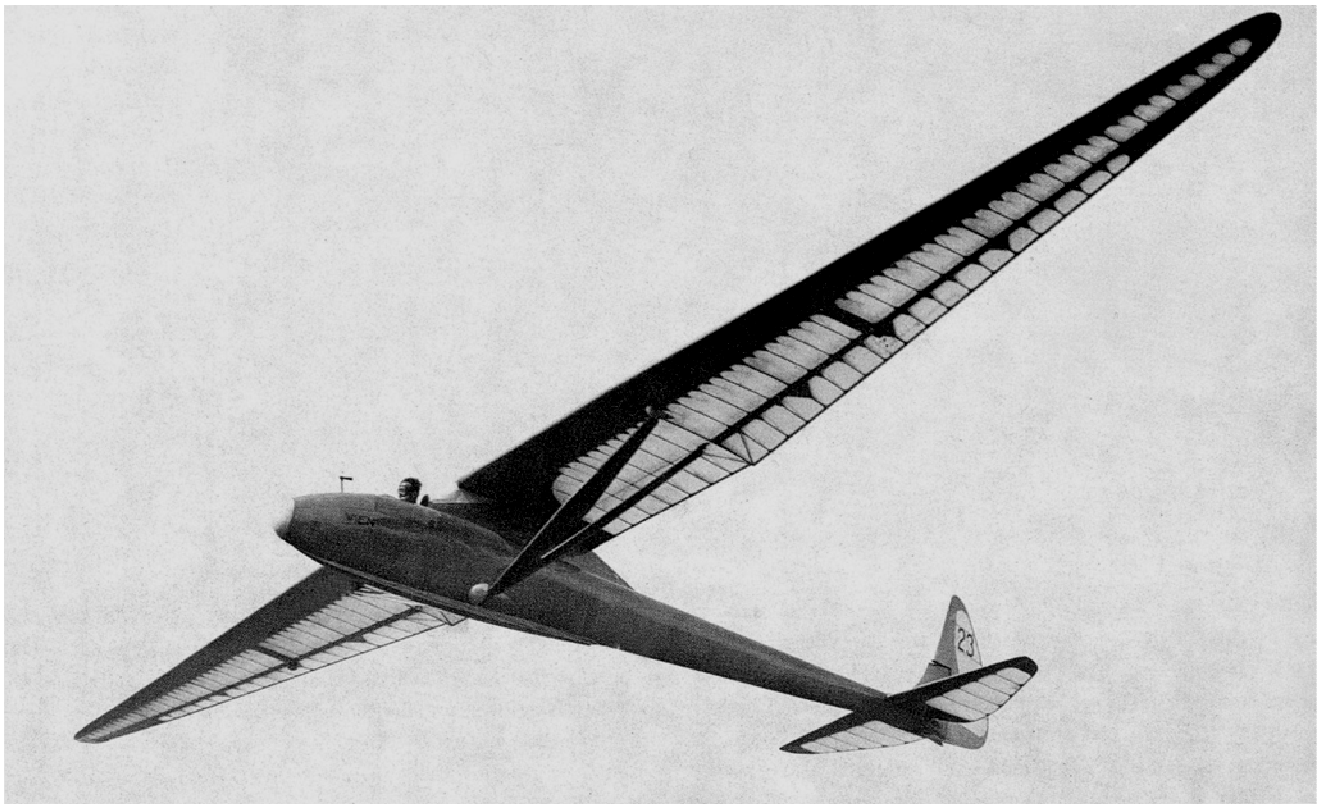


Mitteilungsblatt der IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
17. Jahrgang Heft Nr. 36 Oktober 2011 Internetausgabe

**„Wien, Wien
nur du allein..“**

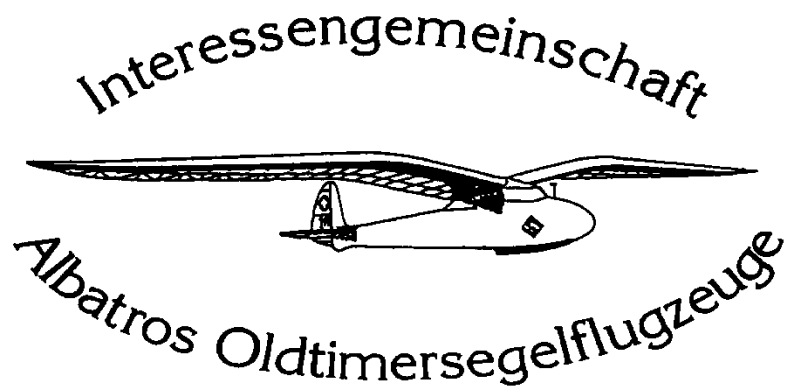


Inhaltsverzeichnis

Titelblatt / Miniplan-Hinweis	Seite 2
Definition der IG Albatros o. s.	Seite 3
Kontaktadressen der IG Albatros o. s.	Seite 4
Aus unseren Archiven	Seite 5
Frühjahrestreffen 2011 Trimbach	Seite 6
Der Gummimotor, die antike treibende Kraft	Seite 9
Int. Modellmotoren-Börse 2011 Thörishaus	Seite 11
Die legendäre „Wien“	Seite 12
Mini-Plan „Wien“	Seite 16
Die „Wien“ als M. 1:2-Modell	Seite 19
Int. Oldietreffen 2011 Müswangen	Seite 21
Aroser Antik-Segelmodell-Treffen	Seite 24
Schleppfliegen 2011 Kulm	Seite 27
IGA-Termine 2012	Seite 29
IG Albatros-Shop	Seite 29
Adressen OSV, VGC, OCS	Seite 30
Gesucht wird	Seite 31
Änderungsmitteilung	Seite 31
Impressum	Seite 32

Titelbild / Miniplan

Ein Schwerpunkt gilt der berühmten „Wien“ von Robert Kronfeld im Original und Modell.



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 konstruiert 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.

Kontakt-Adressen der IG Albatros o.s.

