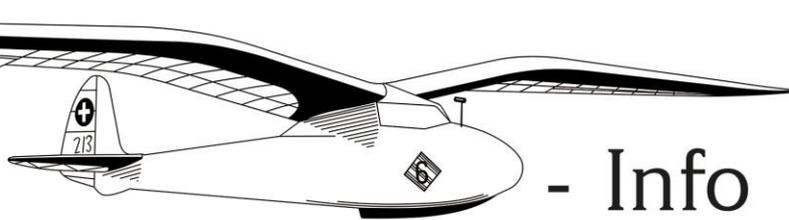


Albatros



- Info

Mitteilungsblatt der IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge  
23. Jahrgang Heft Nr. 47 Februar 2017 Internetausgabe

# Pfenninger Elfe P1

## ihrer Zeit weit voraus



AAA – Oooh! Zum exklusiven Kreis der Banken mit Triple-A-Rating für Sicherheit und Bonität gehört die Zürcher Kantonalbank seit Jahren.

Besuchen Sie uns auf [www.zkb.ch](http://www.zkb.ch)

Die nahe Bank



Zürcher  
Kantonalbank

# Einladung zur Generalversammlung / Frühjahrestreffen 2017

der  
IG Albatros o.s.

12. März 2017  
ab 10:00 Uhr

in Olten-Trimbach

# Inhaltsverzeichnis

Einladung zur Generalversammlung / Frühjahrestreffen 2016	Seite 2
Kontaktadressen der IG Albatros	Seite 4
Definition der IG Albatros	Seite 5
Sponsoren	Seite 6
Antikmodell-Flugtag Mühlethurnen 2016	Seite 7
Hangfliegen Herrendürren 2016	Seite 9
Herbsttreffen Trimbach 2016	Seite 11
Elfe P1 HB-278: Ein Fabelwesen taucht auf	Seite 12
Elfe 2 HB-402 („11m-Elfe“)	Seite 15
Projekt Elfe 2-Modell im M. 1:2	Seite 18
News aus dem manntragenden Segelflug	Seite 21
Gummimotor-Treffen 2016 Olten „Gheid“	Seite 23
Aroser-Tschuggen-Weekend 2017: Vorschau	Seite 26
IGA Fan-Artikel-Shop	Seite 28
Termine 2016	Seite 29
Gesucht – Gefunden	Seite 30
Impressum	Seite 31

# Kontakt-Adressen der IG Albatros o.s.

**Postadresse:** IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge  
Hans Dürst  
Bergholzweg 42  
8123 Ebmatingen

**Web-Site:** [www.ig-albatros.ch](http://www.ig-albatros.ch)

**E-Mail:** [i.g.albatros@bluewin.ch](mailto:i.g.albatros@bluewin.ch)

**Bank-Konto:** Zürcher Kantonalbank, 8010 Zürich  
CH26 0070 0110 0056 9016 3  
IG Albatros  
8123 Ebmatingen

**Präsident / Adressenverwaltung:** Hans Dürst  
[duerst@ggaweb.ch](mailto:duerst@ggaweb.ch)  
+41 44 980 22 69

**Finanzen:** vakant  
+41 44 980 22 69

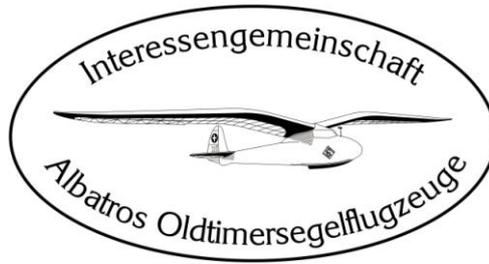
**Aktuarin:** Christine Thalmann  
[cth@corallus.ch](mailto:cth@corallus.ch)  
+41 79 273 02 12

**Event-Organisation:** Peter Widmer  
[pm.widmer@bluewin.ch](mailto:pm.widmer@bluewin.ch)  
+41 79 426 80 47  
+41 44 825 10 76

**Webmaster:** Markus Thalmann  
[corallus@corallus.ch](mailto:corallus@corallus.ch)  
+41 79 243 33 54

**IGA o.s.-Archiv / IGA o.a.-INFO:** Beat Galliker  
[beat.galliker@bluewin.ch](mailto:beat.galliker@bluewin.ch)  
+41 41 448 02 54

**Antik- / Modellplan-Archiv:** Daniel Baumberger  
[db@ziknet.ch](mailto:db@ziknet.ch)  
+41 62 891 01 87



**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

## Unsere Sponsoren:

Die folgenden Firmen haben uns finanziell unterstützt:

Baumberger – Tech	Muhen
Gloor & Amsler	Rapperswil
HEBU Handels GmbH	Entlebuch
Kindler Modellbau AG	Deitingen
Laserwings.ch	Bülach
RIK Modellbau	Mosnang
Wieser Modellbau	Zürich
Zürcher Kantonalbank	Volketswil

Vielen Dank für Eure grosszügige Unterstützung.



(aus Nebelspalter 11/2016)

# Antikmodell-Flugtag Mühlethurnen 2016

Am 10. September 2016 lud die MG Bern zum bereits traditionellen Antikmodell-Flugtag auf den Modellflugplatz Mühlethurnen ein. Bei herrlichem Wetter konnte nach dem Briefing um 10:00 Uhr nach Lust und Laune geflogen werden.



Der Sommer war im September noch nicht vorbei, und so segelten nicht nur Segel-, sondern auch Motormodelle mit abgestelltem oder gedrosseltem Motor in der Thermik mit den Greifvögeln um die Wette.



Alle Anwesenden genossen diesen Tag in vollen Zügen und freuten sich schon auf den nächsten Anlass im 2017. Der MG Bern als Organisatorin ein herzliches Dankeschön für den gelungenen Anlass. Die folgenden Fotos geben nur einen kleinen Überblick.



Peter Ziegler

# Hangfliegen Herrendürren, Urnäsch, 24. Sept 2016

Alle angemeldeten IGA-ler erschienen um 09.30 Uhr am Besammlungsort Blattendürren in der Wirtschaft, genossen einen Kaffee und feinste hausgebackene Apfelgipfel. Dann ging's los, für die einen per pedes oder für den Rest per Shuttle-Auto mit Spezialbewilligung hinauf nach Herrendürren. Für einmal war uns das Wetter wohlgesinnt und beschenkte uns einem herrlichen Altweiber-Sonntag.



Nur Aiolo, der Gott des Windes blies nicht ganz nach unseren Wünschen. Anscheinend geht auch ihm ab und zu die Puste aus. Jedenfalls blies er nicht so wie oben dargestellt. Das hiess jedoch auch, dass alle motorlosen Segelflugmodelle keine Chance hatten Aufwind zu finden und auszunützen. Fazit: Ich baue mir für das nächste Jahr ein Modell mit integriertem Elektromotor. Mach es doch auch so, lieber Leser! Denn nur so kommst du in den absoluten Genuss vom Modellfliegen, wieder vor den Füßen zu landen, aber auch keine modellflugfeindliche Bauern zu verärgern.



