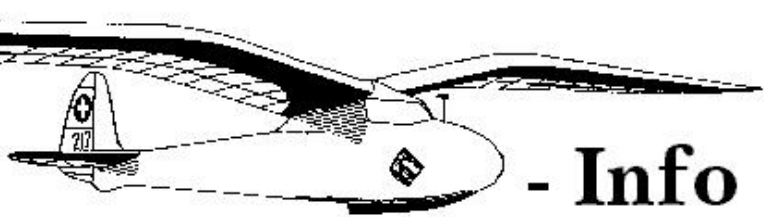


**Albatros**



**- Info**

Mitteilungsblatt der IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge  
19. Jahrgang Heft Nr. 40 Oktober 2013

# Horten I. Ae. 34M Clen Antú (Ho XVb) ein argentinischer Sonnenstrahl



# Einladung zum Herbsttreffen 2013

der

## IG Albatros o.s.

vom

27. Okt. 2013

ab 10:00 Uhr

## in Olten-Trimbach



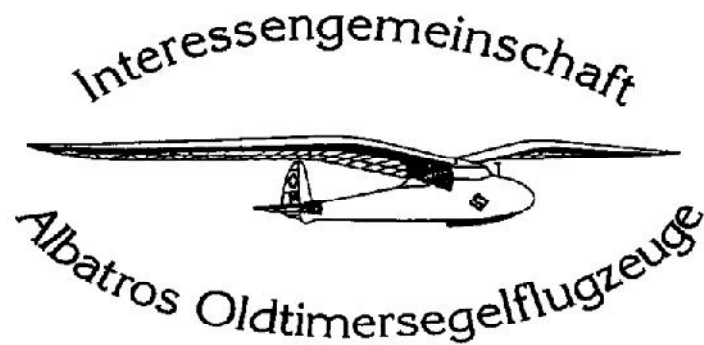
## Programm Frühjahrestreffen

- |                 |  |
|-----------------|--|
| - ab 10:00 Uhr  | gemütliches Beisammensein                  |
| - um 11:30 Uhr  | Mittagessen (Teilnehmende bitte anmelden!) |
| - ab 14:00 Uhr  | Offizielle Mitteilungen des Vorstandes     |
| - anschliessend | Pflege der Kameradschaft                   |

Für Dia- oder Filmvorführungen sind wir immer dankbar. Wer etwas zeigen möchte, nehme bitte mit Walter Wolf oder Bruno Häusler Kontakt auf.

# Inhaltsverzeichnis

Einladung zur Frühjahrestreffen 2013	Seite 2
Definition der IG Albatros o.s.	Seite 5
Kontaktadressen der IG Albatros o.s.	Seite 6
Frühlingstreffen Trimbach 2013	Seite 7
Hangfliegen in Trogen April 2013	Seite 9
Herbst-Hangfliegen in Trogen 2013	Seite 9
Gummimotor-Modellflug Allmend Frauenfeld 2013	Seite 10
Modellplan-Archiv	Seite 13
IG Albatros Bilder- und Planarchiv	Seite 13
Segelflug-Ausstellung in Trogen	Seite 14
Kranich II OY-XWL (ex D-0031, ex HB-482)	Seite 14
Kranich II HB-475	Seite 15
HB-381 – die älteste flugtüchtige Olympia Meise	Seite 15
Spyr IV HB-336-Restaurierung	Seite 15
Horten I. Ae. 34M Clen Antú (Ho XVb)	Seite 16
Horten I. Ae. 34M als 1:2,5-Modell	Seite 18
Oldietreffen Müswangen 2013	Seite 21
Int. Modellmotoren-Börse 2013	Seite 24
18. Aroser Antik-Segelflugmodell Treffen 2013	Seite 25
Oldtimer-Schleppfliegen Kulm 2013	Seite 28
Stiftung Segel-Flug-Geschichte	Seite 21
Buch-Tipp: Segelflug-Chronik	Seite 34
Buch-Tipp 40 Jahre Vintage Glider Club	Seite 35
Adressen OSV, VGC, OCS	Seite 36
IGA-Termine 2013/2014	Seite 37
IG Albatros o.s. Shop	Seite 37
Übrigens	Seite 37
Gesucht wird	Seite 38
Impressum	Seite 39



**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 oder 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.

**Interessiert?** Unser Jahresbeitrag beträgt CHF 30.--. Anmeldungen nimmt unsere Kassier Bruno Häusler, Kirchgasse 10, 3033 Wohlen BE, Tel. 031 / 991 99 49 oder [i.g.albatros@bluewin.ch](mailto:i.g.albatros@bluewin.ch) gerne entgegen.

# 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](http://www.ig-albatros.ch)

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

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

**Präsident / Öffentlichkeitsarbeit:** Markus Frey  
[markus.frey@mgmueswangen.ch](mailto:markus.frey@mgmueswangen.ch)  
Tel. 076 / 395 36 10

**Kassier / Adressverwaltung:** Bruno Häusler  
[d-b.haeusler@netcss.com](mailto:d-b.haeusler@netcss.com)  
Tel. 031 / 991 99 49

**Event –Organisation:** Hans Graf  
[graf-hans@bluewin.ch](mailto:graf-hans@bluewin.ch)  
Tel. 079 / 439 35 26

**IGA o.s.-Archiv / IGA o.s.-INFO:** Beat Galliker  
[beat.galliker@bluewin.ch](mailto:beat.galliker@bluewin.ch)  
Tel. 041 / 448 02 54

**Antik- / Modellplanarchiv:** Walter Wolf  
[walter\\_wolf@bluewin.ch](mailto:walter_wolf@bluewin.ch)  
Tel. 032 / 641 33 39

**Webmaster:** Urs Pircher  
[urs.pircher@gmx.net](mailto:urs.pircher@gmx.net)  
Tel. 079 / 533 81 95



Markus Frey



Bruno Häusler



Hans Graf



Beat Galliker



Walter Wolf



Urs Pircher

# Frühlingstreffen Trimbach 10. März

An diesem strahlenden Frühlingssonntag trafen sich mehr als 30 Mitglieder im Kirchgemeindesaal Trimbach. Viele interessante Modelle und Projekte in allen Grössen und Arten wurden aufgestellt. Dieses Jahr konnten wir zwei verdiente und langjährige Vorstandsmitglieder ehren. Lassen wir wieder die Bilder sprechen:  
(Fotos Beat Galliker & Rainer Gizzi)



Diskutieren – fachsimpeln – plaudern – orientieren



Hans Grafs grosse S 18T Chouca macht Fortschritte



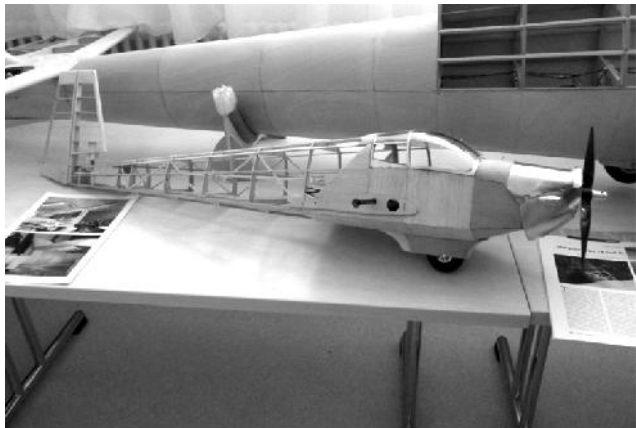
Ernst Gerber neues Projekt: Horten IV M. 1:3,5



Fréderics S 14-Projekt stiess auf grosses Interesse



Bruno Ferraris „Sea Cat“-Antikmodell, Spw. 172 cm



Fréderics Scheibe SF-25A Falke M. 1:6



Fredi Genthers Piper TG-8 Training Glider, M. 1:10



Abschied zweier verdienter Vorstandskollegen



Bruno Häusler unser neues Ehrenmitglied



Herzlichen Dank an Hedi, Christine und Doris. Ihr verwöhnt uns immer so gut mit Leckereien und Trank!





# Hangfliegen in Trogen April 2013

Es hat (wieder) nicht sollen sein!!!

Eigentlich wollten wir am 21. bzw. 28. April 2013 das Frühjahrs-Hangfliegen in Trogen durchführen. Aber der kalte und nasse Frühling 2013 machte uns einen dicken Strich durch die Rechnung. An beiden Tagen war das Wetter so schlecht, dass wir jeweils absagen mussten. Hoffen wir auf einen besseren Frühling 2014!



