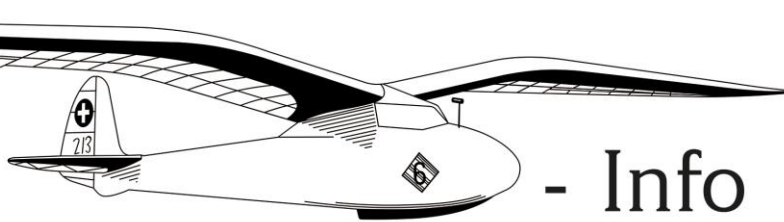


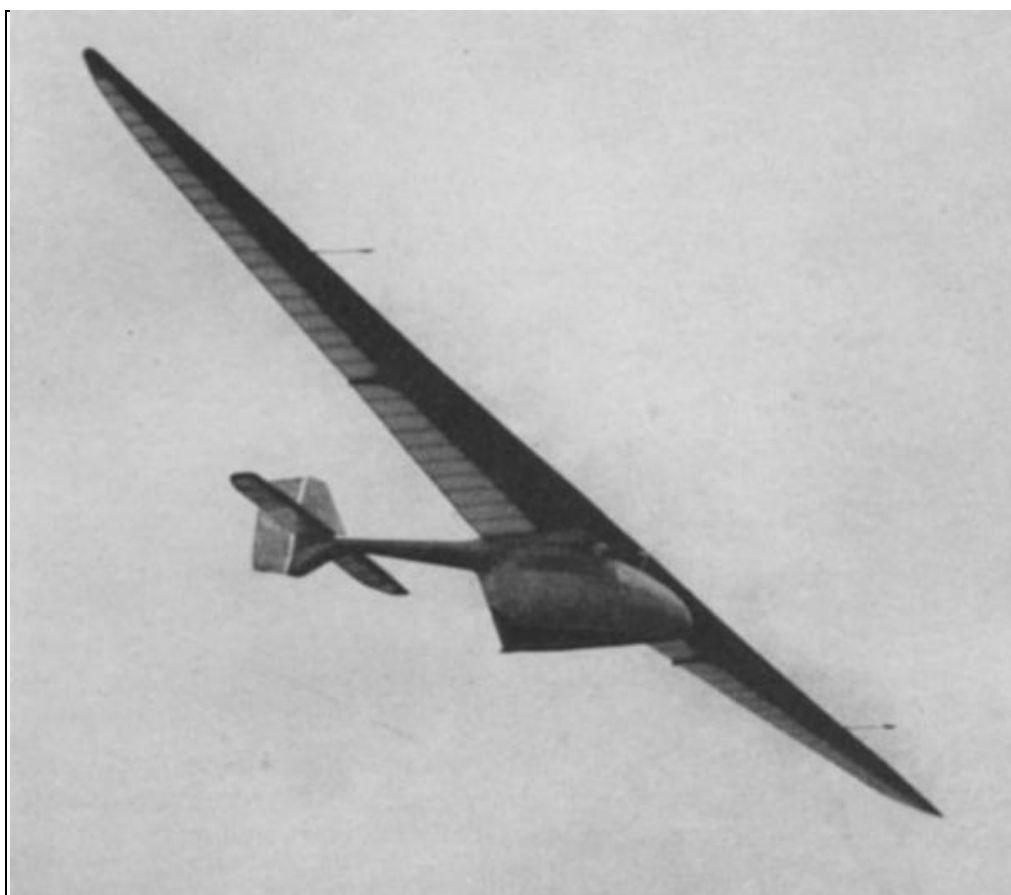
Albatros



- Info

Mitteilungsblatt der IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
21. Jahrgang Heft Nr. 4 Okt. 2015 Internetausgabe

Kupper Ku 7, der „Austria“-Nachfolger



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

Die nahe Bank



Zürcher
Kantonalbank

Einladung zum Herbsttreffen 2015

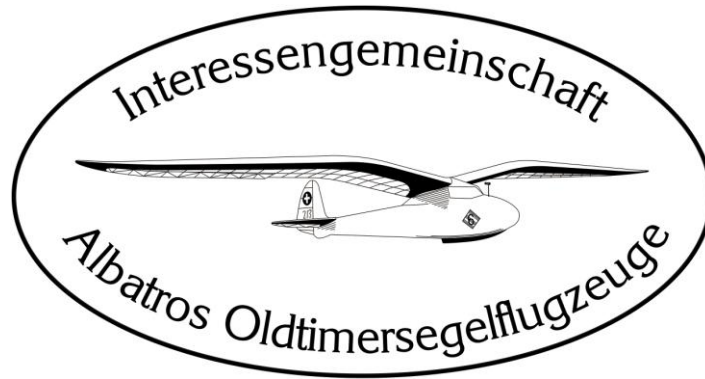
der
IG Albatros o.s.

25. Oktober 2015
ab 10:00 Uhr

in Olten-Trimbach

Inhaltsverzeichnis

Einladung zum Herbsttreffen 2015	Seite 2
Definition IG Albatros	Seite 4
Kontaktadressen der IG Albatros	Seite 5
Frühlingstreffen Trimbach 2015	Seite 6
IGA Plan- und Bilderarchiv	Seite 9
News aus dem manntragenden Segelflug	Seite 10
Modellbauplan-Archiv	Seite 11
Kupper Ku 7 „Panhans „Semmering“	Seite 12
Kupper Ku 7-Modell im M. 1:2	Seite 16
Rubber Power	Seite 18
Vorschau Gummimotor-Treffen 8. Nov. 2015	Seite 20
Hangfliegen Trogen vom 10. Mai 2015	Seite 21
7. Int. Oldisegler-Treffen Müswangen 2015	Seite 24
20. Aroser Antik-Segelflugmodell-Treffen 20./21. Juni 2015	Seite 29
Der Aroser ist tot – es lebe der Aroser	Seite 32
IGA Schleppfliegen Kulm 2015	Seite 33
Übrigens	Seite 36
IGA-Shop	Seite 37
Termine 2015/2016	Seite 37
Adressen SSFG / OSV / OCS / VGC	Seite 38
Gesucht – Gefunden	Seite 39
Impressum	Seite 40



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

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

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

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

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

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

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

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

Kontakt-Adressen der IG Albatros o.s.

Postadresse:	IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge Hans Dürst Bergholzweg 42 8123 Ebmatingen
Web-Site:	www.ig-albatros.ch
E-Mail:	i.g.albatros@bluewin.ch
Bank-Konto:	Zürcher Kantonalbank, 8010 Zürich CH26 0070 0110 0056 9016 3 IG Albatros 8123 Ebmatingen
Präsident / Adressenverwaltung:	Hans Dürst duerst@ggaweb.ch 044 980 22 69
Finanzen:	Christine Wolf-Schmuki cdwolf@bluewin.ch 043 / 495 60 02
Aktuarin:	Christine Thalmann cth@corallus.ch 079 / 273 02 12
Event-Organisation:	Peter Widmer pm.widmer@bluewin.ch 079 / 426 80 47 044 / 825 10 76
Webmaster:	Markus Thalmann corallus@corallus.ch 079 / 243 33 54
IGA o.s.-Archiv / IGA o.a.-INFO:	Beat Galliker beat.galliker@bluewin.ch 041 448 02 54
Antik- / Modellplan-Archiv:	Walter Wolf walter_wolf@bluewin.ch 032 / 641 33 39

Frühlingstreffen 2015 in Trimbach

An diesem kühlen und wolkenverhangenen März-Sonntag trafen sich gegen 35 Personen zum traditionellen und informativen Frühlingstreffen. Entlang der Wände, auf und zwischen den Tischen präsentierten sich faszinierende Projekte und Modelle. Die Palette reichte vom kleinen Gummimotormodell über Antikmodelle bis zu grösseren Spyr-Projekten und Frédéric Fischers aussergewöhnlichen russischen Beljajew-Nurflügelseglern. Hans Dürst informierte uns umfassend über die Vor- und Nachteile der diversen Bespannungsmaterialien und –methoden. Herzlichen Dank an Doris und Ernst Gerber für den netten Apero

Lassen wir wiederum die Bilder sprechen:



Orientieren - diskutieren – begutachten - plaudern





Frédéric Fischer brachte neben den Beljajev-Nurflügeln auch einen Spyr 1 M. 1:6 und Spyr 5 M. ca. 1:5,5 mit.



