

Hendrik Rupp kann Eberhard Fetzer gut verstehen. Rupp steckt viel zu viel Geld in alte Autos, die sonst keiner mehr haben will. Sein einziger Trost: Er ist mit jedem Wagen schon mehr als dreimal gefahren.



Ist es ein Vogel? Ist es ein Flugzeug? Bis heute ist die Fauvel ein echter Hingucker und eine futuristische Erscheinung.



Lange her: Die Fauvel 1957 mit ihrer damaligen Kanzel. Das Flugzeug kostete damals mehr als eineinhalb VW-Käfer.

Kenner werden vielleicht mit der Zunge schnalzen, wenn sie dieses Flugzeug sehen. Aber auch Laien werden zweimal hinsehen. Da fehlt doch was, hinten dran? Eberhard Wilhelm Fetzer kennt diese Reaktionen nur zu gut. Denn erstens gehört das Flugzeug ihm. Und zweitens hat der Hermaringer nie vergessen, wie er einst selbst staunte, als er zum ersten Mal eine Fauvel 36 sah. Nicht zuletzt, weil es der Anfang einer komplizierten Geschichte war.

Komplizierte Geschichten erzählt man am besten ganz von Anfang an. Man sollte also nicht nur wissen, wer Eberhard Fetzer ist, sondern vielleicht auch, wer sein Vater war. Gründer und Chef einer Schreinerei in Hohweier zwischen Giengen und Hermaringen, werden manche wissen. Aber davor eben auch Flugzeugbauer: Im Zweiten Weltkrieg füllte Fetzer bei Heinkel in Rostock am ersten Düsenjäger der Welt, und Flugzeuge ließen ihn nie wieder los, obwohl er selbst nie Pilot war. „Mein Vater hat mich auf jeden Flugtag geschleppt, den wir irgendwie erreichen konnten“, erinnert sich Eberhard Fetzer.

Wilhelm Fetzers Sohn wurde 1950 geboren, absolvierte nach dem Abitur (natürlich eine Schreinerlehre, bei der es aber nicht blieb: Der doppelte Diplomingenieur studierte Innenarchitektur und Architektur und arbeitete in mehreren Büros in ganz Deutschland, ehe er 1976 in Hohweier seine Firma „Fetzer Inbau“ gründete. 1982 sein eigenes Architekturbüro. Mit wunderlichen „unsinnigen Möbeln“ machte der kreative Betrieb von sich reden, das Geschäftsmodell war die aufsehenerregende Einrichtung von Räumen.

Rettung statt Partykeller

1988 sollte Fetzer eine Art von Freizeitraum für eine Firma einrichten, an der Decke, so die Idee, sollten Flügel hängen. Fetzer suchte nach ausschaltbaren Seglern, und im oberpfälzischen Amberg stieß er auf ein billiges Angebot: 100 Mark für ein ramponiertes Flugzeug, inklusive Hänger. Das klang gut.

Aber es sah noch viel besser aus. Denn das Beinahe-Wrack war eine Fauvel AV36-C. Zwölf Meter breit und nur knapp über zwei Meter lang, eigentlich nur ein gewaltiger Flügel mit zwei kleinen Leitwerken. Mehr ein Bumerang als ein Flugzeug, zwischen 1951 und 1959 kaum mehr als 100 mal gebaut. Fetzer staunte. Fetzer kaufte.

In den Freizeitraum der Firma kam die Fauvel aber nie. „Ich habe diesen Rochen gesehen und wusste sofort, dass ich den selbst behalten will“, so Fetzer. Segelflieger war er nicht und kein Pilot, ein Flugzeug hatte er zuvor noch nie besessen. Wie kommt man auf die Idee, dann einfach ein Segelflugzeug zu kaufen, das nicht einmal mehr fliegen darf? Eberhard Fetzer kennt auch diese Frage, richtig verstehen kann er sie bis heute nicht. Er zeigt auf Fotos, die Fauvel in der Luft: „Jetzt schauen Sie doch nur mal!“, sagt er.

