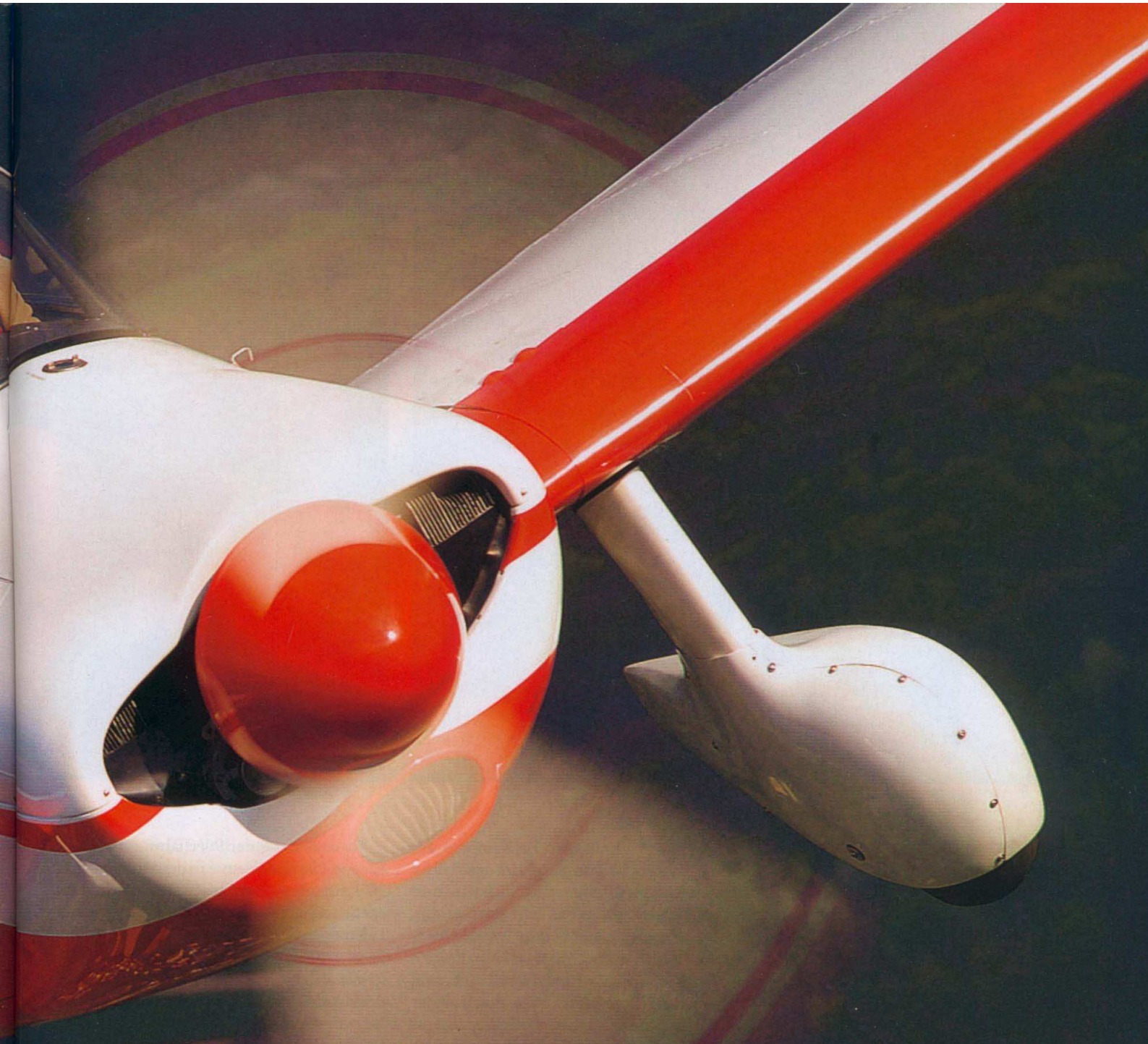


JODEL SICILE RECORD

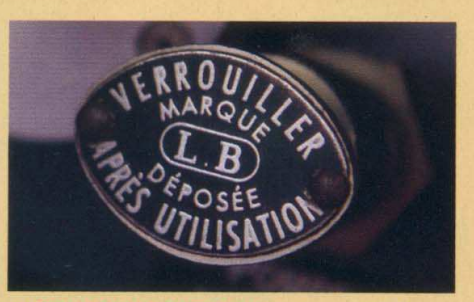
Robins Renner

Einst räumten Pierre Robin und seine Frau Therese mit ihrer Jodel Sicile Record die Pokale bei europäischen Luftrennen ab. Heute ist Mainz die Heimat dieses Flugzeugs mit außergewöhnlicher Vergangenheit.

