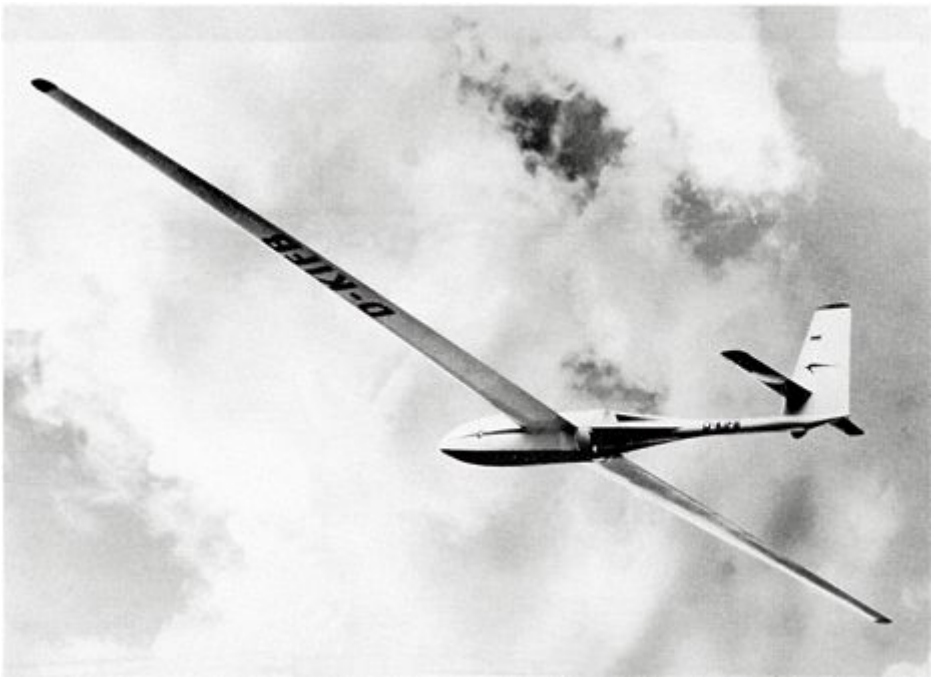
Rhein Flugzeugbau © Hanno Fischer



Sirius 2 zweisitziger Motorsegler mit zwei Fichtel & Sachs Wankelmotoren von je 30 PS mit integrierter Mantelschraube. Davor wurde ein Sirius-1 mit zwei 20PS Sachs Wankelmotoren ausgerüstet.

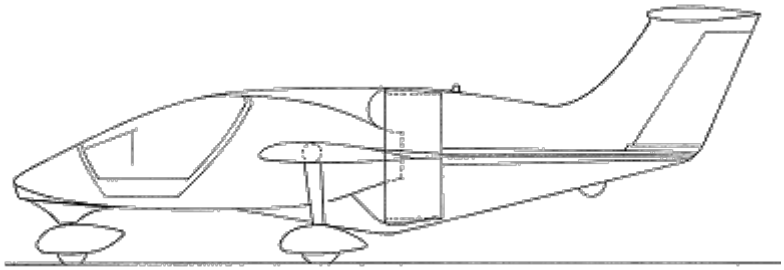


Text: Hanno Fischer
RW 3 M Als quasi Museumspflege halte ich meine erste RW 3 flugbereit,da dieses Flugzeug viele besondere Merkmale besitzt. (Erste Anwendung von GFK in Flugzeugbau, erste Zulassung eines deutschen Flugzeuges in USA, schneller als damaliger Weltrekord) Aus dem Fundus der KKM 871 für Fantrainer erwarb ich einen Motor den ich in die RW 3 D_ EKUM eingebaut habe. Die 150 PS Startleistung wurden über 2 Zahnriemen an 2 halbintegrierte Fans so geleitet, dass die Tragfläche als Lärmschutzwand nach unten genutzt wurde. Durch besondere Fanausbildung wurde die Lärmemission trotz Verdoppelung der Antriebsleistung um, 12 dbA gesenkt und 56 dBA im Überflug gemessen. Damit wurde das Flugzeug in 200m Abstand erst hörbar und ich brauche als wohl einziger keine Landegebühren in Mönchengladbach bezahlen.

