



## Flugzeugpark vom Anbeginn der Fliegerei E.&W. Schmalz/ T. Meißner

### Stamer Lippisch Schulgleiter SG 38



Spannweite: 10,41 Meter  
Gleitzahl: 10

Der Schulgleiter „SG 38“ war der Standard für die fliegerische Grundausbildung der angehenden Luftwaffenpiloten. Er war angelehnt an die für die Zeit zwischen den Kriegen typischen Gleitflugzeuge.

Die erreichten Höhen bei dieser Startart betragen nur einige Meter. Daher ist sie nur geeignet, wenn direkt in der Nähe Hangaufwind vorhanden ist, der auch schon in sehr geringen Höhen nutzbar ist.

### Der Prüfling



Der Prüfling war ein typisches Schulflugzeug der damaligen Zeit. Wie im Bild zu sehen, erfolgte auch hier der Start „per Gummi“. Die Flugschulung in der damaligen Zeit erfolgte folgendermaßen: In Ermangelung von Segelflugzeugen mit Doppelsteuer gab der Fluglehrer vor dem Start letzte Anweisungen und versuchte dann, seinem Schüler an der Flächenspitze laufend zu folgen und ihm die nötigen oder unnötigen Befehle zuzubrüllen.

### Das Grunau Baby

D-15-882



Das „Baby“ war eines der zur damaligen Zeit am weitest verbreiteten Segelflugzeuge überhaupt.

Typisch für dieses von Edmund Schneider und Wolf Hirth konstruierte Segelflugzeug sind die Streben am Tragflügel und am Höhenleitwerk, sowie die Kufe unter dem Rumpf, welche das Fahrwerk ersetzt.

Spannweite: 13,50 Meter  
Gleitzahl: 17 bei 55 km/h

## Die Hütter 17 A

Das erste Flugzeug nach dem Krieg (1952-1954)



Mit dem Baumuster wollte Ulrich Hütter ein hochwertiges Übungssegelflugzeug für das Salzburger Bergland mit kleiner Spannweite und großer Wendigkeit schaffen. Hütter war auf dem richtigen Wege wie die auffallend guten Flugleistungen der „H 17“ für die damalige Zeit beweisen. Weil alle Beschläge leicht zugänglich waren, betrug die Aufrüstzeit nur 8 Minuten.

Spannweite 9,69 m  
Gleitzahl 17

## Mü 13E

„Bergfalke“ (1952-1963)



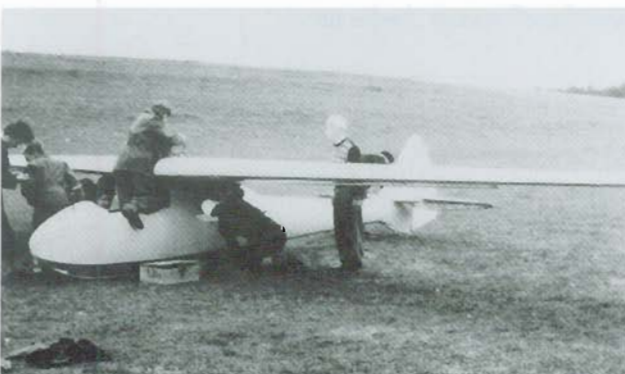
Konstrukteur: Akaflieg München  
Hersteller: selbst  
Gleitzahl: 28

Nach der Wiederezulassung des Segelfluges in Deutschland fand am 11. August 1950 ein Treffen der Segelflieger auf der Wasserkuppe statt. Großes Aufsehen erregte der Doppelsitzer „Mü 13 E“ von Egon Scheibe. Dieser Prototyp wurde noch in Innsbruck gebaut und flog mit österreichischem Kennzeichen OE-0138. Bei diesem Rhöntreffen war die Nachfrage derart groß, dass die „Mü 13 E“ noch im November 1951 bei Scheibe in Dachau in Serie ging. Aus diesem Flugzeug entstanden die Bergfalke Typen I bis IV.

Nachdem die Schulgleiterschulung überholt war, konnten die Vereine und Segelflugschulen mit diesem Flugzeug „Mü 13 E“ beginnend, nun endgültig Abschied von der Einsitzerschulung nehmen.

## SPYR III a

(1953-1954)



August Hug hat das Flugzeug während des Zweiten Weltkriegs konstruiert.



