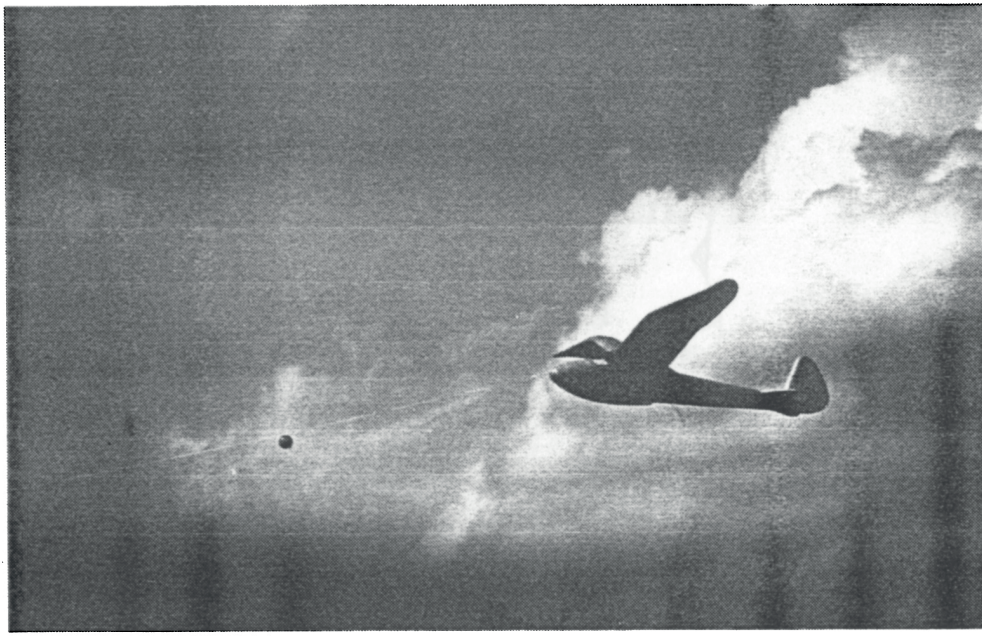
Albatros - Info

Mitteilungsblatt der IG Albatros o.s. März 1994 4600 Olten

Oldtimersegelflug



Ein Schweizer in Erlangen

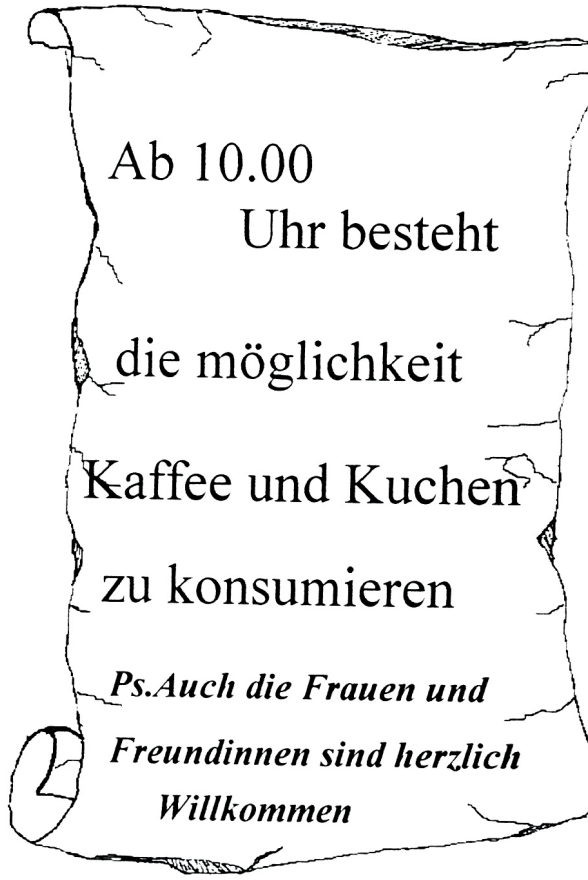
FRÜHJAHRSTREFFEN 1994

I.G. Albatros o.s.

in Olten -Trimbach

am 20. März

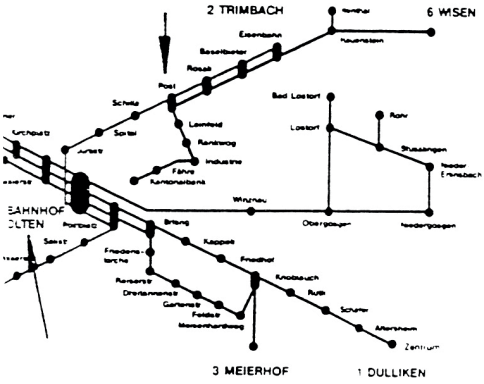
Frühjahrstreffen 1994



Interessen Gemeinschaft
Albatros Oldtimersegelflugzeuge

Postfach 919
4600 Olten I

Mit dem Zug
bis Olten , aus allen Gegenden, mit dem Bus Nr. 2 nach
Trimbach Haltestelle Post , dann IGA o.s. Wegweiser.