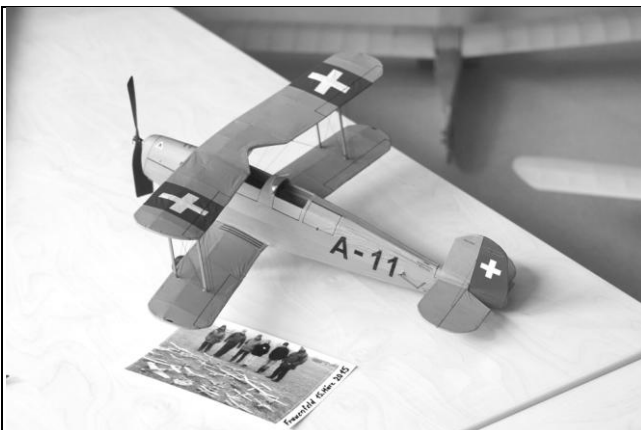
Markus Zähners Spalinger S 25 im M. 1:10



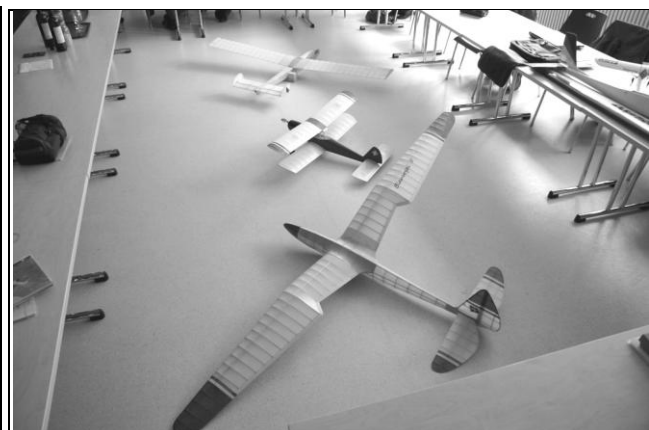
Christines Gummimotor-Antikmodell VFM Motte



Beljajew BP-2, Spw. 250 cm und Beljajew BP-3, Spw. 300cm. Beides sind Projekte von Frédéric Fischer.



Peter Zieglers tolle Bucker Jungmann



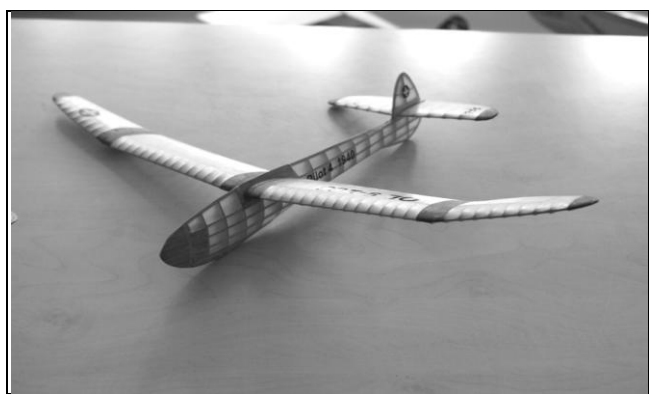
Blauer Vogel II – Kapitän – Zürihegel



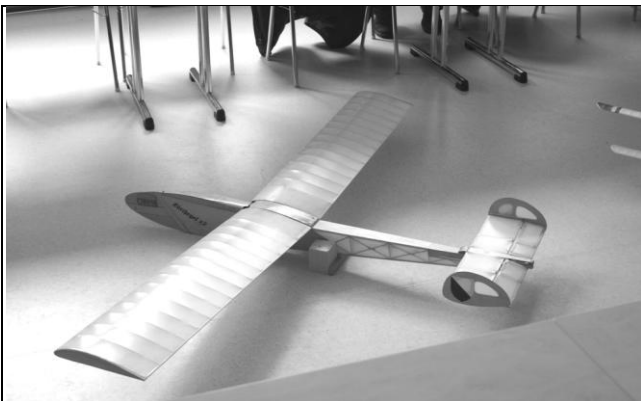
Die Frauen verwöhnen uns einmalmehr mit leckerem Speis und Trank. Ganz herzlichen Dank!



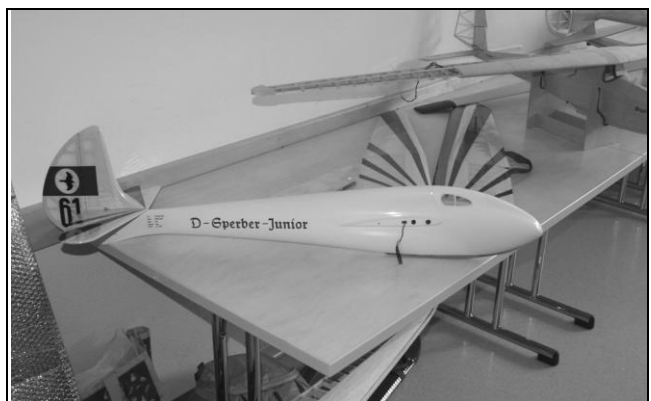
Zöpfli's tolle K8b neben Spyr I und VFM Motte



Ruedi Schenker's Riedstern und Pilot 4. Als Überraschung beide Modelle im M. 1:2 (!)



Hansjörg Zöbelis „Zürihegel“ in doppelter Grösse (!)



Der attraktive Sperber Junior



Poah! Da hat's jemanden gepackt! Über Markus' nächstes Projekt muss nicht mehr gerätselt werden !

Aus unseren Archiven

IG Albatros Plan- und Bilderarchiv

Weihnachten im Mai!

Seit dem 16. Mai 2015 ist die IG Albatros im Besitz des (weitgehend) kompletten Plansatzes der Ur-Elfe P1 HB-278!



Dies dank eines grosszügigen Geschenkes von Georg Staub. Ganz herzlichen Dank!

Mit der Elfe P 1 hatte Werner Pfenninger 1938 ein kleines, zierliches Segelflugzeug entworfen (Spannweite 9 m), das seiner Zeit weit voraus war. Georg ist daran, mit einigen Kollegen die Ur-Elfe als Modell zu konstruieren. (Da dürfen wir sicher auf einen spannenden Baubericht auf der Webseite hoffen ;-).

Jack Kägi hat die Restaurierung des Spyr IV HB-336 fotografisch begleitet. Von ihm bekam ich eine CD mit 260' Fotos, ergänzt durch Aufnahmen von Frank Albrecht und mir. --- Überhaupt stelle ich ein grosses Interesse an diesem Flugzeug fest: In der Schweiz fliegt bereits ein Modell, ein weiteres ist im Bau, sogar aus Frankreich bekam ich zwei verschiedene Anfragen nach Plänen und Bildern.

Unterlagen zu den Flugzeugen Lis SZD-25, Mucha 100 SZD-12A und Hütter H17a gingen nach Deutschland. Gleichzeitig bekam ich sehr gutes Material über die Lo 100, SHK und Standard Austria.

Einige News aus dem manntragenden Segelflug

Der Spalinger S15k OO-ZIW (ex HB-450) ist in der Schweiz angekommen!

Nach langen Bemühungen ist es Thomas Fessler, Präsident der Stiftung-Segel-Flug-Geschichte (SSFG) gelungen den letzten flugtüchtigen Spalinger S15K von Belgien in die Schweiz zurückzuholen. Am 21. Juli wurde der Vertrag unterschrieben und das Flugzeug in den Anhänger verladen. Der Papierkrieg zwischen dem BAZL und den belgischen Behörden ist zwar noch nicht abgeschlossen, jedoch auf gutem Wege. Das Flugzeug wird in der Schweiz ab 2016 hoffentlich wieder mit der Immatrikulation HB-450 fliegen.



Der Spyr IV HB-336 fliegt!

Was lange währt, wird richtig gut. Nach einem Unterbruch von 40 Jahren und einer gründlichen Restaurierung startete Thomas Fessler am 23. Mai 2015 zum offiziellen (zweiten) Erstflug.

