



1975 führte Burkhart Grob mit dem Astir CS Großserien-Fertigungsmethoden in seiner Firma in Mindelheim im Allgäu ein. Sein Ziel war es, pro Tag ein Flugzeug zu bauen. Über 1200 sind es am Ende geworden. Der von Professor Richard Eppler mitentworfene Astir ist für viele Piloten der erste GFK-Einsitzer gewesen und wird in vielen Vereinen zur Schulung nach dem ersten Alleinflug eingesetzt.

Im März 1974 begann die Entwicklung dieses Flugzeuges, mit dem Burkhart Grob sowohl privaten Piloten, als auch den Vereinen einen modernen Kunststoffsegler mit Einziehfahrwerk anbieten wollte.

Die Abkürzung CS bedeutet Club Standard. Er legte Wert auf eine robuste Konstruktion, einfaches Aufrüsten und gutmütige Flugeigenschaften. Die Möglichkeit, Wasserballast mitzuführen, sollte auch Wettbewerbspiloten ansprechen und mit einer Gleitzahl von 37 und einem Index von 0,96 muss man sich auch 30 Jahre nach dem Erstflug nicht verstecken. Der Standard-Astir mit 1,00 und der Speed-Astir mit 1,06 (Gleitzahl 41) liegen sogar noch ein wenig darüber.

Im Dezember 1974 fand der Erstflug des Hoffnungsträgers statt und im Juli 1975 begann die Serienfertigung. Ausser dem Astir CS wurden bald noch weitere Varianten eingeführt.

Mit ihren Flugleistungen verschafft die G 102 Ein-

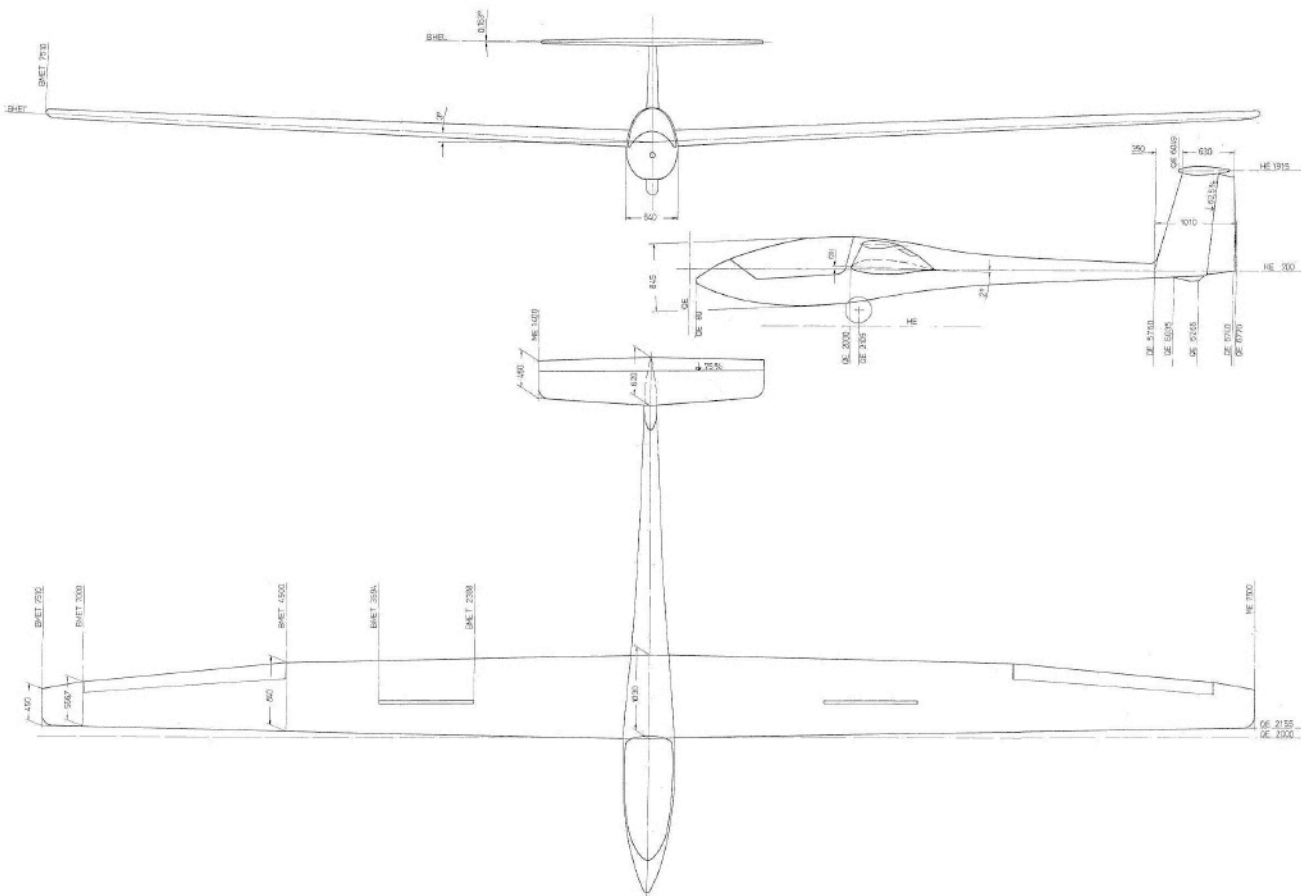
steigern in den Streckenflug die ersten Erfolgserlebnisse. Aufsteigern aus der Holzklasse kommt sie mit ihren Eigenschaften auch sehr entgegen.