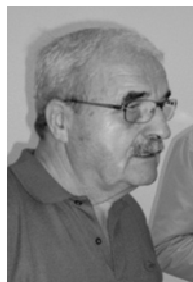
Post-Adresse:	IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge Bruno Häusler Kirchgasse 10 3033 Wohlen BE
Web-Site:	www.ig-albatros.ch
E-Mail:	i.g.albatros@bluewin.ch
Post-Konto:	IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge PC-Konto 46-5368-7
Präsident / Öffentlichkeitsarbeit:	Markus Frey markus.frey@mgmueswangen.ch Tel. 0041 / 325 121 889
Kassier / Adressverwaltung:	Bruno Häusler d-b.haeusler@netcss.com Tel. 031 / 991 99 49
Event –Organisation:	Hans Graf graf-hans@bluewin.ch Tel. 079 / 439 35 26
IGA o.s.-Archiv / IGA o.s.-INFO:	Beat Galliker beat.galliker@bluewin.ch Tel. 041 / 448 02 54
Antik- / Modellplanarchiv:	Walter Wolf walter_wolf@bluewin.ch Tel. 032 / 641 33 39
Webmaster:	Urs Pircher urs.pircher@gmx.net Tel. 079 / 533 81 95



Markus Frey



Bruno Häusler



Hans Graf



Beat Galliker



Walter Wolf



Urs Pircher

Aus unseren Archiven

IG Albatros – Bilder- und Planarchiv

Seit Herbst 2010 ist die Liste der erhältlichen Plan-Unterlagen auf unserer Webseite publiziert. Ebenfalls finden wir dort eine komplette Fotopack-Liste von HB-immatrikulierten Segelflugzeugen. Diese umfasst zurzeit 70 Fotopacks mit einem mittleren Umfang zwischen 25 und 50 Fotos. In letzter Zeit sind Foto-packs von Bergfalke II/55 HB-690,

Hütter H17a HB-399,

Prüfling „Berggeist“ und vom

Spyr IV HB-328 bzw. HB-336 neu dazugekommen.

Der Spyr IV hat enorm an Interesse zugelegt: Unterlagen gingen ins Emmental, nach Reigoldswil, Österreich, Deutschland und Frankreich!

Ich bin dabei, die Planunterlagen zu digitalisieren. Dies ist zwar ziemlich zeitaufwändig und bei Plänen grösser als A3 ziemlich teuer. Ich hoffe, den grössten Teil bis Mitte nächsten Jahres geschafft zu haben. Bis Ende Jahr dürfte auch die Plan- und Fotopackliste auf der Webseite wieder à jour sein.

Beat Galliker

Modellplan-Archiv

Das Archiv wird immer bekannter. Es kommen immer wieder Anfragen per E-Mail auch aus Deutschland, die ich an das Paul Hücke-Archiv umleite. Was am meisten gefragt ist, sind Motorflugmodelle aus den 50 – 60er Jahren und Segelflugmodelle vom Ende der 30er bis zu den 60er-Jahren.

Das Antik-Motormodell-Treffen in Mühlethurnen hat wieder gezeigt, dass Baupläne gesucht sind. Ich konnte bis zum Antik-Treffen noch den ersten Bauplankatalog fertigstellen, was 2 Monate beanspruchte. Dank dem, dass ich eine Null-Serie von 6 Katalogen im Herbst 2010 angefertigt habe. So konnten alle Angaben übernommen werden und die neuen noch dazu. Das ergibt einen Umfang von 118 Seiten, und es stehen schon wieder neue Pläne an. Der Katalog kostet Fr. 25.--.

Das neue Planverzeichnis wird demnächst erstellt.

Walter Wolf

Frühjahrestreffen Trimbach 27. März 2011



diskutieren – orientieren – begutachten - plaudern



Moswey II HB-204 M. 1:3 von Lukas Schaub



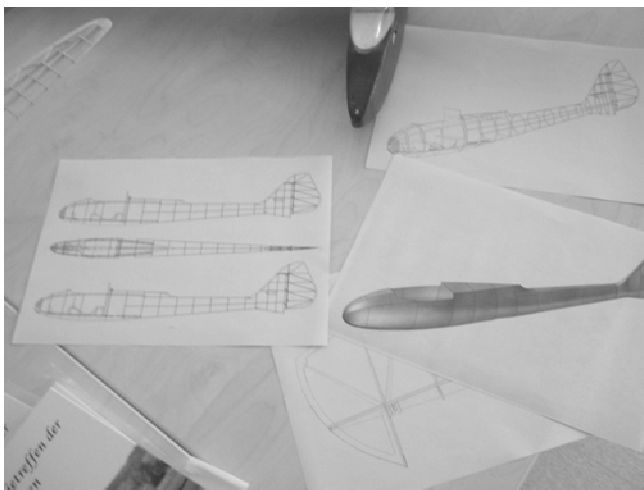
Bruno Ferraris Spalinger S 18 I M. 1:3,5



Moswey III M. 1:4



Ruedi Schenker geht spasseshalber den umgekehrten Weg. Er bringt Antikmodelle im M. 1:2 mit!



Ernst Gerbers Spyr IV-Projekt M. 1:3



3 x Pilatus Porter mit Gummiantrieb



Ein herzliches Danke an unsere Frauen



Die Archiv-Ecke



Russischer Schulgleiter M. 1:20 von Daniel Wolf



Walter Wolfs Modellplan-Archiv



Der Gummimotor, die antike, alternative Kraft

Die technischen Möglichkeiten

Vom Gummimotor über Pressluftmotor, Co2, Raketen, Verbrennungsmotoren, Elektromotoren, bis zu den Strahltriebwerken lassen sich viele Vergleiche und Gegensätze auflisten. Ob mit Dampftrieb oder Federmotor (Uhrwerkmotor) auch schon Modelle zum Fliegen gebracht wurden? Nun der Gummimotor steht hinsichtlich Laufdauer und Leistung am unteren Ende der Scala. Aber dennoch, auch mit eingeschränkter Kraft kann es spannend sein. Die Saalflugmodelle F1D bringen es auf über ½ Std Flugzeit und die Wakefield / F1B Modelle schaffen die 3 Min Zeit regelmässig. Bei den vorbildgetreuen Modellen muss man mit viel weniger zufrieden sein.

Die Faszination von Rubber Power

Nur wenige Modellflieger beschäftigen sich mit Gummimotormodellen. Der Umgang mit dieser ursprünglichen Kraft kann von ganz locker bis zur Herausforderung betrieben werden. Als Teilbereich der IG Albatros sind diese Gummimotormodellflieger immer noch selten.

Wir haben es geschafft, zu fliegen mit Gummikraft

Die Bilder mögen einige Eindrücke über die Aktivitäten und die Möglichkeiten mit der sanften Kraft vermitteln

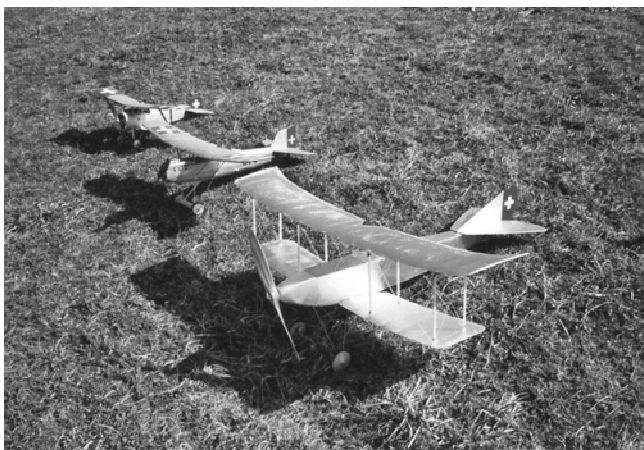
Weitere Aktivitäten sind geplant

Mit gutmütigen Anfängermodellen kann es jeder versuchen. Aber auch anspruchsvolle Konstruktionen bieten in verschiedenen Bereichen Möglichkeiten mit hohen Anforderungen.

