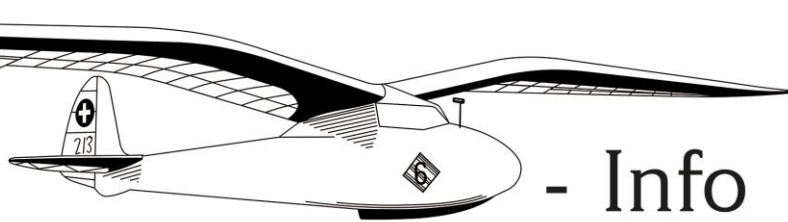


Albatros



- Info

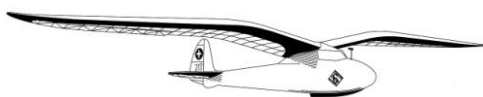
Mitteilungsblatt der IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
21. Jahrgang Heft Nr. 43 März 2015 Internetausgabe

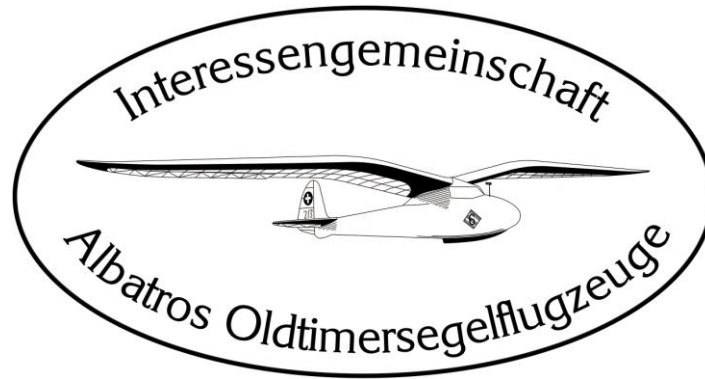
S-Kranich aus der Not geboren



Inhaltsverzeichnis

Definition IG Albatros	Seite 3
Kontaktadressen der IG Albatros	Seite 4
Die IGA bei Facebook	Seite 5
Herbsttreffen Trimbach 2014	Seite 6
Modellbauplan-Archiv	Seite 8
IGA Plan- und Bilderarchiv	Seite 9
News aus dem manntragenden Segelflug	Seite 9
Herbst-Hangfliegen Trogen 2014	Seite 12
S-Kranich – die unbekannte Konstruktion	Seite 15
Vorschau: Gummimotor-Fliegen 15. März 2015	Seite 19
Ein „Gümmeler“ blickt zurück aufs 2014	Seite 20
Vorschau: 20. Aroser Antik-Segelflugmodell-Treffen 2015	Seite 23
Die Geschichte des „Adlers von Arosa“	Seite 24
Bündner Segelmodell-Wettbewerb: Sieger 1937 bis 1948	Seite 26
Vorschau: 7. Oldtimersegelertreffen Müswangen 2015	Seite 27
Termine 2015	Seite 28
IGA-Shop	Seite 29
Gesucht – Gefunden	Seite 30
Impressum	Seite 31





Wir sind ein Freundeskreis von Personen, die an Oldtimersegelflugzeugen, welche mindestens 50 Jahre alt sind, Freude haben und deren Geschichte erhalten wollen.

Mit unseren Archiven unterstützen und fördern wir die Nachbauten von Originalen, die in eingetuchter Stahlrohr- oder Holzbauweise gebaut wurden. Vor allem die in der Schweiz konstruierten und zugelassenen Segelflugzeuge stehen bei uns im Vordergrund.

Wir bieten 2-mal jährlich ein INFO-Heft an (Frühjahr/Herbst).

Wir fördern den Informationsaustausch zwischen dem Einzelnen und der gesamten Interessengemeinschaft.

Wir pflegen ein Archiv mit Schwerpunkt auf Original- und Modell-Segelflugzeugpläne. Wir verfügen auch über Dokumentationsmaterial wie Bücher, Zeitschriften, Filme und Fotos von altem Flugmaterial und dessen Umfeld.

Wir organisieren Veranstaltungen, vom gemütlichen Plauderabend bis zum Freundschaftstreffen und Oldtimer-Segelflugzeugmodell-Schaufliegen.

Wir erhalten den Antikmodellflug am Leben, sammeln historische Baupläne und Unterlagen bis Jahrgang 1965, bauen und fliegen Antikmodelle. Natürlich pflegen und fördern wir den Kontakt zu gleichgesinnten Modellbauern in der Schweiz und im Ausland.

Mitgliedschaft: Unser Jahresbeitrag beträgt CHF 40.--. Anmeldungen nimmt unser Obmann Hans Dürst, Bergholzweg 42, 8123 Ebmatingen Telefon 044 / 980 22 69 oder i.g.albatros@bluewin.ch gerne entgegen.

Kontakt-Adressen der IG Albatros o.s.

Postadresse:	IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge Hans Dürst Bergholzweg 42 8123 Ebmatingen
Web-Site:	www.ig-albatros.ch
E-Mail:	i.g.albatros@bluewin.ch
Bank-Konto:	Raiffeisenbank Zürich-Flughafen 8302 Kloten IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge c/o Christine Wolf-Schmuki IBAN CH97 8147 4000 0095 6514 8
Präsident / Adressenverwaltung:	Hans Dürst duerst@ggaweb.ch 044 980 22 69
Finanzen:	Christine Wolf-Schmuki cdwolf@bluewin.ch 043 / 495 60 02
Aktuarin:	Christine Thalmann cth@corallus.ch 079 / 273 02 12
Event-Organisation:	Hans Graf graf-hans@bluewin.ch 079 / 439 35 26 062 / 897 46 26
Webmaster:	Markus Thalmann corallus@corallus.ch 079 / 243 33 54
IGA o.s.-Archiv / IGA o.a.-INFO:	Beat Galliker beat.galliker@bluewin.ch 041 448 02 54
Antik- / Modellplan-Archiv:	Walter Wolf walter_wolf@bluewin.ch 032 / 641 33 39

Die IGA bei facebook

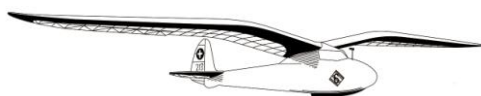
Einige von euch haben sicher schon davon gehört , andere sind sogar auf diesem sozialem Netzwerk aktiv. Seit letztem Sommer findet man auch eine IGA Gruppe bei Facebook . Die Idee dahinter ist folgende, wir erreichen in aller Welt Leute die die



gleichen Interessen haben wie wir und können so neue Kontakte knüpfen. Im gleichen Zug kopieren wir unsere aktuellen Beiträge oder Teile davon von unserer Webseite auf diese Seite und lotsen so die Abonnenten von Facebook auf unsere IGA Webseite.

Die Ergebnisse sind gut merkbar. Die beiden Seiten werden durch Zöppli und mich koordiniert und abgeglichen und erhoffen uns auch da die etwas jüngere Generation auf uns aufmerksam zu machen.

