

Mitteilungsblatt der IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
17. Jahrgang Heft Nr. 33 März 2010 Internetausgabe

Auch Elefanten können fliegen!



Foto Urs Pircher FlyHard.ch

Aus unseren Archiven

Modellplan-Archiv der IG Albatros

Das Bauplanverzeichnis ist mittlerweile erstellt. Die Liste kann bei mir angefordert werden. Von den hier aufgeführten Bauplänen sind jedoch momentan noch eine Anzahl in Restaurierung und erst später lieferbar. Das Archiv umfasst derzeit Pläne von:

- 68 Segelmodellen (Antik und jüngere)
- 15 vorbildgetreue Segelmodelle
- 5 Modelle mit Jetex-Antrieb
- 7 Gummimotormodelle
- 34 Motormodelle (Freiflug und RC)
- 12 Fesselflugmodelle
- 8 Modellboote

Walter Wolf

IG Albatros – Bilder- und Planarchiv

Unser Archiv wächst weiterhin. Allen Spendern ein herzliches Dankeschön. Anfragen von überall her kommen herein und meistens kann ich sie positiv beantworten. Eine CD mit Hütter H28-Unterlagen ging sogar nach Japan (!).

Trotz alledem ist unser Archiv im Bereich **Spalinger S 16, S 17, S 19 und S 22** halt immer noch etwas dünn besetzt. Ich wäre sehr froh, wenn ich über diese Typen weiteres Material zum Kopieren/Scannen bekäme. Ganz besonderes Interesse hätte ich an Bildern, Fotos, Zeitschriften, Konstruktionszeichnungen, Mehrseiten-Risse, Modellunterlagen etc. **zum Kopieren/Scannen**. Selbstverständlich käme alles wieder vollständig und unbeschadet zurück. Aber auch Material von allen andern Schweizer Segelflugzeugen, egal welchen Typen, ist sehr willkommen.

Beat Galliker

Herbsttreffen Trimbach, 25. Okt. 2009

Gegen 30 Personen fanden sich an diesem wolkenverhangenen Herbstsonntag im Kirchgemeindesaal Trimbach ein. Schon am Vormittag herrschte ein ziemlicher Betrieb. Es ist ein gutes Gefühl, sich in diesem grossen und hellen Saal ohne Pfosten treffen zu können.



Markus Frey überraschte uns mit einer tollen Ka 1 Rhönlaus im Massstab 1:2. Der Erstflug soll Ende Oktober stattfinden.



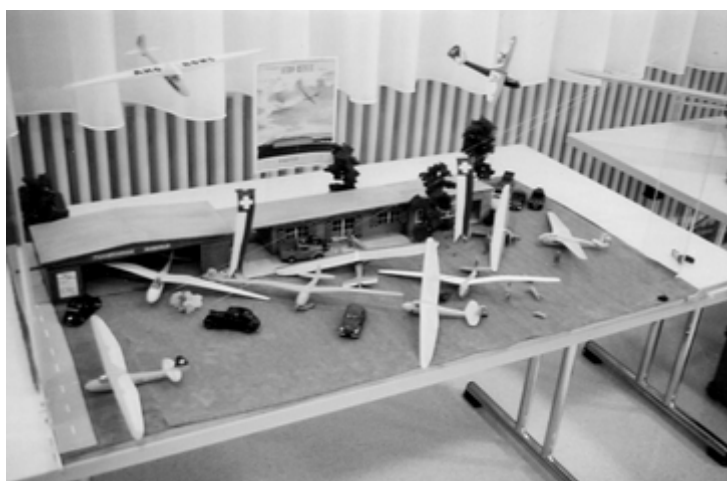
Fredi Genthers Modelle sind immer ein Hingucker. Dieses Mal waren es 3 Piper Cub in verschiedenen Grössen und ein Scheibe Falke, alle mit Gummimotorantrieb und z. T. sogar mit RC-Steuerung (!).



Am Nachmittag überraschte uns Frédéric Fischer mit einem herrlichen 1:50-Diorama des Flugplatzes Birrfeld aus den 40er-Jahren. An den vielen Details und Modellen konnte man sich fast nicht satt sehen. Als ganz besonderer Gag gelang es einem durch behutsames Ziehen an einem Nylonfaden sogar ein S 18 zum Landen zu bringen!!! (*Und ausgerechnet hier hatte meine Kamera versagt! (ಠ_ಠ) !!! Gottlob habe ich Frédéric anfangs Oktober in Trogen besucht und dabei das Diorama ausgiebig fotografieren können.*)



Was ist wohl hier los?
(Auch ein schöner Rücken . . .)



Die Auflösung: Frédéric's Diorama



Reges Treiben vor dem Hangar

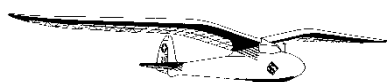


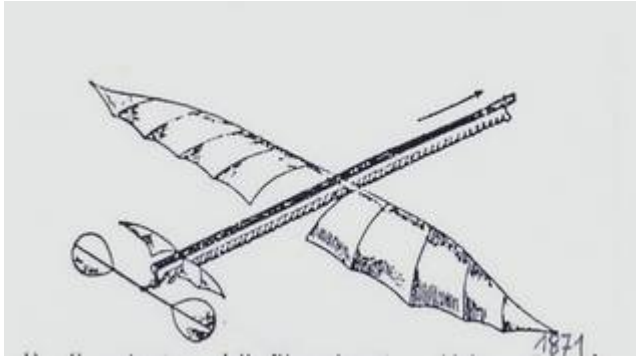
Die Werkstatt

In vier Schachteln präsentierte Walter Wolf seine restaurierten Modellpläne und Thomas Fessler die Originaldokumentation der Spyr Va HB-509. Thomas ist seit kurzem stolzer Besitzer dieses seltenen Segelflugzeuges.

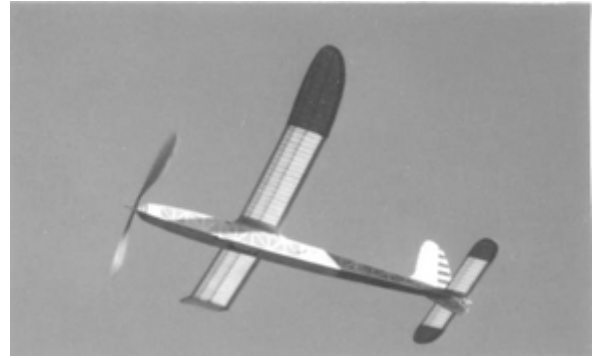
Dass Markus Freys riesige „Austria“ mittlerweile flügge geworden ist, wissen wir spätestens seit dem diesjährigen Müswangener Oldtimerfliegen oder von Urs Pirchers FlyHard-Webseite. Markus zeigte uns einen spannenden Film über das Bauprojekt, die Abnahme durch das BAZL und dem Flug auf der Wasserkuppe.