Man darf nicht nur schauen, man darf auch wissen: In den 1930er Jahren nahmen die Flugzeuge eine rasante Entwicklung. Zu Beginn des Jahrzehnts waren noch Doppeldecker die Regel, gegen Ende des Jahrzehnts gab es Druckkabinen und Düsentriebwerke, gewaltige Flugboote und Raketenflugzeuge, die bis hart an die Schallmauer be-

Einen Bumerang wird man nicht los

Kein langer Rumpf, kein klassisches Leitwerk: Die Fauvel AV-36 ist eines der exotischsten Segelflugzeuge, das es je gab. Ein Enthusiast aus Hermaringen kam wie die Jungfrau zum Kinde an ein Exemplar und hält den über 60 Jahre alten Exoten bis heute mit viel Aufwand und Geld flugfähig. Warum er das macht, ist ihm dabei selbst nicht immer ganz klar.



lang wurde das Flugzeug überholt, der beschädigte Holm erneuert. Mit dem Pilz war nicht zu spaßen.

Nein, nicht in der Schreinerei in Hohweier, so schlaue Eberhard Fetzer schon lange: An die Holme, Spanten und Profile dürfen nur Luftfahrt-technische Betriebe, und was man alles falsch machen kann, sah Fetzer am eigenen Flieger: Brasilkiefer statt astfreier nordischer Kiefer hatten Vorbesitzer verwendet, und eben diese Brasilkiefer hatte den Pilzbefall ins Flugzeug gebracht. Das einzige, was je aus Hohweier Holzfertigung ins Flugzeug fand, ist eine Armaturentafel mit Nusswurzel-Furnier, wie in einem englischen Auto. Und das war auch eine der ganz wenigen Modifikationen, die man einfach so vornehmen konnte.

Mehr Boeing als Hängegleiter

Stapel von Ordnern nimmt die Fauvel bis heute in seinen Regalen ein, hunderte von Seiten behördlicher Auflagen und Normen, Anweisungen und Richtlinien. Denn die Fauvel ist eben keine Seifenkiste, sondern ein Flugzeug. Nicht einmal ein Ultraleichtflugzeug mit erleichterten Auflagen, sondern ein richtiges Flugzeug. Behördlich gesehen steht eine Fauvel einer Boeing näher als einem Hängegleiter.

Schon damals steckte Fetzer eine gehörige Summe in die Fauvel – absurd viel mehr, als er einst bezahlt hatte, mehr, als sie neu gekostet hatte. „Aber es geht da ja nicht ums Geld“, sagt Eberhard Fetzer, der seit über 20 Jahren beruflich genau aufs Geld schaut – nicht in eigener Sache, sondern als Projektsteuerer bei millionenteuren Bauprojekten in ganz Deutschland. Gleich ob es zeitlich kritisch wird oder bei den Kosten: Wenn

schleunigten. Aerodynamiker holten immer mehr aus ihren Profilen heraus, und Pioniere feilten an komplett neuen Flugzeugtypen wie dem Nurfüglern. In Deutschland sollten die Brüder Reimar und Walter Horten später sogar einen futuristischen Nurfüglern-Düsenjäger planen, der zwar nie flog, dessen Pläne in alliierter Hand aber die Grundlage für die heutigen Tarnkappen-Bomber der US-Luftwaffe bilden sollten.

In Frankreich arbeitete damals Flugzeugpionier Charles Fauvel an seinem „Aile Volante“ („fliegender Flügel“, darum auch das Kürzel AV bei der Fauvel AV 36-C). Fauvel strebte nie eine militärische Nutzung an, ihm ging es um Segel- und Freizeitflugzeuge, die allenfalls von leichten Motoren angetrieben werden sollten. Doch ebenso wie den Horten-Brüdern ging es Fauvel um überlegene Flugleistungen und Flugeigenschaften. Eine ganze Reihe Rekorde stellte Fauvel allein mit seiner AV 36 auf, dem populärsten Flugmuster des Franzosen, das sogar in Lizenz gebaut wurde – so wie das Flugzeug von Eberhard Fetzer, das 1957 vom Flugzeugbauer Hermann Frebel in Nabern an der

