



EIN TRAUM HEBT AB

Papierflieger bauen birgt praktisch keine Risiken in sich, Nebenwirkungen können aber durchaus auftreten, wie folgende Geschichte beweist. Denn mit einem Papierflieger hat bei Dominik Stadler aus Meisterschwanden alles angefangen.

TEXT UND PHOTOS: CLAUDIO BRENTINI

Wäre Dominik Stadler um die Jahrhundertwende in Zeiten von Lindberg oder der Gebrüder Wright geboren worden, wäre wahrscheinlich auch er als Flugpionier in die Geschichtsbücher eingegangen. Denn Fliegen, das hat ihn vom ersten Papierflieger an fasziniert – und nie mehr losgelassen. Sein Vater musste darum bald schon die gefalteten Blätter durch Modellflugzeuge ersetzen. «Ganz in der Nähe von unserem Wohnort gab

es einen Modellflugplatz», erinnert sich Stadler. Und schon hier bewies er ein Händchen für die Fliegerei, denn mit der Zeit wurden die Modelle grösser, komplexer und auch sehr viel schneller. Zum Schluss waren es Düsenflugzeuge, die mit rund 250 Sachen durch die Luft flogen. Doch nicht nur das Fliegen selber begeisterte den jungen Dominik, er baute die Dinger auch fürs Leben gern. Dass er den Beruf des Feinmechanikers





Dominik Stadler mit einem viermotorigen Modellflugzeug. Schon damals bewies er ein Händchen für die Fliegerei und die Konstruktion von Flugzeugen.

PHOTO: ZVG



Am Boden plant Dominik Stadler die Flugroute, checkt Wetter und Sperrzonen sowie auch das Flugzeug. Das Cockpit hat er perfekt auf sich abgestimmt.

erlernte, erstaunt darum nicht und passt. Von der Idee, ein echtes Flugzeug selber zu bauen, war er vom ersten Moment an fasziniert, als er von dieser Möglichkeit erfuhr. «Ein Bekannter baute eins und zeigte mir seine Werkstatt.» Von da an war klar: «Das will ich auch.» Bis er aber der-einst in seinen eigenen Flieger steigen würde, sollten noch viele Jahre vergehen.

Die Fliegerei verlangt von den Piloten einiges ab. Alles ist streng reglementiert und fängt schon mal mit einer üppigen Theorieprüfung an. «Ein Kollege und ich haben die Unterlagen zur Prüfung abgeholt und zunächst einen dicken Ordner in die Hand bekommen. Als dann der zweite folgte, sagte mein Kollege, er hätte schon einen bekommen. Schlussendlich waren es aber für jeden von uns drei prall gefüllte Ordner.» Für viele wäre dies schon ein guter Grund, sich ein neues Hobby zu suchen, nicht so für den ambitionierten Stadler. «Ich sog

alles, was ich lesen konnte, förmlich auf.» Die Theorieprüfung bestand er also und holte sich im Eiltempo auch die Pilotenlizenz und als Zugabe die Kunstfluglizenz. In die Luft konnte er aber nur mit gemieteten Maschinen, «zum Teil alte Flugzeuge, die mir gar nicht lagen.» Also holte ihn der Traum wieder ein, ein perfekt auf ihn abgestimmtes Flugzeug zu bauen.

Nun ist es so, dass man ein Flugzeug nicht einfach so im Keller bauen und dann losfliegen kann, schliesslich geht Sicherheit in der Fliegerei über alles. Damit dies gewährleistet ist, übernimmt der Verein Experimental Aviation of Switzerland EAS die Aufsicht und Koordination zwischen dem Erbauer und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL. «Man bekommt einen Berater, eine Art Götti an die Seite gestellt, der jeden Schritt mit einem durchgeht und auch kontrolliert», erzählt Dominik Stadler. Und dann wäre da noch das Problem, ans Material für einen Flieger zu kommen. «Da gibt es

Bausätze», so Stadler. Wer jetzt aber an ein Ikeagestell denkt, liegt ziemlich weit daneben. Für die Flügel zum Beispiel gibt's Bleche und Pläne, die Löcher für hunderte von Nieten muss man aber selber bohren, die Bleche selber biegen und einiges sogar entwerfen und selber bauen. Sein Beruf kam ihm da zunutze, konnte er doch benötigte Teile am Computer zeichnen und dann nach seinen Vorstellungen fräsen lassen. Fünf Jahre, so sein Plan, sollte der Zusammenbau der insgesamt 800 Einzelteile dauern. Es wurden ein paar mehr: ganze zwölf!