Ein herzliches Dankeschön gilt Hedi und Christine. Sie verwöhnten uns wieder mit leckeren Kuchen und Kaffee.





Das Gummimotormodell „Planophone“ von Alphonse Pénaud 1871



Modell XL-58C 1958

Die Gummimotorflugmodelle und ihre Geschichte

Eine interessante und erhaltenswerte Tradition

Als Beginn der Modellfluggeschichte wird in den meisten Abhandlungen die Flugvorführung des Gummimotormodells „Planophone“ des Franzosen Alphonse Pénaud im Jahre 1871 erwähnt. Bis die ersten Verbrennungsmotoren die Flugmodelle antrieben, waren die Gummistränge die eigentliche Urkraft. Wie sich der Modellflug in den 140 Jahren bis heute entwickelte, ist eine lange Geschichte mit enormer Vielfalt. Kurz gefasst: vom „Planophone“ bis zu den heutigen Jet- oder Solarflugmodellen. Die Fernsteuerungen waren in den 50er Jahren noch selten, ab etwa 1960 verbreitet.

Nun zur Sache des Gummimotors: Am Anfang war er die allein dominierende Antriebskraft. Dann folgten die Verbrennungsmotoren mit wesentlich mehr Kraft und Dauerleistung. In den 70er Jahren begann das zaghafte Erscheinen des Elektrofluges, der sich bis heute in vielen Bereichen des Modellfluges immer mehr durchsetzt.

Hat der Gummimotor-Antrieb bis heute überlebt? Von der Leistung her im Vergleich zu Verbrennungs- oder Elektromotoren sieht der Gummiantrieb recht bescheiden aus. Es gibt aber immer noch die FAI-Klassen F1B/Freiflug-Gummimotormodelle (immer noch Wakefield, heutige Generation) und F1D/Saalflug. Immer noch mit üblichem Gummi, aber Modelle von neuzeitlicher Technik.

Die besondere Aufgabe des Antik-Modellfluges sollte eigentlich die Erhaltung und das Betreiben von alten Antrieben und den dazu gehörenden Modellen sein. Wenn da altehrwürdige Gummimotormodelle mit Elektroantrieb herumschwirren, bewegt sich der Antik-Modellflug auf fragwürdigen Pfaden.

Was können wir tun?

Bei der IG Albatros waren an den Versammlungen immer wieder Gummimotormodelle, insbesondere vorbildgetreue Modelle, zu sehen. Das Fliegen mit solchen Modellen ist faszinierend, und wenn man aus wenig möglichst viel machen will, kann das Ganze recht aufwändig und interessant betrieben werden.

Der Typ für Einsteiger

Wie es sich gezeigt hat, ist das Graupner-Modell „Sternchen“ am besten geeignet, um mit geringem Aufwand ein problemlos fliegendes Modell zu bauen und zu fliegen. Der Bauplan ist bei mir erhältlich



So vielfältig können Gummimotormodelle sein!

Ein Aufruf


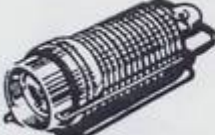
Ein Versuch wird gewagt. Die Idee: Im März / April 2010 sollen auf der Allmend Frauenfeld Gummimotormodelle fliegen. Kameraden mit bestehenden oder neu gebauten Gummimotormodellen werden zur Teilnahme eingeladen. Nutzt den Winter für den Bau und die Vorbereitung zu Rubber Power Events! Interessenten melden sich bitte bei:

Alfred Genther
Gumpisbühlstr. 35
8600 Dübendorf
Tel. 044 821 04 34

Auskunft und Beratung

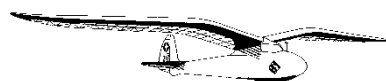
Auch Jetex-Düsen sind gefragt

Parallel zu den Gummimotor-Aktivitäten wären Jetex-Flüge eine wertvolle Ergänzung. Eine technisch und geschichtlich interessante Sache. Wer bringt eine Jetex-Vorführung zu Stande?