Das herrliche Mittagessen im Berggasthaus Blattendürren mundete allen sehr gut. Frau Wirtin, wir kommen wieder. Am Nachmittag beherrschten die gleichen Verhältnisse die Szene: Viel Sonnenschein aber kein Wind. Trotzdem gelangen einigen Piloten wunderschöne lange Segelflüge, eben mit Motorhilfe hinauf zu den Aufwinden.



Nachdem auch das letzte Modell gelandet war, kehrten wir nochmals im Berggasthaus ein, stärkten uns mit einem währschaften Zvieri, das Meringue von Hans Dürst hätte problemlos auch für zwei gereicht. Das i-Pünglein setzte zum Schluss des gelungenen Tages Heini Bertschi mit seiner Handorgel. Kurz nach den ersten Tönen war jedenfalls das Gasthaus leer, und auf der Sonnenterasse gab's keinen Stuhl mehr.



In Herrendürren sind wir nicht zum letzten Mal gewesen!

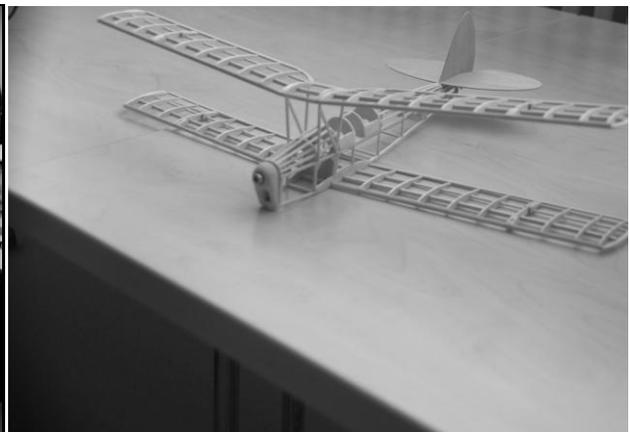
Peter Widmer

# Herbsttreffen Trimbach 13. November 2016

Etwa 35 Personen trafen sich an diesem sonnigen aber kalten November-Sonntag zum traditionellen Herbsttreffen der IGA in Trimbach (SO). Leider hatten dieses Mal nur wenige Kollegen ihre Modell-Projekte mitgenommen, dafür wurde umso mehr diskutiert und die Kameradschaft gepflegt. Lilly Grundbacher erzählte uns via Beamer von ihrem spannenden Segelfliegerinnen-Leben.

Einmal mehr verwöhnten uns die Frauen mit Getränken und leckeren Kuchen. Herzlichen Dank!

Beat Galliker



# Elfe P1 HB-278: Ein Fabelwesen taucht auf

**Elfen sind sagenumwobene, scheue Naturgeister von zartgliedriger, kleiner Gestalt. Mit transparenten, libellenartigen Flügeln schwirren sie im Märchenwald umher. Nur wenige Menschen haben jemals eine Elfe zu Gesicht bekommen. Alle waren sie von der Anmut und Einzigartigkeit ergriffen.**

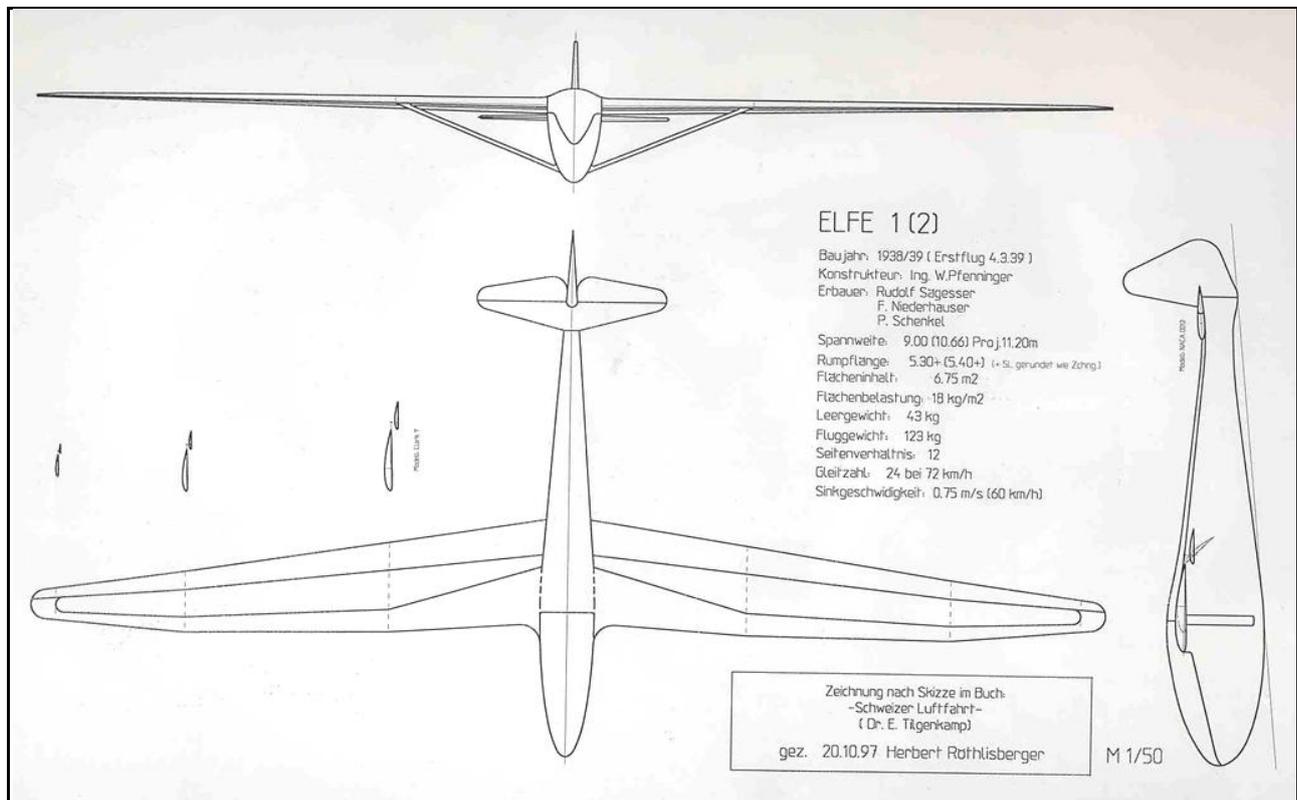
Ähnlich erging es mir, als ich vor etlichen Jahren erstmals ein Bild der Pfenninger Elfe P1 sah. Es schien mir, als stamme dieses winzige Segelflugzeug aus einer andern Welt. Die Elfe P1 zog mich sofort in ihren Bann. Ich legte das Foto zur Seite in der Absicht, mehr über dieses Segelflugzeug zu erfahren und es dereinst als Modell nachzubauen und zu fliegen.

