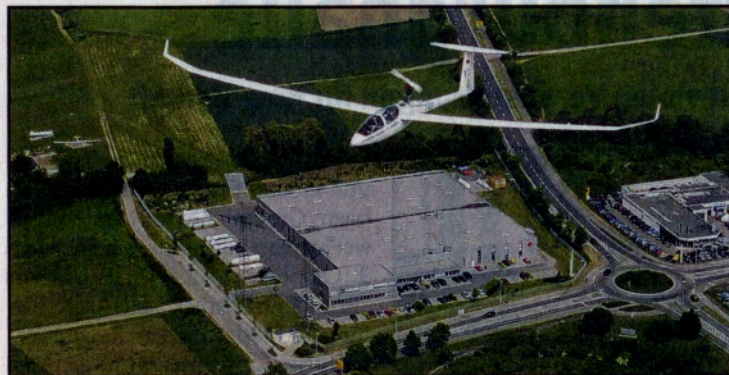


Gewichtige Probleme, leichte Lösungen

BRUCHSAL: DG Flugzeugbau setzt sein Know-how auch gewinnbringend in der Kunststofftechnik ein

Wer gerne geräuschlos in die Luft geht, weiß genau, wo Bruchsal liegt. Der Segelflugzeugmarkt ist bei drei deutschen Mitbewerbern überschaubar; erst recht seit DG-Hauptgesellschaftscharter Friedel Weber 2003 die LS-Baureihe der bruchgelandeten Rolladen Schneider Flugzeugbau GmbH als Marke in sein Unternehmen eingliedert hat.

Ein nicht ganz einfaches Unterfangen, denn so ähnlich sich die Flugzeuge in Farbe, Spannweite und Leistung präsentieren, so unterschiedlich sind die Käufer: „Überzeugen Sie mal einen eingeleichteten Mercedes-E-Klasse-Fahrer davon, auf einen 5er BMW umzusteigen oder umgekehrt. So ist das auch bei typischen LS- und DG-Piloten“, macht Weber die unterschiedlichen Philosophien deutlich. Zwei Marken, ein Hersteller - mittlerweile konnte das Vertrauen wachsen. 40 bis 50 Flieger werden im DG-Hallenneubau am Bruchsaler Flugplatz per anno in vier Abschnitten und allesamt auf Bestellung gefertigt: Die in der Harzerei in Halbformen gefertigten Bauteile wie Flügel und Rumpf kommen nach zwei Wochen zum Rohbau. Hier komplettieren die Arbeiter über weitere zwei Wochen das Flugzeug mit Steuerung und Ruder. Nachdem sie im Finish la-



Direkt neben dem Bruchsaler Flugplatz produziert DG.

FOTO: PS

ziert, geschliffen und poliert sind, geht es schließlich zur Endmontage, wo Instrumente, Motor und die übrige Technik verbaut werden. Abnehmer für die zwischen 80.000 und 150.000 Euro teuren Segler: Privatleute und Vereine weltweit.

Im Jahr 2000 ist die Firma von Untergrombach übergesiedelt, wo sie 1973 als Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH von Gerhard Glaser und Wilhelm Dirks gegründet wurde, um das Standardklassensegelflugzeug DG-100 zu produzieren. Chefkonstrukteur Dirks verantwortet heute noch als einer von 65 Mitarbeitern die entwicklungstechnischen Aufgaben; geführt wird das Unternehmen von Weber und Holger Back als gleichberechtigtem Geschäftsführer. Der lange vor Beginn der Wirtschaftskrise einsetzende Rückgang der Piloten-

zahlen hat die DG-Lenker im Laufe der vergangenen fünf Jahre angegriffen, weitere Standbeine aufzubauen. Hinzu kommt, dass ein modernes Faserverbundflugzeug äußerst langlebig ist, kaum Wertverlust über die Jahre zu verzeichnen hat. Und nicht zuletzt konkurrieren neue Luftsportarten wie Gleitschirm- und Ultraleichtfliegen um den ohnehin raren und vereinscheuen Nachwuchs.

„Im Service- und Wartungsbereich betreuen wir inzwischen auch viele Segelflugzeuge anderer Hersteller und dürften der größte Instandhaltungsbetrieb in Deutschland sein“, so Back. Das Ersatzteilgeschäft ist ebenfalls stark expansiv: Um die 16.000 Artikel sind im Otto-Lilienthal-Weg 2 auf Lager. Doch das Flugzeugbau-Know-how lässt sich auch an-

derweitig gewinnbringend einsetzen: für technische Probleme, die man mit traditionellen Bauweisen und Materialien nicht in den Griff bekommt. Die bereits 2003 gegründete Firma DG Kunststofftechnik GmbH steht für Spezialanfertigungen in Composite-Bauweise aus Gewebe und Harz. „Glasfaserverstärkter Kunststoff ermöglicht Teile, die sehr leicht und zugleich sehr stabil sind“, erklärt Back. Neben GFK arbeitet DG auch mit Kohlefaser, Basaltfaser und Aramidfaser wie sie etwa in der Formel 1 verwendet wird. „Die kleinsten Bauteile messen nur wenige Zentimeter, die größten zwölf Meter. Darunter sind Sonderanfertigungen für SEW ebenso wie Duscharme, die an einen asiatischen Kunden gehen“, verdeutlicht Back die Einsatzspanne. Viele Firmen in der Region gehören bereits zum Kundenstamm und wer künftig vor einem gewaltigen Problem steht, sollte darüber nachdenken, ob es sich unter Umständen auch ganz leicht lösen ließe. Mehr Infos online unter www.dg-flugzeugbau.de. (rick)