



Die elegante DG-300 von Glaser Dirks, seit 1996 DG Flugzeugbau, ist einer der beliebtesten Standardklasse-Segler. 183 Stück sind aktuell in Deutschland zugelassen. Insgesamt wurden bis Anfang dieses Jahres 511 Stück in vier Varianten in Slowenien bei AMS-Flight, früher ELAN, gefertigt.

BIBLIOTHEK DG-300

VON THOMAS BERGMANN

FOTOS: LUC DUBELAAR, HUBERT RAAF, GREGOR GAIDA

GRAFIK: DG-FLUGZEUGBAU/THOMAS BERGMANN

Wilhelm Dirks arbeitete während seines Studiums des Maschinenbaus an der TH Darmstadt, ab 1968 in der dortigen Akaflieg und begann 1970 mit der Entwicklung eines einsitzigen Standardklasse-Flugzeuges in Kunststoffbauweise. Das Projekt bekam die Bezeichnung D-38 und erlebte am 19. Dezember 1972 seinen Erstflug.

Um eine Serienfertigung auf die Beine zu stellen, suchte Dirks sich mit Gerhard Glaser, den er auf einem Segelflugwettbewerb kennen gelernt hatte, einen Partner mit Kapital und mit ihm gründete er 1973, nach Abschluss seines Studiums, die Glaser-Dirks-Flugzeugbau-GmbH. Das neue Flugzeug bekam die Bezeichnung DG-100 und startete schon im Mai 1974 zum ersten Flug. Ab 1979 fertigte die Firma ELAN in Slowenien die DG-100 ELAN. 1983 begann dann in Slowenien die Fertigung der Nachfolgerin DG-300 in vier Varianten. Sie wurde als Elan, Elan Acro, Club Elan und Club Elan Acro angeboten. Wilhelm Dirks entwickelte das neue Flugzeug zusammen mit seinem damaligen

Gebrauchte DG-300 sind sehr gefragt und die Preise bewegen sich um die 30.000 Euro. Von der ELAN ACRO wurden nur 42 Stück gebaut, davon sieben in der Clubversion. Wer eine hat, gibt sie wahrscheinlich nicht mehr her.



Mitarbeiter Alwin Güntert, und schon der Prototyp wurde von ELAN gebaut. Der Rumpf basiert auf dem der DG-100, hat aber ein anderes T-Leitwerk mit gedämpftem Höhenruder und Ballasttank in der Seitenflosse, auch wurde er um 20 Zentimeter kürzer. Die sehr große Haube ermöglicht eine konkurrenzlose Rundumsicht und gibt dem Flugzeug eine unverwechselbare Silhouette. Allerdings gewährt sie auch der Sonne ungehinderten Zugang und erfordert dunkle Beinkleider, um Spiegelungen zu vermeiden. Die Sitzposition ist flach aber bequem und es gibt eine verstellbare Kopfstütze. Das ausgezeichnete Cockpit der DG-101 bekam zwei Zentimeter in der Breite dazu und wurde mit einem Wasserablass-

hebel ausgerüstet. Die Kombischleppkuppung in Radnähe wurde später durch eine Bugkuppung ergänzt, die den F-Schlepp erleichterte.

Die Tragflächen aus GFK erhielten ein von Dirks modifiziertes HQ-Profil und einen verbesserten Grundriss mit gerader Vorderkante sowie mehrfach geknickter Endleiste und als erstes Serienflugzeug Blasturbulatoren. Die ca. 900 winzigen Löcher auf der Flügelunterseite erzwingen den Strömungsumschlag an einer genau definierten Stelle des Laminarprofils, verringern den Widerstand und tragen damit zu einer Leistungsverbesserung bei.

Die DG-300 bekam neue Übergänge zwischen Flügel und Rumpf und alle Ruder und Klappen verbinden sich automatisch beim Aufrüsten. Die großen Schempp-Hirth-Luftbremsen fahren nur nach oben aus und ermöglichen auch steile Anflüge.

Wassertanks wurden in zwei verschiedenen Ausführungen angeboten, mit 130 kg oder 190 kg Fassungsvermögen. Sie wurden von der Flügelunterseite befüllt und erlaubten eine Flächenbelastung bis zu 51 kg/m².

