



WAS WINGLETS AUSMACHEN: DAS DESIGN DER CLUB WIRKT JETZT WIE AUS EINEM GUSS.

eine Blendung ergibt. Er wird von einer eigenen Batterie gespeist und soll bei der Steuerung über das FLARM einen Wochenendbetrieb halten.

Das Wetter zum Kennenlernen der DG-1001 Club WL passt. Es ist der erste richtige Sommertag in Bruchsal, aber einer, der gleich übertreibt: Schwülheiß ist es, um die 30 Grad Celsius. Eher erschwerte Bedingungen für die Schlepp-Morane auf dem nicht gerade langen Grasplatz.

Nach dem Straffen des Seils wandert der Bremsklappengriff aus seiner Position für die Feststellbremse in die Einfahrarretierung, und das Anrollen mit voll gezogenem Höhenruder beginnt ganz komfortabel. Das große,

gut gefederte Rad glättet im Startlauf die groben Unebenheiten, bis der Doppelsitzer bei rund 80 km/h aus dem Gras gehoben werden kann. Schon im Schlepp fällt positiv auf, dass

die mit dem Update auf die Version 1001 überarbeitete Abdichtung der Hauben wirkungsvoll ist. Auch später im Schnellflug bleibt die Club WL überzeugend leise, wobei in der sommerlichen Warmluft alle Lüftungen geöffnet sind. In rund 1000 Meter Höhe lässt es sich dabei auch ohne Wolkenschatten gut aushalten. Die Lüftungsdüsen in der rechten Bordwand zielen angenehm Richtung Oberkörper.

In 600 Metern treibt der erste Bart die Varionadel an den Anschlag – Zeit, auszuklinken. Die Wolke zieht für Warmluft ordentlich, allerdings muss ich erst auf Umkehrkurs etwas ausholen, um in den Kern des engen Schlauchs drehen zu können. Wo's richtig steigt, teilt der Flügel gut mit. In engen Spiralen geht es aufwärts. Rund 100 km/h Geschwindigkeit verlangt die Club WL für die große Schräglage. Es geht auch etwas langsamer, aber dann macht sich die vordere Schwerpunkt-lage bemerkbar. Bei völlig zurückgezogener Trimmung muss ich für 90 km/h, die der Schräglage aber schon nicht mehr angemessen sind, kräftig ziehen. Weiter oben kann der Kreis auch aufgeweitet und dann flacher mit 90 km/h gekurbelt werden.

Es macht schon Spaß, die Club so aufdrehen zu lassen. Die Verlagerung

des kräftigen Steigens mit der Höhe ist gut zu lokalisieren, und mit dosiertem Nachsteuern mit den harmonisch abgestimmten, leichtgängigen Rudern lässt sich dem Kern recht einfach folgen. Schülern sollte es damit nicht schwerfallen, ihre ersten Thermikerfahrten zu sammeln.

Und wie verhält sich die DG-1001 Club mit den Winglets, wenn sie zu langsam wird? Unsere vordere Schwerpunkt-lage macht sich nicht negativ bemerkbar, mit ganz zurückgezogenem Steuerknüppel lässt sich die Club auch im Kurvenflug völlig aushungern. Eine hoch über dem Horizont drehende Nase, weiche Ruder und leichtes Schütteln signalisieren den überzogenen Flugzustand, der sich noch mit leichten Querruderausschlägen kontrollieren lässt. Nicktendenzen lassen sich leicht wieder einfangen. Im Geradeausflug zeigt sich bei rund 70 km/h ein ähnliches Verhalten.

Beim zweiten Flug mit den einfachen Endscheiben für den Kunstflug – dementsprechen mit noch kürzerer Spannweite und einhergehender erhöhter Flächenbelastung – zeigt sich ein nicht mehr ganz so gutmütiges Verhalten. Wir haben jetzt mit gefülltem Gewichtskasten im Heck auch eine hintere Schwerpunkt-lage eingestellt. Nach stetig verringerter Fahrt lässt sich die „Club-Akro“ jetzt auch

Daten DG-1001 Club WL

Muster: DG-1001 Club WL **Hersteller:** DG-Flugzeugbau, Bruchsal **Besatzung:** 1+1
Bauweise: Faserverbund **Einsatz:** Schulung, Training, Kunstflug **Preis:** Die Basisausführung der DG-1001 Club WL gibt es für 83 000 Euro plus MwSt.

Abmessungen

Spannweite	18 m
Flügel-fläche	16,72 m ²
Streckung	19,38
Länge	8,57 m
Rumpfhöhe	1,0 m
Rumpfbreite	0,73 m

Massen

max. Masse Kat. U	750 kg
max. Flächenbelastung	44,9 kg/m ²
max. Masse Kat. A	630 kg

Rüstmasse	ca. 411 kg
Flächenbelastung (bei 80 kg Zuladung)	ca. 29,4 kg/m ²

Leistung

geringstes Sinken (einsitzig) bei 84 km/h	0,62 m/s
Überziehgeschwindigkeit bei 550 kg	67 km/h
beste Gleitzahl bei 750 kg und 100 km/h	ca. 41
Höchstgeschwindigkeit	270 km/h

mit einem kräftigen Seitenruderausschlag ins Trudeln befördern. Das Trudeln erfolgt recht steil. Mit Gegenseitenruder zum Stoppen der Rotation und nachgelassenem Höhensteuer ist der Flieger schnell wieder unter Kontrolle gebracht. Schülern sollte bei diesem Verhalten das Trudeln kein unbekanntes Flugmanöver bleiben.

Trimmen lässt sich die DG-1001 Club WL vom Langsamflug bis in den hohen Geschwindigkeitsbereich. Einmal vertrimmt, sind höhere Ruderkräfte aufzubringen. Auch mit dem

Trainer macht das Vorfliegen von Wolke zu Wolke Freude. Zwar tragen hier nicht 20 Meter Spannweite, allzu drastisch beschneidet das aber die Leistung nicht. Die nächsten Wolken werden auch bei 1100 Metern Basis in Höhen erreicht, die noch keinen Gedanken ans Außenland aufkommen lassen. Überlandflügeinweisungen sollten mit dem Trainer kein Problem darstellen.

Die Sicht vom vorderen Sitz aus ist ausgezeichnet, hinten ist sie durch den Haubenrahmen etwas eingeschränkt, auch wenn mit dem 1001er-



[1] Die Ausgleichsgewichte für unterschiedliche Cockpitbeladungen passen in die Cockpitvorrichtungen und in den Leitwerksschacht. [2] Der Leitwerksschacht kann einfach befüllt werden. Das ist im Flugbetrieb aber nicht ständig erforderlich.



Fotos: DG-Flugzeugbau, Marzitzki

Fazit

- gutmütiges Langsamflugverhalten
- harmonische Ruderabstimmung
- Ausbaumöglichkeiten
- Raumangebot vorn könnte größer sein
- hinten Sicht einschränkung