Albatros - Info

Mitteilungsblatt der IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge
20. Jahrgang Heft Nr. 41 März 2014 Internetausgabe

Meisterhafte „Kleinigkeiten"!

Einladung zum Frühjahrestreffen 2014

der

IG Albatros o.s.

vom

30. März 2014

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 Christine Wolf-Schmuki Kontakt auf.

Inhaltsverzeichnis

Definition der IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge	Seite	5
Kontaktadressen der IG Albatros o. s.	Seite	6
Herbsttreffen Trimbach 2013	Seite	7
Modellplan-Archiv	Seite	9
IG Albatros Bilder- und Planarchiv	Seite	9
Herbst-Hangfliegen Trogen 2013	Seite	12
Ausschreibung 19. Aroser Antik-Segelflugmodell-Treffen	Seite	13
Wie läuft es beim Gummimotor-Modellflug?	Seite	14
Miniaturen der Sonderklasse	Seite	16
Antrieb mit Gummi – und das fliegt?	Seite	18
Erfahrungen mit 1:10-Segelflugzeugmodellen	Seite	22
Antikflugtag MG Bern, Mühlethurnen 2013	Seite	25
Wer kennt dieses Buch noch nicht?	Seite	29
Termine 2014	Seite	30
IG Albatros o. s.-Shop	Seite	31
Zu verkaufen	Seite	31
Adressen SSFG, OSV, OCS	Seite	32
Adresse VGC	Seite	33
1:10-Modell „Röbi“ 1928	Seite	33
Gesucht – Gefunden	Seite	34
Impressum	Seite	35

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 30.--. Anmeldungen nimmt unsere Kassiererin Christina Wolf-Schmuki, Sonnenweg 10, 8604 Volketswil, Tel. 043 / 495 60 02 oder i.g.albatros@bluewin.ch gerne entgegen.

Kontakt-Adressen der IG Albatros o.s.

Postadresse:	IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge Christine Wolf-Schmuki Sonnenweg 10 8604 Volketswil
Web-Site:	www. ig-albatros.ch
E-Mail:	i.g.albatros@bluewin.ch
Bank-Konto:	Raiffeisenbank Zürich-Flughafen 8302 Kloten IG Albatros Oldtimersegelflugzeuge c/o Christine Wolf-Schmuki IBAN CH49 8147 4000 0095 6514 8
Präsident / Öffentlichkeitsarbeit:	Markus Frey markusfrey70@gmail.com Tel. 076 / 395 36 10
Finanzen / Adressverwaltung:	Christine Wolf-Schmuki cdwolf@bluewin.ch 043 / 495 60 02
Event-Organisation:	Hans Graf graf-hans@bluewin.ch 079 / 439 35 26
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
Webmaster:	Markus Thalmann corallus@corallus.ch 079 / 243 33 54

Markus Frey

Christine Wolf

Hans Graf

Beat Galliker

Walter Wolf

Markus Thalmann

Herbsttreffen Trimbach 2013

An diesem etwas veränderlichen Herbsttag trafen sich etwa 25 Mitglieder im Kirchgemeindesaal Trimbach. Obwohl weniger Projekte als auch schon präsentiert wurden, verlebten wir einen gemütlichen und informativen Tag. Lassen wir die Bilder sprechen:

Diskutieren – plaudern - orientieren

Klein-Markus hört aufmerksam den Grossen zu.

