

# Laubsägen unter Bundesaufsicht

Vier Freunde bauen sich ein Flugzeug. Kein Modell, ein richtiges. *Von Daniel Di Falco*

Der Hangar ist kein Hangar. Eine Aussentreppe führt ins Obergeschoss einer ehemaligen Mannschaftsbaracke der Armee, wo ein kleiner Elektrofen wartet. Und der Duft des Schweizer Militärs, jener Muff von schweren Wolldecken und Gewehrfett, der nie mehr zu vertreiben ist.

Auch das Flugzeug sieht nicht wie ein Flugzeug aus. Eher wie ein übergrosser Davoserschlitten. Zumal der Rumpf noch keine Flügel hat, erst die Flossen hinten, die beiden Räder vorn und den Sitz, eingelassen in einen Rahmen aus elegant geschwungenen Holzleisten. «Drahtverspannte Holzkonstruktion», erklärt Isidor von Arx, «sehr leicht und zugleich sehr stabil.» Dann greift er vor den Sitz, zieht an einem langen Hebel, ein Ruck geht durch die Stahldrähte bis nach hinten: Eine Flosse kippt nach unten. «Das ist das Höhenruder.» Ein Griff zu den Pedalen: Das Seitenruder winkt.

Irgendwann wird dieser Schlitten fliegen. Mit 170 Kilometern pro Stunde, bis auf 5300 Meter über Meer, angetrieben von einem Motor, der in zwei Stunden achtzig Liter Benzin verbrennt, dann wird der Tank der Nieuport 23 C-1 leer sein.

«Einer allein», sagt von Arx, «brächte so etwas nie zustande.» Vier Freunde bauen den Doppeldecker aus dem Ersten Weltkrieg nach – neben von Arx der Geigenbauer Kuno Schaub, der Maschinentechner Geri Mäder und der Schmied Ruedi Müller, der als Einziger nicht selber fliegt. Dazu kommen Handwerker für Spezialteile. An diesem Flugzeug ist fast nichts aus dem Baumarkt. Steuerknüppel, Flügelschlussmuffen, Heckspornbriden – alles Massarbeit nach Plänen von 1917. «Manche Schrauben haben wir angefertigt, die können Sie nirgends kaufen.»

Die vier Selberbauer sind längst zu einer Manufaktur geworden. Jeder kümmert sich nach seinen Fähigkeiten um bestimmte Einzelteile. Und fertigt davon so viele, dass sie auch für die Kollegen reichen: Dasselbe Flugzeug wird dreimal gebaut. Von Arx ist dabei, wie er sagt, der «Mann fürs Einfache». Knapp über vierzig, gelernter Elektroniker, heute im «digitalen Dokumentenmanagement» tätig, sitzt er feierabends und an den Wochenenden, ganz undigital, beim Geigenbauer in der Werkstatt und sägt laufmeterweise Holz für die Flügelrippen. «Flugzeugbau ist auch Laubsägearbeit», sagt er, nur das Wort Basteln will er nicht hö-

ren. Schliesslich braucht es keine Lizenz zum Basteln, zum Flugzeugbauen aber schon: Hier kontrolliert das Bundesamt für Zivilluftfahrt, ob die Schweissnähte sauber sind und ob es vorschriftsgemässe Gurten für den Piloten gibt. Alles andere steht im Bauplan. Das leichte, aber fragile Pappelholz: für die Flügelrippen. Die zähe, dafür schwere Esche: für die Basis des Sporns am Heck, der das Flugzeug beim Landen wie ein Anker bremsen muss.

Mit acht Jahren bis zum Erstflug hat man gerechnet. Jetzt ist das achte Jahr vorbei, und die «Nieuport Memorial Flyers» machen keine Prognosen mehr; nach 4000 Stunden Arbeit sind erst die Rümpfe der drei Maschinen fertig.

«Manche halten uns für Spinner», sagt Isidor von Arx. Aber gerade von den Mühen schwärmt er, vom Weg zur Perfektion, auf dem ihn kein Terminplan stört und keine Kosten-Nutzen-Rechnung. Monate über der Aufhängung des Seitenruders brüten, um dann doch noch hinter die Funktionsweise einer genial einfachen Feder-Stift-Mechanik zu kommen, die der Bauplan nicht verrät – ein Mechanikertraum, tatsächlich. Und auch die Antwort auf die Frage, warum einer überhaupt ein Flugzeug baut.

Dass es mit der Perfektion nie ein Ende hat, weil es immer noch perfekter geht, ist ein Problem für Ungeduldige. Die vier Flugzeugbauer treibt es an. Schon heute können sie sich rühmen, ihr Vorbild zu übertreffen: So glatt geschliffen, so sauber lackiert kam keine der 18000

Nieuports damals aus der Fabrik. «Im Krieg musste es möglichst schnell gehen. Wir wollen es möglichst schön.»

Krisen gab es. Von Arx erzählt vom ersten Jahr, in dem sie nur über den Plänen sassen, über zusätzlichen Nachforschungen, Berechnungen und Detailzeichnungen, die ganze Ordner füllten. Auch die nächsten sechs Jahre gab es nichts, das nach Flugzeug aussah, nur einen Haufen Einzelteile. «Doch dann hatten wir das erste Heckruder in der Hand. Wir sind vor Freude durch die Werkstatt gerannt.»

Und irgendwann wird er kommen, der Tag, an dem er sich in sein Cockpit setzt. «Dann kann ich einen ruhigen Daumen an den Zündschalter legen», sagt von Arx, «weil ich weiss, dass ich jede Schraube selber angezogen habe.»

Daniel Di Falco ist Redaktor beim «Bund».



Mit Lizenz zum Basteln (v. l. n. r.): Schmied Ruedi Müller, Elektroniker Isidor von Arx, Geigenbauer Kuno Schaub und Maschinentechner Geri Mäder.