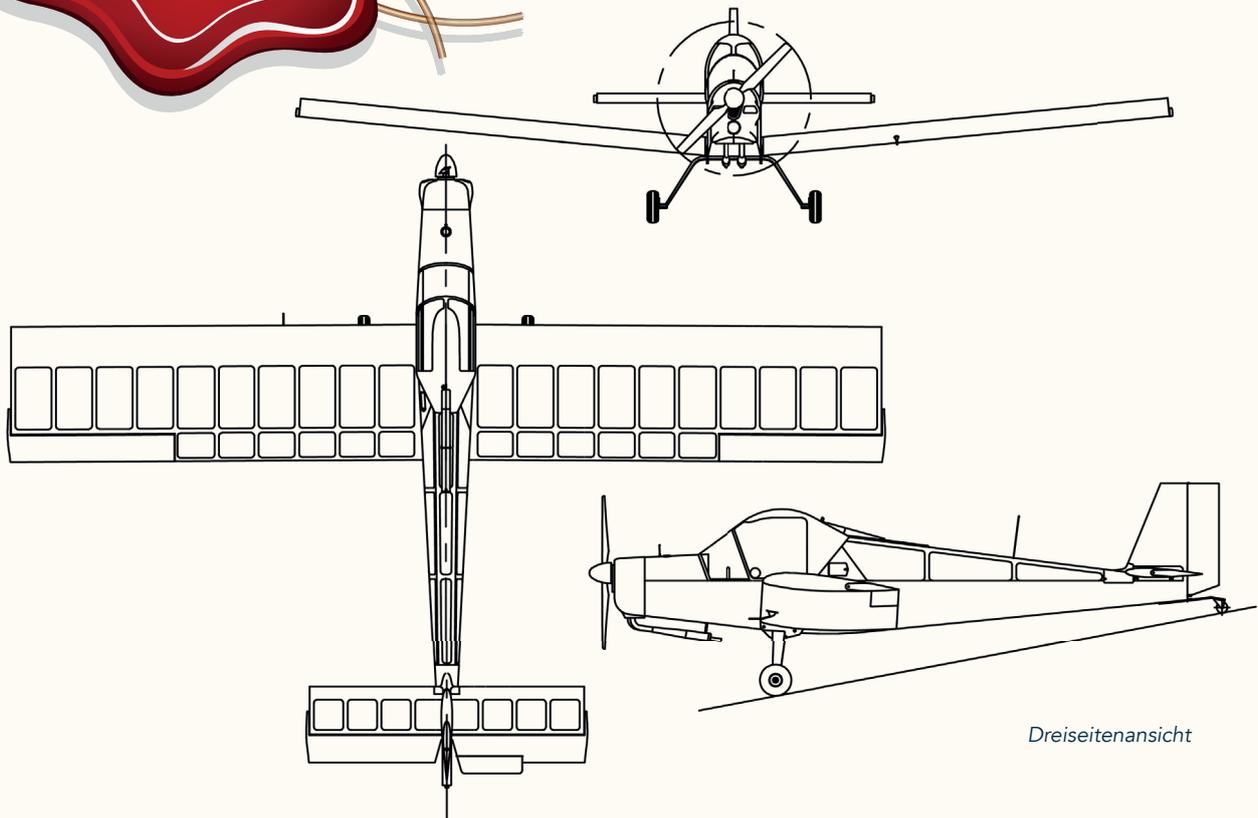




K1 Eigenbau

Ein Rückblick von W. Klinké



Dreiseitenansicht

Im bemerkenswerten Jahr 1989 hebt ein minimalistischer Einsitzer erstmals ab. Mit 30 PS schwach motorisiert, offenes Cockpit und simpler Aufbau mit 165 kg Leergewicht.

Konstruiert für einen verfügbaren 26-PS-Motor, der durch ein anderes, etwas schwereres Triebwerk ersetzt werden musste - deshalb fliegen im Heck 1,5 kg Blei mit.

Wie kommt man zu einem derartigen Entwurf: In den 60er Jahren Infizierung durch Zeitungsberichte über US-Garagen-Eigenbauten, Flugmodellbau, Segelflug und beruflicher Einstieg in die Faserverbundkonstruktion mit wenig Kenntnissen über andere Fachgebiete des Flugzeugbaus. Für Letzteres gibt es eine Abhilfe: Eigenentwicklung eines Flugzeugs. Aufgebaut wie ein Balsaholz-Modellflugzeug, aber aus glasfaserverstärkten Kunststoff.

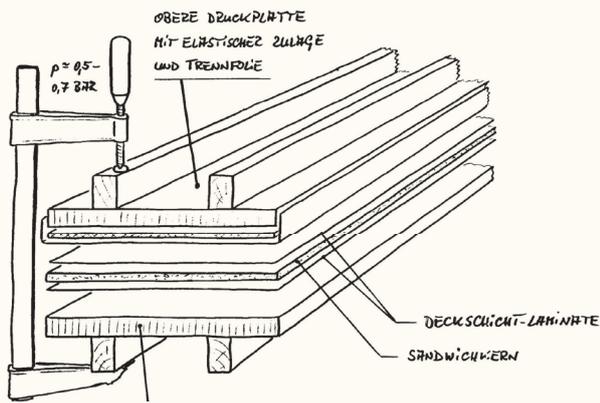
Flugeigenschaften wie eine Ka 8 und kostengünstig mit einem Triebwerk aus dem Angebot der frühen UL-Geschichte.