## **Elfe P1 HB-278 (auch „Ur-Elfe“ genannt)**



1938 entwarf Werner Pfenninger, damals 25-jährig, ein Segelflugzeug, das er als P1 bezeichnete. Auch das Tragflügelprofil entwickelte er selber. Gebaut wurde der Segler vom legendären Rudolf Sägesser in Münsingen, welcher, angeblich nach einem Waldspaziergang, für die P1 den Namen „Elfe“ vorschlug. War Rudolf Sägesser im Wald einem solchen Fabelwesen begegnet?

Die Elfe war ihrer Zeit weit voraus. Werner Pfenninger hatte klare Ziele vor Augen: Gute Wendigkeit, besonders auch bei niedriger Geschwindigkeit; grosse Geschwindigkeitsspanne; möglichst harmloses Überzieh-Verhalten; guter Gleitwinkel und niedrige Sinkgeschwindigkeit. Insbesondere sollte die Elfe P1 viel leichter und kleiner als andere, bekannte Konstruktionen werden, aber deren Leistungen möglichst übertreffen. Was das Leergewicht anbelangt, setzte Werner Pfenninger eine Rekordmarke. So bringt sie dreimal weniger auf die Waage als ein aus dem gleichen Jahr stammender Leistungssegler des renommierten Konstrukteurs Jakob Spalinger!



Dessen S 18 III wies einen traditionellen Mövenknick-Flügel mit viel V-Form und dickem, hochgewölbtem Profil sowie einen voluminösen Rumpf auf. Bei der Elfe war alles anders. Das Flügelprofil ist an der Wurzel lediglich 12,5% dick und wenig gewölbt, die V-Form minimal. Das sehr lange Vollsicht-Capot ist vollständig im schlanken, widerstandsarmen Rumpf eingestakt. Das sehr geringe Gewicht liess sich nur mittels Flügelstreben realisieren. Diese sind sehr breit und mit einem tragenden Flügelprofil versehen. Mit dem Auftrieb, den sie erzeugen, sollte ihr Luftwiderstand kompensiert werden. Bei einer Spannweite von 9 m wiegt ein Flügel lediglich 9 kg. An vielen nicht tragenden Stellen wurde Balsaholz verwendet.



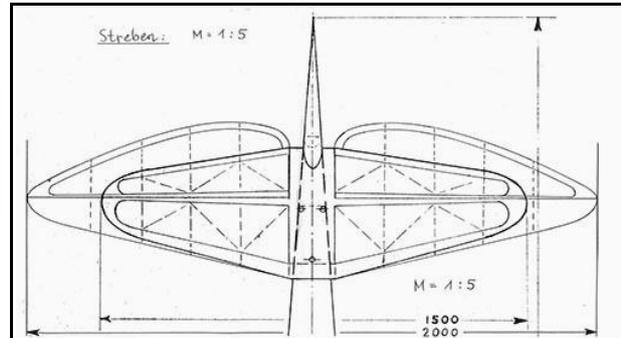
Der Flügelgrundriss, bestehend aus einem vorgepfeilten Innentrapez, einem Mitteltrapez und einem rückgepfeilten Aussentrapez, nahm eine Flügelform vorweg, die drei Jahrzehnte später in Kunststoffbauweise in Serie ging (z.B. Discus von Schempp-Hirth).



Ein Novum war der Junkers-Doppelflügel: An den Tragflächen sind keine Steuerklappen eingebaut. Hinter dem Hauptflügel sitzt aber, etwas nach unten abgesetzt, ein weiterer, schlanker und an 4 Eschenholz-Trägern aufgehängter Flügel, der sowohl als Querruder wie auch als Auftriebsklappe wirkt. Diese Konstruktion hatte sich bis anhin bei Motorflugzeugen bewährt (z.B. Ju-52), dürfte aber bei einem Leistungs-Segelflugzeug erstmals zur Anwendung gekommen sein. Bei dieser Spaltflügel-Konstruktion verlaufen die Umströmungen des Hauptflügels und der Klappe in Neutralstellung unabhängig voneinander. Voll nach unten ausgeschlagen, schliesst die Klappe den Spalt, die Flügeltiefe vergrössert sich, und beide Körper werden nun quasi als Einheit umströmt. Betätigt über eine selbsthemmende Spindel, kann die Klappe der Elfe P1 über die ganze Spannweite 4 Grad nach oben (Schnellflug) und 10 Grad nach unten (Langsamflug) ausgeschlagen werden. Sie funktioniert also auch als Wölbklappe. Das Flugzeug soll dank dieser Steuerung sehr wendig gewesen sein. Bei 70-90 km/h und leicht nach oben ausgeschlagener Klappe ergab sich ein flacher Gleitwinkel. Ob sich die errechnete Gleitzahl von 1:23 durch Messungen bestätigen liess, ist nicht bekannt. Jedenfalls war die Geschwindigkeit beim besten Gleiten ca. 10-15 km/h höher als jene anderer, zeitgenössischer Konstruktionen. Im Langsamflug konnte die Elfe P1 trotz ihrer Grösse und höheren Flächenbelastung bei abgesenkten Klappen mit praktisch jeder anderen Maschine mithalten. Schier unglaublich ist das Verhältnis zwischen Leergewicht (43 kg) und Nutzlast (80 kg) ! Es erstaunt deshalb nicht, dass diese Elfe von drei Männern problemlos zu einem alpinen Startplatz getragen worden sein soll.

Rudolf Sägesser führte den Erstflug am 4. März 1939 auf dem Belpmoos durch und übernahm im Auftrag des Eidg. Luftamtes auch die Flug-erprobung der Elfe P1. Werner Pfenninger soll übrigens ausschliesslich barfuss ins Flugzeug geklettert sein. Stand ein Paar Schuhe einsam auf dem Flugfeld, war die Elfe in der Luft. 1941 endete eine Aussenlandung in Flims mit einem Crash, als die Elfe gegen einen Erdwall prallte und mit einem Zaun kollidierte. Der stark beschädigte vordere Rumpf wurde repariert und dabei abgeändert. Auf einem 1942 aufgenommenen Bild erkennt man, dass die Elfe ein deutlich anderes, nämlich kürzeres und abgesetztes, Capot bekommen hatte. Das verminderte aber nicht nur ihre Eleganz, sondern verschlechterte auch die Flugeigenschaften. Die

Rumpfströmung war nun so verwirbelt, dass das Leitwerk nur noch schlecht wirkte. Als es Rudolf Sägesser eines Tages im Wallis über dem Rhonetal nach einem unkontrollierten Sturzflug von über 1000 Höhenmetern erst in einer Höhe von 300 m über Grund gelang, die Elfe zu retablieren, indem er in Messerfluglage das Seitenleitwerk voll durchtrat, wurden Seiten- und Höhenleitwerk vergrössert, letzteres von 1,5 m auf 2 m Spannweite.