Markus Frey (Kusi)



Herbsttreffen 26. Okt. 2014 Trimbach

Gegen 30 Personen trafen sich an diesem warmen Herbst-Sonntag zum gemütlichen und informativen Treffen in Trimbach. Für den abtretenden Präsidenten Markus Frey konnten wir Walter Dürst als dessen Nachfolger begrüßen. Entlang der Wände präsentierten sich wiederum faszinierende Modelle und Projekte. Die Palette reichte vom kleinen Gummimotor-Modell „Wiedehopf“ über meisterhafte Antikmodelle bis zur aussergewöhnlichen „Nemere“ und „Orlik II“ im Massstab 1:2,5. Lassen wir die Bilder sprechen:



Orientieren – diskutieren – begutachten – plaudern



Beat Galliker verabschiedet Markus Frey und begrüsst Markus Dürst als neuer Obmann.



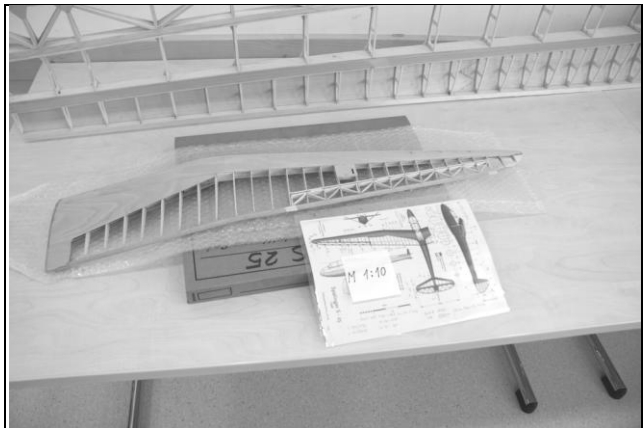
Der „Grosse Winkler“ von Hans Dürst, das Siegermodell des Horst Winkler-Gedächtnisfliegen 2014 auf der Wasserkuppe.



Enten-Segelflugmodell D-113, ein Geschenk von Walter Haller (83) Konstruktion A. Degen, 1942



Die ungarische „Nemere“ im M. 1:3



Projekt Spalinger S 25 im M. 1:10



meisterhafte Bauausführung



völlig erlaubte Werkspionage



Projekt „Orlik II“ im M. 1:2,5



Pilot 4, Faktor 0,7 von Ruedi Schenker,
im Hintergrund eine spezielle Antikmodell-Winde



Grunau Baby IIB M. 1:4



„Globi III“, Konstruktion W. Bodmer, 1942



Noch Fragen???

Aus unseren Archiven

Modellbauplan-Archiv

Vom Modellbauplan-Archiv gibt es folgendes zu berichten: Ich habe über 60 Pläne erhalten, die jetzt alle gesichtet und weiter bearbeitet werden. Weil einige vom FMT-Verlag darunter sind, kommen die nicht ins Archiv. Mittlerweile habe ich doch schon recht viel aufarbeiten können. Es warten aber noch einige Pläne auf das Restaurieren.

Hatte ich 2010 noch 150 Pläne auf vier Schachteln verteilt, sind es heute *elf Schachteln mit ca. 500 Plänen!*

Walter Wolf

IG Albatros Plan- und Bilderarchiv

Der Bekanntheitsgrad der IG Albatros und damit des Plan- und Bilderarchives, sowie Walters Modellbauplan-Archiv ist international recht gross. Ich bin

überzeugt, dass durch den ausgezeichneten Artikel von Georg Staub im „modellflugsport“ vom letzten Sommer auch schweizweit die Bekanntheit steigen wird.

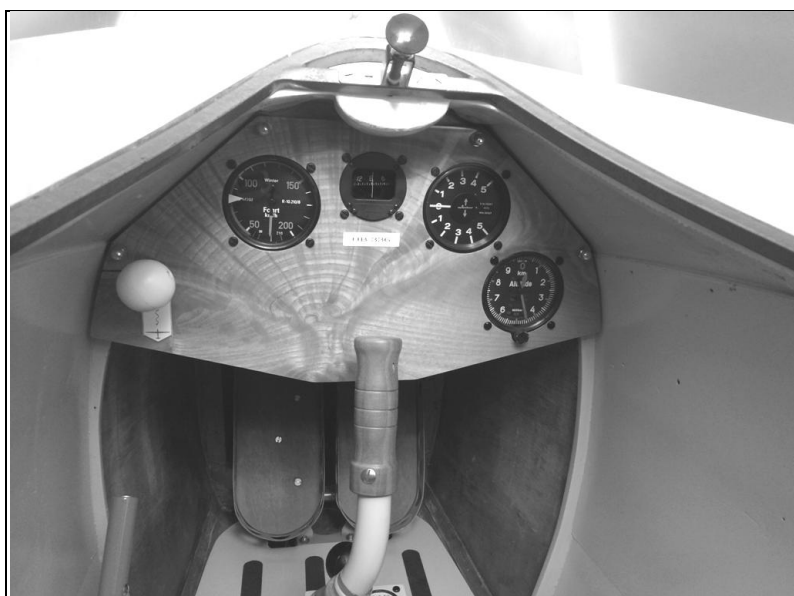
Einige News aus dem mantragenden Segelflug

Der Spyr IV HB-336 ist zum Erstflug bereit!

Nach einer fast 40-jährigen Restaurierung, davon allein 8 Jahre durch Thomas Fessler und Willy Fahrni, steht der Erstflug bevor! Das BAZL hat im November 2014 nach ein paar kleinen Nachbesserungen das Lufttüchtigkeitszeugnis für den Spyr IV ausgestellt. Thomas wartet nun das Ende des Winters ab, und bis das Gras wieder trocken ist mit dem Start. Vorgesehen ist im Frühjahr auch ein (Wieder)-Geburtstagsfest des Spyr IV HB-336.



Der Spyr IV HB-336 anlässlich der Kontrolle durch das BAZL



(Fotos Thomas Fessler)

Vom Spyr IV, einer Konstruktion von August Hug aus dem Jahre 1939, mit einer Spannweite von 16.40 m, wurden insgesamt nur 2 Exemplare durch die GBMZ gebaut. Während der HB-328 am 10. April 1950 verunfallte, und in der Folge aus dem Luftfahrzeugregister gelöscht wurde, machte der HB-336 am VGC-Treffen 1975 im Gruyère seinen bis anhin letzten Flug.

Neuigkeiten vom belgischen Spalinger S 15k OO-ZIW (ex HB-450)

Die Chance, dass der S 15k wieder in die Schweiz zurück kommt, scheint gut zu sein. Das Flugzeug ist zwar flugtüchtig, jedoch nicht eingelöst. Das BAZL verlangt nun ein Export-Lufttüchtigkeitszeugnis der belgischen Behörden. Sobald dieses eintrifft und das Flughandbuch nachgeführt ist, steht einer Heimkehr in die



Schweiz nichts mehr im Wege. Thomas Fessler, Präsident der Stiftung Segel-Flug-Geschichte schätzt die Chance auf 95% ein.

