

ist

Fliwatüt im Eigenbau

Carl Friedrich Schmidt hat zwei Leidenschaften: Musik und Fliegen. Sein Flugzeug hat sich der Trompeter deshalb selbst gebaut

Von Jürgen Schelling

Was für eine Maschine! Das Cockpit für zwei – völlig offen. Dazu der exotische Antrieb – ein Zweischeiben-Wankelmotor. Das Design – unglaublich. Und die aufgemalte “Nose Art” wie früher bei Jagdflugzeugen des Zweiten Weltkriegs. Ausserdem ein Schriftzug “Breezy”, der mithilfe von echtem Goldstaub aufgebracht ist. Der Begriff “einmalig” wirkt für die Maschine von Carl Friedrich Schmidt fast schon abgegriffen, zumal wenn man erfährt, dass er das Flugzeug selbst gebaut hat. Zugegeben, es gibt immerhin einen Bauplan dafür, aber da wurde soviel verändert, optimiert und auf die persönlichen Vorlieben hin modifiziert, dass diese Maschine viel mehr ist als nur einen Plan umzusetzen. Zumal ihr Bau 14 Jahre gedauert hat.

Eigentlich ist der gebürtige Norddeutsche und in Reutlingen lebende Schmidt ja Musiker – und das hauptberuflich als Trompeter bei einem klassischen Orchester. Seine zweite Leidenschaft gehört aber der Fliegerei. Die betreibt er ebenfalls professionell. Nach Privatpilotenlizenz, Weiterbildung zum Berufspiloten, Instrumentenflug-Rating sowie einer Berechtigung zum Fliegen mehrmotoriger Maschinen und zum Wasserflug kam der Wunsch nach einem eigenen Flugzeug. Es sollte aber keine übliche Cessna oder Piper werden. Stattdessen gefällt ihm das sinnliche Erlebnis, in einem völlig offenen Cockpit zu sitzen, den Wind um die Nase zu spüren und ein ursprüngliches, pures Fluggefühl zu haben. Quasi Motorradfahren durch die Luft. Also fiel die Wahl auf ein Flugzeug, bei dem man komplett im Freien sitzt: Die Breezy ist in den USA als Bauplanflugzeug recht verbreitet, in Europa hingegen eine echte Exotin.

Wer sich für so ein Flugzeug mit zwei völlig offenen Cockpits – Pilot und Passagier sitzen bis auf eine kleine Verkleidung genau wie Biker im Fahrtwind – interessiert, muss in die USA. Dort sind beim jährlichen Fliegermeeting Oshkosh in Wisconsin immer Exemplare der weltweit in etwa 500 Exemplaren gebauten Breezy zu sehen. Das Flugzeug entstand aus einer Laune mehrerer Piloten in Chicago zu Beginn der 1960erjahre heraus. Sie hatten die Tragfläche einer in großer Stückzahl gebauten Piper PA-18 Cub übrig, konstruierten dafür ein Rumpfgerüst mit zwei Sitzen und verbanden dieses mit Flächen und Leitwerk der Piper zu einer Art “Fliwatüt”. Dieses erregte soviel Aufsehen und Bewunderung in der Flieger-Szene, dass sie später einen Bauplan für die Maschine auflegten.

Deshalb ist für die Breezy immer zuerst eine Piper-Cub-Tragfläche notwendig. Die konnte Carl Friedrich Schmidt durch einen glücklichen Zufall erwerben. Denn seine Tragfläche lag gar nicht allzu weit entfernt seit 1957 originalverpackt in einem Bundeswehr-Hangar als Ersatzteil für eine Piper L-18C, das war die Militärversion der Piper Cub. Lediglich eine neue Bespannung war nötig. Da der Musiker gerne länger fliegt, hat er statt eines Flächentanks wie in der frühen Cub üblich einen weiteren Kraftstoffbehälter in den Flügel eingebaut. Jetzt sind statt 68 Liter üppige 136 Liter Sprit an Bord. Sein Zweischeiben-Wankel, der normalerweise einen Mazda RX-7 Sportwagen antreibt, schluckt im Reiseflug etwa 35 Liter. Daher kann er über drei Stunden in der Luft bleiben. Der Motor hat keine

ist

Einspritzung, sondern Weber-Rennvergaser erhalten. Bis Schmidt als Autodidakt diese aber perfekt einstellen konnte, verging einige Zeit und es bedurfte einiger Fachliteratur sowie Ausprobieren.

