

version M-7-420AC mit verlängertem Flügel und Rumpf ist mit 450 000 Dollar etwas günstiger zu haben. Die jüngste Antriebsoption des Hauses Maule trägt dem derzeitigen Dieseltrend in der General Aviation Rechnung: Derzeit läuft die Erprobung der Maule M-9, die mit dem 169 kW starken französischen Flugdieselmotor SR305-230 von SMA Engines ausgestattet ist.

### Abwechslungsreiche Firmengeschichte

Wer sich das Unternehmen Maule Air genauer anschaut, stößt auf eine bemerkenswerte Firmengeschichte. Es ist die Geschichte eines Selfmade-Mannes, der als Luftfahrtpionier eine Lebensaufgabe verwirklicht hat. Belford D. Maule, den jeder nur als „B.D.“ kannte (Jahrgang 1911), technisch begabter Sohn einer Farmerfamilie, trat mit 18 Jahren in die Armee ein und diente bei einer Luftschiffereinheit. Während er sich mit lenkbaren Luftschiffen beschäftigte, konstruierte und baute er in den Jahren 1930/31 sein erstes Flugzeug, den einsitzigen Mitteldecker M-1. Schon damals bewegte sich B.D. außerhalb der gängigen Normen, baute er doch einen nur 20 kW starken Henderson-Motordradmotor ein. Zunächst mit Schwimmern



► Bei Maule sind alle Kombinationen möglich: M-7-420AC auf Floats mit Allison-Turbine.

ausgestattet und später als Spornradflugzeug ausgelegt, brachte sich B.D. darauf selbst das Fliegen bei.

Nach 1936 begann B.D., für Lycoming Aircraft Engines zu arbeiten, und 1939 konstruierte er den „Hummer“, einen preisgünstigen mechanischen Starter für Leichtflugzeuge. Zu dieser Zeit verfügten nur wenige Flugzeuge über elektrische Systeme. Piper Aircraft und die Continental Engine Company zeigten Interesse am Hummer-Starter, der ab 1940 in der von Maule neu gegründeten Mechanical Products Company gefertigt wurde.

Im Folgejahr firmierte er in B.D. Maule Company um und erweiterte sein Angebot um ein zwischenzeitlich entwickeltes Leichtflugzeug-Spornrad. Das steuerbare, voll drehbare Rad wird in verbesserter Form noch heute bei Maule gefertigt. Gegen Kriegsende entwarf B.D. dann ein von Menschenkraft angetriebenes Segelflugzeug mit schlagenden Flügeln, einen so genannten Ornithopter (= Vogelflügler/Schlagflügelflugzeug). Er nahm für sich in Anspruch, der erste (und wahr-

scheinlich auch einzige) Mensch zu sein, der solch ein Gerät jemals erfolgreich geflogen hat.

1946 erwarben B.D. und seine Frau nahe Napoleon/Michigan eine Farm und bauten diese mit Unterstützung ihrer zwei ältesten Kinder zu einem Flugplatz um. Dabei nivellierten sie u. a. eine ehemalige Hunderennbahn, die einst von dem berühmten Gangster Al Capone betrieben wurde. Der Flugplatz florierte und wurde im aufkommenden Nachkriegs-Luftfahrtboom für die Flugausbildung genutzt.

Mitte der 50er-Jahre entwickelte der ideenreiche Firmengründer ein anderes Produkt für die Luftfahrtindustrie: einen zerstörungsfreien Gewebetester. Damals wurden noch viele Flugzeuge mit organischen Gewebe(stoff)bespannungen produziert, deren Haltbarkeit begrenzt war und die einem jährlichen Festigkeitstest unterworfen werden mussten. Die existierenden Testverfahren erforderten ein Ausschneiden von Proben aus der oder ein Stanzen von Löchern in die Haut der Flugzeuge, was bei den Besitzern für beträchtlichen Kummer sorgte. Der Maule-Gewebetester wurde von der FAA als eine funktionsfähige Alternative akzeptiert und wird noch immer – wie auch die Spornräder – von der Maule Air, Inc. produziert.