Bekanntlich ist dieses Flugzeug weltweit *die einzige flugtüchtige S 15k*. Mit diesem Typ würde die Reihe der Spalinger-Flugzeuge im Besitz der Stiftung Segel-Flug-Geschichte weiter ausgebaut. Der S 15k wird in der Schweiz wiederum mit der ursprüngliche Kennung HB-450 fliegen.

Drücken wir zum Gelingen allen Interessierten beide Daumen!

Beat Galliker



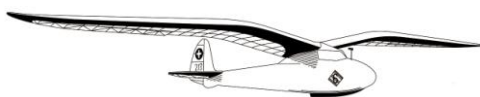
Eine aussergewöhnliche „Minimoa“-Publikation



Eine sehr schöne (Gratis!-) Publikation findet ihr im Internet unter www.scalesoaring.co.uk

→ Vintage Gliders → Library → Book Case 2

Bernd Diekmann und Manfred Krug dokumentieren ausführlich die Sondertypen der Minimoa-Produktion: den Minimoa-Prototyp sowie den Minimoa-Doppelsitzer Mozwoa. Die detaillierten farbigen Riss-Zeichnungen stammen von Vince Cocket. Umfang 40 Seiten.



Hangfliegen Trogen vom 5. Okt. 2014

Am Morgen des 5. Oktobers 2015 besammelten sich 16 IG Albatros-Mitglieder gegen 10 Uhr auf dem Parkplatz des Restaurant „Sand“ in Trogen (AR). In der heimeligen Gaststube stärkten wir uns noch kurz, bevor wir dann den nahegelegenen Hang erstürmten. Petrus belohnte uns mit trockenem Wetter und angenehmen Temperaturen.



Der Ausblick vom wunderschön gelegenen Hang

Das Nebelmeer hatten wir weit unter uns gelassen und zwischen vereinzelt Wolken blitzte die Sonne hervor. Rasch waren die ersten Modelle zusammengebaut und ihrem Element übergeben, um ein wenig nach Aufwinden zu schnüffeln.



Wahre Schönheiten, lange schon nicht mehr gesehen, wurden eilig startbereit gemacht.

Weil bis dahin weder der Wind ein echter Kumpel war und auch die Thermik sich wohl noch irgendwo versteckte, war keiner wirklich böse, als die Uhr zum Mittagessen rief. Die Modelle wurden kurzerhand oben am Hang geparkt, und wir begaben uns ins Restaurant „Sand“, wo wir hervorragend mit Schnitzel-Pommes Frites verköstigt wurden.



Beim Kaffee nach dem Essen blieb noch viel Zeit für angeregte Diskussionen.

Nach der Mittagspause füllte sich der Hang nach und nach, und den Piloten war dann auch der eine oder andere schöne Flug bei wechselnden Wind-stärken vergönnt. Zwischen 16 Uhr und 17 Uhr brachen wir dann unsere Zelte ab. Unser IG Albatros-Gründervater Frédéric Fischer hatte uns noch zu sich nach Hause zu Kaffee und Kuchen eingeladen. Mir war es dadurch vergönnt, das erste Mal das Segelflugmuseum „en miniature“ in natura zu sehen – ich bin zutiefst beeindruckt.

Nach einem wunderschönen Tag im Appenzell fuhren wir am Abend, von vielen schönen Eindrücken geprägt, wieder nach Hause, und ich weiss, ich werde wieder kommen ☺.

Ich danke allen Kameraden, welche teilgenommen haben und ganz besonders Frédéric für seine tolle Gastfreundschaft.

Zöpfli



Frederics Fafnir startet



Fredis Startvorbereitungen



Peters PM 30, Konstruktion 1938



Markus' Jupiter V von Graupner



Schuco-Hegi Bergfalke



Sperber Junior



Hans' Luftikus



Hansruedi startet seine Schweizer SGSD 1-34



Walters kleine Minimoa



Zöpfli's Amigo

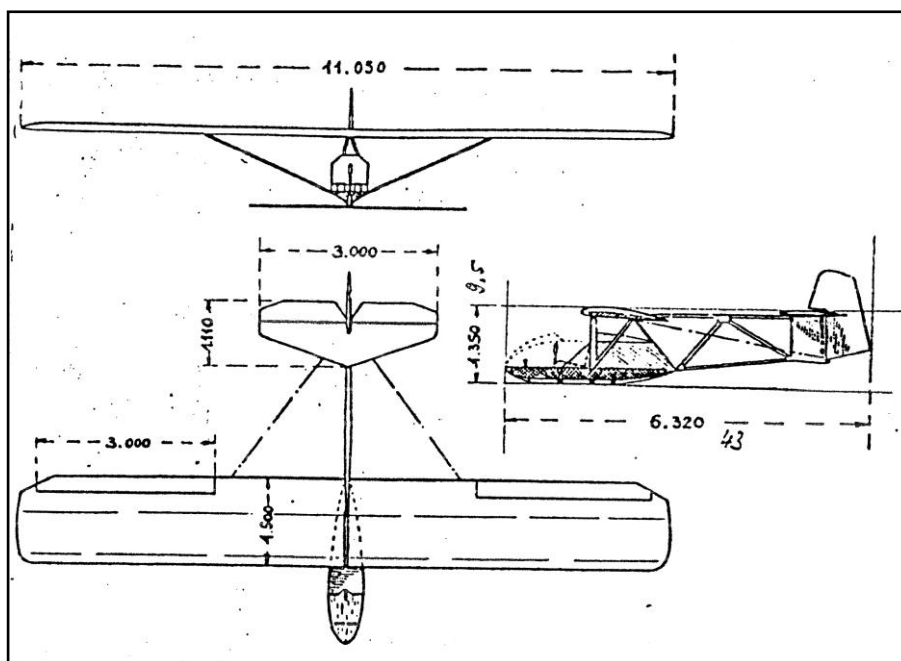
„S-Kranich“ – die unbekannte Konstruktion

Von allen Spalinger S-Flugzeugen ist der „S-Kranich“ mit Sicherheit die unbekannteste Konstruktion. Mit dem Aufkommen der Windenstartmethode zeigte sich, dass viele „Zöglinge“ dem harten Schulbetrieb nicht mehr gewachsen waren. Bereits 1932 machte sich Spalinger Überlegungen, wie Schulgleiter zweckmässiger konstruiert sein sollten. Persönlich war er schon früh ein überzeugter Verfechter der Doppelsitzer-Schulung (S 10 Züri vogel). Diese Schulungsart setzte sich jedoch erst nach dem 2. Weltkrieg durch. Der „S-Kranich“ entstand aus der Zusammenarbeit Jakob Spalinger mit Hermann Rütschi, Fluglehrer der SG Olten.

