

Isidor von Arx – Flugzeugbauer, Kunstflieger, Drohnenpilot



«Es war der ideale Moment»

Am 21. Oktober hob am Flugplatz Grenchen die Replika einer Nieuport 23 C-1 zum Erstflug ab. Gebaut wurde sie von Kuno Schaub und Isidor von Arx, zwei Freunden mit viel Leidenschaft für die Fliegerei und einem enormen Durchhaltevermögen.

Es sind über zwei Jahrzehnte vergangen, seit Kuno Schaub seinem Freund Isidor von Arx vorschlug, ein Flugzeug zu bauen statt sich in der Bar zu treffen. Er hatte bereits Pläne für die Nieuport 23 C-1, ein französisches Jagdflugzeug, welches zwischen 1917 und 1921 im Dienst der Schweizer Fliegertruppen stand und das Lieblingsflugzeug von Oskar Bider war. Der Flugpionier stammte aus Langenbruck, nur einen Hügelzug entfernt von Isidor von Arx' Heimatort Egerkingen. Als grosser Bewunderer Biders musste dieser nicht lange überzeugt werden. Ein weiterer Freund der beiden, der inzwischen verstorbene Gerold Mäder, wurde ebenfalls Teil des Nieuport-Projekts. Sie beschlossen, für jeden von ihnen ein Flugzeug zu bauen. Nach längst nicht mehr zählbaren Arbeitsstunden, die von Schaub und von Arx aber nie als Bürde, sondern als Bereicherung empfunden wurden, war es am 21. Oktober

2020 schliesslich soweit: Die auf den Namen Langenbruck getaufte Replika der Nieuport 23 C-1 hob zum Erstflug ab. Es ist Schaub's Flugzeug, doch er fliegt selber schon lange nicht mehr. Diesen Part übernimmt von Arx. Im Interview erzählt er, wie sich der Erstflug anfühlte, wie es für ihn im Motorkunstflug weitergeht und wie er zum Drohnensport kam.

«Cockpit»: Isidor von Arx, Sie haben lange davon geträumt, wie Sie in die Nieuport einsteigen und damit abheben. Wie fühlte sich dieser Traum an, als er nach so langer Zeit endlich Wirklichkeit wurde?

Isidor von Arx: Ich durchlief die Flugvorbereitung, stieg ein, der Motor lief – ich gab Gas und ging. Es war für mich der ideale Moment. Die Gefühlslage während des Fluges kann ich gar nicht beschreiben – ich war einfach hoch konzentriert. Was ich sagen kann ist, dass ich in diesem Moment Teil des Flugzeugs wurde und mich damit vereint fühlte.

Das Feuerwerk der Gefühle brach erst nach der Landung aus, als Erinnerungen an die vergangenen zwanzig Jahre hochkamen. In diesem Augenblick fühlte es sich für mich an, als wäre ich nach einem unendlich langen Weg endlich am Ziel angekommen. Ich war einfach nur glücklich, erleichtert, dankbar und zufrieden.

Erst im September haben Sie mit den langsamen Rollversuchen begonnen und im Oktober

fand schon der Erstflug statt. War das so geplant?

Es war immer geplant, den Erstflug sobald als möglich durchzuführen. Auf dem Flugplatz Langenthal konnten wir kurze Rollversuche durchführen. Die Piste dort ist aber zu kurz für schnelle Rollversuche oder einen Start. Deshalb demontierten wir das Flugzeug noch einmal und brachten es nach Grenchen. Nachdem wir noch intensive Arbeiten ausgeführt und Dokumente an das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL eingereicht hatten, erhielten wir am 16. Oktober das Permit to fly. Bereits am folgenden Tag starteten wir mit den erweiterten Rollversuchen. Diese verliefen zufriedenstellend und so kam es am 21. Oktober zum Erstflug. Wir sind sehr froh darüber, dass es uns gelungen ist, das Ereignis geheimzuhalten. Das war uns auch seitens der Behörde so empfohlen worden. Nur die vier Personen unseres Teams und Passanten, die sich zufällig auf dem Flugplatz aufgehalten hatten, wurden Zeugen des Erstflugs.

Wie verhält sich die Nieuport in der Luft?

Sie verhält sich weitgehend so, wie ich es erwartet habe. Sie ist hecklastig, was aber ausgetrimmt werden kann. Im Geradeausflug zeigten die Querruder einen leichten Ausschlag. Die Steuerung reagiert gut. Das Motorenhandling ist einfach. Die Kreiselkräfte, wie sie bei Umlaufmotoren beschrieben werden, spürte ich zwar, aber nicht in dem Masse, wie sie in den Büchern festge-

halten sind. Überrascht bin ich davon, wie fein das Flugzeug auch bei höheren Geschwindigkeiten fliegt.

Wie gestaltet sich die Einflugphase und worauf achten Sie bei den nächsten Flügen?