1956 begann B.D., seine bis heute aktuelle und charakteristische Flugzeuglinie zu entwickeln. Ziel war ein leistungsstarkes Gebrauchsflugzeug für Piloten wie ihn selbst, die aus Leidenschaft flogen. Er entwarf ein viersitziges Allzweckflugzeug, das zur Buschfliegerei geeignet war und in unkultivierten und schroffen Gegenden operieren konnte. Der Entwurf ging in Richtung eines einmotorigen Spornrad-Hochdeckers mit geschweißten Stahlrohrfachwerkumpf, Metallfläche, STOL-Eigenschaften und guter Reichweite sowie Geschwindigkeit. Der erste Prototyp wurde 1957 fertiggestellt und erhielt eine Auszeichnung von der amerikanischen Experimental Aircraft Association (EAA-Convention). Im selben Jahr begannen die Tests für die Zulassung des neuen Flugzeugs. 1961 erhielt Maule die FAA-Zulassung für das Bee Dee M-4 genannte Flugzeug, das als Jetasen M-4 ab April 1962 ausgeliefert wurde. Noch im selben Jahr wechselte der Firmenname zu Maule Aircraft Corporation.

1968 zogen B.D. und seine Familie mit dem Betrieb auf die Spence Air Base in Moultrie, Georgia, um, wo die Firma noch heute angesiedelt ist. Zu dieser Zeit wurde das 106 kW starke und mit Festpropeller ausgestattete Flugzeug weiterentwickelt zu einer 162 kW starken Version mit Verstellpropeller, von der annähernd 250 Exemplare ausgeliefert wurden. Das neue Werk lag auf einem ehemaligen Ausbildungsflugplatz des Zweiten Weltkriegs und bot mit einem für die Erprobung von Schwimmerflugzeugen geeigneten See einen idealen Standort, um Flugzeuge zu konstruieren und zu testen. In den folgenden



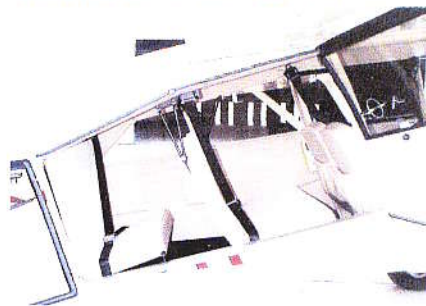
► M-7-260C beim Start: Charakteristisch für die robusten Buschflugzeuge sind ihre STOL-Eigenschaften

Jahren verbreiteten sich Maule-Flugzeuge – ausgestattet mit Bereifung, Schwimmern oder Skiern – in allen Regionen der Welt und erwarben sich wegen ihrer Zuverlässigkeit und Robustheit einen guten Ruf unter Piloten.

Während der 70er, 80er und 90er Jahre wurde das Maule-Design permanent weiterentwickelt und verbessert. Verschiedene Änderungen an Klappen, Querrudern, Flügelenden und am Fahrwerk brachten Leistungssteigerungen, und auch die Ästhetik und Innenausstattung wurden dem Zeitgeist angepasst. Das Flugzeug wird in Moultrie gefertigt, zugeliefert werden die Avionik, die Triebwerke und die Propeller.

Im Jahre 1995, dem Todesjahr von Firmengründer B.D., hatte sich Maule zum drittgrößten Hersteller einmotoriger Flugzeuge in den USA entwickelt. 1996 produzierte das Werk beispielsweise 64 Flugzeuge und beschäftigte 76 Mitarbeiter, seit der Firmengründung verließen über 1800 Flugzeuge das Werk.

Auch in Europa hat das Traditionsunternehmen inzwischen Fuß gefasst: Der am Flughafen Paderborn-Lippstadt ansässige Flugzeugservice Willy Ader LTB hat im Juni 2002 die Generalvertretung für Deutschland und das angrenzende Europa übernommen. Mit einer Maule MXT-7-180A Comet kann dort probegefliegen werden, und nach einer Demonstrationstour in Frankreich liegen bereits die ersten Aufträge vor. Die Kunden schätzen neben dem Preis-Leistungs-Verhältnis und der Mogaszulassung ab Werk die



► Viel Innenraum: Die Sitze können schnell ein- und ausgebaut werden.

ausgezeichnete Verarbeitung und die guten Flugeigenschaften dieser Flugzeuge.

■ ROLF WURSTERS, AL

Foto: Maule Air, Inc. / Flugzeugwerk Willy Ader

