

Die Flugzeuge von

# Mooney Aircraft

seit 1946



Marc Volland

Ich danke allen netten Menschen, die mich bei der Arbeit an diesem Buch mit Bildern, Texten oder ihrem Wissen unterstützt haben. Besonders danken möchte ich meiner Frau Pamela!

# Inhalt

Vorwort

Die Geschichte von Mooney Aircraft

Mooney M-18 Mite

Mooney M-20

Mooney MU-2

Mooney M-22 Mustang

Mooney M-10 Cadet

Mooney M-30

TBM-700

Albert Mooney

Roy LoPresti

Rekorde

## **Vorwort**

Die Meldung, dass der bekannte amerikanische Flugzeughersteller Mooney Aircraft von chinesischen Investoren übernommen wurde ersetzte die Fachwelt im Oktober 2013 in Erstaunen. Viel zu lange Zeit ruhte die Produktion bei den Texanern, als das jemand wirklich geglaubt hätte, dass sie irgendwann wieder starten könnte. Fans zeigen sich begeistert, Fachleute kritisch: Die im Vergleich zu anderen Herstellern hohen Produktionskosten der M-20 würden es den neuen Eigentümern schwer machen einen Profit zu erwirtschaften. Jedoch: Über 11.000 seit 1947 gefertigte Flugzeuge sprechen eine andere Sprache und könnten auf einen weiteren Erfolg der Qualitätsmarke Mooney hindeuten. Wer Recht behält wird die Zukunft zeigen.

Mit diesem kleinen Buch möchte ich Ihnen ein wenig die Vergangenheit von Mooney Aircraft und seinen Flugzeugen näher bringen. Abgerundet von zwei kurzen Biografien der Männer, die den Flugzeugbauer wahrscheinlich am Stärksten geprägt haben: Al Mooney und Roy LoPresti.

Noch ein kleiner Hinweis: Bitte beachten Sie, dass Al Mooney das von ihm gegründete Unternehmen 1955 verlassen hat und nie wieder zurückkehrte. Wenn ich auf den folgenden Seiten über Mooney spreche, dann meine ich in der Zeit vor 1955 Albert Mooney und das Unternehmen Mooney Aircraft. In der Zeit danach nur Mooney Aircraft.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Mit freundlichen Grüßen Marc Volland

## **Die Geschichte von Mooney Aircraft**

Mit finanzieller Unterstützung von Geschäftsleuten aus Kansas gründete Al Mooney, im Frühjahr 1929, die Mooney Aircraft Company in Wichita. Nach nur sieben Monaten, am 13. November, startete das erste Flugzeug des jungen Unternehmens zu seinem erfolgreichen Erstflug. Die M-5 war ein einmotoriger Tiefdecker mit Platz für vier Personen. Angetrieben wurde es von einem Sternmotor von Kinner mit 100 PS Leistung. Obwohl es sich um einen modernen Entwurf handelte wurden nur zwei M-5 gefertigt. Der Börsencrash 1929 und die folgende Weltwirtschaftskrise ließen die Nachfrage nach Flugzeugen fast komplett versiegen. Neben vielen anderen Flugzeugherstellern musste auch die Mooney Aircraft Company ihre Tore schließen.

Während seiner Zeit bei Culver Aircraft lernte Albert Mooney den wohlhabenden Anwalt und Ölmagnaten Charles G. „Pappy“ Yankey kennen. Yankey hatte bereits mehrfach Geld in verschiedene Luftfahrtunternehmen investiert und übernahm zusammen mit Walter Beech 1941 die Geschäftsführung der Culver Aircraft Corporation. Yankey wurde ein väterlicher Freund für Mooney. Zusammen hoben sie, im Sommer 1946, die Mooney Aircraft Company aus der Taufe.

Erstes Produkt des neuen Unternehmens war die M-18 Mite. Eine kleine Produktionsstätte wurde am Flugplatz in Wichita eingerichtet. Nur wenige Jahre später übernahm die U.S. Air Force das gesamte Areal des Flugplatzes. Das junge Unternehmen musste sich einen neuen Standort suchen. Da durch die boomende Luftfahrtindustrie in Wichita

Arbeitskräfte teuer und selten waren nahmen Mooney und Yankey ein Angebot der kleinen Gemeinde Kerrville aus Texas an: Für nur einen US-Dollar im Jahr, mit einer Laufzeit von 99 Jahren, hatte Kerrville das örtliche Flugplatzgelände zum Leasing angeboten. Im Februar 1953 begann der Umzug nach Texas. Der Deal war unter Mithilfe des Herausgebers des Flight Magazines George Haddaway zustande gekommen. Nach dem Tod von C.G. Yankey half dieser Mooney erneut und fand mit Hal Rachal und seinem Schwager Norm Hoffmann zwei Käufer für das junge Unternehmen und rettete es so vor dem Bankrott. Im Winter 1955, kurz nach der Zertifizierung der M-20, verließ Albert Mooney das von ihm gegründete Unternehmen. Er ging zu Lockheed nach Georgia, wo er bis zu seiner Pensionierung am 31.01.1968 arbeitete.

Bis 1966 schaffte es das neue Management, durch stetige Produktinnovationen und neue Modelle, die Mooney Aircraft Corporation als viertgrößten Flugzeughersteller der Welt zu etablieren. Über 700 Menschen verdienten ihr Geld bei Mooney. Die finanziellen Probleme des Unternehmens wurden jedoch immer größer und führten im Februar 1969 in die Pleite. Durch die Übernahme von Alon und dem Aircoupe, die Entwicklung der M-22, die hohen Kosten für die Verbesserung der Mitsubishi MU-2, Fehler im Management und dem schwächelnden Flugzeugmarkt waren Schulden von fast US-\$ 5.000.000 angehäuft worden. Mooney wurde im März des gleichen Jahres von American Electronic Laboratories (AEL) übernommen. Innerhalb kurzer Zeit wurden über US-\$ 1.500.000 in das Unternehmen gesteckt. Trotzdem sah sich AEL nicht in der Lage die Probleme bei Mooney in den Griff zu bekommen und verkaufte seine Anteile am Ende des Jahres an Butler Aviation. Butler übernahm 1970 auch die Produktion der Ted Smith Aerostars, mit dem Ziel Mooney und Aerostar zu einem Unternehmen zu verschmelzen und als Familie von Aerostar-Flugzeugen zu vermarkten. Die gesamte