

Erstflug ist am 15. September ... oder: Was lange währt, wird langsam fertig

Was macht eigentlich Euer Flugzeug? Wie weit seid Ihr denn? Wann ist denn der Erstflug?

Solche und ähnliche Fragen werden uns oft gestellt, wenn wir am Flugplatz Aschaffenburg unserer Leidenschaft nachgehen: dem Fliegen. Aus dieser Leidenschaft heraus entstand der Wunsch, ein eigenes Flugzeug zu besitzen. Und da sich ein richtiger Flieger immer für die Pioniertage der Luftfahrt interessiert, lag nichts näher als einen Oldtimer entstehen zu lassen, zumal sich bei uns am Platz so wohlbekannte Oldies wie Bucker Bü 133 „Jungmann“, Bucker Bü 131 „Jungmeister“ und Focke-Wulf Fw 44 „Stieglitz“ tummeln. Wir wollten unser Vorhaben aber doch etwas bescheidener angehen lassen. Im Sommer 1988 fiel dann unsere Entscheidung zugunsten der tandem-sitzigen „TURBI D5“ des französischen Flugzeugkonstruktors Roger Druine. Er war einer der vielen französischen Konstrukteure vor und nach dem Zweiten Weltkrieg, welcher gleichzeitig mit Joly/Delemonet (Jodel) und Piel eine aktive und beeinflussende Rolle im französischen und weltweiten Amateurflugzeugbau spielte. Roger Druine bildete mit der „TURBULENT D3“ und „TURBI D5“ ein Rückgrat für die sich in England und Frankreich langsam entwickelnde Amateurflugzeugbaubewegung der 50er und 60er Jahre. Wäre er nicht im tragischen jungen Alter von 37 Jahren 1958 gestorben, hätten seine Entwicklungen ohne Frage eine große Konkurrenz zu Jodel und Piel gebildet. Erich Reichart baute 1988

schon an seiner einsitzigen, leider zu Bruch gegangenen, „TURBULENT D3“ und gab uns letztendlich die Anregung zur „TURBI D5“. So konnte er uns bei den elementaren Grundlagen des Baues her-

vorragend beraten und unterstützen. Über Charlys Verbindungen nach Frankreich konnten wir mit Mme Druine in Kontakt treten und einen alten Zeichnungssatz erwerben. Gleichzeitig dazu erhielten wir die Nachbaulizenz No.85. Kein einziges Bauteil konnte fertig bezogen werden! Jeder Beschlag, jeder Hebel, das Fahrwerk mit Stoßdämpfern, Bolzen und Schrauben



Hier ist gut zu erkennen, wie die Tragflächen aussehen. Die meiste Arbeit an diesem Teil haben unsere Flugzeugbauer schon hinter sich. Foto: Bernd Kleitz

Type:
TURBI-D5

Konstrukteur:
Roger Druine

Hersteller:
Kleitz & Maletschek

Bauweise:
Holz

Triebwerk:
ROTAX 912 - 80 PS

Besatzung:
1 + 1

Länge:
6,80 m

Spannweite:
8,70 m

Höhe:
2,30 m

Flügelfläche:
12,9 qm

Rüstgewicht:
315 kg

Fluggewicht:
520 kg

Höchstgeschwindigkeit:
240 km/h

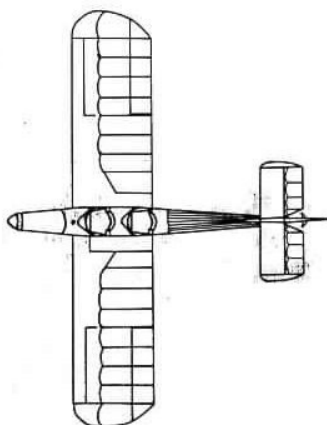
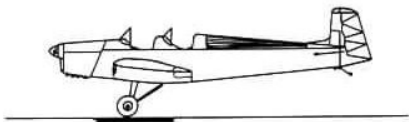
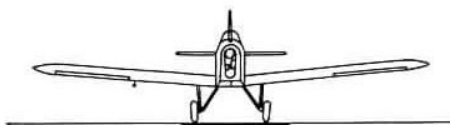
Reisegeschwindigkeit:
150 km/h

Steiggeschwindigkeit:
90 km/h

Dienstgipfelhöhe:
3500 m

Reichweite:
750 km

Baujahr/Erstflug:
15. September



usw. mußten wir - ohne entsprechende Bauanleitung - selber anfertigen.