Das verwendete Profil E 603 war ursprünglich für Motorflugzeuge entworfen worden und verleiht dem Astir unkomplizierte Flugeigenschaften, die aber mit relativ hohen Ruderkräften einhergehen. Der Pilot hat sehr gut wirkende Schempp-Hirth-Bremsklappen zur Verfügung. Die Ruder werden über Schnellverschlüsse angeschlossen. Das Cockpit bietet auch für Flieger von entsprechendem Format genügend Platz und mit 120 kg maximalem Pilotengewicht ist es auch in der Lage, sie zu tragen. Das solide, gefederte Einziehfahrwerk wurde bei den Jeans- und Club-Astir-Versionen durch ein festes Fahrwerk ersetzt.

Charakteristisch ist der durch das geräumige Cockpit vorne sehr grosse Rumpfqerschnitt und das meist rot karierte Seitenruder. In den Flächen sind Ballasttanks

Der Astir CS von Grob belegt zwar erst Platz 7 der aktuellen Zulassungstatistik mit 181 Exemplaren, wenn man aber alle einsitzigen Varianten zusammenzählt, sind es doch 391 Stück in Deutschland.





Das Cockpit bietet auch für Flieger von entsprechendem Format genügend Platz und mit 120 kg maximalem Pilotengewicht ist es auch in der Lage, sie zu tragen.



► technische daten

Typ	G 102 Astir CS
Spannweite	15,00 m
Länge	6,47 m
Flügelfläche	12,5 m ²
Flügelstreckung	18,2
Profil	Eppler E 603
Leergewicht	240 kg
Max. Pilotengewicht	120 kg
Max. Startgewicht	450 kg
Max. Wasserballast	90 kg
Min. Flächenbelastung	25,0 kg/m ²
Max. Flächenbelastung	36,5 kg/m ²
Min. Geschwindigkeit	60 km/h
Max. Geschwindigkeit	250 km/h
Max. Startgeschwindigkeit	Winde: 120 km/h - F-Schlepp 170 km/h ohne Ballast: 0,6 m/sek bei 75 km/h mit Ballast: 0,7 m/sek bei 85 km/h
Min. Sinken	
Gleitzahl	37 bei 95 km/h
Gebaute Stückzahl	ca. 1200
Gebaut seit	Juli 1975
Hersteller	Grob-Werke (vormals Burkhart Grob Flugzeugbau) Lettenbachstrasse 9 D-86874 Tussenhausen-Mattsies
Telefon:	(+49) 82 68 / 998-0
e-mail:	info@grob-aerospace.de
internet:	www.grob-aerospace.de

für 90 Liter Wasser installiert, die durch ein zentrales Ablassventil im Rumpf geleert werden können.

Eine ganze Reihe von LTAs gab es zum Thema Hebel und Steuerungsorgane. Höhenruderhebel, Bremsklappenhebel und Pedalschlitten mussten ausgetauscht werden wie auch die Hotellier-Schnellverschlüsse. Auch das Höhenruder und seine Lager waren mehrmals Anlass für LTAs.

In den letzten zehn Jahren sind aber keine gravierenden Mängel mehr aufgetreten.

Eine Übersicht über die LTAs für die G 102 ist auf der Homepage von Grob Aerospace zu finden.

Auch wenn der Astir heute nicht mehr so sehr beliebt ist, weil es von der Flugleistung her deutlich bessere Flieger gibt, schätzen viele Piloten seine Robustheit. Der Hauptspant aus Aluminiumguss scheint allerdings eine der Schwachstellen zu sein, die bei harten Aussenlandungen zuerst bricht.

Die Beschaffung des Ersatzteils ist nicht billig, aber diese „Sollbruchstelle“ verhindert wohl auch grössere Beschädigungen am restlichen Rumpf.

Die grossen gefertigten Stückzahlen sorgen für relativ günstige Preise auf dem Gebrauchtmrkt. Verkäufer fordern meist knapp unter 10.000 Euro für ihren Astir, was aber wohl nicht so leicht zu bekommen ist, da auch unter 8.000 Euro schon Exemplare inklusive Hänger verkauft wurden.

Text: Thomas Bergmann, Fotos: Thomas Bergmann, Grob-Werke, Illustration: Grob-Werke