Die Club-Versionen hingegen wurden ohne Einziehfahrwerk, Ausblasung und Wassertanks ausgeliefert. Später konnte man bei der DG-303 auch Winglets oder normale Randbögen wählen und das Profil der Flügelunterseite wurde nochmals verbessert. Die Acro-Versionen unterscheiden sich durch eine verstärkte Struktur, Kunstflug darf nur mit den normalen Randbögen und ohne Wasserballast betrieben werden.

1999 wurde ELAN an AMS-Flight verkauft und übernahm auch den Vertrieb der DG-303-AMS selbst. DG-Flugzeugbau, schon seit 1996 in den Händen von Friedel Weber, mit Wilhelm Dirks als Entwicklungsleiter, wurde zum Vertriebspartner in Deutschland.

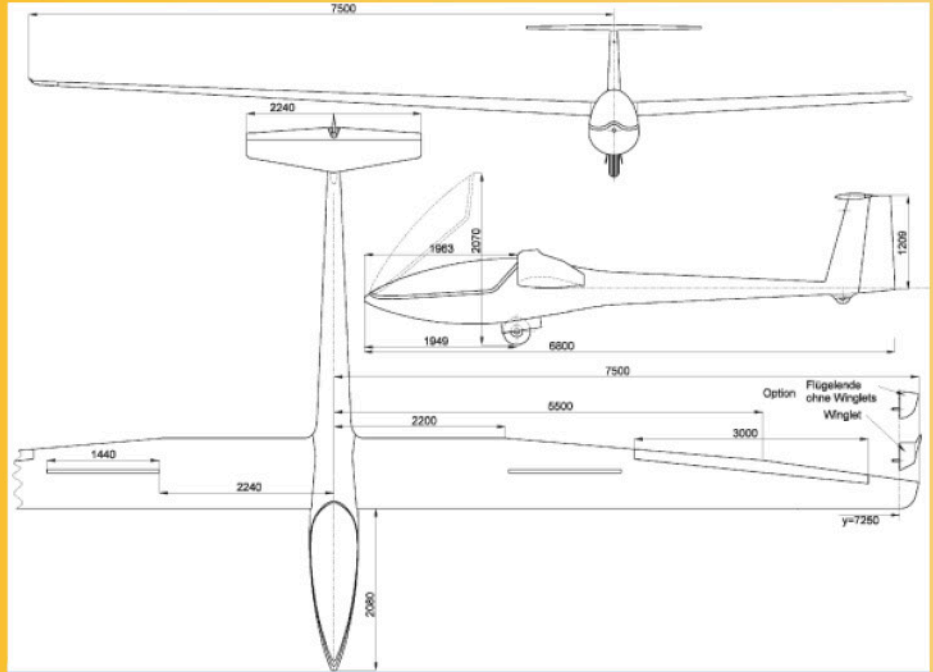
Die Produktion der DG-303 ist zum Jahresende 2005 ausgelaufen. Bis dahin wurden 511 DG-300 ausgeliefert.

Hersteller:

DG Flugzeugbau GmbH
 Otto Lilienthal Weg 2 / Am Flugplatz
 D-76646 Bruchsal
 Telefon: +49 (0) 7251 3020-0
 e-mail: info@dg-flugzeugbau.de
 internet: www.dg-flugzeugbau.de

auch interessant:

<http://www.k6-team.de/privat/dg300/index.html>



Technische Daten:

Typ	DG-300 ELAN
Spannweite	15,00 m
Länge	6,80 m
Flügelfläche	10,27 m ²
Flügelstreckung	21,91
Profil	HQ
Leergewicht	245 kg (Club 238 kg)
Max. Pilotengewicht	110 kg
Max. Startgewicht	525 kg (Club 500 kg)
Max. Wasserballast	190 kg (Club nur 130 kg)
Flächenbelastung	31 bis 51 kg/m ²
Min. Geschwindigkeit	65 km/h
Max. Geschwindigkeit	270 km/h
Min. Sinken	0,59 m/sek bei 72 km/h
Gleitzahl	41 bei 100 km/h (Club 39,5)
Gebaute Stückzahl	511
Gebaut seit	April 1983 bis Dezember 2005



Gregor Gaida hat seine GG-300 als Einzelstück mit einem Solo-Klapptriebwerk zum Motorsegler umgebaut. (Detailsunter: <http://www.drgaida.de/Entwicklung%20GG300.htm>)