Ende März / Anfangs April 2012 ist ein weiteres Treffen vorgesehen.

Infos: Alfred Genter, Gumpisbuelstr. 35, 8600 Dübendorf

Tel. 044 821 04 34



Ausgewählte Vorbilder aus den 20er-Jahren:
v.l.n.r.: Nieuport 23 C-1, Dewoitine D-19
Häfeli DH-3



Hansruedi Zeller zeigte mit seinem Häfeli DH-3
schöne Flüge



Peter Ziegler mit seinem mit Erfolgsmodell Boogie



F1B-Spezialisten mit ihren Hochleistungsmodellen
v.l.n.r.: Dieter Siebenmann, Heini Bertschi
(Kontaktperson MG Frauenfeld), Giancarlo Polla



Fachgespräche im Hotel Domicil nahe des
Flugplatzes



Hanno Pfeiffer bot mit seinem mexikanischen
Modell (1946) überzeugende Flüge

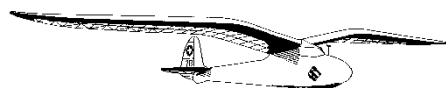


Umfangreiche Vielfalt: Mit Gummikraft wurden
viele schöne Flüge demonstriert



Ein Mustang im lautlosem Flug

Fotos Alfred Genthner



Die Int. Modellmotoren-Börse 28. Mai 2011 im Restaurant Hirschen, Thörishaus Dorf

Am Freitagnachmittag dem 27. Mai trafen sich die Helfer im Restaurant Hirschen um die Tische und die Vitrinen aufzustellen und einzurichten. Ebenso wurden die Namensschilder auf die Tische gestellt. So konnte ich meinen Platz auswählen. Danke Christian!

Als wir am Morgen des 28. Mai um 8.30 Uhr ankamen, waren schon fast alle Verkäufer und Aussteller am Einrichten. Ab ca. 9.00 Uhr kamen die Käufer und Besucher, sowie Bekannte und Modellbauer.

Bis 14.00 Uhr waren Dani und ich stark gefordert. Das Interesse an den Bauplänen war sehr gross. Danach nahm die Besucherzahl ab. Um 16.00 Uhr begannen wir die Pläne wieder einzupacken und wegzuräumen.

Anschliessend wurden die Tische, Stühle und Vitrinen wieder weggeräumt.

Um 17.00 Uhr kamen unsere Frauen, Christine und Hedi wieder aus Bern zurück (kleiner Frauenausflug). Gegen 19.00 Uhr war das Nachtessen bereit für diejenigen, welche sich im Laufe des Tages bei Esthi angemeldet hatten. So konnte noch bis spät in den Abend diskutiert werden.

Um 22.00 Uhr wurde es für uns langsam Zeit Feierabend zu machen. So ging wieder mal ein gelungener Anlass zu Ende. Bis zum nächsten Mal im 2012!

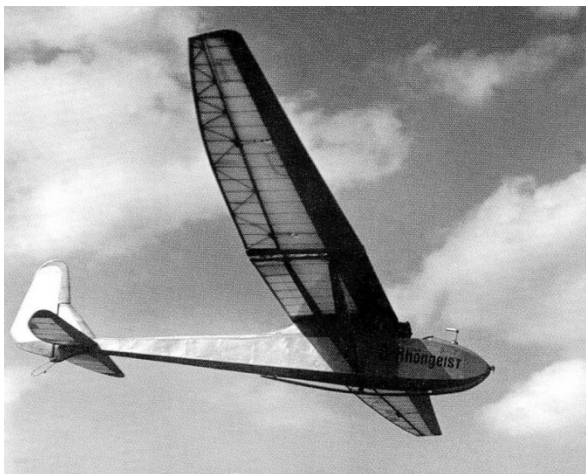
Walter Wolf



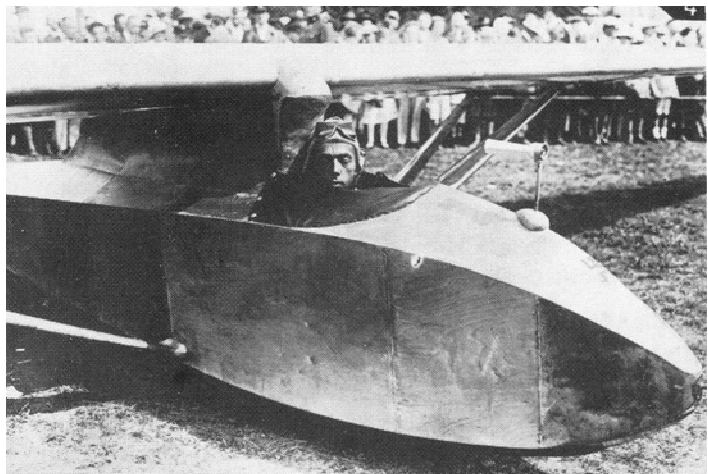
Die legendäre „Wien“

Eine Beschreibung des Hochleistungs-Segelflugzeuges „Wien“ ohne Erwähnung des Ausgangsmusters „Professor“ wäre unvollständig.

Nach den Erfolgen des Segelfluges in den Jahren 1926/27 entstand der Wunsch nach einem Leistungssegelflugzeug mit einfachem Aufbau. Alexander Lippisch löste die Aufgabe mit dem „Professor“, den er 1928 bei der Rhön-Rossitten-Gesellschaft (RRG) baute. Die Detailkonstruktion und die Konstruktionszeichnungen stammten von seinem jungen Assistenten Hans Jacobs (!), der seit 1927 in der Abteilung Flugtechnik des RRG-Forschungsinstitutes beschäftigt war. Der „Professor“ war ein abgestreifter Hochdecker mit 16 m Spannweite. Die Fläche war dreiteilig aufgebaut, einholmig und mit drehsteifer Flügelnase. Der Rumpf hatte einen sechseckigen Querschnitt.

