



DG 800

VON THOMAS BERGMANN

FOTOS: MICHAEL KRANNICH

GRAFIK: DG-FLUGZEUGBAU/THOMAS BERGMANN

Die DG-800 und 808 spielen in der Zulassungsstatistik für Segelflugzeuge fast keine Rolle, da nur 22 Stück ohne Motor in Deutschland fliegen. Als Motorsegler der 18-Meter-Klasse ist sie allerdings einer der beliebtesten eigenstartfähigen Einsitzer und die aktuelle DG-808C ist das Traumschiff vieler Segelflieger.

Wilhelm Dirks gründete 1973 mit Gerhard Glaser die Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH. Die DG-100 wurde ihr erstes Flugzeug und die Rennklassemaschine DG-200 wurde zur eigenstartfähigen DG-400 weiterentwickelt. Ab 1987 wurde dann die DG-600 als Nachfolgerin hergestellt, bis ein Brand nach nur 112 gebauten Flugzeugen die Flächenformen zerstörte. 1991 erschien dann die sehr erfolgreiche DG-800, die mit der aktuell angebotenen Version DG-808C immer noch eines der Zugpferde von DG ist.

Der Rumpf in CFK-Kevlar-Bauweise mit doppelter Cockpitschale basiert nach wie vor auf dem der DG-600 und besitzt die typische, sehr große Haube. Das Notausstiegssystem NOAH ist seit 1993 als Option erhältlich und besteht aus einem Luftkissen unter dem Piloten, das nach einem Haubenabwurf durch eine Druckgasfüllung den Piloten anhebt und ihm das Verlassen des Cockpits erleichtert. Alle Anschlüsse für Ruder, Klappen und das Wasserballastsystem verbinden sich automatisch. Die DG-808S ohne Motor besitzt optional

Rumpftanks und kann bis zu 237 kg Wasser mitführen. Die serienmäßige Schwerpunktkupplung darf auch für F-Schlepp verwendet werden, eine Bugkupplung ist lieferbar. Die trapezförmigen Tragflächen aus CFK mit Flaperons haben einen Grundriss mit gerader Scharnierlinie und einem Knick in der Nasenleiste an der Flügeltrennung. Kurze Winglets erlauben den Einsatz in der

15-Meter-Klasse, mit den 18-Meter-Endstücken und über 11 m² Flügelfläche steigt das Flugzeug aber deutlich besser in der Thermik. Doppelstöckige Schempp-Hirth-Luftbremsen auf der Flügeloberseite ermöglichen in Kombination mit den Wölbklappen steile Anflüge.

Die Motorsteuerung DEI, mit der der elektrisch betätigte Aus- und Einfahrtvorgang des Propellers sowie der Elektrostarter und der Motorstopp so einfach zu handhaben sind, war sicher einer der Gründe für den außergewöhnlichen Erfolg von DG in dieser Klasse. Aktuell gibt es das DEI-NT, das neben der Motorsteuerung noch Warnmeldungen vor Eis in den Wassertanks, eingefahrenem Fahrwerk oder Überziehwarnungen anzeigen kann. Der Pilot kann mit dem lenk-



baren Spornrad und den Flügelspitzenrädern ohne fremde Hilfe starten.

Die ersten DG-800 wurden noch mit dem Rotax 505-Zweitakter mit 40 kW ausgeliefert. Der Midwest-Zweitakter mit 38 kW wurde in der DG-800B nur fünfmal verbaut. Seitdem wird der wassergekühlte Solo 2625 Zweitakter mit 39 kW eingesetzt. Der Motor verbleibt im Rumpf und treibt den GFK-Propeller über einen Zahnriemen mit einer Übersetzung von 3:1 an. Damit dreht dieser nur mit 2000 U/Min und sorgt für einen niedrigen Lärmpegel.

Von der DG-800 wurden insgesamt 417 Stück gebaut. Insgesamt sind in Deutschland 199 DG-800/808 mit Motor zugelassen. Damit liegt sie bei den Motorseglern auf dem dritten Platz hinter dem Motorfalken und dem Ventus 2.

Bei Interesse an einer gebrauchten DG-800 lohnt es sich, auf die Werknummer zu achten: Aufgrund der zu Jahresbeginn 2010 eingeführten Gebühr für die Musterbetreuung durch DG Flugzeugbau in Höhe von 291 Euro ergeben sich für die Werknummern 1 bis 84 einige Einschränkungen. Laut Info auf der DG-Homepage dürfen diese ab 31.08.2010 nur noch legal betrieben werden, wenn der Besitzer ein aktuelles Handbuch besitzt, welches nur per Betreuungsvertrag erhältlich ist. Beim Kauf einer gebrauchten DG-800 sind damit die jährlichen Betriebskosten ab Werknummer 85 aufwärts um fast 300 Euro günstiger.

Technische Daten:

Typ	DG-800 und DG-808
Spannweite	18,00 m (optional 15,00 m)
Länge	7,03 m (6,86m bei DG-808)
Flügelfläche	11,81 m ² (10,68 m ² mit 15 m)
Flügelstreckung	27,42 (21,07 mit 15 m)
Profil	DU 89-138/14 und DU 92-137/14
Leergewicht	340 kg (323 kg mit 15 m)
Max. Pilotengewicht	110 kg
Max. Startgewicht	525 kg (600 kg bei DG-808S und C)
Max. Wasserballast	100 kg (bis zu 237 kg in der DG-808S ohne Motor)
Flächenbelastung	von 30,1 bis 50,8 kg/m ² je nach Variante und Ballast
Min. Geschwindigkeit	68 km/h
Max. Geschwindigkeit	270 km/h
Max. Startgeschwindigkeit	Winde 150 km/h - F-Schlepp 190 km/h
Min. Sinken	0,59 m/s bei 80 km/h (0,48 m/s DG-808S ohne Motor)
Gleitzahl	45 bei 116 km/h (DG-800/15m) bis 52 (DG-808C/18m)
Gebaute Stückzahl	417 bis Juli 2010 (davon 226 DG-800A/LA, B und S)
Gebaut seit	Dezember 1991 (DG-808 seit Februar 2001)

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

