

Der Traum vom eigenen Flugzeug, einem Kitfox Classic IV



Es war im Sommer 2008 auf dem Flugplatz Lommis, als ich nach dem Hangarieren eines Clubflugzeuges einen Piloten sah, der ein kleines und sehr schmuckes Heckradflugzeug auf den Grasparkplatz schob. Von diesem Flugzeug völlig angetan, sprach ich ihn sofort an und fragte ihn, woher er dieses Flugzeug habe und was es für ein Typ sei. Ich hatte damals knapp ein Jahr die PPL. Die Aufschrift „EXPERIMENTAL“ sagte mir nichts, und dass man ein solches Schmuckstück selber bauen kann, verschlug mir fast die Sprache.

Thomas Mülller war der Pilot. Ausführlich und engagiert erklärte er mir seinen Kitfox Speedster, gab mir einige Informationen zur EAS, und riet mir, doch mal im Internet unter KITFOX zu "googeln" oder gleich die Homepage von kitfoxaircraft.com zu besuchen.

Kaum zu Hause angekommen, studierte ich im Internet alles über diesen Kitfox und es war mir klar, ein solches Flugzeug möchte ich auch bauen. Es war wirklich Liebe auf den ersten Blick.

Wer sucht, der findet

Im Internet fand ich spätabends ein Inserat von einem R. Fischer aus Basel, der 1993 einen Kitfox zu bauen begonnen hat, ihn dann aber beiseite legte. Während rund zwölf Jahren schlummerte der Kitfox IV Classic, sauber abgedeckt, in einer Garage vor sich hin. Das Flugzeug war zu etwa 40% gebaut.



Eine Woche später verabredete ich mich mit Herrn Fischer und er zeigte mir ausführlich seinen Kit. Nochmals eine Woche später war das Flugzeug mit hunderten von Einzelteilen gekauft.

Im August 2008 fand in Buochs das EAS-Treffen statt, und ich flog mit meiner Lebenspartnerin Gerti in einer Cessna 152 dorthin. Sie wusste nichts von meinen Absichten. Thomas und Rita

Müller waren eingeweiht und spielten gekonnt die „Nichtsahnenden“! Wir schauten uns alle Kitfox an, fachsimpelten mit Thomas und Rita, setzten uns in seinen HB-YGM - und bei dieser Gelegenheit lüfteten wir das Geheimnis, mit dem Resultat, dass eine weitere Person vom Kitfoxvirus infiziert war.

Anfangs September fand der Transport von Basel nach Hüntwangen statt. Gerti fuhr mit unserem Ford Maverick und Anhänger, ich mit einem Transporter mit Anhänger.

Unglaublich – keine drei Monate nach dem ersten Zusammentreffen mit Thomas, war ich stolzer Besitzer eines Kitfox-Bausatzes. Vorgängig war meine gemietete Doppelgarage in eine Werkstatt umfunktioniert worden.

Grossartige Unterstützung Titel

Hans Leder, der bereits Bauberater beim vorherigen Besitzer meines KITFOX gewesen war, begleitete mich durch die Bauphasen und stand mir mit Rat und Tat zur Seite. Aber auch alle Kitfoxbesitzer, Hansjörg Frei, Lukas Eigenmann, Ueli Häusermann, Peter Binggeli und Thomas Müller unterstützten mich bei meinem Vorhaben. Dani Schweizer, ein Fliegerfreund und Bückerpilot, half mir enorm viel beim Bauen. Er stellte mir für diverse Bau- und Erprobungsphasen seine Werkhallen in Neuhausen zur Verfügung. Aber auch Gerti war dutzende Stunden im „Hangar“ und immer dann sehr gefragt, wenn es kleinere Hände und etwas mehr Geduld brauchte. Manchmal hütete sie auch die Zeit, denn diese habe ich beim Bauen oft vergessen.

Der Bau ging flott voran und bereits Ende 2010 sah das Flugzeug fast fertig aus. Der mitgekaufte Motor aus dem Jahr 1994 war eingebaut, die Avionik funktionierte, die Firma Eglipaint in Altenrhein hat das Flugzeug superschön lackiert und sogar ein geschlossener Anhänger für den Transport war angeschafft. Getauft wurde mein Kitfox auf den Namen „Öski“, abgeleitet von der Immatrikulation HB-YHoskar.

