

Trompeter baut Flugzeug: Bis sie abhebt und sie schwebt



Flug-Enthusiast Carl-Friedrich Schmidt auf seinem annähernd vollendeten »Breezy«. Dahinter die Garage (nur rechter Teil), in der das Gerät entstand. GEA-FOTO: KNAUER

REUTLINGEN-ROMMELSBACH. Fahrräder, Mofas, Seifenkisten: Was wird nicht alles zusammengeschaubt in deutschen Garagen. Was allerdings in einer Garage in Rommelsbach entsteht, sprengt den Rahmen des Gewohnten: Unter den Händen von Carl-Friedrich Schmidt nimmt nichts weniger als ein Flugzeug Gestalt an. Ein flugfähiger Zweisitzer mit 180-PS-Motor, ein sogenannter »Breezy«.

Das Verrückte daran: Carl-Friedrich Schmidt ist nicht etwa ein Luftfahrttechniker, er ist Profimusiker, Trompeter bei der Württembergischen Philharmonie. Den Flieger-Virus hat er sich bei einer USA-Tournee als Student eingefangen. »Dort hatte ich Gelegenheit, auf einem Sprühflieger in der Landwirtschaft mitzufliegen. Da wusste ich – das ist es!«

Sobald er als Trompeter eine feste Stelle und somit das nötige Kleingeld hatte, machte Schmidt den Pilotenschein. Inzwischen verfügt er sogar über die Fluglehrerlizenz. Und irgendwann stolperte er über den Breezy, jenes verrückte Selbstbau-Flugzeug, das seit den 1960er-Jahren in der Flieger-Szene für Aufregung sorgt.

Dreizehn Seiten Pläne

Denn was Schmidt zusammenbaut, ist nicht etwa ein fertiger Bausatz. Wer einen Breezy bauen will, bekommt kein Teil geliefert, sondern lediglich dreizehn Seiten Papier mit Plänen. Die dreizehn Seiten kosten hundert Dollar und man bestellt sie bei dem Amerikaner Carl Unger per Post. Denn der alte Berufspilot, mittlerweile in den 70ern, ist nicht im Internet, dafür noch immer mit Vorliebe in der Luft. Alle Teile, die er braucht, hat der Breezy-Bauer gefälligst selbst herzustellen oder aufzutreiben. Kein Wunder, dass Breezys rar sind: Etwa 150 existieren weltweit, nur etwa vier in Europa – und in Deutschland ist der von Schmidt offenbar der Erste.

2003 fasste Schmidt den Plan, »es zu tun«. Den ultimativen Jungentraum in stählerne Realität zu verwandeln. Ein Flugzeug in einer ganz normalen Einzelgarage zu bauen, die dafür einen halben Meter zu kurz war. Nun, dann musste halt ein Schlitz in die Rückwand.

Man besorge Piper-Flügel

Die Anweisung Nummer eins auf der Anleitung hat es gleich in sich. Sie lautet sinngemäß: »Treib' irgendwo einen Satz Piper-Tragflächen auf.« Leicht gesagt! Außer Material von Schrottwert war aber nichts zu kriegen. Nach drei Jahren Suche war Schmidt am Verzweifeln – da meldete sich auf ein Inserat hin der Bundeswehrfliegerclub Leipheim. Ja, sie hätten solche Flügel. Sie stammten noch aus der Anfangszeit der Bundeswehr, als die Amerikaner den Deutschen Piper-Flugzeuge fürs Pilotentraining schenkten – die aber schneller als gedacht von einer Dornier-Maschine abgelöst wurden. Die Flügel waren günstig zu haben, »und sie waren nie benutzt«, grinst Schmidt.

Also los: Präzisions-Stahlrohre besorgen, die einzelnen Stangen bearbeiten, das Grundgerüst zusammensetzen, auf Millimeterbruchteile genau, damit es beim Schweißen keinen Verzug gibt. »Ich habe das zusammengeheftet, richtig verschweißt hat es dann ein zertifizierter Flugzeugschweißer in WIG-Technik«, erläutert Schmidt. Sicherheit geht vor.

Die kniffligste Frage war der Motor. Er ist im Breezy hinter den Tragflächen angebracht. Ein Flugmotor dort wäre zu laut gewesen, »dafür hätte ich in Deutschland nie eine Genehmigung gekriegt«. Also musste ein Motor her, der dieselbe Leistung mit geringerer Drehzahl brachte, folglich mit weniger Lärm.

Die Lösung des Problems saß in den Eingeweiden eines RX-7-Sportwagens von Mazda: ein Wankelmotor! In den 70er-Jahren in Deutschland entwickelt, hatte sich der Wankelmotor für die Straße einen schlechten Ruf eingehandelt: hoher Spritverbrauch, hoher Ölverbrauch. Im amerikanischen Rennsport jedoch ist er begehrt – und als Flugzeugmotor Spitze mit seinen 180 PS. Das Ding baute Schmidt von elektrischer Einspritzung auf Weber-Doppelvergaser um – »da funktioniert alles mechanisch und ist viel weniger anfällig«.

