

«Dream it. Build it. Fly it»

«Träumen, Bauen, Fliegen» ist das Motto der Experimental Aviation of Switzerland, der Vereinigung der Amateurflugzeugbauer. Rund 150 Flugzeuge sind zurzeit im Bau. Eines davon entsteht in einer Werkstatt im ehemaligen Feuerwehrmagazin.

Mit dem Virus infiziert

Thomas Imthurn sitzt im Rumpf des Flugzeuges und hält zwei Drähte an eine Batterie, Willi Meyer liegt auf dem Boden und beobachtet. Langsam bewegt sich das elektrische Einziehfahrwerk nach unten, dann nach oben. Gleich nochmals und nochmals, um ganz sicher zu sein: «Es funktioniert!» Den beiden Männern ist die Freude anzusehen. Ein weiterer wichtiger Schritt beim Bau des Flugzeuges ist geschafft.

Schon als Bub interessierte sich Thomas Imthurn – viele Oensingerinnen und Oensinger kennen ihn als Hausarzt – für Flugzeuge und fürs Fliegen. Vorerst beschäftigte er sich mit handlichen Modellfliegern. Erst als er als Assistenzarzt genügend Geld verdiente, leistete er sich Flugstunden und absolvierte das Fliegerbrevet für Motorflugzeuge. Von da an, war er endgültig mit dem «Fliegervirus» infiziert: Durch die Lüfte schweben, zum Nordkap, nach Südfrankreich, auf die Kanalinseln, nach Oesterreich... Später, mit der Zulassung für kommerzielle Flüge, führte er Passagiere von Basel rund ums Matterhorn. In Amerika erwarb er zusätzlich das Nachtflugbrevet und erlebte die unendliche Weite der Staaten. Die Leidenschaft fürs Fliegen ist spürbar.

Der Weg ist das Ziel

Bevor sich Thomas Imthurn für den Bau eines Flugzeugs entschied, setzte er sich eingehend mit den verschiedenen Herstellungsmöglichkeiten und den Eigenschaften der Materialien auseinander: Eigenkonstruktion, Bausatz, Vollkunststoff, Aluminum, Holz. Er entschied sich für einen Pioneer 300, des italienischen Herstellers Alpi Aviation, ein Leichtbauflugzeug aus Holz mit Kohlefaserformteilen. «Holz ist der älteste Baustoff, es ist leicht, stabil und aerodynamisch besser als genietetes Aluminium», ist Imthurn überzeugt. Die tragende Struktur des Flugzeuges, mit Teilen wie Rumpf, Flügel, Höhen- und Seitenrudder, ist vorgefertigt; ein sogenanntes Kit. Motor, Propeller, Avionik-Instrumente und vieles mehr müssen individuell gewählt, installiert, montiert oder angepasst werden. Rund zwei Jahre dauerte es, bis die tragenden Teile geschliffen und mit Dacron-Polyester-Gewebe bespannt waren. Der vorgeschriebene Belastungstest, ausgeführt mit Futter-



salzsäcken, die ein hiesiger Landwirt lieferte, ist bestanden und alles ist genauestens protokolliert und dokumentiert.

Thomas Imthurn widmet sich jeweils einen Nachmittag pro Woche sowie an Samstagen seinem Projekt. Während seiner intensiven Berufstätigkeit, zuerst als Missionsarzt in Afrika und später in der Gemeinschaftspraxis, die er zusammen mit seiner Frau führt, kam das Fliegen zu kurz. Seine Work-Life-Balance, der Ausgleich zwischen Arbeit und Freizeit, stimmte nicht mehr. Er betont, dass er sehr gerne Arzt sei, jedoch habe er zu wenig abschalten können. Mit den vielseitigen und anspruchsvollen Herausforderungen rund um den Bau des Flugzeuges findet er heute Ablenkung und Abgrenzung. Vor rund zweieinhalb Jahren



startete er und es wird voraussichtlich nochmals so lange dauern, bis der Pioneer flugbereit sein wird. «Ich lasse mich bei dieser Arbeit nicht hetzen und nehme mir Zeit, denn der Weg ist das Ziel», so Imthurn.