## Herbst-Hangfliegen 13. (Vs 20. Okt. 2013)

Nachdem das Frühlingsfliegen völlig ins Wasser gefallen ist, laden wir euch zum diesjährigen Herbst-Hangfliegen nach Trogen ein. Mildes und sonniges Herbstwetter ist bestellt, wir hoffen auf pünktliche Lieferung.

Eingeladen sind vor allem Oldtimer- und Antik-Flugmodelle, aber auch sonst alles was fliegt. Wir möchten mit der Zeit besonders die **Oldtimer-Modelle im Massstab 1:10** propagieren, wobei alle Bauweisen erlaubt wären (auch ARF und Schaumwaffeln!). Dies sähen wir als Gegenpol zu den verschiedenen Grossmodell-Anlässen. Modelle dieser Grösse sind gut transportabel, relativ einfach und günstig herzustellen (oder zu beschaffen) und auch an kleinen Hängen gut zu fliegen. Es wäre schön, wenn wir auch dieses Jahr wieder solche Modelle am Start hätten

***Baut 1:10-Modelle!!!***

Wir treffen uns um 10.00 Uhr beim Restaurant „Sand“. Die Autos können dort abgestellt werden. Das Restaurant befindet sich in unmittelbarer Nähe des Flughanges und ist von den Anreisenden von Trogen aus Richtung Bühler – Appenzell sehr einfach zu finden. Die Wirtin, Frau Schläpfer, ist von unserem Event informiert und freut sich selbstverständlich, wenn sich Piloten und Freunde zum Mittagessen anmelden (ist aber nicht obligatorisch).

Bei kritischen Wetterverhältnissen erteilt Hans Graf am Vorabend des Events unter der **Handy-Nr. 079 / 439 35 26** gerne Auskunft.

Vorstand

# Die Gummimotor-Modellflug-Aktivitäten auf der Allmend Frauenfeld, 17. März 2013

Der März 2013 war meistens mit Regen und tiefen Temperaturen in Erinnerung. Unser Treffen wurde durch gut erträgliche Temperatur und ruhige Luft begünstigt. Wenn auch der Himmel trüb war, es war meistens den ganzen Tag trocken. Mit 4 Teilnehmern gab es keine Steigerung der Teilnehmerzahl. 3 Kameraden meldeten sich wegen Krankheit ab, von den übrigen zahlreichen Einladungen kam kein Echo. Leider war auch kein F1B Spezialist anwesend. Diese modernen Wettbewerbsmodelle zeigen auf eindruckliche Art, wie wirksam und kräftig eine hochgezüchtete Gummi-Antriebstechnik erstaunliche Leistungen zustande bringt. Das fehlte uns an diesem Treffen. Der ansehnliche mitgebrachte Modellpark war am Boden wie auch in der Luft sehr eindrucklich. Dank der IG Albatros-Internetpräsenz, unserem Webmaster Urs sei Dank, fand Roman Gröner den Weg zu unserem Anlass. Er brachte eine umfangreiche Flotte vorbildgetreuer Modelle im Bereich von 30 bis 50 cm Spannweite mit. Diese Modelle sahen nicht nur am Boden gut aus, sondern zeigten auch beachtliche Flüge. Eine enorme Wertsteigerung unseres Anlasses! Selbst ein zweimotoriges Canadair Feuerlöschflugboot zeigte erstaunliche Flüge. Hansruedi Zeller hat die Uralt-Ente ES 120 (1932) überholt und instand gestellt. Hier sind noch einige Einstellungs- und Trimmversuche nötig. Seine beiden Cup d'Hiver-Modelle sind da schon einfacher zu bedienen und zeigten entsprechend Flüge mit hoher Leistung. Auch seine bewährten Modelle Häfeli DH-3, Praktikus und Competitor flogen gut und regelmässig. Peter Ziegler flog mit seinen Modellen Me 109, Cloud, Tramp, Praga, Primus und Jade. So ein Me 109-Tiefdecker ist schwierig zu trimmen. Seine andern Modelle zeigten erfolgreiche Flüge. Neben alten gab es bei mir die neuen Modelle „Banana Fritter“ und „Esso Pro Aero“. Der Banana Fritter flog im Juni trotz Thermiksicherung bis nach Felben und wurde dort von einem ehrlichen Mann gefunden. Der Pilatus Porter ist gut optimiert. Der Esso Pro Aero ist ein Sperrholz-Antikmodell aus 1939. Im Weiteren flogen auch noch der Himmelsstürmer, Piper Cub und der Höhenflieger Gummiversal 1A. Als Zuschauer konnten wir Susanne und Edi Frei begrüßen. Unsern beiden Filmreportern Urs Pircher und Markus Frey vielen Dank. Schön, dass die beiden 1:2-Vintage Sailplane-Spezialisten diesen „Gummi-Mückenschwarm“ besucht und gefilmt haben. Zum Abschluss dieses erfolgreichen Tages trafen wir uns wieder im Hotel Domicil. Roman brachte eine interessante US-Fachzeitschrift, speziell für Gummimotor-Modellflug, mit, insbesondere mit Scale-Modellen in Masse und Klasse.

## Was bringen weitere Treffen?

*Warum so früh im März?* Dort, wo wir flogen, ist ab April Sperrgebiet wegen Bodenbrütern. Zudem haben wir im März die IG Albatros-Frühlingsversammlung.

Zusätzlich gastierte am 24. März der Circus Knie, am 31. März war Ostersonntag und am 7. April Military-Reiten. So blieb halt nur noch der 17. März.

*Und die Zukunft?* Vom Hörensagen soll ein völlig neues Konzept entstehen, aber niemand weiss wann und wie. Auf der Allmend spricht man von einem Hochwasser-Überflutungsgebiet. Auch der Naturschutz hat seine Projekte. Dort, wo unsere Autos parkiert waren, soll ein Fahrverbot in Kraft treten.

So hoffe ich, dass bis Ende Jahr alle offenen Fragen beantwortet sind. Eventuell lässt sich im Herbst noch per Telefon noch ein kleines Treffen realisieren.



Die Teilnehmer und ihre Modelle



Auf der Allmend Frauenfeld wird Gummimotor-Geschichte geflogen und gefilmt



Der Modellpark in bunter Vielfalt und grosser Zahl



Peter Zieglers bewährte Modelle



Sehr gekonnt: Roman Gröner mit exzellenten Modellen, die alle überzeugend flogen



Markus Frey als Kameramann. Verglichen mit den 1:2-Segelflugzeugmodellen eine völlig andere Dimension



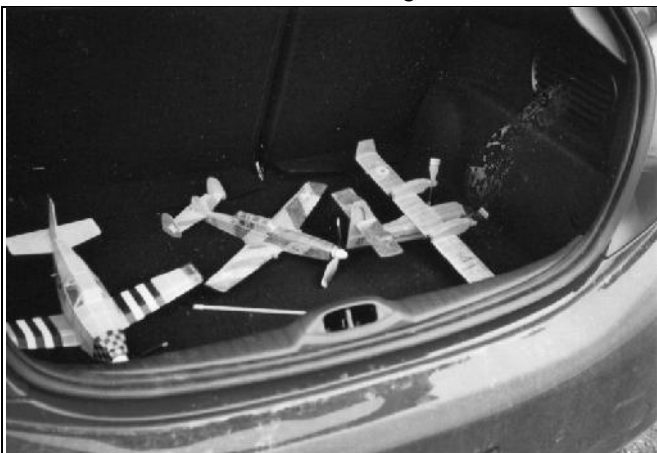
Die C-3605 von Roman Gröner zeigt wundervolle Flüge Die Ornithologen bekamen hier sehr seltene Vögel zu sehen



Hansruedi Zellers vielseitige Flotte



Bemerkenswert: 2-mot-Gummimotormodell Canadair



Kofferraumfreundlich im wahrsten Sinne des Wortes!



Im Hotel Domicil: Gummi kann vieles bewegen



# Aus unseren Archiven

## Modellplan-Archiv

Im Verlaufe dieses Jahres habe ich wieder mehrere alte Pläne bekommen, welche erst bearbeitet werden müssen. Die Planliste auf der Webseite konnte ich wegen Zeitmangels noch nicht aktualisieren. Gegen Jahresende hin sollte es aber soweit sein. Ein neuer Katalog ist ebenfalls in Vorbereitung und wird anfangs 2014 erscheinen. Weiter hatte ich 2 Schachteln mit „Schweizer Schüler“ Jahrgängen ab 1940 bekommen. Auch diese Publikationen müssen archiviert werden. Ihr sehr, die Arbeit geht mir nicht aus!

