

schichte wie die der Silberkrähe aber benötigt ein geringeres Tempo.

Alles begann Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre in Aachen, bei der Flugwissenschaftlichen Vereinigung. Flugzeugbau studieren konnte man in der Stadt vorzüglich, und die FVA verfügte über einen Park an Segelflugzeugen, der durchaus akzeptabel war. Sogar eine Piper zum Schleppen hatte man. Nur: Die wenigsten besaßen auch einen Motorflugschein. Wer so eine Lizenz hatte, wurde zum Schleppen benötigt. Nachwuchs war rar. Also suchte man nach einem Weg, interessierten Studenten trotz des schmalen Geldbeutels den Scheinerwerb zu ermöglichen. Nötig war eine billige Maschine, und die gab der Markt jener Zeit nicht her. Was lag also näher als ein entsprechendes Flugzeug selbst zu bauen?

Die eine oder andere Diplomarbeit dürfte abgefallen sein, bis Freddy Schliwa 1965 zum offiziellen Erstflug eines Flugzeuges antrat, das man heute als Ultraleicht bezeichnen würde. Gerade mal 250 kg Leergewicht brachte das Gerät auf die Waage; den Antrieb lieferte ein 36,5-PS-Pollmann-Motor, der seine Kraft über ein Untersetzungsgetriebe auf eine gut zwei Meter durchmessende Luftschaube brachte. Dieses „Kraftwerk“ ist übrigens heute im Technikmuseum in Sinsheim zu bewundern.

Eine schöne Sache, bis auf den Namen: „Primitivkrähe“ hatte man den Vogel getauft. Nicht gerade erotisch. Möglicherweise waren Studenten damals ja wirklich so gebaut, wie sich so mancher noch heute Studenten vorstellt: Leichtgewichte von kleiner Statur. Wenn man aber überlegt, dass auf engstem Raum hintereinander zwei Erwachsene Platz nehmen und mit einem solchen Motörchen stahlrohrbespannt über Land fliegen, darf man schon an Abenteuer denken. Die „Primitivkrähe“ haben viele geritten. Aber so manchen erschien die Triebwerksanlage nicht ganz geheuer; die Entfernung vom Heimatflugplatz und die Geräusche des Getriebes, so liest man in der Chronik, wuchsen proportional.

Entsprechend wurde die „Primitivkrähe“ genutzt. Also eher selten, insgesamt vielleicht 400 Stunden. 1971, beim OUV-Treffen in Egelsbach, sorgte die Aachener Krähe für Aufsehen als Leichtflugzeug, und ihre Konstrukteure gaben einige Zeichnungssätze ab. Der aerokurier schrieb damals vom „Clubflugzeug

Fotos: Frank Herzog



AUF ERGONOMIE legte Joachim Mahrholdt beim Umbau der FVA 18 besonderen Wert. Der gesamte Innenraum wurde pilotengerecht gestaltet. Das Fahrwerk stammt von einer Dimona.

zum Nachbau“. Dass es jemand versucht hätte, ist nicht bekannt.

Etwas später baute man einen kräftigeren Motor ein, um die Attraktivität zu erhöhen. Der neue Limbach brachte immerhin 60 PS. Und auf einem Oldtimer-Treffen in Dortmund-Wickede sorgte die Maschine Anfang der 70er Jahre für eine kleine Sensation, als ihr Pilot nämlich in 150 m Höhe über dem Platz den Motor abstellte und auf 450 m hoch kurbelte.

Sieben Jahre Arbeit ließen die Silberkrähe entstehen

Aber trotzdem: Die Krähe – jetzt „FVA 18b“ – stand immer öfter traurig in der Halle. Nach einem Schaden am Fahrwerk wurde sie nicht mehr aufgerüstet. Bis Albert Wettig sie entdeckte, kurz vor dem Verschrotten. Wettig, der in jungen Jahren in Sobernheim lebte und auf dem Domberg sogar Werkstattleiter war, hatte schon immer vom eigenen Flugzeug geträumt; vor allem aber musste es finanzierbar sein. Er

erwarb die „Primitivkrähe“, und die Aachener freuten sich wohl, das Teil los zu sein.

Um seinen Traum zu verwirklichen, griff Wettig in die Vollen. Auf seinem Grundstück in Düren errichtete er eigens für den Bau der neuen Krähe eine kleine Halle. Sieben Jahre Arbeit investierte er von 1977 an, um aus der „Primitivkrähe“ in Zusammenarbeit mit der OUV seine „Silberkrähe“ zu machen, die FVA 18/3.

Diese Version fiel allerdings um einiges komfortabler und natürlich auch schwergewichtiger aus als der Vorläufer. Die Flächen mit ihrem NACA23015-Profil versah Wettig mit einem durchgehenden Holm. Links und rechts baute er Tanks aus einer Cessna 150 ein; gut 80 Liter fassen sie. Als Triebwerk wählte er einen Limbach 2000, der 80 PS bringen soll, dazu einen Hoffmann-Verstellpropeller. An der Zweisitzigkeit der Maschine aber änderte er grundsätzlich nichts. Wie allerdings ein Flugzeug mit 425 kg Leergewicht und einem höchst zulässigen Abfluggewicht von 550 kg zwei Personen

plus Treibstoff transportieren wird wohl sein Geheimnis bleiben.

Wettig – so viel lässt sich im Nachhinein sagen – versäumte bei seiner Wiederaufbau die Gelegenheit, der Krähe ein maßgeschneidertes einsitziges Flugzeug zu machen. Sogar heutiger Statur finden im engen Stahlrohrrahmen zu zweit einfach nicht genügend Platz. Außerdem sind natürlich der strukturellen Belastbarkeit Grenzen gesetzt. Wettigs Silberkrähe saß der Pilot weit hinten, dass er das Instrumentenbrett nicht mehr erreichen konnte; behindert wurde er außerdem durch Pedale, deren Position höchstens für Kleinwüchsige erträglich war. In puncto Flugsicherheit war diese Version der Krähe deshalb unproblematisch.

Seitenwind beim erneuten Erstflug 1984 kostete die Krähe ein piperähnliches Fahrwerk und teuren Verstellprop. Wettig ließ sich nicht entmutigen, ließ den Motor nachprüfen, installierte einen preisgünstigeren Festpropeller von Moller und versah das Flugzeug mit dem markanten (und geschmackvoll) durchaus nicht unumstrittenen Fahrwerk einer Dimona. Nach einem weiteren halben Jahr Arbeit rollte die Silberkrähe wieder auf den Start. Beim OUV-Jahrestreffen kam sie sogar einen Sonderpreis ab.

60 Stunden erprobte Wettig die Maschine, dann kam die persönliche Katastrophe: Der Fliegerarzt griffete den mittlerweile 70-jährige