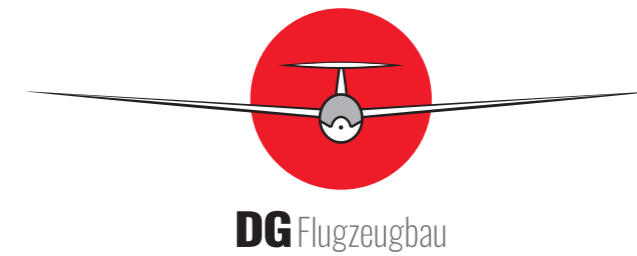


Technische Daten			
Spannweite	m	15	18
Flügelfläche	m ²	10.5	11.4
Streckung	/	21.4	21.8
Länge	m	6.72	6.72
Höhe	m	0.8	0.8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	280	280
beste Gleitzahl	/	~ 1:44	~ 1:50

geringstes Sinken (bei 420kg)	m/s	0.59	0.51
Leermasse (mit Grundinstrumentierung) ca.	kg	270	280
Wasserballast Flügel	l	190	190
Wasserballast Seitenflosse	l	7.5	7.5
max. Abflugmasse	kg	525	575
max. Flächenbelastung	kg/m ²	50	50.4



LS8-sc neo



Der Renner für die Standardklasse
The Standard Class Racer

DG Flugzeugbau GmbH | Otto-Lilienthal-Weg 2 | D-76646 Bruchsal
 Telefon: +49(0) 7251 / 3020-0 | Telefax: +49(0) 7251 / 3020-200
 dg@dg-flugzeugbau.de | www.dg-flugzeugbau.de



Die LS8-sc **neo** lässt das berühmte Standardklasse Flugzeug erneut aufleben. Im Laufe der letzten Jahre haben viele Modifikationen das Flugzeug aktuell und wettbewerbsfähig gehalten. Mit der **neo** Version kann nun nochmals ein deutliches Leistungsplus erzielt werden. So bleibt die LS8 nicht nur hinsichtlich Leistung, sondern auch in Sachen Flugeigenschaften erste Wahl – Für Wettbewerbspiloten wie auch für Vereine und Genussflieger.

Rumpf | Fuselage

Die LS8 wurde in den vergangenen Jahren mit verschiedenen Updates versehen. Im Rumpf wurde eine Mandl-Absaugung integriert, welche einen Überdruck verhindert und die eingeströmte Luft kontrolliert nach außen führt. Darüber hinaus wurde das große LS Spornrad durch ein kleines mit 150mm Durchmesser der Fa. Tost ersetzt und die Verkleidung entsprechend angepasst. So konnte die Stirnfläche in diesem Bereich um ca. 2/3 reduziert werden. Das 5"-Fahrwerk verbessert das Anrollverhalten in Folge des höheren Anstellwinkels und erhöht den Komfort. Eine Parkbremse sichert das Flugzeug gegen ungewolltes Rollen am Boden.



*In recent years we furnished the LS8-sc **neo** with several updates. A Mandl Air Extractor, which leads excess air to the outside, was integrated into the fuselage. The device controls the incoming airstream and avoids excess pressure. What's more, we replaced the LS' large tail wheel by a smaller one with a diameter of*

150mm (made by Tost) and adjusted the wheel spat accordingly. The cross-sectional area was thus reduced by 2/3. Due to a higher angle of attack, the 5"-gear has improved the take-off roll. A very comfortable upgrade. A parking break may prevent the glider from inadvertent rolling on the ground.

Leitwerk | Tail Unit

Das bewährte Leitwerk der LS8 blieb nahezu unverändert. Jedoch haben wir auch diesen Bereich im Detail überarbeitet. Der Übergang zwischen Seitenleitwerk und Höhenleitwerk wurde modifiziert und aerodynamisch günstiger gestaltet. Der Spalt zwischen Höhenruder und Seitenleitwerk wird nun serienmäßig abgedichtet und verbessert die Höhenruderwirkung vor allem beim Kreisen mit hoher Flächenbelastung.

The LS8's well-proven tail unit remained almost unaltered. However we re-engineered and improved several smaller details in this area. In order to improve aerodynamic characteristics we modified the transition between vertical tail and elevator. With the new series the gap between elevator and vertical tail is now sealed. This amendment improves the elevator's efficiency while thermaling, especially with high wing loadings.

*Our LS8-sc **neo** revives the famous standard class glider, which has been repeatedly modified during the past years. We consequently kept the sailplane up-to-date and ready for competition. With the **neo** version we now achieved an even higher performance. The LS8 stays first class, not only because of its flight performance but also in terms of flight qualities – for competitive pilots as well as for club use and for recreational pilots.*

Cockpit | Cockpit

Das Cockpit wurde modernisiert und präsentiert sich nun im Design der LS10. Die Bowdenzüge des Wasserballasts verstecken sich nun elegant unter der Seitenverkleidung.

Die Fußwanne wurde abgesenkt und bietet dem Piloten noch mehr Komfort. Der Instrumentenpilz wurde speziell für große Bordrechner überarbeitet und bietet genug Platz für vielerlei Instrumente.

The LS8-sc cockpit was modernized. It comes in the same look as our LS10. The bowden cables for water ballast are well hidden under the side cladding.

We were able to enlarge the cockpit's front part by lowering the front section of the seat pan, so it now offers additional space and legroom. We reorganized the instrument panel to carry larger board computers. It now offers sufficient space for all instrumentation desired.

Flügel | Wing

Wie gewohnt bieten wir die LS8-sc mit 15 und 18m Spannweite an. Für den Wettbewerbsflieger sind die neuen 15m **neo** Winglets erste Wahl. Sie wurden speziell für die Bedürfnisse und Flugprofile im Wettbewerb entwickelt.

Das Ergebnis ist ein bemerkenswerter Leistungsanstieg sowohl beim Kurbeln in der Thermik, als auch beim Geradeausflug im mittleren bis hohen Geschwindigkeitsbereich.

*Like in past years, we are offering the LS8-sc with two different wingspans, 15m and 18m. Competition pilots will most likely be interested in the new 15m **neo** winglets. Those were especially designed for competition based on flight profiles recorded over a long time.*

The result is a remarkable gain in performance during thermaling as well as during straight flight in medium and high speeds.

Die Vorzüge der LS8-sc **neo**

- Umfangreiche Serienausstattung
- Viele Leistung und Komfort verbessernde Modifikationen
- Turbo-Vorbereitung serienmäßig
- 18m Spannweite optional
- NOAH Notausstiegshilfe optional

The LS8-sc **neo** Advantages

- Extensive standard equipment
- Multiple modifications increase performance and comfort
- Sustainer engine preparation in series
- 18m wing span (option)
- NOAH emergency bail-out aid in series