(Die folgenden Zitate stammen aus dem Artikel von Jakob Spalinger in der „Aero-Revue“ vom Jan. 1941: „Wie das Schulflugzeug „Kranich“ entstand.)

„Schulflugzeuge entwickelt die Praxis und nur zu einem kleinen Teil der Konstrukteur. So war es beim „Zögling“, der in gemeinsamer Arbeit zwischen Fluglehrer (Stamer) und dem Konstrukteur (Lippisch) aus dem Betrieb heraus entstanden war.

So wie der „Zögling“ dem klassischen Gummiseilstart mit seinen Forderungen angepasst worden war, so formte die Windenstartmethode nach und nach unser Winden-Schulflugzeug „Kranich“.



Die Entwicklung des „S-Kranich“ geht auf einen flügelahnen „Opitz-Gleiter“ der SG Olten zurück. Nach mehreren Brüchen des Rumpfvorderteils war auch der Leitwerkträger kaum mehr zu reparieren. Hermann Rütschi, Fluglehrer der SG Olten, suchte in der Not bei J. Spalinger Rat. Dieser anerkantete sich 1934 mit einer Gratiszeichnung eines stabileren Rumpfes mit vernünftiger Sitzanordnung und einem Luftabfluss sowie längerem Leitwerkträger auszuhelfen. Mit diesem Rumpf zeigte der sogenannte „S-Opitz“ merklich verbesserte Flugleistungen.

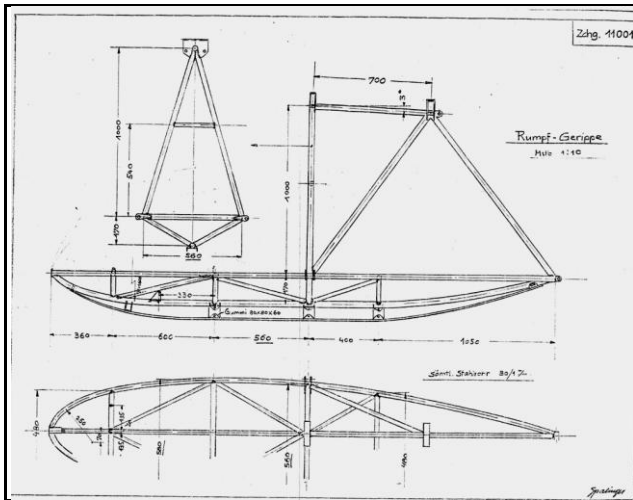
Schon bald aber mussten auch die Original-Opitz-Tragflächen ersetzt werden, denn der harte Windenstartbetrieb hatte sie derart weich gemacht, dass die Querruder gelegentlich verkehrte Wirkung zeigten.

„Ein neuer Flügel mit etwas kleinerer Spannweite wurde als Ersatz konstruiert, und an Stelle der Verspannung traten zwei reichlich lange V-Streben. Dass die Querruder schmal und lang statt wie damals üblich kurz und tief ausgeführt wurden, erregte gleich von Anfang an die Begeisterung des Fluglehrers. Um dem Anfänger die „Bodenarbeit“ zu verunmöglichen, erhielt der „Kranich“ erstmals einen wirklichen Fussboden. Viele Flüge bewiesen die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges, aber wieder setzte die Praxis den Hobel an: Ein höhenscheuer Schüler hatte versucht, den begonnenen Flug durch unerbittliches „Drücken“ vorzeitig zu beenden. Verbogene Streben, ein aus dem Leim gegangenes Boot waren die gerechten Folgen der bösen Tat. Darum also Streben gekürzt und Rumpfvorderteil mit einer kompletten Verkleidung ergänzt. Ergebnis: zahlreiche B-Ausweise trotz kleinem Flugplatz. Ein auf dem „Zögling“ ziemlich unberechenbarer Schüler flog auf dem „Kranich“ völlig sicher. Das veranlasste den Fluglehrer, nicht nur die sogenannten besseren Schüler, sondern auch die Anfänger auf den „Kranich“ zu nehmen. Hierbei zeigte es sich, dass auch die Anfänger mit der besser wirkenden Quersteuerung keine Schwierigkeiten hatten. Rutscher mit am Boden schleifendem Flügelende wurden selten, weil der Schüler auch starke Schräglagen zu korrigieren vermochte. Dank der besseren Längsstabilität kamen auch viel weniger „Pumser“ vor. Der „Kranich“ war nun das Anfänger-Schul- und Trainingsflugzeug der ganzen Gruppe geworden.“

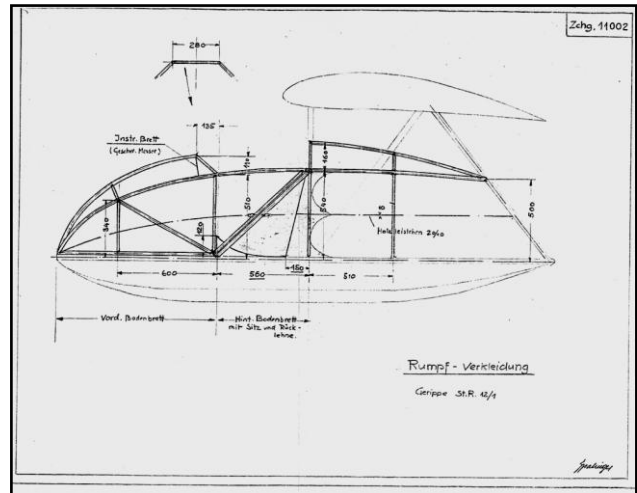


„Der Sprung vom „Kranich“ auf irgendein Leistungsflugzeug gelang immer und in allen Fällen ohne Bruch. Das war vielleicht der wertvollste Beweis seiner richtigen Entwicklung und Güte. Und trotzdem, noch einmal wurde der „Kranich“ aufs Reissbrett genommen. Die guten Betriebsergebnisse von Stahlrohrkonstruktionen (z.B. Karpf-Zögling, bg) liessen den Wunsch aufkommen, den Rumpfvorderteil des „Kranich“ ebenfalls aus Stahlrohr zu bauen. Dass hier möglichst grosse Festigkeit und einheitliche Rohrdimensionen im Vordergrund standen, muss erwähnt werden. So wurden z.B. die Flügelanschlüsse zur Abkürzung der Montagezeit selbstsichernd wie seinerzeit beim S 11 und die Querruder-Stossstangen mit Kugelgelenken wie beim S 18 ausgeführt. An Stelle des Fusshebels für die Seitensteuerung traten Pedale, wie

sie alle Trainings- und Leistungsflugzeuge aufweisen. Auch hier war wieder der Gedanke leitend, dem Schüler den Übergang zum späteren Leistungsflugzeug möglichst zu vereinfachen“.

