

von Olaf Meindl



Wie alt ist denn die?

Die Turbulent ist eine Konstruktion des genialen jungen Franzosen Roger Druine (1921–1958). Dieser war Anfang der 50er Jahre wie viele aus seiner Generation vom Fliegen besessen. Auf der Suche nach einem geeigneten Motor für seinen einsitzigen Entwurf stolperte er über die nach dem Ende des zweiten Weltkriegs zahlreich zurückgelassenen VW-Kübelwagen. Mit ei-

Oben links: Bei der Bergung eines havarierten Luftfahrzeuges entstehen häufig größere Beschädigungen als durch den eigentlichen Flugunfall. Dies kann durch geschultes Bodenpersonal und geeignete Bergefahrzeuge verhindert werden.

Mitte: Mittelteil des Tragflügels – zwischen dem Vorder- und dem Hinterholm verlaufen zwei stabile Vierkantleisten zur Aufnahme

Eigentlich sollte es ja eine RV-4 werden. Werkzeuge waren fast schon bestellt. Der OUV-Aufnahmeantrag lag schon lange auf dem Tisch. Nachdem ich einige Jahre im Flugzeugbau tätig war, jetzt aber nicht mehr beruflich in der Werkstatt stand, war der Traum, etwas Eigenes entstehen zu lassen, immer stärker geworden. Zwar noch am Flugplatz beschäftigt, musste ich aber nicht mehr jeden Tag im Blaumann herumlaufen. Dass es ein Spornradflieger werden würde, war klar, nachdem ich während der Kunstflugausbildung in Tschechien mal eine Zlin 50 fliegen durfte...

In dieser Zeit hatte ich Erich Reichart kennengelernt. Er war mein Fürsprecher beim neuen Arbeitgeber und flog eine Bucker Jungmeister, die er in jahrelanger Arbeit wieder aufgebaut hatte. Außerdem restaurierte er einen kleinen Holzeinsitzer, der mal Anfang der 80er Jahre einen Landeschaden hinter sich hatte. So etwas hatte ich bisher nicht gesehen. Was ist denn das? Tja, eine Stark-Turbulent. Ist ja witzig,

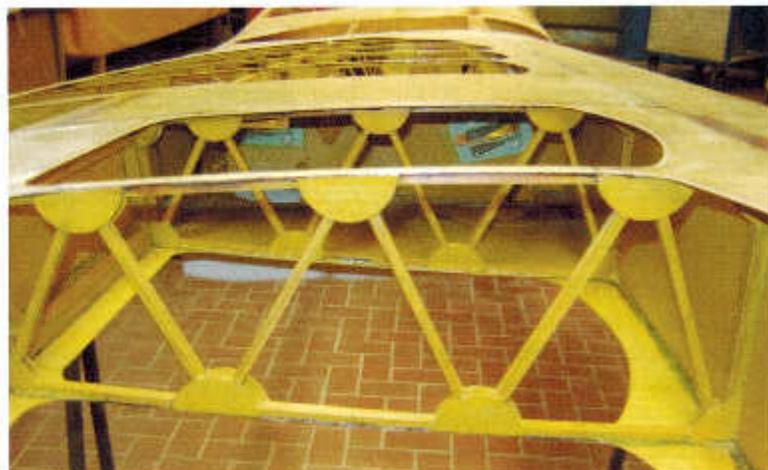


nem solchen unzuverlässigen Antrieb mit 25 PS aus alten deutschen Armeebeständen kam sein erster Entwurf in die Luft. Diese D3 hatte 6,58 m