Es gibt zwei Fehlentscheidungen: die fehlende Haube wird später nachgerüstet und der fehlende 2. Sitzplatz führte dazu, dass Helfer, die zum Aufrüsten benötigt werden, nicht mitfliegen können.

Im OUV-Jahrbuch 1990 ist die Entwicklungsgeschichte ausführlich beschrieben.

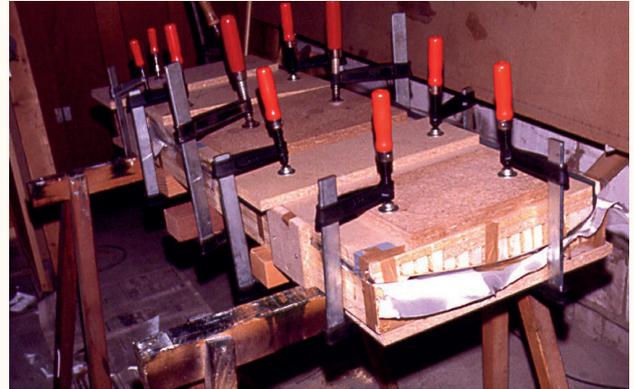
Deshalb hier in verkürzter Form einige Informationen zum Aufbau:

Das Flugzeug ist überwiegend aus ebenen, im Pressverfahren hergestellten Sandwichplatten mit 6 mm PVC-Schaumkern und Deckschichten aus 160-300 g/m² Glasgewebe & UP-Harz gefertigt.

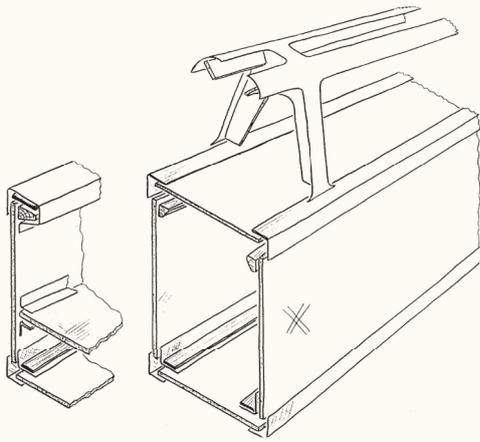


Fertigung von Sandwichplatten

Hochbelastete Bauteile und Verbindungslamine wurden mit EP-Harz verklebt. Die Flügel-nasen-Schalen des Rechteckflügels härteten sektionsweise in einer Holzpressform aus. Grundsätzlich wurden nur wenige Teile in der Positivbauweise hergestellt.

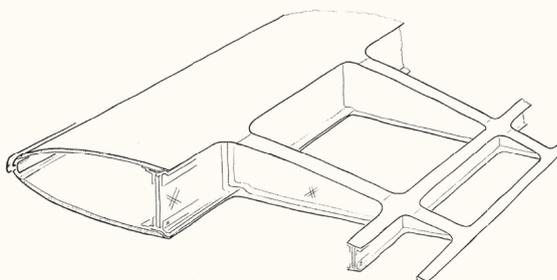


Fertigung Nasenschalen-Teilstück



Rumpfaufbau

Die Konstruktion ist im Wesentlichen auf die beschränkten Fertigungsmöglichkeiten einer Garagenwerkstatt ausgelegt und führte damit nicht zu einem futuristischen Flieger.



Aufbau Flügel



Rohbau



Rumpf im Rohbau

Die Leistungsdaten sind für das Triebwerk angemessen: Steigen mit 450 ft/min, gemütlich reisen mit 120 km/h bei einem Verbrauch von 8 Ltr./Std. und Verwendung von Zweitaktgemisch.



Triebwerks-Einbau mit ursprünglichen Holzpropeller



finaler Triebwerks-Einbau

Nach dem Erstflug musste die Motorkühlung verbessert werden. 1993 kommt die schon erwähnte Haube hinzu, 1998 erfolgte die Schallpegelmessung und 2003 die endgültige Zulassung. Der Gesetzeslage angepasst folgte 2010 der Einbau eines ELT's und 2017 die Umrüstung auf ein 8,33 kHz-Funkgerät.



geöffnete Haube



für JNP im Vorgarten...

Freundlicherweise ermöglichen die Arbeitgeber zeitweilig eine Unterstellung in ihren Flughallen, so dass der Transportanhänger wenig zum Einsatz kommt. Heute gibt es diese Möglichkeit nicht mehr, auch deshalb steht demnächst eine Veräußerung des Flugzeugs an.

Hier einige schöne Impressionen zur **K1**.

Weitere Informationen zu diesem Flugzeug findet man im OUV Mitgliederbereich unter:

- 1) OUV-Jahrbücher:
OUV Jahrbuch 1990:
„K1, von der Idee bis zum Erstflug –
9 Jahre Amateurflugzeugbau“
- 2) OUV-Archiv
C063 OUV-Datenblatt
- 3) OUV-Archiv
G031 Erfahrungsberichte



übersichtliche und einfache Fliegerei



Bad Dürkheim 2017



Überland