



# DG-100

VON THOMAS BERGMANN

FOTOS: HORST-WALTER SCHWAGER, ANDREA WAHL

GRAFIK: DG-FLUGZEUGBAU/THOMAS BERGMANN

Die DG-100 von Gerhard Glaser und Wilhelm Dirks legte 1973 mit ihrem außergewöhnlichen Design den Grundstein für die heute immer noch sehr erfolgreiche Produktpalette von DG-Flugzeugbau, die von Friedel Weber mit Leidenschaft und unternehmerischem Geschick gepflegt wird. 145 Stück sind einschließlich der DG-101 heute beim LBA registriert.

**W**ährend seines Studiums des Maschinenbaus an der TH Darmstadt ab 1968 arbeitete Wilhelm Dirks in der dortigen Akaflieg an der D-37 und D-38 als Konstrukteur mit. Nach dem Erstflug des GFK-Standardklasseseglers am 19. Dezember 1972 suchte er sich mit dem Bauunternehmer Gerhard Glaser, den er auf einem Segelflugwettbewerb kennengelernt hatte, einen Partner mit Kapital und sie gründeten 1973 nach Abschluss seines Studiums gemeinsam die Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH in Bruchsal.

Im August 1973 begannen sie mit dem Formenbau und legten damit den Grundstein für eine lange Reihe von DG-Segelflugzeugen. Das neue Flugzeug bekam die Bezeichnung DG-100 und startete schon im Mai 1974 zum Jungfernflug.

Der GFK-Rumpf erhielt eine spitzere Nase als die D-38 und ein doppelschaliges Sicherheitscockpit, das von einer sehr weit in den

Bug reichenden zweiteiligen Haube überspannt wird, deren größerer, vorderer Teil fest montiert ist. Erst die 101 bekam die heute noch übliche nach vorne öffnende Kanzel mit Gasfeder. Der Pilot liegt sehr flach, aber bequem, mit hoch gelagerten Beinen. Lange dunkle Hosen sind angeraten, damit die sehr gute Sicht nach vorne nicht durch Spiegelungen in der Haube beeinträchtigt wird. Der Instrumentenpilz klappt nicht mit der Haube hoch. Die Parallelogramm-Steuerung wurde

*Cloudy in ihrer DG-100 mit der zweigeteilten Haube und Pendelruder über Sutton Bank in England*

typisch für DG und ab der Version 101 wurde auch ein gedämpftes Höhenruder statt des Pendelruders angeboten, gekennzeichnet durch ein G an der Modellbezeichnung, die übrigens offiziell immer DG-100 blieb. Das Cockpit wurde noch etwas vergrößert und auch eine Clubversion mit festem Fahrwerk angeboten, die aber jederzeit mit wenigen Teilen zur Standardklasse umgerüstet werden konnte. Das hohe und gedämpfte Einziehfahrwerk besaß eine Gasdruckfeder, um das Einfahren zu erleichtern.

Die Flächen in Doppeltrapezform mit gerader Vorderkante und dem Wortmannprofil 61-184 sind mit Schempp-Hirth-Luftbremsen auf der Oberseite ausgestattet



und außer bei der Clubversion dürfen bis zu 100 kg Wasserballast getankt werden. Die DG-100 ist ohne Wasserballast auch für einfachen Kunstflug zugelassen. Die DG-101 Club hatte übrigens auch ein auf 385 kg reduziertes Gesamtgewicht und nur eine Gleitzahl von 36. Die Gleitleistung der Standardversion erhöhte sich bei der 101 nicht. 1985 wurde auch eine Betriebszeitenerhöhung auf 6000 Stunden möglich und auch der nachträgliche Einbau einer Tost-Kuppung für F-Schlepp ist erlaubt. Seit 1999 ist auch der Einbau modifizierter Randbögen möglich, um die Flugleistungen zu verbessern. Winglets werden nicht angeboten.

Die Flugeigenschaften gelten als gutmütig, die Verarbeitung liegt auf hohem Niveau und Sicherheit und ermüdungsfreies Fliegen war Wilhelm Dirks bei der Cockpitauslegung sehr wichtig.

105 DG-100 wurden in Untergrombach gebaut. Ab 1979 fertigte die Firma ELAN in Begunje in Slowenien insgesamt 222 DG-100 ELAN in den verschiedenen Versionen. Nur 34 davon wurden noch mit Pendelruder ausgeliefert. Ab 1983 begann dann die Fertigung der Nachfolgerin DG-300.

Gebrauchte DG-100 sind gesucht und nicht wirklich günstig zu bekommen. Vier Varianten werden offiziell unterschieden. Beim LBA sind 37 DG-100 und acht DG-100 ELAN

zugelassen, außerdem elf DG-100G und 89 DG-100G ELAN. Die Preisvorstellungen der

Käufer liegen zur Zeit zwischen 18.000 – 20.000 Euro inklusive Hänger.

#### Technische Daten:

Typ	DG-100
Spannweite	15,00 m
Länge	7,00 m
Flügelfläche	11,00 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung	20,5
Profil	FX-61-184/60-126
Leergewicht	230 kg
Max. Pilotengewicht	110 kg
Max. Startgewicht	418 kg
Max. Wasserballast	100 kg
Flächenbelastung	28 bis 38 kg/m <sup>2</sup>
Min. Geschwindigkeit	60 km/h
Max. Geschwindigkeit	260 km/h
Min. Sinken	0,59 m/sek bei 74 km/h
Gleitzahl	39 bei 105 km/h
Gebaute Stückzahl	327
Gebaut seit	10. Mai 1974 bis 1983

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

