

Nach 15 Jahren tauglich zum Fliegen

82 7.1.17

Nachbau Die «Nieuport Memorial Flyers» arbeiten an einem originalgetreuen Jagdflugzeug aus dem Ersten Weltkrieg

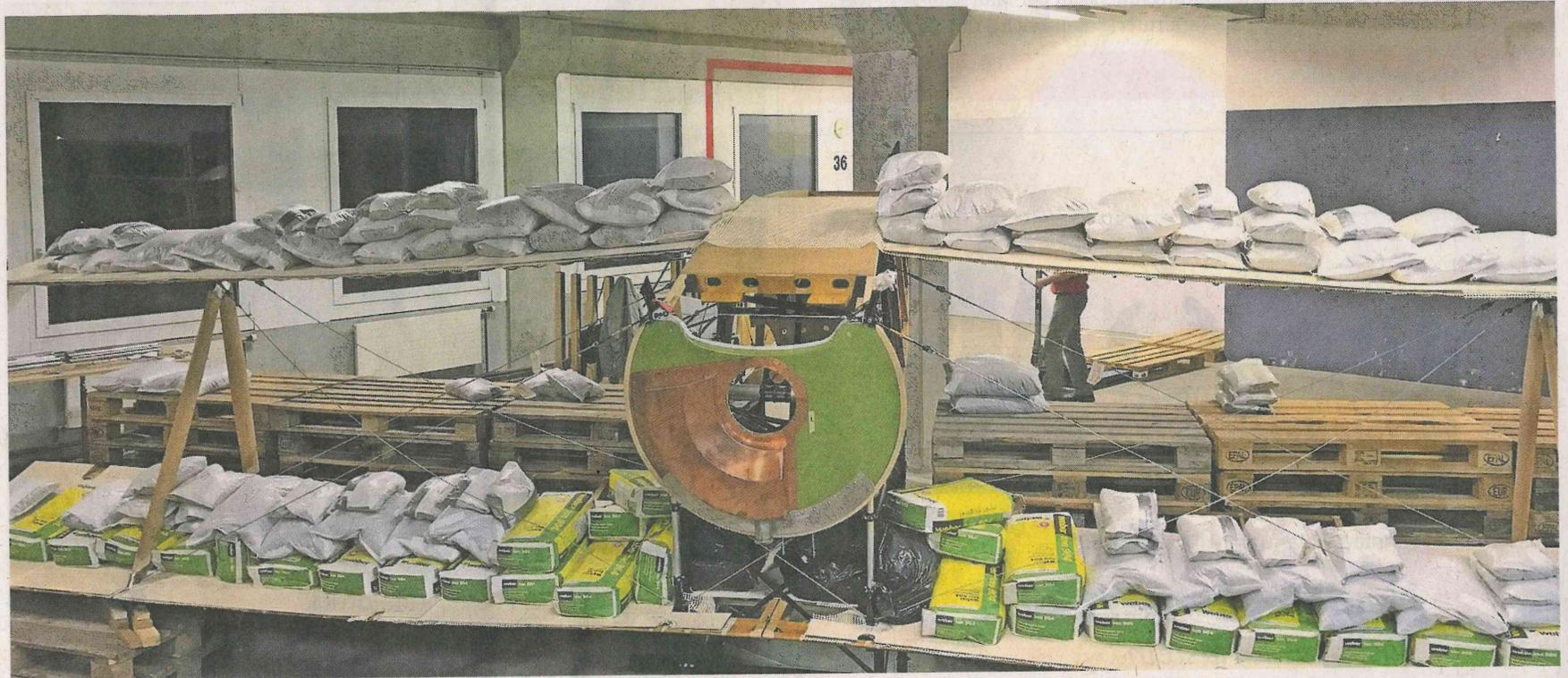
VON PETER BROTSCHI

Die «Nieuport Memorial Flyers» aus dem Solothurner Gäu sind einen wichtigen Schritt weiter auf ihrem Weg zu einem originalgetreu nachgebauten Jagdflugzeug aus dem Ersten Weltkrieg. Der Belastungstest ist bestanden. Seit rund 15 Jahren sind die «Memorial Flyers» an der Arbeit, um eine Nieuport 23 C-1 nachzubauen. Das Flugzeug war auch bei der Schweizer Luftwaffe im Einsatz. Treibende Kraft bei den Arbeiten sind die beiden Gäuer Kuno Schaub und Isidor von Arx.