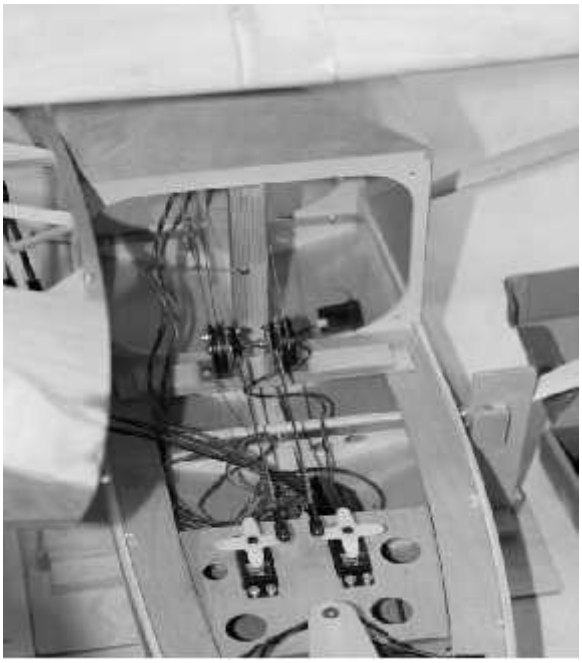
Völlig legale „Betriebsspionage

Klein-Markus eröffnet den offiziellen Teil

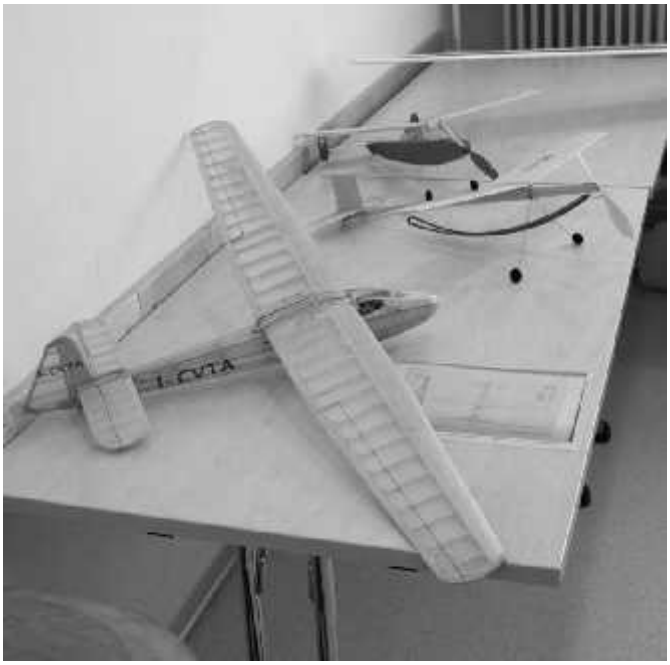
Agnes Schenker wird mit einem Blumenstrauss geehrt.

Antik-Nurflügel TW 25 aus dem Jahr 1938

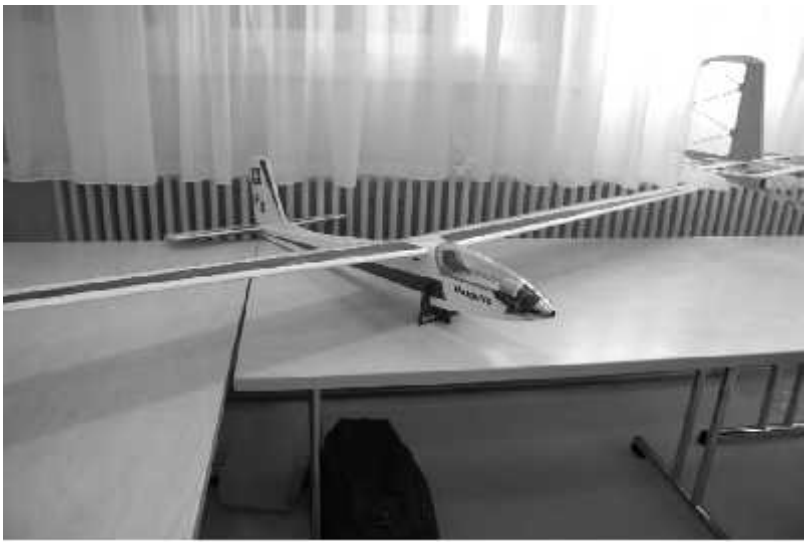
Grüne Post im M. 1:3



Innenleben der Grünen Post



Die Ecke der kleinen Modelle



Graupner Mosquito aus den 70er-Jahren

Die Ordner sind zum Stöbern da.

