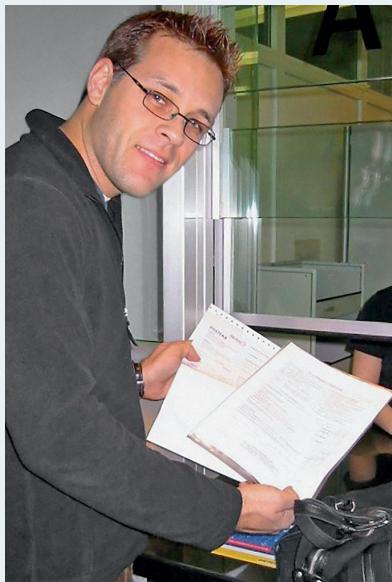


# Der Grundentscheid als grösste Hürde

**Flugzeugbau** Mit Unterstützung von Gleichgesinnten zum selber gebauten Flugzeug



Der Autor Michael Wellenzohn im Jahr 2005 bei der Aufgabe der Bestellung für seinen Bausatz auf der Post.

**0**ft werde ich gefragt, was das Schwierigste beim Bau eines eigenen Flugzeugs war. Die Antwort mag erstaunen, ist aber doch fast zu erwarten: die Entscheidung zu treffen, ein eigenes Flugzeug zu bauen! Die rein rationale Abklärung zeigte nur die erfassbaren Aufwände, Mühen und Kosten auf, während auf der Haben-Seite eher die «soften» Werte wie Freude am Bauen, Neues lernen, einen Erstflug absolvieren etc. aufzuzählen waren. Erinnere ich mich jedoch daran zurück, welche Erlebnisse und Erfahrungen besonders intensiv waren, so sind dies jene, die eben nicht rein rational gesteuert waren, sondern auch Raum für Emotionen und Bauchgefühl gelassen haben. Ein Fluggerät selber zu bauen, eröffnet einem nicht nur einen sehr tiefen Einblick in den Flugzeugbau, in Materialien, Avionik, Elektrik und Maschinenbau, sondern verbindet auch lokal und weltweit mit Menschen, welche die gleiche Leidenschaft teilen. Die Gastfreundschaft, die ich zum Beispiel in Australien, in den USA und in Europa erlebt

habe von Leuten, die lediglich die gleichen Aluminium-Teile zusammengenietet haben wie ich, war einzigartig.

## Vertrautheit mit dem Gerät

Ein komplexes technisches Gerät durch und durch zu kennen gibt einem nicht nur aus Wartungssicht ein positives Gefühl, sondern auch in der Luft oder am Boden in fernen Ländern. Funktioniert einmal etwas nicht so wie es sollte, ist das gesamte technische System im Kopf gespeichert, was es meist sehr schnell erlaubt, Ursachen und Auswirkungen einzugrenzen und abzuschätzen. Meine Werkzeugauswahl, die ich auf Reisen mitführe, erlaubt es mir, so ziemlich jedes nicht-strukturelle Problem zu beheben, sofern Ersatzteile vorhanden sind. Auf die Möglichkeit, das Flugzeug auf die jeweilige persönliche Mission auszurichten, habe ich schon in anderen Artikeln hingewiesen. Steht also die schwierigste Entscheidung weiterhin aus, gibt es natürlich auch



Fama Helicopters KISS 209M.



Colibri D.



Vans Aircraft RV-7A.



KITFOX S7.



EXPERIMENTAL AVIATION OF SWITZERLAND

AERO-CLUB



die Möglichkeit, Gleichgesinnte zu finden, sie zu begeistern und gemeinsam ein Bauprojekt zu starten. Wenn die Tage kürzer werden und das Wetter geplanten Flügen oftmals einen Strich durch die Rechnung macht, ergibt sich vielleicht mehr Zeit, sich mit einem möglichen Bauprojekt auseinanderzusetzen. Die EAS bietet für den gesamten Bauprozess – sowohl für Neukonstruktionen, als auch für schon existierende Fluggeräte (oft Bausätze) – Unterstützung an.

### Kontakte knüpfen und pflegen

Wichtig für Interessierte ist, sich vorab mit der EAS (via E-Mail [office@experimental.ch](mailto:office@experimental.ch)) in Verbindung zu setzen, um die Machbarkeit abzuklären und die notwendigen Informationen zu erhalten. Die jährlichen EAS-Fly-Ins, die auch auf der Website des AeCS und in der AeroRevue unter Termine/Experimental aufgelistet sind, geben ferner die Möglichkeit, direkt mit den Erbauern in Kontakt zu treten und sich über die vielfältigen Flugzeugtypen zu informieren. Eine Auflistung aller erhältlichen Selbstbaufluggeräte wird jedes Jahr vom amerikanischen Magazin «Kitplanes» publiziert und ist auch online verfügbar

([kitplanes.com/buyersguide](http://kitplanes.com/buyersguide)). Die EAS hat aktuell 518 Mitglieder, die zurzeit über 130 verschiedene Typen von Flugzeugen betreiben oder bauen. Pro Jahr finden vier bis zehn Erstflüge ab Flugplätzen in der Schweiz statt. Diese werden von den Erbauern selber oder von qualifizierten Testpiloten durchgeführt. Die EAS unterstützt sowohl mit einer eigenen Wäge- wie auch mit einer Schallmessgruppe und betreut ihre Mitglieder auch in diesen kritischen Phasen. Das Testflugprogramm wird dann meist durch den Erbauer selber absolviert. Nach der Schallmessung erfolgt die Zulassung. Danach fliegen die Erbauer ihre Fluggeräte mitunter durch ganz Europa und manchmal auch weiter weg. Das Ergebnis der Suche nach HB-Y-Immatrikulationen auf Flightradar24 im Sommer spricht für sich. Wer sich einmal in den Hangars umschaut, wird überrascht sein, wie viele Yankee-registrierte Fluggeräte dort untergebracht sind, allen voran im Birrfeld.

Wer weiss: Vielleicht gibt sich der eine oder die andere dieses Jahr einen Ruck und der Neujahrvorsatz lautet «Ich werde den schwierigsten Schritt beim Bau eines Fluggeräts machen und die Bestellung absenden!» Michael Wellenzohn [www.experimental.ch](http://www.experimental.ch)



Zenith Aircraft STOL CH 701.



Breezer Aircraft BREEZER 600.

Bilder: zvg