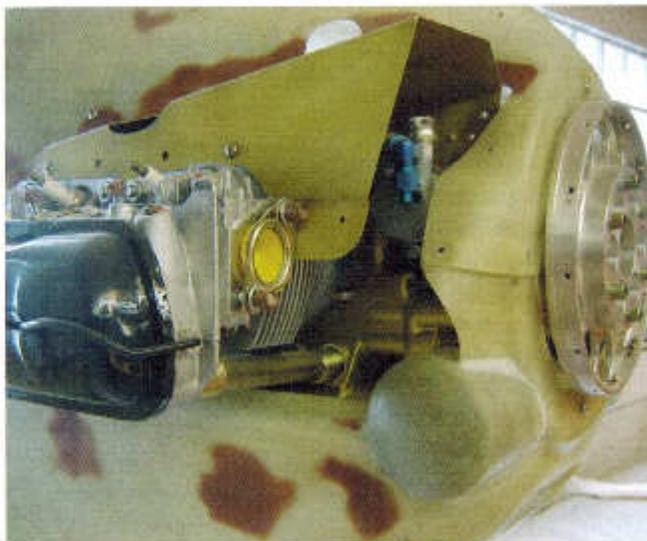
Spannweite, ein offenes Cockpit, keine Bremsen, einen Schleifsporn und eine MTOW von 281kg. Druine bot seine Zeichnungen und Baupläne den Aeroclubs zum Nachbau an. Aber mangels eines geeigneten Motors war dies ohne Erfolg. Erst als er der englischen Firma Rollason und dem Mindener Flieger Wilhelm Stark die Nachbaulizenzen (jetzige Bezeichnung: D31) verkaufen

des Steuerknüppels. Die kleinen Bügel an der rechten Wurzelrippe sind für die Befestigung des Antennenkabels mit Kabelbindern. Im Bereich des grünen Anstrichs werden die Fahrwerkbeschläge angeschraubt. Durch das ovale Loch läuft später das untere Höhenruderseil.

Unten links: Die gesamte Innenkonservierung der Tragfläche wurde erneuert. In grün sind hinten die Aufnahmen der Seilumlenkrollen für das Querruder zu sehen.



Links:  
Anpassen der Motorhaube an den Sauer E1800: die ursprüngliche Stark-Cowling, die ein separates Vorderteil besaß, wurde zu einem Positiv-Kern verarbeitet. Die davon abgenommene Negativform wurde noch für den Stamo 1400 gebaut. Hier die Anformung für die Ölfilterpatrone.