Walter Wolf



## IG Albatros Bilder- und Planarchiv

Dieses Jahr gingen Pläne des Rhönbussard, Ka 1 Rhönlaus und Spalinger S 18T Chouca je nach Deutschland. Aus den USA (!) kam eine Anfrage nach Unterlagen des Zweisitzers „Poppenhausen“. Leider konnte ich hier nicht konkret weiterhelfen. Aus der Schweiz kamen Anfragen zum Spalinger S 25 und zum Moswey 4a. In der Zeitschrift „Modell-Aviator“ hat Hans-Jürgen Fischer eine Dokumentation des Phönix T FS-24 veröffentlicht. Dies war seinerzeit das erste Kunststoff-Segelflugzeug. Dank Fotos von Thomas Fessler konnten dabei die zwei schweizerischen Flugzeuge HB-731 und HB-746 dokumentiert werden. Georg Maleschka, der Mitbesitzer des flugfähigen „Hol's der Teufel“ suchte Unterlagen zum Schulgleiter „Rossitten-Ass“. Leider konnte ich ihm hier nicht weiterhelfen.

Von Jack Kägi habe ich eine CD bekommen mit ca. 200 Bildern zur Restaurierung des Spyr IV, unter anderem mit Fotos vom provisorischen Zusammenbau der Flügel mit dem Rumpf.

Lilly Grundbacher schenkte mir eine CD mit vielen Fotos vom VGC-Rally 2013 in Lasham (GB), sowie einer Menge Segelflugfotos aus ihrem Archiv. Weiter bekam ich von ihr eine DVD zum Kopieren mit Bauplänen der Flugzeuge EoN Olympia 1, 2, 3 & 4 (401 & 402). Die EoN 2b ist bekanntlich die Lizenzversion der DFS „Olympia-Meise“.

Herzlichen Dank, Lilly und Jack, für die wertvollen Unterlagen.

Scheibe Mü 13 D3-Modell: In der französischen Modellflug-Zeitschrift „RC-Pilot International“ ist in der Juli- & August-Ausgabe 2013 ein 4-seitiger Modellplan im Massstab 1:5 (Spannweite 3,20 m) erschienen. Zur Konstruktion verwendete Mathieu Travani Fotos aus dem IG Albatros-Archiv. Wir kennen uns via die Retroplane-Webseite.

Wie schon einmal erwähnt, geniesst die IG Albatros und damit das Bilder- und Planarchiv weit herum recht grosse Beachtung, *einzig unter den Schweizer Modellfliegern kennt man uns noch zu wenig*. Hier ist also unbedingt Nachholbedarf am Platz!

### **Ausstellung zur Geschichte des Schweizerischen Segelfluges in Trogen**

Seit diesem Sommer stellt Frédéric Fischer einen Teil seiner fliegerischen Schätze in der „art-trogen“-Galerie aus. In einer informativen Ausstellung zeigt er Modelle und Dokumente der wichtigsten Segelflugzeuge und Antik-Flugmodelle der Schweiz. Die Bautechnik von manntragenden Oldtimer-Segelflugzeugen werden anhand von Originalteilen erklärt.



Ich kann den Besuch dieser spannenden Ausstellung, wie auch Fréderics „Segelflugmuseum en miniature“ sehr empfehlen.

Anmeldung unter 079 307 59 29 (Galerie) oder bei Fréderic direkt unter 071 344 21 35.

### **Kranich II OY-XWL (ex D-0031, ex-HB-482)**

Das Dossier über den seinerzeitigen Segelflugzeug-Schmuggel über den Alten Rhein vom Mai 1945, das Hansruedi Zeller und ich zusammengestellt hatten, (siehe Albatros-INFO Nr. 32 – 34) ist mittlerweile ins Dänische übersetzt worden und im Mitteilungsheft des VGC Dänemark erschienen. Die Dänen haben den Lebenslauf ihres Kranichs noch weiter erforscht. Die Spur führte ins Engadin und sogar in die blaublütige High Society und schliesslich via SG Zürich 1959 nach Deutschland. Nach vielen Besitzerwechseln gelangte das Flugzeug 2007 als Bruch nach Dänemark, wo die Gruppe „Sun-Air of Scandinavia A/S“ den Kranich während 5 Jahren wieder aufbaute. Im Sommer 2012 bekam er wieder Luft unter die Flügel.

## Kranich II HB-475

Wie in der letzten INFO berichtet, wurde der Kranich 2012 nach Deutschland verkauft und ist nun teil des „Fliegenden Museum Hahnweide“ geworden. Wie mir Werner Roth berichtet hat, behält das Flugzeug das attraktive schweizerische Outfit.

## DFS Olympia Meise HB-381, die älteste flugtüchtige Meise



In der Schweizer Oldtimersegelflugzeug-Szene ist eine weitere flugtüchtige Olympia Meise aufgetaucht, die HB-381. Sie gehört Fritz Fahrnis Erben und war seit 1981 eingelagert. 30 Jahre später, von August 2011 bis Juni 2012 wurde das Flugzeug unter grossem Aufwand und Stunden restauriert und konnte am 5. Juli 2012 durch den Piloten Bruno Wettstein eingeflogen werden. An der Wenlock-Olympiade 2012 in England (hier wurden die Olympiaflüge, welche 1940 wegen des 2. Weltkrieges nicht ausgetragen konnten, nachgeholt) gewann Bruno Wettstein mit der HB-381 sogar *Olympia-Gold*! Nach meinen Unterlagen ist dieses Flugzeug die älteste erhaltene, flugtüchtige DFS Olympia Meise.

Anlässlich des OSV-Fliegens vom 16.-18. Aug. 2013 auf dem Flugplatz Schänis konnte ich die HB-381 detailliert fotografieren. Ein Fotopack ist in Vorbereitung.



Die Restaurierung Thomas Fesslers Spyr IV HB-336 geht langsam Ende entgegen. Im Frühsommer 2013 wurden bei Willy Fahrni die Flügel an den Rumpf angepasst. Ob sie wohl im nächsten Frühling zum Erstflug starten wird? (Foto Jack Kägi)



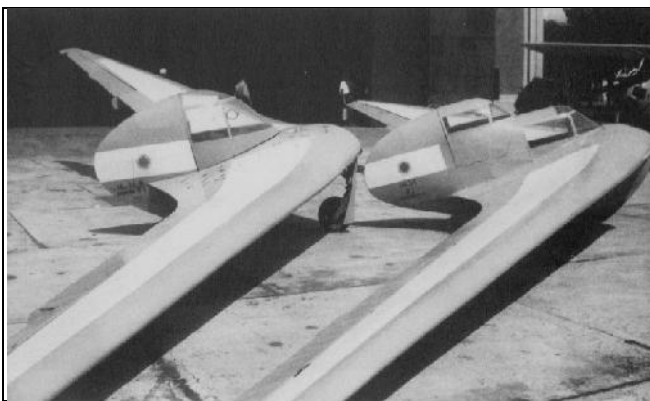
# Horten I. Ae 34m Clen Antú (Ho XVb)

Nach dem 2. Weltkrieg, als in Deutschland während längerer Zeit jede fliegerische Tätigkeit verboten war, beendete Reimar Horten vorerst einmal sein Mathematik-Studium und wanderte 1948 nach Argentinien aus. Am „Instituto Aerotecnico (I. Ae) Cordoba fand er eine Anstellung als Konstrukteur.

Seine erste Nurflügel-Konstruktion nach dem Krieg war die I. Ae 34 „Clen Antú“ (Sonnenstrahl) mit der internen Bezeichnung Ho XVa. Das Segelflugzeug war ein Schul-Doppelsitzer, der Fluglehrer sass genau im Schwerpunkt und 30 cm höher als der Flugschüler. Der Erstflug erfolgte am 20. 6. 1949



Von diesem Typ wurden insgesamt 3 Exemplare gebaut. Die „Clen Antú“ wurde ausgiebig im Flug erprobt. Sie hatte eine Spannweite von 18 m und erreichte eine Gleitzahl 28. Das Flugzeug soll aber ziemlich schwierig zu fliegen gewesen sein, vor allem wegen der Empfindlichkeit um die Querachse.