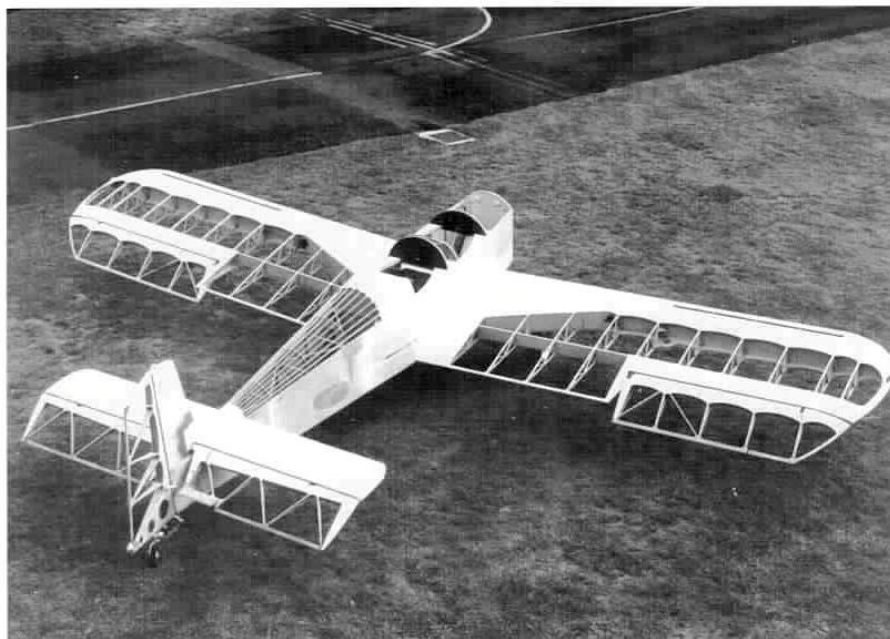
Doch den Stolz, daß es in Deutschland noch keine einzige zugelassene „TURBI D5“ gibt, weltweit gar nur noch etwa 8 Maschinen existieren, konnte uns keiner nehmen! Oft kamen wir uns wie bei einem Puzzelspiel vor, denn die Zeichnungen waren in vielen Details unvollständig oder gar fehlerhaft. Unser Ehrgeiz wurde aber noch dadurch gesteigert, daß die Baupläne in französischer Sprache beschriftet waren und wir so ganz nebenbei „Penser en Français!“ lernten. Et voilà: Seit nunmehr fast 6 Jahren verbringen wir unsere Freizeit in Charlys speziell hierfür umgebauter Garage oder in der Keller-Werkstatt (früher Partyraum). Es wird gemessen, gesägt, gebohrt, ausgerichtet, gehobelt, geleimt und geschliffen. Geflücht wird auch mal, doch immer wenn Probleme auftreten, können wir uns jederzeit Rat und Hilfe holen. Sei es bei Erich Reichart oder Jochem Och, welche sich mit den Verfahren im Holzflugzeugbau hervorragend auskennen, oder bei unserem befreundeten Schreinermeister Herbert Ammerschläger, der uns in allen Dingen des Schreinerhandwerks unterstützt. Noch nie hat uns jemand im Stich gelassen, wenn wir mit unserem Latein - pardon „Français“ - am Ende waren. Es findet sich immer ein hel-