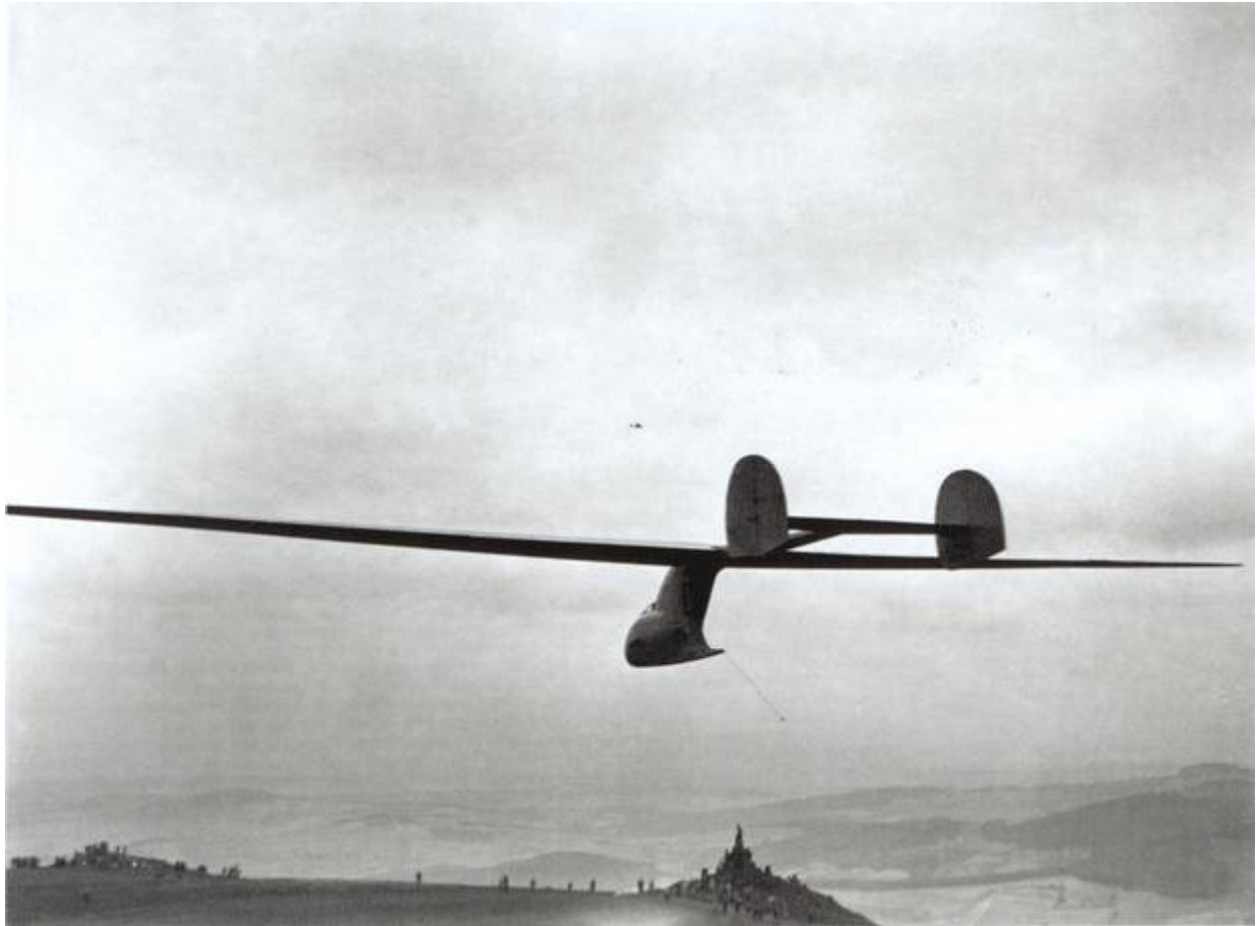
	<u>Atom 35</u>	Schub / poussée	14 g
		Schubdauer/durée de poussée	8 sec.
		Gewicht/poids	6 g
		Vollständiger Düsensatz/Tuyère complète	Fr. 5.90
	<u>50 B</u>	Schub/poussée	14 g
		Schubdauer/durée de poussée	12 - 15 sec.
		Gewicht/poids	10 g
		Vollständiger Düsensatz/Tuyère complète	Fr. 6.50



Alfred Genther



Austria Ku 4: Ein Riese voller innovativer Ideen



„Austria“ mit Kronfeld 1932 über der Wasserkuppe

Markus Freys imposantes Modell der Ku-4 „Austria“ ist mittlerweile weit herum bekannt. Aber kennt man auch das Original? - Ich meine, es lohnt sich, die Entstehungsgeschichte und den Lebenslauf dieses aussergewöhnlichen Segelflugzeuges zu verfolgen. In meiner Bibliothek fand ich die folgenden Fakten:

(Zitate in Schrägschrift)

Wer sagt, dass enorme Spannweite (wie bei der SB 10 und Eta) nur mit modernsten Werkstoffen möglich sei? Bereits die Austria brachte es 1930 auf 30m von Flügelspitze zu Flügelspitze und war das grösste Segelflugzeug der damaligen Welt! So gehört sie zu den berühmtesten Flugzeugen der Segelfuggeschichte. Berühmt wurde sie vor allem durch ihren Besitzer, dem vielfachen Rekordflieger Robert Kronfeld (1904-

1948), berühmt durch ihr unvergessliches Aussehen und durch ihren extremen Entwurf. (...)

Durch die grosse Spannweite von 30m sollte ein besonders guter Gleitwinkel und eine niedrige Sinkgeschwindigkeit erreicht werden. Die Austria fiel mit der geringen Flächenbelastung von $13,8\text{kg/m}^2$ in jene Zeit der konstruktiven Überlegung, als die geringste Sinkgeschwindigkeit noch der überwiegend angewandte Massstab für die Leistungsforderung war. (...)

Robert Kronfeld war von der Idee begeistert, entlang von Wolkenstrassen über längere Zeit geradeaus zu fliegen. Er hatte dies während seines ersten thermischen Überlandfluges getan und bei weiteren Flügen wiederholt. Mit einem Flugzeug, das einen ausreichend flachen Gleitwinkel bei geringer Sinkgeschwindigkeit auswies, sollte es seinen Überlegungen zufolge möglich sein, weite Strecken zurückzulegen und nur gelegentlich oder gar nicht in der Thermik zu kreisen. Heute ist dieses Verfahren als „Delfin-Stil“ bekannt, aber Kronfeld hatte die Idee dazu, lange bevor der Begriff geprägt wurde!

Kronfeld nahm Kontakt zur Akaflieg München auf, die damals von Dr. August Kupper (1905-1937) geleitet wurde. (...) Das Ergebnis der Beratungen mit Kupper war schliesslich die riesige Ku 4, Austria. Gebaut wurde die sie im Segelflugzeugbau Kassel. Die an das Flugzeug gestellten aerodynamischen Anforderungen führten zwangsläufig zu einer grossen Spannweite verbunden mit guten Gleitwerten. Mit 30m Spannweite verfügte die Austria über einen grösseren Flügel als jedes andere Segelflugzeug zuvor. Erst im Jahr 2000 wurde dieser Wert durch die Eta mit 30,9 Metern überschritten. Die Gleitzahl war 25,7 (zum Vergleich: Eta 51). (...)

Ein solches „Ungetüm“ von 480 kg Gewicht wie die Austria in die Luft zu bringen, gestaltete sich schwierig. Bei den ersten Flügen in der Ebene wurde das Klemm KL-35-Schleppflugzeug von einem Mercedes LKW unterstützt, der mit einem 300m langen Seil den Schleppzug in Bewegung setzte. Wenn das Segelflugzeug dann abgehoben hatte, wurde das Seil des Lastwagens ausgeklinkt. Welch grosse Heerscharen an „Gummihunden“ waren da erst notwendig, als die Austria nach dem Rhönwettbewerb 1931 auf der Wasserkuppe startete!!!

Zur Konstruktion:

Um bei dieser grossen Spannweite eine ausreichende Festigkeit bei gleichzeitig geringem Widerstand des riesigen Flügels zu erreichen, wurde dieser komplett mit Sperrholz beplankt, gespachtelt, grau gestrichen und poliert. Das Profil Gö 652, das Lippisch beim Innenflügel des Fafnirs verwendet hatte, wurde hier über die ganze Spannweite eingesetzt. Kupper war sich im Klaren, dass sich dieses Profil für den schnellen Geradeausflug zwischen den Aufwinden wenig eignete, weshalb er das Flugzeug mit Querrudern über den ganzen Flügel, die gleichzeitig als Wölbklappen dienten, ausstattete. Was heute zum Standard eines Segelflugzeuges gehört, hatte sich Kronfeld und Kupper schon vor 80 Jahren ausgedacht!