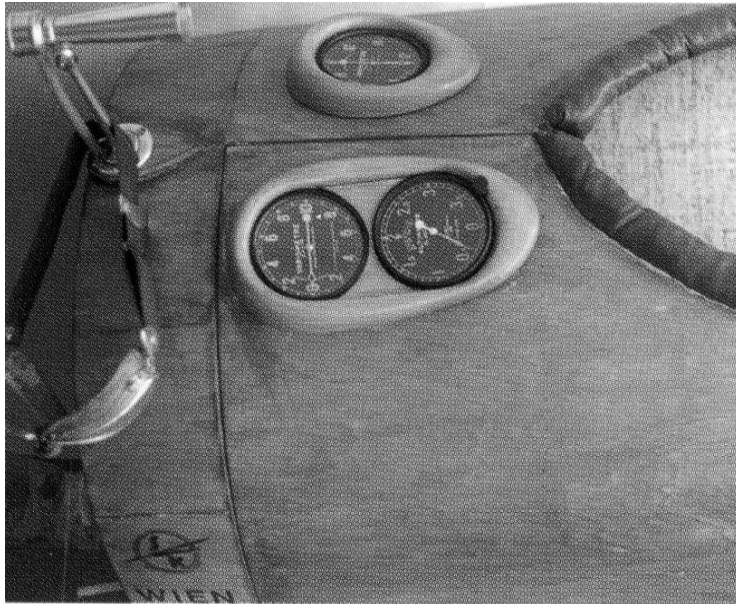


RRG Professor „Rhöngeist“



Robert Kronfeld

Mit dem „Professor“, benannt „Rhöngeist“, wurde Robert Kronfeld im Rhön-Wettbewerb 1928 Gesamtsieger mit 41 km Strecke, 660 m Höhengewinn und einem Dauerflug von 7 Std. 54 Min. Kronfeld war in diesem Wettbewerb der erste Segelflieger, der ein Variometer mitführte. Unbekannt war dieses Instrument zwar nicht, die Ballonfahrer setzten es schon lange zuvor ein; aber in einem Segelflugzeug wurde es hier erstmals verwendet. Dieses Gerät, das die Steig- und Sinkgeschwindigkeit anzeigt, war eine der wichtigsten Voraussetzungen für die wirklich optimale Ausnutzung der thermischen Aufwinde. Bislang hatten die Segelflieger höchstens Fahrt- und Höhenmesser eingebaut.



Instrumente der „Wien“ an der Rumpfoberseite (Nachbau Klaus Heyn)

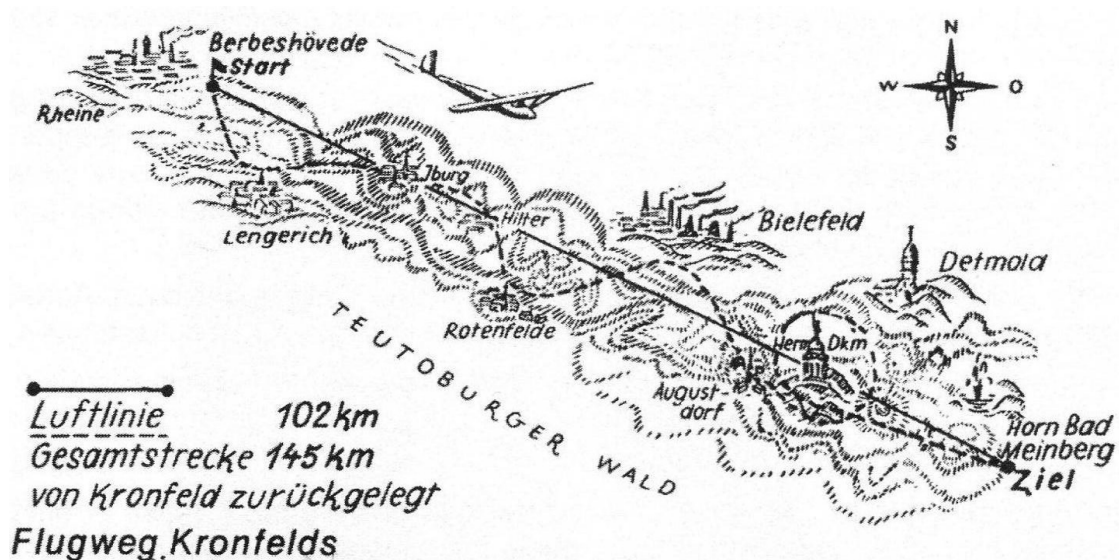
Kronfeld war es auch, der den Segelflug vom Hangflug weg zur bewussten Ausnützung der Thermik führte. Dabei war er wiederum der erste Segelflieger, der trotz anfänglichem Hohn und Spott der Kollegen konsequent einen Fallschirm mit sich führte. (Dank diesem Rettungsgerät überlebte er am 22. Juli 1932 den Absturz der „Austria“.) Einige Jahre später war dieses Gerät voll etabliert und konnte manchem Piloten das Leben retten.

Um die Leistungen weiter zu steigern entwickelte Alexander Lippisch 1929 aus dem „Professor“ für Robert Kronfeld eine Sonderkonstruktion, die „Wien“, die vor allem aerodynamisch wesentlich besser durchkonstruiert war und sich durch eine sehr niedrige Sinkgeschwindigkeit auszeichnete. Die Berechnungen und Konstruktionsideen wurden von Hans Jacobs (Wasserkuppe) und Emil Pohorille aus Dresden in Konstruktions- und Bauzeichnungen umgesetzt. Aus 16 m wurden 19,15 m Spannweite, und das Seitenverhältnis wurde von 1:14 auf 1:19,6 erhöht. Lippisch benützte das Profil Gö 549 mit verdickter Nase und etwas stärkerer Wölbung. Die Tragfläche war im Flächenmittelstück rechteckig und die Aussenflächen stark trapezförmig. Der Rumpf wurde elliptisch und konnte im Querschnitt möglichst klein gehalten werden, da Kronfeld von kleinerer Statur war. Um die schwächsten Aufwinde zum Segeln ausnützen zu können, waren geringste Sinkgeschwindigkeit und geringe Flächenbelastung nach wie vor das Ziel der Konstruktion. Oft blieb Kronfeld mit seiner Maschine noch in der Luft, wenn alle andern schon lange am Boden waren.



Gummiseilstart der „Wien“ auf der Wasserkuppe, Rhönwettbewerb 1931

Mit der „Wien“ wurde Robert Kronfeld der erfolgreichste Segelflieger der Jahre 1929 und 1930. Am 15. Mai gelang ihm im Hangaufwind des Teutoburger Waldes einen Weltrekord, der in jenen Tagen sicherlich genauso aufregend war wie 40 Jahre später die ersten 1000-km-Flüge: Der erste Segelflug der Geschichte mit über 100 km. Die 102,2 km war ein Weltrekord, den er für zwei Jahre nicht mehr abgab.



Skizze des Flugweges, den Kronfeld mit der „Wien“ am 15. Mai 1929 über dem Teutoburger Wald zurückgelegt hat. Damit gewann Kronfeld den Preis der „Grünen Post“ in der Höhe von 5000 Mark.

Am 20. Juli 1929 stellte er im Rhön-Wettbewerb bei seinem ersten Gewitterflug eine Strecke von 143 km Strecke und eine Höhe von 2281 m – gleichzeitig zwei Weltrekorde auf. Zehn Tage später, am 30. Juli, verbesserte er diese Leistung mit einem Streckenflug von 150 km und 2589 m Höhe – somit gelangen ihm 4 Weltrekorde innerhalb von 10 Tagen! Im Juli 1931 überquerte er als erster den Kanal zwischen Calais und Dover in beiden Richtungen mit dem Segelflugzeug und gewann den 1000-Pfund-Preis der „Daily Mail“. „Nach meiner Landung in der Nähe der alten Burg von Dover haben mir viele Autofahrer ihre Unterstützung und Betriebsstoff angeboten. Sie waren fast enttäuscht, als ich ihnen erklärte, dass das Flugzeug motorlos sei.“ Seinen letzten Flug mit der „Wien“ flog Robert Kronfeld in der „12. Rhön“ mit 156 km von der Wasserkuppe nach Arnsberg/Westfalen. Dies war zugleich sein längster Thermikflug.