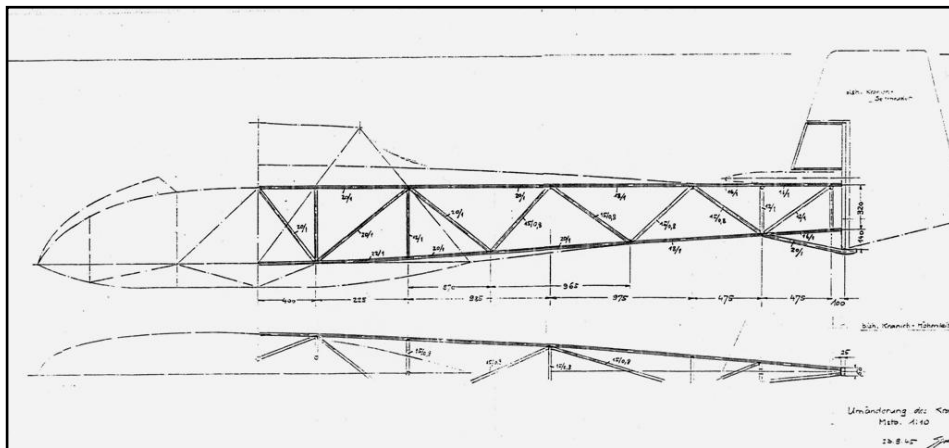


Stahlrohr-Rumpfvorderteil



Stahlrohr-Rumpfboot

Die guten Schulungs-Erfahrungen mit dem „S-Kranich“ bewogen schliesslich Jakob Spalinger 1945 einen Stahlrohr-Hinterrumpf zu zeichnen. Damit mutierte der „S-Kranich“ zum veritablen Übungs-Segelflugzeug für Windenstart und Flugzeug-Schlepp.



S-Kranich HB-517 der SG Dittingen



S-Kranich HB-330 „Globi“

Im schweizerischen Luftfahrzeugregister sind insgesamt 7 S-Kraniche aufgeführt. Von der Holzrumpf-Version hat leider kein Flugzeug überlebt. Von der Weiterentwicklung mit Stahlrohrumpf sind immerhin noch 2 Flugzeuge vorhanden. Beide Maschinen sind mehrheitlich vollständig und benötigen eine

Totalrenovation. Der HB-517 der SG Dittingen ist zurzeit im Dachstuhl einer Schreinerei in Laufen eingelagert; der HB-330 „Globi“ gehört Lilly-A. Grundbacher. Lilly hat in akribischer Arbeit den Lebenslauf des „Globi“ erforscht. Von diesem Flugzeug sind die folgenden Daten bekannt:

Typ:	S-Kranich HB-330 „Globi“
Entwicklung:	Jakob Spalinger
Baujahr:	1941
Verwendung:	Schul- & Übungs-Segelflugzeug
Anzahl Sitze:	1
Spannweite:	11 m
Länge:	6,25 m
Flügelfläche:	16,50 m ²
Leergewicht:	179 kg
Rumpfkonstruktion:	Holzbauweise, ab 1946 Stahlrohr
Flächenkonstruktion:	Holz, Sperrholz
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Gleitzahl:	als Schulgleiter 12 als Übungsflugzeug ?
Erster Besitzer:	Flugschule Birrfeld
Heutige Besitzerin:	Lilly-A. Grundbacher

Lebenslauf des S-Kranich HB-330, genannt „Globi“

1935 baute die SG Olten den ersten S-Kranich, HB-171, nach Plänen von Jakob Spalinger. Der Rumpf war aus Holz, offen wie ein Zögling.

Das Segelflugzeug HB-330 wurde im Jahr 1941 bei der Flugtechnischen Ausbildungszentrale Belpmoos hergestellt, der Bau wurde durch den Bauprüfer O. Schurter laufend überwacht.

Die erste Flugprüfung, die ebenfalls durch O. Schurter vorgenommen wurde, ergab eine starke Schwanzlastigkeit, die durch Einbau von 4 kg Blei in die Rumpfnase behoben werden konnte.

Eine zweite Flugprüfung durch Fluglehrer M. Kramer ergab ein zufriedenstellendes Resultat, worauf das Flugzeug zum Schulbetrieb freigegeben wurde.

Am 14. 8. 1941 wurde der HB-330 ins Luftfahrzeug-Register eingetragen. Als Eigentümer und Halter zeichnete die Segelflugschule Birrfeld, 1943 – 1945 die SG Brugg.

1946 bekam der S-Kranich anstelle des Holzgitter-Rumpfes einen Stahlrohr-Fachwerkumpf. Diese Änderung wurde durch die Herren Nicole und Weber des eidg. Luftamtes geprüft. Das Einfliegen besorgte M. Leder.

1946 bis 1948 war die Sektion Aargau des Aero-Clubs der Schweiz Eigentümer und Halter.

Bis 1952 flog der HB-330 total 2659 Starts mit 87:30 Stunden.

1952 ist das Flugzeug revidiert und neu eingetucht worden.

1958 wurde das Flugzeug an die Segelfluggruppe Thermik beider Basel verkauft. Es diente vorerst zur Schulung auf dem Flugplatz Olten, ab 1959 auf dem Flugplatz Porrentruy. Mit dem Kauf von besseren GFK-Flugzeugen war es für die Schüler nicht mehr Pflicht, auf dem S-Kranich die ersten Soloflüge zu machen. Danach flog selten jemand mehr mit den „Globi“.

1967 hatte HB-330 total 2848 Starts mit 154:30 Stunden im Bordbuch registriert. Am 27. 2. 1968 wurde das Flugzeug im Luftfahrzeug-Register gelöscht.

Im Dezember 1994 kaufte Bruno Wettstein das Flugzeug. Nach einem Hochwassereinbruch konnte Willy Fahrni das Flugzeug nur von einem grösseren Schaden retten, indem er die Flügelnasen-Beplankung aufschnitt, um das eingeschlossene Wasser zu herauszulassen.

Am 12. März 2007 übernahm Lilly-A. Grundbacher das unbetuchte Flugzeug ohne Instrumente. Seither ist der „Globi“ in der Werkstatt in Grandfontaine JU.

Quellen:

Aero-Revue Jan. 1941. S. 13ff.

Angaben von Lilly-A Grundbacher

Archiv IG Albatros

Fotos : R. Gizzi, U. Hünerwadel, W. Rubin, SG Olten

Beat Galliker

Gummimotor-Treffen vom 15. März 2015

Wir machen, was wir können.

Das Positive zuerst: Am 11./12. April 2015 soll wieder ein Military-Concours Complet Reitturnier auf der Allmend Frauenfeld stattfinden. Im Vorfeld dieses Grossanlasses sollte es für uns günstig aussehen. der zuständige Mitarbeiter vom Waffenplatz-Kommando ist mit unserem Treffen einverstanden. eine Woche vor dem IG Albatros-Frühlingstreffen wollen wir schauen, was wir machen können. Angeblich soll dann auf der nördlichen Strasse ein Fahrverbot in Kraft treten. Wahrscheinlich müssen wir unsere Habseligkeiten ein Stück weit tragen. Ich werde die Lage laufend im Auge behalten und auch mit dem Naturschutz in Kontakt stehen.