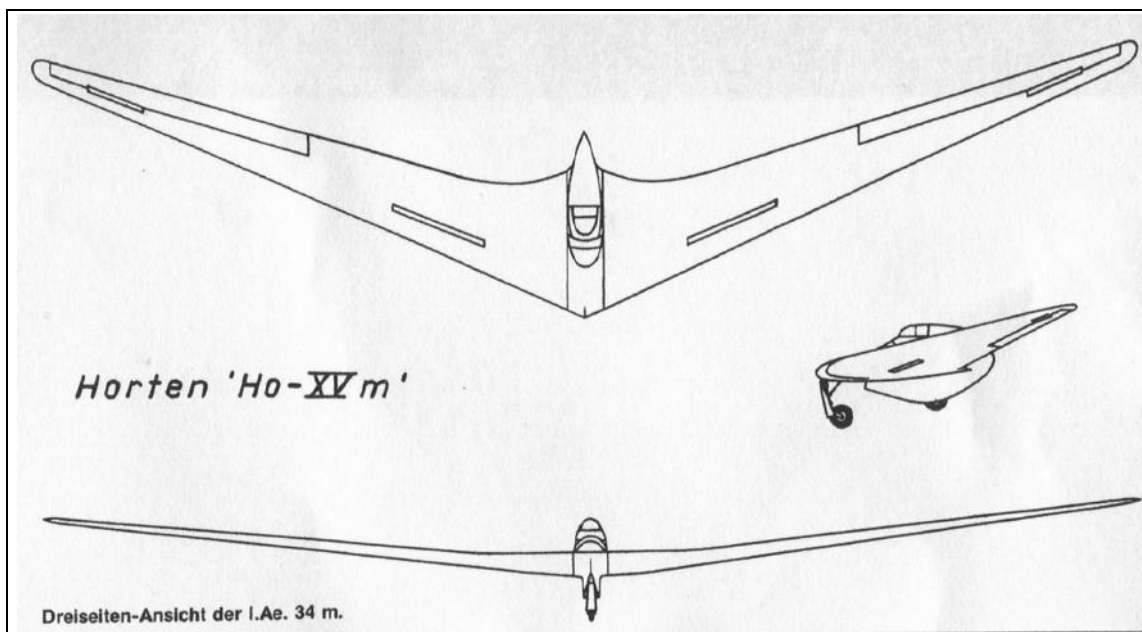
Auf dem Hallenvorfeld links der Einsitzer I. Ae. 34m, rechts der Doppelsitzer I. Ae. 34a



Der Argentinier Bazet wartet auf die Startfreigabe



Für die Segelflug-Weltmeisterschaft 1952 in Madrid entwickelte Horten aus der „Clen Antú“ eine Einsitzer-Variante I. Ae 34M (**M**onoplace) mit gleichen Abmessungen. Es wurden zwei Exemplare gebaut. Der Erstflug des ersten Flugzeuges erfolgte am 19. 10. 1951, jener des zweiten am 9. 2. 1952. Für die Flugerprobung blieb nicht viel Zeit, da die Maschinen schon bald nach Spanien verschifft werden mussten. Durch den Trainingsmangel der beiden Piloten, Ortner und Bazet, blieben die WM-Resultate bescheiden. Ortner machte bei den ersten Trainingsflügen bei der Landung Bruch. Bazets Nurflügel kam am Abend des 4. Wertungstages bei der Aussenlandung in einen Graben, überschlug sich und machte ebenfalls Bruch. Es reichte somit nur noch für den 32. Rang unter 39 Teilnehmern.



Der Flügel ist identisch mit dem der zweisitzigen I. Ae. 34a (Spannweite 18 m). Der Rumpf ist eine Ganzholz-Konstruktion. Er erhielt anstelle der Kufe zwei Motorroller-Räder, von denen das vordere Rad einziehbar war. Die Landeklappen wurden weggelassen. Um dem grösseren Querrudergieren entgegenzuwirken, wurde das Seitenruder verbessert.



Die restaurierte I. Ae. 34m „Clen Antú“ ist im Argentinischen Technikmuseum, Buenos Aires ausgestellt

(Quellen: Wikipedia, / Horten-Selinger „Nurflügel“ / Stork „Flying Wings“)

# Die Horten I. Ae 34M als 1:2,5-Modell

Am Oldietreffen 2013 in Müswangen fiel mir ein ganz besonderes Modell auf. Dass es ein Horten-Nurflügel war, war mir schon klar, jedoch der genaue Typ kannte ich nicht. Das Modell hatte ein attraktives blau-weisses Outfit mit einem argentinischen Hoheitsabzeichen. Im Gespräch mit dem Erbauer stellte ich mit Überraschung fest, dass Thomas Hoffmann sogar ein IG Albatros-Mitglied war, jedoch sind wir uns bis dato einander nicht begegnet. Am Huttwiler Eigenbautreffen 2013 stellte mir Thomas seine Horten I. Ae 34M Clen Antú genauer vor:



*Warum hast du ausgerechnet diesen Typ ausgewählt?*

„Mich haben Horten-Nurflügel schon immer interessiert. Statt die bekannten Konstruktionen mit liegenden Piloten (Ho IV, Ho VI u. a.) suchte ich einen Typ, wo der Pilot sitzt. Ich suchte ausserdem etwas Seltenes, Ausgefallenes und fand bei den argentinischen Horten, was mich interessierte. Da sehr wenig über die Flugeigenschaften und Leistungen dieses Flugzeuges bekannt war, wollte ich dies möglichst realistisch erfahren. Deshalb waren mir die aerodynamische Auslegung des Originals und die identische Formgebung wichtig.

*Woher hattest du die Pläne*

„Das „Museo Nacional de Aeronautica“ bei Buenos Aires hatte vor Jahren genau dieses Flugzeug aus einem Bruch restauriert. Via Internet gelangte ich an dieses Museum und bat um Unterlagen. Viel war es nicht, was ich bekam: eine Risszeichnung, Handskizzen und den Plan der Profilmasse. Mit diesen wenigen Angaben zeichnete ich vorerst den Flügelgrundriss im M. 1:20 und mass daraus sämtliche weitere Masse wie Anstellwinkel, Flügeltiefe und Pfeilung.“

*Welche Bauweise hattest du gewählt?*

„Beim Flügel verwendete ich Styropor, Abachi und Kohle, der Rumpf besteht aus Balsa und Glas. Bei der Kabinenhaube wählte in Abänderung der Fotos das Baumuster Nr. 1 mit gerundeter statt der abgesetzter Haube.“

### *Wie gingst du bei der Konstruktion vor?*

„Ich verwendete für den Flügel die Originalprofile, wobei ich das Ho III-Wurzelprofil auf 11% verdünnte. Einen eigentlichen 1:1-Plan zeichnete ich nicht, sondern arbeitete Stück für Stück anhand der 1:20-Skizze vorwärts. Ich teilte den Flügel in mehrere Abschnitte, berechnete am Computer den Profilstrak und den Anstellwinkel und schnitt mit der Styrorsäge das Teil zu. So entstand aus mehreren Abschnitten der gesamte Flügel.“

### *Wie sind die Flugeigenschaften?*

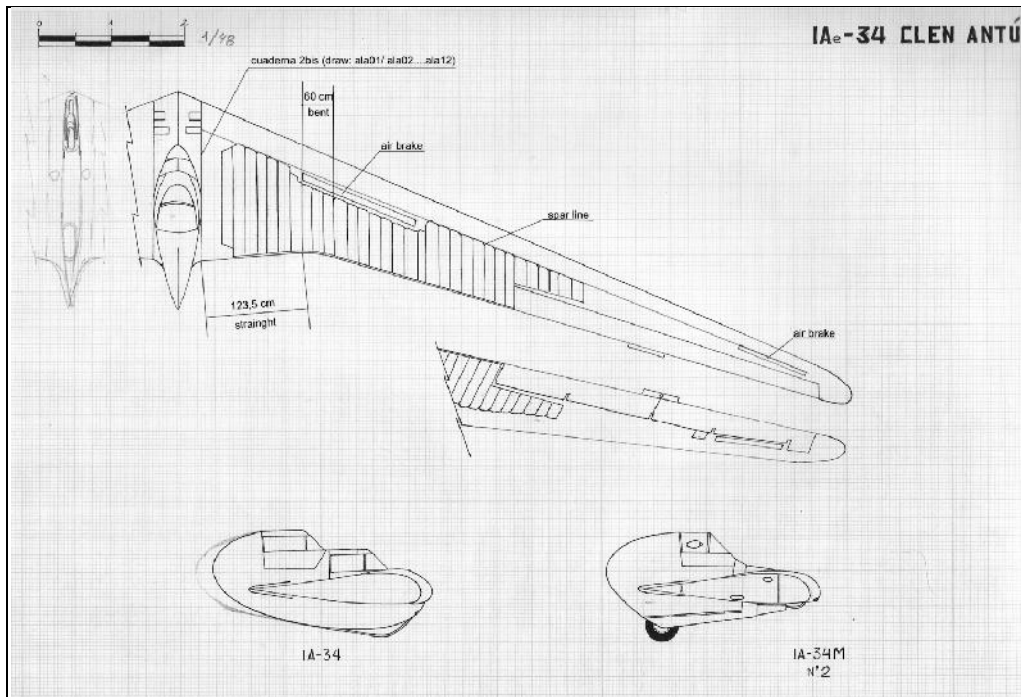
Das Modell zeigt sehr genau, dass die früheren Segelflugzeuge auf ein geringes Sinken bei einer kleinen Fluggeschwindigkeit ausgelegt waren. Bei 70 km/h sind Leistung und Flugeigenschaften gut, bei höherer Geschwindigkeit nimmt der Widerstand stark zu, so dass auch bei starkem Anstechen das Modell nicht über 120 km/h will. Die Langsamflugeigenschaften sind recht gutmütig, allerdings ist der Schwerpunkt im Moment noch sehr weit vorne.

