



Bild: Andrea Bolliger

Die Nieuport 23 C-1 auf ihrem zweiten Flug am 14. November 2020 (siehe auch Mittelposter). | Le Nieuport 23 C-1 lors de son deuxième vol, le 14 novembre 2020 (voir aussi l'affiche du milieu).

Ein fliegerischer Traum hat sich erfüllt

Nieuport 23 C-1 Die ersten Flüge fanden statt

In der Ausgabe 10/2020 berichtete die «AeroRevue» über die erteilte Genehmigung für Rollversuche mit der Replika der Nieuport 23 C-1. Nur einen Monat später hat das Flugzeug die erste halbe Stunde in der Luft verbracht. Ganze 21 Jahre dauerte es von der Idee, die Nieuport 23 C-1 nachzubauen, bis zum ersten Flug. Doch am Ende ging es zügig voran. Erste Rollversuche wurden auf dem Flugplatz Langenthal durchgeführt, Dokumente wurden bei der Behörde ein- und nachgereicht und Nachkorrekturen am Flugzeug vorgenommen. Mitte Oktober wurde die Replika auf den Flugplatz Grenchen gebracht. Am 16. Oktober lag das Permit to Fly vor. Dieses erlaubte weitere Rollversuche und schliesslich am 21. Oktober den Erstflug, welcher gut 10 Minuten dauerte.

Es war der ideale Moment

«Ich durchlief die Flugvorbereitung, stieg ein, der Motor lief – ich gab Gas und ging. Es war für mich der ideale Moment. Während des Fluges hat es sich überhaupt nicht wie ein Traum angefühlt, dafür war ich zu konzentriert», beschreibt Pilot Isidor von Arx den Moment, von dem er so lange geträumt hat. Das Feuerwerk der Gefühle entlud sich erst nach der Landung, als sich Dankbarkeit und Freude über das Erreichte einstellten.

Nur das vierköpfige Team und zufällig auf dem Flugplatz Anwesende wurden Zeugen des Erstfluges, was so geplant war. Auf den Erprobungsflügen wird von Arx nach und nach die weiteren Daten für das Air Flight Manual ermitteln. Er folgt einem strikten Einführungsprogramm gemäss Aufstellung der Experimental Aviation of Switzerland EAS.

Im Winter wird voraussichtlich nicht geflogen, dafür wieder intensiver gebaut. Denn das Projekt Nieuport 23 C-1 ist erst zu einem Drittel abgeschlossen. Bauteile für zwei weitere Replikas desselben Typs sind schon vorfabriziert.

Es war ein stetes Ziel von Kuno Schaub und Isidor von Arx, die Replika so originalgetreu wie nur möglich zu bauen. Besonders stolz sind sie deshalb darauf, dass sie Umlaufmotoren, schwedische Lizenzbauten des Le Rhône J9 mit 110 PS, in ihre Flugzeuge einbauen können. «Der Motor für die zweite Maschine ist bereits in der Restauration bei Michel Devaud senior in Ecuwillens», sagt von Arx. «Wann diese fliegt, ist schwer voraussehbar.» Es werde aber diesmal keine zwanzig Jahre mehr dauern, dessen ist sich von Arx sicher. Andrea Bolliger