Auskunft über die Situation vor Ort gibt es über mein Natel 079 731 90 92.

Sonst wäre auch das Restaurant beim Hotel Domicil ein Ausweichplatz, besonders bei ungünstigem Wetter.

Alfred Genther

Ein „Gümmeler“ blick zurück aufs 2014

November 2014 – die Zeit für einen Rückblick auf das bald zu Ende gehende Flugjahr.

Wettermässig wurden wir ja nicht gerade verwöhnt. Das Frühjahrestreffen fiel, wie im Laufe des Jahres viele Anlässe, im wahrsten Sinne des Wortes, ins Wasser. Nichts war's mit einem schönen Flugtag und anschliessendem Beisammensein. Dies folgte erst mit dem Frühjahrestreffen der IGA. Gut, dort wurde zwar nicht geflogen, aber es konnten Modelle vorgestellt werden, und das Fachsimpeln kam auch nicht zu kurz.

Dank Telefon und E-Mail blieben wir untereinander in Kontakt, ist unsere kleine Gruppe doch über die ganze Deutschschweiz verteilt. War das Wetter gnädig, wurde geflogen, und wenn Bilder gemacht wurden, diese weiter gereicht und mitgeteilt.

Es folgten die beiden Antikmodell-Treffen in Zofingen und Mühlethurnen. Am ersteren war ich in den Ferien, in Mühlethurnen jedoch konnte ich teilnehmen, Fredi Genther war ebenfalls mit von der Partie. Nebst unseren RC-Modellen stiegen auch gummiangetriebene Flugmodelle in den Himmel. Die Flotte umfasste 11 Modelle, und es gab interessante Aufnahmen der zum Teil erstmals an einem Treffen gezeigten bzw. geflogenen Modelle.



Der Herbst war dann ein Glücksfall für uns Modellflieger. Endlich gab es schöne und auch warme Tage, welche nach der Arbeit voll genutzt werden konnten. Fredi ist diesbezüglich ein Glückspilz, da pensioniert. Roman, Hansruedi und meine Wenigkeit stahlen dem lieben Gott halt Zeit dafür.

Am Herbsttreffen der IGA wurde dann über die Möglichkeit eines Treffens diskutiert. Eine Woche später wurde es Tatsache. Bei besten Bedingungen (Morgennebel sind für uns kein Hindernis!) standen am 1. November schlussendlich 9 (neun!) Modellflieger, darunter eine Dame, auf der Allmend und liessen ihre Modelle in die Höhe steigen. Die grösste Teilnehmerzahl seit es diese Treffen gibt. Dies gilt auch für die Modellflotte: rund 40 an der Zahl.



(v.l.n.r.) Peter Ziegler, Roman Gröner, Hansruedi Zeller, Giancarlo Polla, Dieter Siebenmann, Thomas Urban, Madeleine Urban, Peter Keller, Alfred Genter

In den noch ausstehenden Wochen bis zum Jahresende werden sicher noch die einen oder andern Flüge getätigt. Da die jetzige Jahreszeit auch Bauzeit ist, wird das eine oder andere Projekt in die Tat umgesetzt und gebaut, um im kommenden Frühjahr in die Lüfte zu steigen.

Peter Ziegler

Fredi Genther ergänzt hierzu:

Die Vielfalt der Modelle war enorm. Rund 40 Modelle aller Art, von Anfängermodellen über vorbildgetreue bis zu den heutigen F1B Hightech-Hochleistungsmodellen. Was sich mit Gummi alles bewegen bzw. fliegen lässt, war eindrucksvoll. Erfreuen wir uns an diesen schönen Erlebnissen. Wie es auf der Allmend Frauenfeld weiter geht, ist noch offen, der Naturschutz hat da seine grossen Projekte.



Chilton DW-1 von Roman Gröner



Der internationale F1B-Spezialist Giancarlo Polla



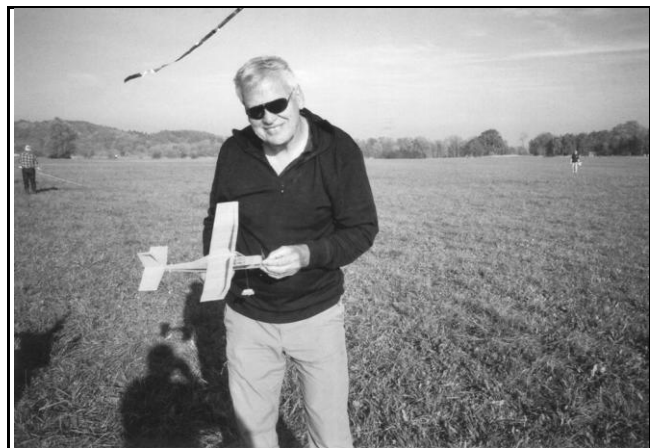
Dynamik und Spannung – Mensch und Modell
Peter Keller mit Leib und Seele dabei



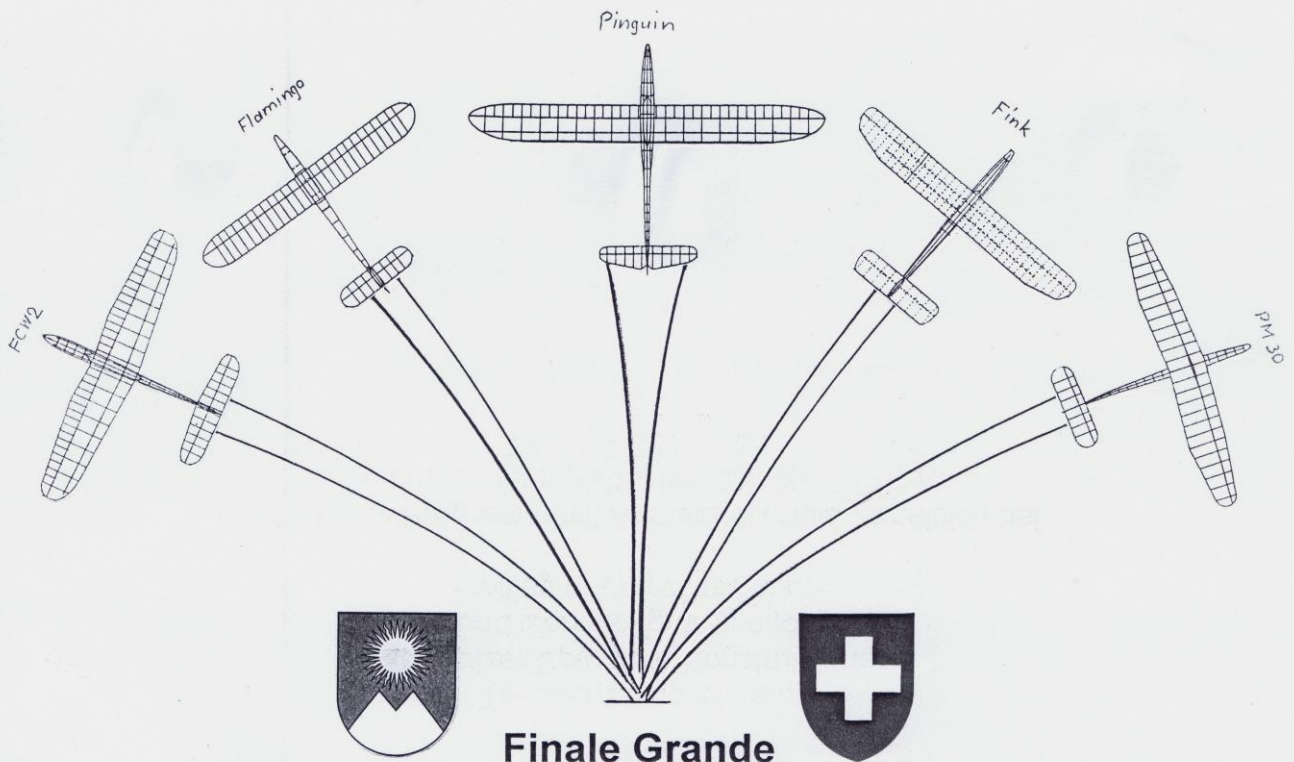
Die Libelle hat Freundschaft mit dem Praga Baby
geschlossen; ein Signal an den Naturschutz.