Linie 2

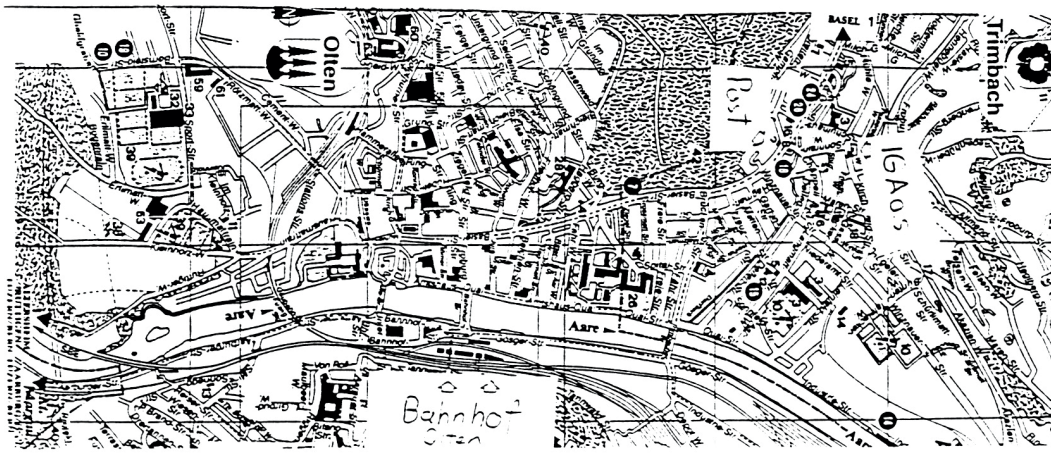
Sonntag

Trimbach – Olten – Aarburg						Fährt alle 30 Minuten bis 18.30				Fährt alle 30 Minuten bis 23.35	
Rest. E'bahn	ab		5.55	6.30	7.00		19.05	19.35	20.05		23.1
Baselbieter			5.56	6.31	7.01		19.06	19.36	20.06		23.1
Trimbach Post			6.00	6.35	7.05		19.10	19.40	20.10		23.4
Olten Bhf	ab	5.40	6.10	6.45	7.15		19.20	19.50	20.20		23.5
Langacker		5.44	6.14	6.49	7.19		19.24	19.54	20.24		23.5
Stadthaus		5.47	6.17	6.52	7.22		19.27	19.57	20.27		23.5
Aarburg Bhf	an	5.53	6.23	6.58	7.28		19.33	20.03	20.33		0.1

Sonntag

Aarburg – Olten – Trimbach						Fährt alle 30 Minuten bis 18.30				Fährt alle 30 Minuten bis 23.35	
Aarburg Bhf	ab	5.55	6.30	7.00	7.30		19.05	19.35	20.05		23.1
Stadthaus		5.57	6.32	7.02	7.32		19.07	19.37	20.07		23.1
Langacker		6.01	6.36	7.06	7.36		19.11	19.41	20.11		23.4
Olten Bhf	ab	6.10	6.45	7.15	7.45		19.20	19.50	20.20		23.5
Trimbach Post		6.15	6.50	7.20	7.50		19.25	19.55	20.25		23.5
Baselbieter		6.18	6.53	7.23	7.53		19.28	19.58	20.28		23.5
Rest. E'bahn	an	6.20	6.55	7.25	7.55		19.30	20.00	20.30		0.1

Mit dem Auto.
Ab Autobahn Rothrist Richtung Aarburg Olten ,Wegweiser Basel
bis Trimbach Post erster IGA o.s. Wegweiser.



Genügend Parkplätze vorhanden !!!

Unser Jahres Beitrag

Die Erhöhung des Jahresbeitrages von Fr. 15.- auf Fr. 25.- dürfte für Mitglieder die über den genauen Sachverhalt nicht im Bilde sind auf Erstaunen stossen .

Für alle die am 21.11.93 an der Herbstversamlung in Trimbach dabei waren ist der Fall jedoch klar . Wer nicht kommen konnte oder wollte kann Näheres dem beiliegenden Bericht über die Herbstversamlung entnehmen . Dort wurde über die Beitragshöhe abgestimmt . 2 Stimmen waren für einen Jahresbeitrag von Fr. 20.- und 16 Stimmen hiessen den neuen Beitrag von Fr. 25.- gut . In Anbetracht des tatsächlichen Aufwandes und der Auslagen ist dieser neue Tarif gerechtfertigt . Die zu erwartenden Aktivitäten im 1994 sind recht umfangreich und eine mehr oder weniger fleissige Teilnahme an den verschiedenen Veranstaltungen wäre erfreulich .

Folgende Aktivitäten sind im 1994 geblant :

20.März	Frühjahrestreffen in Trimbach Mit Oldi-Filmschau
25.-26. Juni	Hangsegler-Treffen Biel-Kinzig

21.August	Schlepp-Treffen mit der MG Kulm Tel.180
28.August	MFG Langentahl lädt zum Schlepp-Fliegen ein .
13.November	Herbst-Treffen in Trimbach

Wer was vortragen möchte , oder sonstige Ideen zum Frühjahrestreffen hat , soll Sich bitte bis am 10.März bei Walter Wolf melden .

Die Zahlung des Jahresbeitrages sollte bis spätestens am 31 März erfolgen. Danke !

Sonstige Aktivitäten ums Fliegen und Modellflug

"Oldtimer-Segelflug Interessen-Gemeinschaft Deutschland" In Celle (D) findet Oldtimer-Treffen statt	28.-29.Mai
1.Internationales"VINTAGE"Segelflug - Treffen In Pavullo (I)	10.-19.Juni
Fliegen-nach Lust und Laune Bei der MG Kulm	25.Juni
INT.FLUGMEETING Langentahl/Bleienbach OSV nimmt auch teil !	3.-4.September

1.INTERNATIONALES
"VINTAGE" SEGELFLUG - TREFFEN
PAVULLO NEL FRIGNANO - MODENA - ITALIEN
10 - 19 JUNI 1994

Unter Mitwirkung von Original - Vintage - Segelflugzeugen sowie massstabgetreuer Modelle mit Fernsteuerung.

Fuer Informationen wenden Sie sich bitte an: Fréderic Fischer
Operdorf 38, 9043 Trogen / Schweiz Tel. 07194 3079

Adressen von Vereinen
Zum Zweck Erhaltung alter Segelflugzeugen

****

OSV
Oldtimer Segelfug Vereinigung Schweiz
Fahrni Willy Sanatoriumstr. 24 8636 Wald

Vintage Glider Club
Geoff Moore
Arewa
Shootersway Lane
Berkhampsted
Herts HP4 3NP England

LIEBE OLDTIMERFLUGFREUNDE

Kontakt Adressen der I.G.Albatros o.s

Post-Adresse : **I.G. Albatros Oldtimersegelflugzeuge**
Postfach 919 4600 Olten 1

Post-Konto : **I.G. Albatros Oldtimersegelflugzeuge**
4600 Olten Konto : 46-5368-7

Obmann : *Rainer Gizzi* Postfach 919 4600 Olten 1
Tel :062 / 46.49.40 bis 20 Uhr

Vize Obmann : *Walter Wolf* Forstweg 21 2545 Selzach
Tel :065 / 61.33.39

Ehrenmitglieder :

Fischer Frederic	Oberdorf 42	9043	Trogen
Schmitter Werner	Zehnfeldstr. 6	9443	Widnau

