

Mein Abenteuer: der Bau meines eigenen Flugzeugs

Mein Abenteuer mit dem Bau eines eigenen Flugzeugs begann im Sommer 2020, als mich mein ehemaliger Dienstkollege Christian besuchte und mir von seinem fantastischen Projekt erzählte: dem Bau eines Flugzeugs, genauer gesagt einer Van's RV-12iS.

Damit hatte er mir sprichwörtlich einen Floh ins Ohr gesetzt – und der liess mich nicht mehr los. Ich muss vorausschicken, dass ich nicht nur meine gesamte berufliche Laufbahn in der Luftwaffe verbracht habe, sondern auch leidenschaftlich gerne handwerklich arbeite. In der Vergangenheit habe ich mich bereits an verschiedene anspruchsvolle und ehrgeizige Projekte gewagt und dabei stets versucht, selbstständig Lösungen zu finden und Probleme zu bewältigen.

Eines kann ich allerdings gleich vorwegnehmen: Der Bau eines Flugzeugs hat alles, was ich zuvor gemacht hatte, bei Weitem übertroffen – sowohl hinsichtlich des Schwierigkeitsgrades als auch des erforderlichen Einsatzes. Und über die Kosten wollen wir lieber gar nicht sprechen, denn bekanntlich haben Leidenschaften keinen Preis ...

Nach mehreren Monaten des Überlegens und Analysierens, in denen ich mit verschiedenen Flugzeugbauern gesprochen und einige Projekte besichtigt hatte, reifte in mir der Entschluss, selbst ein solches Projekt zu beginnen. Meine Wahl fiel schliesslich auf die Van's RV-14A.

Die endgültige Entscheidung traf ich, nachdem mich mein lieber Freund Dani in Birrfeld mit seinem Flugzeug mitfliegen liess. Ich war von den Flugleistungen und den Flugeigenschaften begeistert. Als ich nach dem Flug ausstieg, stand für mich fest: **Das ist mein Flugzeug!**

Gesagt, getan. Ich bestellte umgehend die Slow-Build-Kits für Leitwerk und Tragflächen sowie sämtliche benötigten Spezialwerkzeuge. Fast ein Jahr musste ich auf das Material warten. In der Zwischenzeit richtete ich bei mir zu Hause eine komfortable Werkstatt ein – schliesslich wusste ich, dass ich dort sehr viele Stunden verbringen würde.

Während ich auf die Kits wartete, begann ich mit den klassischen Übungsprojekten aus Aluminiumblech, wie der Toolbox, dem Aileron Profile usw. Am Anfang ging einiges schief, aber sobald ich mich mit den verschiedenen Werkzeugen vertraut gemacht hatte, verbesserte sich die Qualität meiner Arbeit sehr schnell. Eine enorme Hilfe waren dabei die von der EAS zur Verfügung gestellten Unterlagen sowie die unzähligen Stunden, die ich mit Büchern, Internetseiten und YouTube-Videos verbrachte.

Dann endlich trafen die ersten Kisten mit den Kits ein, und im September 2022 begann das eigentliche Abenteuer – allerdings gleich mit einer kalten Dusche. Die Inventarkontrolle ergab mehr als drei Seiten voller Fehler: fehlende Teile, falsche Teile, beschädigte Teile und Teile, die zu viel geliefert worden waren. Ein einziges Chaos!

Es dauerte weitere vier Monate, bis die Kits vollständig waren, und selbst bei den Nachlieferungen der Ersatzteile gab es wiederum Fehler.

Ausserdem hatte ich die Qualität verschiedener Teile beanstandet, bei denen deutliche Spuren des Laserschneidens sowie unregelmässige Bohrungen zu erkennen waren. Von Van's erhielt ich darauf eine ziemlich lapidare Antwort: Die Teile hätten sämtliche strengen Qualitätskontrollen

bestanden, und es gebe keinerlei Grund für eine Reklamation. Elegant formuliert, aber sinngemäss wurde mir zu verstehen gegeben, dass ich von der Sache wohl nicht viel verstehen würde.

Mit den vorhandenen Teilen konnte ich dennoch mit dem Bau beginnen. Nach dem schlechten ersten Eindruck bezüglich der Logistik stellte ich erfreulicherweise fest, dass sowohl die von Van's gelieferten Teile als auch die Kit Assembly Instructions von ausgezeichneter Qualität waren.

Der Bau ging zügig voran, und mit jedem neu entstehenden Bauteil wuchs auch meine Freude. In dieser ersten Phase war mir Dominik mit seiner grossen Erfahrung eine enorme Hilfe und gab mir viele äusserst wertvolle Ratschläge.