Die antisemitische Politik des Dritten Reiches machte es Kronfeld als sogenannten „Nichtarier“ unmöglich, weiter in Deutschland und Österreich als Segelflieger aktiv zu sein. Er emigrierte 1933 nach England, wurde britischer Staatsangehöriger und im II. Weltkrieg RAF-Offizier. Mit 44 Jahren verunglückte er am 12. Februar 1948 bei Trudelfversuchen mit einem Nurflügel-Motorflugzeug.

Die „Wien“ wurde 1933 nach Frankreich an den französischen Film- und Fotoindustriellen M. Henry Lumière – auch Präsident des Aéro Clubs von Rhône und Süd West, verkauft. Hier verliert sich die Spur. Gerüchte wollen wissen, dass die „Wien“ noch heute in irgendeinem Landsitz im Südwesten Frankreichs aufbewahrt werde.

Quellen:

Hans-Jürgen Fischer MFI 8/99

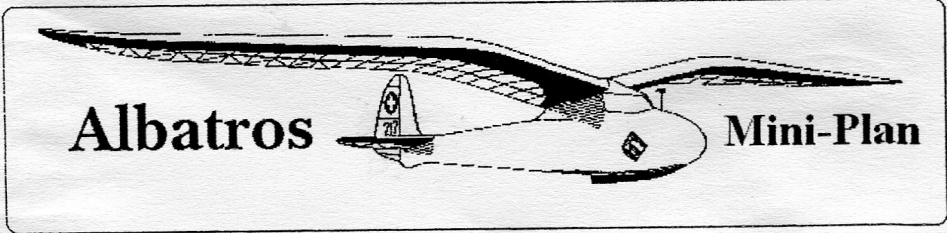
Brütting: Die berühmtesten Segelflugzeuge der Welt 1981 Motorbuch Verlag

Brinkmann-Zacher: Die Evolution der Segelflugzeuge 1999 Bernhard & Graefe

Segelflugpionier Robert Kronfeld: Flug-Informationen III+IV/2010, Wien

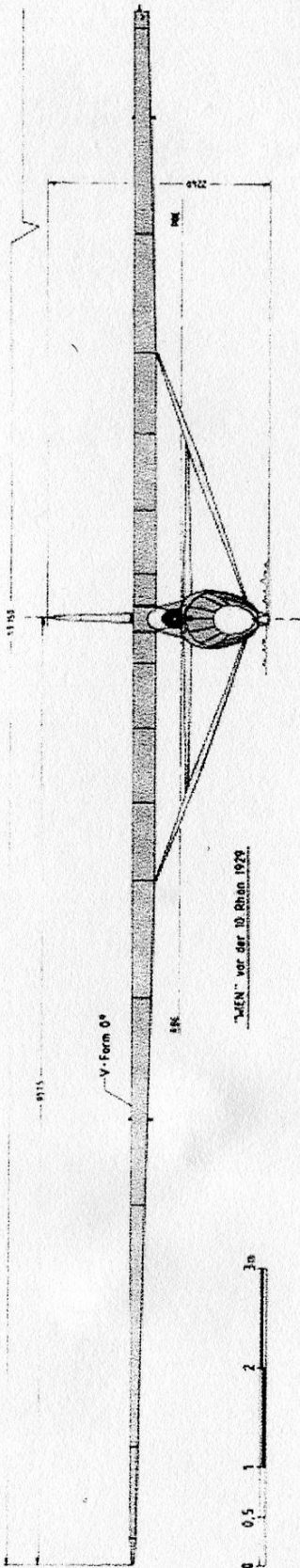
M. Simons: Segelflugzeuge 1920-1945: 2001 EQIP-Verlag

bg



WIEN

Konstrukteur	Alexander Lippisch
Hersteller	Kegel-Flugzeugbau
Verwendung	Hochleistungssegler
Erstflug	26. Februar 1929
Rumpflänge	7,88 m
Spannweite	19,15 m
Streckung	1:20
Flügelfläche	18,60 m ²
Profil	Gö 549 mod.
Leergewicht	158 kg
Fluggewicht	248 kg
Flächenbelastung	13,8 kg/m ²
Sinkgeschwindigkeit	0.71 m/s
Gleitzahl	über 1:20

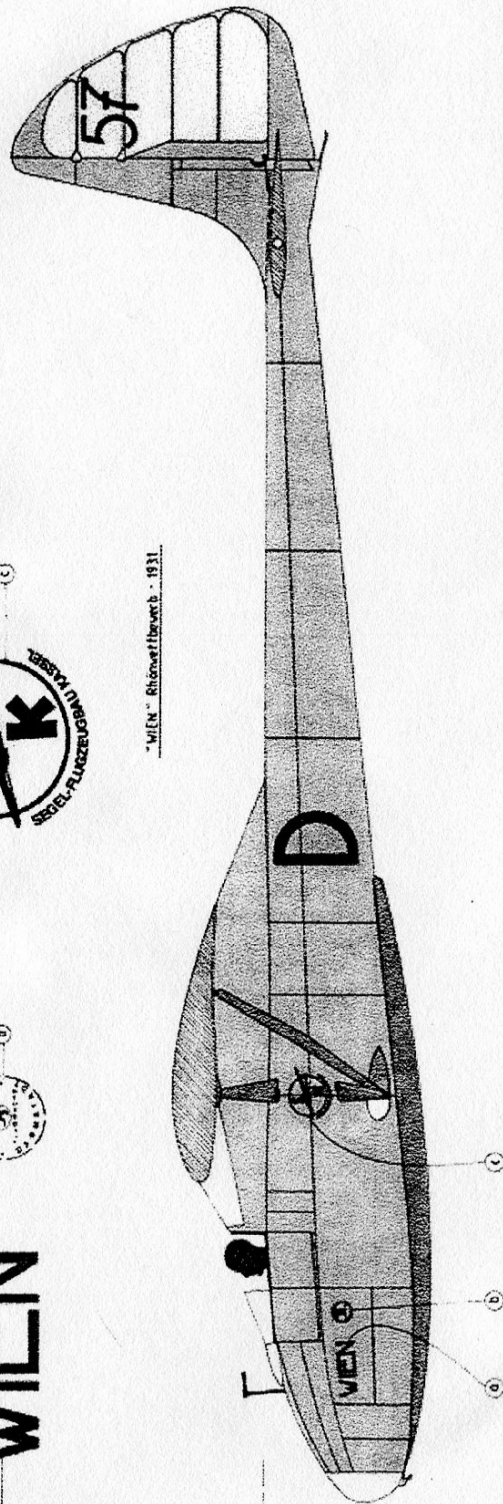


Aufschriften / Fremdspr. Maßstab x 4.

