



# Standard Cirrus

TEXT: THOMAS BERGMANN

FOTOS: TOBIAS LOHNER, GRAFIK: SCHEMP-HIRTH-FLUGZEUGBAU/THOMAS BERGMANN

Nur noch 179 Standard Cirrus sind aktuell in Deutschland in Betrieb. Das ist nicht viel, da über 700 produziert wurden, aber es reicht für Platz 12 in der Zulassungsstatistik und belegt darüber hinaus die Beliebtheit dieses klassischen GFK-Seglers im Rest der Welt.

**M**artin Schempp gründete mit Wolf Hirth 1935 in Göppingen eine Flugzeugbaufirma, die 1938 nach Kirchheim unter Teck umzog. Zu ihren weltweit erfolgreichen Produkten zählte unter anderem die Minimoa. Nach seiner Zusammenarbeit in

der Darmstädter Akaflieg mit Wolf Lemke und Gerhard Waibel an der D-36 begann Klaus Holighaus bei Schempp-Hirth mit der Weiterentwicklung der in Lizenz gefertigten Standard-Austria zur SHK. Martin Schempp gab ihm danach den nötigen Freiraum, sich dem Entwurf des Cirrus zu widmen, der nur

*Noch einer der eleganten Klassiker Ende Januar 2006 beim Wellenfliegen über dem verschneiten Schwarzwald*



den ersten Schritt in einer langen Reihe erfolgreicher GFK-Segler aus Kirchheim/Teck darstellte und 1966 zum Erstflug abhob.

Im März 1969, dem Jahr, in dem Holighaus auch zum Betriebsleiter aufstieg, startete er zum ersten Mal mit der Standardklasse-Version des Cirrus, die mit anderem Rumpf und Tragfläche eigentlich eine völlige Neukonstruktion darstellte. George Moffat wurde schon im gleichen Jahr damit amerikanischer Meister.

Bis 1977 baute Schempp-Hirth insgesamt 701 Standard Cirrus und in diesem Jahr zog Martin Schempp sich auch aus der Geschäftsleitung zurück und übergab die Firma an Klaus Holighaus.

Der Rumpf des Standard Cirrus ist eine reine GFK-Konstruktion, ein Stahlgerüst trägt Fahrwerk, Steuerung und Tragflächen und ist fest in die Rumpfschale eingearzt. Die einteilige Haube klappt zur Seite und reicht bis weit vor das fest eingebaute Instrumentenbrett, so dass dieses von der Rückseite gut zugänglich ist. Das Cockpit ist auch für schwere Piloten geräumig genug, bis zu 128 kg Pilotengewicht sind je nach Version zugelassen, wenn das maximale Abfluggewicht von 330 kg damit nicht überschritten wird. Das T-Leitwerk mit Pendelruder verlangt eine ruhige Hand beim F-Schlepp und wurde später teilweise (Version G) durch ein gedämpftes Leitwerk ersetzt. Ab 1972 bekam der Standard Cirrus Wasserballast und Einziehfahrwerk, wie es die neuen FAI-Bestimmungen erlaubten. Die maximale Masse wurde auf 390 kg erhöht, allerdings nur 330 kg bei der Durchführung von einfachem Kunstflug und Wolkenflug ohne Wasserballast. Ab Anfang 1975 hatte der Cirrus 75 eine spitzere Nase, geänderte Haube und einen



verbesserten Anschluss des Höhenruders.

Die Tragflächen in Schalenbauweise mit einem GFK-Holm bestehen aus Conticell-Hartschaum mit beidseitiger Glasfaser-Beschichtung, die Spannweite schrumpfte von 17,75 m beim Cirrus auf die üblichen 15 Meter, wodurch sich die Streckung auf 22,5 reduzierte. Die Flächen besitzen nur nach oben ausfahrende Luftbremsen, deren Wirkung von vielen Piloten als verbesserungswürdig angesehen wurde und die deshalb oft auf doppelstöckige Bremsklappen umgerüstet wurden. Beim Cirrus 75 wurde Anstellwinkel und Schränkung der Flächen verändert und vergrößerte Luftbremsen verbaut. Außerdem konnte die Spannweite mit Ansteckflügeln auf 16 Meter erhöht werden, womit die Gleitzahl sich entscheidend verbesserte. Heute ist es auch möglich, Winglets nachzurüsten.

200 Stück der insgesamt 701 gefertigten Standard Cirren wurden in Lizenz bei Grob gefertigt, weitere 30 in Frankreich und 14 im früheren Jugoslawien

Heute ist der Flieger in der Clubklasse zu Hause und wird dort wegen seiner guten Flugleistungen geschätzt. Auch große Strecken sind damit möglich. Gerd Heidebrecht flog mit seinem Standard Cirrus im August 2005 in Serres ein JoJo über 1000 km.

#### Technische Daten

Typ	Standard Cirrus
Spannweite	15,00 m
Länge	6,35 m
Flügelfläche	10,00 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung	22,5
Profil	Wortmann FX S 02-196/FX 66-17-A II-182
Leergewicht	202 kg (bis zu 220 kg)
Max. Pilotengewicht	128 kg
Max. Startgewicht	330 kg (später 390 kg)
Max. Wasserballast	kein (später 80 kg)
Max. Flächenbelastung	39,0 kg/m <sup>2</sup>
Min. Geschwindigkeit	62 km/h
Max. Geschwindigkeit	220 km/h
Max. Startgeschwindigkeit	110 (Winde) bis 140 km/h (F-Schlepp)
Min. Sinken	0,65 m/s bei 75 km/h
Gleitzahl	36 bei 95 km/h
Gebaute Stückzahl	771 (davon 200 bei Grob in Lizenz)
Gebaut seit	März 1969 bis April 1977

#### Hersteller

SCHEMPP-HIRTH Flugzeugbau GmbH  
 Kredenstraße 25  
 D-73230 Kirchheim/Teck  
 Telefon: (+49) 7021 / 7298 - 0  
 e-mail: [info@schempp-hirth.com](mailto:info@schempp-hirth.com)  
 internet: [www.schempp-hirth.com](http://www.schempp-hirth.com)