Es gibt noch viel zu tun

Der Flugmotor ist noch in der Kiste verpackt. Imthurn hat sich für einen Rotax, Vierzylinder-Boxermotor des österreichischen Herstellers entschieden. Der Motor ermöglicht eine hohe Leistungsdichte, geringes Gewicht, Zuverlässigkeit und geringen Spritverbrauch. So steht es in der Beschreibung und Imthurn ergänzt: «Der Benzinverbrauch liegt etwa gleich hoch wie bei einem Kleinwagen pro 100 Kilometer. Und er läuft mit Autobenzin, und nicht wie sonst Flugzeuge mit AVGAS, dem viel teureren Flugbenzin.» Bevor der Motor eingebaut werden kann, gibt es noch viel zu tun. Als nächstes steht die Justierung der Landeklappen an und die Fertigung einer Brandschutzbarriere zwischen Cockpit und Motor: «Damit ich, falls der Motor mal brennen sollte, nicht allzu warme Füsse kriege» sagt Imthurn mit einem schelmischen Lächeln. Alle Avionik-Instrumente, Funk, Heizung, Innenausstattung – die Liste ist lang – müssen gewählt, montiert und installiert werden.

Naturwissenschaften interessieren ihn seit seiner Jugend. Physik und Mathematik waren seine Lieblingsfächer und das handwerkliche Geschick wurde ihm in die Wiege gelegt. Sein Vater und seine Brüder sind Handwerker. Zuhause hat er eine kleine Schreinerei eingerichtet und viele seiner Möbel sind auch Eigenbau.

Alleine geht gar nichts

Ein Flugzeug ohne Unterstützung und Vernetzung zu bauen, ist unmöglich. Das hat Imthurn mehrfach erfahren. Der wichtigste Partner ist die EAS (Experimental Aviation of Switzerland), eine Vereinigung, welche dem Aero-Club

der Schweiz angeschlossen ist. Die EAS unterstützt und begleitet seine Mitglieder beim Bau und kontrolliert im Auftrag vom Bundesamt für Zivilluftfahrt den Bau des Flugzeuges vom Start bis zur Zulassung. Jedem Eigenbauer stellt die EAS einen Bauberater zur Seite. Maschineningenieure, Elektroingenieure, Berufspiloten und Handwerker stellen ihr Wissen und ihre Erfahrungen zur Verfügung. Auf viele weitere Spezialisten ist er angewiesen: Mechanische Werkstätten, die seine Ideen umsetzen; Ingenieure, die ein elektrisches Schema erstellen oder ein technisches Detail austüfteln; Lieferanten, die beraten. Und dann ist noch sein Assistent Willi Meyer, er sei ein guter Handwerker und packe überall mit an, lobt Imthurn.

Thomas Imthurn liebt die Herausforderungen, Probleme zu analysieren, kreative Lösungen zu finden, Eigenschaften zu verbessern, zusätzliche Funktionalitäten zu entwickeln. Viel Zeit beansprucht auch die Suche des richtigen Materials, der richtigen Bauteile und der richtigen Schraube. «Das Wichtigste ist zu wissen, wo Wissen geholt werden kann», ist seine Erkenntnis.

Eine grosse Bereicherung für ihn sind die Diskussionen und der Austausch mit den Fachleuten der Aviatik und mit den Eigenbauern.

Ist er während seiner Freizeit nicht am Planen, Kreieren und Werken, so widmet er sich seiner Leidenschaft, dem Fliegen. Um in zwei bis drei Jahren mit seinem Zweiplätzer abheben zu können, muss auch das fliegerische Können auf dem aktuellsten Stand sein. «Dream it. Build it. Fly it»

Yvonne Berner