In einer der nächsten AERO REVUE wird Daniel Steffen in seiner bekannt kompetenten Art auf die „Lebensgeschichte“ des Spyr HB-336 eingehen.

Kranich II HB-475 in Deutschland gecrasht!



Werner Roths ehemaligen Kranich HB-475, jetziger Eigentümer ist das „Fliegende Museum Hahnweide“ (D), erlitt im Herbst 2014 auf einem Flugtag bei einer verunglückten Landung einen Rumpfbrech. Der arme Vogel ist direkt

hinter der Tragfläche angebrochen, auch das Rumpfbboot hat gelitten.

Im Moment liegt der Kranich in einer Werkstätte bei Stuttgart in einer Helling. Mit grosser Akribie werden die gebrochenen Stringer geschäftet und zerstörte Spanten ersetzt. Auch ist vorgesehen, ein bremsbares, fixes Rad einzubauen. Weil der Umgang mit dem BAZL eher kompliziert ist, wurde die Immatrikulation HB-475 gelöscht. Schade, war doch dieser Kranich, zusammen mit jenem dänischen OY-XWL (ex HB-482), der letzte Schweizer-Kranich aus dem seinerzeitigen „Nacht-und-Nebel-Import“ über den Alten Rhein vom Mai 1945!

Spalinger S-Kranich zum Zweiten

(Peter Ziegler)

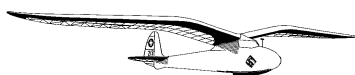
Für die INFO Nr. 43 vom Frühjahr hat Beat Galliker einen interessanten Beitrag über Spalingers Schulflugzeug „Kranich“ verfasst. Wie bekannt, existieren von diesem Flugzeug noch zwei Exemplare.

Beim Schmökern in meinem Archiv fand ich eine 2006 von Lilly Grundbacher erhaltene CD mit Unterlagen und Bildern über Jakob Spalingers Flugzeuge, darunter auch Fotos der HB-517. Dann ein Kuvert mit alten Fotos und dabei ein Bild des HB-330 „Globi“ Diese Bilder erhielt ich vor Jahren von Rolf Bernet von der SG Thermik.

Diese Bilder möchte ich euch nicht vorenthalten, so quasi als Ergänzung zum Bericht „S-Kranich“ – *die unbekannte Konstruktion*.



(Aus Platzgründen konnte ich leider von den beiden Flugzeugen nur je 1Bild einfügen, bg)



Modellbauplan-Archiv

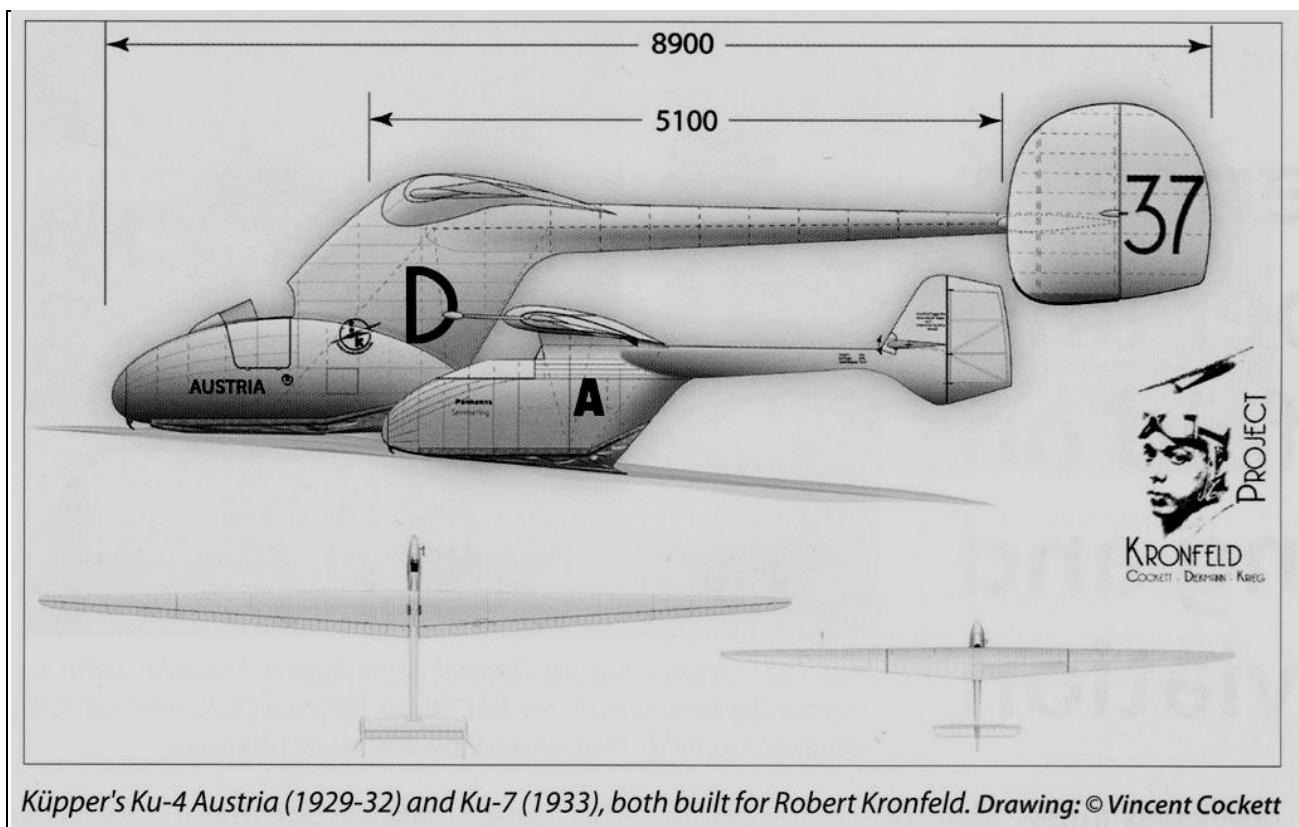
Der Bauplanverkauf ist stark zurückgegangen. Durch die Vermittlung von Hans Dürst sind wir zu 10 Plänen von Theodor Willi gekommen. Danke dir, Hans.

Im Weiteren wurden mir einige Pläne zur Verfügung gestellt, z.B. den Piaggio P 149 von Graupner; zu diesem ist auch eine Kabinenhaube lieferbar. Ausführlich werde ich im Frühjahrs-INFO berichten.

Kupper Ku 7 „Panhans Semmering“

Die Kupper Ku 7 war Kronfelds Nachfolgemuster der riesigen Ku 4 „Austria“ mit ihren 30 m Spannweite. Das Forschungsflugzeug wurde in nur 1 Exemplar gebaut. War bei der „Austria“ das Ziel ein besonders guter Gleitwinkel und eine niedrige Sinkgeschwindigkeit, um möglichst weite Strecken zurückzulegen, so stand bei der Ku 7 diesmal neben dem optimalen Gleitwinkel eine Leistungssteigerung im Ausfliegen der Thermik im Vordergrund.

Dr. August Kupper hatte die Ku 7 „Panhans Semmering“ im Auftrage von Robert Kronfeld entworfen und in der Ingenieurschule zu Weimar (D) gebaut. Der Erstflug erfolgte anfangs Juli 1933.



(Die folgenden Zitate stammen aus den FLUG-INFORMATIONEN Folge III+IV/2010 „Segelflugpionier Robert Kronfeld“).