Leidenschaftliche Aviatiker

Beide sind leidenschaftliche Aviatiker. Kuno Schaub, Geigenbauer aus Neuendorf, besitzt einen Bucker-Doppeldecker, hat inzwischen aber mit dem aktiven Pilotieren aufgehört, während Isidor von Arx seine Karriere als Kunstflugpilot im Jahr 2015 mit dem Titel eines Schweizer Meisters krönen konnte. Der Bau eines historischen Flugzeugs von 1917 bedeutet unzählige Abklärungen, Recherchen, Herstellen von Werkstücken, Verwerfen von Ideen und Verarbeiten von Rückschlägen. Nun hat das Duo auf dem Weg zum fliegenden Replika-Jagdflugzeug eine wichtige Etappe erreicht. Beim Belastungstest werden die Tragflächen mit Gewicht beladen, um die höchstmögliche Belastung im Flug zu simulieren.

Der Test brachte einen Grossaufmarsch in der Nieuport-Werkstatt, die sich noch in der Industriezone von Neuendorf-Oberbuchsiten befindet, bald aber nach Egerkingen verschoben wird. Zehn Männer halfen mit, dass rund zwei Tonnen Sand auf die Flügel und von dort wieder herunterkamen. Gefordert waren aber nicht nur Muskeln, sondern auch starke Nerven. Die grosse Frage lautete, ob die Flügel die Belastung aushalten oder eben nicht. Isidor von Arx räumt ein, dass ihn der Belastungstest mindestens so viel Ner-



Das Flugzeug liegt auf dem Rücken, und die Flügel sind mit Volllast beladen, um die Tragfähigkeit zu testen.

RAINER GIZZI

ven gekostet hat wie ein Flug bei einem Kunstflugwettbewerb. Der Test selber benötigte gute Vorbereitungen. Mit einem Laser wurde eine Nulllinie gezogen, von der aus an 32 Messpunkten die Verbiegung des Flügels festgehalten und protokolliert werden konnte.

Fast zwei Tonnen Sand

Exakt 701 Kilogramm kamen auf den oberen Flügel und 285 Kilogramm auf den unteren, das ganze mal zwei links und rechts vom Rumpf. Dieses Gewicht entspricht einer Beschleunigung von 3,8 g, also das 3,8-Fache der Erdanziehung. Der Test fand unter der Kontrolle des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl) statt, vom Amt waren Rolf Meier und Reto Senn dabei. «Wir sind froh, dass der Belastungstest gut verlaufen ist», sagen Kuno Schaub und Isidor von

Arx einhellig. Es habe einmal an einem Punkt kurz geknackt, aber die Messwerte seien alle in bester Ordnung. Der nächste Schritt ist nun das Eintuchen des Tragwerks. Dabei erhalten die Flügel sowie das Höhen- und Seitensteuer und der Rumpf ihren Überzug mit einem Tuch aus Baumwolle. Das Vernähen dieses Tuches mit der Struktur des Flügels ist ein altes Handwerk, für das eine Lizenz des Bazl vorhanden sein muss. Diese Arbeit werden die beiden Flugzeugsbauer selber vornehmen.

Anschliessend folgt noch die Ausrüstung des Flugzeugs mit dem Motor und den Systemen. Ob der Erstflug des Nieuport-Jägers bis zum zum 100. Todestag des Fliegeridols Oskar Bider (siehe Kasten) im Jahr 2019 erfolgt sein wird, lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht mit Bestimmtheit sagen.

OSKAR BIDER UND NIEUPORT

Lieblingsflugzeug des Fliegeridols

Die Nieuport 23 C-1 gilt als das modernste Jagdflugzeug der gleichnamigen französischen Flugzeugfabrik, die zu den bekanntesten Herstellern von Militärflugzeugen während des Ersten Weltkrieges zählte. 1917 gelang es der Schweiz, fünf Exemplare zu erwerben, die bis 1921 eingesetzt wurden. Der Nieuport-Jäger war das erklärte Lieblingsflugzeug von Oskar Bider aus Langenbruck, der Chef-Fluglehrer der Fliegertruppe war und ab 1913 mit zahlreichen Pionierflügen zum landesweiten Flie-

geridol wurde. So gelang ihm unter anderem der erste Überflug der ganzen Alpenkette mit einem Flug von Bern nach Mailand. Bider starb am frühen Morgen des 7. Juli 1919 in Dübendorf bei einem Vorführflug an Bord des Nieuport-Jägers mit der Nummer 604. Die geografische Nähe zu Biders Geburtsort Langenbruck und der spannende luftfahrt-historische Hintergrund sind mit die Gründe, dass sich die beiden Gäuer Isidor von Arx und Kuno Schaub für den Bau dieses Flugzeugtyps entschieden haben. (PBG)