Das Telefongespräch mit den Leuten von Rotax fiel dann ziemlich ernüchternd aus. Kurz gesagt, der eingebaute Motor wurde wieder ausgebaut und auf den Schrott geworfen und für ein paar Euros ein neuer gekauft. Dieser hatte dafür eine Rutschkupplung, eine längere TBO und – passte um knapp 2 mm nicht in die alte Motorhalterung. Dank Peter Binggeli war aber auch dieses Problem bald behoben und der neue Motor mit allen Umbau- und Änderungsarbeiten für den Kitfox wieder eingebaut.



Papierarbeit ist überschaubar

Nachdem das Projekt aus beruflichen Gründen eine Weile auf Eis gelegt wurde, machte ich mich im Winter 2011/2012 an die Papierarbeit. AFM, AMM, BAZL- und EAS-Unterlagen beanspruchten viel Zeit, waren aber absolut überschaubar und zu bewältigen. Je mehr ich in die Papierarbeit eintauchte, desto mehr Spass machte auch diese Tätigkeit. Gleichzeitig wurde im Winter das Flugzeug gewogen, die Standschubmessung gemacht, Testläufe absolviert, der Motoreinbau in Grenchen überprüft, Vergaser synchronisiert, alle undichten Stellen abgedichtet, und ich führte - wie ein kleiner Junge - hunderte von Sitzproben mit den damit verbundenen Träumen durch.

Im Frühjahr 2012 fand die Endabnahme durch den EAS-Bauberater statt und kurz darauf die BAZL-Abnahme. Ausser einigen ganz kleinen Details war alles perfekt und ich konnte auf meine Arbeit stolz sein. Hans Leder und Bruno Oberlin haben professionelle und grossartige Arbeit geleistet. Nach rund zwei Wochen hatte ich das „Permit to fly“ für die Flugerprobung im Briefkasten.

Nicht zu unterschätzen

Die Kosten für einen Eigenbau sind nicht zu unterschätzen. Selbst bei einem Kitfox, mit seiner einfachen Ausstattung und unter Einberechnung eines Transportanhängers, ist man bald über 100'000 Franken. Am meisten schlagen der Motor, die Avionik und Instrumentierung zu Buche. Der Bausatz selber ist mit rund 18'000 Franken relativ günstig.

Ein emotionaler Moment

Jetzt hatte ich nur noch ein Problem. Ich habe ein Flugzeug gebaut und bin noch nie damit geflogen. Den Erstflug möchte ich natürlich selber machen.

Schon wieder war es Thomas Müller, der mir unter die Arme griff und mit mir in seinem Kitfox diverse Landungen, Start- und Flugmanöver durchführte. Bernhard Stamm wurde mein Flugberater. Am 20. Juni 2012 fand der Erstflug in Lommis statt. Es war eines der erhebensten Gefühle in meinem Leben, in meinem selbstgebauten Kitfox in die Luft zu gehen. Ehrlich, ich war stolz auf meine Leistung und der Erstflug hat mich emotional sehr berührt. Seit Ende Juli bin ich nun an der Flugerprobung und geniesse jeden Augenblick in meinem Kitfox.

Folgenden Personen gilt mein ganz besonderer Dank. Ohne sie wäre mein Projekt niemals so erfolgreich herausgekommen.

Gerti: Sie hat mich immer unterstützt, beim Bau geholfen und mir sehr viel Zeit für mein Vorhaben geschenkt. Sie wusste während den letzten drei Jahren immer, wo sie mich finden konnte, wenn ich nicht im Haus war!

Thomas Müller: Er ist verantwortlich dafür, dass ich heute einen Kitfox fliegen darf. Er hat mich durch das ganze Projekt hindurch begleitet und beraten, mir das Kitfoxfliegen beigebracht, und er wusste immer auf alle Fragen eine Antwort (... und es waren nicht wenige!) Achtung: Thomas trägt den sehr ansteckenden Kitfoxvirus in sich. Auch Rita, seine Frau, ist davon befallen.