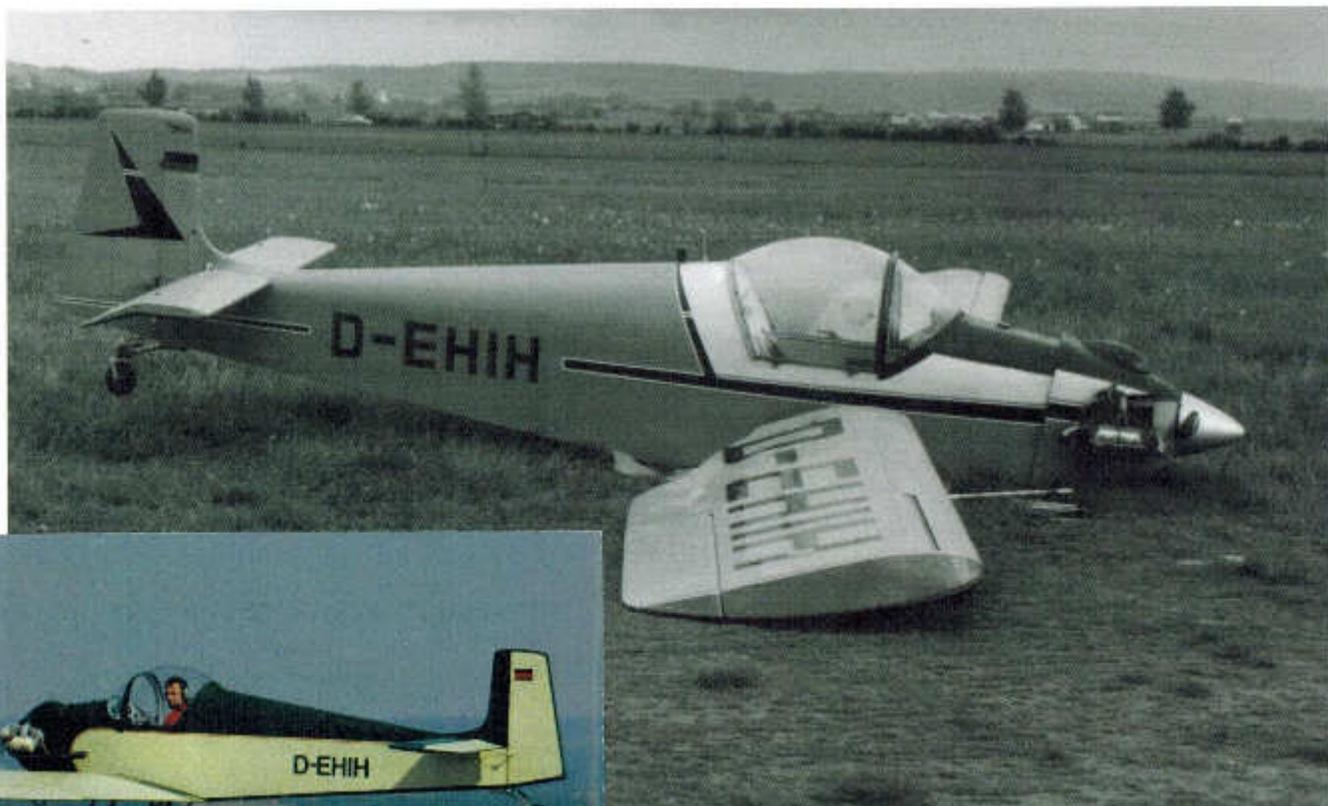


konnte, kam die Sache ins Rollen. Diese beiden besaßen jeweils die Möglichkeit, auf Basis des damals neuen Käfer-Motors einen geeigneten zugelassenen Flugmotor herzustellen. Mr. Norman Jones von Rollason entwickelte den Ardem-Motor und baute in den 60er Jahren viele Turbulent, die bis heute vom Tiger-Club auf Flugtagen vorgeführt werden. Stark legte eine Kleinserie der Turbulent D31D (beginnend mit Werknummer 100) auf. Die Spannweite wurde durch je ein Rippenfeld auf 7,15 m vergrößert, eine geschlossene Haube gebaut und der Flieger in vielen weiteren Details verändert. Das Abfluggewicht betrug nun 330 kg. Da das direkte Konkurrenzmodell Topsy-Nipper aus Belgien kunstflugtauglich war, verstärkte Wilhelm Stark ab der Seriennummer 107 den Holm und

erreichte für die D31D-1 durch die Prüfstelle für Luftfahrtgerät Pfl in Essen die Erhöhung der MTOW auf 360 kg. Zu einer Kunstflugzulassung ist es aber nicht mehr gekommen. Der neue Stamo 1400 mit 45 PS und Doppelmagnetzündung wurde später in einer einfacheren Version und mit anderer Bezeichnung zum erfolgreichen Antrieb vieler Scheibefalken. Roger Druine verstarb, nachdem er noch Zeichnungen für den Tandemsitzer Turbi D5 und die bei Rollason erfolgreiche Condor D62 erstellt hatte, im Alter von 38 Jahren an Leukämie.

Die Stark-Turbulent, die Erich in seiner Werkstatt wiederaufbaute, war Werknummer 119 und forderte mir Respekt vor der handwerklichen Ausführung ab. Irgendwie wie früher im Modellflugzeugbau, dachte ich. Aber der viele Formenbau und der Umgang mit dem Holzleim Aerodux, der ein genaues Werkstattklima erforderlich machte, waren meiner Meinung nach zu aufwändig. In seinem damaligen LTB II-A-87 gingen die Arbeiten wegen des hauptsächlichlichen Baus von ein- und mehrsitzigen Paddelbooten nur schleppend voran. Außerdem – was hatte ich damit zu tun? Ich wollte doch einen Blechflieger bauen. So was ist ja auch viel schneller lackierfertig. Irgendwann erzählte mir Erich beiläufig, dass er die Turbulent jemandem verkauft hat. Das hätte er ja mal früher sagen können. Der Ver-

Unten:  
vorher – nachher (1983 – 2012) Die Luftaufnahme machte Erich aus einer Druine-Turbi D5.