Die Gummimotormodelle der Familie Urban
produzieren erstaunliche Leistungen.



Dieter Siebenmann, Int. F1B-Spezialist zeigt
sichtbaren Spass auch an etwas gemütlicheren
Modellen.



**20. Aroser Antik Segelflugmodell Treffen
20./21. Juni 2015
Auf dem historischen Fluggelände
Tschuggen**

Zur Erinnerung an die Aroser Modellflugwettbewerbe
1937 bis 1948

Zur Ehre unserer damaligen Modellflieger

Teilnahme Richtlinien:
Schweizer Sperrholz Konstruktionen
Mass- und werkstoffgetreu nachgebaut
Freiflug oder ferngesteuert

Detailliertes Programm mit Anmeldeformular erhältlich bei
Alfred Genter, Gumpisbuelstr. 35, 8600 Dübendorf
Tel. 044 821 04 34

Auch Zuschauer sind willkommen

Nach 20 Aroser Treffen habe ich nun genug. Aus verschiedenen Gründen ist es für mich der richtige Zeitpunkt jetzt aufzuhören. Zur Erhaltung unseres ehrenvollen Erbes wird ein motivierter Nachfolger gesucht.

Bündner Segelflugmodell-Wettbewerb

Die Geschichte des „Adlers von Arosa“

von Rudolf Schenker

Im Jahre 1937 wurde der Bündner Segelflugmodell-Wettbewerb von Stefi Jösler, dem damaligen Kurdirektor und Obmann der MG Arosa, zum ersten Mal organisiert und bis 1948 durchgeführt.

Der „Adler von Arosa“ wurde 1937 vom Kur- & Verkehrsverein Arosa als Wanderpreis für den längsten Flug gestiftet. Der Bildhauer des Adlers ist leider nicht bekannt.



Neben dem Startplatz der Segelmodelle auf dem Tschuggen starteten die Motormodelle auf einer speziell dafür gebauten Holzpiste. Selbstverständlich war alles reiner Freiflug und ohne Zeitbeschränkung. Trotz des Zweiten Weltkrieges waren immer sehr viele Teilnehmer dabei. Die Soldaten, die im Aktivdienst waren, erschienen in Uniform. Es gab noch keine Sesselbahn, und dennoch hatte es immer sehr viele Zuschauer auf dem Tschuggen. Unter dem interessierten Publikum befanden sich auch Leute vom Luftamt und hohe

Militärs. Die Anreise nach Arosa geschah per Eisenbahn, was mit den manchmal recht grossen Modellen nicht immer einfach war.

Der letzte Gewinner des Adlers war 1948 Walter Fischer von der Modellfluggruppe Schönenwerd. Walter ging 1955 als Auswanderer nach Norfolk in England. Natürlich war auch der Adler dabei. Im Laufe der Jahre verblassten die Erinnerungen, und der Adler wurde fast vergessen.

Als 1996 Alfred Genther zur Erinnerung an die ersten Arosener Wettbewerbe die Antik-Modellflugtage Arosa ins Leben rief, hat es bei mir geschaltet.

Ich war wahrscheinlich der Einzige, der wusste, dass der Adler noch existiert, und wo er zu finden war. Da ich den Kontakt zu Walter nie ganz verloren hatte, habe ich ihm geschrieben und gefragt, ob der Adler noch vorhanden sei und wenn ja, ob er ihn wieder in die Schweiz zurückbringen würde. Etwa ein Jahr nach meinem Brief stand Walter eines Tages vor meiner Haustür mit dem Adler in einem Plastiksack. Walter war von seiner Krankheit schon schwer gezeichnet und hat den Weg vom Bahnhof zu mir nur mit grosser Mühe geschafft. Walter starb 2001 in England.

Ohne mein Wissen der damaligen Zeit wäre der Adler höchstwahrscheinlich längst in Rauch aufgegangen. Im Jahr 2003 hat Walter Haller den Adler wunderschön restauriert und dazu eine schöne Transportkiste aus Edelholz gebaut.

5. März 2003

Ruedi



G41 (1941) von Emil Glünkin
Die Grossmodelle dieser Zeit



Hans Grünenwald mit Milan (1940)
und Arosener 36 (1936)

Bündner Segelmodell-Wettbewerb Sieger 1937 bis 1948

1937	W. Bauer, Zürich	Eigenkonstruktion 7 Min. 50 Sek.
1938	Emil Glünkin, Zürich	Eigenkonstruktion Nach 15 Minuten in den Wolken, Distanz 8 km
1939/1940	E. Schaufelberger	Eigenkonstruktion 230 Sek.
1941	Willy Tauss	Pinguin 690 Sek.
1942	Jul. Schmid, Dielsdorf	Eigenkonstruktion Kompasssteuerung 558 Sek.
1943	K. Kohlbrenner, Glarus	Pilot 4 nach 35 Min. 22 Sek. in den Wolken
1944	Walter Soncini, MG Laufen	Eigenkonstruktion „Meise“
1945	Max Kramer, MG Bern	9 Min. 50 Sek.
1946	Paul Huber, MG St. Gallen	
1947	Bruno Bächli, MG BBC	Eigenkonstruktion „Reiher“, nach 30 Min. 35 Sek. ausser Sicht
1948	Walter Fischer, MG Schönenwerd	Eigenkonstruktion nach 9 Min. 50 Sek. ausser Sicht



7. Internationales



Oldtimerseglertreffen in Müswangen

Die MV Müswangen lädt nun zum 7. mal zu diesem internationalem Treffen. Bei bestem Wetter, so ist es auf jeden Fall mal bestellt, treffen wir uns auf dem schönen Modellflugplatz auf dem Hämikerberg und frönen unserem schönen Hobby . Dieses Mal gibt es ja noch was zu feiern ; Die IGA hat ja ihr 30 Jubiläum . Gegen Abend wird die 8 Köpfige Lazy River Jazzman Band auf den Platz kommen und uns Musikalisch mit fetzigen jazz Rhythmen zu unterhalten.