Ein derart langer und schmaler Flügel biegt sich unter Last. Aus diesem Grunde wurden die Aussenflügel mit einer leicht negativen V-Form versehen, die im Fluge dann eine mehr oder weniger horizontale Lage einnahmen. Um Schwierigkeiten mit der Anlenkung zu umgehen, waren die Klappen sechsteilig ausgeführt, drei auf jeder Seite. (...) Mit Rücksicht auf den Landtransport erfolgte die Vierteilung der Austria-Fläche. (...)

Die grosse Spannweite erforderte konstruktiv besondere Massnahmen zur Hochlage des Flügels und damit zu einer etwas merkwürdigen Form des Rumpfes mit einer recht kühnen Lösung des Leitwerkträgers. Ein Mittelstück von nur 0.40m Breite war in den Rumpfaufbau unlösbar eingezogen, um auf diese Weise die Verbindung von Flügel und Rumpf strömungstechnisch einwandfrei ausführen zu können. (...) Der Pilot war in einem schmalen, strömungsförmigen Boot von 0,55m grösster Breite, einen ganzen Meter unterhalb des Flügels untergebracht. Dieses Boot ging in einen Turm von stromlinienförmigem Querschnitt über, der oben mit dem erwähnten Flügelstummel von 0,40m Breite abschloss. (...) Als Fahrwerk diente ausschliesslich eine Kufe, während der Leitwerksträger keine Spornkräfte übernahm. (...)

Ein grosser Flügel benötigt grosse Ausgleichs- und Steuerflächen am Leitwerk. Die Seitenruderflächen waren zweigeteilt und zur Aussenseite hin gewölbt. Kronfeld wusste, dass es schwierig sein würde, ein Hochleistungs-Segelflugzeug zu landen. Deshalb erhielt es als erstes Segelflugzeug eine Art Landeklappen. Wenn man beide Pedale gleichzeitig betätigte, bewegten sich die Seitenruder nach aussen und erzeugten dadurch Widerstand. Dies erwies sich letztlich nicht besonders

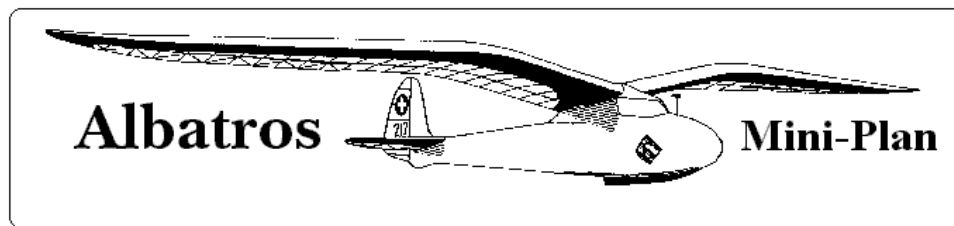
effektiv und blieb vor allem bei höheren Geschwindigkeiten fast ohne Wirkung. (...)



Diese grossen Endscheiben, die Unhandlichkeit des fliegenden Riesen und die graue Farbe seiner Lackierung mögen wohl der Grund gewesen sein, dass die Austria sofort nach ihrem Erscheinen auf der Wasserkuppe im Fliegerlager den Spottnamen „Elefant“ erhielt.

Die Austria flog insgesamt wenig. Für den Rhönwettbewerb 1931 war sie zwar gemeldet, erschien aber zu spät. Neben einigen Erprobungsflügen war Kronfelds 6-Stunden-Flug am 19. Juli 1932 von der Wasserkuppe in die Gegend von Meiningen (41,16km) die einzige nennenswerte Leistung.





Ku-4 Austria „Elefant“

Konstrukteur	A. Kupper
Besitzer	R. Kronfeld
Baujahr	1930
Spannweite	30,00 m
Länge	9,00 m
Flügelfläche	34,97 m
Seitenverhältnis	25,7
Rüstgewicht	402,40 kg
Zuladung	80,00 kg
Fluggewicht	482,40 kg
Flächenbelastung	13.80 kg/m ²
Gleitzahl	25,7
Profil	Gö 652