Dani Schweizer: Mein Instrumentenbrett und die ganze Beschriftung ist Dank seiner Hilfe entstanden. Dreimal durfte ich seine Werkhalle in Neuhausen benutzen und für den Transport von Basel nach Hüntwangen seinen Lieferwagen mit Anhänger. Viele technische Ratschläge habe ich von ihm erhalten.

Bruno Oberlin: Als Bazl-Experte hat er während eines ganzen Samstags meinen Kitfox geprüft und seine Arbeit mit höchster Professionalität ausgeübt.

Hans Leder: Er war als Bauberater tätig und hat diese Arbeit inklusiv Endabnahme ebenfalls höchst professionell abgewickelt.

Peter Binggeli: Er baut ebenfalls einen Kitfox, und der Austausch mit ihm war für uns beide sehr wertvoll. Von ihm erhielt ich ebenfalls viel technischen Support.

Lukas Eigenmann, Hansjörg Frei und Ueli Häusermann: technische Details, AFM und fliegerische Hinweise erhielt ich von diesen drei Kameraden.

Michel Däppen: Er arbeitet bei der Avionitec in Kloten und half mir bei der ganzen Flugzeugelektronik und der Prüfung der Geräte (teils am Samstag, nach der Arbeit oder sogar in seiner Freizeit kam er in den „Hangar“ nach Hüntwangen).

Bernhard Stamm: Ich war sein erster Kunde in der Flugerprobung. Seine Hinweise und Unterstützung, seine ruhige und kameradschaftliche Art waren sehr hilfreich und sein Engagement enorm gross.

David Egli: „eglipaint“ auf dem Flugplatz Altenrhein ist ein Geheimtipp für kostengünstige, superschöne Flugzeuglackierungen.



Silvan Wild: Er ist Chefmechaniker in der Maintenance von Lommis und hat mir in Zusammenarbeit mit Bernhard Stamm und dem Vorstand der Motorfluggruppe Thurgau ermöglicht, während der Erprobungsflüge mein Flugzeug in Lommis hangarieren zu dürfen.

Ernesto Looser, Heinz Thut, André Beusch,

Karl Haller, Heinz Lang, Hans Kandlbauer: Für Flugerprobung, Wägung und Standschubmessung, Prüfung des AFM und Erstellung des Design Summary waren diese Leute der EAS zuständig und haben das echt gut und innert kurzer Zeit gemacht.

Martin Eglauf: Fast alle Protokolle der Flugerprobung hat er als „Assistant“ durchgeführt. Präzis und gut lesbar hat er im Flugzeug alles protokolliert und es wurde ihm nie übel. Die Schweissperlen auf der Stirn waren wärmebedingt und nicht aus Angst.

Die Zusammenarbeit mit den Leuten der EAS, dem BAZL und den Verantwortlichen vom Flugplatz Lommis war immer super, unkompliziert und unterstützend.

Fazit

Ich würde jederzeit wieder einen Kitfox bauen. Jede Phase war eine gute Erfahrung, selbst die Papierarbeit war halb so schlimm wie befürchtet.

Das Fliegen (andere nennen es spöttisch Luftwandern) mit dem Kitfox ist einmalig. Er ist langsam, extrem gutmütig, sparsam und man sieht sehr gut hinaus.

Auch die, in der Eigenbauszene so viel zitierten vier F "Flüger Fertig, Frau Furt", haben sich nicht bewahrt. Öski wird ab sofort unser steter Begleiter auf ausgedehnten Reisen sein.

Mein Motto

Lebe deinen Traum, und träume nicht dein Leben ...

Daniel Lutz

Fotos: Thomas Müller, Daniel Lutz

Le rêve du propre avion, un Kitfox Classic IV Titel



En été 2008, après avoir remisé un avion du club sur l'aérodrome de Lommis, j'ai vu un pilote pousser un petit et très bel avion sur le parking en herbe. Immédiatement fasciné par cet appareil, je me suis adressé au pilote pour lui demander où il avait acquis cette machine et quel type c'était. A cette époque, j'étais titulaire de la PPL depuis à peine une année. L'inscription "EXPERIMENTAL" ne me disait absolument rien et le fait qu'on puisse construire soi-même un tel bijou m'a interloqué.