Mitglieder-Adressliste der I.G. Albatros o.s. 1993

Balzarini Guido	Gundeldingerstr. 445	4053	Basel
Baumann Erwin	Josef-Schryberstr. 10	6010	Kriens
Böhlen Willi	Gurtenfeldstr. 32	3053	Münchenbuchsee
Broger Beat	Starrkircherstr. 2	4600	Olten
Dietiker Bruno	Hauptstr. 21	5105	Auenstein
Egloff Georges	Mellingerstr. 43a	5400	Baden
Fehse Björn	Maulbeerstr. 24	4058	Basel
Fischer Frederic	Oberdorf 42	9043	Trogen
Fischer Thomas	Befang 146e	9043	Trogen
Fitze Christian	Schurtanne	9043	Trogen
Friemel Thomas	Gfeld 695	9043	Trogen
Galbier Fritz	Gaufera	9477	Trübbach
Galliker Beat	Benziwil 27-181	6020	Emmenbrücke
Genther Alfred	Gumpisbüelstr. 35	8600	Dübendorf
Gerber Ernst	Untere Chläbere 4	4418	Reigoldswil
Gizzi Rainer	Postfach 919	4600	Olten 1
Gross Fredy	Obermattweg 82	4445	Häfelfingen
Häusler Bruno	Holenackerstr. 29	3027	Bern
Heyder Hans-Jürgen	Költhaldenstrasse 10	73529	Schwäbisch Gmünd
Hirschi Markus	Konstanzerstr. 9	8280	Kreuzlingen
Hofer Peter	Bresteneggstr. 2	6460	Altdorf
Hugentobler P.	Wasenstr. 29	8280	Kreuzlingen
Hunziker Arthur	Hauptstrassse 74	5726	Unterkulm
Jäggi Beat	Rosengasse 52	4600	Olten
Jost Othmar	Kornauerstr. 10	9430	St. Margrethen
Kessler Rolf	Räblistrasse 8	8717	Benken
Kindler Peter	Marktgasse 3	4704	Niederbipp
Kueng Kurt	Rte des Prealpes 47	1723	Marli
Patek Peter	Baierstr. 58	7926	Böhmenkirch
Rebsamen Gerald	Weitenaustr. 5	9215	Schönenberg
Renz Hansueli	Bahnhofstr. 11	8575	Bürglen
Roth Hugo	Säntisstr. 1	8472	Seuzach
Röthlisberger Herbert	Kistlerweg 8	3270	Aarberg
Sägesser Ruedi	Langenthalerstr. 12a	3367	Thörigen
Schärer-Glanz Jakob	Spirrmatt 524	5047	Wald AG
Schaub Lukas	Obere Lehmatt	4494	Oltingen
Schmitter Werner	Zehnfeldstr. 6	9443	Widnau
Schück Beat	Oberhuusstr. 28	8134	Adliswil
Schüpbach Fritz	Schellenrain 13	6210	Sursee
Schweizer Toni	Hoferrain 2	4858	Wynau
Staub Georg	Rainstr. 12	8706	Meilen
Steffen Daniel	Rathausgasse 15	4800	Zofingen
Stocker Hugo	Zelgstr. 25	3027	Bethlehem
Stuber Peter	Haldenstr. 50	4900	Langenthal
Studer Michael	Berfeldweg 11	3303	Jegensdorf
Stüssi Heinrich	Juststr. 35	8706	Meilen
Vogler Walter	Lindenweg 19	5034	Suhr
von Büren Dominique	Adam-Zeltnerweg 3	4600	Olten
Wolf Walter	Forstweg 21	2545	Selzach
Zaugg Jakob	Gstalderstr. 13	8134	Adliswil
Zeller Hansruedi	Oberfeld	9425	Thal

Gäste-Adressliste 1993

Dyck Andreas	Im Teinert 16	29223	Celle
Fahrni Willi	Sanatoriumstr. 24	8636	Wald
Liechti Hans-Ulrich	Rebenstr. 15	8309	Birchwil
Schreiber Hermann	Postlagernd	8820	Wädenswil
Tunstall Ian	Springfield Bungalow, Bu HP 17 OTS		England
Wills Christopher	The Street		England

Die Rubrik Gesucht wird steht jedem IG: Albatros Mitglied zu Verfügung.

Gesucht wird !

So etwa Flugzeug-Pläne , Fotos , Bücher und Filme u.s.w.

Suche Graupner Schiffsbaupläne
Schwerer Kreuzer **BLÜCHER** Best.Nr.2022
Rennboot **HOBBY II**
Wer würde mir die Baupläne zum Kopieren zu Verfügung stellen , oder mir diese selbst Kopieren
W. Wolf Forstweg 21 2545 Selzach Tel. 065/61.33.39 ab 18 Uhr

Suche Fotos
Mosway 4 und 6
Wer kann mir helfen
Schaub Lukas Obere Lehmatt 4494 Oltingen

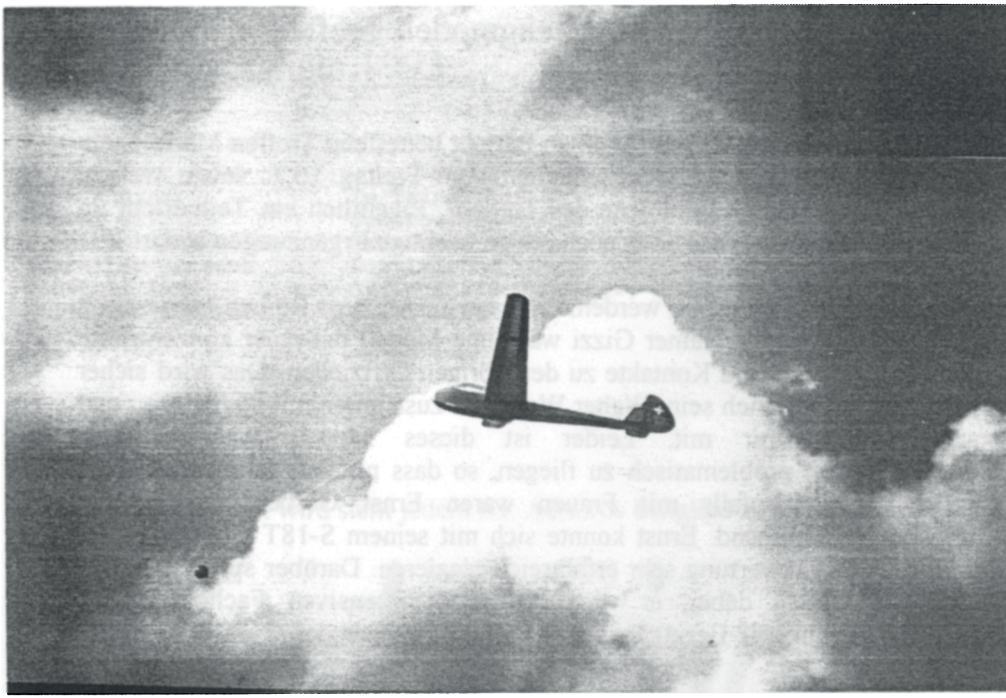
Ergänzungen zum Segelflugzeugmodell Treffen in Erlangen Marlofstein 17/18. Juli 1993

