



BIBLIOTHEK

Discus

VON THOMAS BERGMANN

FOTOS: WOLFGANG HAKE · GRAFIK: SCHEMP-HIRTH

Nachdem der in über 700 Exemplaren gebaute Standard-Cirrus einen Nachfolger benötigte, startete Schempp-Hirth 1984 mit dem Discus in eine neue Ära in der Standardklasse. Klaus Holighaus schuf einen zeitlos schönen Flieger mit einem außergewöhnlichen Tragflügel, dessen Form zum Markenzeichen von Schempp-Hirth wurde. 12 Jahre wurden die Versionen a, b, bT und bM gebaut, die Clubversion CS kann man heute noch neu kaufen.

Nachdem Cirrus und Standard-Cirrus Klaus Holighaus einen beispiellosen Erfolg bescherte, war nicht zu erwarten, dass ein neues Flugzeug diese Stückzahlen

noch übertreffen könne, aber der Nachfolger Discus hat es geschafft. Über 800 Stück wurden bisher gebaut. Schon ein Jahr nach seinem Debüt errangen Piloten mit dem

Discus 1985 die ersten drei Plätze in der Standardklasse, die er für die folgenden 10 Jahre souverän beherrschte

Der GFK-Rumpf mit Stahlrohr-Zentralgerüst stammte ursprünglich vom Ventus A und hat nur geringe Änderungen erfahren. Der Discus b bekam den Rumpf des Ventus B. Der Cockpitbereich ist zum Teil doppelschichtig ausgeführt und das gefedernte Einziehfahrwerk hat auch die Clubversion CS behalten. An der Schwerpunktkupplung ist sowohl Winden- als auch F-Schlepp erlaubt, aber es gibt wahlweise auch eine Bugkupplung. Im Flug verstellbare Seitenruderpedale sind Standard und die einteilige Haube ist seitlich klappbar. Das Höhenruder wird bei der Montage der Höhenflosse automatisch mit angeschlossen.

Im Gegensatz zum Ventus sollte das neue Flugzeug keine Wölbklappen bekommen und der neue Flügel wies zum ersten Mal die mehrfach geknickte Flügelvorderkante auf, die so charakteristisch für die Flugzeuge von Schempp-Hirth wurde und von

der sich Klaus Holighaus weniger Widerstand und mehr Auftrieb versprach.

Die zweiteilige Tragfläche ist aus Glasfaser/Schaum-Sandwich aufgebaut und besitzt Holmgurte aus Kohlefaser-Rovings, die Anschlüsse für Ruder, Klappen und die Entleerung der Ballasttanks erfolgen automatisch bei der Montage. 184 Liter Wasser fassen die beiden Flächentanks und optional ist auch ein Hecktank in der Seitenflosse für sechseinhalb Liter zusätzlichen Trimmballast erhältlich. Die doppelstöckigen Schempp-Hirth Luftbremsen fahren nur auf der Flügeloberseite aus, um die Gefahr von Beschädigungen zu verringern. Auch Winglets sind inzwischen für den Discus CS zugelassen.

Auch mit Turbo, dem Klapptriebwerk von Schempp-Hirth, wurde der Discus in zwei Versionen verkauft. Als bT mit einem ausklappbaren 15,3 kW Solo Motor mit einem Faltpropeller von Oehler und als bM mit dem 35 kW starken Rotax 463, bei dem der Motor beim Ausklappen des Pro-

pellermastes im Rumpf bleibt, was sich trotz der doppelten Leistung sehr positiv auf die Lärmemissionen auswirkt.

Der einsitzige Motorsegler Carat von Technoflug fliegt übrigens auch mit der Fläche des Discus und vielleicht sollte man auch erwähnen, dass es 1988 den Versuch gab, einen kunstflugtauglichen Discus K zu schaffen. Der Prototyp hatte austauschbare Flügel-Enden und mit den kürzeren kunstflugtauglichen Aussenflügeln etwa 13,70 m Spannweite. Er sollte +7/-5 g aushalten, wurde aber nach besonders im Rückenflug enttäuschenden Tests wieder in einen normalen Discus verwandelt. Allerdings ist der Discus CS für einfachen Kunstflug zugelassen. Looping nach oben, Trudeln, Turn und Lazy Eight sind erlaubt.

Nachdem in Kirchheim/Teck der Discus-2 in die Fertigung ging, stellte Schempp-Hirth den Discus ein. Nur der mit dem Discus b identische Discus CS wird seitdem vom Lizenznehmer Orlican



Das Cockpit des Discus. Die Bremse des Einziehfahrwerkes wird über diesen Handbremshebel am Knüppel bedient.

in Chocen in der Tschechischen Republik gefertigt. 1997 übernahm Schempp-Hirth diesen Betrieb, der seitdem als ‚Schempp-Hirth vyroba letadel‘ firmiert. ■

Technische Daten:

Typ	Discus A (weitere Versionen B, bT, BM, CS)
Spannweite	15,00 m
Länge	6,58 m
Flügelfläche	10,58 m ²
Flügelstreckung	21,3
Profil	Schempp-Hirth
Leergewicht	228 kg
Max. Pilotengewicht	120 kg
Max. Startgewicht	525kg
Max. Wasserballast	184 kg
Min. Flächenbelastung	29,5 kg/m ²
Max. Flächenbelastung	49,62 kg/m ²
Min. Geschwindigkeit	66 km/h
Max. Geschwindigkeit	250 km/h
Startgeschwindigkeit	100 - 140 km/h
Min. Sinken	0,59 m/s bei 78 km/h
Gleitzahl	43 bei 100 km/h
Gebaute Stückzahl	über 800
Gebaut seit	1984

Hersteller SCHEMPP-HIRTH Flugzeugbau GmbH
Krebenstraße 25
D-73230 Kirchheim/Teck

Telefon: (+49) 7021 / 7298 - 0
e-mail: info@schempp-hirth.com
internet: www.schempp-hirth.com