Lichtmaschine vom Gabelstapler

Aus Sicherheitsgründen stattete Schmidt das Aggregat mit einer Doppelzündung aus, damit der Motor auch noch lief, wenn eines der beiden Zündsysteme ausfiel. Den Strom für das zweite Zündsystem liefert eine zusätzliche kleine Lichtmaschine – »die stammt aus einem Gabelstapler«, schmunzelt Schmidt. »Und sitzt dort, wo normalerweise der Kompressor für die Klimaanlage sitzt. Die brauch ich ja dort oben nicht.« Wohl wahr, dort kühlt die Luft.

Etwa 2 500 Stunden hat Schmidt seit Baubeginn 2006 in den Flieger investiert, eher mehr noch in die Internet-Recherche. Viele Teile, wie etwa der Auspuff, stammen aus der US-Rennsport-Szene, vor allem aus dem »Hot-Rod«-Sport mit seinen bizarr aufgemotzten Kisten.

Jedes Teil hat seine Anekdote. Die Landescheinwerfer spendierte eine Harley Davidson, die Buglampe ein Militärflugzeug der Bundeswehr. Einige Teile hat Schmidt maßfertigen lassen, den Propeller etwa. Oder die Befestigungsplatte des Motorblocks – die habe ein lesbisches Pärchen in Kalifornien gefertigt, das dort eine Firma für Experimentalflugzeugteile betreibt. »Die Borduhr habe ich auf einem Flohmarkt in Tokio gefunden, die stammt aus einem chinesischen Militärflieger«. Die Instrumente seien in neuwertigem Zustand, die lebenswichtigen auch geprüft und zertifiziert.

Girl auf der Bughaube

Die Bughaube hingegen hat ihm der Ofterdinger Werbetechniker Klaus Hoppe aus luftfahrtgeprüftem Glasfaserkunststoff gefertigt. Hoppe sollte eigentlich nur den Stahlrohrrahmen lackieren, fing aber Feuer »und hat Tage auf mich eingeredet«. Das Ergebnis ist ein Glanzstück im Look eines Oldtimerfliegers samt Goldlack-Schriftzug und Pin-up-Girl in Airbrushwolken.

Zehn Jahre nach dem Entschluss steht der Stahl gewordene Jungentraum vor der Vollendung. »Im Sommer möchte ich noch den ersten Motortestlauf machen«, sagt Schmidt, »wobei ...« Ein Blick auf die vom Hagel demolierte Hausfassade lässt ihn skeptisch werden.

Im Frühjahr jedenfalls soll der Vogel zum ersten Probeflug abheben. Auf einem ehemaligen Militärflughafen in Mengen im Allgäu. »Da ist Platz und wenig Verkehr – und da sind rundherum viele Wiesen ... für alle Fälle.« (GEA)

DIE GESCHICHTE DES »BREEZY«

Wie der Amerikaner Carl Unger den Breezy erfand, ist eine Geschichte für sich. Als junger, luftsportverrückter Bursche stieß er Anfang der 1960er-Jahre mit zwei Kumpels in einem Hangar bei Chicago auf die verstaubten Tragflächen einer Piper. Worauf in den drei Jungs der alte Kindertraum erwachte: »Lasst uns an die Flügel ein paar Teile dranschrauben und damit abheben!« Gesagt, getan: Die »RLU-1« entstand unter den Händen der drei Bastler, benannt nach ihren Initialen: Roloff, Liposki, Unger. Unter dem Kosenamen Breezy eroberte das Gerät, das mit seinem Stahlrohrgerippe stark an Konstruktionen aus der Pionierzeit der Luftfahrt erinnert, die Herzen der Besucher von Luftschauen.

Auf Drängen einiger Enthusiasten, die es nachbauen wollten, zeichnete Unger Pläne, die man seither erwerben kann. Einer von denen, die einen Breezy gebaut haben, ist der Spirituosenhändler Arnold Zimmermann aus Chicago. Bei ihm hat Carl-Friedrich Schmidt das Fluggerät bereits mehrfach getestet: »Es fliegt sich butterweich!« (akr)

UNTERSTÜTZT VON DER OUV

Das Flugzeug wird unter Aufsicht des Luftfahrtbundesamtes (LBA) gebaut und zugelassen. Der deutsche (gemeinnützige) Experimentalflugzeugverband, die **Oskar Ursinus Vereinigung**, bei der Schmidt Mitglied ist, unterstützt Selbstbauer mit ehrenamtlichen Luftfahrtingenieuren und Prüfern, die die erforderlichen Gutachten und Prüfungen erbringen, welche dann vom Erbauer beim LBA eingereicht werden. Ohne die OUV wäre die Zulassung eines solchen Projektes kaum bezahlbar. (GEA)

www.ouv.de