Das Modell ist eher träge, eigenwillig. Es liebt den Seitenwind nicht, sondern driftet gerne weg. Um die Flugeigenschaften optimieren zu können montiere ich oft auf dem Rumpf eine Videokamera und auf dem Flügel in Abständen Wollfäden. So kann ich im Nachhinein die Strömungsverhältnisse analysieren und eventuelle Verbesserungen (z. B. Grenzschichtscheiben) herbeiführen. Die Landungen sind wegen des Bodeneffektes etwas heikel. Das Bugfahrwerk setzt zuerst auf und zwingt den Flügel in einen grösseren Anstellwinkel, worauf das Flugzeug anfänglich sofort wieder abhob, jedoch mit viel zu geringer Geschwindigkeit. Deshalb habe ich das Fahrwerk umgebaut. Beim Start beträgt der Anstellwinkel  $7^{\circ}$  und bei der Landung ca.  $2^{\circ}$ .

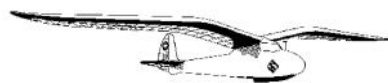
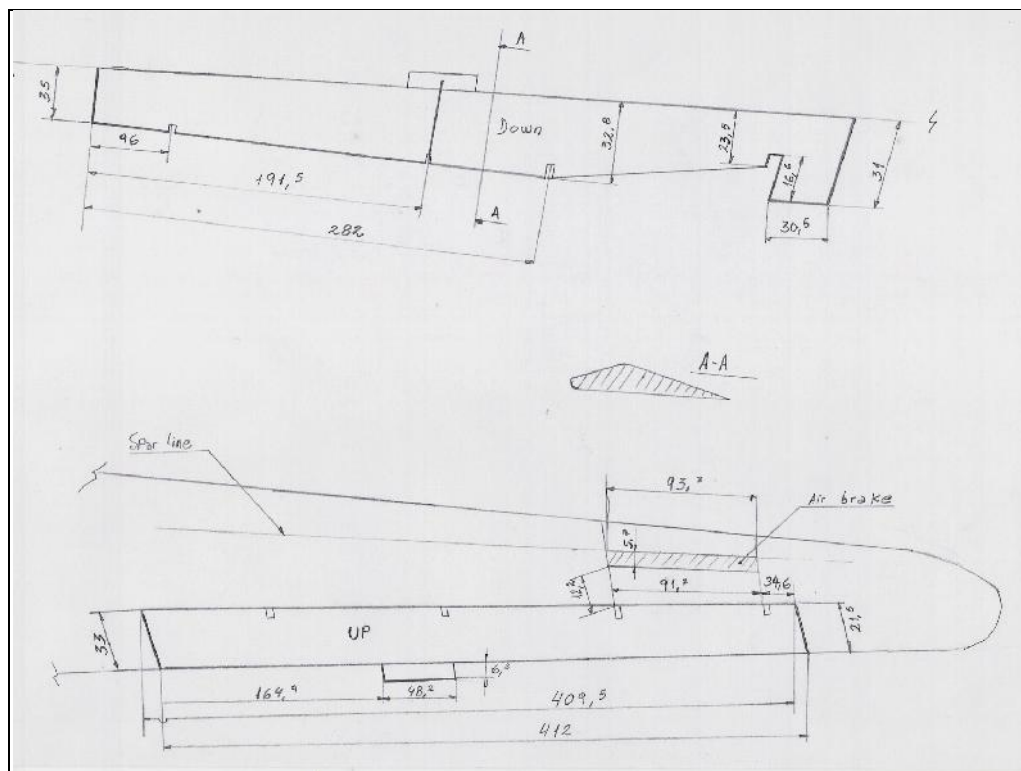
### *Wie sehen die technischen Daten aus?*

Masstab:	1:2,5
Spannweite:	7,20 m
Gewicht:	19 kg
Funktionen:	Querruder, Widerstands-Seitenruder, Bremsklappen
Bauart:	Flächen: Styro, Abachi, Kohle Rumpf: Balsa, Glas
Profil-Strak:	Horten III (17%) aus SD8020 (10%)
V-Form:	$10^{\circ}$





Original-Unterlagen aus Argentinien mit Bemerkungen



# Oldietreffen in Müswangen 11. Mai 2013

Und es sah doch am Anfang mit dem Wetter so gut aus, aber Petrus war dieses Mal nicht ganz so gut gelaunt .....

Trotzdem verirrteten sich um die 40 Piloten, von denen dann ca. 30 ihre Flieger auspackten, nach Müswangen. Sonne, dicke Wolken und ab und zu ein Schauer, dazu noch die niedrigen Temperaturen nahmen trotz allem niemandem die gute Laune ☺.

Dieses Mal hatten wir wieder ein paar echte Exoten auf dem Platz ... wie die Topsy Nipper von Knut Becker, die Horten H XVb von Thomas Hoffmann oder meine Scud 1 und die BFW-Messerschmitt M23c, welche für Aufsehen sorgten.

Ich bedanke mich bei allen, die trotz des unsicheren Wetters gekommen sind und sage zu denen, die nicht da waren: *Ihr habt wieder mal ein tolles Event verpasst !!!*

Markus Frey



Ein grosses Teilnehmerfeld trotz des unsicheren Wetters



Ein interessanter Modellpark



Schneider ES 49



BFW-Messerschmitt M23c, Msst. 1:2



Slingsby T. 31 Tandem Tutor



Horten I. Ae. 34m Glen Antu (H XVb), Msst 1:2,5



Fairey Topsy Nipper, Msst 1:2



De Havilland DH 82a Tiger Moth



P.W.S 101



Focke Wulf Weihe 50



RRG Fafnir I



Hug Spyr IV



Bowers Fly Baby





Moswey III



Musger Mg 19a Steinadler



Schleicher Ka 6CR

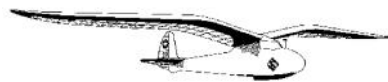


Spalinger S 18 I



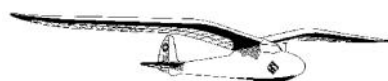
Es war trotzdem urgemütlich

Fotos: Markus Frey  
Beat Galliker  
Roland Hofer



„Der freie Fall wird eigentlich seit Galileo Galilei (1564 - 1642) physikalisch beherrscht, lediglich dessen plötzliche Unterbrechung bei Bodenberührung bereitet heute noch Probleme.“

(unbekannter Autor)



# Int. Modellmotoren-Börse 1. Juni 2013

Das 19. Modellmotoren-Sammlertreffen fand am neuen (alten) Standort Restaurant Hirschen in Oberwangen b. Bern statt.

Es war ein schönes Treffen. So traf man sich wieder mal mit Kollegen und Gleichgesinnten. Auch das Modellbauplan-Archiv hatte seinen Platz, waren wir doch schon zum dritten Mal dabei. Wir sind um halb 9 Uhr eingetroffen, und da waren schon die ersten Käufer anwesend.

Dani und Christine trafen kurz vor 9 Uhr ein. Hedi und Christine haben sich bald verabschiedet und fuhren mit dem Zug nach Bern zum „Lädelen“. Ca. um 9.30 Uhr erfolgte auch für Dani und mich ein rechter Ansturm auf die Baupläne. So gegen Mittag liess der Ansturm etwas nach. Ich wurde nach dem Piper Tri Pacer-Bauplan von Graupner gefragt, doch leider hatte ich ihn nicht dabei. Kurze Zeit später sahen wir den Modellbauer wieder. Jetzt hatte er den Baukasten des Piper Tri Pacer von Graupner gefunden und ging voller Freude nach Hause.

