

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: 76 (1983)

Artikel: Die selbstgestrickten Luftkutschen

Autor: Jäggi, Walter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-986855>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die selbstgestrickten Luftkutschen

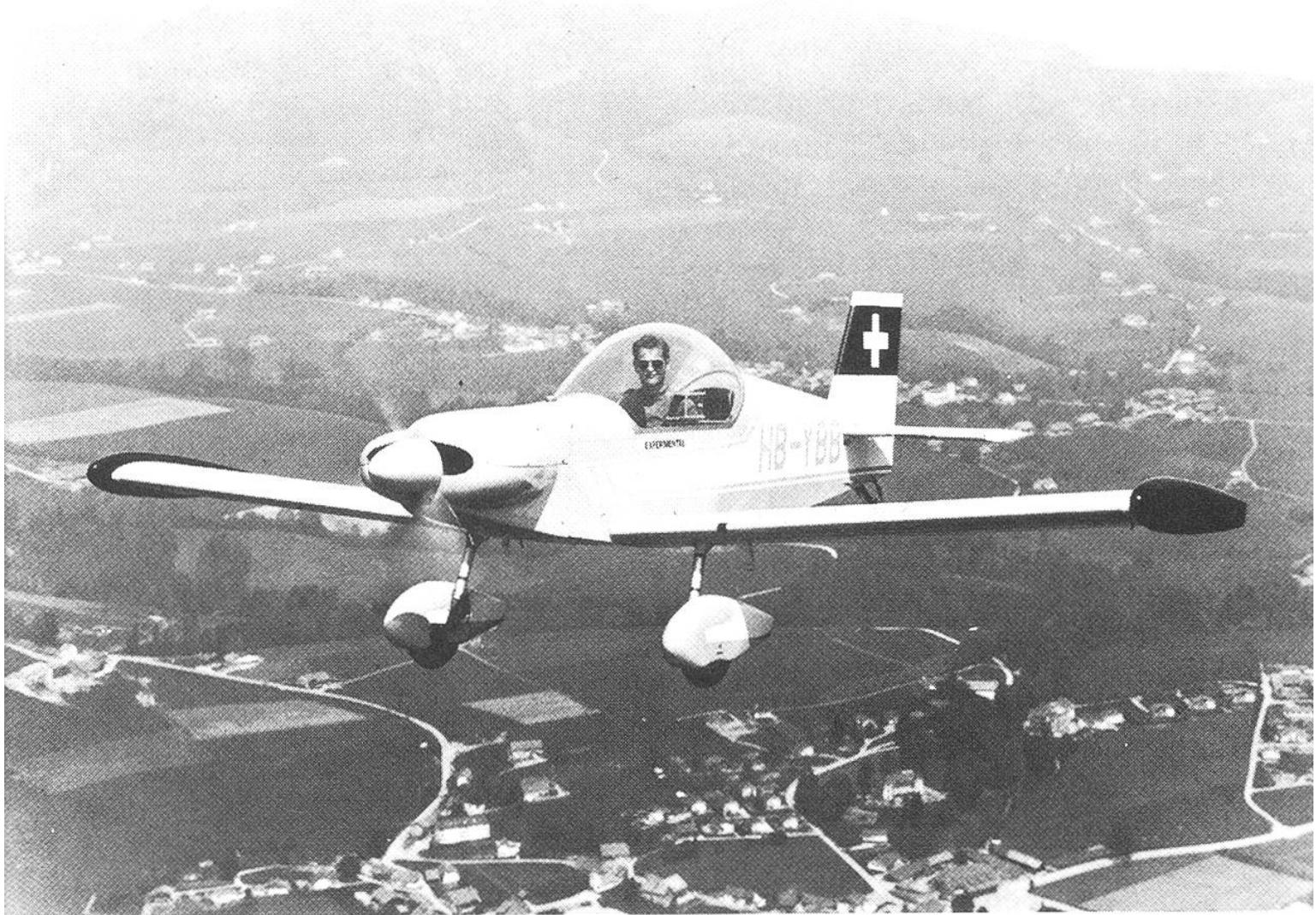
Papierflieger, die mehr oder minder brauchbare Flugeigenschaften hatten, hat wohl jeder von uns schon konstruiert. Flugmodelle mit oder ohne Motor werden auch noch viele gebaut. Aber einige Leute haben es sich in den Kopf gesetzt, wirkliche Flugzeuge selber zu bauen, flugtaugliche Apparate, die einen oder gar mehrere Menschen sicher durch die Luft transportieren.