## Grunau Baby 2b



Dieses einsitzige Flugzeug war eine Weiterentwicklung des Vorgängermodells „Baby“ und besaß bereits Störklappen. Es wurde zur Schulung verwendet.

Spannweite: 13,57 m  
Gleitzahl: 17

## Der L-Spatz (1956-1967)



Der „Spatz“ war in den Fünfziger und Sechziger Jahren ein beliebter und preiswerter Leistungssegler. Die Leistung reichte fast an die der „Ka 6“ heran. Der „Spatz“ erhielt seine Rohbauabnahme 1954. Die Produktion lief von 1955-1962. Der Rumpf mit einer Länge von 6,25 Meter bestand aus einem Stahlrohrgestell. Die Tragflächen mit einer Spannweite von 15 Meter wurden in der klassischen Holzbauweise erstellt.

Spannweite: 15,0 m  
Gleitzahl: 29

## Die Weihe 50 „Albsegler“ (1958-1978)



Bis 1945 galt die „Weihe“, die Hans Jacobs 1938 konstruierte, als das Serien-Leistungsflugzeug schlechthin. Der Ausfall der Rhönwettbewerbe während des Krieges ließ die Siegesserie zwar abbrechen, doch auch später auf internationalen Segelflugwettbewerben in Samedan 1948, Schweden 1950 sowie Spanien und Frankreich 1952/54 war die Weihe noch das führende Modell.

Konstrukteur: Hans Jacobs  
Hersteller: Focke-Wulf + weitere  
Spannweite: 18,00 m  
Gleitzahl: 29 bei 70 km/h

## Die Ka 7

(Rhönadler)



Die Flugleistungen der „Ka 7“ waren besser als die der „Mü 13 E“. Selbstverständlich wurde das Flugzeug zur Schulung verwendet, und die verstärkte Bauweise ließ dadurch die Gefahreneinweisung ohne Weiteres zu.

Für den Fluglehrer war die Sicht auf dem hinteren Sitz allerdings durch die Hochdeckerkonstruktion etwas eingeschränkt.

Spannweite: 16,0 m

Gleitzahl: 25

## Der Motorspatz

(1962-1968)



Der „Motorspatz“ war der erste Motorsegler auf dem „Eck“ überhaupt. Die Spaichinger Fluggruppe leitete dadurch eine neue, bedeutsame Entwicklung auf dem Flugplatz Klippeneck ein.

Das Flugzeug war einsitzig, weshalb es später einem zweisitzigen Nachfolgemodell weichen musste.

Spannweite: 14,0 m

## Bergfalke II

(1963-93)



Spannweite: 16,60 m

Gleitzahl: 28

Hersteller: Scheibe Dachau/München

Die Segelflugzeuge der Baureihe „Bergfalke“ wurden von Dipl.-Ing. Egon Scheibe unter Verwertung der Erfahrungen mit den Mustern Mü - 10 „Milan“ und der in Deutschland vor und während des Krieges viel geflogenen „Mü 13D“ konstruiert. Das erste Muster der Baureihe, die Mü 13E „Bergfalke“, war eine der ersten Neukonstruktionen in Deutschland nach der Wiederzulassung des Segelfluges. Der Prototyp flog erstmals am 5. August 1951. Auf Grund der beim Flugbetrieb gewonnenen Erfahrungen wurde das Muster laufend verbessert. 1953 erschien der „Bergfalke II“ und 1955 der „Bergfalke II/55“.

Von der Baureihe „Bergfalke“ flogen mehr als 300 Stück, die sich in vielen 100 000 Starts bewährt haben. Der „Bergfalke“ diente in erster Linie der Schulung, wurde aber auch gern für den Leistungsflug verwendet. Zu seinen Hauptvorzügen gehörten neben der einfachen Montagemöglichkeit, die angenehm harmlosen Flugeigenschaften und die anerkannt guten Flugleistungen. Der Rumpf des „Bergfalken“ besteht aus einem geschweißten Stahlrohrgestüt mit Stoffbespannung. Tragflügel und Leitwerk sind in Holzbauweise ausgeführt.