Ursprünglich bat mich Rainer für einen Bericht betreffend Treffen Marloffstein mit Schwerpunkt auf die Gegebenheiten vom Freitag 16.7. sowie weitere allgemeine persönliche Eindrücke des Treffen . Eigentlich ein Teilbericht im Rahmen des Ganzen . dass doch noch einige wichtige Ergänzungen bedarf .

Als erstes muss festgehalten werden, dass aus IG Albatros Reihen immerhin 8 Personen dabei waren. Rainer Gizzi war ohne Modell dabei, er konzentrierte sich auf Gespräche und Kontakte zu den übrigen Offiziellen. Das wird sicher für die Zukunft nützlich sein. Walter Wolf kam zusammen mit seiner Frau und brachte den Fafnir mit. Leider ist dieses Modell während dem Flugzeugschlepp problematisch zu fliegen, so dass nur ein sehr kurzer Flug möglich war. Ebenfalls mit Frauen waren Ernst Gerber und Herbert Röthlisberger anwesend. Ernst konnte sich mit seinem S-18T Chouca in der Stand- und Flugbewertung sehr erfolgreich plazieren. Darüber später. Herbert hatte kein Modell dabei, er war häufig mit intensiven Fachgesprächen beschäftigt. Ich hatte 2 Bergfalken und eine Rhönsperber dabei.

Eine weitere Würdigung des hohen Niveau der Modelle möchte ich nicht wiederholen. Hingegen ist eine Betrachtung der Wettbewerbs Resultate interessant. Für die Baubewertung bekam jeder Teilnehmer ein Fähnchen das er beim Modell anbringen sollte das ihm am besten gefiel. So gab es zuletzt zwei Modelle mit je 4 Fähnchen, nämlich W. Meier mit Fafnir II Sao Paulo und unser Ernst mit S-18. So freuten wir uns, dass Ernst mit der Elite der Oldtimer Scale Segelflugzeugmodelle mithalten kann. Die Flugbewertung bestand aus :

1. Start (Winde oder F-Schlepp)	max. 10 Punkte
2. Kreisen im (Fiktiven) Thermikschlauch	max. 10 Punkte
3. Gerader Vorbeiflug	max. 10 Punkte
4. Landeanflug und Landung	max. 10 Punkte
5. Flug ohne Zuschauergefährdung	max. 10 Punkte

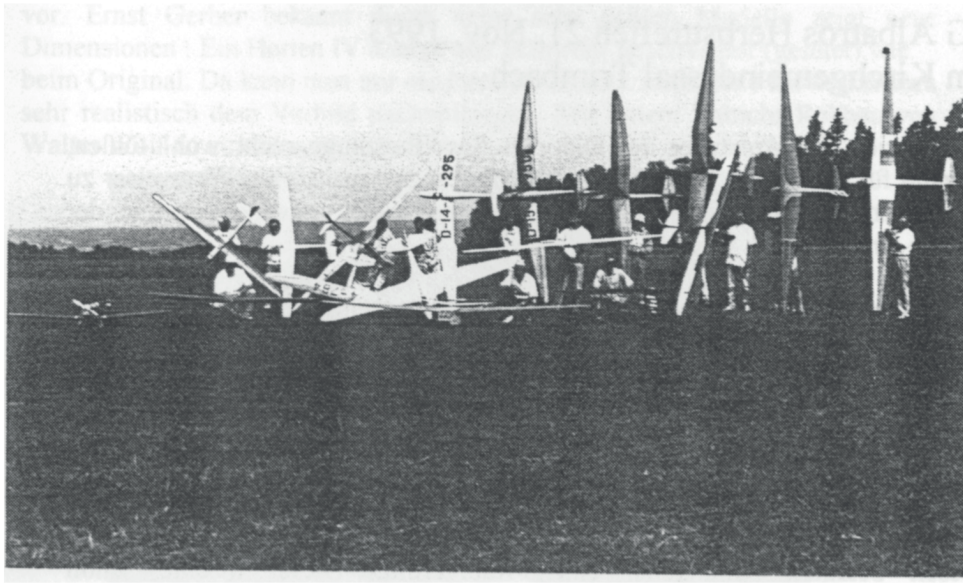


Hier war Ernst im 6. Rang erfolgreich. Walter brachte es mit nur einem Flug und frühzeitigem Ausklinken leider nur auf Rang 24. Da ich einer der wenigen war die den Windenstart benützten, hatte ich Mühe mit der knappen Höhe (und starkem Wind) das Programm vernünftig zu fliegen. Mit dem Bergfalken gelang der 14. und mit dem Rhönsperber der 19. Rang. Total wurden 25 Modelle im Flug Wettbewerb bewertet. Ob nun ganz vorne oder ganz hinten, das Treffen war für alle ein Gewinn. Die Organisatoren waren sich einig, dass ohne Wettbewerb noch ein besseres Treffen möglich wäre. Das hat sich ja bei uns in Kulm längst bestätigt. Es käme uns ja gar nicht in den Sinn, so etwas einzuführen. So kommen anscheinend die Deutschen auch zur gleichen Ueberlegung.