Die Austria im Detail

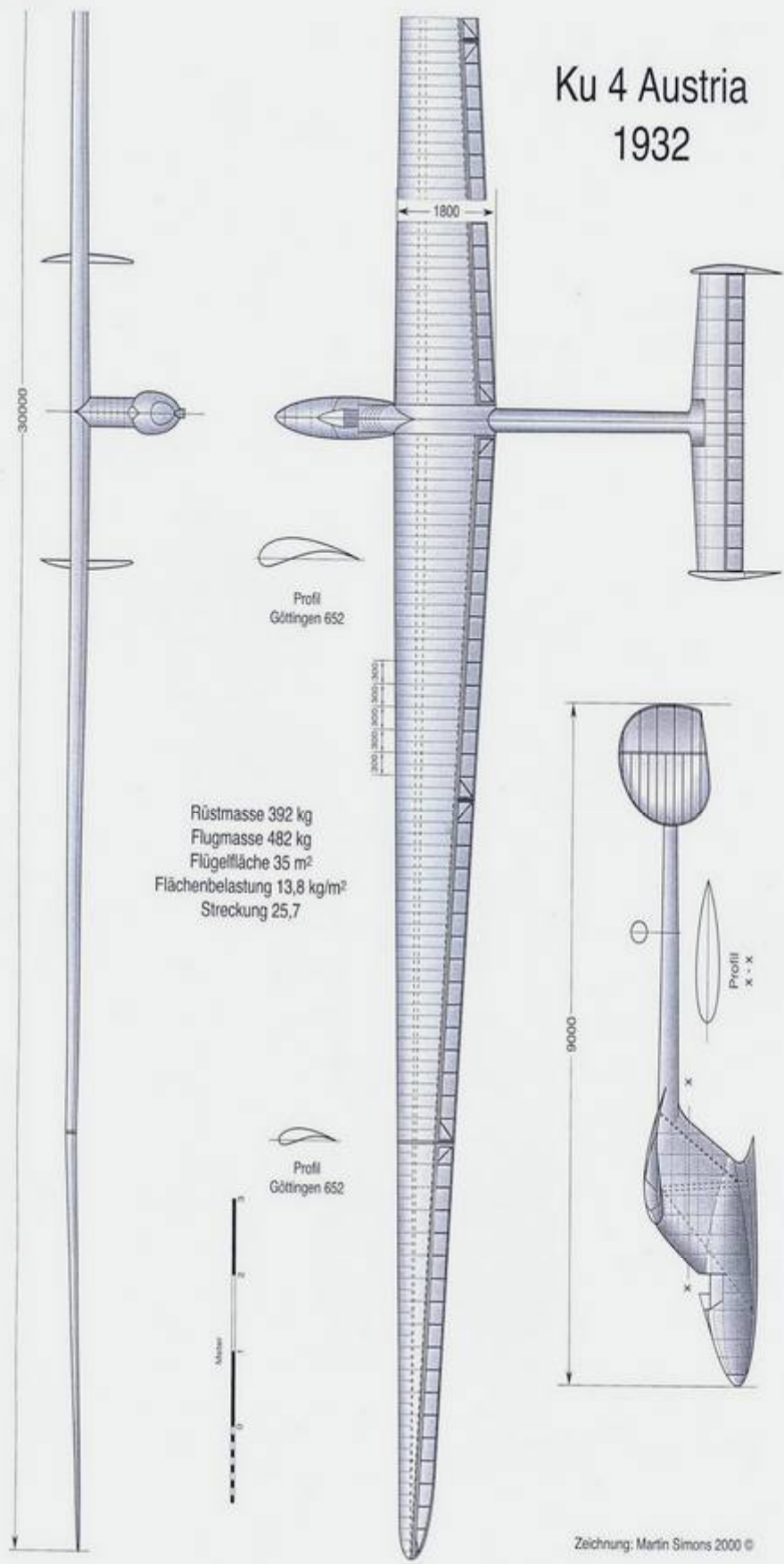


Kupper (links) und Kronfeld (rechts)



Ku 4 Austria 1932

KU 4 AUSTRIA



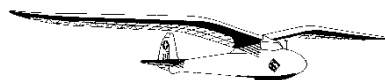
Am 22. Juli 1932 zerbrach sie in der Luft, nachdem Kronfeld in eine Kumuluswolke eingeflogen war und dort trotz Wendezeiger in einen unkontrollierten Flugzustand mit anschliessendem Spiralsturz geraten war. Er selbst konnte sich mit dem Fallschirm retten und überlebte erschüttert und enttäuscht. Die Austria hingegen wurde komplett zerstört. (...)



Das traurige Ende der „Austria“

Quellen: Die berühmtesten Segelflugzeuge der Welt
(Brütting-Willberg-Hüls) 2009 Motorbuchverlag
Segelflugzeuge von 1920 bis 1945
(M. Simons) 2001 EQIP-Verlag
Vom Hangwind zur Thermik
(Peter Riedel) 1984 Motorbuchverlag
Persönliches Archiv

bg



Die „Austria“ als M. 1:2-Modell

Ein Flugmodell von solcher Grösse verlangt ein gehöriges Mass an konstruktiver und handwerklicher Fertigkeit. Markus Freys frühere Projekte, wie der SG 38, die Hütter H 28 und die Ka 4 Rhönlerche, alles im Massstab 1:2 und weitestgehend materialgetreu gebaut, beweisen dies.

Wie bereits erwähnt, ist seine „Austria“ mittlerweile international weit herum bekannt geworden. Die FlyHard-Webseite und die Artikel im „Aufwind“ haben dieses imposante Modell hervorragend und umfassend dokumentiert. In beiden Fällen ist Urs Pircher der Autor. So kann ich mich auf einige spezielle Punkte beschränken:

Planungsbeginn: August 2008

Rolf Fritschi zeichnete nach Unterlagen von Martin Simons mittels CAD den Plan und die Einzelteile.

Bauphase: September 2008 bis März 2009

Innert 7 Monaten (!) baute Markus dieses Grossmodell. Er benötigte dazu gegen 700 Arbeitsstunden.

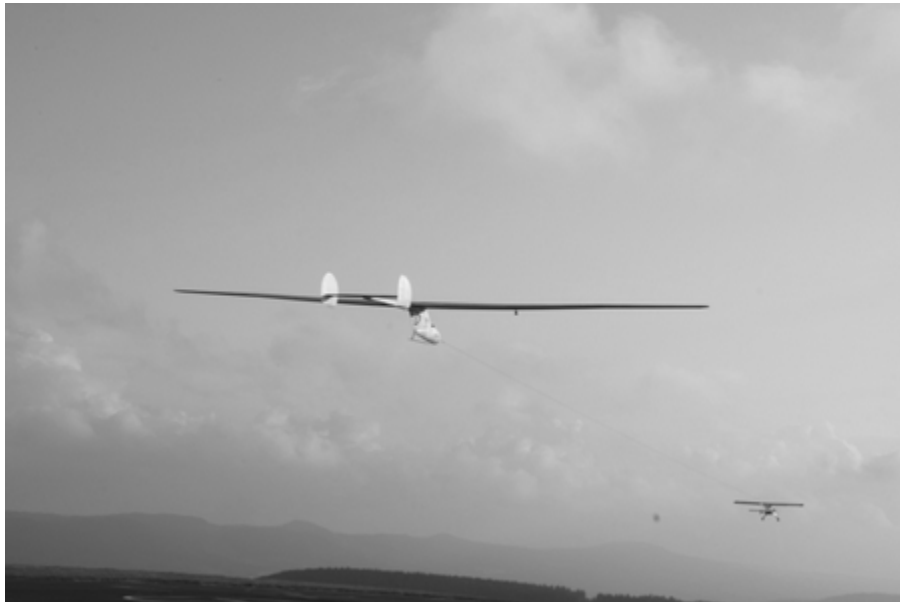
Nachdem am 3. April 09 die Abnahme des 75 kg schweren Modells durch das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) ohne grössere Probleme erfolgte, fand am 8. Mai 09 der Erstflug auf dem Flugplatz Buttwil statt.