### Die Ka 6 CR (1964-1973)



Spannweite: 15,0 m  
Gleitzahl: 29

Die erste „Ka 6“ entstand 1955 und hatte eine Spannweite von 14 Metern. Ihre Spannweite wurde mit Zwischenschritt von 14,4 m auf 15 m vergrößert, so dass sie die Bedingungen der Standardklasse voll ausnutzte. Die „Ka 6“ ist das Segelflugzeug, das bis heute am meisten gebaut wurde. Über 1400 Exemplare wurden in Poppenhausen in der Röhn gefertigt und heute sind noch etwa 690 in Deutschland zugelassen. Die erste Version der „Ka 6“ war die „Ka 6 O“, es folgte „Ka 6 A“, „Ka 6 B“, „Ka 6 BR“ und schließlich die CR-Variante und die CR-Pe mit Pendelhöhenruder. Die „Ka 6 E“ ist die letzte und ausgereifteste Variante der „Ka 6“ und kam 1965 auf den Markt. Diese Version ist gegenüber dem Vorgänger ca. 7 cm niedriger, wodurch der Sitz etwas nach hinten geneigt werden mußte. Außerdem wurde die Aerodynamik durch ein Pendelhöhenruder verbessert. Die „Ka 6“ besteht aus einem Sperrholzschalenrumpf und besitzt eine Kombi-Kupplung im Schwerpunkt. Die Haube ist aufgesteckt und die Randbögen der Flügel bestehen aus Gfk. Dieses revolutionäre Flugzeug beherrschte die Standardklasse von 1959 bis 1969 in der ganzen Welt. Eine ganze Reihe von Rekorden, wie z. B. ein Höhenrekord von 10 075m (1967), wurden mit ihr erfliegen.

Quelle:

<http://www.segelflug.de/vereine/hoerbach/sidaten/schleicher/ka6.htm>

### SF 25 B (1968-1979)



Der Scheibe SF-25 Falke ist der meistgebaute Motorsegler der Welt. Den Motorfalken gibt es in 3 verschiedenen Versionen: mit einem Zentralrad und Stützrädern unter den Tragflächen, mit Zweibeinwerk und Spornrad, oder mit Dreibeinwerk. Es gibt ihn mit verschiedenen Motortypen, die dem Motorsegler gute Leistungen verleihen; sogar der Segelflugzeugschlepp von großen Doppelsitzern ist möglich. Bei Rotaxmotoren ist z. B. die Geräuschemission so gering, dass er den „blauen Engel“ erhalten hat. Seine gutmütigen Flugeigenschaften machen ihn zu einem recht beliebten Schulflyer.

Hersteller: Scheibe Flugzeugbau  
Spannweite: 15,30 m  
Gleitzahl: ca. 23-24

### SF 27

(1968-1969)



Das Tragflächenprofil wies bereits Merkmale des Laminarprofils auf, wodurch dieses Flugzeug in der damaligen Zeit schon dem Hochleistungsbereich zuzuordnen war.

Spannweite: 15,0 m

Gleitzahl: 34

### Der Cirrus

(1969-1973)



Dieses Flugzeug ist der „große Cirrus“. Es wurde gebraucht gekauft. Leider waren im Lack kleine Luftbläschen vorhanden, die sich jedoch keineswegs leistungsmindernd ausgewirkt haben. Allgemein waren die Flugleistungen recht gut.

### Der Falke SF 25 C

(1972-1992) D-KAET



Erläuterungen siehe Falke SF 25 B

Hersteller: Scheibe Flugzeugbau

Spannweite: 15,30 m

Gleitzahl: ca. 23-24

**Standard Cirrus**

(1974-heute) D 3263 „DR“



Der „Cirrus“ ist nicht nur der Umsteiger-Einsitzer der Flugschüler unseres Vereins, sondern auch erfahrene Piloten schätzen die guten Streckenflugeigenschaften dieses Flugzeugs.

Konstrukteur:	Klaus Holighaus
Hersteller:	Schemp-Hirth
Spannweite:	15,0 m
Gleitzahl:	36 bei 85 km/h
Baujahr:	1974

**Die Elfe S4**

(1974-1980) Albert Neukom



Das Flugzeug ist eine alte Konstruktion von Albert Neukom, einem ehemaligen Schweizer Segelflugzeug- und Ultralight-Flugzeug-Hersteller.