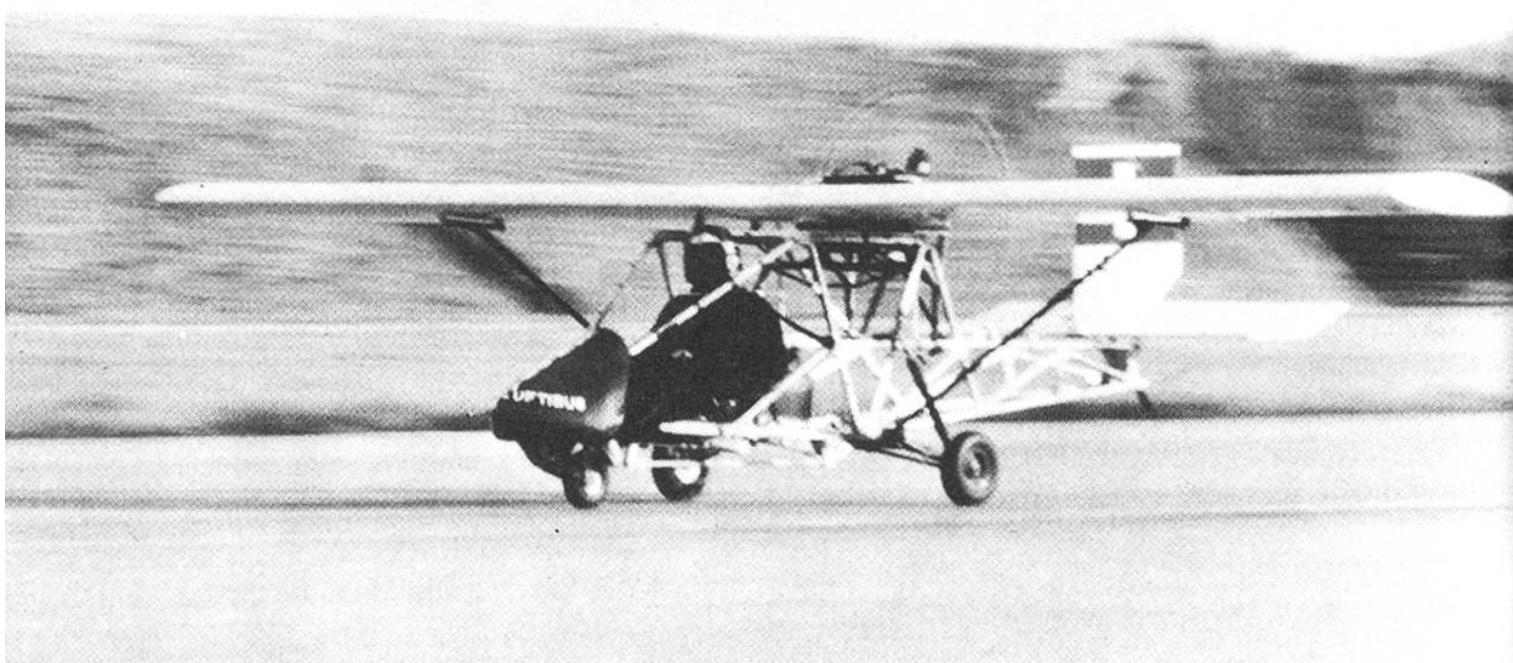
Dass es möglich ist, ein Flugzeug selber zu bauen, ist bewiesen: 29 Motorflugzeuge und dazu noch ein Segelflugzeug stehen im

Schweizerischen Luftfahrzeugregister mit dem Vermerk «Eigenbau». Etwa 70 weitere Maschinen sind gegenwärtig im Bau und stehen in ganz unterschiedlichen Entwicklungsstadien in Kellern, Garagen und Schöpfen herum. Ob sie dereinst wirklich fliegen werden? Die Erfahrungen der bisherigen Amateurflugzeugbauer geben da ein eher ernüchterndes Bild: Nur eines von fünf angefangenen Projekten wird auch tatsächlich mit Erfolg zu Ende geführt, die anderen vier versanden irgendeinmal.

