„Nur eine Nummer größer“

Der Freiburger **HEINZ-JULIUS THOMA** *baut ein Flugzeug in Eigenregie und will mit ihm 2014 in die Luft gehen*

OTTO SCHNEKENBURGER

Heinz-Julius Thoma mit dem Querruder seiner MC 30 Luciole.

FOTOS: OSC

Deutscher Experimentalflug heißt der Verein, dessen Clubheim versteckt und auch etwas heruntergekommen am westlichen Ende des Freiburger Flugplatzes liegt. Hinter dem ungewöhnlichen Namen steckt das ursprüngliche Ziel des Vereins, Flugzeuge selbst zu bauen. Dem werden die derzeitigen Mitglieder nicht gerecht. Ihre Maschinen sind Serienflugzeuge – oft Oldtimer – mit regulärer amtlicher Zulassung, an denen sie ein wenig herumbasteln. Einer fliegt ein russisches Kunstflugzeug, ein anderer hat ein österreichisches Flugzeug in einem erbärmlichen Zustand gekauft und restauriert. Einer unter ihnen aber geht weit darüber hinaus: Heinz-Julius Thoma baut ein Flugzeug in Eigenregie. 2014 will er mit ihm in die Luft gehen.

„MC 30 Luciole, Werknummer 153“ steht an der Tür zu einem rund 30 Quadratmeter großen Raum im hintersten Eck des alten Vereinsclubheims. Hier baut Thoma sein Flugzeug. MC steht für Michel Colomban, einen renommierten französischen Flugzeugkonstrukteur, nach dessen Plänen er baut. Und Luciole heißt „Glühwürmchen“. Dass er nicht der Einzige ist, der das macht, verrät die Werknummer. Die Pläne für mehr als 200 „Glühwürmchen“ sind europaweit verschickt, die meisten von ihnen wurden oder werden in Frankreich zusammengebaut. „In Frankreich gibt es eine viel größere Selbstbauerszene“, erzählt Thoma. In Deutschland weiß Thoma von einem einzigen Mann aus München, der sich wie er Pläne schicken ließ. 2007 hatte Thoma in einer Fachzeitschrift von Colombans Entwicklung gelesen, ein Jahr später schrieb er den Flugzeugentwickler an, Anfang 2009 kaufte er ihm die Pläne ab.

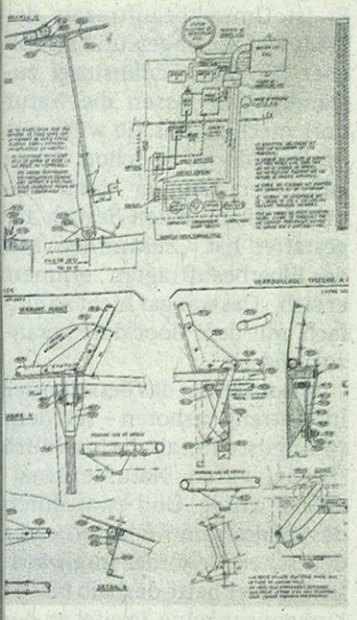
Der Motor ist der gleiche wie bei Aufsatz-Traktoren für Rasenmäher. Colomban hat ihn weiterentwickelt und zu einem Flugzeugmotor umgebaut. Der in der Szene hoch geachtete Konstrukteur hatte einst in großen Werken gearbeitet und ist auch der Konstrukteur des kleinsten zweimotorigen Flugzeuges der Welt – von „Cricri“, der Grille.

Helmut Lang-Dahlke, der Chef der Freiburger Fallschirmspringer, ist der Mann, der Thoma bei seiner Arbeit über die Schulter schaut, der die Baufortschritte prüft. Ein Rückschlag für Thoma war es, dass sein kleiner Flieger die Normen überschritt, um ihn als Luftsportgerät mit nur wenigen Bauvorschriften einzustufen, es gilt jetzt als Ultraleichtflugzeug. Durch die andere Einstufung muss Thoma mehr Aufwand betreiben, beispielsweise musste er einen Rettungsfallschirm einbauen. Fällt die Maschine abrupt ab, wird eine Rakete den Fallschirm abschießen, der das gesamte Flugzeug tragen und sanft nach unten bringen soll. So etwas gebe es mittlerweile auch bei mehrsitzigen Flugzeugen.