Wie jedes Jahr durften wir uns fürs Nachtessen bei Esti anmelden. So gegen 16 Uhr wurde Feierabend gemacht, noch aufgeräumt und gereinigt. Danach ging es gemütlich zum Nachtessen, welches sehr fein war.

Den Organisatoren Christian und Esti herzlichen Dank.

Walter Wolf



(Fotos Herbert Röthlisberger)



# 18. Aroser Antik-Segelflugmodell-Treffen

## 22. / 23. Juni 2013

Das Wetter meinte es gut mit uns

Die vorgängigen Prognosen prophezeiten feuchtes Wetter. Doch wir hatten Riesenglück. Der Samstag war zwar ziemlich trüb aber trocken mit etwas Aufwind. Der Sonntag sonnig und guter Aufwind. Am späten Nachmittag näherte sich aus Westen eine Störung, aber wir hatten genug Zeit den schönen Sonntag zu genießen.

Neue Teilnehmer, neue Modelle

Aus der IG Albatros waren 6 Teilnehmer am Start. Die Bilder dokumentieren unsere Aktiven. Allgemein betrachtet ein gut gelungenes Treffen auf beachtlich hohem Niveau.

Vorschau:  
19. Aroser Antik-Segelflugmodell-Treffen  
21. / 22. Juni 2014

Infos bei  
Alfred Genter  
Gumpisbuelstr. 35  
8600 Dübendorf  
Tel. 044 821 04 34



Das was man hier sieht, ist echter Antik-Modellflug auf beachtlichem Niveau



Edler Segelflug am Aroser Himmel  
„Kormoran“ von Karl Schwarz



Hans Grünenwald flog mit einem sehr sorgfältigen  
Nachbau des Siegermodells „Aroser 36“ / E. Glünkin  
vom Aroser Wettbewerb 1938.



Werner Batliner aus dem Fürstentum Lichtenstein  
fliegt den bewährten „Pinguin“.



Hansruedi Zeller erschien mit dem Erbgut seines Vaters:  
„Kondor“ und seines Onkels: „Bussard“.



Das ist Antik-Modellbau hoher Güte. Alle fragen sich:  
„Walti, wann sehen wir diesen TW 25 fliegen?“



Der „Stini 1“ ist ein gutes Erfolgsmodell  
Fritz Galbier erfreute sich an schönen Flügen.



Die Gummimotor-Wette von 2012 wurde realisiert:  
Christian Tanner und Alfred Genthner brachten wie  
gewettet ihre Gummimotormodelle „Motte“ und  
„Esso Pro Aero“ auf den Tschuggen.

Fotos Alfred Genthner

## Teilnehmerliste Arosa 2013

Modelle	Jahrg.	Konstrukteur	Teilnehmer
Aroser 36	1936	Glünkin Emil	Buschor Tyrone
Aroser 36	1936	Glünkin Emil	Grünewald Hans
Bussard 2	1936	Zeller Hans	Zeller Hansruedi
Champion	1946	Tauss Willy	Schwarz Karl
Esso	1941	Degen Arnold	Dürst Hans
Esso	1941	Degen Arnold	Mattle Martin
Esso Pro Aero Gummimotor	1939	Messmer A.	Genther Alfred
G 41	1941	Glünkin Emil	Onkel Wolfgang
Hai	1943	Tauss Willy	Genther Alfred
Jelmoli 3	1943	Meier Josef	Stuedler Walter
Kondor 4	1938	Zeller Ernst	Zeller Hansruedi
Kormoran	1939	Baer Horst	Schwarz Karl
ML 19	1937	Launer Martin	Onken Wolfgang
Motte Gummimotor	1937	Grahner Hans	Tanner Christian
Panther	1945	Tauss Willy	Genther Alfred
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Buschor Tyrone
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Kiener Hans
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Müller-Good Peter
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Widmer Peter
Pinguin	1941	Marti Hans	Batliner Werner
Pinguin	1941	Marti Hans	Genther Alfred
PM 30	1938	Meyer Peter	Onken Wolfgang
Shell 3	1942	Degen Arnold	Stuedler Walter
Stini 1 Nurflügel	1948	Schmitter Paul	Bachmann Gody
Stini 1 Nurflügel	1948	Schmitter Paul	Galbier Fritz
TW 25 Nurflügel	1938	Willi Theodor	Wolf Walter

### Ehrengäste

Hauenstein Werner, Aroser Wettbewerbsteilnehmer 1942 - 1948

Zimmerli Heinrich, Konstrukteur des Segelflugmodells „Lerche“ 1947



# Oldtimer-Schleppfliegen Kulm, 11. 8. 2013

Am diesjährigen Oldtimer-Schleppfliegen konnten wir wie gewohnt eine hervorragende Infrastruktur des Modellflugvereins Kulm vorfinden, das nebst dem wundervollen Wetter einen hervorragenden Flugverlauf bescherte.

Angereist waren Piloten teils mit Angehörigen aus allen Teilen der Schweiz. Das übliche Briefing erfolgte etwas später, um 10.30 Uhr, da anscheinend noch etliche Piloten etwas verspätet eingetroffen waren. Neu an diesem Briefing war die Abgabe (Handout) eines Formulars für Gastpilotendes MFV Kulm mit dem Hinweis der zu beachtenden Tipps und Regeln, die beim Fliegen zu beachten sind. Jeder Pilot wurde dazu aufgefordert das Formular mit der Unterschrift zu bestätigen.

Ich selber als Organisator begrüsse dieses Vorgehen, denn gute Modellpiloten halten sich aus Eigenverantwortung strikte daran, um Unfälle an solchen Events zu verhüten.

Dieses Jahr hatten wir genügend Schlepp-Piloten zur Verfügung. Speziellen Dank geht an sie alle, die fleissig unsere Modelle himmelwärts spedierten.

Einen besonderen Dank geht an das Kulmer Team für die exzellente Bewirtung. Wir freuen uns jetzt schon auf das nächste Schlepptreffen im 2014. Das genaue Datum werden wir im Albatros-INFO sowie im „Modellflug-Sport“ mitteilen.

Hans Graf



Das bunte Teilnehmerfeld  
Im Vordergrund Ernst Gerbers neue Horten IV,  
M. 1:3,5, Spann. 5,80 m



3-mal Spalinger S 18 in verschiedenen Versionen  
und Grössen



Ernst's Horten IV aus der Nähe



Auch das Plaudern und Fachsimpeln kam nicht zu kurz.



Christian Eggimann's Spyr Trainer



Antikmodell sind immer sehr willkommen (Pinguin).



Fredi Genthers M. 1:10-Modelle



Stefan Gloor's fleissige Wilga kommt herein.



Hugo Christen mit seinem Fly Baby-Schlepper



Vollste Konzentration vor dem Erstflug



Geschafft! Die Horten IV ist erstmals in der Luft



Markus Zehnders S 18 II HB-411, M. 1:3,25



Rolf Kesslers toller MD3 Swisstrainer



Fredi Genthers Bergfalke M. 1:10 im Gummiseil-Start



Durchaus erlaubte „Betriebs-Spionage“



Markus Rohrs grosse ASK 18

(Fotos: Christian Eggimann & Beat Galliker)



# Stiftung Segel-Flug-Geschichte

*(Den folgenden Text verdanken wir Daniel Steffen und Thomas Fessler)*

Es war eine lobenswerte Aktion: Das Verkehrshaus Luzern lud die Mitglieder der Oldtimer Segelflug Vereinigung Schweiz (OSV) ein, ihre gepflegten Oldtimer am Wochenende vom 17./18. April 2010 dem Publikum zu zeigen. In Luzern erlebten die OSV-Mitglieder jedoch eine grosse Enttäuschung: Das Verkehrshaus hatte ihre eigenen Segelflugzeuge aus Platzgründen mehrheitlich aus der permanenten Ausstellung entfernt. Wer, wenn nicht das Verkehrshaus, soll sich um das historische Erbe des Schweizer Segelfluges kümmern?

Thomas Fessler träumt schon seit langer Zeit von einem Schweizer Segelflug-Museum. Doch er stiess mit seiner Idee auf wenig Verständnis. 'Das ist eine Utopie!' hiess es in Expertenkreisen oder 'Wer soll das denn bezahlen?'. An diesem Wochenende in Luzern fand Thomas Fessler endlich zwei Verbündete.