Da diese Massnahmen keine wirkliche Abhilfe brachten, baute man das Capot der Elfe in die ursprüngliche, respektive heutige Form zurück.

Die Pfenninger Elfe P1 flog nur etwa während zehn Jahren. Nachdem ihr Konstrukteur in die USA ausgewandert war, blieb das Flugzeug am Boden. Sorgfältig gehütet, wurde es etwa 1978 durch eine Neubemalung äusserlich in Stand gesetzt.

## Elfe 2 HB-402 (auch „11 m-Elfe“ genannt)



Im Flugzeug sitzt der Eigentümer Jürg Suter

Die Elfe 2 ist im Wesentlichen identisch mit der Elfe P1. Die wichtigsten Unterschiede sind die Vergrösserung der Spannweite und des Seitenruders. Auch das Cockpit ist anders gestaltet.

Die Gebrüder Eugen und Erwin Suter bauten die Elfe 2 1944. Für einige Arbeiten zogen sie die Segelflugzeugwerke Isler & Co., Wildegg und Karpf, Seelmatten bei. Es ist nicht bekannt, ob bzw. inwiefern Werner Pfenninger an diesem Segler konstruktiv mitgewirkt hat. Erwin Suter notierte im Bordbuch seiner HB-402, man habe sich bei der Herstellung an die Zeichnungen von Werner Pfenninger gehalten, Erwin Suter habe lediglich die Spaltflügel-Verstellung umkonstruiert. Beim Erstflug am 29. März 1945 im Birrfeld sass der erfahrene Willy Baur im Cockpit.



Die Spannweite der Elfe 2 beträgt 10,6 m. Der Flügel wurde vor allem im Aussenbereich gestreckt. Das Leergewicht ist mit 65 kg auch bei dieser Elfe sehr niedrig, die Zuladung beträgt 100 kg. 1947 wurden nachträglich DFS-Bremsklappen eingebaut. Auch Werner Pfenninger soll die Elfe 2 pilotiert haben und mit deren Flugeigenschaften sehr zufrieden gewesen sein. Allerdings ist er im Bordbuch nicht als Pilot verzeichnet.

Nach ein paar Jahren verkaufte Erwin Suter die Elfe 2, um sich seinen langjährigen Traum, ein eigenes Motorflugzeug zu finanzieren. Die Elfe 2 gelangte in der Folge nach Deutschland, wo sie, nach total 82 Flugstunden und 223 Landungen, im März 1953 ihren letzten Flug machte. Über 20 Jahre später spürte Hans Peter Baumann die Elfe 2 in Aachen auf, brachte sie in die Schweiz zurück und hütete sie sorgfältig, bis er sie 2011 Jürg Suter, dem Sohn des Erbauers Erwin Suter, übergab.

## Weitere Pfenninger Elfen

Der aus der Schweiz ausgewanderte Hans Widmer baute vermutlich 1943 an seinem neuen Wohnort in Sao Paulo in Brasilien eine Elfe P1, die er „Colibri“ taufte. Da dieses Flugzeug eine abgesetzte Haube bekam, hat sein vorderer Rumpf keine grosse Ähnlichkeit zur Ur-Elfe. Der „Colibri“ wog etwa 55 kg und flog bis in die 60-Jahre. Nun ist er im Museu TAM Sao Paulo, Brasilien ausgestellt.

Ebenfalls in Brasilien soll noch eine weitere Pfenninger Elfe, allerdings mit 10 m Spannweite, entstanden sein, welche 1959 verunfallte. Mehr ist über diese Elfe nicht bekannt.

## Der Konstrukteur Werner Pfenninger



Der 1913 geborene Werner Pfenninger war Zeit seines Lebens flugbegeistert. Schon als Jugendlicher absolvierte er die Segelflugausbildung und konstruierte erste Gleiter. Er studierte an der ETH Zürich, wo er 1936 als Ingenieur diplomiert wurde. Anschliessend arbeitete er als Assistent von Professor Jakob Ackeret am Aerodynamischen Institut der ETH, wo er 1946 mit einer Arbeit über Grenzschichtabsaugung doktorte. Danach wechselte er zu den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein FFA und war dort als Projektleiter an der Entwicklung des P-16 beteiligt.

1948 emigrierte Werner Pfenninger in die USA, wo er seine Karriere bei Northrop, Boeing, Lockheed (u.a. Mitarbeit am Höhengklärer U-2) und der NASA fortsetzte. Werner Pfenninger verstarb anfangs 2003 90jährig in den USA.

Nach den Elfen, welche den Schwerpunkt dieses Berichts bilden, befasste sich Werner Pfenninger mit der Konstruktion mehrerer, weiterer Gleitflugzeuge. Unter anderem präsentierte er 1983 das visionäre Projekt eines Hochleistungsseglers mit 32,4 m Spannweite, der alle Grenzen sprengen sollte. Dank eines Laminarprofils und Grenzschichtabsaugung hätte dieses Flugzeug eine Gleitzahl von 100 erreichen sollen! Zwecks Vermeidung der Interferenz-Widerstände war geplant, den Rumpf an Pylons am Tragflügel aufzuhängen. Leider wurde dieser Segler nie realisiert, wie viele andere, zukunftsweisende Projekte genialer Konstrukteure, die ihrer Zeit weit voraus waren.