Sonst ist mir aufgefallen, dass die deutschen Kollegen neben sehr präziser Bauausführung auch hinsichtlich Kennzeichen, Beschriftungen, Markierungen und allgemeine Farbgebung grosser Wert auf vorbildgetreue Ausführung legen. Da gibt es bei uns immer noch viele Beispiele die in dieser Hinsicht grosse Abweichungen vom Vorbild aufweisen. So sollten einmal die Immatrikulationen unserer einheimischen Segelflugzeuge etwas genauer betrachtet werden. Bis in die dreissiger Jahre gab es nur Nummern auf den

Seitenrudern. In der Nachkriegszeit kam dann das HB-dazu und auch HB-XXX auf Flügeloberseite rechts und Unterseite links. Ab Mitte 60er Jahre wurde dann die Immatrikulation auf der Flügeloberseite weggelassen und die heute noch gültige Norm kam zur Anwendung. Wenn einige Modellflieger die Gruppenimmatrikulation (z.B. BE-70) auf ihre Scale Modelle anbringen finde ich das schade. In dieser Hinsicht sah man in Deutschland gute Arbeiten hinsichtlich vorbildgetreuer Farbgebung und Beschriftung.

Nun von dieser Detail Betrachtung zu mehr allgemeinen Feststellungen. Sehr wichtig bei einem solchen Treffen sind die Schleppflugzeuge. Hier wurde mit hervorragenden Modellen sehr gekonnte Arbeit geleistet. Vielen Dank gebührt den netten Schlepp Piloten mit 2 Pipern, einem Stampe Doppeldecker und einem Klemm Tiefdecker. Bei der Winde waren F3B Leute am Werk. Auch Ernst wagte einen Windenstart, stellte dann aber schnell auf F-Schlepp um. Da wurden Zugleistungen angewendet, dass die Flügel beinahe brachen. Bezüglich Grösse waren viele Modelle mit ca. 5m Spannweite dabei. Interessant war ein Teilnehmer der 3 Habicht Modelle in verschiedenen Massstäben präsentierte. Die Typenvielfalt ergab folgende Zusammensetzung :



Minimoa (3 Stück)
Habicht (3 Stück)
Grunau Baby (3 Stück)
Rhönadler
Rhönsperber
Lo 100
Wolf
OBS Forschungssegelflugzeug
Go 242 Lastengleiter
Fafnir (3 Stück)
Bergfalke (3 Stück)
Moazagotl
Rhönboussard
Weihe
S-18
Cumulus III F
Me 321 Lastengleiter

Die Kameradschaft war auf der ganzen Linie sehr gut. Ein kleines Erlebnis bleibt mir in guter Erinnerung. Am Sonntag Morgen brachte leichter Regen eine Startverzögerung. Während wir bei den Autos am Trockenen plauderten, liess ich meine Modelle auf dem Abstellplatz in der Wiese stehen, mit der Erfahrung dass diese diesen Sommer schon mehrmals verregnet wurden ohne nachteilige Folgen. Als sich das Wetter wieder besserte, fand ich meine Modelle mit Plastikfolie zugedeckt vor. So etwas macht schon Eindruck, da zeigten nette Kameraden ihren guten Willen. Nach all diesen verschiedenen Eindrücken bleibt nur zu hoffen, dass wir uns alle wieder am nächsten Treffen in Celle sehen können.

Alfred Genther

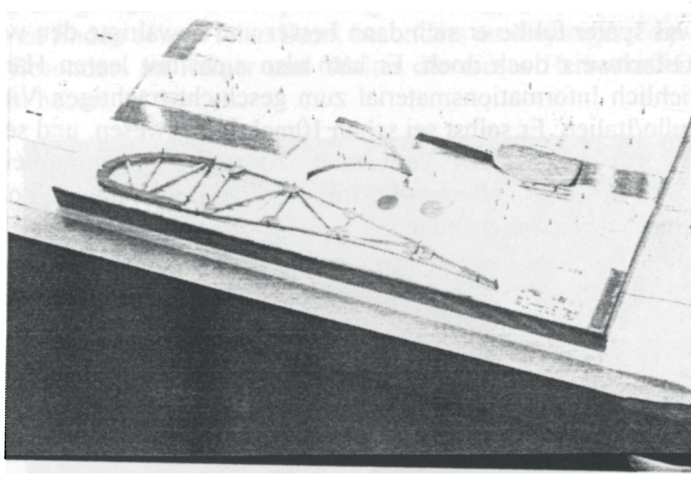
IG Albatros Herbsttreffen 21. Nov. 1993 im Kirchgemeindesaal Trimbach

Damit sich die Anhänger der Oldtimer Segelflugzeuge recht wohl fühlen, begann für einige der Tag schon recht früh. Es galt rechtzeitig Wegweiser zu befestigen, Tische aufzustellen und Hedi und Käthi begannen sich in der Küche einzurichten.

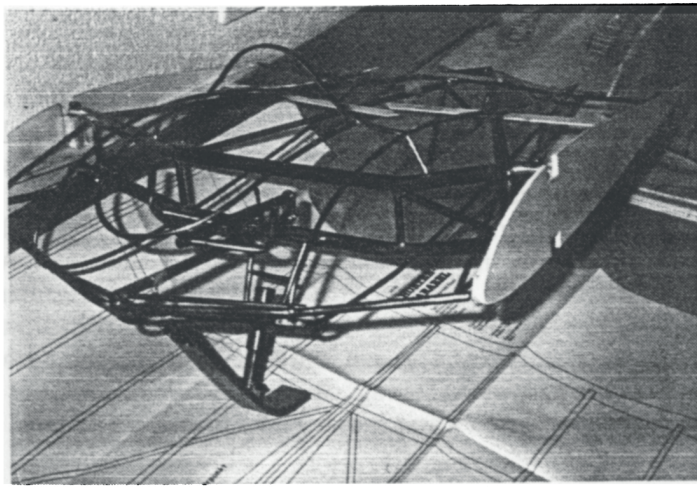
Im Laufe des Morgens trafen immer mehr Leute ein, bemerkenswert viele Damen begleiteten ihre Modellflieger-Männer an den Ort der Begegnung. Mit über 20 Personen war dieses Treffen recht gut besucht. Anschauungsmaterial jeder Art wurde ausgestellt und auf Bewunderer und eifrig diskutierende Gruppen musste man nicht lange warten.

