

Ein seltener Oldtimer bereichert den AAA-Flottenpark

Aeronca Sedan «reborn»



Die in der Schweiz stationierte Aeronca Sedan N1331H gehört neu zur Flotte der Antique Airplane Association of Switzerland.

Für den 45-jährigen Skyguide-Mitarbeiter und AAA-Mitglied Matthias Sieber hat sich im vergangenen August ein Traum erfüllt. Nach fünfeinhalbjähriger Restauration startete seine 61-jährige Aeronca Sedan zum «zweiten» Erstflug. Der vierplätzig Hochdecker ist in der europäischen Classic-Szene eine echte Rarität.

Report von Erich Gandet

Eine N-registrierte Aeronca Sedan in der Schweiz? «Ja», findet Matthias Sieber und fährt fort: «Aus historischen Gründen soll die Maschine weiterhin ihre amerikanische Zulassung behalten, obwohl sie permanent in der Schweiz stationiert ist.» Die N1331H verliess am 8. April 1949 mit der Seriennummer 15AC-371 die Produktionsstrasse in Middletown, Ohio. Sie war eines von total 561 gebauten Exemplaren des Modells 15AC Sedan.

Zuverlässig und robust

Nach dem Zweiten Weltkrieg liessen die Verkaufszahlen von zweiseitigen Reiseflugzeugen auf dem amerikanischen Markt schnell nach. Der Flugzeughersteller Aeronca (Aeronautical Corporation of America) beschloss, mit einem Viersitzer, der 15AC Sedan, in den Markt einzusteigen. Um die Kosten der Entwicklung und Produktion tief zu halten und das Flugzeug rasch anbieten zu können, wurden so viele

Bauteile wie möglich der früheren zweiplätzig Versionen Champion und Chief verwendet.

Der Prototyp flog erstmals 1947, und die Sedan kam in der Folge zu einem Stückpreis von lediglich 4395 Dollar auf den Markt. Zwischen 1947 und 1951 wurden 561 Exemplare gebaut. Angeboten wurde auch eine Variante mit Schwimmern. Ausgerüstet mit einem Sechszylinder-Continental-Motor mit 145 PS, erwies sich das Modell 15AC als zuverlässig, robust und günstig im Unterhalt. Als die letzte Sedan die Produktionshalle verliess, bedeutete dies auch das Ende des Flugzeugherstellers Aeronca. Seitdem sind mehr als 60 Jahre vergangen, und noch immer ist rund die Hälfte aller gebauten Exemplare registriert. Viele davon werden regelmässig geflogen, einzelne als echte Arbeitspferde in Alaska, ausgerüstet mit dem stärkeren 180-PS-Motor, mit Tundra-Rädern oder EDO-Schwimmern. Die grösste Zahl fliegt in den USA. Wenige sind exportiert worden, so nach Indien, Südamerika und Südafrika. Heute fliegen in Europa nur drei Sedan, je eine in England, Irland und in der Schweiz.

Wer sucht, der findet

Im Herbst 2002 besichtigt Matthias Sieber in North Dakota und Minnesota drei interessante Sedan-Projekte. Die N1331H wurde schliesslich aufgrund ihres sehr original erhaltenen Instrumentenbretts, des grundüberholten Motors und einer zweiten, scheinbar intakten Rumpfstruktur gekauft.

Die Geschichte der 21 Jahre früher verunfallten Maschine ist schnell erzählt: Peter Mikkelsen aus Lake Crystal, Minnesota, Farmer und leidenschaftlicher Jäger, benutzte die Sedan als Reiseflugzeug, aber auch als fliegende Plattform für die Jagd in Kanada. Bei einem Start im September 1981 auf seinem privaten Grasstrip brach die Aeronca seitlich aus und prallte in eine zur Lagerung von Mais erstellte Holzkonstruktion. Pilot und Passagiere erlitten leichte Verletzungen. Der Rumpf wurde schwer beschädigt und musste am Unfallort zerlegt werden. Im darauf folgenden Jahr wurden die Überreste an einen Berufspiloten aus North Dakota verkauft. Er beabsichtigte, die Sedan



Matthias Sieber und seine Gattin Monika.

wieder aufzubauen. Im Frühjahr 2003 wurden die Teile per Container in die Schweiz transportiert und weitere zwei Jahre eingelagert.