Georg Staub

### Quellen:

- [www.ig-albatros.ch-Archiv](http://www.ig-albatros.ch-Archiv)
- [www.claudel.dopp.free.fr](http://www.claudel.dopp.free.fr) (Claude Lacombe)
- Daniel Steffen, Aero Revue 10/2014
- Hans Gysi, Aero Revue 5/1989, 12/1993 und 3/2004
- Alois Koller: „Rudolf Sägesser, Kleine Biografie eines grossen Flugzeugbauers“
- Diverse Newsletters des VGC (Archiv Daniel Steffen)
- Archiv Lilly Grundbacher

# Das Projekt Pfenninger Elfe 2 im M. 1:2

**Nach meiner langgeplanten Frühpensionierung beschäftigte ich mich zunächst mit weiteren „Kunststoffvögel“-Projekten. Die Lust auf Holzbau (eine Alterserscheinung?) wurde immer drängender. Das beste Mittel gegen die Versuchung ist bekanntlich das Nachgeben. Deshalb beschloss ich, meinen langgehegten Traum, den Bau einer Pfenninger Elfe, nicht mehr länger aufzuschieben.**

Zunächst waren Vorbereitungsarbeiten angesagt, auch dies eine durchwegs interessante und spannende Phase. Die IG Albatros, der ich beigetreten war, war mir dabei eine grosse Hilfe. Dank ihr erfuhr ich unter anderem, dass die Elfe P1 tatsächlich noch existierte und sich in der Obhut der Stiftung Segel-Flug-Geschichte befand. Bald war der erste Kontakt zu Thomas Fessler hergestellt, der sich über mein Interesse an diesem Flugzeug sehr freute. Zusammen mit ein paar Fliegerkollegen durfte ich in Bettlach die eingelagerte Elfe besichtigen, fotografieren und die Originalpläne einsehen. Nachdem mir Thomas Fessler die Kopien der Pläne zugestellt hatte, war die erste Hürde geschafft.

Dokumenten aus dem Archiv der IG Albatros entnahm ich, dass die Elfe P1 eine sehr ähnliche, ebenfalls noch existierende „Schwester“ mit mehr Spannweite hat. Auch diese musste ich vor dem Baustart unbedingt sehen. Durch Vermittlung aus Segelfliegerkreisen fand ich den Kontakt zum heutigen Eigentümer der Elfe 2, Jürg Suter. Auch er war begeistert von meinem Vorhaben und sicherte mir seine Unterstützung zu. An einem sonnigen Februar-Tag wurde in Attikon bei Winterthur die in einer grossen Holzkiste eingelagerte Elfe 2 montiert, ausgiebig fotografiert und vermessen.



Diese Dokumentation war nötig, weil davon auszugehen war, dass von der Elfe 2 keine Pläne bestehen. Überrascht stellten wir fest, dass die Elfe 2, im Gegensatz zur Elfe P1, über DFS-Bremsklappen verfügt. Weitere, erhebliche Unterschiede schienen nicht zu bestehen, abgesehen von der grösseren Spannweite. Auf der originalen Dreiseiten-Ansicht der Elfe P1

entdeckten wir fein säuberlich gezeichnet die Grundrisslinien eines längeren Flügels, welche nach unseren Feststellungen der Flügelform der Elfe 2 entsprechen. Das bestärkt die Annahme, dass die Zeichnungen der Elfe P1 leihweise benutzt worden sind, weshalb von der Elfe 2 keine Pläne existieren.

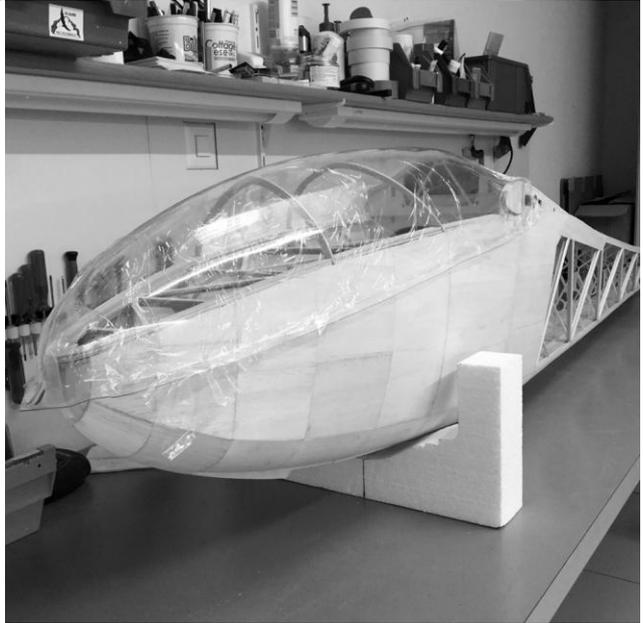
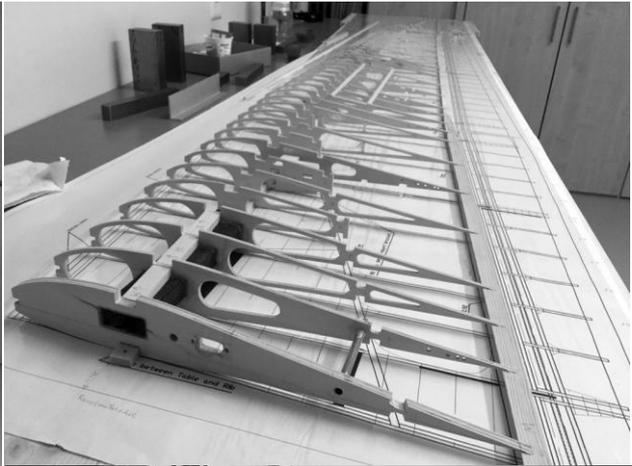
Nach dieser Besichtigung stand fest, dass ich die Elfe 2 als Modell nachbauen würde, und zwar in halber Originalgrösse. Dazu bewog mich einerseits die grössere Spannweite, welche eine Verringerung der Flächenbelastung versprach. Andererseits waren es die Bremsklappen, welche präzisere Landungen und „Fluchthilfe“ aus starker Thermik erleichtern. Auch das gute Bildmaterial mit vielen Detailansichten, das wir aus Attikon heimbrachten, spielte eine Rolle.

Mittlerweile hatte sich mein Vorhaben herumgesprochen. Auch Dani Aeberli (chocofly) verlor sein Herz an die Pfenninger Elfe. Da ich nichts dagegen hatte, dass auch andere Modellbauer Gelegenheit erhalten sollten, ein solches Flugzeug zu bauen und zu fliegen, war ich damit einverstanden, dass Dani sich nach einer Firma umsah, welche die Bauteile fräst. So kam es, dass die polnische Firma [oldgliders.com](http://oldgliders.com) das 3D-Design der Elfe 2 auf Basis der Originalpläne der Elfe P1 übernahm. Mittels E-Mails beteiligten wir uns intensiv an dieser aufwändigen Arbeit, wobei die Polen unsere Vorgaben bezüglich Profilierung und Konstruktion einhielten. Bei der Profilauswahl folgten wir den Empfehlungen von „Profilpapst“ Helmut Quabeck, welcher sich ernsthaft mit der Aerodynamik dieses Flugzeugs auseinandersetzte. Schliesslich lieferte Oldgliders mehrere Frästeil-Bausätze und ein fertig gebautes Modell in guter Qualität ab.



Fertigmodell der Firma [oldgliders.com](http://oldgliders.com)

Im Zeitpunkt der Niederschrift dieses Berichtes (Dezember 2016) waren zwei Elfen im Bau (Markus Spalinger und Georg Staub). Ihr Jungfernflug dürfte im Frühling 2017 stattfinden.