Die NSU Wankelmotoren bildeten eine ideale Voraussetzung als Luftfahrtantrieb. Doppelzündung war vorhanden, kleine Abmessung, geringe Vibrationen, Normal Kraftstoff, Verarmen des Gemisches über,, arm - reich ,, Schaltung, Ausfallsicherheit. Leider wurde diese Chance verpasst, und die Fertigung bei NSU aufgegeben. Letztlich habe ich noch meinen Ro 80 auf den KKM 871 umgebaut und dafür eine TÜV Zulassung erhalten. Zu seiner Zeit war damit dieser Ro eines der schnellsten Fahrzeuge.



Fantrainer
Die Flugeigenschaften des Fanliners entsprechen weitgehend denen eines Jetflugzeuges. Die deutsche Luftwaffe war an einem Ersatz der veralteten Piaggio Trainer interessiert. Im Auftrag des BMVg entstand der Fantrainer unter der Bezeichnung AWI 2. A= Anfangstrainer,W = Wankelmotor, 2 = zweisitzig. 2 Wankel KKM 871 wurden über ein Sammelgetriebe von Klöckner über einen Freilauf gekoppelt, so dass zwar ein 2 motoriges Flugzeug (Sicherheit) entstand aber immer symmetrisch Antrieb behielt, also im Handling einem Ein-Mot entsprach. Das Flugzeug hatte alle Forderungen der Luftwaffe erfüllt. Durch die Aufgabe der Motorfertigung bei NSU wurde die Twin Paket durch die Allison Turbinen 400 und 600 PS ersetzt. Das Flugzeug hat das Vergleichsfliegen gegen Beech und Pilatus gewonnen, jedoch verlegte die Luftwaffe die ges. Schulung nach USA, so dass keine Beschaffung mehr erfolgte. Die Royal Thai Airforce erhielt dann 48 Fantrainer mit Turbinenantrieb.



Fanliner
Nach dem erfolgreichen Zusammenwirken von kleinen Wankelmotoren mit Mantelschrauben, entstand das Flugzeug Fanliner mit integrierter Mantelschraube, für die ich Patente erhielt. In Zusammenarbeit mit der Fa. Grumman in USA wurde bei RFB der Fanliner 1 entwickelt, der das Trag- und Leitwerk des US Flugzeuges Yankee enthielt. Verwandt wurde die Marine Version des NSU Wankel mit 110PS. Da NSU uns informierte, dass der stärkere KKM 871 in Kürze mit 150 PS+ verfügbar sein wird, wurde der Fanliner mit größerer Kabine, die wir bei Colani in Auftrag gegeben haben, zu Fanliner 2 mit dem KKM 871 weiter entwickelt. Es wurden wiederum die Grumman Trag- und Leitwerke verwandt, da ein gemeinsamer Vertrieb vereinbart war.

Der Fanliner hat sich ausgezeichnet bewährt, war schneller und stieg besser als das Propeller Flugzeug Traveller, das gleiche Teile besaß. Der KKM 871 erhielt ein Untersetzungsgetriebe entwickelt von Klöckner Humbolt Deutz womit die Einstufung als lärmarmes Flugzeug gelang.

Das als sehr erfolgreich anzusehendes Programm musste aufgegeben werden, da NSU die Motorfertigung einstellte und Grumman dann auch die Traveller Produktion aufgab.

Der Anfang:
1 .Daimler 3 und 4 Scheiben Wankel in den 60 er Jahren. Im Bestreben eine preiswerte Alternative zu den teure Jetantrieben zu finden, habe ich im Auftrag des BMVg schnelllaufende Fans entwickelt, die von 3 und 4 Scheiben Daimler Benz Wankelmotoren angetrieben wurden. Der erwartete Schub und die kleine Bauform hat sich bewährt, jedoch war die Lärmabstrahlung sehr hoch und wegen der hohen Frequenz auch sehr störend. Es wurden mit einem Heck unserer RW 3 Windkanalversuche bis 400 PS in Stuttgart durchgeführt.