Kleiner Pilz, große Probleme

1988 war das gute Stück nur noch 100 Mark wert und stand bei seinem fünften Besitzer in Amberg, als Eberhard Fetzer es kaufte. Jaja, ein paar Schäden und Dokumente des Luftfahrt-Bundesamts und eines Fraunhofer-Instituts, in denen von einem Pilzbefall die Rede war, das konnte so schlimm nicht sein, oder? Fetzer besaß eine Top-Schreinerei, was ihm einfiel, ließ er auf Maß fertigen. Konnte ja so schwer nicht sein.

Und erst einmal kam das gute Stück sowieso ins Lager, es gab anderes zu tun. Jahrelang. Die Mauer fiel, die Fauvel lag im Dornröschenschlaf. Doch im Frühjahr 1992 blies Fetzer zum Angriff: Monate-

Noch nicht ganz im eigenen Element: Auch beim Start kann die Fauvel instabil sein. Zwei Kupplungen für das Startseil helfen etwas.



es klemmt bei Großprojekten, dann holt man den Troubleshooter aus Hohweier, so lief es auch bei der Autostadt in Wolfsburg, bei der EZB in Frankfurt oder bei der Messe Essen. Einmal haben sie ihn sogar gefragt, ob er den neuen Berliner Großflughafen retten könne. Fetzer signalisierte rechtzeitig, er lehne dankend ab.

Was würde der Projektsteuerer Eberhard Fetzer über das Fauvel-Projekt des Flugzeugfans Eberhard Fetzer sagen? Fetzer lacht, wieder zeigt er auf die Fotos seines Exoten: „Also jetzt schauen Sie doch einfach noch mal!“