Fast gleichzeitig begann Padi Trauffer ebenfalls mit dem Bau einer Pfenninger Elfe. Wenn Padi baut, dann baut er gross, dieses Mal sehr gross, nämlich im Massstab 1:1!

Der Erstflug der als Fertigmodell gelieferten Elfe erfolgte im Herbst 2016. Ein denkwürdiges Ereignis – nach bald 70 Jahren konnte endlich wieder einmal eine Pfenninger Elfe am Himmel bewundert werden! Die ersten Flüge verliefen vielversprechend, obwohl im ersten F-Schlepp Ruderflattern auftrat. Zahlreiche weitere Testflüge werden aber nötig sein, bis die ideale Position der Spaltflügel, deren optimalen Ausschläge und die richtige Schwerpunktlage ermittelt sind. Auf diese „Arbeit“ freue ich mich sehr.

Auch Werner Pfenninger würde sich zweifellos riesig darüber freuen, nach vielen Jahrzehnten seine geniale Erstkonstruktion wieder einmal am Himmel sehen zu können. Wir arbeiten daran – 2017 wird das Jahr der Wiederkehr der Elfen.

Georg Staub

# Einige News aus dem manntragenden Segelflug

## Spalinger S 15k ist zertifiziert.



Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL hat im Oktober 2010 das schweizerische Lufttüchtigkeitszeugnis für die aus Belgien importierte Spalinger S 15k HB-449 ausgestellt. Dieses Flugzeug mit der belgischen Kennung OO-ZIW wurde in Jesow (Polen) gründlich restauriert. Der erste Flug nach der Restaurierung fand im Frühling 2010 statt. Seither hat das Flugzeug nur wenige Flüge absolviert, wurde aber intensiv von den belgischen und schweizerischen Zivilluftfahrtbehörden kontrolliert. Die Schweizer Inspektion am 13. September 2016 begann mit einer symptomatischen Handlung: Die Experten richteten den Scheinwerfer vom Segelflugzeug auf den Papierkram. Die Dokumente stehen heute im Vordergrund und das Segelflugzeug im Hintergrund. Gefreut hat uns, dass die Prüfer das runde Schweizerkreuz auf dem Seitenruder akzeptierten. Da hast sich das BAZL in der Vergangenheit schon weniger flexibel gezeigt. Obwohl ein rundes anstatt eckiges Hoheitsabzeichen die Sicherheitsfrage kaum tangiert.

Nach einem Unterbruch von 47 Jahren wird in der nächsten Flugsaison in der Schweiz wieder eine Spalinger S 15k abheben. Freude herrscht!

Daniel Steffen

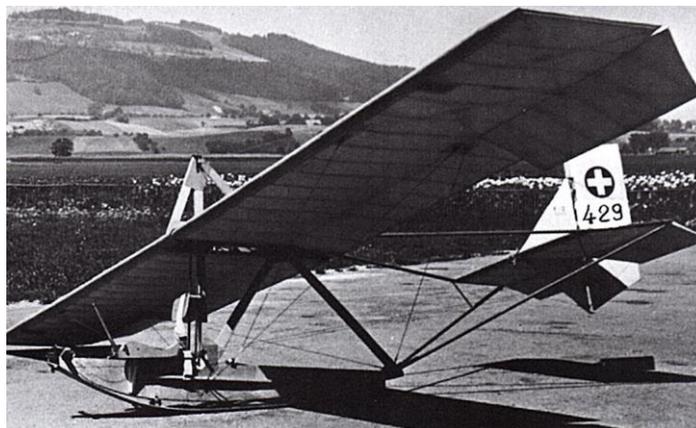
## Die Reparatur des Kranich II D-4788 (ex. HB-475) ist nächstens abgeschlossen.

Werner und Hugo Roths ehemaliger Kranich II HB-475 erholt sich zusehends von seinem Rumpfbuch. So wie es aussieht, steht die Reparatur vor ihrem Abschluss. Das Flugzeug hat mittlerweile die deutsche Kennung

D-4788 bekommen, wird aber (hoffentlich) die attraktive Bemalung beibehalten. Der Kranich II wird im Verlauf von 2017 wieder fliegen.



**Die Restaurierung des AeCS-Zöglings HB-429 geht dem Ende entgegen.**



Bekanntlich restaurieren Hugo und Werner Roth in Weinfelden z. Zt. einen AeCS-Zögling, der rund 50 Jahre lang in einem Schulhauskeller in Grenchen lagerte. Nachdem am 10. Juni 2015 die Rohbauabnahme und am 27. Okt. 2015 die vom BAZL verlangte Belastungsprobe erfolgreich ausfiel, durfte nun der Schulgleiter bespannt und fertiggestellt werden. Das erklärte Ziel ist es, den AeCS-Zögling HB-429 der Stiftung Segel-Flug-Geschichte wieder gummiseilstartfähig zuzulassen. Es ist zu hoffen, dass dies im Verlaufe des Jahres vom BAZL bewilligt wird.

Beat Galliker

# Gummimotor-Treffen auf dem Flugfeld „Gheid“ in Olten, 22.10.2016

Ein wunderschöner Herbsttag kündigt sich an. Und dies trotz der frostigen Temperaturen und der umherziehenden Nebelfelder im Mittelland. Auch das Flugfeld „Gheid“ in Olten liegt noch im Nebel, jedoch ist an den Nebelrändern die Auflösetendenz bereits erkennbar.

Beste Bedingungen für das diesjährige Herbsttreffen der Gummimotor-Freunde.

Das Flugfeld „Gheid“ als Durchführungsort für ein Modelltreffen? Da alle Aufrufe auf der IGA-Website und in der Zeitschrift „Modellflugsport“ um Mithilfe bei der Suche nach einem neuen Fluggelände für die Treffen keinen Erfolg brachten, musste ich selber aktiv werden. Ein Telefon-Gespräch mit Daniel Steffen, Mitglied der SG Olten, war der Start zu diesem Anlass. Dank dem Entgegenkommen der SG Olten und ihres Präsidenten Oliver Bachmann konnte an diesem schönen Herbsttag das mittlerweile traditionelle Treffen durchgeführt werden.



*Hinten von links nach rechts: Georg Kundeylakis, seine Tochter, Peter Hunn, Martin Lambert, Alfred Genther, Klaus Bucher, Peter Keller*

*Vorne von links nach rechts: Pham Than, Roman Gröner, Peter Ziegler*

Als alle Teilnehmer (neun an der Zahl, davon zwei aus Deutschland) eingetroffen waren, gab es erst mal im Klublokal eine Runde Kaffee und Gipfeli zum Aufwärmen. Dabei kam bereits das Fachsimpeln nicht zu kurz. Nach der Nebelauflösung erfolgten die Fluggelände-Besichtigung und ein Briefing mit Bekanntgabe der für den Platz geltenden Auflagen. Wir befinden

uns auf einem offiziellen Flugplatz, dessen Piste für Flugzeuge in Notsituationen freigegeben werden muss.