Wasserkuppe:

Ein weiterer Höhepunkt waren am 10. August 2009 die Präsentation und die Flüge am Geburtsort der Segelfliegerei, auf der Wasserkuppe. Dazu war für dieses Riesenmodell neben der Erlaubnis des Flugplatzchefs auch die Bewilligung des Landesamtes Kassel notwendig. Geflogen wurde bei tadellosem Wetter am Welten-seglerhang Richtung Westen. Die Grösse und die spezielle Form stiessen bei Piloten und Zuschauer auf grosses Interesse. Mutmassungen und Zweifel an der Festigkeit des Modells wurden herumgeboten. – Jedoch mit tadellosen Flügen und butterweichen Landungen direkt vor den Füßen konnte Markus sämtliche Zweifler besänftigen.



Wir warten auf den Schlepper



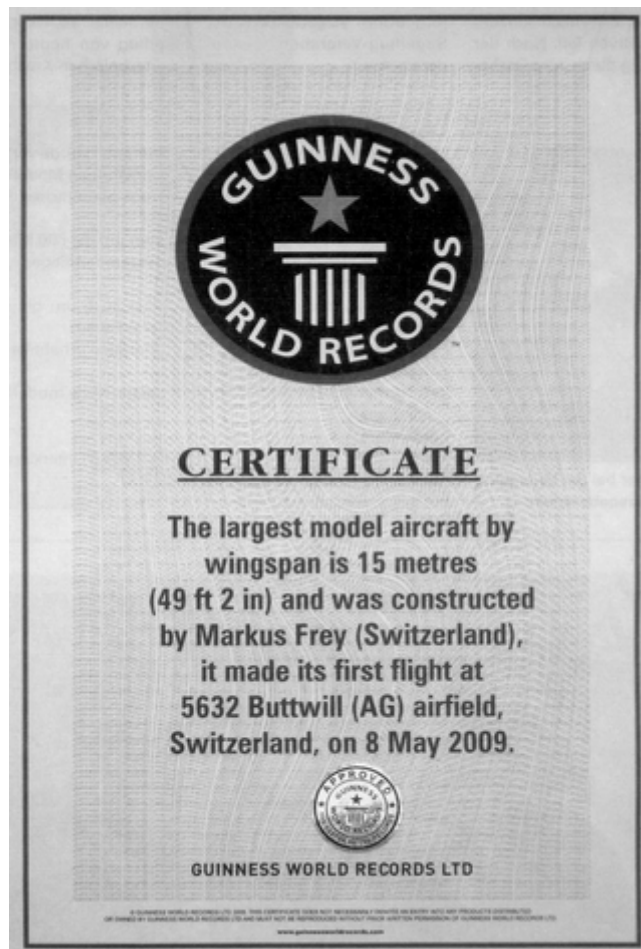
Die Austria vor der (ehemaligen) Radaranlage



Ob die Landung wohl gelingt?

Weltrekord:

Mit diesem Flugzeugmodell gelang Markus der Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde. Seine Austria ist als „The largest model aircraft by wingspan“ zertifiziert!



Zum Schluss noch ein paar Details:
Markus hat sämtliche Teile seiner Austria in seiner Wohnung gebaut.



Um den Riesenflieger dennoch transportabel zu machen, hat er ihn zerlegbar konstruiert. Sämtliche Teile finden in und auf seinem Toyota Avensis Verso Platz.



Last but not least findet auch seine Freundin Irma auf einem Rücksitz (einigermassen) bequem Platz. (;-)

bg

(Fotos mit Bewilligung von Urs Pircher FlyHard.ch)

21

Ergänzungen zum Thema

„Der Kranich, der über den See kam“

Die Fakten wie deutsche Segelflugzeuge 1945 über den Rhein oder vielleicht auch noch anderswo in die Schweiz kamen, liegt noch etwas im Nebel. (Halb-)offizielle Schilderungen sind zu dieser Angelegenheit rar.

Der Bericht über den Kranich II HB-475 im letzten Albatros-INFO und dessen abenteuerlichen Lebenslauf hat erfreulich viele Rückmeldungen gebracht. Ganz speziell hat mich die Geschichte von Hansruedi Zeller gefreut, war doch sein Vater direkt am „Import“ beteiligt gewesen.

1945 Segelflugzeug-„Import“ über den Rhein

Kopf dieser mysteriösen Aktion war Adolphe „Pirat“ Gehringer, damals Präsident der SG Säntis und Ernst Zeller, Fluglehrer dieser Segelfluggruppe auf dem Flugplatz Altenrhein.



Adolph «Pirat» Gehringer (1916–1981), Träger der Lilienthal-Medaille Nr. 15. Adolph «Pirat» Gehringer

Während des 2. Weltkrieges haben die Deutschen in Gaissau einen Segelflugplatz für die Pilotenausbildung betrieben. Dieser lag nahe der Schweizergrenze (ca. 6 km) Vom Flugplatz Altenrhein aus konnte der

Segelflug beobachtet werden. Mit einer Seilwinde wurden die Segelflugzeuge bis ca. 500m über Grund geschleppt. Es waren ca. 30 bis 40 Flugzeuge auf diesem Platz stationiert (SG 38, Grunau Baby, Meise, Kranich II, Weihe u.a.)



Hangar (von dreien steht nur noch einer)



Feldweg zum Rhein (im Hintergrund Altenrhein)
(Hangar steht unmittelbar rechts –
kürzester Weg in die Schweiz)

Mit der französischen Besatzung wurde der Flugbetrieb in Gaissau eingestellt. Im Restaurant Schiffli haben sich oft franz. Offiziere und Mitglieder der SG Säntis getroffen. A. Gehringer und E. Zeller sprachen fließend Französisch. Bei dieser Gelegenheit erfuhren die beiden, dass die Franzosen den Befehl erhalten hätten, sämtliche deutschen Flugzeuge zu vernichten. Da in der Schweiz praktische keine Schuldoppersitzer, abgesehen von einem Dutzend Spalinger S-21, vorhanden waren und zudem Mangel an guten Ausbildungs-Segelflugzeugen herrschte, verhandelte man mit den Franzosen und verständigte sich darauf, eine Anzahl Flugzeuge in die Schweiz zu schmuggeln, um so vor der Vernichtung zu retten. Gehringer organisierte Leute, und so wurden in einer Nacht- und Nebelaktion mittels Flusskähnen (Weidlinge) während zweier Nächten eine Anzahl Segelflugzeuge über den alten Rhein in die Schweiz zum Flugplatz Altenrhein transportiert. Es waren damals bei der SG Säntis keine Doppelsitzer für die Schulung vorhanden. So sind mit dieser Aktion ca. 5 bis 6 Kraniche nach Altenrhein gelangt. Kaum war dieser Deal in der Schweiz bekannt geworden, mussten die Doppelsitzer auf Weisung des AeCS auch auf andere Flugplätze verteilt werden. Die Flugzeuge hatten noch den Tarnanstrich, das Hakenkreuz war notdürftig mit weisser Farbe übertüncht worden.