WIEN



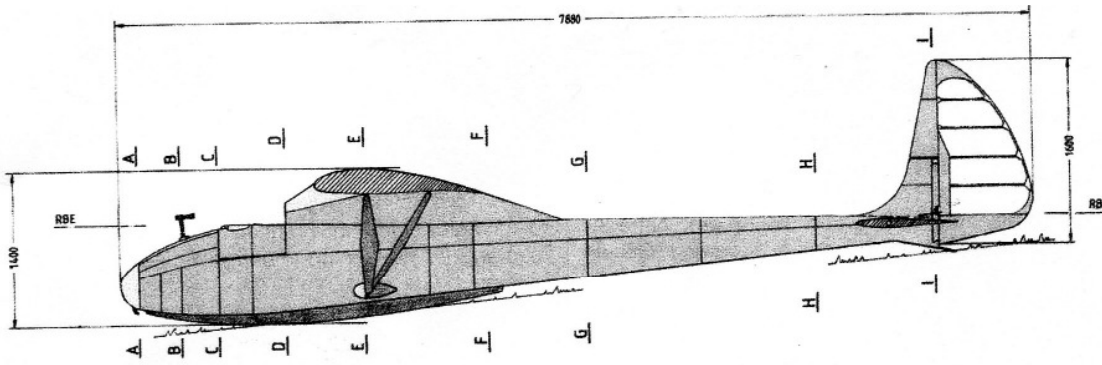
"WIEN" Rhönwettkamp - 1931



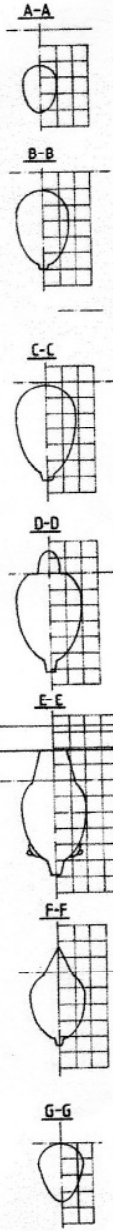
mit Scale
KEGEL-FLUGZEUGBAU - KASSEL
"WIEN"



© by MFI

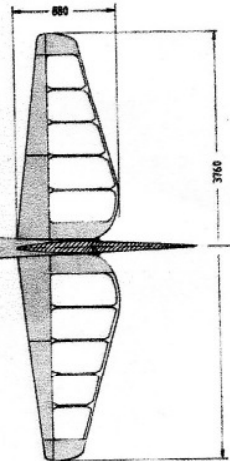
Zeichnung ESCHER 06/1989



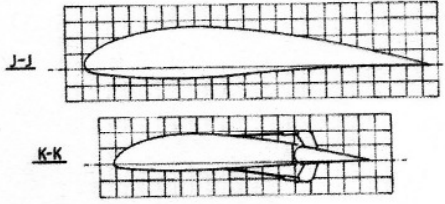
"WIEN" dargestellt im Zustand vor dem 10. Rhönwettbewerb 1929



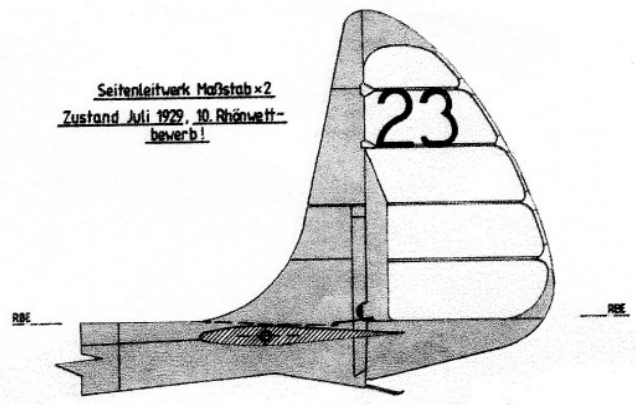
 Sperrholz
 Stoffbespannung



Flügelansicht Maßstab x2



Seitenleitwerk Maßstab x2
Zustand Juli 1929, 10. Rhönwettbewerb!



mfi scale _____
 KEGEL-FLUGZEUGBAU-KASSEL
 "WIEN" _____

© by MFI

Zeichnung: FISCHER 06/1999

Die „Wien“ als M. 1:2-Modell

Wir wissen es spätestens seit der „Austria“ und der Ka 4 Rhönlerche: Wer solch grosse Modelle baut, braucht ein gehöriges Mass an konstruktiver und handwerklicher Fertigkeit. Dass Markus Frey dies in hohem Mass besitzt, beweisen seine Modelle, sind doch alle im Massstab 1:2 und weitestgehend auch materialgetreu gebaut.

Markus' Ku 4 „Austria“ und die Ka 4 Rhönlerche sind mittlerweile international weit herum bekannt geworden. Kaum ein grösserer Flugtag wo nicht seine Grossmodelle vorgeflogen werden. Sein neuestes Werk ist Robert Kronfelds „Wien“, ebenfalls im gleichen Massstab 1:2. Urs Pirchers Flyhard-Webseite hat das imposante Projekt hervorragend und umfassend dokumentiert (www.flyhard.ch). Ich kann mich hier auf einige Eckpunkte beschränken.

Planungsbeginn: Frühling 2010

Rolf Fritschi erstellte auf der Basis der Simons-Risszeichnungen eine dreidimensionale CAD-Zeichnung mit allen Details. Dies hatte den Bau sehr vereinfacht.

Baubeginn:

Ende Sept. 2010 konnte mit dem Bau begonnen werden. Während den 6½ Monaten Bauzeit kamen so ungefähr 600-700 Baustunden zusammen. Das Modell erreichte ein Gewicht von 36 kg. Hans Baumann übernahm die statische Berechnung des Hauptholmes. Am schwierigsten war, das Pendel-Höhenruder spielfrei herzustellen. Die „Wien“ kam schliesslich ohne Probleme durch die Abnahme des BAZL.

Erstflug:

Bei tadellosem Frühsommerwetter erfolgte der Erstflug am 6. Mai 2011. Die offizielle Vorstellung fand am Oldtimer-Treffen Müswangen 2011 statt.

Flugeigenschaften:

Markus bezeichnet die Flugeigenschaften als gesunde Mischung zwischen Ka4 und Austria. Durch die geringe Flächenbelastung fliegt das Modell sehr gutmütig und langsam.

Die „Wien“ wurde anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Segelflug“ auf der Wasserkuppe, zusammen mit der „Austria“ und der „Rhönlerche“, vorgeführt und sehr beachtet.