Danach wurde der Flugbetrieb für die Modelle freigegeben und bald stiegen die ersten Modelle in den blauen, fast wolkenlosen Himmel. Bei praktisch windstillen Verhältnissen und schwacher Thermik wurden schöne Flüge und Flugzeiten erreicht. Einige Modelle machten gar „Stratosphären-Flüge“ und wollten nicht mehr runterkommen. Mit dem Aufkommen einer leichten Bise gab es jetzt auch die ersten Rückhol-Märsche. Kein Problem für uns: Freiflug ist Modellflug-Sport!



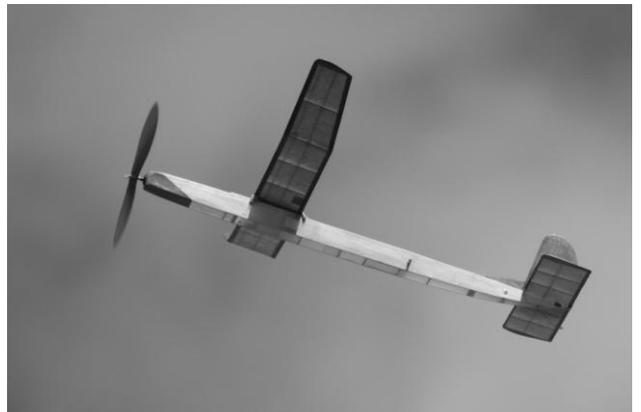
Fredi Genthers Modellpark



Roman Gröners Modelle (Beachte den Hubschrauber!)



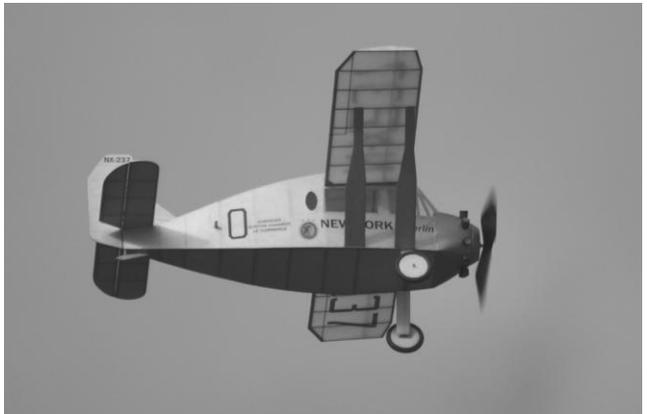
Hawker Hurricane



Guillow Javelin



Messerschmitt Me 109E



Bellanca WB-2



Bücker Bü 131 Jungmann



Himmelsstürmer



Heugümper



Piper J3 Cub

Mit den vorbeikommenden Passanten und den Mitgliedern der SG Olten, welche Wartungsarbeiten an ihren Flugzeugen durchführten, gab es interessante Gespräche.

Dies auch beim Mittagsessen unter freiem Himmel vor dem Klubhaus. Dies wurde mit Hilfe des Präsidenten der SG Olten organisiert (Pizza). Überhaupt gebühren ihm und den anwesenden Mitgliedern ein herzlicher Dank und ein großes Kompliment für ihre Unterstützung.



Im Klublokal



Schlussrunde in der Altstadt

Den Abschluss fand das Treffen in einem Restaurant in der Nähe der Oltener Altstadt mit dem Austauschen der Fotodateien und einem wärmenden Tee oder Kaffee. Dabei wurde der Tag noch einmal „Revue passieren“ gelassen mit dem Fazit: Wiederholung erbeten. Wir werden sehen?!

Peter Ziegler

# Aroser-Tschuggen-Weekend 2017

Dieser traditionelle antike Modell-Segelflug-Plauschanlass findet auch im Jahre 2017 statt, dies zum 22. Mal, organisiert von Hans Dürst und Peter Widmer. Heute schon liegen die notwendigen Bewilligungen vor, im Hotel Hold in Arosa sind genügend Zimmer reserviert. Ebenso wird auch im 2017 oben auf dem Tschuggen garantiert niemand verhungern oder verdursten müssen. Zu diesem Anlass möchte ich alle IGA-Mitglieder, ebenso auch Gäste, zu einer Teilnahme einladen. Auch alteingesessene Teilnehmer, welche mit leichter Skepsis auf die „Neuen“ schauen, sind ebenfalls aufgefordert mit ihrer Teilnahme uns zu testen.

Jedoch: Sperrholz bleibt Sperrholz. Diverse Neuerungen werden 2017 erstmals angewendet:

1. Die bestehende Ausschreibung von 2016 wurde mehrheitlich übernommen.
2. Neu sind auch Gäste vom In- und Ausland herzlich willkommen, welche noch keine Schweizer Sperrholzkonstruktion besitzen. Dies allerdings mit der Auflage, dass Sperrholzkonstruktionen bis 1948 zugelassen werden.
3. Balsa- und Mischkonstruktionen wie auch Motormodelle sind nicht zugelassen.
4. Unser neu geschaffene Wettbewerb wird auch im 2017 durchgeführt. Neu müssen die ausgestellten Modelle auch *vorgeflogen* werden, und sei es nur für eine kleine Runde. Der Wettbewerb ist absolut freiwillig und nur für Schweizer Segelflugmodelle vorgesehen.
5. Die Bewertung der Modelle erfolgt durch die teilnehmenden Modellflieger im gleichen Rahmen wie 2016.

## Details der Durchführung:

Der Anlass findet bei jeder Witterung statt.

Datum: Samstag/Sonntag 24./25.. Juni 2017  
Ort: Aroser Tschuggen, 2049 m.ü.M.

### Treffpunkt und Zeitplan am Samstag:

09:30 Uhr in der Mittelstation der Weisshornbahn  
ab 10:15 Uhr Ausstellung und Benotung der Modelle, freiwillig  
11:00 Uhr Gruppenfoto  
ab 11:30 Uhr Flugbetrieb auf dem Tschuggen

### Startgeld:

Für IGA-Mitglieder gratis. Alle andern Teilnehmer entrichten ein Startgeld von CHF 10.—

### Übernachtung:

Wie immer im Hotel Hold bei Fam. Wüthrich. Die Zimmerreservation ist Sache jedes einzelnen Teilnehmers. Tel. ++41 81 378 40 20. Bitte gib dich als Teilnehmer des Arosers zu erkennen. Nur so sind die äusserst günstigen Übernachtungspreise erhältlich.

