



Bergfalke

VON THOMAS BERGMANN

GRAFIK: THOMAS BERGMANN

FOTO: THOMAS BERGMANN, JONA KEIMER

Der Bergfalke von Egon Scheibe in Dachau bildete seit 1952 neben der 1957 erschienenen K 7 und deren Nachfolgerin ASK 13 das Rückgrat der Anfängerschulung in Deutschlands Westen. Heute ist das Flugzeug wohl die günstigste Möglichkeit, einen Doppelsitzer zu kaufen. Mit 97 zugelassenen Flugzeugen belegt der Bergfalke aktuell Platz 25 in der Rangliste des LBA.

Nach der Mü 10 „Milan“ konstruierte Egon Scheibe 1935 bei der Akaflieg München den Einsitzer Mü 13 „Atalante“, den er nach dem Krieg zum Doppelsitzer weiterentwickelte. Im August 1951 flog die Mü 13 E zum ersten Mal. Er gründete im November seine eigene Firma in Dachau und erhielt am 29. April 1952 für den Bergfalken die allererste Zulassung für ein Segelflugzeug nach dem Krieg. Mit dem Einsitzer Spatz und dem Hochleistungssegler Zugvogel hatte Scheibe zwei weitere Flugzeuge im Programm, bevor er mit der SF-25 zum erfolgreichsten Motorseglerproduzenten der Welt wurde. 1953 erschien der Bergfalke II und 1955 der Bergfalke II/55. Im Jahr 1962 löste diesen der Bergfalke III ab, der bis 1977 hergestellt wurde und parallel dazu baute Scheibe von 1969 bis 1978 noch den Bergfalken IV.

Wie alle seine vorherigen Konstruktionen, hatte Scheibes Flugzeug in Gemischtbauweise einen stoffbespannten Stahlrohr-

rumpf mit Holzflügeln und Holzleitwerken. Das erleichtert geschulten Mitgliedern in den Vereinen die kostengünstige Instandhaltung und Reparaturen und ist neben den gutmütigen Flugeigenschaften mit dafür verantwortlich, dass das Flugzeug immer noch in vielen Clubs zur Anfängerschulung eingesetzt wird. Der geschweißte Rumpf hat für einfacheres Bodenhändlung zwei Handgriffe auf dem Rumpfrücken vor der Höhenflosse. Das optionale Spornrad ist Pflicht, weil das Heck sehr schwer ist. Die Steuergestänge des Bergfalken müssen manuell verbunden und gesichert werden. Durch die recht

Viele Bergfalken dienen in den Vereinen der Anfängerschulung.

hohe Bordwand ist die Sicht nach schräg unten eingeschränkt, vom hinteren Sitz noch stärker als vorne. Nach den Fachwerk-Klapphauben erhielt der BF IV als Erster eine geblasene Haube ohne Streben. Pedalverstellung gibt es normalerweise keine, kurze Piloten brauchen dicke Rückenkissen. Es gibt aber auch Bergfalken mit verstellbaren



Seitenruderpedalen. Die Trimmung erfolgt über eine Flettner-Klappe. Die Windenkupplung sitzt auf der linken Seite und die Bugkupplung sollte man mit einem Tennisball an der Gummischnur schließen, da es sonst im Cockpit recht zieht. Im F-Schlepp hinter einer Remo steigt der Flieger mit etwa 100 km/h am besten, schnelleres Schleppen erhöht nur die Hebelkräfte und bringt kaum Zeitgewinn.

Die Tragflächen wurden im Gegensatz zur Mü 13 nach vorne gepfeilt, um Platz für den zweiten Piloten zu schaffen. Die Nasenleisten des ersten Bergfalcken waren noch rechtwinklig zur Längsachse. Später wuchs die Pfeilung auf minus 5,5° und die Flächen rückten noch 26 cm weiter nach hinten. Die Beplankung von der Nasenleiste bis zum Hauptholm bildet einen Torsionskasten und die sehr gut wirkenden DFS-Drehbremsklappen fahren oben und unten aus. Zeitweise wurden auch Schempp-Hirth-Luftbremsen verbaut. Die letzten Zentimeter Hebelweg des Klappenhebels sind mit der wirksamen Radbremse gekoppelt. Auf- und Abbau sind recht einfach. Wenn fünf kräftige Kameraden zusammen helfen, die wissen was sie tun, ist der Flieger in zwanzig Minuten aufgebaut.

Die Gerätenummer A.099 der EASA gilt übrigens für alle Muster von der Mü 13 E „Bergfalke“, von der etwa 170 Stück gebaut wurden, über den Bergfalcken II (inkl. II/55 ca. 300 Stück), den BF III (160 Stück) bis zum Bergfalcken IV (ca. 70 Stück).

Die Flugzeuge werden aktuell gebraucht

Technische Daten

Typ	Bergfalke III
Spannweite	16,60 m
Länge	7,88 m
Flügelfläche	18,06 m ²
Flügelstreckung	15,4
Profil	Mü-Profil, 14%
Leergewicht	285 kg
Max. Pilotengewicht	180 kg für zwei (max. 100 kg vorn)
Max. Startgewicht	465 kg
Max. Flächenbelastung	25,75 kg/m ²
Min. Geschwindigkeit	55 km/h (zweisitzig 60 km/h)
Max. Geschwindigkeit	180 km/h
Max. Startgeschwindigkeit	95 (Winde) bis 120 km/h (F-Schlepp)
Min. Sinken	0,75 m/s bei 68 km/h (zweisitzig 0,83 bei 83)
Gleitzahl	28 bei 80 km/h (zweisitzig bei 90 km/h)
Gebaut seit	November 1951 (etwa 700 Stück)

Hersteller / Musterbetreuer

Scheibe Flugzeugbau GmbH / Dachau

Scheibe Aircraft GmbH
 Flugplatz Heubach
 Sudetenstraße 57/2, D-73540 Heubach
 e-mail: info@scheibe-aircraft.de
 internet: www.scheibe-aircraft.de.

zwischen 2.000 Euro und 4.000 Euro angeboten und kosten damit etwa ein Viertel einer ASK 13, die von der Leistung etwa vergleichbar ist.