Bald gab es eine Bomben Stimmung. Unser Daniel Steffen, stolzer Besitzer eines 1:1 S-18, hat nun noch eine Rhönlerche dazugekauft. Er verlangte für diesen betagten Schulgleiter einen Kaufvertrag. Dieser machte schön eingerahmt bald die Runde und sorgte für viel Stimmung. Die beiden neuen

Eigner wurden darin als "Spinner" genannt, das Flugzeug als "Rhönstein" bezeichnet und alle Stärken und Schwächen des Flugzeuges sehr humorvoll beschrieben. Das Ganze in witzig gelungener Aufmachung dargestellt.



Sachlicher ging es bei neuen Bauteilen von neuen Modellen zu. Rainer Gizzi legte massstabgetreue und werkstoffgetreue Rippen und Spanten seines S-21 vor. Ernst Gerber bekannt durch seine sehr echten Modelle zeigt neue Dimensionen : Ein Horten IV Rumpf aus Stahlrohr geschweisst (gelötet) wie beim Original. Da kann man nur staunen. So ist z.B. auch der Fahrwerkeinbau sehr realistisch dem Vorbild nachvollzogen. Mit einem Habicht Rohbau von Walter Wolf ist ein schneidiges und legendäres Modell zu erwarten.



Frederic Fischer meldete sich kurzfristig ab . Zur allgemeinen Überraschung tauchte Er dann doch noch auf, während die ganze Gesellschaft am gut schmeckenden Mittagessen im Restaurant Traube verweilte. Es kam dann bald Klarheit an den Tag. Da Frederic bis Morgens um 2 Uhr Unterlagen für Pavullo/Italien zusammen gestellt hatte, war er am Morgen noch total übermüdet. Etwas später fühlte er sich dann besser und bewältigte den weiten Weg von der Ostschweiz doch noch. Er kam also nicht mit leeren Händen, sondern mit reichlich Informationsmaterial zum geschichtsträchtigen Vintage Meeting in Pavullo/Italien. Er selbst sei schon 10mal dort gewesen, und sei mit Leib und Seele mit diesem Ort verwurzelt. Anhand der umfangreichen Information ist es ihm sicher gelungen für interessierte Teilnehmer zu sorgen. Alles sieht wirklich vielversprechend aus.

Herbert Röthlisberger lobte das Albatros Info Heftchen in besten Tönen. Es ist gut dass solche Sachen etwas genauer betrachtet werden. Es kam dann nämlich zur Feststellung, dass mit unserm Beitrag von Fr. 15.- die Herstellungskosten schwer zu berappen seien. Zudem kam dann noch zur Diskussion, dass für die Saalmiete ein beträchtlicher Betrag verlangt wird. Es bestätigte sich bald, dass die Infos, div. Briefe, Saalmiete die finanziellen Mittel rasch aufzehren. In Anbetracht weiterer Leistungen wie Telefone und vieles mehr, musste manch nachdenkender Albatrösler merken, dass da der Vorstand aus eigenen Mitteln einiges dreinsteckt. Nach einiger Diskussion wurde abgestimmt. Die grosse Mehrheit schlug einen neuen Jahresbeitrag von Fr. 25.- vor. Somit ist zu hoffen, dass das Problem der leeren Kasse besser gelöst ist.

Hugo Stocker freute sich, dass nun unser neues Mitglied Bruno Häusler ebenfalls von seinem Wohnort kommt. Viel zu reden gab das vergangene Jahr 1993 mit vielen Aktivitäten. Im 1994 scheint noch viel mehr auf uns zuzukommen. Grosse Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Und so wird für jeden von der gemütlichen Entspannung bis zur grossen Herausforderung das Passende zu finden sein. Vielen Dank besonders an diejenigen "die den Karren ziehen". Besonders an Rainer und Walter die dieses Herbsttreffen überhaupt ermöglicht haben,

wie auch an Hedi und Käthi für die vorzüglich Kaffee- und Kuchenbar und allen andern fürs kommen aus Nah und Fern und für den guten Geist und Willen.

Alfred Genther

Hangflug das besondere Erlebnis

☺☺☺☺☺☺☺☺☺☺☺☺☺☺☺

Ein Hobby ist in jedem Falle das, was man daraus macht. Es geht mir darum, den Oldtimer Segelflugzeugmodellfliegern die Möglichkeiten der alpinen Hangfliegerei näher zu bringen.

Unsere Vorbilder und die Einsätze in alten Zeiten

☺😐☺😐☹😐😐☺☺😐😐☺☺☺☺☺☺☹😐☺☺☺☺☺

Wir dürfen nicht vergessen, dass in den zwanziger und dreissiger Jahren der Hangflug dominierte. Sehr ausführlich berichtet der Tilgenkamp Band III über all diese geschichtlich interessanten Aktivitäten von verschiedenen Erhöhungen der Schweiz. Besonders ausgeprägt wird auch in Peter Riedels Bänden die Rhöngeschichte beschrieben. So lässt sich überall der mehr oder weniger beschwerliche Transport der Segelflugzeuge auf die erhöhten Punkte verfolgen. Dann der obligate Gummiseilstart. So kann dieses zeitgenössische Fliegen von den Rossittener verfolgt werden. Die Abenteuer von damals können unsere Modelle auch heute noch ermöglichen.

Der RC Hangflug erfreut sich steigender Beliebtheit

☺😐☺☺😐☹☺☹😐☺😐☹☺😐☹☺😐☹☺😐☺☺☺☺☺

Viele von uns denken sofort ans Hahnenmoos, viele waren schon dort. Tatsächlich kann jeder von uns mit geringem Aufwand irgendwo Alpen oder Voralpen erreichen, die Einen die Jura Gebiete die Andern das Berner Oberland, oder die Innerschweiz und die Ostschweizer werden das Appenzellerland oder die St. Galler Alpen bevorzugen.