### Auskunft und Anmeldung:

Die offizielle, mehrseitige und detaillierte Ausschreibung und Anmeldung erfolgt erst im Frühjahr 2017. Trotzdem kann man sich bereits jetzt mal provisorisch anmelden und/oder Auskünfte erhalten. Dies unter [pm.widmer@bluewin.ch](mailto:pm.widmer@bluewin.ch) oder Tel 044 825 10 76.

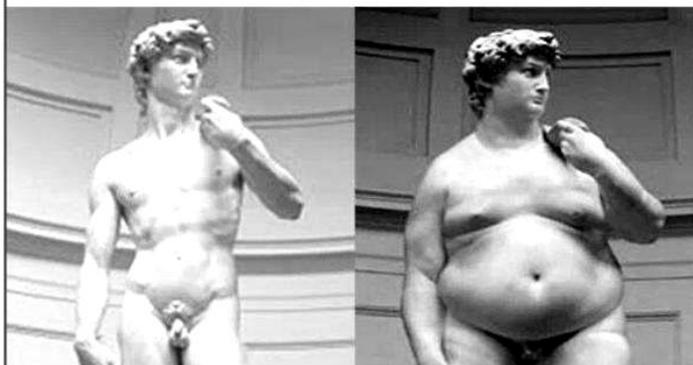
Wir freuen uns auf Euch und Eure Anmeldungen.

Das OK-Team

Hans Dürst und Peter Widmer



Der berühmte David von Michelangelo war zwei Jahre lang als Leihgabe an ein Museum in New York vergeben worden. Nun kehrte er nach Italien zurück.



Die Sponsoren der Aktion waren:



# IG Albatros o.s. Fan – Artikel- Shop

IG Albatros o.s.-Kleber gross	Stk.	Sfr. 3.—
IG Albatros o.s.-Kleber klein	Stk	Sfr. 1.—
IG Albatros o.s.-T-Shirt gelb	Stk.	Sfr. 15.—
IG Albatros o.s.-T-Shirt weiss	Stk.	Sfr. 15.—
IG Albatros o.s.-Mütze gelb	Stk.	Sfr. 12.—
IG Albatros o.s.-Mütze weiss	Stk.	Sfr. 12.—
IG Albatros o.s.-Tasse	Stk.	Sfr. 15.—
IG Albatros o.s.-Sticker	Stk.	Sfr. 10.—
IG Albatros o.s.-Pin	Stk.	Sfr 5.—

Alle Artikel zuzüglich Porto und Verpackung !

Bestellen bei

Hans Dürst  
Bergholzweg 42  
8123 Ebmatingen  
Tel. +41 44 980 22 69  
duerst@ggaweb.ch



# Termine 2017

## **IG Albatros-Daten 2017**

Generalversammlung/ Frühjahrstreffen Trimbach	So 12. März 2017
Frühjahres-Gummimotor-Fliegen Rappersw.-Jona	Sa 25. März 2017
Frühjahr-Hangfliegen Trogen	So 30. April 2017 (Vsd: So 6. Mai 2017)
Antik-Segelflugmodell-Treffen Arosa	Sa/So 24./25. Juni 2017
Schleppfliegen Oberkulm	So 3. Sept. (!) 2017 (Datum noch offen)
Herbst-Hangfliegen Herrendürren	
IG Albatros-Herbsttreffen Trimbach	So 12. Nov. 2017

## **Antikmodell-Daten**

Antik-Segelflugmodell-Treffen Arosa	Sa/So 24./25. Juni 2017
Antik-Modellflug Rossweid MV Zofingen	Sa 5. Aug. 2017
AMD Jahrestreffen Wasserkuppe (D)	28. Aug - 2. Sept. 2017
Antikmodell-Treffen Mühlethurnen	Sa 9. Sept. 2017

## **Sonstige interessante Modellflug-Daten 2017**

Int. Oldtimersegler-Treffen Müswangen	Sa 27. Mai 2017
Int. Modellmotoren-Sammlertreffen Oberbalm BE	Sa 10. Juni 2017
Huttwiler Eigenbau-Treffen	Sa/So 24./25. Juni 2017
Faszination Modellbau Friedrichshafen	3. bis 5. Nov. 2017

## **Manntragende Segelflug-Daten**

OSV-Generalversammlung Birrfeld	Sa 11. Febr. 2017
AERO Friedrichshafen (Pfenninger/Neukom Elfen!)	5. bis 8. April 2017
Blumberger Oldie-Treffen	3. bis 10. Juni 2017
VGC Rendezvous Rana Tschechien	24. bis 29. Juli 2017
VGC Internation Rally Duaujvaros Ungarn	31. 7. bis 10. 8. 2017

# Gesucht wird!

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

## Schweizer Antik-Modellflugpläne

Zum Neuaufbau des IGA-Modellplan-Archivs und zur Sicherung Schweizerischen Modellflug-Kulturgutes suche ich Schweizer Antik-Flugmodellpläne.

Wer würde mir seine Pläne zum Kopieren zur Verfügung stellen?  
Ihr bekommt sie garantiert wieder zurück.  
Für die Unkosten komme ich selbstverständlich auf.  
Vielen Dank.

Daniel Baumberger, Archivar

[db@ziknet.ch](mailto:db@ziknet.ch)

Tel 062 891 01 87 / 079 405 71 52

---

## Änderungs-Mitteilung (Telefon, Adresse, Mail etc.)

Name: ..... Vorname: .....

Strasse: ..... PLZ: ..... Ort: .....

Telefon/ E-Mail/.....

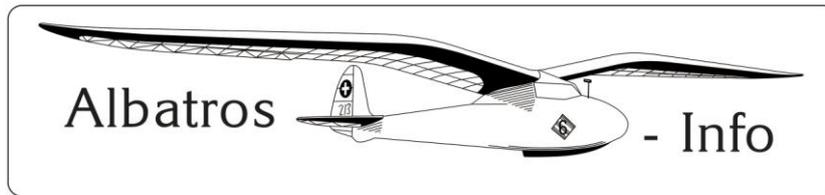
Änderung: .....

.....

.....

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 zweimal jährlich, im Frühjahr und Herbst.

**Redaktion:** Beat Galliker, Lindenbrunnenstr. 2, 6274 Eschenbach

**Redaktionsschluss:** - Frühjahrs-Heft 1. Januar  
- Herbst-Heft 1. September

© by **IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge 2017**

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:** Vorstand / Hans Dürst / Beat Galliker / Georg Staub / Markus Thalmann („Zöpfl“) / Peter Widmer / Peter Ziegler

**Fotos:** Thomas Fessler / Beat Galliker / Georg Staub / Daniel Steffen / Christine Thalmann / Peter Widmer / Peter Ziegler

**Satz:** Beat Galliker

**Druck:** Zürcher Kantonalbank, Postfach, 8604 Volketswil

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