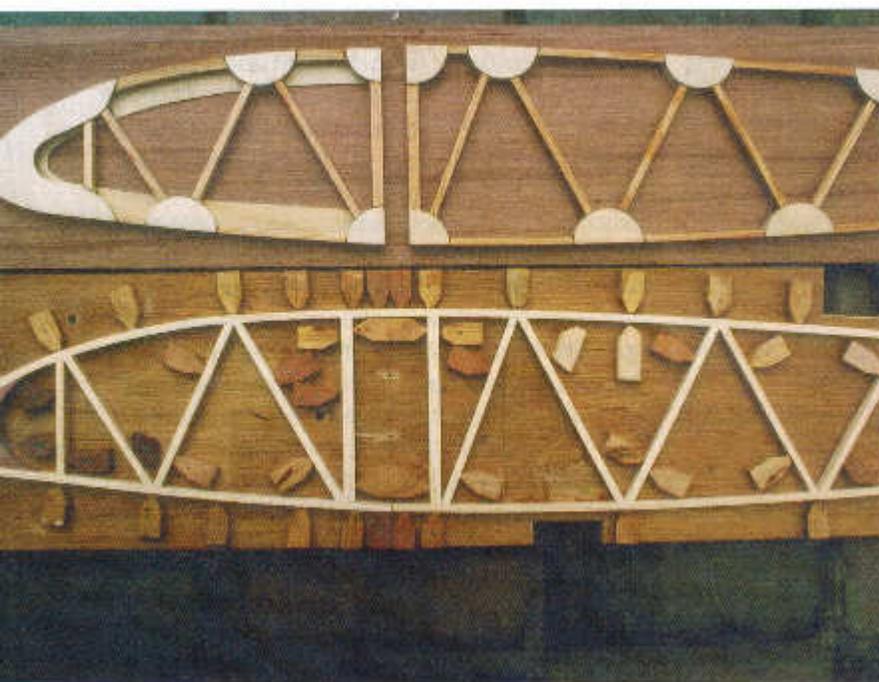




trag ließ sich rückgängig machen, weil der Käufer Zahlungsaufschub bis ins nächste Frühjahr ausgehandelt hatte. Mit einem Euro über dem ausgemachten Preis und einem Kredit meiner Freundin Ute war ich im Oktober 2003 plötzlich Besitzer eines „fast fertigen“ Holzfliegers. Auf Erichs Rat und Ideen, seine tatkräftige Mithilfe und sein umfangreiches Holzlager konnte ich aber jederzeit zurückgreifen.

Ein Motor war nicht dabei. Der originale Stamo sollte wegen permanenter Schwierigkeiten und unsicherer Ersatzteilversorgung nicht mehr eingebaut werden. Während die Holzarbeiten auf dem Werkstisch in der Wohnung gut voran gingen, kam die Entscheidung für den Antrieb eher zufällig. Über eine LBA-Liste der verbliebenen Stark-Turbulent stieß ich auf eine DI-M und deren Besitzer in Norddeutschland. Von ihm erfuhr ich, dass ein Vorbesitzer einen Sauer-Motor eingerüstet hatte. Richard Möhlenkamp,

Oben links: Tragfläche fertig zum Bespannen: der Klebelack ist schon gestrichen – im Bereich der Rippen wurde Poly-Tac von Stits verwendet



den ich kurze Zeit später am Telefon hatte, berichtete mir von dem aufwändigen Zulassungsverfahren einer Änderung am Einzelstück eines musterzugelassenen Flugzeuges. Inzwischen waren aber die CS-VLA in Kraft getreten und für solche Einfachflugzeuge war keine zweite Zündung mehr erforderlich. Er hatte noch einen Motorträger übrig, in dem der Doppelmagnet keinen Platz gefunden hatte, und den er mir zu einem fairen Preis überließ. Richard, Erbauer einer Cassutt und inzwischen ein Freund, hat sich durch den Verkauf in seiner Entscheidung als Mitglied im Preis-

Mitte links: Rippenbau aus den frühen Tagen der Reparatur – oben: fertig verputzt – unten: Klotzschablone



ausschuss beim Sommertreffen 2013 in Bad Dürkheim hoffentlich nicht beeinflussen lassen.