(Quelle und Fotos HR Zeller, Thal)



Restaurant Schiffli mit Anlegestelle



Rhein mit Schiffsteg Schiffli (rechts) und CH-Seite (links)



Kranich II HB-476 noch in „Wehrmachtsuniform“

Je nach Quelle geht die Anzahl der Segelflugzeuge sehr auseinander. Die AERO REVUE Dez/Jan 2001/2002 schreibt S. 42 von 2 Dutzend, im Luftfahrzeugregister der Schweiz fand ich 14 eingelöste Segelflugzeuge:

- 10 DFS Kranich (HB-475 bis 483, plus 490)
- 1 DFS Weihe (HB-484)
- 2 DFS Meise (HB-491, 492)
- 1 Grunau Baby IIb (HB-493)

Gut möglich, dass mehr Flugzeuge in die Schweiz gelangten, aber wenn man die Fotos vom alten Rhein betrachtet, so fällt einem schwer zu glauben, dass in zwei Nächten 2 Dutzend (zerlegte) Segelflugzeuge mittels Flusskähnen in die Schweiz gelangen konnten.

Von all diesen Flugzeugen konnte einzig der **Kranich II HB-475 von Werner Roth** am Leben erhalten werden (siehe Bericht im Albatros-INFO No. 32) und fliegt heute noch als einziges Exemplar in der Schweiz.

Die obige AERO REVUE berichtet über den weiteren Verlauf der Aktion:

„Diese Transaktion führte zu diplomatischen Verwicklungen. Aus Bern kam ein erheblicher Rüffel und die Anordnung, die Segelflugzeuge unverzüglich zurückzuschaffen. Die Fama berichtet, dass daraufhin einige alte, ausgemusterte Schweizer Fluggeräte (!) den Weg nach Deutschland fanden. Das vor der Zerstörung gerettete Material leistete in den Schweizer Segelfluggruppen noch viele Jahre wertvolle Dienste. Ein Reserveseitenruder wurde mit seinem Hakenkreuz Requisit für Aufführungen von Zuckmayers Stück: „Des Teufels General“.

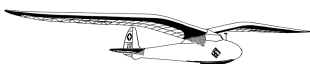
Eine nette Anekdote zu diesem „Segelflugzeug-Import“ erzählt uns Hans Nietlispach in seinem Buch „Segelflug“ (S. 42)

„ ...ich konnte mich damit (dem Silber-C) zusammen mit dem bestehenden Fluglehrerkurs zum ersten, vom Eidg. Luftamt finanzierten Blindflugkurs melden (...) Ganz neue Flugzeugtypen hatten wir zur Verfügung, nämlich zwei „Kranich“-Doppelsitzer und zwei „DFS-Meisen“. Die waren wolken- und kunstflugtauglich. Sie waren neu mit Silberbronze gespritzt, doch wenn man genau hinschaute, sah man an den Seitensteuern schemenhaft die Umrisse von Hakenkreuzen. Die gehörten also zu jenen mysteriösen Segelflugzeugen, die Pirat Gehringer in einer geheimnisumwobenen Aktion in den letzten Kriegstagen auf dem Flugplatz Altenrhein mit Windenstarten von der deutschen Seite auf das Schweizer Gebiet hinüberorganisiert hatte. Es wäre doch schade gewesen, wenn die Franzosen mit den Tanks einfach über die vielen, schönen Segelflugzeuge gerattert wären, sagte man. So waren plötzlich viele „Weihen“, „Meisen“ und „Kraniche“ vorhanden, man redete nur nicht darüber, woher diese Schar Zugvögel eigentlich stammte, und wie das Pirat behakenkreuzt fertig gebracht hatte“. (...)

Beat Galliker

IGA o.s.-Aktivitäten 2010

21. 3. 2010	Frühjahrestreffen Trimbach
14. 8. 2010	Schleppfliegen mit Fliegerhock
15. 8. 2010	Freies Fliegen
31. 10. 2010	Herbsttreffen Trimbach



Antikmodell-Aktivitäten 2010

März/April 2010	Gummimotorfliegen Allmend Frauenfeld Genaueres Datum z. Zt. noch unbestimmt
10. 4. 2010	Antikmodell-Fesselflugtreffen Mühlethurnen
19. / 20. 6. 2010	Antik-Segelmodellfliegen Arosa
26. 6. (Vs 3. 7.) 2010	Antik-Motormodell-Treffen Mühlethurnen
7. 8. (Vs 8. 8.) 2010	Plauschtreffen Antikflugmodelle Rossweid MG Zofingen



Sonstige Aktivitäten 2009

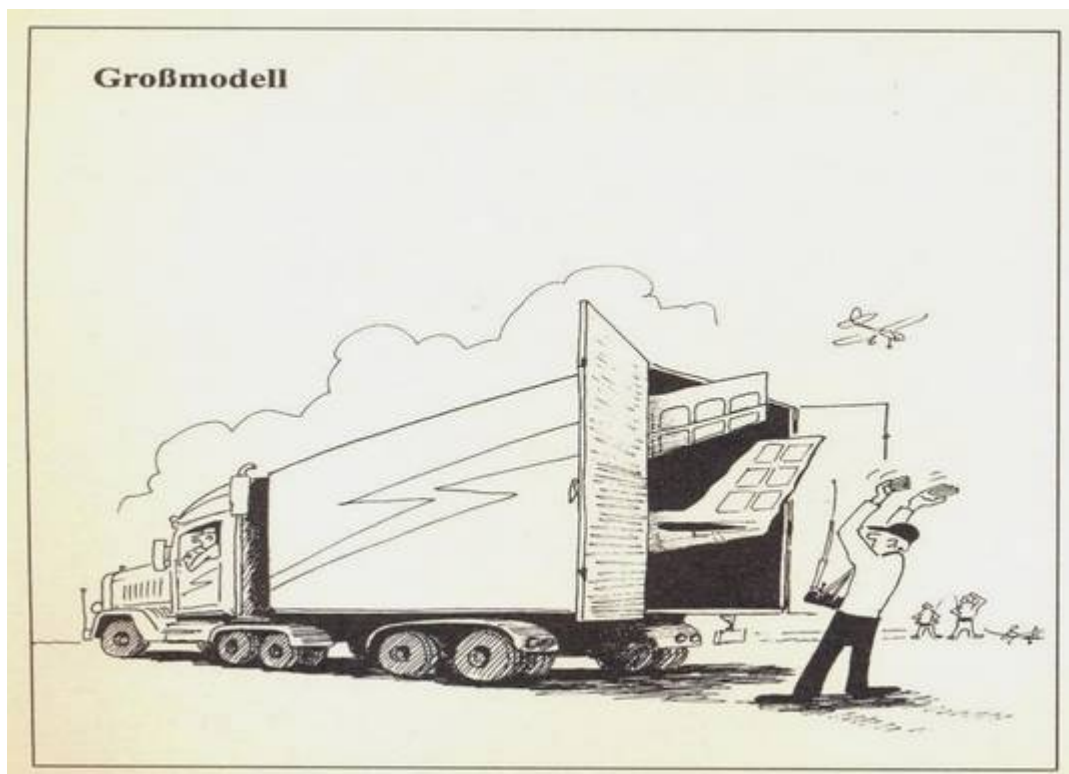
6. 6. 2010	Int. Modellmotoren-Treffen Thörishaus b. Bern
22./23.5. 2010	Int. Oldtimer-Schleppfliegen MV Müswangen
17./18. 4. 2010	100 J. Schweizer Luftfahrt VHS Luzern
17.-19. 9. 2010	OSV-Gummiseil-Wochenende Churer Joch