Dieses Flugzeug ist selbstgemacht. Max Brügger hat dafür 1600 Arbeitsstunden in seiner Freizeit geopfert.

Wenn Max Brügger mit seinem selbstgebauten MB-3 nach Hause fährt, klappt er einfach die Flügel ein, und das Flugzeug passt genau in die Garage.





«Luftibus» taufte Gion Bezzola sein erstes selbst entworfenes Flugzeug, das aussah wie eine der «fliegenden Kisten» der Flugpioniere.

Gion Bezzola am Steuer seines «Luftibus».

►

Es ist eben eine ausgesprochene Geduldsprüfung, ein Flugzeug selber zu bauen. «Man kann nicht in den Sommerferien hingehen und sich ein Flugzeug basteln», sagt Gion Bezzola, der Präsident des Flugzeugbauclubs. Und bei der Aufsichtsbehörde, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, wird es bereits als gutes Zeichen genommen, wenn einer sein Flugzeug auch tatsächlich zu Ende baut. Ein Pfuscher kommt überhaupt gar nie soweit, ihm geht der Schnauf vorher aus.

Wer sich ein Flugzeug bauen will, braucht neben einigen handwerklichen Fähigkeiten und neben

Verständnis für die Flugzeugtechnik vor allem etwas, und das ist Geduld. Zwischen 1500 und 5000 Arbeitsstunden müssen aufgewendet werden, das heisst: fast die ganze Freizeit von drei bis acht Jahren steckt am Ende in dem Flugzeug. Das Material kostet für einen Einplätzer zwischen 7000 und 12 000 Franken, Mehrplätze sind entsprechend teurer. Weil das Flugzeugbauen soviel Zeit und Geld erfordert, ist jeder Amateurkonstrukteur auch sehr darauf angewiesen, dass seine Familie ihm mindestens moralisch zur Seite steht. Man sieht, Flugzeugbau ist nicht



jedermanns Sache. Aber immerhin hat die Schweizerische Amateur-Flugzeugbauvereinigung (nach dem französischen Namen abgekürzt: RSA) 260 Mitglieder, die bisher 25 Flugzeuge erfolgreich zum Fliegen gebracht haben. Unter diesen «Angefressenen» hat es Berufspiloten, dann aber auch Modellflugzeugkonstrukteure, die vom Modell zum Massstab 1:1 übergegangen sind, aber auch Leute, die zu Beginn von der Fliegerei noch gar nicht viel verstehen. Gion Bezzola, ein Militärpilot aus Estavayer-le-Lac, ist Präsident der RSA. Er meint, es sei natürlich schon ein Vorteil, wenn ein Amateur-Flugzeugbauer auch selber fliegen könne und dies nicht erst auf seinem Eigenbau lernen müsse. Auch mit einem selber gebauten Flugzeug darf man nicht ohne Flugbrevet in die Luft gehen, und wer die Testflüge mit seinem Eigenbau selber machen will, braucht eben das Brevet schon im voraus.

