



DG-600

TEXT: THOMAS BERGMANN

FOTOS: FRANK SCHMITZ, MICHAEL KRANNICH

GRAFIK: DG-FLUGZEUGBAU/THOMAS BERGMANN

Die DG-600 von Glaser Dirks aus Bruchsal sollte die erfolgreichen Rennklasseflugzeuge DG-200 und DG-400 beerben, litt aber zuerst unter dem Ruf, schwierige Langsamflugeigenschaften zu

haben und zuletzt unter einem Brand, der die Flächenformen zerstörte. 60 Flugzeuge und damit mehr als die Hälfte der gebauten sind in Deutschland zugelassen.



Der Ingenieur Wilhelm Dirks gründete 1973 mit dem Bauunternehmer Gerhard Glaser die Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH, um gemeinsam den Standardklasse-Segler DG-100 zu bauen. 1977 stiegen sie mit dem daraus abgeleiteten Wölbklappenflieger DG-200 in die FAI-15-Meter-Klasse ein und entwickelten ihn 1981 zur eigenstartfähigen DG-400 weiter.

Der GFK-Rumpf der 1987 eingeführten DG-600 basiert auf dem Rumpf der DG-400, ist aber hinter dem Cockpit viel stärker eingeschnürt. Das verringert einerseits den Luft-

widerstand, verursachte andererseits aber auch Platzprobleme bei der Einpassung eines Klapptriebwerks, so dass in der DG-600 M, die ab 1989 einen CFK/Aramid-Hybrid-Rumpf bekam, nur ein Rotax-275-Einzylindermotor mit 18 kW/25 PS untergebracht werden konnte. Der kleine Motor ist relativ laut und gestattet nur geringes Steigen, so dass er für deutsche Flugplätze nur einfachen Lärmschutz erreicht. Der Propeller wird mit einer Untersetzung von 1:3 angetrieben.

Zum Eigenstart darf ein Abfluggewicht von 440 kg nicht überschritten werden, was bei

310 kg Leergewicht und 22 Litern Tankinhalt die Mitnahme von Wasserballast beinahe ausschließt.

In der Höhenflosse des gedämpften T-Leitwerkes ist ein Ballasttank mit sieben Litern Fassungsvermögen eingebaut. Zum 5-Zoll-Haupttrad gehört auch ein serienmäßiges Spornrad. Alle Ruder- und Wasseranschlüsse verbinden sich automatisch, das geräumige Cockpit bietet mit der großen Haube hervorragende Sichtverhältnisse.

Die DEI-Motorsteuerung ist einfach zu bedienen, um Anwenderfehler weitgehend auszuschließen.

Die Kohlefaser-Flächen des Mitteldeckers in Doppeltrapezform mit dem widerstandssamen Profil HQ-35/HQ-37 mit Grenzschichtbeeinflussung von Horstmann und Quast sind mit Flaperons ausgestattet, die die Funktion von Wölbklappen und Querrudern übernehmen. Die V-Form der Flügel fällt gering aus. Im Vergleich zur DG-400 mit Wortmann-Profil verbesserte sich die Gleitleistung deutlich, mit 18 Meter Spannweite sogar von Gleitzahl 45 auf 50. Die Ansteckflächen sind einfach zu montieren und machen das Flugverhalten deutlich gutmütiger. Winglets sind für alle drei Spannweiten verfügbar.

Die doppelstöckigen Schempp-Hirth-Luftbremsen auf der Flügeloberseite ermöglichen in Verbindung mit den Wölbklappen in Landstellung auch steile Anflüge.

Mit den 15-Meter-Flächen der Rennklasse verlangte das Luftfahrtbundesamt bei der DG-600 M angesichts der kritischen Langsamflugeigenschaften die Ausrüstung mit einer Stall-Warnung. Auch das Steigen in der Thermik war im Vergleich zu den Mitbewerbern nicht optimal, wenn der Pilot zu langsam flog. Man muss unbedingt darauf achten, 80 km/h beim Kreisen nicht zu unterschreiten. Mit Ansteckflächen soll das Flugverhalten allerdings fast so gut sein wie bei der Nachfolgerin DG-800, die 1992 ein DU-Profil bekam. Einige Piloten kurbeln gerne mit Wölbklappen in Landstellung und die Nachrüstung von Winglets bringt zusätzlich Vorteile bei Gleitleistung und Gutmütigkeit.

Von der DG-600 wurden nur 114 Stück gebaut. Nach dem Verlust der Flügelformen

Technische Daten:

Typ	DG-600 und DG-600 M (DG-600/18 und DG-600/18 M)
Spannweite	15,00 m (auch mit 17 m und 18 m)
Länge	6,83 m
Flügelfläche	10,95 m ² (11,59 m ² und 11,81 m ²)
Flügelstreckung	20,55 (24,95 und 27,42)
Profil	HQ35/HQ37
Leergewicht	257 bis 262 kg (305 bis 312 kg mit Motor)
Max. Pilotengewicht	110 kg
Max. Startgewicht	525 kg (480 kg mit 18 m, 440 kg bei Eigenstart)
Max. Wasserballast	180 kg (120 kg mit Motor)
Max. Flächenbelastung	47,9 kg/m ²
Min. Geschwindigkeit	64 km/h (71 km/h mit Motor)
Max. Geschwindigkeit	270 km/h
Max. Startgeschwindigkeit	150 km/h (Winde) bis 200 km/h (F-Schlepp)
Min. Sinken	0,56 m/s bei 80 km/h (0,49 m/s bei 115 km/h mit 18 m)
Gleitzahl	45 bei 110 km/h (bei 115 km/h 49 mit 17 m bzw. 50 mit 18m)
Gebaut seit	1987 bis 1992
Gebaute Stückzahlen	114 (davon 54 mit Motor)

Hersteller

Glaser-Dirks (heute DG-) Flugzeugbau
Otto Lilienthal Weg 2 / Am Flugplatz
D-76646 Bruchsal

Telefon: +49 (0) 7251 3020-0
E-Mail: service-dg@dg-flugzeugbau.de
internet: www.dg-flugzeugbau.de

durch einen Brand im Werk im Jahr 1992 konzentrierte sich DG auf die DG-800. In Deutschland sind aktuell sieben DG-600, 20 DG-600/18, fünf DG-600 M und 28 DG-600/18 M zugelassen.

Wie bei allen älteren DG-Flugzeugen ist ein kostenpflichtiger Betreuungsvertrag von DG notwendig, wenn der Eigner vollen Support vom Hersteller in Anspruch nehmen möchte.