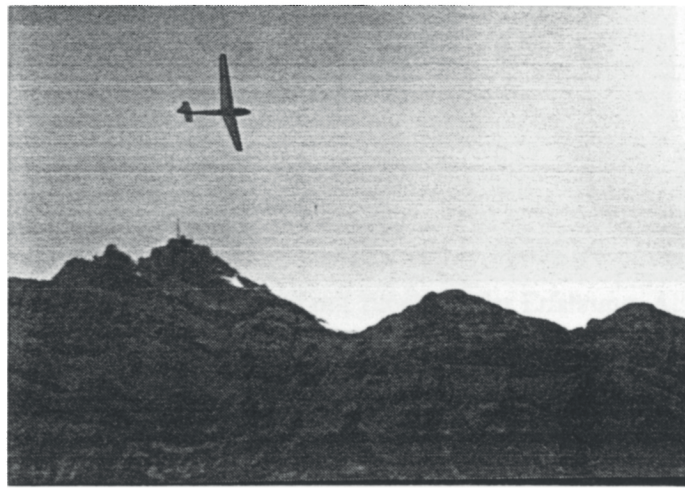
Die Faszination von Landschaft und Natur

Grundsätzlich bringt der Hangflug mit unsern Modellen grössere Risiken als F-Schlepp oder Winden-/Gummiseilhochstart mit sich. Dennoch, wer die Gesetze der Natur beachtet und die Modelle und Ausrüstung den Verhältnissen und dem Umfeld anpasst, wird erfolgreich alpine Einsätze fliegen können.

Auf gekonnten Einsatz und zweckmässige Ausrüstung kommt es an

---

Schon in den fünfziger Jahren begann ich meine Erfahrungen zu sammeln. Damals Freiflug. Da half nur viel Idealismus, denn es gab viel Bruch. Mit den Fernsteuerungen verbesserte sich die Situation zunehmend. Als 1963 da erste Modell mit Fallschirm-Landemöglichkeit erprobt wurde, erhöhte sich die Sicherheit beträchtlich. Laufend wurde das Material verbessert und die Einsatzmöglichkeiten erweitert. So wurden bis heute hunderte von Fallschirmlandungen durchgeführt.



Früher wurden reine Zweckmodelle gebaut, der Rumpf wurde bereits für die Aufnahme des Fallschirmes konstruiert. Wie es sich gezeigt hat, lassen sich auch unsere Oldtimer Modelle mit Fallschirm ausrüsten.

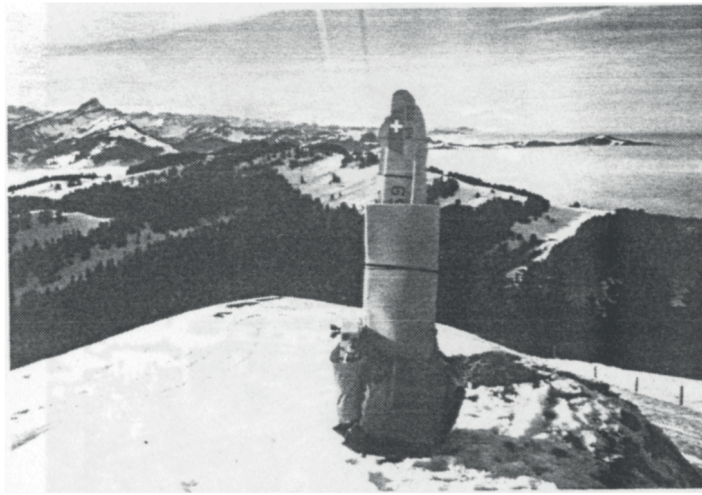
Der Fallschirm machts möglich

Für den heutigen Hangflug würde ich niemals auf die bewährte Fallschirm-Landetechnik verzichten. Wenn dieses System auch sonst kaum angewendet wird, bei den 107 geflogenen Hangflugstunden vom letzten Jahr konnte gar manch schwierige Situation erfolgreich gemeistert werden. Nie ist die Technik auf dem letzten Stand. Wenn der Wind nach der Landung voll in den Schirm bläst, kann das Modell über den Boden geschleift werden.
Deshalb können als Massnahme nach zwei Schadenfällen die Fallschirme neuerdings nach der Landung ferngesteuert vom Modell getrennt werden. Grundsätzlich ist der Fallschirm am Heck angehängt. So erfolgt der Aufschlag mit der Rumpfnase, diese erträgt den Aufprall ohne Probleme. Wie meine Erfahrung zeigt, benötigen Modelle mit 2 kg Gewicht einen Fallschirm von

1.8 m Durchmesser. Damit ist eine akzebtable Sinkgeschwindigkeit erreichbar. Das Falten des Schirms muss gewissenhaft durchgeführt werden, damit sich der Fallschirm auch bei niedriger Fluggeschwindigkeit sicher öffnet. Bezüglich der Modellgrösse haben sich meine 3 Meter Modelle gut bewährt. Erfahrungen mit grösseren Modellen müssen zuerst noch gesammelt werden. Mit zunehmender Grösse und Masse dürfte aber das Bruchrisiko ansteigen. Andernseits sind grössere Modelle auf weitere Distanzen besser sichtbar und steuerbar.

Die Vielfalt und Besonderheiten der Einsatzmöglichkeiten

Gewiss, es gibt die Hahnenmoos Flieger in grosser Zahl. Dort wird alles geboten was es braucht und mit geringem Aufwand ist man dort dabei. Ich für mich geniesse aber das "stille Abenteuer" lieber an einem Ort, wo es wirklich still ist. Und so orientiere ich mich nach den präzisen 1 : 25`000 Landeskarten. In Kombination mit verschiedenen Meteo Angaben wird dann jeder Einsatz sorgfältig vorbereitet. So find ich meine Fluggelände zum Teil erst nach bis zu 3 stündigen Aufstiegen und ab und zu Höhendifferenzen von über 1000 Metern. Da muss dann alles stimmen. Neben der vollständigen und intakten Ausrüstung wird da auch noch eine sportlich Kondition gefordert. Das Ganze bekommt dann eben noch einen sportlichen Charakter. Das Gewicht meiner Packung liegt zwischen 12 und 15 kg für einen Tages Einsatz .