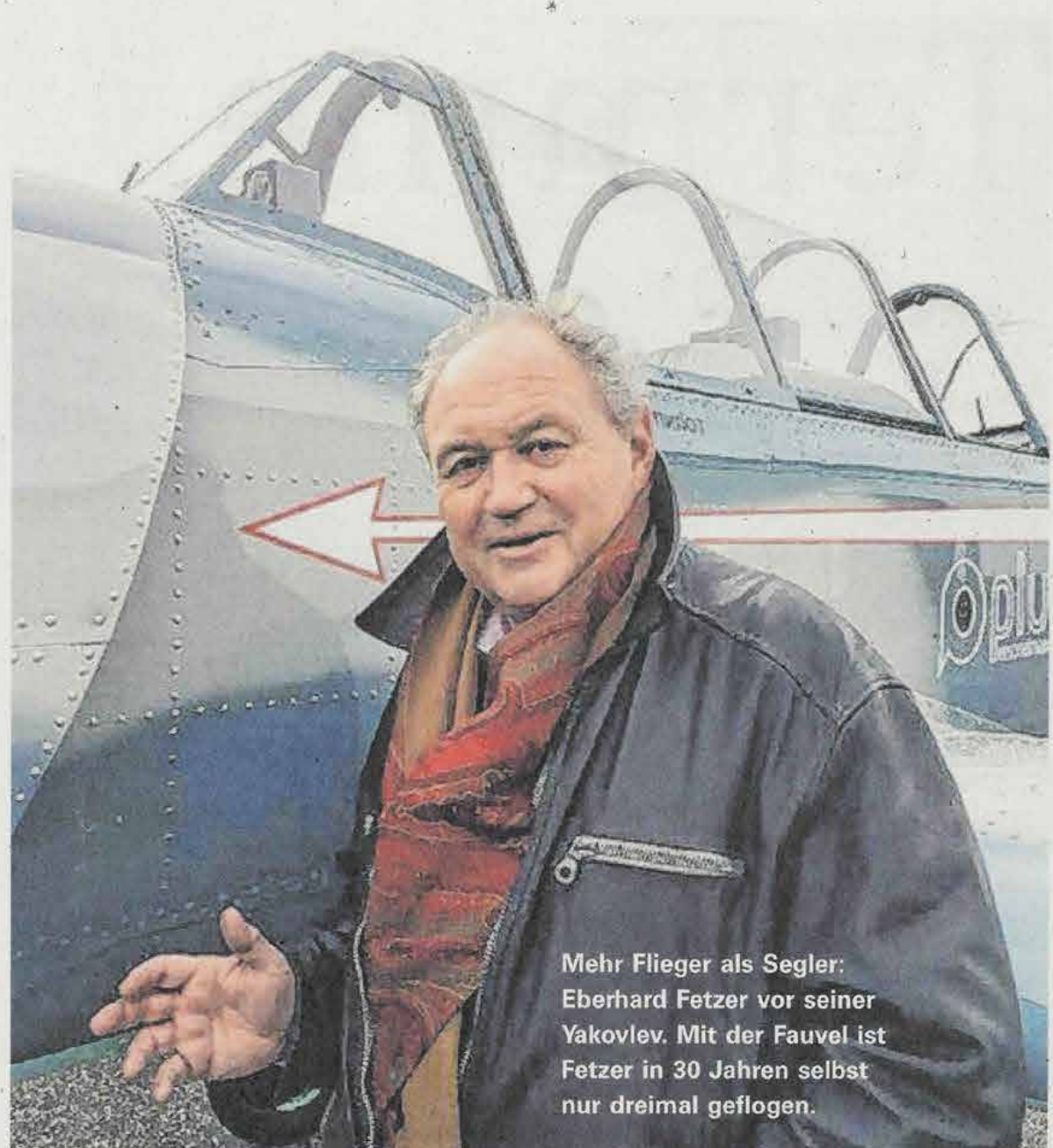
Nein, vielleicht muss man Eberhard Fetzers Fauvel AV 26 eher als ein Benefizprojekt sehen: Für den Erhalt eines exotischen Flugzeugs, zu Gunsten der Vielfalt am Himmel? Mindestens auch zu Gunsten anderer Segelflieger. Im Mai 1993 übergab er seine frisch renovierte Fauvel an den Flugsportverein Gerstetten, taufte sie auf den Namen „Felix“ und holte sogar einen Sponsoren ins Boot: Einige Jahre war der markante Segler mit gewaltigen „Voith“-Schriftzügen unterwegs, tauchte sogar in einer Werbeanzeige von Voith auf – das damals immerhin auch schon fast 40 Jahre alte Flugzeug taugte immer noch als futuristischer Hingucker.

Taugt es auch als Segler? Eberhard Fetzer holt tief Luft. „Ich weiß schon, was Sie jetzt sagen werden, aber ich bin in all den Jahren nur dreimal selbst mit der Fauvel geflogen.“ Obwohl er eigens das Segelfliegen gelernt hatte. Jahrelang lieb er sein Flugzeug anderen Segelfliegern aus.

Trotzdem die Frage an den Besitzer: Wie fliegt sie sich denn? „Eigentlich ganz gutmütig“, sagt Fetzer. Nur an einem Punkt merkt man die extreme Kürze eben doch: „Es ist unglaublich, wie man das Flugzeug mit dem eigenen Körper nach vorne kippen kann. Beim Landen sollte man sich wirklich nicht vorbeugen, das kann böse Folgen haben.“

Die Fauvel ist ein ganz eigenes Flugzeug, das haben sie damals auch in Gerstetten gemerkt. Beim Start braucht es ein spezielles Geschirr aus zwei Leinenenden, die man links und rechts am Rumpf einklinkt – ohne den langen Schwanz anderer Segler würde die Fauvel sonst auch hier zu schnell instabil werden. Und auch erfahrene Segelflieger müssen sich komplett neu in das Flugzeug efinden. In den 1990ern, zeigt Fetzer auf alten Fotos, hatten Sie der Fauvel einmal eine Art Spoilerflügel hinter die Kanzel montiert, weil irgendwas mit der Strömung nicht stimmte. Am Ende fanden sie heraus, dass es einfach nur an der Trimmung hing, die bei dem superschmalen Nurfüglern von gewaltiger Bedeutung ist. Immerhin, die Fauvel lässt sich ganz normal von Hand steuern. Echte Nurfüglern wie der amerikanische B2-Bomber (der keinerlei Leitwerk hat) würden ohne millisekundliche Computereingriffe wie Steine vom Himmel fallen.