Die komplette Restauration

Im Mai 2005 begannen die Arbeiten bei der Firma Air Restauration von Andreas Rombach in Hauptwil. Wie öfters, stellten sich schnell unvorhergesehene Überraschungen ein. Der zweite Ersatz-Rumpf war zwar unbeschädigt, aber leider von so starker Korrosion befallen, dass er nicht verwendbar war. Er diente jedoch für die Anfertigung einer Helling für den Wiederaufbau des Original-Rumpfes. Sämtliche, meist stark verwitterte Holzteile wie Bodenbretter, Rumpfspanten und Stringer mussten neu angefertigt werden. Steuerseile, Umlenkrollen, sowie alle Schrauben und Kleinteile, wurden durch Neumaterial ersetzt.

Um ein dauerhaftes, faltenfreies Resultat zu ermöglichen, wurde der «Innenhimmel» anhand des alten, zerfallenen «Baumwollhimmels» mit luftfahrtzugelassenem Stretchmaterial rekonstruiert. Das gesamte Kabineninterieur wurde in Leder neu gefertigt. Um die heute erforderlichen Instrumente einzubauen, musste ein neu-

FACTS

Die Schweizer Aeronca Sedan

HB-ETB: 1949 in der Schweiz registriert, später in Genf und dann in Lausanne stationiert. Nach einem Unfall war die Aeronca längere Zeit in Lausanne eingelagert. 1989 wurde sie in die Tschechische Republik verkauft und mit einem fiktiven militärischen Anstrich versehen. Bis 1993 war sie als Ausstellungsobjekt auf einem Dach in Karlin montiert. 2005 wurde sie nach Hamburg, fünf Jahre später wieder zurück in die Schweiz verkauft. Ihr gegenwärtiger Besitzer plant, die Sedan wieder aufzubauen und sie eventuell mit **Schwimmern** auszurüsten.

HB-ETC: Im Juni 1949 in die Schweiz geliefert und in La Chaux-de-Fonds stationiert. 1977 von AAA-Mitglied **Emil Röllin** erworben und in Beromünster stationiert. Er besuchte mit der Sedan ganz Europa und unter anderem auch Marokko und nahm an allen wichtigsten Oldtimer-Treffen teil. Im August 1983 als G-CETC nach England verkauft. Später kam sie als EI-ETC nach Irland und wurde dort 1999 zur N915TC umregistriert. Gegenwärtig wird sie in Athboy restauriert.

Technische Daten

Spannweite:	11.43 m	Triebwerk:	6 Zylinder Continental 0-300-A
Länge:	7.70 m	Tankinhalt:	128 Liter
Höhe in Dreipunktlage:	2.13 m	Verbrauch:	35 Liter/Stunde
Leergewicht:	617 kg	Endurance:	3,4 Stunden
Zuladung:	313 kg	Reisegeschwindigkeit:	148 km/h
Max. Abfluggewicht:	930 kg	Reichweite ohne Reserve:	543 km

es, formgleiches Instrumentenbrett hergestellt werden. Rumpf und Leitwerk wurden komplett neu mit Stits Poly Fiber bespannt. Ebenso entstanden ein neuer Brandspant aus Chromstahlblech, eine neue Motorhaube, neue Luftleitbleche um die Motorzylinder, und sämtliche Motor-Bedienelemente wurden erneuert.

Einen grossen Arbeitsaufwand erforderte die Renovation der Tragflächen. Die während Jahren hausenden Mäuse hinterliessen ihre Spuren. Der gebrochene hintere Flügelholm musste fachmännisch gespleisst werden. Viele Beplankungsbleche wurden ausgebeult, die Querruder neu bespannt, und die Randbogen durch moderne Glasfaserteile ersetzt.

Ein Traum wurde wahr

Acht Jahre nach dem Kauf, am 31. August

2010, stand die N1331H in ihrer originalen Aeronca-Bemalung von 1949 auf dem Flugplatz Lommis zum Erstflug bereit. Stephan Friedli startete auf der Piste 06. Seither hat die Aeronca bereits mehr als 30 Flugstunden ohne Vorkommnisse in der Luft verbracht. Eine äusserst aufwendige Restauration hat damit ihren erfolgreichen Abschluss gefunden. Insgesamt wurden knapp 5000 Arbeitsstunden in die Überarbeitung oder Neuanfertigung jedes noch so kleinen Details investiert. Matthias Sieber selber setzte unzählige Stunden für die Informations- und Teilebeschaffung sowie für die Korrespondenz ein. Mit Hilfe des Schlossers Daniel Eggenberger, des Polsterers Bruno Ruf und des Inhabers des Sedan-Typenzertifikats in den USA, Burl Rogers, hat Andy Rombach einen weiteren Klassiker in die Lüfte gebracht.

www.n1331h.com



Blick ins heutige Cockpit. – Und so sah die N1331H im September 1981 aus, als die Sedan auf dem Privatstrip in Minnesota verunfallte.