Aus unseren Archiven

Modellplan-Archiv

Die Baupläne sind sehr beliebt.
An der Dübendorfer Modellbörse 2013 wurde ich von einem Herrn angefragt, ob er auch mehrere Pläne haben könne, er möchte für die Klausfeier im Modellflug-Verein jedem einen Bauplan schenken. Meine Frage war:“Bis wann musst du die Pläne haben? Das sind nur noch drei Wochen!“ Er sagte mir, dass er sich melde, wenn er wisse, welche Modelle er haben möchte. An einem Donnerstag kam der Auftrag! Schnell ein Telefon an das Kopier-Center, was am Freitag auf sie zukomme!
Ich hatte eine Woche Zeit zum Kopieren von über 20 Bauplänen mit Planmappen und Beschreibungen. Es hat alles mit Hedis Hilfe geklappt, sonst wäre es eng geworden.
Unsere Webseite, wie im Herbst-INFO geschrieben, wird nicht nur von Modellfliegern besucht, auch von Schiffsmodellbauern. Da bekam ich ein Mail aus Deutschland von einem Schiffsmodellbauer. Der schrieb, er suche schon lange den „Seeadler“ (Segelboot) und finde ihn bei den Modellfliegern!
Im Archiv hat es auch wieder einige neue Pläne. Ich muss schauen, dass die verkauften Pläne wieder neu bereit gestellt werden.

Walter Wolf

IG Albatros Bilder- und Planarchiv

Seit dem Herbst 2014 gingen Pläne der Hütter H28 nach Deutschland und nach Spanien. „Röbi“-Unterlagen wurden aus dem Elsass verlangt. Unterlagen zur Spalinger S21H und S18T Chouca gingen ins Bernbiet. Im Weiteren kamen Anfragen nach Moswey III und Moswey 4a, aus Kanada nach dem „Prüfling“ und aus Deutschland nach dem „Kranich III“. Nicht alle Anfragen konnte ich befriedigend beantworten.
Von Lilly Grundbacher werde ich regelmässig versorgt mit Unterlagen aus ihrem privaten Archiv. Jack Kägi versorgte mich mit einer CD mit ca. 200 Fotos von der Restaurierung der Spyr IV HB-336. Herzlichen Dank, Lilly und Jack für die wertvollen Unterlagen. So, wie es aussieht, könnte der Spyr IV bald einmal wieder Luft unter die Flügel bekommen.

Scheibe Mü 13 D3-Modellplan
Wie in der letzten INFO angetönt, erschien letzten Sommer in der französischen Modellzeitschrift „RC-Pilot International“ ein 4-seitiger Modellplan (M. 1:5, Spw. 3,20 m), fussend auf Detailfotos aus dem IG Albatros-Archiv. Mittlerweile ist es mir gelungen, den vollständigen Modellplan (4 Seiten) zu beschaffen.

Von der Scheibe Mü 13 D3 (Baujahr 1957) existieren weltweit noch 3 flugfähige Exemplare.

„Zeitzeugen für die Nachwelt“
Im Artikel der „Aero Revue“ Nr. 12/2013 & 1/2014 wurde unter dem Titel „Wer kümmert sich um Oldtimer-Segelflugzeuge?“ neben dem VGC, dem OSV, dem OCS und der „Stiftung Segel-Flug-Geschichte“ auch die IG Albatros genannt. Ein bisschen stolz dürfen wir schon sein, zeigt dies doch, dass die IG Albatros auch in der Oldtimer Segelflug-Szene wahrgenommen wird!

Buch „Hans Jacobs – ein Pionierleben im Flugzeugbau“ von Peter Ocker
Hier konnte ich zum Thema „Zöglinge in der Schweiz“ konkrete Angaben liefern. Leider ist die Quellenzahl im Buch vertauscht (e64 statt e46) worden. Aber der Name „IG Albatros-Archiv“ kommt in der Quellenangabe vor.

Moswey 4 HB-520 bleibt in der Schweiz!
Die Moswey 4 HB-520 (Spannweite 14,40 m) ist ein Unikat und gehört mit Willy Fahrnis Schwesterflugzeug Moswey 4a HB-522 (Spannweite 15,90 m) zu den letzten Segelflugzeugen, die Georg Müller Ende der 40-Jahre, kurz vor seinen Konkurs, bauen konnte. Es wurde nur je 1 Exemplar der beiden Typen hergestellt.
Konstruiert in den Jahren 1947 bis 1950 wurde nach etlichen Geburtswehen (Geldmangel) am 25. Juni 1950 (endlich) der Erstflug auf dem Birrfeld Wirklichkeit. Pilot war der Besitzer und Auftraggeber René Comte. 1951 übersiedelte er mit dem Flugzeug nach Johannisburg. Das Flugzeug erzielte hier mehrere international stark beachtete Flugleistungen und wechselte in der Folge mehrmals den Besitzer.