Leitwerk, Heck, Tragflächen – Niete für Niete nahm das Flugzeug Gestalt an. Die vielen Stunden in meiner Werkstatt waren für mich ein echtes Vergnügen und machten einfach Spass. Dort, wo meine Arme nicht ausreichten, um gleichzeitig Rivet Gun und Bucking Bar zu bedienen, half mir meine Tochter Sabrina. Sie lernte sehr schnell und hatte ebenfalls viel Freude an der Arbeit.

Grosse Sorgen machte ich mir zunächst wegen des Baus der Tanks und insbesondere wegen der Arbeit mit dem, was mein Freund Sandro als die „schwarze Pest“ bezeichnet hatte: Proseal.

Ich muss allerdings sagen, dass mir selbst diese Arbeit – auch dank des sehr hilfreichen Videos von Scott McDaniels aus dem Van's-Team und einiger Tricks beim Umgang mit Proseal – überraschend viel Freude und Befriedigung bereitete. Das Resultat waren zwei perfekt dichte Tanks.

Ähnlich erging es mir mit dem Canopy und den Cowlings: keine besonders schwierigen Arbeiten, aber Tätigkeiten, die wirklich sehr viel Geduld und Ausdauer verlangen.

Im Herbst 2023 holte mich dann die Geschichte mit den lasergeschnittenen Teilen (LCP – Laser Cut Parts) wieder ein und nahm eine sehr unerfreuliche Wendung. Schliesslich veröffentlichte Van's einen Service Letter, in dem mitgeteilt wurde, dass sämtliche lasergeschnittenen Teile, die hohen Belastungen ausgesetzt sind, ersetzt werden müssen.

Neben der enormen Frustration bedeutete dies für mich rund sechs zusätzliche Monate Arbeit. Bereits vollständig fertiggestellte Komponenten der Leitwerks- und Tragflächen-Kits mussten nochmals zerlegt, repariert oder neu aufgebaut werden.

Zum Glück war das gerade eingetroffene Rumpf-Kit nicht vom LCP-Problem betroffen. Ein kleiner Trost war für mich der Gedanke an jene Flugzeugbauer, die ein Quick-Build-Kit erhalten hatten, das ebenfalls vom LCP-Problem betroffen war ...

Als wäre das alles noch nicht kompliziert und beunruhigend genug gewesen, geriet Van's gleichzeitig in finanzielle Schwierigkeiten und leitete ein Insolvenzverfahren nach Chapter 11 ein.

Zu diesem Zeitpunkt wartete ich noch auf das Finishing Kit, den Motor und den Propeller – Material im Wert von über 75'000 Dollar, das ich bereits vollständig bezahlt hatte.

In diesen Monaten erreichten meine Frustration und meine Sorgen ihren Höhepunkt. Ich verlor unzählige Stunden und viel Energie damit, Dokumente zu lesen, Belege einzureichen und mich mit anderen Flugzeugbauern auszutauschen, die vom gleichen Problem betroffen waren. Es war eine dunkle Zeit voller Sorgen, an die ich mich lieber nicht zurückerinnere.

Glücklicherweise löste sich die Situation beinahe wie durch ein Wunder. Im September 2024 erhielt ich schliesslich das gesamte bereits bezahlte Material.

Was für eine Erleichterung! Endlich lag die Kontrolle über mein Projekt wieder vollständig in meinen Händen, und ich hatte alles, was ich brauchte, um mein Flugzeug fertigzustellen.

Die Planung und der Bau der elektrischen Anlage und der Avionik bereiteten mir sehr viel Freude. Ich muss allerdings zugeben, dass ich den damit verbundenen Aufwand völlig unterschätzt hatte – nicht zuletzt deshalb, weil ich auf diesem Gebiet keinerlei Erfahrung hatte.

Ich begann bei null und las zunächst das Buch *Aircraft Wiring* von Marc Ausman. Anschliessend verbrachte ich viele Stunden mit dem Studium der Handbücher von Vertical Power und Garmin, die ich übrigens als hervorragend empfand.

Danach ging es an die eigentliche Planung. Unzählige Stunden sass ich am PC, zeichnete Schaltpläne und optimierte sie immer wieder. Die Tatsache, dass ich diese Arbeit sehr sorgfältig und systematisch ausführte, erwies sich später als eine der wichtigsten Investitionen des gesamten Projekts – insbesondere beim Troubleshooting.

Denn trotz aller Sorgfalt landete der eine oder andere Pin doch einmal am falschen Ort. Ohne saubere und übersichtliche Schaltpläne wäre es sehr schwierig gewesen, solche Fehler zu finden und zu korrigieren.

Etwas anderes, das ich deutlich unterschätzt hatte, war der Einfluss von Modifikationen auf die Bauzeit. Den bekannten Rat „**Keep it simple**“ hatte ich zwar mehrfach gelesen – aber offenbar musste ich diese Erfahrung selbst machen.