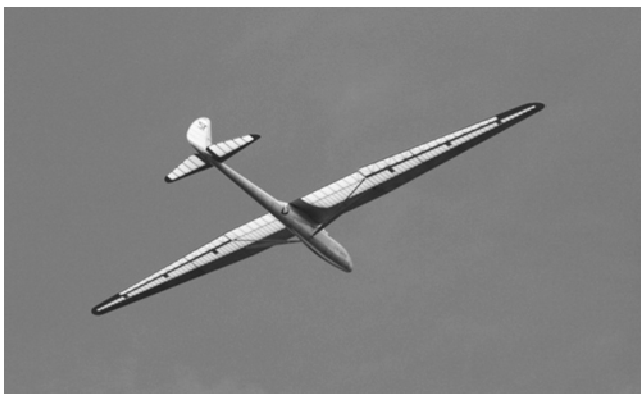
Warten auf den Erstflug



Volle Konzentration beim Piloten



Auf geht's zum ersten Flug!



Gemächlich zieht sie ihre Kreise



Sooo gross bin ich! (Der Pilot ist immerhin ca. 1,8m)



Und zum Schluss das Erinnerungsfoto fürs Album

Fotos:
Ramona Prampolini
Beat Galliker
Peter Hofer

3. Internationale Oldietreffen Müswangen

4. / 5. Juni 2011

Wieder einmal stand fest: Petrus ist ein Oldiefan. Denn die Wetterprognose war nicht so gut wie schlussendlich das Wetter wirklich war. Statt Gewitter und Wolkenbruch hatten wir ein paar einzelne Wolken und vor allem Sonnenschein.

Was sich dieses Jahr auf dem Modellflugplatz an Modellen zusammenfand, war genial. Spalinger S 10 „Zürivogel“, Spyr-Trainer, Darmstadt D-30 „Cirrus“, „Wien“ usw. Natürlich wurden auch unsere deutschen Gäste gebührend empfangen. Aus München, der Rhön und sogar aus Bremen reisten sie zu uns in die Schweiz. Auch Patrick Trauffer war mit seiner riesigen Ka 4 Rhönlerche Msst. 1:1,4 auf dem Platz. Durch die 30 Meter Pistenverlängerung und 2 Helfer, die den „Rhönstei“ anschoben, gelangen die Starts beinahe mühelos. Das Strahlen in den Gesichtern der Piloten verriet, dass die Thermik super war. 30- bis 45-minütige Flüge waren nicht selten, und dank dem unermüdlichen Einsatz der Schleppiloten kam niemand zu kurz.

Kurt Ritter und seine Helfer sorgten dafür, dass niemand Hunger oder Durst haben musste. Speziell am Samstag war noch ein Teil des „Team Black Sheep“ auf dem Platz und machte sensationelle Luft-Luft-Aufnahmen von den Oldies, die sich in der Luft befanden.

Bis am Sonntagnachmittag wurde eifrig geflogen, und auch dieses Mal gab es keine grösseren Zwischenfälle zu verzeichnen. Mit den anschliessenden Bildern bleibt hoffentlich das diesjährige Oldietreffen noch lange Gesprächsstoff, bis zum nächsten Jahr.

Was das Fotobuch anbelangt, kann ich nur sagen, es könnte eines geben, zwar nur ein kleines, aber in Kombination mit einer DVD von den Filmaufnahmen aus der Luft und vom Boden.

In diesem Sinne wünsche ich euch allen noch eine schöne Flugsaison 2011.

Markus Frey



Hug Spyr Trainer



Darmstadt D-30 Cirrus



Spalinger S 18 II



Wien & Spalinger S 10 Züri vogel



DFS Olympia Meise



Cmelak Turbo



Im Bereitstellungsraum



Kranich II



Musger Mg 19a



Hoher Besuch im Downwind



Spalinger S 19 I



Habicht E



Ka 4 Rhönlerche „Rhönstei“



Auch Piloten müssen mal Pause machen



Das imposante Teilnehmerfeld

Fotos:
Ramona Prampolini
Beat Galliker
Urs Pircher
Thesi Majstrik

16. Aroser Antik-Segelflugmodell-Treffen

18. / 19. Juni 2011

Das Wetter:

Am Samstag ganztags Regen. Wieder bewährte sich das Schlechtwetterprogramm mit Modellausstellung in der Mittelstation sowie der Aufenthalt in der Brüggerstuba. Dem Personal der Aroser Bergbahnen wie auch der Brüggerstuba sei für die hilfsbereite Unterstützung gedankt. Am Sonntag zeigte sich dann die Sonne. Da gab es viele schöne Flüge, keinen nennenswerten Bruch, wir dürfen zufrieden sein.

Wie vor 70 Jahren

Das älteste Modell mit Jahrgang 1936 war der Aroser 36 und als jüngstes mit Jahrgang 1947 war eine Lerche anwesend. Sperrholzromantik oder modellfliegerisches Kulturgut, auf jeden Fall alt, ehrwürdig und edel. Kantige Rümpfe und ausgeprägt turbulente Flügelprofile.

Sperrholz aus dem die Träume sind

Gemeinsam mit den Aktiven der Oldtimer Segelflugzeugmodellen: Mit dem Werkstoff Sperrholz wurde Segelflug- und Modellfluggeschichte geschrieben. Ob das heimelige Sperrholz von einst oder die Faserverbundstoffe von heute: Die IG Albatros weist den Weg.

17. Aroser Antik-Segelmodell-Treffen

23. / 24. Juni 2012

Infos:

Alfred Genther

Gumpisbuelstrasse 35

8600 Dübendorf

Tel. 044 821 04 34



Der Arosener 36 von Hans Grünwald ist die älteste anwesende Konstruktion.
Konstrukteur: Emil Glünkin/1936



Die ältesten Teilnehmer mit dem jüngsten Modell Lerche 1947
v.l.n.r.: Werner Hauenstein, aktiver Teilnehmer der Arosener Wettbewerbe 1937-1948
Walter Haller mit Nachbau Lerche
Heinrich Zimmerli, Konstrukteur der Lerche



Marc Thomann, ein begeisterter Teilnehmer mit FCW 2, scheute den weiten Weg von Genf nicht.



Karl Schwarz mit Champion/Willy Tausch 1946. Das Ende der Sperrholzaera brachte hochgezüchtete, elegante Modelle.