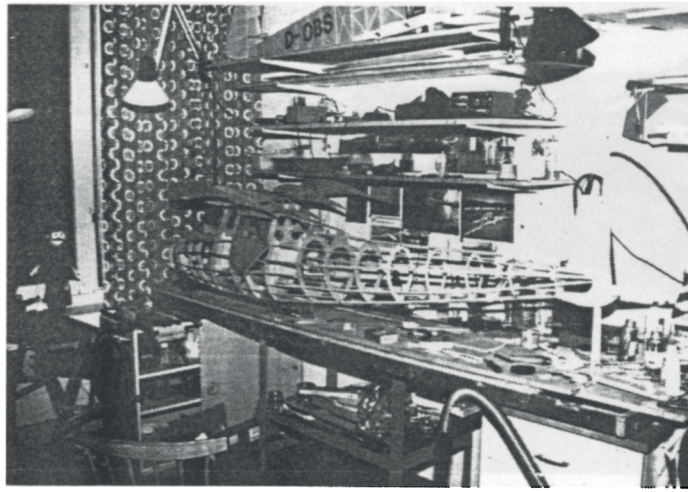


Was man da alles braucht lernt man mit zunehmender Erfahrung. Also wie Ihr seht, Hangflug ist das was man aus ihm macht. Ob auf dem Hahnenmoos im grossen Rummel oder auf einem weit entfernten unerschlossenem Gipfel, unsere Alpen bieten da eine grosse Auswahl an. Nicht jeder fühlt sich da angesprochen. Man kann hier erhöhte Anforderungen suchen und auch finden. Wer von der Faszination des alpinen Umfeldes begeistert ist, wird keine Mühe scheuen sich in dieser eindrücklichen Umgebung genauer umzusehen. Jedes mal wenn die hölzernen Vögel vor der eindrücklichen Kulisse ihre ruhige Bahn ziehen, ist das ein sehr schönes Erlebnis. Somit hoffe ich Euch einen Anstoss für eine mögliche Aufwertung oder Bereicherung unseres Hobbys mit neuen Mitteln und Möglichkeiten in neuen Dimensionen gegeben zu haben.

Alfred Genter

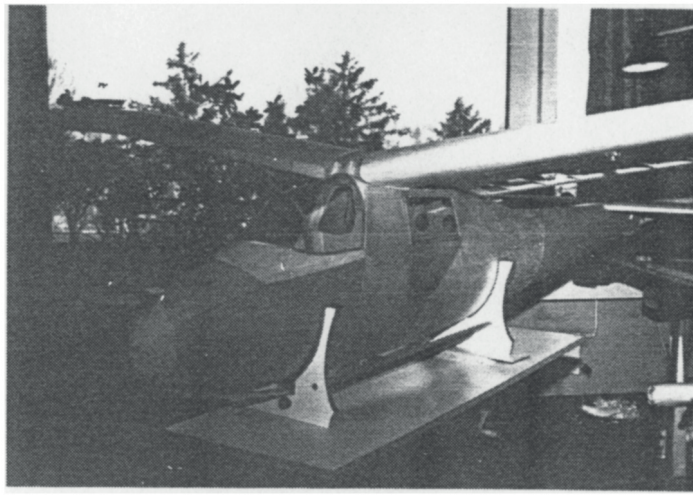
Liebe Albatros-Freunde

Ich habe zum Bau "meines" S 21 ein Baubericht und einige Fotos zusammen gestellt .. dass Euch sicher interessiert .
Als erstes hoffe ich diesen Sommer . nach 3 jährigen Freizeitarbeit . den "Vogel" in die Luft zu bringen . Aber bis es so weit ist . müssen zuerst die Tragflächen und diverse so genannte Kleinigkeiten fertiggestellt werden . Damit ich die Flügel besser transportieren kann . habe ich jede Hälfte bei Rippe 14 noch einmal getrennt . Bei der Spannweite gibt das immer noch anständig grosse Einzelteile . Vom Originalprofil am Rumpfansatz bis Rippe 10 erfolgt ein Strak 000(Orig.) auf Nacca 4412 . So erhoffe ich mir durch weniger Luftwiderstand bessere Flugeigenschaften zu erhalten . Mangels Vergleichsmöglichkeiten wird das kaum zu beweisen sein . doch hoffe ich . dass dem so ist .

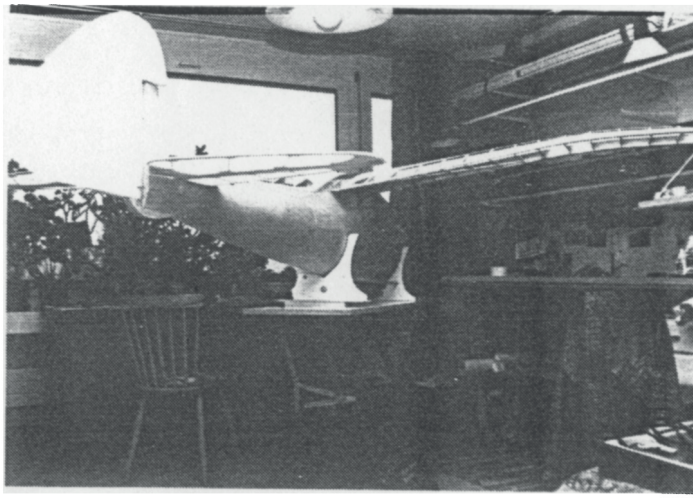


Da die Original Landehilfen (Klappen) nicht sehr wirksam aussehen habe ich auch hier *(die Super-Scale-Fans mögen mir verzeihen)* etwas abgeändert und 35cm Doppelstock-Störklappen eingebaut . Motto *"Lieber eine sichere Landung als ein Feuer am Abend "!*
Als weiteren Sicherheitsfaktor benutze ich 2 Accus und 2 Empfänger damit ich jeder Seite separat anlenken kann . Das heisst . dass auch das Höhenruder geteilt angelenkt wird . Somit hoffe ich bei **einem** Empfengerausfall . was sämtliche Geister der Luft des Wassers und auch oder vorallem der Erde verhindern mögen . den Oldie trotzdem einigermassen sicher zu landen .

Das Fluggewicht dürfte ungefähr bei 15-16 Kg. liegen . für diese grösse bestimmt nicht zuviel .



(M 1:3 Spannweite 5.76 m)



So nun wieder an die Arbeit !
Nach Baubeendigung werde ich mich wieder melden

Holm und Rippenbruch
Markus

Autor *Alfred Genther / Markus Hirschi*
Satz *Rainer Gizzi / Walter Wolf*
Fotos *Alfred Genther / Markus Hirschi / Rainer Gizzi*