Foto: Constantin Vormfeld

UNTER DER COWLING pocht ein heute seltener Potez 4E 20 (großes Bild rechts). Die roten Ledersitze strahlen im Chick de 60er (unten).

COCKPIT ZUM WOHLFÜHLEN: Das Instrumentenbrett wurde aufwändig neu gestaltet.



LIEBEVOLLE DETAILS haben 40 Jahre überdauert: neu verchromter Haubenhaken und Primer.

Daten	DR 1051 M1	
Hersteller	Centre Est Aéronautique Dijon, Frankreich	
ANTRIEB		
Potez 4E 20	Vierzylinder Boxer, luftgekühlt	
Leistung	kW/PS	77/105
Propeller	Zweiblatt, Festprop	
ABMESSUNGEN		
Spannweite	m	8,72
Länge	m	6,35
Flügelfläche	m^2	13,60
MASSEN		
Leermasse	kg	420
max. Flugmasse	kg	780
Treibstoff	kg/l	76,3/106
FLUGLEISTUNGEN		
zul. Höchstgeschwindigkeit	KIAS/km/h	146/270
max. Horizontalgeschwindigkeit	KIAS/Km/h	135/250
Reisegeschwindigkeit	KIAS/km/h	124/230
Dienstgipfelhöhe	ft/m	15 100/4600
Reichweite	NM/km	540/1000

Ein Freund, ein Onkel in Kempten, der ihm einige Jahrgänge des aerokurier aus den 60ern vermacht hatte, und ein gehöriger Zufall – das sind, grob gesagt, die Zutaten gewesen, die Jörg Spittler zu einem wahren Flugzeug-Kleinod verhalfen, einer Jodel Sicile Record. Er ist Vielflieger, sitzt beruflich im Cockpit einer Boeing 737 der Lufthansa, und in seiner Freizeit fliegt er entweder seinen kleinen Tiefdecker mit dem markanten Knick im Flügel oder tourt mit der Ju 52 D-AQUI durchs Land, zu deren 20-köpfiger Pilotencrew er gehört.

Als er Anfang der 90er Jahre mit seiner Freund Ekkehard Jenne in den damals scho 30 Jahre alten aerokurier-Heften blättert stießen sie auf einen Bericht über die famose Leistungen der ihnen bis dahin unbekannte Jodel DR 1051 Sicile Record. Jodel-Kenne wissen Bescheid. Es ist jener kleine Holztie decker, der Mitte der 60er Jahre mit starke Leistungen für Furore sorgte und den es a 1964 für 55 000 Francs zu kaufen gab, gerad mal den Preis eines Mittelklasseautos.

Pierre Robin, der Fluglehrer und Tischle hatte seinerzeit in Dijon schon das Centre E

GLÜCKLICH über seine Sicile Record: Sobald ihm sein Pilotenjob Zeit daz lässt, ist Jörg Spittler mit seinem 60er-Jahre-Flugzeu

Fotos: Constantin Vormfeld

Aéronautique (CEA), die spätere Avions Robin, gegründet, in dem er Jodel-Flugzeuge produzierte. Sein Partner dabei war Jean Delemontez, mit Edouard Joly der geistige Vater der Jodel-Familie.