1988 gelang es Fritz Gull mit finanzieller Hilfe von Fritz und Willy Fahrni das Flugzeug zu kaufen und nach fast 40 Jahren Exil wieder in die Schweiz zurückzubringen. Während 11 Jahren wurde der Moswey 4 in Norddeutschland und Tschechien totalrevidiert. Im Mai 2000 erfolgte die Wiederinbetriebnahme in der Schweiz unter der ursprünglichen Immatrikulation HB-520. Nach dem Tod von Fritz Gull wurde das Flugzeug international zum Verkauf ausgeschrieben. Glücklicherweise gelang es Silvio Polla, Küsnacht ZH (u. a. Besitzer der Spyr 5 HB-369 und der Weihe 50 HB-556) nach zähen Verhandlungen das Unikat zu erwerben und so vor dem Verkauf ins Ausland zu retten.
Den ausführlichen Lebenslauf des Moswey 4 HB-520 findet sich im Internet unter http://www.moswey4.ch/geschichte.php.

Hütter H28 als UL-Segelflugzeug

In Deutschland fliegt neben der Hütter H28 II D-8223 seit kurzem eine weitere Replika. Helmut Kullmann aus der Gegend um Frankfurt a. M. baute diesen Oldie während 2 ½ Jahren auf.

Da diese Oldtimer-Replika unter 125 kg Rüstgewicht liegt, kann die Hütter H28 in Deutschland als UL-Segler zugelassen und demzufolge ohne fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis geflogen werden.

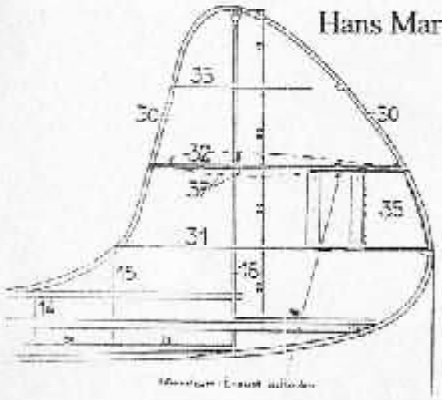
Beat Galliker

Hangfliegen Trogen vom 20. Okt. 2013

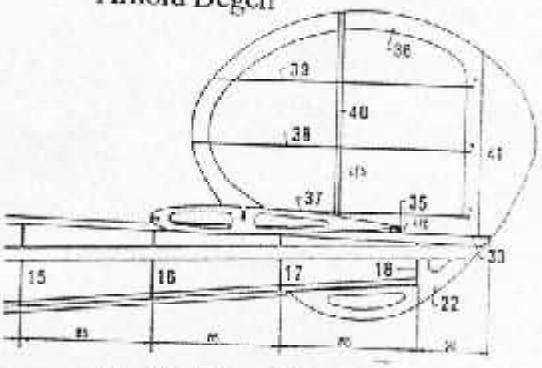
Das Herbst-Hangfliegen, das auf den 13. Oktober festgelegt wurde, musste wegen schlechten Wetters abermals auf den 20. Oktober verschoben werden. aber diesmal hatte uns Petrus herrliches Herbstwetter beschert, jedoch mit einer sehr schwachen Brise, so dass wir das Fliegen auf der Anhöhe des Restaurants Sand durchführten.
Wir besammelten uns auf dem Parkplatz des Restaurants Sand. Leider mussten wir vernehmen, dass das Restaurant für unbestimmte Zeit geschlossen bleibt. Freundlicherweise hat uns Fréderic Fischer im Restaurant „Schäfli“ reserviert, das uns am Mittagstisch mit sehr gutem Essen versorgt hatte.
Am Nachmittag hofften wir natürlich auf etwas besseren Wind, es kam aber kaum besser. So entschied die eine Gruppe Piloten, weiterhin am unteren Flachhang zu fliegen. Die andere Gruppe versuchte es am Haushang, jedoch ohne grössere Flugerfolge zu erzielen.
Es gelangen doch einige Flüge mit den 1:10-Modellen von Fredi Genther, bravo, sehr eindrücklich! Anschliessend besuchten wir die grandiose Ausstellung in Fréderics Segelflugmodell-Museum, das immer ein Besuch wert ist.
Für das Hangfliegen wird nächstens entschieden, ob wir das Frühjahrestreffen weiterhin im Raum Trogen durchführen werden, da wir bis dahin meistens mit Schlechtwetter konfrontiert wurden. Das Herbstfliegen werden wir weiterhin in Trogen durchführen.