Warum aber gerade ein Wankel und nicht einen üblichen Vierzylinder-Boxer der US-Hersteller Lycoming oder Continental, die sonst in Breezys eingebaut werden? In den USA schert sich bei Eigenbauflugzeugen groß niemand um deren Geräusche. Im strengen Europa und vor allem in Deutschland ist ein Flugzeug aber nicht zu betreiben, wenn es genau definierte Lärmgrenzwerte überschreitet. Ein sogenanntes Pusherflugzeug wie die Breezy, bei dem der Motor hinten im Rumpf sitzt und einen Druck-Propeller antreibt, ist bauartbedingt lauter wie ein Flugzeug mit dem Triebwerk vorne und Zugluftschraube. Denn ein Druckpropeller dreht sich in bereits verwirbelter Luft, das macht ihn geräuschvoll. Es war also klar, dass nur ein leises Triebwerk mit möglichst geringer Drehzahl der Luftschraube in Frage kommt, um deutsche Lärmgrenzwerte einzuhalten.

Ein Schweizer, der ebenfalls die Breezy gebaut hatte, erfüllte mit einem Mazda-Wankelmotor die strengen eidgenössischen Lärmvorschriften. Schmidt nahm Kontakt mit ihm auf und stellte fest: Der exotische Rotationsmotor ist genau die richtige Wahl. Ein Untersetzungsgetriebe reduziert die Propellerdrehzahl, der Nachschalldämpfer senkt den Geräuschpegel ebenfalls. Zudem hat er viel Leistung: Mit den Weber-Doppelvergasern sind rund 170 PS drin, gut das Doppelte der herkömmlichen Vierzylinder-Flugmotoren, mit denen Breezys in USA fliegen. Die Wankel-Power schlägt sich allerdings nicht in der Geschwindigkeit nieder: Die deutsche Breezy ist mit einer Reisegeschwindigkeit von 90 km/h äusserst gemütlich unterwegs. Nur wenn es wirklich schnell gehen muss, sind auch mal 120 km/h drin.

Da der Motor aus Gründen der Redundanz gleich zwei Lichtmaschinen montiert bekam, ist genügend Strom für Instrumente, Landescheinwerfer oder Positionslichter mittels zwei getrennten Stromkreisen vorhanden. Es bleibt sogar Power übrig, um Schmidt im Winter trotz offenem Cockpit zu wärmen. Dann trägt er eine beheizbare Motorradfahrer-Kombi, die per Bordstrom für behagliche Wärme trotz tiefer Aussentemperaturen sorgt. In seinem Instrumentenbrett hat Schmidt eine Vielzahl von Anzeigen und Geräten eingebaut. Ungewöhnlich für ein Flugzeug, für das lediglich Fahrt- und Höhenmesser vorgeschrieben sind. Aber durch den schweren Wankel im Heck musste als Ausgleich Gewicht in die Rumpfspitze, um den Schwerpunkt der Maschine im erlaubten Rahmen zu halten. Also hat sich der ehemalige Berufspilot ein außergewöhnlich opulentes Avionikangebot gegönnt, das mit seinen Kilos dazu beiträgt, die sogenannte Weight and Balance der Maschine ins richtige Verhältnis zu bringen.

Aber was hat es mit dem Goldstaub auf sich? Schmidt wollte einen goldglänzenden "Breezy"-Schriftzug im Art-Deco-Stil auf der Rumpfnase. Ein guter Freund hatte dafür eine verblüffende Lösung parat: Echten Goldstaub, der in Form des Schriftzugs aufgetragen und dann mit Klarlack konserviert ist. Diese Design-Lösung passt bestens zu dem extravaganten Selbstbau-Flugzeug.

Während des Entstehens über insgesamt 14 Jahre hinweg kontrollierten in regelmäßigen Abständen Experten der deutschen Oskar-Ursinus-Vereinigung für Flugzeugselbstbauer die Qualität der Bauarbeiten. Sie gewährleisteten, dass am Ende ein flugtaugliches und sicheres Flugzeug entsteht, das als sogenanntes Experimentalflugzeug zugelassen ist. Mit

ist

Experimentalflugzeugen darf nur bei Tag und im Sichtflug geflogen werden, ausserdem ist die Zahl der Passagiere begrenzt. Bei Nacht oder unter Instrumentenflugbedingungen, also etwa in Wolken, dürfen Experimentalflugzeuge nicht fliegen.

Da der Musiker in den USA bereits viele Stunden mit einer Breezy geflogen ist und so einige Erfahrung auf dem Muster hat, erlaubt ihm das Luftfahrt-Bundesamt, die komplette Flugerprobung als äusserst erfahrener Pilot selbst auf dem baden-württembergischen Flugplatz Mengen vorzunehmen. Deren Abschluss bilden dann mehrere Lärm-Messflüge. Dabei muss sich zeigen, ob die Kombination aus Wankelmotor, Untersetzungsgetriebe und Nachschalldämpfer ausreicht, die geltenden Lärmgrenzwerte zu unterschreiten.

Wie aber fliegt sich nun sein Eigenbau? Schmidts begeistertes Fazit nach bisher etwa 30 Stunden Stunden in der Luft sagt eigentlich alles: "Breezy fliegen ist wie nackt schwimmen".