Der mittlerweile durchgeführte Zweitflug diente dazu, die Erkenntnisse aus dem Erstflug zu bestätigen. Jeder weitere Flug bestimmt jetzt den nächsten. Die gesamte Einflugphase folgt einem strikten Plan. Dieser wurde mir von der Experimental Aviation of Switzerland (EAS) zur Verfügung gestellt. Es geht u. a. ums Ausbalancieren, die Kalibrierung der Geschwindigkeiten, Start- und Landepformance, die Berechnung des Verbrauchs und vieles mehr. Die aus diesen Flügen gewonnenen Erkenntnisse dienen der Komplettierung des AFM (Air Flight Manual), welches ich selber erstelle, weil es ein solches noch nicht gibt.

Sie haben noch zwei weitere Replikas im Bau. Wie ist hier der Stand der Dinge?

Unsere Absicht ist es, alle drei Nieuport flugfähig zu bauen. Dieses Ziel haben wir zurzeit erst zu 33,3 Prozent erreicht. Deshalb wird ab sofort wieder intensiv gebaut. Das Flugzeug, welches bereits fliegt, gehört Kuno Schaub. Meines ist im Rohbau vorfabriziert. Der Motor dazu befindet sich derzeit in Revision bei Michel Devaud sen. in Ecuwillens. Das dritte Flugzeug, welches einem verstorbenen Freund gehörte, möchten wir ebenfalls fertigstellen. Es ist aber noch unklar, was damit einmal geschieht. Wir könnten uns vorstellen, es zu verkaufen.

Seit zwei Saisons fliegen Sie auch in der Swiss Drone League mit. Wie sind Sie zum Drohnensport gekommen?

Im November 2018 besuchte ich meinen Sohn am HeroFest in der BernExpo. Das ist ein Festival für ESport, Gaming und Cosplay. Mein Sohn nahm dort an einer LAN-Party teil. In einem Nebenraum fanden Drohnenrennen statt. Ich sah dies zum ersten Mal und fand es eine spannende Sache. Zunächst habe ich mich aber nicht weiter damit befasst. Meine Zeit war ja ausgefüllt. Just in diesem Winter erhielt ich das Medical nicht mehr erneuert. Ich wusste, dass ich frühestens ein halbes Jahr nach dem für mich notwendigen medizinischen Eingriff wieder fliegen würde. Damit war meine Kunstflugkarriere für dieses Jahr auf Eis gelegt. Da erinnerte ich mich an die Drohnenrennen und begann damit.

Wie fühlt es sich an, eine Renndrohne durch einen Parcours zu steuern?



Foto: Ian Lienhard

Fotos: Uwe Stöhr

Grosses Bild oben: Am 21. Oktober hob in Grenchen die Replika einer Nieuport 23 C-1 zum Erstflug ab. Gebaut wurde sie von Kuno Schaub (rechts) und Isidor von Arx.

Grosses Bild linke Seite und kleines Bild unten links: Die Original-Nieuport 23 C-1 wurde von einem Le Rhône J9 angetrieben. Schaub und von Arx sind besonders stolz, dass es ihnen gelungen ist, einen schwedischen Lizenzbau dieses Umlaufmotors einzubauen.

Unten rechts: Blick ins Cockpit der Nieuport-Replika.

Es gibt einem tatsächlich ein Fluggefühl. Durch die Video-Brille schickt man seine Augen quasi auf die Reise durch den Parcours und mit den Daumen steuert man die Drohne. Man erreicht Geschwindigkeiten von bis zu 150 km/h und kann sich frei in der Luft bewegen. Das gab mir etwas zurück, ersetzt das richtige Fliegen aber natürlich nicht.

Welche Ambitionen haben Sie denn bei den Drohnenrennen?

Im Drohnenrennsport habe ich nicht mehr dieselben Ambitionen wie im Motorkunstflug. Ich bin bereits damit zufrieden, im Mittelfeld der Elite-Kategorie mitzufiegen. Als ich vor bald zwei Jahren damit begonnen hatte, war dies undenkbar. Zu Beginn konnte ich die Drohne kaum im Schwebeflug halten. Um aber ganz an der Spitze mithalten zu können, braucht es ein junges Gehirn mit anderen Reflexen, als ich sie in meinem Alter habe. Natürlich freue mich über Erfolge, aber der Spass steht im Vordergrund.

Sie sind zweifacher Schweizermeister der höchsten Klasse im Motorkunstflug. Dieses

Jahr haben Sie an den Kunstflug-Wettbewerben nicht teilgenommen. Warum nicht?

Zwischenzeitlich hat der Besitzer die Extra 330 SC, welche ich fliegen durfte, verkauft. So hatte ich auch in der Saison 2020 kein Kunstflugzeug zur Verfügung und das Thema Motorkunstflug war für mich wiederum erledigt. Dafür hatte ich jetzt mehr Zeit für das Nieuport-Projekt, was fliegerisch eine Bereicherung für mich ist. Zudem habe ich im September mein Flugbrevet um die Zulassung für das Fliegen von Wasserflugzeugen erweitert. Aber ich habe den Motorkunstflug nicht aufgegeben und will wieder fliegen. Zusammen mit Manuel Blatter, einem jüngeren Piloten, den ich auch coache, möchte ich ein Team bilden. Derzeit sind wir auf der Suche nach Sponsoren, damit wir im nächsten, spätestens im übernächsten Jahr wieder ein Kunstflugzeug zur Verfügung haben.

Herzlichen Dank für dieses Gespräch, Herr von Arx. cp

Interview: Andrea Bolliger