Am Sonntag war ideales Wetter. Pilot 4 im Aufwind



Modelle als Treibstoff-Werbeträger: Hans Greising mit Esso und Shell 3

Teilnehmerliste Arosa 2011

Modelle	Jahrgang	Konstrukteur	Teilnehmer
Aroser 36	1936	Glünkin Emil	Grünenwald Hans
Bussard	1945	Zeller Hans	Zeller Hansruedi
Champion	1946	Tauss Willy	Schwarz Karl
Esso	1941	Degen Arnold	Greising Hans
FCW 2	1943	Hausammann Ernst	Thomann Marc
Hai	1943	Tauss Willy	Genther Alfred
Kondor	1938	Zeller Ernst	Zeller Hansruedi
Kormoran	1939	Baer Horst	Tanner Christian
Lerche	1947	Zimmerli Heinrich	Haller Walter
Panther	1945	Tauss Willy	Genther Alfred
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Kiener Hans
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Wettstein Kurt
Pinguin	1941	Marti Hans	Genther Alfred
Pro Aero	1941	Degen Arnold	Wettstein Kurt
Shell 3	1942	Degen Arnold	Greising Hans

Ehrengäste:

Hauenstein Werner, ehemaliger Teilnehmer an den Aroser Wettbewerben 1937-1948

Zimmerli Heinrich, Konstrukteur des Segelflugmodells Lerche 1947

Alfred Genther



G 41 (1941 Grossmodelle jener Zeit)



Sperrholzmodelle im Aufwind

Schleppfliegen in Kulm 14. Aug. 2011

Das jährliche Oldtimer-Schleppfliegen in Kulm war wiederum ein grosser Erfolg. Wie gewohnt haben die Mitglieder der Modellfluggruppe Kulm eine hervorragende Infrastruktur erstellt, was einen reibungslosen Oldtimer-Schlepptag begünstigte. Das Wetter hat zum Glück auch mitgespielt, und es konnte fleissig geflogen werden. Anzutreffen waren auch Antiksegler, geflogen von Ernst Müller mit dem Schlepp-Piloten Arthur Hunziker. Ein wunderschönes Gespann zum Himmel strebend anzusehen. Übrigens war Ernst auch der fleissigste Pilot des Tages, bravo Ernst! Im Weiteren waren schöne kleinere und auch grosse Oldtimer-Segler anzutreffen, die fantastische Flugleistungen und schöne ästhetische Flugfiguren am Himmel über dem schönen Flugfeld zauberten.

Bemerkenswerte Vorführungen eines Gummimotor-angetriebenen Modells von Alfred Genter wurde von einigen Interessenten bewundert und in Flugvorführung bestaunt. Ich glaube, dass diese Klasse von Modellen und deren einfachen Antriebsmöglichkeiten von recht vielen Leuten bewundert wurden und einen starken Eindruck hinterlassen haben.

Unser eingeladener Schlepp-Pilot Hugo Gloor hatte alle Aufgaben bestens bewältigt, wenn man bedenkt, dass er die grosse „Wien“, pilotiert von Markus Frey, mit über 35 kg Eigengewicht mühelos steigend in den Luftraum von Kulm schleppte. Zu bestaunen war auch die schön gebaute und geflogene „Musger Mg 19“, pilotiert von Kurt Ritter. Ein Sahnestück von einem Oldtimer von über 8 m Spannweite.

Einen besonderen Dank geht an die Mitglieder der Gruppe Kulm für die gut organisierte Festwirtschaft. Es fehlte wirklich an nichts, und das Essen sowie die Getränke waren gut und genügend vorhanden.

Ein gelungener Schlepptag und einer, der sicher in Erinnerung bleiben wird.

Hans Graf



Dem sieht man die Kraft förmlich an!

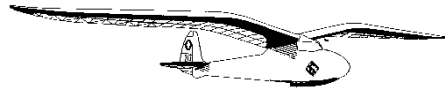
Grössere Modelle brauchen auch grössere Anhänger!

IGA o.s.-Aktivitäten 2012

25. März 2012 *)	Frühjahrestreffen Trimbach
12. Aug. 2012 *)	Schleppfliegen Kulm
23./24. Juni 2012	Aroser Antik-Segelmodell-Treffen
28. Okt 2012 *)	Herbsttreffen Trimbach

weitere Daten werden zu gegebener Zeit folgen

*) Diese Daten sind vorerst noch nicht definitiv.



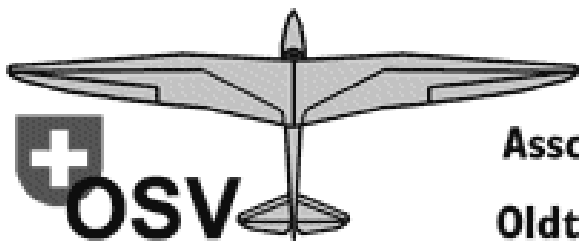
IG Albatros o.s. Shop

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 !

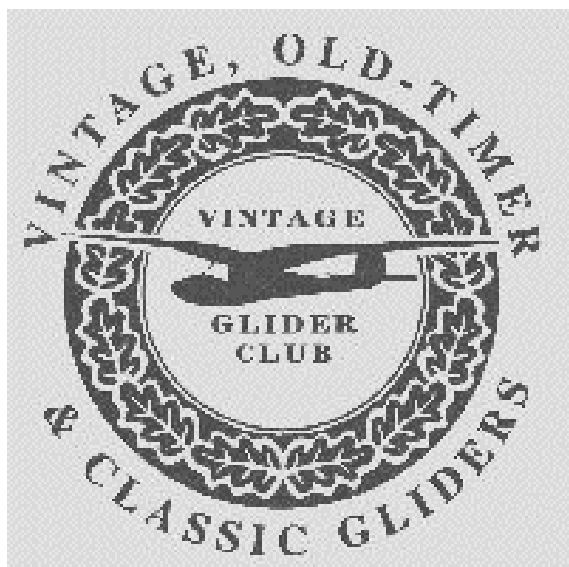
Bestellen bei
Walter Wolf
Forstweg 21
2545 Selzach
032 / 641 33 39

Adressen von Vereinen zum Zweck Erhaltung alter Segelflugzeuge



Swiss Vintage Glider Association
Association suisse des planeurs anciens
Oldtimer Segelflug Vereinigung Schweiz

Fahrni Willy, Sanatoriumsstrasse 24, 8636 Wald
www.osv-ch.org



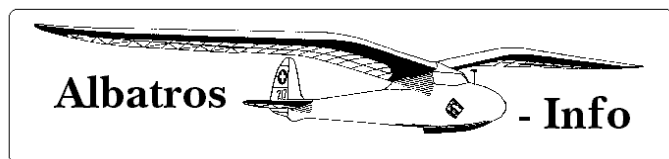
Vintage Glider Club
Vertreter für die Schweiz:
Werner Rüegg
uf Rüti
CH-8498 Gibswil

w_rueegg@hotmail.com
<http://www.vintagegliderclub.org>



OCS Oldtimer Club Schänis
Jürg Baer
Stuketenstrasse 14
Rumlikon
CH-8332 Russikon
juema.baer@bluewin.ch
www.schaenissoaring.ch/

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 2011

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 / Beat Galliker / Alfred Genther / Hans Graf /
Bruno Häusler / Walter Wolf

Fotos: Beat Galliker / Hans Graf / Peter Hofer / Thesi Majstrick
Ramona Prampolini

Satz: Beat Galliker

Druck: Oetterli Druck AG, Rothlistrasse 3, 6274 Eschenbach

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