerk.

Das unsere DG100 etwas ganz besonderes ist, zeigt der Wert der Maschine. Aufgrund dass zum Einen nur 327 Stück gebaut wurden und zum anderen die Maschine ausgewogene Flugeigenschaften besitzt, ist sie auf dem Gebrauchtmarkt neben der ASW19 und der LS1f, eine der gefragten Segelflugzeuge in der Clubklasse. Eben gebaut für Leistung...

Technische Daten:

Spannweite	15,00 m
Länge	7,00 m
Flügelfläche	11,0 m ²
Sitzplätze	1
Max. Gleitzahl	39
Max. Startgewicht	418 kp

Bei Wettbewerben die Nummer 1

Glaser Dirks



DG300

Die DG-300 ist ein einsitziges Hochleistungs-Segelflugzeug aus GFK... (GFK ist die Abkürzung von Glasfaserverstärktem Kunststoff) Speziell in der Standard Klasse wird die DG300 eingesetzt (mit 15 m Spannweite, festem Flügelprofil und Einziehfahrwerk).

Konstruiert wurde die DG-300 von Wilhelm Dirks, hergestellt von der slowenischen Firma Elan für die DG Flugzeugbauwerke GmbH. Von dem seit 1983 gebauten Flugzeug wurden fast 500 Stück ausgeliefert. Die DG-300 kann als Besonderheit mit Flächentanks ausgestattet werden. Ein weiteres Feature ist der zusätzliche integrierbare Hecktank für Wasserballast.

Vergleichbare Flugzeuge sind z.B. der Schempp-Hirt Discus bzw. die LS4 des Herstellers Schneider.

Mitte der 90iger wurde die DG300 verbessert und bekam das Typenschild DG303. Dieser Typ bot ein modifiziertes Profil und neue Rücklehnen mit Kopfstützen etc.

Ein weiteres Spitzenprodukt... so wären die Worte wenn man sich die Technischen Daten der DG300 auf der Zunge zergehen liese. Hier einen Auszug davon. Ein Spitzenprodukt wie die DG300 gehört auch in solch einen Verein, deshalb haben wir auch eine....

Technische Daten:

Spannweite	15m
Länge	6,80 m
Flügelfläche	10,3 m ²
Sitzplätze	1
Max. Gleitzahl	41
Max. Startgewicht	525 kp

Das Flaggschiff der Flotte

Schempp-Hirth



Duo Discus

Der Duo Discus ist ein zweisitziges Hochleistungssegelflugzeug der Firma Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH.

Der Duo Discus hat ein einziehbares Fahrwerk und kann ca. 200 Liter Wasser als Ballast mitführen. Das elegante und moderne Segelflugzeug besitzt eine Utility-Zulassung und ist inzwischen in der XL Ausführung auch für den einfachen Kunstflug zugelassen.

Das der Duo Discus nicht nur bei uns sehr beliebt ist zeigt auch, dass die United States Air Force Academy mit dieser Maschine bei Segelflug Wettbewerben als TG15A teilnimmt.

Seit 2005 wird die Duo Discus zusätzlich mit Winglets ausgeliefert. Was nicht nur bessere Flugeigenschaften hervorruft, sondern dem Design sein übriges tut.

In den fast 16 Jahren in der die Duo Discus gebaut wird, wurden mehr als 500 Maschinen ausgeliefert und ein Ende ist nicht abzusehen.

Bei uns Schwenningern gilt sie als das Flaggschiff. Ihre elegante Form, die hervorragenden Leistungsdaten und das geschwungene Design machen sie zu unserer Nummer 1....

Technische Daten:

Spannweite	20,00 m
Länge	8,62 m
Flügelfläche	16,4 m ²
Sitzplätze	1 + 1
Max. Gleitzahl	45
Max. Startgewicht	700 kp