Die „Elfe S4“ ist in Holz- und Gemischtbauweise gebaut und hat 15m Spannweite, wie der Name schon sagt. Der Rumpf ist eine GfK-Spertholz-Kombination, die Tragflächen sind aus Spertholz (Epoxidharz verklebt) um einen Alu-Holm gefertigt. Das Fahrwerk ist gefedert, das Höhenruder ist ein Pendelhöhenruder in Kreuzleitwerksbauweise.

Hersteller:	Eigenbau
Spannweite:	15,0 m
Gleitzahl:	38

**Astir CS 77**

(1974-1982) (Fa. Grob, Mindelheim)



Der „Astir“ wurde neu gekauft. Er war in der damaligen Zeit ein sehr preisgünstiges Flugzeug mit akzeptablen Flugleistungen. Den großen Durchbruch erreichte dieser Typ allerdings nicht.

Spannweite:	15,0 m
Gleitzahl:	37

## Twin Astir

(1978-1989) (Fa. Grob, Mindelheim)



Hersteller: Grob  
Spannweite: 17,50 m  
Gleitzahl: 38 bei 110 km/h

## Der Standard Astir II

(1980-1983)



## Die SF 36 R

(1981-heute) D-KOOI, Fa. Scheibe Dächau



Der Clou des „Twin Astir“ ist das Einziehfahrwerk, das bei einem Doppelsitzer wesentlich schwieriger zu realisieren ist als bei einem Einsitzer. Denn sowohl der hintere Sitz als auch das Fahrwerk müssen in Schwerpunktnähe liegen, wodurch erhebliche Platzprobleme entstehen, wenn man von einer annehmbaren Gestaltung der Rumpfform ausgeht. Grob hat dieses Problem dadurch gelöst, dass das Rad beim Einfahren um 90 Grad gedreht wird und somit flach unter dem hinteren Sitz zu liegen kommt. Durch das Einziehfahrwerk sind nach Angaben des Herstellers etwa zwei Gleitzahlpunkte zu holen, was die Möglichkeiten zum doppelsitzigen Leistungsflug verbessert. Abgesehen davon kann sich der Schüler frühzeitig an ein Einziehfahrwerk gewöhnen, mit dem er als „Aufsteiger“ in einer Leistungsmaschine ohnehin zurechtkommen muss.

Dieser Flugzeug sollte eine Verbesserung zum „Astir CS 77“ sein. Aus unserer Sicht besaß es allerdings eine sehr unausgewogene Ruderabstimmung.

Von dieser Type hat die Firma Scheibe leider nur 7 Exemplare gebaut. Trotz der mittlerweile  $\times$  vergangenen Jahre seit dem Erstflug weist unsere „SF36“ Flugleistungen auf, die von kaum einem anderen heutigen Motorsegler erreicht werden.

Das „R“ hinter der Typenbezeichnung deutet auf den Rotax Motor hin, auf den der Motorsegler vor einigen Jahren umgerüstet wurde. Mit einer Tankfüllung von 48 Litern Superbenzin kann man über  $3\frac{1}{2}$  Stunden fliegen und hat somit eine Reichweite von über 500 Kilometern.

Die Reisegeschwindigkeit beträgt ca. 160 km/h.





### Der Astir CS

(1983-2002) D-7227 „DQ“



Professor Eppler hat sehr viel Sorgfalt in die Konstruktion dieses Segelflugzeugs gesteckt. Er wollte sowohl ein gutmütiges Umsteigemodell für Flugschüler die vom Doppelsitzer her einen neuen Typen erfliegen, als auch gute Streckenflugeigenschaften vereinen. In verschiedenen Erprobungsphasen saß er selbst mit Stethoskop und Hörrohr im Flugzeug, um die Strömungsverhältnisse genauestens herauszuhorchen.

Konstrukteur: Prof. Richard Eppler

Hersteller: Grob

Spannweite: 15,00 m

Gleitzahl: 38 bei 95 km/h

### Die LS 4

(1985-heute) D-6335 „DS“, Fa. Rolladen Schneider



Vor 23 Jahren wurde der Erstflug mit einer „LS4“ durchgeführt. Seither hat sie sich zu einem der beliebtesten Vereinsflugzeuge entwickelt.