Damit war die Wahl auf einen Sauer E1800 gefallen. Noch vor der Erhöhung der Mehrwertsteuer kaufte ich bei Herrn Manthey in Ober-Olm einen fabrikneuen Motor mit einer geänderten Ansauganlage und ohne Anlasser. Zwischenzeitlich hatte ich mich beim Gutachter der OUV Herrn Jürgen Fecher, dem LBA – damals Herr Düsing – und auch bei meinem Prüfer Wolfgang Kerkhoff informiert, wie eine solche „große Änderung“ am Antrieb und seiner Instrumentierung die Erprobung und die Handbuchänderung zu erfolgen hatte. Selbstverständlich war auch ein neues Lärmgutachten erforderlich, welches im Herbst 2013 erstellt wurde (61,8 dB(A) nach Kap. X). Dabei zeigte

Unten links: Innenkonservierung des Hauptholms nach der Instandsetzung: in den ambossförmigen Füllklotz in der Mitte werden später die Aufnahmelöcher für den Federbeinbeschlag gebohrt.

Oben rechts Anpassung der Motorinstrumentierung: Alle drei Segmente des Cockpits können für Wartungsarbeiten einzeln herausgenommen werden. Einziges Originalinstrument von 1958 ist der Fahrtmesser. Zur Navigation auch heutzutage völlig ausreichend: Karte, Uhr und Kompass.



genes 1:10-Holzmodell aus Vollmaterial hergestellt. Dies fand eine Würdigung auf der Einladung zum „Richtfest“, durch welche ich mich bei allen am Entstehen der Turbulent helfenden Hände bedanken wollte (siehe Foto). Die Lackierschablonen für die originale Beschriftung aus den 50er Jahren hat mir ein Bekannter aus meiner alten Heimat dann aber doch mit elektronischer Schneidehilfe erstellt. Mittlerweile hat die Turbulent nach der ersten Flugzulassung und dem erneuten „Erstflug“ nach fast

sich, dass nicht der Motor oder der Propeller, sondern das Pfeifen der Schlitzflügel subjektiv am lautesten war.

Die eigentliche Restaurierung, der Motoreinbau mit allen neuen Anschlüssen, Entwurf der Abgasanlage, Änderung und Anpassen der Motorabdeckung, Bespannung mit Ceconite und der Zusammenbau – all das zog sich bis zum September 2011 hin. Mit dem Dekor hatte ich mich an eine Klemm 107B angelehnt, von der es in den 70er Jahren ein schönes Fesselflugmodell von Graupner gab. Der Entwurf für die Lackierung und die Linienführung entstand nicht am Computer. Dafür wurde noch ein ei-

dreißig Jahren in der Werkstatt schon über sechzig Stunden in der Luft verbracht. Ehrensache, dass Erich diesen Erstflug durchführte. Das Flugerprobungsprogramm ist abgearbeitet. Die sich ergebenden Änderungen wurden in das vorläufige Flughandbuch übernommen und vom LBA durch Herrn Schulz Ende 2013 abgeseget.

Jetzt warten wir nur noch auf die endgültige Zulassung in der beschränkten Sonderklasse. Mit der neuen Datenblattnummer 2002217 musste auch die Musterbezeichnung geändert werden. Nachdem DI-M schon vergeben war – wofür steht wohl DI-R...

Unten rechts: Stillleben: Bankdirektor Dr. Klöbner musste sich mangels geeigneter Bekleidung nach dem Verlassen der Badewanne hinter der Turbulent verstecken. Dabei wird die Szene auf bayerischem (mit Brezen verunreinigten) Gelände vor norwegischer Wandtapete aufmerksam von Hund und Hase beobachtet.