Le pilote s'appelait Thomas Müller. Il m'a présenté son Kitfox Speedster en détail avec un grand enthousiasme, m'a donné quelques informations sur l'EAS et m'a conseillé de surfer sur Internet sous „Kitfox“ ou de me rendre directement sur le site kitfoxaircraft.com

Sitôt arrivé à la maison, j'ai commencé à étudier tout ce que j'ai pu trouver sur ce Kitfox sur Internet et j'ai dû me rendre à l'évidence: j'allais aussi construire un tel avion. C'était vraiment un coup de foudre.

Qui cherche, trouve

Tard le soir, j'ai trouvé sur Internet une annonce d'un certain R. Fischer de Bâle qui avait commencé à construire un Kitfox en 1993, mais l'avait ensuite mis de côté. Pendant 12 ans, le Kitfox IV Classic dormait dans un garage, bien emmitoufflé. L'avion était terminé à env. 40%.



Une semaine plus tard, j'ai pris rendez-vous avec M. Fischer et il m'a fait découvrir son kit. La semaine d'après, j'ai acheté l'avion et les centaines de pièces détachées.

En août 2008, je me suis rendu au rassemblement de l'EAS à Buochs en Cessna 152 avec ma compagne Gerti. Elle n'était pas encore au courant de mes intentions. Thomas et Rita Müller étaient dans le coup, mais se comportaient comme si de rien n'était! Nous avons examiné tous les Kitfox, nous avons discuté Kitfox avec Thomas et Rita et, finalement, nous nous sommes installés dans son HB-YGM – c'était la bonne occasion pour dévoiler notre secret, avec le résultat qu'une personne de plus était infecté par le virus du Kitfox.

Le transport du kit de Bâle à Hüntwangen a eu lieu début septembre. Gerti conduisait notre Ford Maverik avec la remorque et moi une fourgonnette avec une remorque. J'avais de la peine à le croire, tout juste trois mois après ma conversation avec Thomas Müller, j'étais l'heureux propriétaire d'un Kitfox en kit. Mais auparavant il avait fallu transformer le double garage que j'ai loué en atelier.

Des soutiens extraordinaires

Hans Leder qui était déjà le conseiller de construction de l'ancien propriétaire de mon Kitfox m'a accompagné durant toutes les phases de la construction et m'a donné tout le soutien possible. J'ai aussi pu compter sur les propriétaires de Kitfox, Hansjörg Frei, Lukas Eigenmann, Ueli Häusermann, Peter Binggeli et Thomas Müller.

Dani Schweizer, un ami aviateur et pilote de Bücker, m'a énormément aidé pendant la construction. Il a mis à ma disposition ses ateliers à Neuhausen pour diverses phases de construction et de tests. Gerti aussi a passé des douzaines d'heures au "hangar", sa collaboration était toujours très demandée quand il fallait de plus petites mains et un peu plus de patience. Parfois, elle surveillait aussi l'heure car, en construisant, j'avais tendance à l'oublier.