IG Albatros o.s. Shop

IG Albatros o.s.- Kleber	Stk.	Sfr. 3.—
IG Albatros o.s.- Pin	Stk.	Sfr. 5.—
Tasse „20 Jahre IG Albatros o.s.“	Stk.	Sfr. 5.—
IG Albatros o.s.- T-Shirt	Stk.	Sfr. 20.—
IG Albatros o.s.- Polo-Shirt	Stk.	Sfr. 25.—
IG Albatros o.s.-Mütze	Stk.	Sfr. 15.—

Alle Artikel zuzüglich Porto und Verpackung !

Bestellen bei
Walter Wolf
Forstweg 21
2545 Selzach
032 / 641 33 39



Kontakt-Adressen der IG Albatros o.s.

Post-Adresse: IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
Bruno Häusler
Kirchgasse 10
3033 Wohlen BE

Web-Site: www.ig-albatros.ch

E-Mail: i.g.albatros@bluewin.ch

Post-Konto: IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
PC-Konto 46-5368-7

Präsident & Öffentlichkeitsarbeit: Markus Frey Sandäcker 2 8919 Rottenschwil
Tel. 056 634 47 53 **bis 22 Uhr!**
markus.frey@mgmueswangen

Kassier: Bruno Häusler Kirchgasse 10 3033 Wohlen BE
Tel. 031 991 99 49 **bis 20 Uhr!**
d-b.haeusler@netcss.com

IGA-Archiv & INFO Beat Galliker Lindenbrunnenstr. 2 6274 Eschenbach
Tel. 041 448 02 54 **bis 20 Uhr!**
beat.galliker@bluewin.ch

Antik-/ Modell-Planarchiv: Walter Wolf Forstweg 21 2545 Selzach
Tel. 032 641 33 39 **bis 22 Uhr!**
walter_wolf@bluewin.ch

Beisitzer: Daniel Wolf Sonnenweg 10 8604 Kindhausen
Tel. 043 495 60 02 **bis 20 Uhr**
cdwolf@bluewin.ch



Markus Frey



Beat Galliker



Bruno Häusler



Daniel Wolf



Walter Wolf

Gesucht wird!

Die Rubrik „Gesucht wird!“ steht jedem IG Albatros-Mitglied zur Verfügung.

So etwa Flugzeug-Pläne , Fotos , Bücher und Filme u.s.w.

Nach wie vor suche ich Material zu **Spyr-Flugzeugen (alle Typen), sowie zu Spalinger S 16, S 17, S 19 und S 22.** Von Interesse sind Bilder, Fotos, Zeitschriften, Konstruktions-Zeichnungen, Mehrseiten-Risse, Modellunterlagen usw. **zum Kopieren/Scannen.** Selbstverständlich bekommt ihr alles wieder unbeschadet zurück. Vielen Dank!

Beat Galliker, Lindenbrunnenstr. 2, 6274 Eschenbach, Tel. 041 / 448 02 54
oder

beat.galliker@bluewin.ch

Helft mit, das IG Albatros-Archiv weiter auszubauen!

Änderungs-Mitteilung (Telefon, Adresse, etc.)

Name: Vorname:

Strasse: PLZ: Ort:

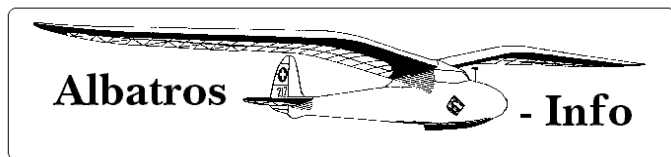
Telefon/ E-Mail/Fax:.....

Änderung:

.....
.....
.....
.....

Senden an: IG Albatros o.s, Bruno Häusler , Kirchgasse 10, 3033 Wohlen b. Bern

Impressum



ist das Mitteilungsblatt der **IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge**
Es erscheint in der Regel zwei Mal jährlich im Frühjahr und Herbst.

Redaktion: Beat Galliker, Lindenbrunnenstr. 2 6274 Eschenbach

Redaktionsschluss: - Frühjahrs-Heft 1 1. Dezember
- Herbst-Heft 1. August

© by **IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge 2010**

Jeglicher Nachdruck von Artikeln, Abbildungen, Pläne oder Teilen daraus,
Vervielfältigung oder Verbreitung durch jedes Medium ist nur mit ausdrücklicher,
schriftlicher Genehmigung des Vorstandes erlaubt.

Autoren: Beat Galliker / Alfred Genther / Walter Wolf / Hansruedi Zeller /

Fotos: Beat Galliker / Alfred Genther / Urs Pircher / Fritz Schüpbach /
Hansruedi Zeller

Satz: Beat Galliker

Druck: **SWS** Medien AG Print, Hauptstrasse 42, 6280 Hochdorf

(Sollte jemand ab und zu einen Rechtschreib- oder Layoutfehler entdecken, so
darf er ihn natürlich behalten)