Heute kann Dominik Stadler zurückblicken auf eine Zeit, die von ihm einiges abverlangt hat. «Es war ein enormer Aufwand und brachte mich auch an meine Grenzen.» Ein ganzes Jahr habe er pausieren müssen, «es wurde einfach alles zu viel.» Dann aber ging es weiter, immer weiter Richtung Wolken. Und irgendwann war es fertig, dieses Prachtstück von Flugzeug. Es ist wirklich eine Augenweide,

sogar einen Preis hat es schon gewonnen: den ersten Platz für das «Best kit built Airplane» am Internationalen Sommertreffen der Eigenbauer 2016 in Langenthal. Man spürt und sieht, dass bei diesem Flugzeug einfach alles stimmt, alles auf Perfektion getrimmt ist. «Homebuilt» steht da auf der Seite, also «Hausgemacht», darauf ist Stadler stolz, wie er gerne zugibt. Kann er auch. «Es fliegt sich einfach nur wunderbar. Das Flugzeug reagiert genauso, wie ich es haben wollte.» Was es heisst, das Flugzeug an sich anzupassen, erklärt Stadler am Beispiel der Instrumente im Cockpit. «Ich habe zuerst alles auf einer Kartonscheibe aufgezeichnet und immer und immer wieder die Anordnung der Instrumente angepasst, bis alles für mich stimmte.» Oft habe es einige Anläufe gebraucht, um etwas nach seinen Vorstellungen zu bauen, erzählt der 46-Jährige. «So dauerte halt alles länger und länger. Der Feinmechaniker in mir half mir zudem nicht wirklich, zügig ein ganzes Flugzeug zu bauen.» Alles andere als perfekt war für ihn keine Option.

Rückblickend hat sich der Aufwand definitiv gelohnt. Das ist nicht mehr irgendeine Maschine, die er mieten muss, um abzuheben, das ist sein Flugzeug und an dem kennt er jede der 14 000 Nieten, schliesslich hat er sie alle eigenhändig geschlagen. Übrigens betreut er heute selber als Bauberater des Vereins EAS sieben Hobby-Flugzeugbauer. «Es ist mir wichtig, angehende Erbauer zu unterstützen.» Das erste von ihm begleitete Projekt hat er bereits ins Ziel gebracht. Keine Selbstverständlichkeit. 60 Prozent aller Projekte werden nicht vom Ersterbauer fertiggestellt.

Beim Fototermin auf dem Flugplatz Birrfeld landen Kleinflugzeuge aller Couleur im Minutentakt, «heute unter schwierigen thermischen Bedingungen», wie Stadler betont. Will heissen: Der Anflug ist nicht ohne, was man deutlich erkennen kann. Nicht wenige haben Mühe, die Kiste sanft zu landen, einige müssen durchstarten oder setzen relativ hart auf. Nicht so Dominik Stadler. Auch er muss korrigieren beim



Der stolze Flieger und Erbauer mit seinem preisgekrönten Flugzeug. Dafür hat er viele Jahre Arbeit investiert.





HP-YMP hebt vom Flugplatz Birrfeld ab. Vor Dominik Stadler liegt ein weiteres Flugabenteuer in seinem Homebuilt-Flugzeug.

Anflug, klar, aber dann setzt er sanft ohne Geräusch auf, und dies immer und immer wieder. Für den Fotografen muss er nämlich mehrere Male eine Schlaufe fliegen, landen und wieder starten. Stadler und sein Flugzeug sind eins, das spürt und vor allem das sieht man. Es ist sein Flugzeug, perfekt auf ihn abgestimmt. Und er beherrscht es, ist ein erfahrener Pilot. Das kommt nicht von ungefähr, das wird einem nicht einfach so geschenkt. Dahinter steckt sehr viel Arbeit, viel Zeit, viel Fleiss und eine gesunde Portion Besessenheit.

«Einfach losgelöst vom Boden dahinzuschweben, alles von allen Seiten anzuschauen und grössere Distanzen zu bewältigen – dies alles tun zu können, ist ein grosses Privileg», sagt Dominik Stadler zum Schluss. Er weiss, er ist lediglich Gast in einem fremden Element, wenn er mit etwas Aluminium um sich herum sowie einem zuverlässigen Motor und Technik mit rund 300 Stundenkilometern durch die Lüfte

donnert. «Nach einem Sonnenuntergangs-Flug am Jungfrau Joch vorbei oder aber auch nur nach ein paar Volten mit Landungen bei anspruchsvollen Windverhältnissen begreift man erst, was man da geschaffen hat.»

Für Stadler ist es der wahrgewordene Traum, für den er einiges auf sich nehmen musste. Nun fliegt er, wann immer er kann. Denn hoch oben muss die Freiheit wohl tatsächlich grenzenlos sein. —

TECHNISCHE MERKMALE HB-YMP

Kit-Lieferant Vans Aircraft Inc. USA

Typ RV-7A

Bauweise Ganzmetall, Aluminium
Bauweise, Semi-Monocoque, genietet

Bauzeit 12 Jahre (davon 1 Jahr Pause)

Erstflug 28. April 2016

Aktuelle Flugstunden 145 Stunden

Anzahl Landungen 214

Spannweite 7,6 m

Länge 6,3 m

Höhe 2,45 m

Leergewicht 512 kg

MTOW 817 kg (max. Start-Gewicht)

Tank-Kapazität 2 × 79,5 l, total 159 l

Reichweite 4–5 Stunden/1300 km

Vne 370 km/h max. zulässige
Geschwindigkeit

Vcruise 230–270 km/h

Motor Lycoming «clone», TMX-IO-320,
4 Zylinder Boxer-Motor, luftgekühlt,
mechanische Einspritzung, elektronische
Zündung, Hubraum 5240 ccm

Nennleistung 160 PS @ 2700 U/min



PHOTO: ZVG