Soweit die Flügel tragen

Sportavia-Pützer



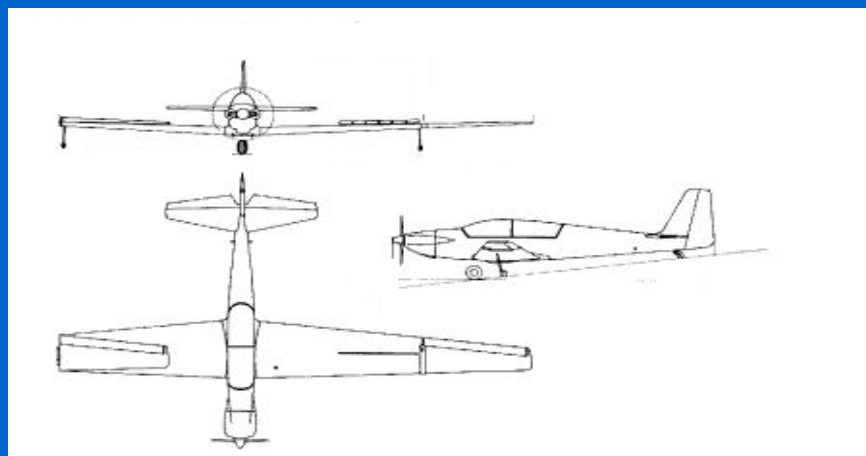
RF-5

Die RF-5 ist eine Konstruktion von René Fournier, der auch die Einsitzer RF-3 und RF-4 entwickelt hat. Mit diesen hat die RF-5 auch die Rumpfform mit dem einziehbaren Zentralrad gemeinsam. Wie ihre einsitzigen Schwestern ist die RF-5 ein Tiefdecker in Holzbauweise.

Die Sitze sind hintereinander angeordnet, was einen recht schlanken Rumpf ermöglicht. Die Gleitleistungen waren zwar eher bescheiden, dafür konnten sich die Reiseflugeleistungen aber um so mehr sehen lassen (160 km/h). Gebaut wurden die RF-5 von 1968-71 bei der Firma Sportavia-Pützer auf der Dahlemer Binz. Insgesamt 138 Exemplare entstanden, die sich immer noch größter Beliebtheit erfreuen. Die RF-5 wurde zur RF-5b "Sperber" mit 15m-Spannweite weiterentwickelt.

Technische Daten:

Spannweite	13,70m	Länge	7,60 m
Höhe	2,10 m ²	Sitzplätze	1 + 1
Motor	Sauer	Motorleistung	80 PS
max. Startgewicht	650 kp		



Hauptschalter ein, Gemisch reich, Propp frei...

Robin



DR400 RP

Die DR400 D-EBHA gehört der ARGE Klippeneck und wird sowohl von uns Schwenningern als auch von den anderen Vereinen die auf dem Klippeneck beheimatet sind genutzt und betrieben.

Die DR 400 ist als Reiseflugzeug weltweit im Einsatz und eignet sich exzellent für den Schleppbetrieb wie kaum ein anderes Flugzeug. Sie besitzt durch Ihren Doppelknickflügel mit den großen „Ohren“ eine unverkennbare Silhouette, absolut zeitlos im Design. Die wirkliche Besonderheit der DR 400 ist jedoch ihre Konstruktion. Das Urmodell wurde 1957 von Piere Robin entworfen, und zwar aus Holz ! Da guggste wa...Nachdem Robin 1988 an Apex verkauft wurde, wird die DR 400 in den Versionen Ecoflyer, Dauphin, Präsident, Regent und der bekanntesten Variante Remorqueur noch heute produziert. Auch heute noch in Holz!

Die Robin beruhte auf dem früherem Konzept von Jean Delemontez, einem 4-sitzigen Flugzeug, dessen Weiterbau aber zunächst aufgeschoben wurde. Zusammen mit Pierre Robin konstruierte und produzierte Jean Delemontez zwischen 1957 und 1972 die Maschine, die zunächst "Jodel" genannt wurde.

Zwischen 1987 und 1989 wurde die DR 400-RP mit einem Porsche-Flugmotor und 212 Ps gebaut. Nach etwa 100 verkauften Triebwerken stellte die Firma Porsche die Flugmotoren-Herstellung leider wieder ein...

Technische Daten:

Spannweite	8,72m
Länge	7,45 m
Höhe	2,23 m ²
Sitzplätze	1 + 3
Motor	Porsche PFM 3200 NO 1
Motorleistung	212 PS
Max. Startgewicht	1100 kp

Ansprechpartner für Wissens-Durstige...



Ansprechpartner

Hubert Grünebaum
1. Vorstand
Tel. priv. 07728/1010
Tel. gesch. 07721/672906
email gruenebaum.ne@t-online.de

Armin O. Vogel
The Godfather of Fluglehrer
Tel. 0171-22 94 607
Email armino@wolke7.net

Anschrift:
Sportfliegergruppe Schweningen e.V
Spittelbronner Weg 62
78056 VS-Schweningen