ler Kopf, wie beispielsweise Norbert Klawunn (er ist Konstrukteur bei Dornier), der die Tragflügelberechnung vorgenommen und festgestellt hat, daß der Hauptholm verstärkt werden mußte. Dadurch können wir uns vermutlich die aufwendigen Belastungsversuche, welche normalerweise zum Zulassungsverfahren gehören, ersparen. Und schon sind wir beim Schreibrat eines Amateurlugzeugbauers. Das Zulassungsverfahren für unser Einzelstück nach §41(4) LuftGerPo beinhaltet u.a. drei Gutachten, die von Sachverständigen der Oskar-Ursinus-Vereinigung (OUV) für das Luftfahrtbundesamt (LBA) ausgearbeitet wurden. Das 1. Gutachten (Grundsätzliche Beurteilung des Bauvorhabens und der Erbauer) erhielten wir am 12.08.91, das 2. Gutachten (Beurteilung der Bauausführung) ist derzeit in Arbeit, das 3. Gutachten erfolgt nach der Flugerprobung. Für die Vormerkung unserer Kennung D-ERBC bezahlen wir schon seit drei Jahren regelmäßig an das LBA, damit die geistigen Väter dieses Projektes Erich, Bernd, und Charly verewigt bleiben. In regelmäßigen Abständen kommen unsere Prüfer H. Chaloupeck, Jochen Och, Dieter Thomas (Chef-Testpilot bei Dornier) und unser Gutachter H. Bartsch von der OUV, um unsere Arbeit zu begutachten. Nachdem nun unwiderruflich sichtbar ist, was da in der Garage entsteht, haben wir uns zu diesem Lagebericht entschlossen und diesen mit einigen aktuellen Fotos versehen. Doch wie schon so oft bemerkt, dauern die vielen Einzelheiten (Seilzüge, Umlenkrollen und andere Bauteile) länger als wir voraussagen können ... Bis zum Erstflug am 15. September... können uns interessierte Flieger gerne einmal in unserer Werkstatt besuchen und sich vom Stand unserer Arbeit vor Ort informieren. Wir sind sicherlich immer anwesend.

Last but not least - wären doch noch unsere Mädels zu erwähnen. Gerade haben wir wieder einen Zeitungsartikel von Fliegerfrau zu Fliegerfrau gelesen, in dem ein Motivations- und Durchhaltetraining beschrieben wurde. Doch derartige „Therapien“ haben unsere beiden Frauen zum Glück nicht nötig. Charlys Frau Angelika ist von Anfang an unermüdet mit von der Partie. Sämtliche Zimmer ihres Hauses konnten wir in Beschlag nehmen - einzig beim ehelichen Schlafzimmer legte sie ihr Veto ein. Claudia stieg mit einem bewunderndem „ich fass es nicht“ mitten in unserer Bauzeit ein und hatte keinerlei Anpassungsschwierigkeiten mit der ungewöhnlichen und zeitaufwendigen Freizeitbeschäftigung ihres Bernds. Unsere „Beiden Lieben“ stehen unserer „Großen Liebe“ sehr tolerant gegenüber - was wollen wir noch mehr? Vielen herzlichen Dank Euch allen, die Ihr uns bisher beim Bau unserer „TURBI D5“ geholfen habt - nur weiter so...

Charly Maletschek, Bernd Kleitz

Die Turbi wächst und gedeiht...



Inzwischen zeigt die Turbi, das von Charly Maletschek und Bernd Kleitz gebaute Flugzeug, schon Proportionen - in der RuC'94 waren nur große Einzelteile zu erkennen. Im Jahr 1996 wird sie wohl mit Herz und Haut ausgestattet werden, und bis zum Erstflug ist es dann gar nicht mehr weit! Den, so ist es geplant, wird übrigens Deutschlands bekanntester Testpilot, Dieter Thomas vornehmen!

von unserer Website:

Turbi D5

Amateurnachbau
Baujahr: 1989-2002

Konstruktion:
Roger Druine, Paris

Spannweite: 8,70 m
Leermasse: 390 kg
Höchstabflugmasse: 590 kg

Reisegeschwindigkeit: 160 km/h

Mindestgeschwindigkeit: 75 km/h

Gipfelhöhe: 4000 m

Flugdauer: 4 h

Motor: Rotax 912, 1,2

Liter, 80 PS