„Kupper Ku 7 Panhans Semmering

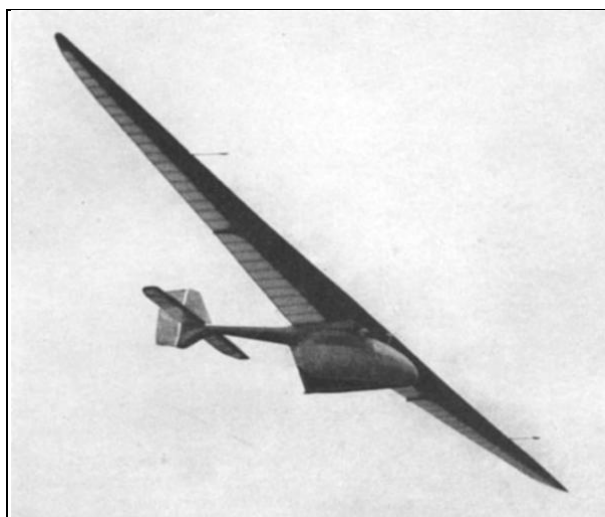
Dieses Flugzeug entstand mit den gewonnenen Erfahrungen der „Austria“. Konstruiert von Dr. August Kupper und gebaut in der Ingenieurschule Weimar. Die Tragfläche konnte zum Transport in zwei Teile zerlegt werden und war derart ausgebildet, dass die äusseren Flächen anstelle von Querrudern drehbar waren (eigentlich ein vierteiliger Flügel). Ausserdem konnte im Fluge

der Einstellwinkel der Aussenflügel variiert werden, um die Auftriebsverhältnisse den jeweiligen Luftströmungen anzupassen. Der Spalt zwischen der festen Tragfläche und der Drehfläche war durch einen haarigen Belag ausgefüllt, um den Luftwiderstand zu vermindern. An der Flächenvorderkante gab es Ausgleichsgewichte, die in den freien Luftraum vorragten. Die Tragfläche sass auf einen Baldachin, darunter war der Rumpf, eigentlich nur ein Cockpit und darunter die federnde Ladekufe, die aerodynamisch mit Stoff verkleidet war. Das Leitwerk sass auf einem rohrförmigen Träger, normales Seitenruder, das Höhenruder war als Pendelruder ausgebildet.“

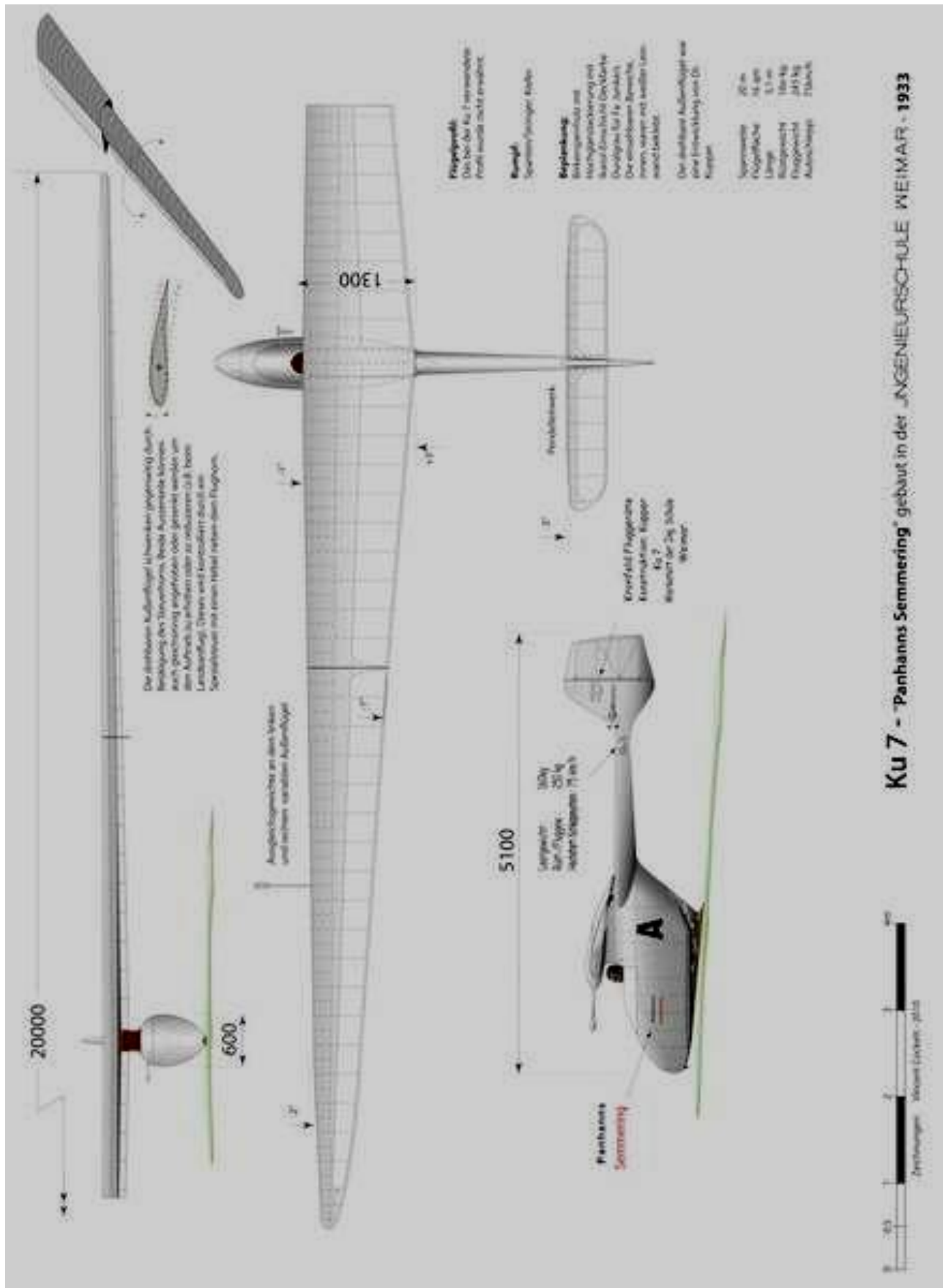
Die technischen Daten:

Abmessungen:	Spannweite	20.00 m
	Länge	5,10 m
	Höhe	1,95 m
	Flügelfläche	16,8 m ²
Gewichte:	Leergewicht	163 kg
	Zuladung	83 kg
	Fluggewicht	246 kg
	Flächenbelastung	16,8 kg/m ²
Leistungen:	Gleitzahl	etwa 1:30
	Sinkgeschwindigkeit	0,5 m/s

(Die Bezeichnung „Panhans Semmering“ deutet auf den Sponsor Grandhotel Panhans im Semmering hin.)



Informationen und Bilder über dieses Flugzeug sind nur sehr spärlich zu finden.



Zeichnung Vince Cockett

(Leider konnte ich diese Abbildung nicht in besserer Auflösung finden.)

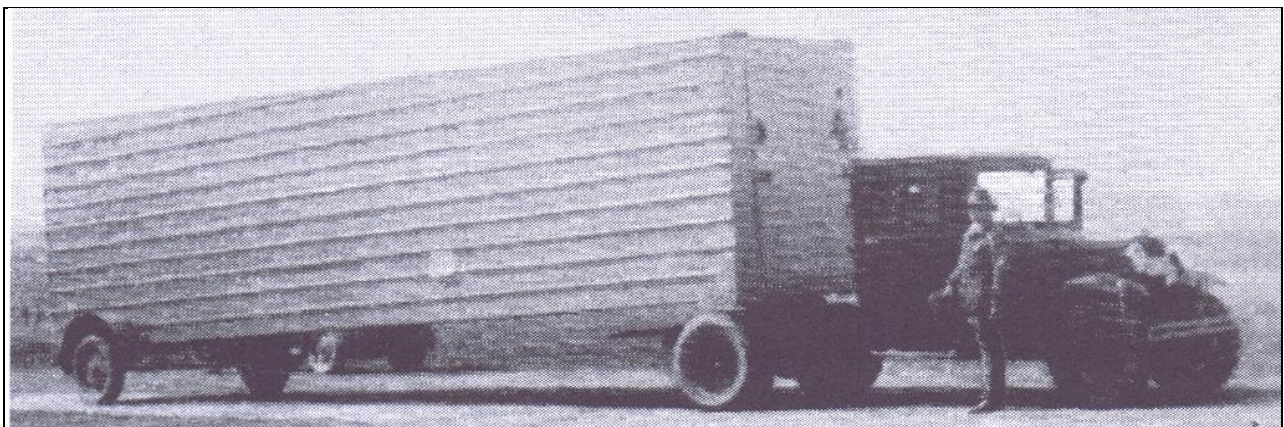
Am Sonntag 1. Oktober 1933 nahm Robert Kronfeld an einem Grossflugtag in Laxenburg bei Wien teil. Dort zeigte er seine neuesten Maschinen, die KR 1a „Austria III“ und die Ku 7. Er führte mit beiden Flugzeugen Schauflüge durch. Aber die Ku 7 scheint unter keinem guten Stern gestanden zu haben:

