

# Vom Eigenbau zum zertifizierten Serienflugzeug

**Kosten und Nachfrage** Weshalb nicht alle erfolgreichen Experimentals den Sprung schafften

**Viele Eigenbauflugzeuge sind ihren zertifizierten Pendanten bezüglich Flugleistungen und -eigenschaften teilweise deutlich überlegen. Es läge also auf der Hand, solche Fluggeräte, statt sie mühsam in der Garage als Einzelstücke zusammenzuschrauben, in Serie zu produzieren und zu vermarkten.**

Tatsächlich gibt es zahlreiche Beispiele solcher Transformationen. Die meisten davon sind jedoch gescheitert, sei es wegen strenger Zulassungsbedingungen, sei es wegen finanzieller Hürden einer Serienproduktion. Im Folgenden wollen wir einige dieser Projekte näher vorstellen.

## Jodel D9

Jean Délémontez und Édouard Joly entwickelten in den 1940er-Jahren ihre D9 «Jodel Bébé». Ein kleiner Einplätzer mit Knickflügeln, ausgerüstet mit einem Zweizylindermotor. Die beiden verkauften Baupläne und Baulizenzen und hatten damit grossen Erfolg. Kurze Zeit später entwickelten sie ihr «Bébé» weiter zur D11, einer zweiplätziigen Version. Neben Amateuren nutzten nun auch Firmen die Lizenzen zum Bau der Jodel-Flugzeuge und es entstanden professionell hergestellte Nachbauten in Frankreich, Deutschland und in der Schweiz (Uetz Flugzeugbau, Fehrenburg). Mit der DR-400 Baureihe von Robin Aircraft (D = Délémontez) leben die Gene der Jodel-Flugzeuge bis heute weiter und die Maschinen werden mit Erfolg produziert.

## BD-1

Jim Bede wurde bekannt durch die Entwicklung und den Bau seiner Bede-5, ein winziger Einplätzer für den Nachbau durch Amateure. Ausgerüstet mit einem Jettriebwerk hatte die BD-5 im James-Bond-Film «Octopussy» einen grossen Auftritt. Bedes erster Entwurf hingegen, die BD-1, war ein konventionell aus Aluminium konstruierter zweiplätziiger Tiefdecker, welcher als Kitflugzeug vermarktet werden sollte. Der Prototyp flog erstmals

1962. Nach nur wenigen gebauten Kits wurde die Produktion eingestellt und die Firma American Aviation übernahm die Rechte am Design. Es entstand die sehr erfolgreiche AA-1 Yankee, welche in zahlreichen Varianten weiterentwickelt wurde bis zur viersitzigen

AA-5B Tiger. Insgesamt wurden von der AA-Serie mehrere Tausend Exemplare hergestellt.

## Lancair IV

Die Firma Lancair ist jedem Flugbegeisterten ein Begriff für ihre ultraschnellen Kitflug-



Bild: Sammlung FW



Die Jodel D9 «Bébé» (oben) gilt als Urahn der Robin DR-400 (unten). | Le Jodel D9 «Bébé» (en haut) est considéré comme l'ancêtre du Robin DR-400 (en bas).

zeuge aus Verbundmaterial. Anfangs der 1990er-Jahre begann Lancair mit der Entwicklung eines Vierplätzers, der Lancair IV. Später wurde daraus die IV-P, ausgerüstet mit einer Druckkabine. Das Flugzeug erflieg mehrere Geschwindigkeitsweltrekorde. Von der Lan-

cair IV und IV-P wurden insgesamt über 325 Bausätze verkauft. Mitte der 1990er-Jahre gründete Lance Neibauer, Besitzer von Lancair, die Firma Columbia Aircraft mit dem Ziel, eine Serienversion der Lancair IV zu entwickeln. Bereits 1996 flog der Prototyp als

Columbia 300 mit Festfahrwerk, zwei Jahre später die Columbia 400, ausgerüstet mit einem Turbomotor. Allerdings zog sich die Zertifizierung in die Länge. Erst im Jahr 2000 wurden erste Serienflugzeuge ausgeliefert. Obwohl die Columbia-Reihe konkurrenzlose Flugleistungen bot, wurde sie von der günstigeren und zwischenzeitlich stark gewordenen Konkurrenz durch die Cirrus SR22 bedrängt. Auch eine Auslagerung der Produktion nach Malaysia konnte das Kostenproblem nicht lösen. 2007 verkaufte Neibauer das Projekt an Cessna. Diese vermarkteten das Flugzeug als Cessna Corvalis TT, später als Cessna 350/400. Aber auch Cessna konnte das Geschäft nie nur annähernd in die Gewinnzone bringen. Im Jahr 2018 wurde die Produktion endgültig eingestellt.



### Glaisair GlaStar

Die Reihe der missglückten «Transformationen» kann beliebig weitergeführt werden. Zu erwähnen ist der Versuch, das Kitflugzeug Glasair GlaStar als OMF Symphony in Deutschland in Serie zu produzieren. Trotz umfangreicher Fördergelder durch die deutsche Regierung konnte zwar eine Zertifizierung erreicht werden; schliesslich aber scheiterte das Projekt an der zu tiefen Nachfrage und den zu hohen Kosten.

### VariEze

Etwas mehr Erfolg hatte die Firma Gyroflug mit ihrem Speed Canard SC01. Basierend auf der berühmten VariEze von Burt Rutan entwickelten zwei deutsche VariEze-Erbauer eine Serienversion. Um die Produktion zu vereinfachen, wurde beim Rumpf auf das Vorderteil des Segelflugzeugs Twin Astir zurückgegriffen. Obwohl auch dieses Projekt von grossen Geldproblemen betroffen war, konnten insgesamt 58 Flugzeuge hergestellt werden, bevor die Firma Gyroflug 1992 Konkurs ging.

Andreas Meisser



Als Vorbild für die Gyroflug Speed Canard SC01 (oben) diente der VariEze (unteres Bild). | Le VariEze (photo du bas) a servi de modèle au «Gyroflug Speed Canard SC01» (en haut).