Konstrukteur: Wolf Lemke

Hersteller: Rolladen Schneider

Spannweite: 15,00 m

Bestes Gleiten: 40,5 bei 105 km/h

Baujahr: 1996

### ASK 21

D-6236 „DT“, Baujahr: 1990, Fa. A. Schleicher Poppenhausen)



Der „Bestseller“ und „Allrounder“ der Firma Schleicher:

Unser Schulungsdoppelsitzer, auf dem schon unzählige Piloten das Fliegen erlernt haben, mit äußerst gutmütigen Flugeigenschaften, was bedeutet, dass kleinere Pilotenfehler keine allzu gefährlichen Auswirkungen haben. Sehr vielseitige Einsatzmöglichkeiten machten dieses Flugzeug zum meistgeflogenen Flugzeug unseres Vereins. Meist zur Schulung eingesetzt, eignet es sich ebenso zum Streckenflugtraining. Die stabile Konstruktion erlaubt außerdem auch Kunstflug.

Konstrukteur: Rudolf Kaiser

Hersteller: Alexander Schleicher

Spannweite: 17,00 m

Gleitzahl: 35 bei 90 km/h

## Duo-Discus „Stadt Spaichingen“

D-2588 „DU“, (Fa. Schempp-Hirth, Kirchheim-Teck)



Das einzige Flugzeug der „offenen Klasse“ in unserem Verein, natürlich mit Einziehfahrwerk.

Seit dem Erstflug 1993 wurden über 200 Flugzeuge ausgeliefert.

Konstrukteur:	Holighaus
Hersteller:	Schempp - Hirth
Spannweite:	20,00 m
Gleitzahl:	45
Baujahr:	1994
Bemerkungen:	Unser Wettbewerbsdoppelsitzer

## Discus BT

(1998-heute) D-KJRW „RW“



Konstrukteur:	Holighaus
Hersteller:	Schempp - Hirth
Spannweite:	15,00
Gleitzahl:	42,5 bei 126 km/h

840 Exemplare hat die Firma Schempp-Hirth von diesem Erfolgsmodell gebaut. Die „RW“ war der erste „Turbo“, den der Spaichinger Verein gekauft hat.

Mit diesem neuen Flugzeugtyp hat eine vollkommen neue Art der Streckenfliegerei ohne „Absaufisiko“ begonnen. Auch schwierigere Geländeabschnitte wie größere Waldflächen oder Seeüberquerungen können nun (nach Funktionskontrolle des Motors) bewältigt werden.

Es besteht zudem die Möglichkeit mit Wasserballast die optimalen Gleitstrecken beim Vorfiegen zu verlängern. Die Steiggeschwindigkeit beim Thermikreisen verringert sich zwar geringfügig, die zurückzulegende Strecke beim Abgleiten wird aber letztlich länger. Bis zu 184 l Wasser passen als Ballast in die Flügeltanks.

## Discus 2 BT

(-heute), D-KODV



An den Erfolg des Discus 1 anzuknüpfen war schwer. Trotzdem hat das neueste Discusmodell mit der mehrfach nach hinten gefeilten Flügelvorderkante und der nach außen hin abgestuften V-Stellung neue Maßstäbe gesetzt. Mit den Winglets an den Flügelenden erreicht man eine bessere Stabilität im Kurvenflug beim Thermikreisen.

Konstrukteur:	Holighaus
Hersteller:	Schempp - Hirth
Spannweite:	15,00 m
Gleitzahl:	43
Baujahr:	2000

## „... und wie kommen die Segelflugzeuge in die Luft?“



### Mercedes Winde

(1953-1959)



Antrieb mit 6 Keilriemen  
Bild vom 3. Oktober 1952

### Tost Doppelwinde

(ab 1959)



Sie wurde nach England verkauft.

### Doppeltrommelwinde



Komplett im Eigenbau wurde unsere Doppeltrommelwinde im Jahre 1993 erstellt. Federführend für Konstruktion und Ausführung waren Antori und Michael Kaiser.

Der Antriebsmotor der Winde hat einen Achtzylinder Dieselmotor (DM 809) mit 14,6 Litern Hubraum, der von 210 kW (ca. 280 PS) auf 183 kW (240 PS) gedrosselt wurde. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Winkelgetriebe einer LKW-Hinterachse, auf der die Seiltrommeln mit 1350 Metern Schleppseil montiert sind.

Mit dieser Superwinde lassen sich auch die größten Segelflugzeuge an den Himmel „katapultieren“!