„Zuerst die Ku 7, „Panhans Semmering“ genannt, die modernste und fähigste Höchstleistungsmaschine. Ähnlich der „Austria“ gebaut, die bekanntlich zu Bruch ging. Leider erlitt auch die neue Maschine einen Unfall. In ihr ist ein neuartiges Prinzip der Stabilisierungssteuerung angewandt: keine Querruder an den Flügeln, sondern Beweglichkeit der äusseren Hälften der Tragflächen um ihre Längsachse. Gerade in dieser Steuerung versagte etwas, als Kronfeld durch eine Baumücke in den kleinen Platz schweben wollte. Er musste infolge der grossen Gleitfähigkeit der Maschine ganz niedrig hereinkommen und, da die Baumücke im rechten Winkel zur Längsrichtung des Platzes stand, herein kurven. Als bei dieser niedrigen Kurve die Steuerung einen Augenblick versagte, wurde die Kurve zu eng, und die Spitze der linken Tragfläche streifte in etwa zehn Meter Höhe einen Baum am Ufer des Sees. Der Apparat kippte um und fiel ins Wasser. Es sah aus der Ferne entsetzlich aus, da man nicht erkennen konnte, dass dort Wasser und keine Erde war. Kronfeld kopfüber unter Wasser musste sich erst aus den Gurten befreien, um auftauchen und im wasserschweren Gewand ans Ufer schwimmen zu können. Die Menge atmete befreit auf und jubelte, als sie Kronfeld heil sah. (...)“.

(„Neue Freie Presse“ am 3. Okt. 1933)

Kronfelds Schlepp-Pilot Ing. Karl Henkelmann schaffte dann die beschädigten Teile der Ku 7 nach Weimar zurück, wo das Flugzeug repariert wurde.

Im Sommer 1934 emigrierte Robert Kronfeld wegen zunehmend antisemitischen Anfeindungen nach England. Ob das Flugzeug weiterhin geflogen wurde, von wem, und mit wieviel Erfolg, geht aus meinen Unterlagen nicht hervor. Die Spur verliert sich.....



Der Transportwagen, den Kronfeld für seine Segelflugzeuge eingesetzt hatte

Beat Galliker

Kupper Ku 7-Modell im M. 1 : 2

Dass Markus Frey ein Verehrer des österreichischen Segelfluggpioniers und Rekord-Segelflugpiloten Robert Kronfeld ist, wissen wir, hat er doch neben der Lippisch „Wien“, der riesigen Ku 4 „Austria“ auch das zugehörige Schleppflugzeug BFW-Messerschmitt M 23c je im Massstab 1:2 gebaut und erfolgreich geflogen. Als Nachfolgemuster seiner „Austria“ (seit diesem Sommer im Segelflugmuseum Wasserkuppe im „Ruhestand“) hatte sich das Team Rolf Fritschi/Markus Frey im August 2014 an die Konstruktion und Bau der Kupper Ku 7 „Panhans Semmering“ gemacht.

Das Aussergewöhnliche an diesem Segler ist, dass die Ku 7 *keine Querruder* hat, stattdessen nützt sie *die äusseren 2/3 der Fläche als Ruder*, anlenkungstechnisch eine hohe Herausforderung. Im August 2014 war der Planungsstart. Abgesehen von der Mechanik der Steuerfläche bot die Konstruktion recht wenig Schwierigkeiten, konnte man doch von den Erfahrungen bei der „Austria“ profitieren. Über den gesamten Planungs- und Baufortschritt informierte unsere IGA-Webseite detailliert ab dem 8. Oktober 2014. Bereits nach 8 Monaten Planung und Bau konnte Markus die Ku 7 am 10. April 2015 aus dem Spritzwerk in Empfang nehmen.

Der regnerische Frühling verzögerte jedoch den Erstflug. Am Donnerstag 14. Mai startete Markus zum ersten inoffiziellen Probeflug. Nach verschiedenen Einstellungsänderungen (2,5 kg Blei in die Nase und Schwerpunkt 4 cm weiter nach vorne) und der Reparatur kleineren Blessuren war das Flugzeug dann am 13. Juni 2015 bei strahlendem Wetter auf dem Modellflugplatz Müswangen zum offiziellen Jungfernflug bereit.

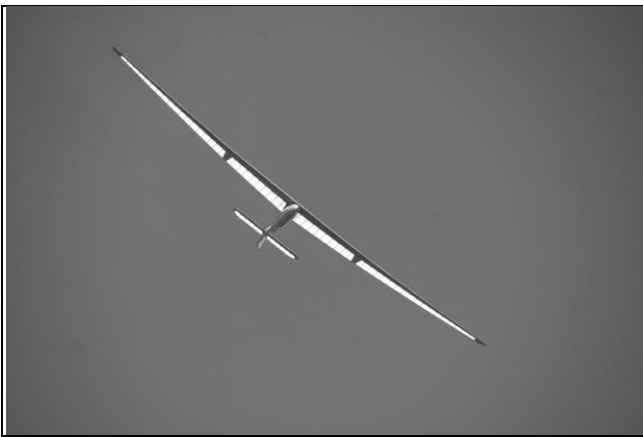




Von mir aus kann's losgehen, die Kamera ist bereit.



Los geht's! Zöpfli als Fotograf in Aktion.



Diesmal fliegt sie tadellos!



Beachte die grosse V-Form.



Es folgt deine butterweiche Landung



Und nun das obligate Bild fürs Album.



Auch der neue Sponsor darf aufs Bild.

Rubber Power

15. März 2015 Gummimotor-Treffen, Allmend Frauenfeld
6 Teilnehmer, 8 Gäste

Am Sonntag 15. März brachten die Gummistränge einiges in die Luft. Das Wetter: am Morgen Nebel und trüb, bald zunehmende Bise. Am Nachmittag milchig sonnig, etwas unter 10⁰ C, trocken. Eine beachtliche Anzahl von Modellen in grosser Vielfalt. Der Jahreszeit entsprechend kühl. Im Restaurant „Domicil“ dagegen angenehm warm. Viele Modelle zeigten erstaunliche Flüge, bei einigen sind noch sorgfältige Einstellungen nötig. Neben EWD und Schwerpunkt ist noch eine aufwändige Abstimmung von Gummi-Querschnitt und Stranglänge, sowie die Optimierung des Propellers mit samt Zugachsen-Neigung und Rechtszug nötig. Alles muss aufeinander abgestimmt sein. Wenn solche Modelle noch leistungsoptimiert werden, ist man mit Herausforderungen besonderer Art beschäftigt.

Die Allmend Frauenfeld ist im Umbruch.

Die Anwesenheit des Militärs auf der Allmend ist rückläufig, dafür ist der Naturschutz auf dem Vormarsch. Seit anfangs Juli verkünden Tafeln: „*Stopp! Blumenwiesen betreten verboten.*“ Anfangs März bis Ende Oktober ist es also verboten, die Wege zu verlassen. Darum ist unser nächstes Treffen am 8. Nov. 2015 vorgesehen.



Rubber Power: Gut eingepackt trotzten wir der Kälte!

Alfred Genthner, Beat Galliker, Peter Ziegler, Christine Thalmann, Roman Gröner, Hansruedi Zeller



VFM-Motten von Christine und Peter



Beats eindruckliche Flüge während Christine ihr Modell zurückbringt.



Mehr als 20 verschiedene Modelle am Start.



Aufwärmen im „Domicil“ bei interessanter Literatur

Hansruedi überraschte uns mit einem Jetex-Modell. Natürlich wollten wir wissen, ob und wie es funktioniert.



Zöpfli beim Zünden des Triebwerks



Ein kurzer rasanter Flug, ein lauter Knall!



Leider hielt das Triebwerk der Kraft nicht stand.



Spuren von Hitze auf dem Flügel

Aber interessant war es doch!