Das soll die Fauvel nie – und darum kann Eberhard Fetzer auch verstehen, warum das gute Stück zurzeit schon wieder mal nicht fliegen darf. „das meiste ist aber schon geschafft“, grinst Fetzer und schiebt einen Stapel Unterlagen über den Tisch. Obenauf liegt die „Anerkennung Technische Mitteilung Nr.001/2018 und 002/2018 für das Segelflugzeugmuster AV-36“ durch das Luftfahrt-Bundesamt. Letzteres stimmt dabei zu, dass es der vom Kölner Experten Rolf Heller ersonnenen Reparatur der Höhenruderverstärkung, dem Einbau einer Höhenruderverstärkung und einer Feuchtigkeitprüfung am Höhenruderverstärkung keine Bedenken erhebt. Für Laien: Noch ehe Eberhard Fetzer ein defektes Höhenruder an seiner Fauvel reparieren darf, muss er erst einmal die Re-



Mehr Flieger als Segler: Eberhard Fetzer vor seiner Yakovlev. Mit der Fauvel ist Fetzer in 30 Jahren selbst nur dreimal geflogen.

paraturweise behördlich abgenommen werden – Punkt für Punkt und inklusive Details wie „Leimflächen vollständig von Farb- und Leimresten reinigen“ oder der Tatsache, dass zu den Sechskantschrauben mit Schaft DIN EN ISO 4014-M6x30-8.8 bitte nur Unterlegscheiben DIN EN ISO 7094-6 für Holz zu verwenden sind. Dass das ganze wieder ordentlich Geld kosten wird, steht nicht in der Lufttüchtigkeitsanweisung. Das versteht sich aber.

Muss man sich das antun?

Eberhard Fetzer will gar nicht drum reden: Wenn es nach ihm ginge, dürfte die Fauvel gerne noch einmal den Besitzer wechseln – im Internet hat er sogar eine eigene Seite (av36.de) eingerichtet. Das Problem: Wie ein Tierheim-Chef will er seinen Nurfüglern nur in gute Hände geben. „Museen hätten die Fauvel schon gerne, aber da hängt sie doch nur an der Decke herum“, sagt er. Selbst einem japanischen Enthusiasten hat er sie schon angeboten.

Aber solange kein echter Liebhaber in Sicht ist, wird er sich weiter kümmern. Eberhard Fetzer bekommt das hin. Irgendwann zwischen dem Beruf und der Leidenschaft für sein anderes, eigentliches Flugzeug, die donnernde Yakovlev Yak52 mit dem infernalischen Sternmotor, die er in Elchingen mit einem Fliegerkameraden in einer Haltermgemeinschaft betreibt. Irgendwann, wenn die Familie ihn nicht braucht oder er nicht seine Obstbrände unter dem Label „eberhards finest“ vermarktet.

Vielleicht wird er die Fauvel auch nie mehr los. Das Ding sieht aus wie ein Bumerang. Und die kommen schließlich immer wieder zurück.



WEGWEISEND

FÜR UNSERE ZUKUNFT SIND DREI WEGE ANSPRÜCHE WEGWEISEND.

125 JAHRE SPITZENTECHNIK

ESPRIT · EXCELLENCE · EFFIZIENZ



Mann ist die kurz, Mann! Trotz fast 12 Metern Spannweite ist die Fauvel AV-36 C gerade mal 2,20 Meter lang – nicht mehr als ein ordentliches Bett.



Bei Kennern bekannt: Enthusiasten haben sogar ein RC-Modell von Fetzers Fauvel gebaut. Perfekt bis ins Detail – und zu den Fetzer-Inbau-Logos an den Leitwerken.