In der Abenddämmerung gibt es dann noch eine Überraschung, was es ist ?? Seid mit dabei dann findet es ihr heraus es lohnt sich auf jeden Fall .Ich hoffe aus gegebenen Anlass,dass sich auch viele IGA Mitglieder auf den Weg

nach Müswangen machen ... ob mit oder ohne Flieger,alle sind willkommen. Die Anmeldeformulare mit denen ihr euch Anmelden müsst sind beigelegt oder ihr findet sie auch auf unserer Webseite ig-albatros.ch

Holm und Rippenbruch

Markus Frey

Albatros-INFO 1/2015: Daten 2015

IGA-Daten 2015

Gummimotormodell-Treffen Frauenfeld	So 15. 3. 2015
Frühlings-Treffen Trimbach	So 22. März 2015
Frühlings-Hangfliegen Trogen	So 3. Mai 2015 (ev. 10. Mai)
Oldtimerfliegen Müswangen (30. Jahre IGA)	Sa 16. Mai 2015
Antik-Flugtag (Mühlethurnen) (30 Jahre IGA)	12./13. Sept. 2015 (???)
Schleppfliegen Ober-Kulm	So. 16. Aug. 2015
Herbst-Hangfliegen Trogen	So 11. Okt. 2015 (ev. 18. Okt.)
Herbst-Treffen Trimbach	So 25. Okt. 2015

Antikmodell-Daten

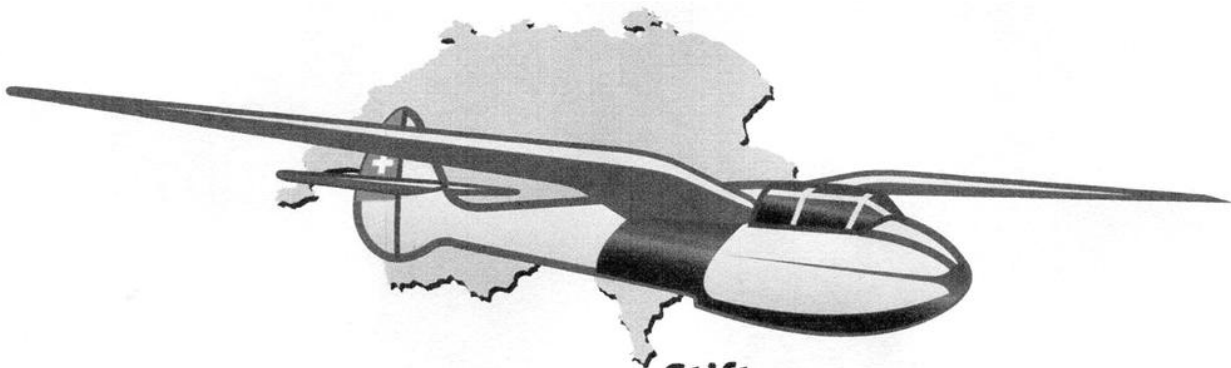
Antik-Segelflugmodell-Treffen Arosa	Sa/So 20./21. Juni 2015
Antik-Modellflug Rossweid MG Zofingen	(9. ev. 10. Aug 2015)???
Antik-Modellflugtag Mühlethurnen MG Bern	(anfangs Sept 2015)???
AMD Antik-Rhönwoche Wasserkuppe	(31. 8. – 6. 9.)???

Sonstige Modellflug-Aktivitäten

Int. Modellmotoren-Börse Oberwangen b. Bern	So. 6. Juni 2015
Huttwiler Eigenbau-Treffen	27./28. Juni 2015
Int. Retroplane-Treffen 2015 Wasserkuppe	Sa/So 18./19. Juli 2015

Manntragende Segelflug-Daten

AERO Friedrichshafen	15. – 18. April 2015
Blumberger Oldtimer-Flugwoche (D)	23. – 31. Mai 2015
27. OSV-Treffen Thun	26. – 28. Juni 2015
VGC-Rendez-vous Venlo (NL)	20. – 25. Juli 2015
VGC Haupttreffen Terlet (NL)	27. Juli – 6. Aug. 2015
OSV-Gummiseil-Wochenende (Ort noch unbest.)	18. – 20. Sept. 2015



Stiftung Segel-Flug-Geschichte

Thomas Fessler, Föhrenweg 4, 2544 Bettlach
Tel. 032 645 30 30; info@dieschreinerei.ch

Daniel Steffen, Rathausgasse 15, 4800 Zofingen
Tel. 062 751 00 36; d-steffen@bluewin.ch

IG Albatros o.s. Shop

IG Albatros o.s.-Kleber	Stk.	Sfr. 3.—
IG Albatros o.s.-Pin	Stk.	Sfr. 5.—
IG Albatros o.s.-T-Shirt	Stk.	Sfr. 20.—
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

Gesucht wird! Gefunden!

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

So etwa Flugzeug-Pläne, Fotos, Bücher, Filme usw.

Alte Zeitschriften

Liegen bei euch allenfalls alte Modell- oder Luftfahrtzeitschriften herum?

Werft sie bitte nicht weg! Eventuell könnte ich sie im Archiv gebrauchen.

Vielen Dank.

Beat Galliker

Tel. 041 / 448 02 54

beat.galliker@bluewin.ch

Änderungs-Mitteilung (Telefon, Adresse, etc.)

Name: Vorname.....

Strasse:PLZ: Ort:

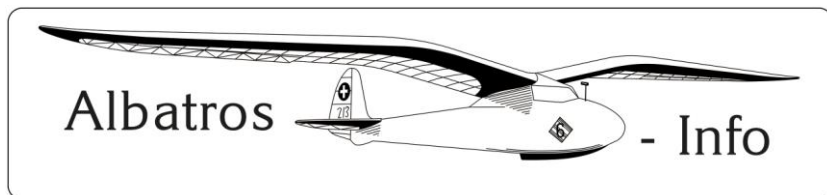
Telefon/ E-Mail/Fax:.....

Änderung:

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

Senden an: IG Albatros o.s, Hans Dürst, Bergholzweg 42, 8123 Ebmatingen

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. Januar
- Herbst-Heft 1. September

© by IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge 2015

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: Markus Frey (Kusi) / Beat Galliker / Alfred Genther / Vorstand / Markus Thalmann („Zöpfli“) / Walter Wolf / Peter Ziegler

Fotos: Thomas Fessler / Beat Galliker / Alfred Genther / Rainer Gizzi / Lilly A. Grundbacher / Markus Thalmann (Zöpfli) / Peter Ziegler

Satz: Beat Galliker

Druck: Gammaprint AG, Reussinsel 28, 6000 Luzern 7

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