Solange man sich genau an die Baupläne hält, geht die Arbeit relativ schnell voran. Modifikationen hingegen verschlingen unglaublich viel Zeit. Am Ende hatte ich eine ganze Kiste voller Prototypen und misslungener Teile.

Das Gleiche galt für meine Modifikationen aus Kohlefaser, wie die Mittelkonsole und die Canopy-Abdeckungen: Konstruktion, Prototypen, Herstellung des Urmodells, Formenbau und schliesslich Vakuum laminieren. Das alles war eine sehr interessante und befriedigende Arbeit, benötigte aber wesentlich mehr Zeit als ursprünglich vorgesehen.

Letztlich zählt jedoch nicht, wie viele Stunden man investiert, sondern die Freude an der Arbeit und das wunderbare Gefühl, etwas mit den eigenen Händen entstehen zu sehen.

Schliesslich war alles bereit für den Transport zum Lackierer, wo mein Flugzeug mit der von mir zusammen mit Evoke entwickelten Lackierung den letzten Schliff erhalten sollte.

Vor dem Transport und dem Handling der vielen einzelnen Teile hatte ich grossen Respekt, denn bei so viel Material ist schnell einmal etwas beschädigt. Tatsächlich liess der Lackierer einen

Wing Tip fallen. Zum Glück konnte ich ihn mit etwas Epoxidharz und Kohlefaser problemlos und ohne bleibende Folgen reparieren. Bei einem Aluminiumteil wäre ein solcher Sturz wesentlich unangenehmer gewesen.

Danach ging es endlich zum Flugplatz zur Endmontage.

Was für ein Moment, wenn man zum ersten Mal das eigene Flugzeug vollständig zusammengebaut vor sich sieht!

Auch die letzten Arbeiten und insbesondere die Zusammenstellung der gesamten Dokumentation waren anspruchsvoll und teilweise etwas mühsam. Aber auch das gehört zum Preis, den man dafür bezahlt, ein Flugzeug mit den eigenen Händen gebaut zu haben: Kopf runter und mit voller Kraft weiter – auch bei den weniger angenehmen Arbeiten!

Dank der Kompetenz von Dan und Daniel, die die EAS-Inspektion durchführten, sowie meines Bauberaters Nico konnte ich das Flugzeug optimal auf die Schlussinspektion des BAZL vorbereiten. Das Ergebnis: zero findings.

Am 7. April 2026 war es dann so weit: Nach 3 Jahren und 7 Monaten, mehr als 17'000 Nieten, 450 Kabeln und rund 4'000 Arbeitsstunden absolvierte ich den Erstflug mit meiner RV-14A.

Was für eine Freude und was für eine unglaubliche Genugtuung! Es war die Krönung all der Arbeit und des Einsatzes der vergangenen Jahre.

Dabei kamen mir unweigerlich die Erinnerungen und Gefühle meines ersten Alleinflugs mit einer AS 202 Bravo in den Sinn – fast genau fünfzig Jahre zuvor.

Ein unvergesslicher Moment.

Nach Abschluss des EAS-Flugerprobungsprogramms und der Fertigstellung sämtlicher Dokumente erhielt ich am 23. Juni 2026 den definitiven Permit to Fly.

Auch die ersten Flüge ins Ausland waren für mich ein ganz besonderes Erlebnis. Schliesslich hatte ich dieses Flugzeug auch gebaut, um damit unseren Kontinent frei bereisen zu können.

Was für ein wunderbares Gefühl von Freiheit!

Meine persönliche Rezeptur für den Bau eines Flugzeugs?

Entschlossenheit und Ausdauer, eine Familie, die einen unterstützt, und die Freunde der EAS, die einem die unverzichtbare Unterstützung geben.

Welches Gerät habe ich während des Baus am häufigsten benutzt? Zweifellos den Staubsauger.

Mein ganz besonderer Dank gilt deshalb meiner Familie, die mich während des gesamten Projekts unterstützt hat; Dani, der mich seine RV-14 fliegen liess; meinem Bauberater Nico, der mich während des Projekts begleitet hat; Flugberater Ernesto; Dominik, der mir immer wieder hervorragende Ratschläge gegeben hat; Dan und Daniel, die die EAS-Inspektion durchgeführt und damit einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit meines Flugzeugs geleistet haben; Franco, dem Inspektor des BAZL; allen Freunden der EAS, die auf die eine oder andere Weise und oft im

Hintergrund zur Verwirklichung dieses Projekts beigetragen haben; und nicht zuletzt all jenen Menschen irgendwo auf der Welt, die ihre Erfahrungen in Blogs, Videos und anderen Beiträgen veröffentlicht und mir damit unzählige wertvolle Anregungen gegeben haben.

Euch allen ein herzliches Dankeschön!

Tiziano Ponti