Schade, dass man heute keine Triebsätze mehr kaufen kann. In den 60er-Jahren waren solche Jetex-Modelle (sogar vorbildähnliche) recht verbreitet.

So. 8. Nov. 2015 Gummimotormodell Herbst-Treffen auf der Allmend Frauenfeld

Ziel: Erhalt des Gummimotor-Modellfluges. Zugelassen ist alles, was mit Gummimotor angetrieben wird. Vom Planophore 1871 bis zu den heutigen F1B-Modellen. Vom Bambus von einst über diverse Hölzer bis zum Schaustoff und Kohlefasern. Wenn auch die Elektrifizierung von Gummimotormodellen im Trend ist, so ist es vor allem für die Antik-Modellflug-Organisation eine wichtige Aufgabe, den „richtigen“ Gummimotor-Modellflug zu erhalten und zu fördern. in diesem Geist auf Wiedersehen auf der Allmend Frauenfeld.

Da zurzeit laufend die Situation von Freiheiten und Einschränkungen betrachtet werden muss, soll bis am 7. Nov. das Umfeld unseres Treffens überblickbar sein.

Auskunft ab 7. Nov. Tel. 044 821 04 34
 Natel 079 731 90 92

Alfred Genther
Gumpisbuelstr. 36
8600 Dübendorf

Bei schlechtem Wetter können wir uns im Hotel „Domicil“ unterhalten. Das Hotel steht zum Glück nicht unter Naturschutz!

Alfred Genther

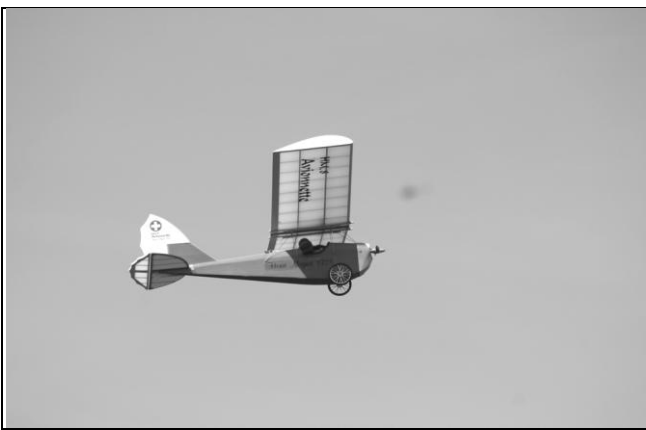
Hangfliegen Trogen vom 10. Mai 2015

Bei immer schönerem Wetter trafen sich am 10. Mai an die 20 Mitglieder am immer schönen Hang in Trogen(AR).



Der Wind wehte vorwiegend aus der gewünschten Richtung, und auch ordentliche Thermikschlächte waren keine Einzelercheinungen. So kamen doch mehr oder weniger alle Piloten auf ihre Kosten.







Natürlich kam auch der gesellschaftliche Teil nicht zu kurz – nebst dem gemeinsamen Mittagessen im Restaurant Schöfli blieb auch beim traditionellem Treffen zu Kaffee und Kuchen bei Regula und Frédéric Fischer viel Zeit für angeregte Diskussionen.



7. Int. Oldisegler-Treffen Müswangen 16. Mai 2015

Petrus muss ein Oldie-Fan sein!

Das 7. Oldisegler-Treffen Müswangen war ein voller Erfolg! Aus allen Ecken der Schweiz reisten sie an, sogar ein Gast aus Genf durften wir begrüßen. Auch die Kollegen aus Deutschland waren sehr stark vertreten: 10 Leute von der MSV Melle und sogar Michael Ohlwein aus Bremen, der wohl unbestritten die weiteste Anfahrt auf sich nahm, um an diesem Event dabei zu sein.



Schlussendlich durfte ich ca. 50 Piloten am Briefing begrüßen. Der Nebel blieb zu Anfang sehr hartnäckig – dafür blieb allen genügend Zeit, um die frisch restaurierte Spyr IV, welche Thomas Fessler von der Stiftung-Segel-Flug-Geschichte (SSFG) auf dem Platz präsentierte, zu bestaunen.



Nach und nach liftete sich der Nebel, und es kam sogar die Ju 52 auf einen Besuch vorbei; sie hatte auch die Sonne im Schlepptau. Jetzt ging es richtig los – und mit der Sonne kam auch die Thermik.



Alle waren richtig happy. Den letzten Schliff machten dann noch die „Lazy River Jazzmen“. Die Jungs heizten richtig ein mit fetzigen Jazz-rhythmen.



Zum Schluss wurden wir dann noch durch die sanften Klänge von 2 Alphörner verwöhnt, zu denen Thomas Hoffmann, unterstützt von Christof Jaberg, ein wunderschönes Segler-Akroprogramm zeigten.

Lassen wir die Bilder sprechen:





Fauvel AV 341



Nemere, die ungarische Schönheit



2 Spalinger Vögel: S 10 Züri vogel und S 18 III



Patrick Trauffers Scud 1-Modell im Massstab 1:1 (!)



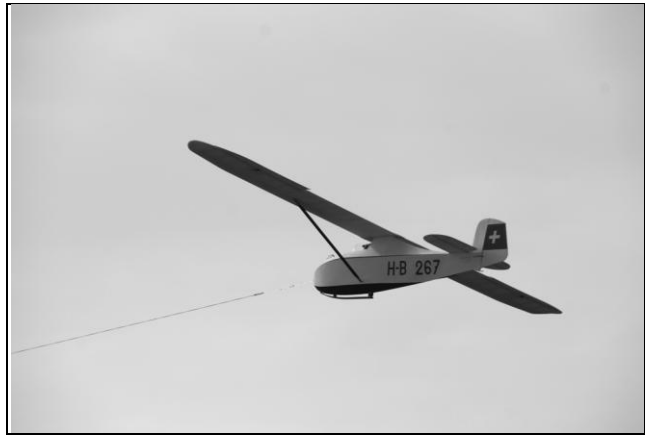
PZL 106 Kruk



Habicht E



Let 13 Blanik



Hütter H17a



Die IG Albatros feiert dieses Jahr das 30-jährige Bestehen. Danke Kusi für die nette Geste!



Info- und Verkaufstand der SSFG und IGA



Horten I. Ae. 34 M Clen Antù (Ho XVb)



Horten Ho IV



Michael Ohlweins Raab Krähe



Ein grosses Danke an all die unermüdlichen Schlepper



Die Ka 6E kommt heim.



Ikarus Meteor 57, ein sehr seltenes Modell



Klein und fein, Zöplis schmucke K8b



Bald dürfen wir auch fliegen.



Spyr IV mal 3! Massstab 1:1 / 1:3 und 1:6



Grüne Post

Ich bedanke mich nochmals bei all meinen Helfern, denn ohne sie hätte ich das nie geschafft. Danke auch an alle Piloten. Eure Anwesenheit, Disziplin, und vor allem die gute Stimmung hat diesen Anlass zu was ganz Besonderem gemacht, zu einem unvergesslichen Event, an den wir noch lange denken werden.

Bis zum nächsten Mal!

Markus Frey

Fotos Beat Galliker

20. Aroser Antik-Segelflugmodell-Treffen

20. / 21. Juni 2015

Regen war angesagt.

Deshalb fand das Treffen vorwiegend drinnen statt. Am Sonntag wagten einige Teilnehmer noch einige kurze Flüge. Sonst konnten wir uns an der Gastfreundschaft der „Brüggerstuba“ und vom Hotel „Hold“ erfreuen.

Ein Rückblick:

Anfangs der 90er-Jahre waren bei der IG Albatros vorbildgetreue Oldtimer-Segelflugzeugmodelle üblich. Walter Wolf brachte einen Pilot 4 an die damaligen Treffen. Der Gedanke, solche Sperrholz-Flugmodelle am legendären Aroser Tschuggen wieder anzusiedeln, erwog uns im Sommer 1995 ein Probefliegen mit Pilot 4, Pelikan und einem Pro Aero 1 durchzuführen.. Die Geschichte der grossen Aroser/Bündner Wettbewerbe von 1937-1948 bewog mich, die damaligen Modelle wieder neu aufzustellen. Daraus entstanden ab 1996 die damaligen Aroser-Treffen.