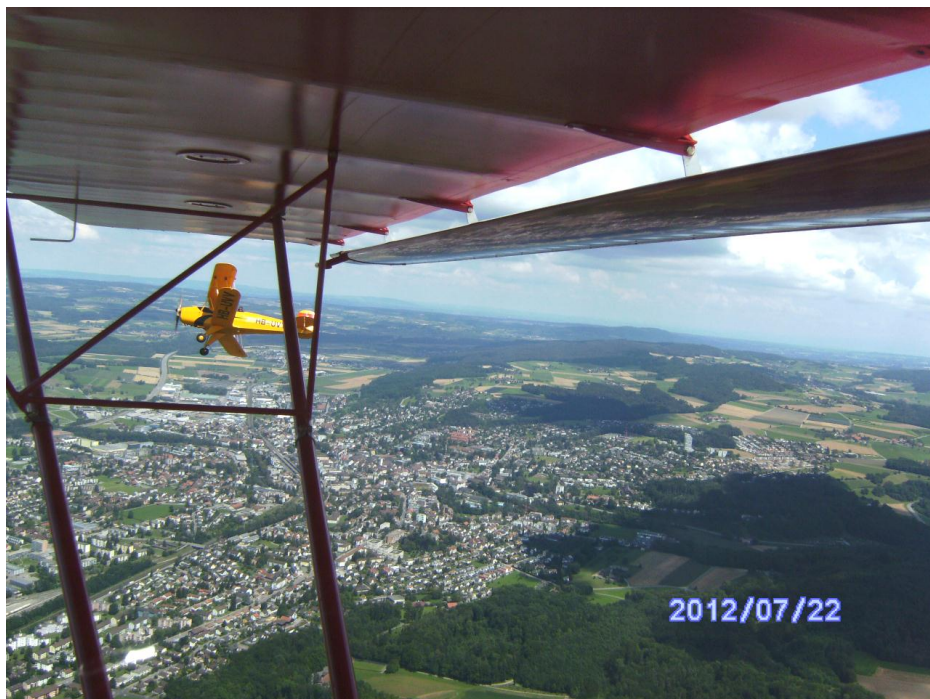
La construction avançait rapidement et fin 2010 l'avion semblait presque terminé. Le moteur datant de 1994, acheté avec l'avion, était installé, l'avionique fonctionnait, la maison Eglipaint d'Altenrhein a magnifiquement peint l'avion et j'ai même fait l'acquisition d'une remorque fermée pour le transport. Mon Kitfox a été baptisé „Öski“, dérivé de l'immatriculation HB-YH Oscar.

Mais une conversation téléphonique avec des collaborateurs de Rotax m'a causé une grande désillusion. En bref, le moteur qui était déjà installé a été démonté et mis à la ferraille. Pour quelques euros, j'en ai acheté un autre. Il possédait un embrayage à friction, avait une plus longue TBO et – et, pour 2 mm à peine, ne s'intégrait pas dans l'ancien support de moteur. Grâce à Peter Binggeli, ce problème a pu être résolu rapidement et le nouveau moteur, modifié et adapté au Kitfox, installé.

La paperasse est gérable

Après avoir laissé reposer le projet pendant quelque temps pour des raisons professionnelles, je me suis attelé au travail administratif pendant l'hiver 2011/2012. La préparation de l'AFM, AMM, des documents OFAC et EAS a pris beaucoup de temps mais le tout était tout à fait gérable. Plus j'avancais avec les papiers, plus ce travail me plaisait. Pendant le même hiver, l'avion a été pesé, la mesure de poussée et les tests effectués, l'installation du moteur contrôlée à Granges, les carburateurs synchronisés, tous les endroits non étanches colmatés et – comme un petit garçon – j'ai effectué des centaines d'essais du siège, la tête dans les étoiles.





Le contrôle final par le conseiller de l'EAS au eu lieu au printemps 2012 et peu après le contrôle final de l'OFAC. A part quelques petits détails, tout fut parfait et je pouvais être fier de mon travail. Hans Leder et Bruno Oberlin ont fait preuve de professionnalisme et accompli un travail magnifique. Deux semaines plus tard, j'ai trouvé mon "permit du fly" pour les essais en vol dans ma boîte aux lettres.

Ne pas sous-estimer les coûts

Il ne faut pas sous-estimer le coût d'une construction amateur. Même si on construit un Kitfox dont l'équipement est simple, en incluant la remorque pour le transport, on dépasse facilement les 100'000 francs. Les éléments les plus chers sont le moteur, l'avionique et les instruments. Le kit en lui-même coûte env. 18'000 francs et est relativement bon marché.

Un moment émouvant

Il ne me restait qu'un problème. J'ai construit un avion et n'ai jamais volé ce type. Il allait de soi que je voulais effectuer moi-même le premier vol. Une nouvelle fois, Thomas Müller a volé à mon secours. Nous avons exercé diverses manœuvres de décollage, atterrissage et de vol à bord de son Kitfox. Bernhard Stamm m'a été attribué comme conseiller en vol. Le premier vol a eu lieu le 20 juin 2012 à Lommis.

J'ai ressenti une des sensations les plus exaltantes de ma vie lorsque je me suis lancé dans les airs à bord du Kitfox que j'ai construit moi-même. Je dois avouer que j'étais fier de ce que j'avais réalisé et le premier vol m'a causé de profondes émotions.

