



Der Duo Discus „Stadt Spaichingen“ der Segelfluggruppe Spaichingen-Aldingen auf dem Klippeneck. Schön zu erkennen die charakteristische mehrfach geknickte Vorderkante des Tragflügels, die der Duo vom Einsitzer geerbt hat. Foto: Toni Meßmer

BIBLIOTHEK

Duo Discus

Der Duo Discus von Schempp-Hirth ist der einzige Doppelsitzer in der Kunststoffklasse, der von den Verkaufszahlen mit der ASK 21 von Schleicher mithalten kann. Über 450 Stück wurden bis heute ausgeliefert und davon sind allein 195 in Deutschland zugelassen. Trotz der höheren Leistung konnte er die 21 noch nicht überholen, die allerdings auch schon 14 Jahre länger produziert wird.

Im März 1993 startete auf der Hahnweide der erste Duo Discus. Klaus Holighaus entwickelte den Doppelsitzer mit dem Anspruch, sowohl für den Leistungssegelflug, als auch als Schulflugzeug im Clubbetrieb geeignet zu sein. Im Gegensatz zum Vorgänger Janus, der noch

für drei Jahre parallel weitergebaut wurde, sollte das neue Flugzeug auch ohne Wölbklappen auskommen und trotzdem mindestens die gleiche Leistung bringen und damit für angehende Piloten und auch ambitionierte Streckenflieger einfacher zu bedienen sein.

Der GFK-Rumpf mit Stahlrohr-Zentralgerüst wurde vom Janus Ce abgeleitet und hat eine einteilige Kabinenhaube, die zur Seite klappt, ein starres Bugrad zur Vermeidung von Beschädigungen am Rumpf und ein Einzieh-Hauptfahrwerk, das aber nur vom vorderen Sitz bedient werden kann. Das neue Cockpit bot sowohl dem Piloten als auch dem Passagier mehr Platz und Bequemlichkeit. Kopfstützen, Armauflagen und im Flug verstellbare Pedale machten auch lange Flüge erträglich. Das gedämpfte Höhenleitwerk stammte vom Nimbus-4 und wurde auch beim Duo Discus automatisch angeschlossen.

Das elegante Flugbild verdankt der Duo seinem geschwungenen Tragflügel, der im inneren Bereich nach vorn gefeilt ist und im äusseren Bereich die stufenweise nach hinten abknickende Vorderkante des Discus übernimmt. Wie der Janus hat der Duo auch 20 Meter Spannweite, jedoch ist der Flügel nun viertelig, so dass bei abgenommenen

Flügelspitzen nur noch 16,25 Meter in der Halle verstaut werden müssen und auch kein extra grosser Hänger nötig ist. Auch das Auf- und Abrüsten wird damit durch das geringere Gewicht der Einzelteile einfacher. Die Tragfläche ist aus Glasfaser-Sandwich aufgebaut und besitzt Holmgurte aus Carbonfiber-Rovings, die Anschlüsse für Ruder, Klappen und die Ballasttanks erfolgen automatisch bei der Montage. 200 Liter Wasser fassen die beiden Flächentanks und optional ist auch ein Hecktank in der Seitenflosse für zusätzlichen Wasserballast erhältlich.

Bis zum Erscheinen der DG 1000 im Jahr 2001 gab es fast zehn Jahre lang keine ernsthafte Alternative zum Duo Discus, der die Doppelsitzerklasse in den Meisterschaften souverän beherrschte. Aber auch heute hat sich das noch nicht so recht geändert, in den Meisterschaften der Landesverbände taucht kein anderer Flugzeug so häufig in den Listen auf, in der DMSt ist die Dominanz nicht ganz so erdrückend,



Ein traumhaft schönes Flugzeug, der ehemalige Duo des LVB Bayern „König Ludwig“ im Anflug. Ein Kritikpunkt, die Wirkung der Bremsklappen, wurde beim neuen Duo Discus X entscheidend verbessert.
Foto: Sven Richter

dort ist auch Platz für ein paar DG 1000, den Janus und sogar die ASK 21, aber die meisten Piloten treten nach wie vor mit dem Duo an.

Einen gebrauchten Duo Discus zu bekommen ist sehr schwierig, es wird fast nichts angeboten und wenn, dann ist es selten ein Schnäppchen, die Flieger sind einfach zu begehrt.

Seit 1999 gibt es den Duo auch mit Turbo, dem Flautenschieber von Schempp-Hirth, der das Leergewicht nur um 25 kg erhöht, aber 200 km zusätzliche Reich-

weite ohne Thermik ermöglicht. Und seit der Aero 2005 bietet Schempp-Hirth den Duo Discus X an, der mit überarbeiteten Aussenflügeln mit Winglets und höherer Abflugmasse von 750 kg kommt. Dazu erhält er ein neues, besser gefedertes Fahrwerk, das von beiden Plätzen bedient werden kann und auch ein neues Bremsklappensystem mit einer Hinterkantenklappe, das steilere und langsamere Anflüge ermöglicht. Ein ausführlicher Bericht über den neuen Duo X erschien in segelfliegen 3/2005. ■

Technische Daten:

Spannweite	20,00 m
Länge	8,62 m
Flügelfläche	16,40 m ²
Flügelstreckung	24,4
Profil	HQ-31-A/XX
Leergewicht	420 kg
Max. Pilotengewicht	2 x 110 kg
Max. Startgewicht	700 kg
Max. Wasserballast	200 kg
Flächenbelastung	29,9 bis 42,7 kg/m ²
Max. Flächenbelastung	42,7 kg/m ²
Min. Geschwindigkeit	70 km/h
Max. Geschwindigkeit	250 km/h
Startgeschwindigkeit	100 bis 150 km/h
Min. Sinken	0,58 m/s bei 95 km/h
Gleitzahl	43 bei 95 km/h
Gebaute Stückzahl	über 450
Gebaut seit	1993