Nach 20 Jahren habe ich genug.

Nun ist in der IG Albatros ein Umbruch. Neue Mitglieder und neue Aktivitäten. In diesem Umfeld übergebe ich das Aroser-Treffen den Nachfolgern mit markantem Tatendrang.

Alfred Genther



Unsere Tradition: Schweizer Sperrholzmodelle
Vielen Dank an alle, die bei den vielen Treffen mitgemacht haben.



Brandneu: Hansruedi Zellers Rekonstruktion
WB 155 von Walter Baur 1934



Und sie flogen doch: Neblig und winterlicher
Hintergrund.



Hans Grünwald war an allen 20 Treffen dabei.



Wenn ein Berner nach einem Zürihegel greift.
Christian Tanner und Bruno Ferrari (Erbauer)



Die Aroser Bergbahnen sind immer wieder hilfsbereit. Bei Regenwetter eine gute Lösung.

Teilnehmerliste Arosa 2015

Modelle	Jahrgang	Konstrukteur	Teilnehmer
Aroser 36	1936	Glünkin Emil	Grünenwald Hans
Berner Bärli	1940	W. Staub	Tanner Christian
Bussard 2	1936	Zeller Hans	Zeller Hansruedi
EK DK-21 O	1948	Hauenstein Werner	Hauenstein Werner
Esso	1941	Degen Arnold	Dürst Hans
Esso	1941	Degen Arnold	Stuedler Walter
Esso Pro Aero Gummimotor	1939	Messmer A.	Genther Alfred
FCW 2	1943	Hausammann Ernst	Weber Fritz
FCW2	1943	Hausammann Ernst	Zöbeli Hans Jörg
Globi 3	1942	Bodmer Walter	Wolf Daniel
Hai	1943	Tauss Willy	Genther Alfred
Jelmoli 1	1942	Degen Arnold	Tanner Christian
Jelmoli 3	1943	Meier Josef	Greising Hans
Lerche	1947	Zimmerli Heinrich	Greising Hans
Milan	1940	Baer Horst	Grünenwald Hans
Motte Gummimotor	1937	Grahner Hs.	Tanner Christian
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Birchmeier Hansruedi
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Buschor Tyrone
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Kiener Hans
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Weber Fritz
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Wettstein Kurt
Pilot 4	1940	Degen Arnold	Widmer Peter
Pinguin	1941	Marti Hans	Buschor Tyrone
Pnguin	1941	Marti Hans	Dürst Hans
Pinguin	1941	Marti Hans	Ferrari Bruno
Pinguin	1941	Marti Hans	Genther Alfred
PM 30	1938	Meyer Peter	Widmer Peter
Stini 1 Nurflügel	1948	Schmitter Paul	Bachmann Gody
TW 25 Nurflügel	1938	Willi Theodor	Wolf Walter
WB 155	1934	Baur Walter	Zeller Hansruedi
Zürihegel	1942	Degen Arnold	Ferrari Bruno

Ehrengäste

Hauenstein Werner, Aroser Wettbewerbsteilnehmer 1942-1948

Schweri Fritz, Aroser Wettbewerbsteilnehmer

Zimmerli Heinrich, Konstrukteur des Segelflugmodells Lerche

Übrigens:

Auf dem IGA-Webseiten-Beitrag vom 24. Juni finden wir zusätzlich noch eine umfangreiche Bilderserie zu Arosa 2015 von Hansjörg Zöbeli.

Vielen Dank Hansjörg.

Beat Galliker

Das 20. Aroser Antik-Segelflugmodell-Treffen ist bereits Geschichte

Vom 20. bis 21. Juni 2015 fand, nach 20 Jahren, der letzte, von Alfred Genther privat organisierte Aroser-Treff statt. Sogar der Himmel weinte. Es war am Samstag um die 0°C, und es schneite. An Fliegen war nicht zu denken. Umso mehr wurde diskutiert und „gefachsimpelt“, was ja auch wesentlicher und wichtiger Bestandteil eines solchen Treffens ist.

Der Sonntag sah nicht viel besser aus. Wenigstens schneite es nicht mehr. In den Regenspauzen wagten sich ein paar ganz wasserfeste Kameraden in die Luft. Ab und zu verschwand ein Modell kurzzeitig im Nebel.

Trotz Wetterpech war es eine tolle Veranstaltung. Danke Fredi.



Der Aroser ist tot, es lebe der Aroser.

Fredi lancierte nach dem gemeinsamen Nachtessen am Samstagabend eine Diskussion um die Zukunft des Aroser Treffens. Nach interessanter Präsentation der letzten 20 Jahre stellte er die Kernfrage nach der Zukunft. Kein Teilnehmer konnte sich entscheiden, auf privater Basis (wie Fredi das tat), das Treffen weiterzuführen.

Aus diesem Grunde hat sich die IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge, bestehend aus dem neugebildeten Team Hansruedi Zeller, Peter Widmer und Hans Dürst, bereits im Vorfeld entschlossen, das Antik-Segelflugmodell-Treffen weiter durchzuführen.

Kernpunkt wird nach wie vor „die historische Verantwortung zu den traditionellen Schweizer Sperrholzsegelflugmodellen aus den 30er- und 40er-Jahren“ sein. Wir wollen das Treffen aber auch gegen aussen öffnen. Die Details stehen aber noch nicht definitiv fest. Wir werden zu gegebener Zeit informieren und die bisherigen Teilnehmer einladen. Gäste sind herzlich willkommen.

IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
Hans Dürst, Obmann

IGA-Schleppfliegen Kulm, 5. Juli 2015

Bei brütend heissem Hochsommerwetter trafen sich rund 20 Piloten und Gäste auf dem tollen Modellflugplatz der MG Kulm zu unserem traditionellen IGA-Schleppfliegen. Aus landwirtschaftlichen Gründen musste das Treffen auf den 5. Juli vorverschoben werden.



Einmal mehr durften wir die Gastfreundschaft der Modellfluggruppe Kulm geniessen.



Die IG Albatros zeigt Flagge



Zöpfli's Spatzen-Nest



Hans Grünenwalds K8b kommt heim



Markus Rohrs ASK 18 am Start



Musger Mg 19 Steinadler



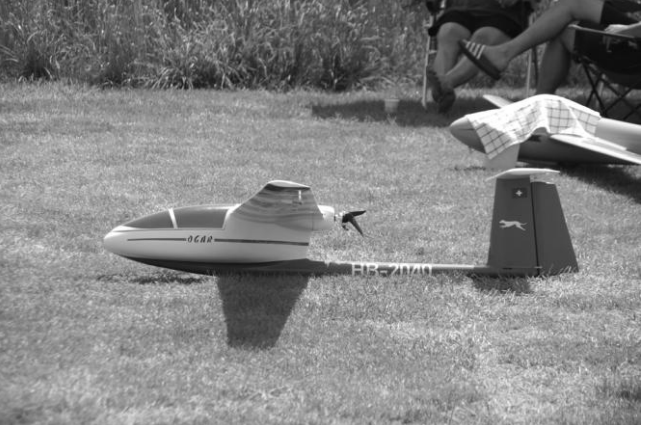
Keiner zu klein, ein Schlepper zu sein!



Wie froh waren wir um diese Schattenspender!



Start der Moswey III HB-374



Ein äusserst seltener Motorsegler: PZL Ogar



Die SG 38 kommt heim



Eine Minimoa darf nicht fehlen



Der über 90-jährige Ernst Müller ist immer dabei.



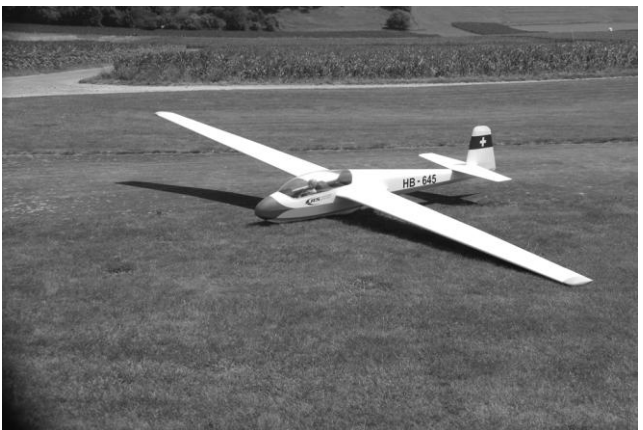
Dies scheint „Der Grosse Winkler“ zu sein.



