



VON THOMAS BERGMANN

FOTOS: SILVAN GACOND, HÖLGER NEUMAN

GRAFIK: SCHEMP-HIRTH

Discus 2

Im April 1998 brachte Schempp-Hirth den Nachfolger des sehr erfolgreichen Standardklasseseglers Discus auf den Markt. Trotz der Ähnlichkeit wurde der Discus 2 von Grund auf neu konstruiert. Auf den 2a und b folgte die 18-Meter-Version 2c und auch davon wird wieder eine Turbo-Variante angeboten. Mit 108 zugelassenen Flugzeugen belegt der Discus 2 aktuell Platz 23 in der Rangliste des LBA.

Der erste Discus von Klaus Holighaus erschien 1984 und bescherte Schempp-Hirth in Kirchheim unter Teck 14 Jahre lang traumhafte Verkaufszahlen und viele Wettbewerbserfolge in der Standardklasse. Seitdem 1998 der Discus 2 in Produktion ging, wird der Vorgänger als Discus CS im Zweigwerk Chocen in Tschechien gefertigt. Über 850 Stück aller Versionen wurden inzwischen ausgeliefert.

Das neue Standardklasseflugzeug konnte schon 1999 bei der Weltmeisterschaft in Bayreuth mit dem Gewinn des Titels durch J.M. Caillard auf einem 2a an die vom Discus gewohnten Leistungen anknüpfen. Auch bei der EM 2000 und der WM 2001 in Südafrika siegten Piloten auf Discus 2.

Der Rumpf des Flugzeuges aus Aramid/Kohle/Glasfaser-Hybridgewebe mit einer zur Seite klappenden Haube besitzt ein doppelschaliges Sicherheits-Cockpit und bietet mehr Raum, als der des Vorgängers.

Das Cockpit der Versionen b und c ist noch 70 mm breiter und höher und hat auch für sehr große Piloten genug Platz.

Verstellbare Pedale und Rückenlehne mit Kopfstütze sind Standard. Seitenleitwerk und Seitenruder sind wegen der Funkantenne aus einem GFK-Schaumsandwich gefertigt, Höhenleitwerk und Höhenruder in Doppeltrapezform werden in CFK-Sandwich aufgebaut.

Alle Ruderanschlüsse erfolgen automatisch und in die Seitenflosse kann ein sieben Liter fassender Ballasttank integriert werden. Durch das Abkleben der Füllstandsflächen wird das Gewicht im Seiten-

leitwerk festgelegt und eine versehentlich eingefüllte zu große Wassermenge zuverlässig vermieden. Die Füllung erfolgt durch einen Schlauch vom oberen Ende des Seitenruders. Ein festes Heckrad anstelle des serienmäßigen Schleifspornes und eine getönte Haube sind ebenfalls erhältlich und wahlweise ist statt der einfachen Radbremse auch eine hydraulische Scheibenbremse lieferbar. Die Ausrüstung mit Bug- und/oder Schwerpunktkupplung sind möglich, aber jeweils nur für F-Schlepp oder Windenstart zulässig. Schon der erste Discus 2 war als Variante mit Hilfsmotor Discus 2T lieferbar. Der Tankinhalt betrug 12,5 Liter, das reichte für 300 km zusätzliche Reichweite im Sägezahnflug. Der Discus 2cT mit 18 Meter



Spannweite schafft sogar 370 km mit einer Tankfüllung.

Die zweiteilige Tragfläche des Discus 2a und b mit abnehmbaren 75 cm langen Wingtips ist aus GFK/CFK-Schaumsandwich aufgebaut und hat eine Vierfach-Trapez-Grundform mit zurückgepfeilter Vorderkante. Für die seit Mitte September 2004 gebaute 18-Meter-Version Discus 2c mit kürzeren Mittelstücken sind optional auch 150 cm lange 15-Meter-Außenflügel erhältlich. Die doppelstöckigen Schempp-Hirth-Luftbremsen fahren nur auf der Flügeloberseite aus, um die Gefahr von Beschädigungen zu verringern. Die beiden Flächentanks fassen zusammen 200 Liter Wasserballast. Für den Discus 2c wurden von Professor Mark Maughmer neue Winglets entwickelt, die per TM auch für a und b nachgerüstet werden können und bei allen neu ausgelieferten Discus 2 Standard sind. Außerdem ist für 2b und c ein Gesamttrettungssystem lieferbar.

Der Discus 2 ist ohne Wasserballast für einfachen Kunstflug zugelassen. Looping nach oben, Turn und Lazy Eight sind erlaubt. Bei der Turbo-Version 2cT muss das 28 kg schwere Solo-2350-Triebwerk aber dafür ausgebaut werden!

Gebrauchte Discus 2 werden aktuell zwischen 53.000 und 60.000 Euro angeboten. Für die Variante mit Motor muss man aber mit über 80.000 Euro rechnen.

Technische Daten:

Typ	Discus 2 (a,b,c)
Spannweite	15,00 m (c auch 18,00 m)
Länge	a 6,41 m / b 6,78 m / c 6,81 m
Flügelfläche	10,16 m ² (c 11,36 m ²)
Flügelstreckung	22,2 (c 28,5)
Profil	Horstmann-Quast
Leergewicht	242 bis 278 kg
Max. Pilotengewicht	110 kg
Max. Startgewicht	525 kg (c 565 kg)
Max. Wasserballast	200 kg
Max. Flächenbelastung	52,0 kg/m ² (c 50,0 kg/m ²)
Min. Geschwindigkeit	66 km/h
Max. Geschwindigkeit	250 km/h (c 280 km/h)
Max. Startgeschwindigkeit	150 (Winde) bis 180 km/h (F-Schlepp)
Min. Sinken	0,59 m/s bei 84 km/h
Gleitzahl	44 bei 100 km/h (c 48 bei 100 km/h)
Gebaut seit	April 1998

Hersteller

SCHEMPP-HIRTH Flugzeugbau GmbH
 Kребenstraße 25
 D-73230 Kirchheim/Teck
 Telefon: (+49) 7021 / 7298 - 0
 e-mail: info@schempp-hirth.com
 internet: www.schempp-hirth.com

