



L-Spatz

TEXT UND GRAFIK: THOMAS BERGMANN

FOTOS: THOMAS HÄCKER

Nach dem seit 1952 sehr erfolgreichen Schulungsdoppelsitzer Bergfalke von Scheibe Flugzeugbau aus Dachau war ein Einsitzer der logische nächste Schritt. Mit den Spatzen feierte Egon Scheibe den Höhepunkt seiner Laufbahn als Hersteller von Segelflugzeugen. In Summe entstanden fast 600 Spatzen in 14 Jahren. 78 Stück davon sind heute in Deutschland noch zugelassen.

Egon Scheibe machte 1952 sich an den A-Spatz und zusammen mit dem B-Spatz entstanden etwa 40 der kleinen Mitteldecker. Zusätzlich wurden ca. 40 L(Leistungs)-Spatzen mit 15-Meter-Flügeln und Gleitzahl 29 gebaut, bevor 1954 mit dem Spatz 55 der erste Schulterdecker der Serie erschien, von dem etwa 15 Stück gefertigt wurden. Ab 1955 wurde er dann als L-Spatz 55 mit 15 Meter Spannweite hergestellt. 300 Flugzeuge entstanden bei Scheibe in Dachau und in Bamberg bei Eichelsdörfer. In Frankreich wurden 150 Stück als A.60 Fauconnet von der Firma Avialsa gebaut und von Meteor in Italien ca. 15 als MS-30 L Passero. 1965 und 1966 folgten dann noch etwa 30 L-Spatz-III.

Mit 120 kg Leergewicht war der A-Spatz 70

kg leichter als die Ka 4 Rhönlerche und mit Gleitzahl 25 gleich 6 Punkte besser, obwohl beide in Gemischtbauweise mit Stahlrohr-rumpf entstanden und etwa gleich groß

waren. Das geringe Gewicht hatte beim Steigen in der Thermik enorme Vorteile und der Spatz war zu dieser Zeit das beliebteste Leistungssegelflugzeug in den Vereinen. Im Mai 1957 stellte Baptist Hofmann mit seinem selbstgebauten L-Spatz 55 beim Jungfernflug über 661,6 km von Burg Feuerstein nach Cosne-sur-Loire einen deutschen Streckenrekord auf, der drei Jahre nicht gebrochen wurde.

Der kantige stoffbespannte Rumpf war auch mit einem rundlichen GFK-Vorderteil lieferbar, das Kreuzleitwerk wurde bei allen Spatzen mit beplankten Flossen und bespannten Rudern ausgeführt. Die nach



In Rot der L-Spatz 55, in Blau der L-Spatz III

hinten hochklappende Haube aus Astralon war eckig und höher als die Flügeloberseite und wich erst später geblasenen Hauben aus Plexiglas. Beim L-Spatz III wurde die Rumpfform dann niedriger und durch auf das Rohrgerüst geschraubte Holzleisten runder.

Die Flächen hatten anfangs 13,20 Meter Spannweite. Vom Holm bis zur Nase und die Querrudersperrholzbeplankt und ansonsten klassisch mit Stoff bespannt. Alle Spatzen besaßen nach oben und unten ausklappende DFS-Sturzflugbremsen. Waren A-, B- und L-Spatz noch als Mitteldecker einzuordnen, so änderte sich das mit dem Spatz 55, der mit der kleinen Spannweite erstmals als Schulterdecker auftrat, um eine Leistungsverbesserung zu erreichen. Dieses Prinzip behielt Scheibe dann auch für L-Spatz 55 und III bei. Der B-Spatz erhielt durch den verstärkten Holm eine etwas höhere Zuladung und der für die DM 1953 gebaute L-Spatz erstmals 15 Meter Spannweite und wog dann schon 140 kg. Das meistgebaute Muster der Familie, der L-Spatz 55, war so ausgereift, dass er bis 1962 gebaut wurde. 1964 wurde der Tragflügel geschränkt, um dem L-Spatz III im Langsamflug bessere Manieren zu verleihen.

Scheibe machte 1957 aus dem L-Spatz 55 mit Hilfe eines umgebauten Triumph-Motorradmotors den SF-24 Motorspatz und dieser in 46 Exemplaren gebaute Einsitzer wurde der Einstieg in die langjährige Marktführerschaft als Hersteller von Motorseglern. Damit war auch klar, dass die nachfolgenden Segelflugzeugmuster nicht mehr

an den Erfolg der Spatzen anknüpfen konnten, da über 1000 gebaute und immer weiter entwickelte SF-25 Motorfalken dafür keinen Raum mehr in der ganz auf Egon Scheibe ausgerichteten Firma hatten. Nach seinem Tod im Jahr 1997 begann die Firma ihre Bedeutung zu verlieren und stellte neun

Jahre später ihren Betrieb ein.

Hartmut Sammet aus Heubach betreut seitdem mit seiner Firma Scheibe-Aircraft die Spatzen und Falken und baut auch den SF 25 C weiter. Das Spatzentreffen 2010 findet von 01.06 bis 05.06. auf dem Flugplatz Schinveld in Holland statt.

Technische Daten:

Spannweite	15,00 m
Länge	6,25 m
Flügelfläche	11,70 m ²
Flügelstreckung	19,23
Profil	Mü-Profil, 14%
Leergewicht	155 kg
Max. Pilotengewicht	110 kg
Max. Startgewicht	265 kg
Flächenbelastung	20,9 bis 22,6 kg / m ²
Min. Geschwindigkeit	55 km/h
Max. Geschwindigkeit	175 km/h
Min. Sinken	0,68 m/s bei 64 km/h
Gleitzahl	29 bei 73 km/h
Gebaute Stückzahl	ca. 300 in D, 155 in Frankreich und 15 in Italien

Hersteller

Scheibe Flugzeugbau GmbH / Dachau

Musterbetreuer

Scheibe Aircraft GmbH
 Flugplatz Heubach
 Sudetenstraße 57/2, D-73540 Heubach
 e-mail: info@scheibe-aircraft.de
 internet: www.scheibe-aircraft.de