## **Bahnhofbüffet Olten**

Bereits am 4. Mai 2010 trafen sich Thomas Fessler, Willi Schwarzenbach und Daniel Steffen im Bahnhofbüffet Olten zu einer Lagebesprechung. Die drei beschlossen, eine Stiftung zu gründen. Der Vorteil einer Stiftung gegenüber einem Verein oder einer Vereinigung ist die Personenunabhängigkeit. Was einmal in einer Stiftung ist, kann nicht mehr herausgenommen werden. Weiter unterstehen Stiftungen einer Aufsichtsbehörde, welche über die Einhaltung des Stiftungszwecks wacht. Das schafft bei Donatoren und Sponsoren Vertrauen.

Das kurz- und mittelfristige Ziel der Stiftung Segel-Flug-Geschichte (SSFG) ist die nachhaltige Sicherstellung von Dokumenten, Gegenständen und Flugzeugen, welche im Zusammenhang zur Schweizer Segelfluggeschichte, der Schweizer Modellflug-Geschichte und der Geschichte der Aviatik stehen. Was heute nicht sichergestellt wird, ist morgen nicht mehr vorhanden. Langfristig soll ein Segelflugmuseum errichtet werden, wobei die ausgestellten Flugzeuge wenn immer möglich flugtauglich bleiben. Es werden also keine Löcher durch die Flügelholme gebohrt, um die Flugzeuge definitiv zu grounden und so im Sinne von Museumsexperten nachhaltig zu 'erhalten'. Die SSFG verfolgt keine wirtschaftlichen Zwecke.

Willi Schwarzenbach wusste, dass er das Gedeihen der Stiftung nicht mehr erleben würde, denn er hatte im Endstadium Krebs. Der rasche Krankheitsverlauf sollte es ihm nicht einmal mehr erlauben, die Stiftungsurkunde zu unterzeichnen.

## **Von der Steuerpflicht befreit**

Eine Stiftung muss über ein Startkapital von CHF 50'000 verfügen. Die Stiftungsaufsichtsbehörde verlangt einen entsprechenden Nachweis. Diese erste Hürde schien unüberwindbar, doch Thomas Fessler fand innert nützlicher Frist am Jurasüdfuss einen zusätzlichen Stiftungsrat, welcher den noch fehlenden Betrag einschoss.

Am 6. Oktober 2010 unterzeichneten Thomas Fessler, Daniel Steffen und Robert Mathys in Grenchen die Stiftungsurkunde der Stiftung Segel-Flug-Geschichte. Die Aufsichtsbehörde genehmigte das Dokument wenige Tage später (selbstverständlich in Begleitung einer Rechnung). Knapp zwei Jahre später befreite das Steueramt des Kantons Solothurn die SSFG von der Steuerpflicht, was auch für die künftigen Sponsoren von Vorteil ist.

## Erste Schätze in der SSFG

Der Sitz der SSFG ist Bettlach. Die Gemeinde Bettlach stellt der Stiftung im Moment kostenlosen Archivraum zur Verfügung. In den ersten drei Jahren konnte die Stiftung folgende Trouvaillen übernehmen:

- Fliegerischer Nachlass von Willi Schwarzenbach
- Originalpläne von Willi Farner (aus Deutschland!)
- Unterlagen zur WLM (zwei Bundesordner)
- Segelflugmodelle von Hugo Stocker
- Fotos und Dias aus dem Nachlass von Erhard Schenker
- Instrumente, Dias und Bücher von Erwin Lehmann, Olten

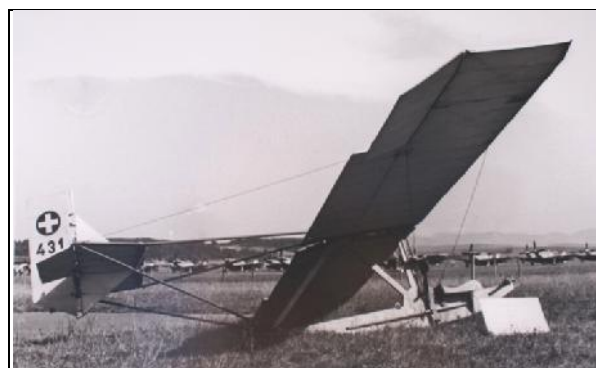
Etwas mehr Platz benötigen mantragende Segelflugzeuge. Sie finden vorläufig bei Thomas Fessler einen Unterschlupf. Zurzeit ist SSFG Eigentümerin folgender Segelflugzeuge:



Spalinger S 19 HB-225, eingelöst



Pfenninger Elfe 1 HB-278  
nicht flugtaugliches Ausstellungsobjekt



AeCS-Zögling HB-429 (Symbolbild)  
in Restauration durch Werner und Hugo Roth





Spalinger S 18 III HB-510  
guter Zustand, seit längerer Zeit stillgelegt



Ka-4 Rhönlerche II HB-1245, eingelöst

Die SSFG übernimmt Segelflugzeuge, um sie nachhaltig zu erhalten oder einen Verkauf ins Ausland zu verhindern. Sie ist froh um jedes Segelflugzeug, welches in der Schweiz von einem anderen Eigentümer liebevoll gepflegt und lufttüchtig gehalten wird.

### **Was bringt die Zukunft?**

Die Stiftung Segel-Flug-Geschichte soll in Modell- und Segelfliegerkreisen bekannter werden. Dazu hat die Firma Bur WerbeManagement im Spätsommer 2013 ein gefälliges Stiftungs-Logo entworfen. Wem der gezeichnete Spyr 5 bekannt vorkommt, der hat das Handbuch für den Schweizer Segelflieger von Hermann Rütschi in seinem Büchergestell stehen und vielleicht die Seite 126 vor Augen. Die Originalzeichnung (und somit das Copyright) ist im Besitz des Stiftungsratspräsidenten.

Weiter ist ein attraktiver Prospekt entstanden, welcher nun weit gestreut wird. Zudem sollen vermehrt Berichte zu einzelnen Exponaten der SSFG publiziert werden. An Schreibstoff mangelt es nicht und er wächst hoffentlich laufend

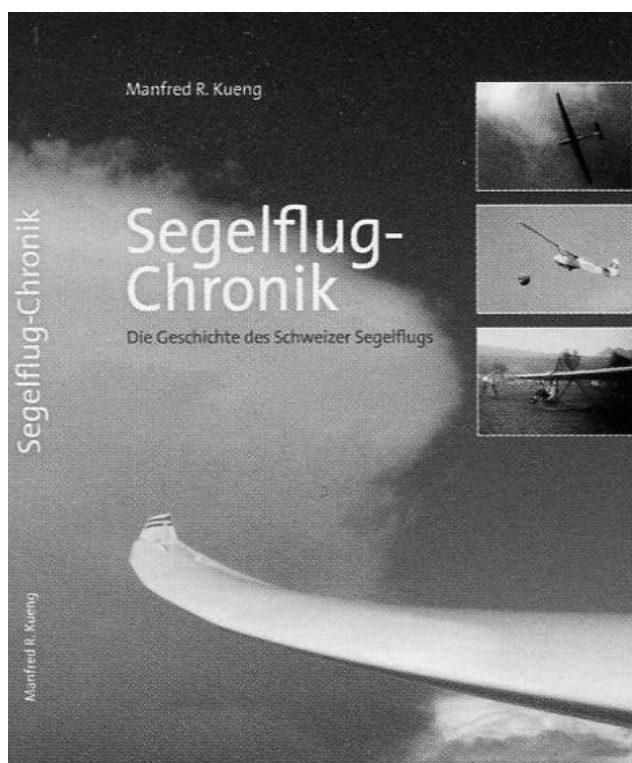
Angedacht ist auch die Gründung einer Interessen-Gemeinschaft Stiftung Segel-Flug-Geschichte (IG SSFG). Damit könnten begeisterte Aviatik-Interessierte in den Stiftungsgedanken aktiv eingebunden werden. Gleichzeitig würde die Arbeit (inklusive der Freude daran) auf weitere Schultern verteilt.

Längerfristig benötigt die SSFG einen Raum, welcher neben dem (hoffentlich wachsenden) Archiv rund zwanzig bis dreissig Oldtimer-Segelflugzeuge aufnehmen kann. Die dazu benötigten finanziellen Mittel (siebenstellige Zahl) müssen beschafft werden.