„Je mehr wir uns mit der Sicile Record beschäftigten", sagt Jörg Spittler rückblickend, „umso brennender wurde unser Wunsch. Ein solches Flugzeug mussten wir haben. Mit nur etwa 100 PS ist sie bis zu 250 km/h schnell, transportiert drei, wenn Leichtgewichte auf der Rückbank sitzen, auch vier Leute über Distanzen bis 1000 Kilometer." Von ihrem Urtyp, der Ambassadeur, unterscheidet sie sich hauptsächlich durch ihr widerstandsärmeres Hauptfahrwerk, das gepfeilte Seitenleitwerk und ihr Pendelhöhenruder, das sich später in der DR 400 wiederfindet.

In Grenoble wurden Spittler und Jennes fündig. Hier stand 1994 eines der Exemplare zum Verkauf, mit denen Pierre Robin seinen Traum vom rein französischen Flugzeug verwirklicht hatte: eine DR 1051 M1 Sicile Record mit dem 105 PS starken Potez 4E 20, den es als Option zu dem etwas schwächeren Continental O-200 gab. Mehr noch: Die in Grenoble angebotene Sicile Record mit dem Kennzeichen F-BJLP entpuppte sich als Pierre Robins Ex-Privatflugzeug, mit dem er bei vielen Luftrennen in seiner Klasse triumphierte und so den Verkauf des Flugzeugs ankurbelte.

Seinen wohl spektakulärsten Sieg mit der Sicile Record holte er zusammen mit seiner Frau Therese bei der Rallye International de Sicile am 30. Juni 1964. Erst wenige Tage zuvor war das Flugzeug musterzugelassen worden. Für das Rennen wurde wie üblich ein spezieller Légère-Rennprop montiert, das Spornrad erhielt eine Verkleidung, widerstandsträchtige Anbauten bis hin zu den Türgriffen hatte Robin demontiert. Im Cockpit dürfte es heiß gewesen sein. Denn selbst die Türschlitze hatte er nach dem Einsteigen von innen abgeklebt, um jeden schädlichen Widerstand zu vermeiden. So präpariert, jagten die Robins ihr Flugzeug im Tiefstflug übers Wasser, um auch noch den Bodeneffekt auszunutzen. Die für ein Flugzeug dieser Leistungsklasse sagenhafte Durchschnittsgeschwindigkeit: 272 km/h!

Heute steht die Sicile Record da, als sei sie gerade erst aus der Werkshalle gerollt. Nein, sie ist besser als neu. Piekfein bis in die letzte Ecke unter der Cowling. Dabei hätte sie 1998 beinahe ihr Leben ausgehaucht, als Jörg Spittler mit ihr bei der Landung auf Malta einen Motorbrand erlebte. Schuld war ein kleiner Riss im Auspuffkrümmer, durch den heiße Abgase auf die Benzinleitung bliesen. Glücklicherweise konnte die Flughafenfeuerwehr den Brand löschen, bevor die Flammen auf das gesamte Flugzeug übergriffen. Doch jetzt stand eine gründliche Überholung des Tiefdeckers an. Fünf Jahre sollte es dauern, bevor die Sicile Record wieder in Luft kam. Jahre, in denen Jörg Spittler das Flugzeug, das er nach dem Ausstieg seines Freundes aus der Haltergemeinschaft inzwischen allein besaß, zusammen mit seiner Lebenspartnerin Joanne Stocker mit viel Liebe zum Detail perfekt herrichtete. Der Potez-Motor, nur etwa 100 Stück gibt es davon noch, ist in Bestform. „Eigentlich", sagt Jörg Spittler, „ist er eine super Alternative zum Conti. Ein Spezialist bei La Rochelle überholt diese Motoren noch heute. Das kostet gerade mal die Hälfte einer Conti-Überholung."

Günstig fliegen, das war immer die Maxime bei der Auslegung der Jodel-Flugzeuge. Die Sicile Record ist auch in dieser Disziplin bis heute, über 40 Jahre nachdem sie auf den Markt kam, praktisch ungeschlagen. Da wundert es nicht, dass Robins Renner schon viel von Europa gesehen hat. Etwa 2300 Stunden stehen im Bordbuch. Jedes Jahr kommen rund 100 dazu. Die sportliche Sicile Record jemals gegen einen „Blech-Amerikaner" zu tauschen, das käme für ihren begeisterten Besitzer nie in Frage. ae

Heiko Müller