Die Maschine wird eine Reisegeschwindigkeit von 170 Stundenkilometern und eine Höchstgeschwindigkeit von 230 Stundenkilometern haben. Das Abfluggewicht darf mit Pilot und Sprit 200 Kilogramm nicht überschreiten. In einer Höhe zwischen 1000 und 2000 Metern soll sie im Idealfall unterwegs sein, betankt wird sie mit normalem Superbenzin, 29 Liter werden in den Tank passen, fünf bis sechs Liter braucht die Maschine in einer Stunde. „Man könnte damit bis fast nach Berlin fliegen, aber so etwas macht man natürlich nicht“, sagt Thoma.

Die Wippe rechts ermöglicht das Steuern des Höhenruders.

Die Rakete hinten schießt im Notfall den Fallschirm ab, der das ganze Flugzeug trägt.



Nach diesen Plänen baut Heinz-Julius Thoma.

Thoma ist 72 Jahre alt, im November wird er 73. Nicht unbedingt das Alter, in dem man erwartet, dass sich einer einen Flieger baut und damit abheben will. Schon als in München aufgewachsenen Bub haben ihn Modellbau-Flieger begeistert, erzählt er. In der Grundausbildung bei der Luftwaffe ist er erstmals in einem Flieger gesessen, er schaffte es aber letztlich nicht zu den Fliegern, blieb erst einmal beim Modellflug. In der von Heinz Harter gegründeten Flugzeugbau-Gesellschaft Freiburg bekam er eine Lizenz für den Motorflug erst im Alter von 53 Jahren.

Mittlerweile ist Thoma 507-mal selbst geflogen. In einer Haltergemeinschaft hat er mit zwei anderen Fliegern ein Flugzeug, er ist schon mit mindestens zehn unterschiedlichen Flugzeugtypen geflogen. Er gehört sowohl den Experimentalfliegern als auch der akademischen Fliegergruppe an.

„Eigentlich ist es wie Modellflieger bauen, nur einfach eine Nummer größer“, sagt er über das große Projekt seines Rentnerdaseins. „Ich habe einen genauen Plan, an den ich mich akribisch halte.“ Bereits Anfang des Jahres 2010 hat Thoma mit dem Bau begonnen. Mittlerweile sind mit Rumpf, Höhen- und Seitenleitwerk der Rohbau des Flugzeuges zu besichtigen. Das Gefährt sieht bereits nach Flugzeug aus, weckt aber auch Assoziationen an ein Seifenkistenrennen. „So haben früher alle Flugzeuge ausgesehen“, sagt Thoma. Die beiden Tragflächen muss er in Regalen zwischenlagern, sonst könnte er seine Maschine nicht mehr hin- und hermanövrieren.

„Irgendwas zwischen 10 000 und 15 000 Euro“ habe er bereits für den Bau ausgegeben, schätzt Thoma. Allein 4000 Euro kostete der Kauf und Umbau des Motors. Größer aber ist der Aufwand an Zeit, den er investiert. „Ich sitze jetzt mit Sicherheit schon 2000 Stunden dran“, schätzt er. „Mal mache ich 14 Tage gar nicht dran weiter, mal bin ich acht Stunden am Stück am Werkeln.“ Bis zu seiner Pensionierung arbeitete Heinz-Julis Thoma in der Hinterzartener Földi-Klinik als Physiotherapeut, ist ein Experte bei Lymphgefäßdort bis heute noch gelegentlich Ausbildungskurse für Physiotherapeuten.

Der wichtigste Bestandteil der Maschine ist Flugzeug-Sperrholz. Thoma verwendet Okoumé, ein auch Gabun genanntes afrikanisches Holz, welches 30 Prozent leichter ist, als das in Deutschland im Flugzeugbau verwendete Birken-Sperrholz. Die Beschläge sind aus Metall, Tank, Motorhaube und Propeller sind aus Kohlefaser. Hier kommt man in den Bereich, der von Thoma nicht selbst gefertigt wurde. „Alles was geschweißt werden muss zum Beispiel, ich habe keine Flugzeugschweißerlizenz“, erklärt er. Bei den Tragflächen sind die Rippen aus Kunststoff, sie sind mit Holz beplankt und enthalten Kohlefaser-Bänder im Holm. Eine Spannweite von 6,90 Metern besitzen die beiden Tragflächen.

