

# „Es ist, als ob einem Flügel aus den Schultern wachsen würden“

**BISSINGEN** ■ Was bringt einen Kriminalbeamten, einen Anwalt, zwei Modellbauer, einen Kulturamtsangestellten, einen Airbus-Ingenieur, einen Mitarbeiter der Deutschen Luft- und Raumfahrt (DLR), einen Schweizer Maschinenbau-Ingenieur sowie einen Mitarbeiter des Instituts für Aerodynamik an der Uni

**RICHARD UMSTADT**

Stuttgart an einen Tisch? Es ist die Idee des Bissinger Flugzeugbauers Jürgen Lutz, ein ultraleichtes Segelflugzeug zu bauen, in dem der Pilot nicht sitzt, sondern liegt. Schon als kleiner Junge träumte er davon, mit dem Kopf voraus, die Arme weit ausgestreckt, wie ein Adler am Himmel zu schweben.

Diese Vision will der 47-Jährige nun Wirklichkeit werden lassen. Dazu scharte er Gleichgesinnte um sich. Das „Sky“-Projekt ward geboren. Ein Projekt, das für den Bissinger in die Zukunft weist, dabei aber, wie sooft in der Geschichte des Menschenflugs, aus den Erfahrungen der Vergangenheit profitiert.

Der „Sky“ ist als 70 Kilogramm schweres Ultraleicht-Segelflugzeug konzipiert, und zwar ohne „Schwanz“, sprich Leitwerk. Dabei fallen nicht nur die stark nach hinten gepfeilten Carbon-Tragflächen mit Winglets und die einziehbaren Kufen vor dem starren Haupttrad auf. Auch das Cockpit ist gegenüber einem herkömmlichen Segelflugzeug völlig anders gestaltet. Der Pilot liegt auf dem Bauch, Kopf voraus, im „Sky“, ähnlich einem Rennmotorradfahrer. Dabei kann er durch die Glashaube wie ein Greifvogel den von keiner Rumpfnase eingeschränkten Rundumblick genießen.

Diese für Segelflugzeuge ungewöhnliche Pilotenposition ist denn



Das ungewöhnliche Flugbild des „Sky“-Nurflügelmodells vor der Teck (großes Foto) und der Konstrukteur des ultraleichten Segelflugeugs, Jürgen Lutz, liegend in der Cockpit-Attrappe (kleines Foto).  
Fotos: J Jörg Bächle/Oliver Pohl

auch das Charakteristische am „Sky“. Jürgen Lutz schaute sie bei den alten „Horten“-Fliegern ab. Die „Horten“ waren ebenfalls Nurflügel-Segelflugzeuge. Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg wurden sie geflogen, unter an-

derem von Heinz Scheidhauer, einem, der erfahrensten und besten Nurflügelpiloten. Er war es auch, dem am 30. Oktober 1956 die weiteste Überquerung der Anden von Bariloche in Argentinien nach Esenada in

Chile gelang. Auf diese Erfahrungen der „Horten“-Piloten, darunter Prof. Dr. Karl Nickel aus Freiburg, heute 84 Jahre alt, greifen der Bissinger Flugzeugbauer und sein Team zurück.

Es war Jürgen Lutz von Anfang an

für die Flugerprobung zuständig, die Sachsen Falko Krüger und Gerhard Auerswald bauen das „Sky“-Modell im Maßstab 1:2,5 und der Rechtsanwalt Michael Stübing kümmert sich um die juristischen Belange.

bewusst, dass er das „Sky“-Projekt alleine nicht schultern kann. Deshalb stellte sein Teamfreund Oliver „Olli“ Pohl im Sommer 2006 die Idee des Bissinger Flugnarren unter

www.lutz-dra-chenbau.de im Internet vor, mit dem Tenor „Mitreiter gesucht“. Er fand sie in Dr.-Ing. Werner Würz von der Uni Stuttgart, der nun für die Pro-

filentwicklung verantwortlich zeichnet, Dr. Martin Hepperle vom DLR übernahm die 3-D-Berechnung der Flügelgestaltung, der Airbus-Ingenieur Jon Meyer optimiert den Flügelgrundriss, Kulturamtsangestellter und UL-Segelflug-

Nun wird Jürgen Lutz über die Wintermonate das Cockpit in seiner Garage fertigstellen. Im nächsten Jahr wollen die „Sky“-Bauer die Flügel harzen. Ob er dann bereits 2008 die fertigen Tragflächen mit dem Rumpf verbinden kann und in die Endmontage des Nurflüglers eintreten wird, ist noch nicht klar. Doch eins ist jetzt schon gewiss: das Projekt sprengt die Kapazität seiner „Werkstatt“. Er musste noch eine weitere Garage hinzukaufen.

„Große, unhandliche Flieger gibt's genügend“, begründet der Bissinger Flugzeugbauer und begeisterte Drachenflieger seine Motivation, mit dem „Sky“ ein stabiles Ultraleichtsegelflugzeug zu bauen, das auch problemlos auf fast jedem Autodach transportiert werden kann. Erfahrungen im Bau von sehr leichten Gleitern besitzt er inzwischen genügend.

Der 47-Jährige, der sich beim weltbekanntesten Kirchheimer Segelflugzeughersteller Schempp-Hirth im Prototypenbau seine Brötchen verdient, gewann 1986 als Zweiter hinter Günther Rochelt mit seinem selbst konstruierten „Donaugleiter“ den „Schneider-von-Ulm-Wettbewerb“. Zwei Jahre danach ging er mit dem von ihm gebauten Gleitflugzeug JüLu-1 in die Luft. Es wurde leider bei einem Sturm in Italien total zerstört. 1992 entwarf Jürgen Lutz den „Experience“, einen starren Drachen mit hoher Gleitzahl und einem kleinen Bugrad in der Flügel Nase, und 1995 folgte der „Pegasus“, ebenfalls ein Starrflügler mit Spoilersteuerung.

Nun vervollkommnet der Flugzeugkonstrukteur seinen Traum, lautlos wie ein Bussard über die Schwäbische Alb oder die Kuppen der Rhön zu gleiten. Und wie bereits zuvor, verwirklicht er diese Idee nicht des Geldes wegen, sondern aufgrund seines Ideals vom Fliegen, dem Vogelflug so nahe wie möglich zu kommen.