Depuis la fin du mois de juillet, j'effectue mes essais en vol et savoure chaque minute que je passe dans mon Kitfox.

Je tiens à remercier tout particulièrement les personnes suivantes, car sans elles, mon projet n'aurait jamais pu être une telle réussite.

Gerti: elle m'a toujours soutenu, m'a aidé pendant la construction et a consacré beaucoup de temps à mon projet. Pendant les trois dernières années, elle savait toujours où me trouver quand je n'étais pas à la maison !

Thomas Müller: c'est de sa faute si je vole un Kitfox aujourd'hui. Il m'a accompagné tout au long de la réalisation de mon projet, m'a prodigué maints conseils, m'a appris à voler le Kitfox et était capable de répondre à toutes mes questions (...et elles étaient nombreuses). Attention: Thomas est porteur du virus du Kitfox, extrêmement contagieux. Rita, sa femme, est aussi atteinte.

Dani Schweizer: mon tableau de bord et les inscriptions sur l'avion ont été réalisés grâce à son aide. J'ai pu utiliser trois fois son atelier à Neuhausen et sa fourgonnette avec remorque pour le transport du kit de Bâle à Hüntwangen. Il m'a donné de nombreux conseils techniques.

Bruno Oberlin: l'expert de l'OFAC a consacré tout un samedi au contrôle de mon Kitfox et a fait preuve d'un grand professionnalisme.

Hans Leder: il était mon conseiller de construction et a aussi exécuté cette tâche, y compris l'examen final, en faisant preuve d'un professionnalisme remarquable.

Peter Binggeli: il construit aussi un Kitfox et les échanges que nous avons eus étaient aussi précieux pour moi que pour lui. De plus, il m'a apporté un grand soutien technique.

Lukas Eigenmann, Hansjörg Frei et Ueli Häusermann: ces trois camarades m'ont aidé pour les détails techniques, l'AFM et m'ont donné des recommandations pour le vol.

Michel Däppen: il travaille chez Avionitec à Kloten et j'ai pu bénéficier de son concours pour toute l'électronique de vol et le contrôle des appareils (il venait dans le "hangar" à Hüntwangen soit le samedi, après le travail ou même pendant ses congés).



Bernhard Stamm: j'étais son premier client pour les essais en vol. Ses observations et son aide, ainsi que son caractère calme et amical m'ont beaucoup apporté et j'ai apprécié son engagement.

David Egli: „Eglimaint“ sur l'aérodrome d'Alterhein, est un tuyau pour la peinture sur avions à bon prix et aux résultats magnifiques.

Silvan Wild: mécanicien en chef à la maintenance de Lommis, il m'a permis, en collaboration avec Bernhard Stamm et le comité du groupe vol à moteur de Thurgovie, de remiser mon avion dans le hangar de Lommis pendant les essais en vol.

Ernesto Looser, Heinz Thut, André Beusch, Karl Haller, Heinz Lang, Hans Kandlbauer: ces membres de l'EAS étaient compétents pour les essais en vol, la pesée et la mesure de la poussée au point fixe, le contrôle de l'AFM et l'élaboration du design summary. Tous ont fait un travail remarquable et ce dans un laps de temps très court.

Martin Eglaufer: comme "assistant", il a rédigé pratiquement tous les rapports des essais en vol. A bord de l'avion, il a tout noté avec précision et d'une manière bien lisible et n'a jamais été malade. Les goûtes de sueur sur son front étaient dues à la chaleur et non à la peur.

La coopération avec les collaborateurs de l'EAS, l'OFAC et les responsables de l'aérodrome de Lommis a toujours été super, amicale et bénéfique.

Conclusion

Je recommencerais à tout moment la construction d'un Kitfox. Chaque phase était une bonne expérience et même la paperasse n'était pas aussi terrible que prévu.

Voler un Kitfox (certains appellent cela se promener en l'air) est unique.

Il est lent, extrêmement docile, économique et très beau.

Même la formule "avion terminé, femme partie" que l'on entend si souvent dans le milieu de la construction amateur a été démentie. Öski sera notre fidèle compagnon pour nos voyages vers d'autres horizons.

Ma devise

Vis ton rêve, ne rêve pas ta vie...

Daniel Lutz

