



Das Schweizer Segelflugzeug AN66B soll restauriert werden. | Le planeur suisse AN66B doit être restauré.



Gemeinschaftsprojekt: Studenten des Vereins Aéropoly engagieren sich für die Restaurierung. | Projet commun: des étudiants de l'association Aéropoly s'engagent pour la restauration.

# Neues Leben für Schweizer Segelflugzeug

20 Jahre lang fristete die AN66B ihr Dasein auf einem Anhänger. Mit dem Verkauf für einen symbolischen Franken erhofft sich ihr Besitzer, den Segler eines Tages wieder in den Lüften zu sehen – was nicht gänzlich unrealistisch ist: Der Studentenverein Aéropoly hat damit begonnen, das Schweizer Segelflugzeug sorgfältig zu restaurieren.

Zusammenfassung: Susanne Wild

Alles begann am 1. Oktober 2017 bei der Demontage der Segelflugzeuge des Walliser Segelflug-Clubs (VVCValais) in Sitten. An diesem Tag machte Jeremy Imboden (23), Mitglied des Clubs und seit September 2016 Inhaber einer Segelflugglizenz, eine interessante Entdeckung: eine AN66B – ein in der Schweiz gebautes Segelflugzeug aus dem Jahr 1966. Die Maschine gehörte André Sauge, Mitglied des VVCVallais. Sauge hatte vorgeschlagen, die AN66B aufzustellen, um sie den Mitgliedern des Clubs zu präsentieren. Jeremy Imboden war sofort fasziniert vom V-Leitwerk und der besonderen Bauart des guten Stücks, die seit zwanzig Jahren auf einem Anhänger ruhte. André Sauge bot sie ihm für einen symbolischen Franken zum Kauf an, in der Hoffnung, dass er sie eines Tages noch einmal fliegen sehen würde. Imboden nahm den Vorschlag an und beschloss, das Flugzeug wieder zum Leben zu erwecken.

## Entwickelt von Albert Neukom

Die AN66B wurde von Albert Neukom in Schaffhausen entwickelt und gebaut. Anders als damals üblich, ist ihr Rumpf aus einer Balsaholzkonstruktion gefertigt, die mit einer Glasfaserschicht überzogen ist, um bei geringem Gewicht eine hohe Festigkeit zu erzielen. Tragflächen und Leitwerk sind auf der Basis eines Schaumstoffkerns, der mit einer Schicht aus Flugzeugsperrholz und Balsa verkleidet ist, konstruiert. Weitere charakteristische Merkmale sind ihr grosses V-Leitwerk und das laminare Flügelprofil Eppler 441. Mit diesen Innovationen

hatte Albert Neukom ein sehr modernes und leistungsfähiges Segelflugzeug mit einer theoretischen Gleitzahl von 45 geschaffen, die für damalige Verhältnisse aussergewöhnlich war.

Im Rahmen der ersten Restaurierung im Jahr 1998 bespannte und bestrich André Sauge die Oberfläche der Tragflächen neu, um die Stabilität und eine glatte Oberfläche zu erreichen, die einem modernen Segelflugzeug würdig sind.

## Ein Gemeinschaftsprojekt

Jeremy Imboden studiert zurzeit Maschinenbau an der Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) und ist im Namen des Studentenvereins Aéropoly Vorsitzender des Restaurierungsteams für das Segelflugzeug. Dessen Aufgabe ist es, Luftfahrtaktivitäten auf dem Campus der EPFL zu fördern, indem er beispielsweise Veranstaltungen, Konferenzen oder Schnupperflüge organisiert. Zurzeit steht der Modellflug im Vordergrund, da er aus finanzieller Sicht für die meisten Studenten am ehesten zugänglich ist. Als Imboden dem Verein das Restaurierungsprojekt rund um diese Schweizer Maschine vorstellte, waren alle sofort begeistert und es wurde beschlossen, das Projekt anzupacken und innerhalb von drei Jahren abzuschliessen.

Mithilfe des Verantwortlichen für Ausrüstung des VVCValais wurde zunächst das Tragwerk kontrolliert: Der Zustand des Seglers musste gut genug sein, damit das Projekt Aussicht auf Erfolg hätte. Der Allgemeinzustand wurde für gut befunden, eine grössere Reparatur an

der Zelle war nicht notwendig. An einigen Stellen muss die Lackierung erneuert werden und das Kommunikationssystem bedarf der Nachrüstung, um die neuen Bestimmungen der EASA zu erfüllen. Zudem müssen die Instrumente kontrolliert und alle mechanischen Komponenten geprüft und geschmiert werden. Die grösste Arbeit fällt beim Anhänger an, der das Segelflugzeug mehr als 50 Jahre lang tapfer vor vielen Wetterkapriolen beschützt hat.

Nach Schätzungen werden insgesamt 1000 Arbeitsstunden erforderlich sein, um das Segelflugzeug und den Anhänger zu restaurieren. Der Verein hofft, dieses grosse Projekt dank der Hilfe zahlreicher Studenten und der technischen Unterstützung durch den Segelflug-Club Sitten erfolgreich umsetzen zu können. Finanziell braucht der Verein jede denkbare Unterstützung, denn die Projektkosten sind auf 7500 Franken veranschlagt. Der Aero-Club der Schweiz (AeCS) hat sich bereits mit einem Beitrag aus dem Aviatikfonds beteiligt.

Ein weiteres Problem, das es zu lösen gilt, besteht darin, eine Räumlichkeit zu finden, in der die Restaurierungsarbeiten durchgeführt werden können. Zurzeit finden die Arbeiten direkt am Flughafen Sitten in einem von den Verantwortlichen des Flughafens zugewiesenen Bereich statt. ◀

→ Auf der Website [www.aeropoly.ch/interets/restauration-planeur](http://www.aeropoly.ch/interets/restauration-planeur) kann der Fortschritt der Restaurierung verfolgt werden. Hier sind auch Informationen über die Geschichte dieses Schweizer Segelflugzeugs zu finden.