Nicht in allen Fällen sind die Amateur-Flugzeugbauer auch die Entwerfer ihrer Maschinen. Die Konstruktion eines Flugzeuges ist eine anspruchsvolle Arbeit, verbunden mit viel Rechnerei, mit physikalischen und Materialproblemen. Manche Flugzeugbauer übernehmen daher von anerkannten Kollegen fertige Pläne oder kaufen sich solche im Ausland, etwa in den USA oder in

Frankreich, wo der Eigenbau von Flugzeugen besonders beliebt ist. Andere kümmern sich wieder um den Nachbau oder die Restaurierung historischer Flugzeuge. Wenn sich ein Amateur seine Pläne angefertigt oder gekauft hat, muss er sein Projekt zunächst einmal beim Bundesamt für Zivilluftfahrt in Bern anmelden. Experten dieses Amtes werden ihm nämlich während der Bauzeit immer wieder über die Schultern gucken und kontrollieren, ob sauber und fachgemäß gebaut werde. Und am Ende wird das Flugzeug natürlich auch einen strengen Test zu bestehen haben, den ebenfalls die Spezialisten des Amtes abnehmen und der im glücklichen Falle damit endet, dass die selbstgestrickte Luftkutsche ein offizielles Immatrifikationszeichen bekommt und damit in den Kreis der Flugzeuge aufgenommen wird, die den Luftraum benutzen dürfen.

Die Amateur-Flugzeugbauer sind ein verschworener Haufen von Fans, sie helfen sich gegenseitig mit Ratschlägen und Hinweisen, treffen sich mit und ohne Flugzeuge und haben sogar eine eigene Fachzeitschrift. Diese Zusammenarbeit ist wichtig, denn einer allein kann kaum ein Flugzeug bauen. Zu vielfältig sind die Probleme, die da auftauchen, zu gross die Klippen, an denen auch ein erfahrener alter Hase schei-

tern kann. So werden denn Tips weitergegeben, wie man mit den modernen Kunststoffmaterialien am besten umgeht, wo eine Rohrbiegemaschine zu finden ist, was von dem oder jenem Motorrentyp zu halten sei oder wo man einen bestimmten Propeller aufstreben kann. Die Suche nach geeignetem Material ist eine der grössten – und kostspieligsten – Schwierigkeiten.

Aber dann – nach vielen tausend Stunden des Grübelns über Skizzen und Plänen, nach schier endlosem Krampf abends und am Wochenende in der stinkenden Werkstatt, nach etlichen Augenblicken, wo man Lust gehabt hätte, das ganze Vehikel rauszuschmeissen – dann rollt der Konstrukteur mit seinem Flugzeug, das wirklich «sein» Flugzeug von A bis Z ist, voller Spannung erstmals auf die Piste. «Es war so etwas wie eine Wiedergeburt», meint Gion Bezzola zum Erstflug mit seinem Selbstgebauten. «Der Urtraum des Menschen, es den Vögeln gleichzutun, ist ein Verlangen, das auch nach langen Jahren des Fliegens in mir nicht stumpf geworden ist», sagt der Fluglehrer, der inzwischen bereits sein zweites selbstentworfenes und selbstgebautes Flugzeug in Betrieb genommen hat. Und er ist mit Recht stolz darauf, nicht nur die Jets zu pilotieren, die in der Fabrik hergestellt werden, son-



Gion Bezzolas zweiter Streich: «GB-2 Retro», gebaut in 2000 Stunden (geistige Vorarbeit nicht eingerechnet), angetrieben von einem alten VW-1600-Motor, Reisegeschwindigkeit 190 km/h, Reichweite 700 km. Das Auffallende an diesem Flugzeug ist, dass der Schwanz vorne liegt. Die grosszügige Verglasung des Cockpits hat ihm bereits den Übernamen «fliegendes Aquarium» eingetragen.

dern eben auch ein Flugzeug, das ganz und gar aus seiner «Küche» kommt.

Flugzeugbau ist kein Hobby für jedermann. Aber wer einmal von diesem Bazillus angesteckt ist, der wird nicht eher ruhen, bis seine Eigenkonstruktion den ersten Flug getan hat. Und die erste sichere Landung, versteht sich. Sicherheit geht auch hier dem Pröbeln und Basteln vor, und beim Bundesamt für Zivilluftfahrt bestätigt man: «Selbstgebaute Flugzeuge sind nicht gefährlicher als andere.»

Walter Jäggi



Die Amateur-Flugzeugbauer in der Schweiz sind in einem Club zusammengeschlossen, denn im Alleingang schafft es kaum einer, sich ein Flugzeug selbst zu basteln.