„Das ist mein wichtigstes Werkzeug überhaupt und es hat nur 150 Euro gekostet“, sagt Heinz-Julius Thoma und zeigt auf eine Holzschleifmaschine. Ansonsten gehören Tapetenmesser, Sägen und Klebstoffe aller Art – „vom Sekunden- bis zum 30-Minuten-Kleber“ zu den Utensilien, die bei Thomas Flugzeugbau häufig zum Einsatz kommen.

Thoma biegt mit seinem Bau auf die Zielgerade ein, Anfang 2014 will er das erste Mal zu einem Test starten. „Der erfolgt dann mit Begleitflugzeug und wird gefilmt.“ Thoma ist selbst gespannt, wie die Maschine sich beim Steigen oder beim Langsamfliegen verhält. „Ob er da nicht in den Sinkflug übergeht oder verrückt spielt.“ Solche Dinge lassen sich nicht auf dem Boden testen, sie muss sich Thoma „erfliegen“. In Bremgarten werden die ersten Roll- und Flugversuche erfolgen, weil die Piste dort mit etwa drei Kilometern Länge erheblich länger als in Freiburg ist. „Außerdem gibt es da in Richtung Südwesten nach der Piste nur Acker, falls doch etwas nicht funktionieren sollte.“ Diverse Genehmigungen stehen noch aus. Etwa die vorläufige Verkehrszulassung durch den Deutschen Aero Club und nach einem Gutachten der Oskar Ursinus Vereinigung – der Deutschen Gesellschaft zur Förderung des Selbstbaus von Luftfahrtgerät, von deren 1000 Mitgliedern ein Flugzeug gerade selbst bauen oder ein selbst Gebautes bereits fliegen – die Bauabnahme durch den Prüfer. Einer Sache ist sich Heinz-Julius Thoma aber schon sicher: „Dass alles sauber verarbeitet ist, davon bin ich überzeugt.“

„Ein richtig freches Gelb“ wird die Maschine verpasst bekommen, bevor sie abhebt. Und fliegen dürfte damit wohl außer Heinz-Julius Thoma niemand mehr. „Das wäre mir zu riskant“, gib er offen zu. Zumal sein Flugzeug ein Spornrad-Flugzeug und damit nicht so einfach zu landen ist. Vorne hat es zwei normale Räder, hinten ein kleines Spornrad. „Bei diesen Flugzeugen sollte man möglichst mit allen drei Rädern zugleich aufsetzen“, erklärt Thoma.

Seine Maschine werde ohnehin kein besonders funktionales Fahrzeug sein. „Das wird ein reiner Spaßflieger, einer, mit dem man bei Fliegertreffen ein gern gesehener Gast ist“, ist Thoma klar. Fast jedes Wochenende gebe es irgendwo solche „Fly in“-Treffen.

„Wenn nicht jetzt, wann dann!“ war der Leitgedanke, der Thoma um- und vorangetrieben hat, als er von den Plänen Colombans infiziert war und die Arbeit an seinem Lebenstraum in Angriff nahm. Dass er ihn wohl demnächst verwirklichen kann, verdanke er auch der Toleranz seiner Frau Rosi. „Sie kennt mich und meine Leidenschaft halt auch seit 20 Jahren und ist anfänglich selbst mitgeflogen, unter anderem kreuz und quer durch Arizona“, erzählt er. „Außerdem achte ich auch darauf, mir neben dem Flugzeugbauen noch genügend Zeit für Unternehmungen mit ihr zu nehmen“, fügt er hinzu. „Anfangs sah sie es nur als einen Spleen an, dann hat sie gemerkt, wie ernst es mir mit dem Flugzeug ist“, erinnert sich Heinz-Julius Thoma. Jetzt sei seine Frau von den Fortschritten sehr beeindruckt. „Und sie hat mir ein sehr schönes Polster für meinen Sitz gemacht.“