Beljajew BP-2 demnächst zum Erstflug bereit



Dem sieht man die Kraft förmlich an



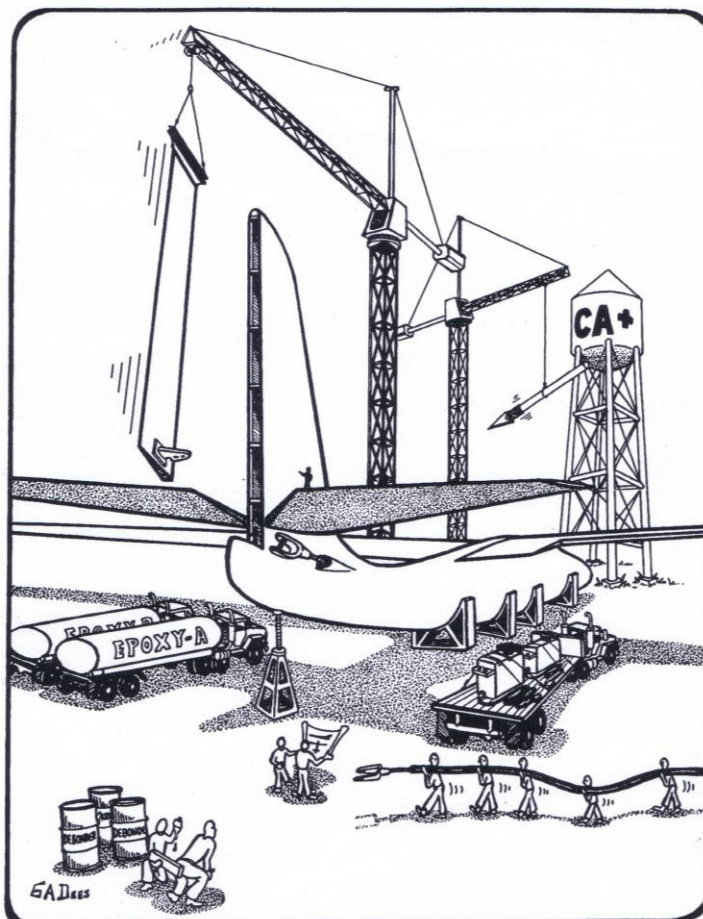
ASK 13 soeben gelandet



Walter Wuhmanns exzellente Moswey III

Wie immer wurden wir wiederum bestens betreut und mit schmackhaften Grilladen bedient. Vielen Dank an die unermüdlichen Schlepp-Piloten. Ein ganz grosses Dankeschön im Namen der IG Albatros geht an die Modellfluggruppe Kulm für die Gastfreundschaft. Wir kommen immer gerne an diesen tollen Modellflugplatz zurück.

Beat Galliker



Poah! Big is beautiful!

(aus „modellflugsport“ 6/86)

Übrigens:



Sind Segelflugzeuge eigentlich männlich oder weiblich?

IG Albatros o.s. Shop

IG Albatros o.s.-Kleber gross	Stk.	Sfr. 3.—
IG Albatros o.s.-Kleber klein	Stk	Sfr. 1.—
IG Albatros o.s.-Pin	Stk.	Sfr. 5.—
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.—

Alle Artikel zuzüglich Porto und Verpackung !

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

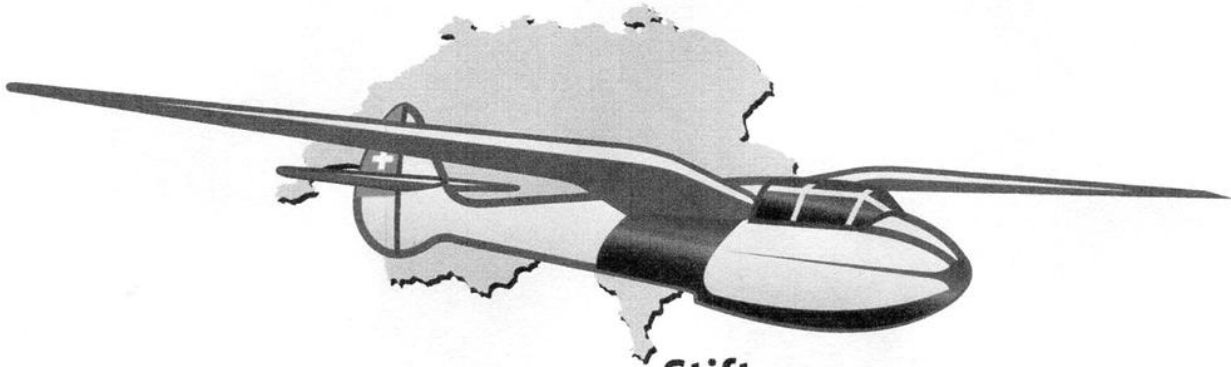
Termine 2015 / 2016

IGA Herbsttreffen Trimbach		So. 25. Okt. 2015
Gummimotor-Herbsttreffen Allmend Frauenfeld		So. 8. Nov. 2015
IGA Frühlingstreffen Trimbach	(provisorisch)	So. 20. 3. 2016

Kurzinfo: Modellmotoren-Sammlertreffen 2016

Das Modellmotoren-Sammlertreffen von 2015 ist leider Geschichte! Das Restaurant Hirschen in Oberwangen ist geschlossen. Das nächste Sammlertreffen findet im Restaurant Bären in 3096 Oberbalm statt. Weitere Mitteilung folgt im Frühjahres-INFO.

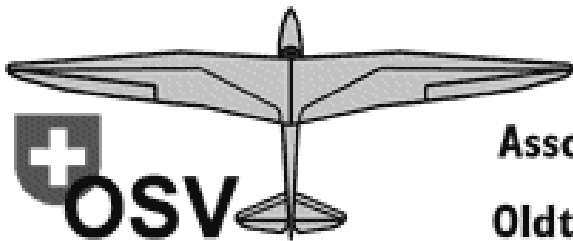
Walter Wolf



Stiftung Segel-Flug-Geschichte

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

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



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

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



Oldtimerclub Schänis
Weiss Ruedi
Gutenswilerstrasse 2a
8606 Nänikon
weiss.ru.@bluewin.ch
www.schaenissoaring.ch/



Vintage Glider Club
Vertreter für die Schweiz:
Werner Rüegg
uf Rüti
CH-8636 Wald
w_rueegg@hotmail.com
<http://www.vintagegliderclub.org>

Gesucht wird! Gefunden!

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

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

Alte Zeitschriften

Liegen bei euch allenfalls alte Modell- oder Luftfahrtzeitschriften herum?

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

Vielen Dank.

Beat Galliker

Tel. 041 / 448 02 54

beat.galliker@bluewin.ch

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

Name: Vorname.....

Strasse: PLZ: Ort:

.....

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

.

Änderung:

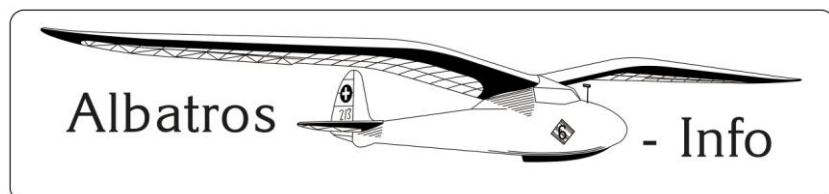
.....

.....

.....

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

Impressum



ist das Mitteilungsblatt der **IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge**

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

Redaktion: Beat Galliker, Lindenbrunnenstr. 2
6274 Eschenbach

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

© by **IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge 2015**

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

Autoren: Hans Dürst / Markus Frey (Kusi) / Beat Galliker / Alfred Genther / Vorstand / Markus Thalmann („Zöpfl“) / Walter Wolf / Peter Ziegler

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

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.)