Wer Fotos, Dokumente, Gegenstände oder Segelflugzeuge in der SSFG nachhaltig gesichert wissen will, meldet sich beim Stiftungsratspräsident, Thomas Fessler (Tel. 032 645 30 30 oder E-Mail [info@dieschreinerei.ch](mailto:info@dieschreinerei.ch)). Thomas nimmt auch Anregungen und Informationen entgegen, beantwortet Fragen oder verschickt Prospekte mit Einzahlungsscheinen.



In diesem Zusammenhang hier ein **heisser Buch-Tipp:**



In der Schweiz fehlt bis heute eine lückenlose Chronik zur Geschichte und Entwicklung des Schweizerischen Segelfluges. In jahrelanger akribischer Arbeit ging Manfred R. Kueng daran, diese Lücke zu schliessen. Auf 288 Seiten erfahren wir alles Wissenswerte über die mehr als 120-jährige Entwicklung des Schweizerischen Segelfluges, aufgelockert mit seltenen Fotoaufnahmen und Anekdoten

Das Buch wird Mitte September 2013 erscheinen.

Manfred R. Kueng

„**Segelflug-Chronik – Geschichte des Schweizerischen Segelflugs**“

ISBN-Nr. 978-3-905531-07-7 (Deutsch)

ISBN-Nr. 978-3-905531-08-4 (Französisch)

Preis: CHF 50.—zzgl. Porto und Verpackung

Bestellungen beim Autor ([kuengmr@web.de](mailto:kuengmr@web.de)), im Buchhandel oder beim Verlag Rolf Ellwanger, Postfach 106, 3074 Muri ([rolf.ellwanger@bluewin.ch](mailto:rolf.ellwanger@bluewin.ch))

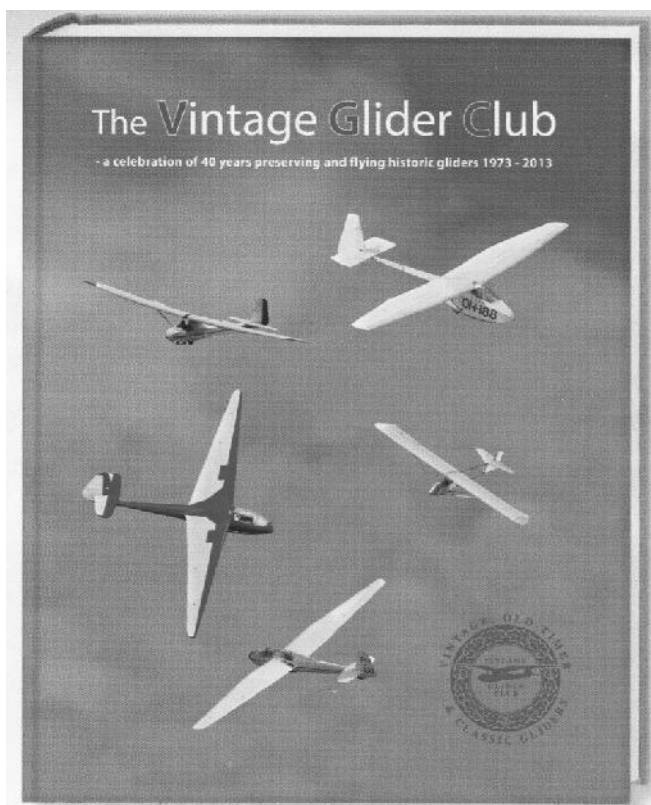
bg



Und hier noch ein weiterer **interessanter Bücher-Tipp**:

## The Vintage Glider Club 1973 – 2013

Im Sommer 1973 gründeten Chris Wills, Willi Schwarzenbach mit ein paar Gleichgesinnten eine Vereinigung mit dem Ziel, alte Segelflugzeuge aus der Zeit des Holzflugzeugbaus vor der Verschrottung zu retten, sie weiter zu fliegen, um sie so vor der Vergessenheit zu bewahren. In der Zwischenzeit ist aus dem eher losen Zusammenschluss von Oldtimerbesitzern, mit dem Engländer Nick Newton an der Spitze, ein weltweiter Verband entstanden mit gegen 1000 Mitgliedern allein in Europa (in der Schweiz ca. 40 Mitglieder - Piloten und Interessierte). 2013 feiert der VGC sein 40-jähriges Bestehen auf eine ganz besondere Weise: Die Piloten wurden ermuntert, ihre Oldtimer-Segelflugzeuge persönlich vorzustellen. Herausgekommen ist ein Prachts-Bilderband im Grossformat.



„Dieses Buch feiert und würdigt 40 Jahre des Vintage Glider Clubs. Mit wunderbaren Geschichten aus aller Welt über fast 300 restaurierte oder wiederaufgebaute flugfähige Oldtimer gehört es in den Bücherschrank eines jeden Segelflugbegeisterten. Bebildert mit etwas mehr als 800 aussagekräftigen Farbfotos wird es bei Piloten, Modellfliegern und allen andern an historischen Segelflugzeugen Interessierten grossen Anklang finden.

Dazu enthält das Buch Beiträge und Tabellen zu Geschichte und Entwicklung des Vintage Glider Clubs. So wird dieses Werk zu einer angemessenen Würdigung seines Gründers Chris Wills und dessen weltweiten Mitstreitern in Vergangenheit und Gegenwart. ...

Nick Newton, President, Vintage Glider Club

Format 240 x 300 mm / Hardcover

384 farbige Seiten

ISBN-Nr. 978-3-9814977-8-6

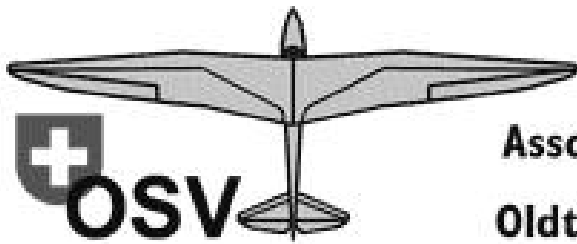
Bestellung an [www.vintagegliderclub.org](http://www.vintagegliderclub.org)

Preis: 45 Euros zzgl. Porto und Verpackung

bg



# Adressen von Organisationen zum Zweck der 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](http://www.osv-ch.org)



**Vintage Glider Club**

Vertreter für die Schweiz:

Werner Rüegg

uf Rüti

CH-8498 Gibswil

[w\\_rueegg@hotmail.com](mailto:w_rueegg@hotmail.com)

<http://www.vintagegliderclub.org>



**OCS Oldtimer Club Schänis**

Jürg Baer

Stuketenstrasse 14

Rumlikon

CH-8332 Russikon

[juema.baer@bluewin.ch](mailto:juema.baer@bluewin.ch)

[www.schaenissoaring.ch/](http://www.schaenissoaring.ch/)

# IGA o.s.-Termine 2013

13. (Vs 20.) Okt. 2013	Hangfliegen Trogen
27. Okt 2013	Herbsttreffen Trimbach
(30. März 2013	Frühlingstreffen Trimbach -> prov. Datum)

## 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.- 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

### Übrigens:

Die Schweiz kauft als Ersatz für die veralteten „Tiger“-Kampfflugzeuge wahrscheinlich den schwedischen Saab „Gripen“



# Gesucht wird! Gefunden!

## Gesucht wird:

**Robbe Motormodell Zeus (Robbe)**

Spannweite 1,48 cm

**Bauplan Gobi 1**

Wer würde mir die Pläne zur Verfügung stellen?  
Für die Unkosten komme ich selbstverständlich auf.

Tel. 032 641 33 39 Walter Wolf

---

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

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

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

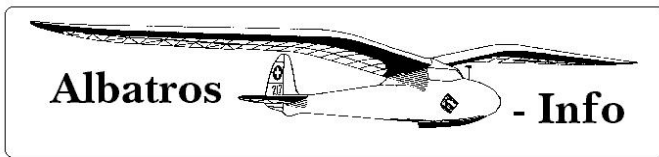
Telefon/ E-Mail/Fax:.....

Änderung:

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

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

# Impressum



ist das Mitteilungsblatt der **IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge**

Es erscheint in der Regel zwei Mal jährlich im Frühjahr und Herbst.

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

**Redaktionsschluss:** - Frühjahrs-Heft 1 1. 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 (bg)/ Alfred Genther / Hans Graf / Bruno Häusler / Thomas Hoffmann / Daniel Steffen / Walter Wolf

**Fotos:** Christian Eggimann / Markus Frey // Beat Galliker / Alfred Genther / Rainer Gizzi / Roland Hofer / Herbert Röthliberger

**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.)