Hans Graf

Pinguin
1941
Hans Marti



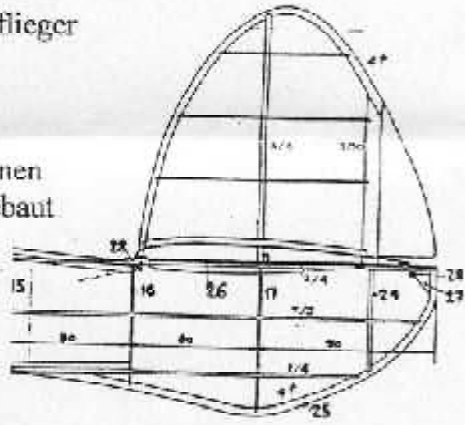
Esso
1941
Arnold Degen



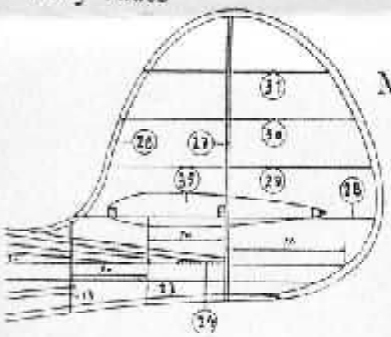
19. Aroser Antik Segelflugmodell Treffen
21./22. Juni 2014
Auf dem historischen Fluggelände
Tschuggen

Zur Erhaltung der Sperrholz Modellflug Epoche
Zur Erinnerung an die Aroser Modellflugwettbewerbe
1937 bis 1948
Zur Ehre unserer damaligen Modellflieger

Pilot 4
1940
Arnold Degen



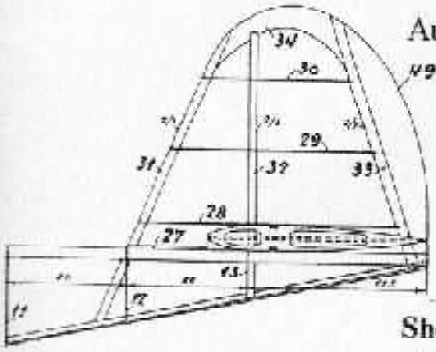
Pelikan
1941
Willy Tauss



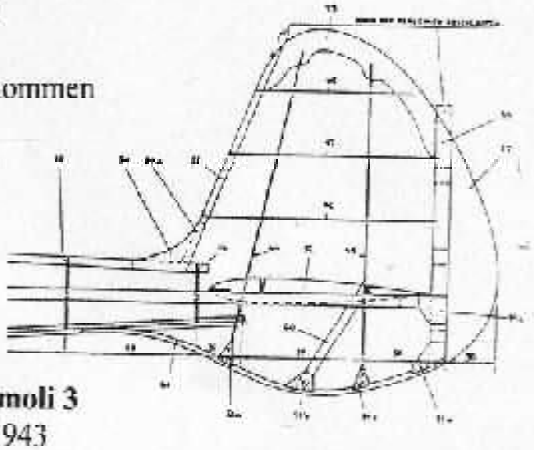
Teilnahme Richtlinien:
Schweizer Sperrholz Konstruktionen
Mass- und werkstoffgetreu nachgebaut
Freiflug oder ferngesteuert

Detailliertes Programm mit Anmeldeformular erhältlich bei
Alfred Genther, Gumpisbüelstr. 35, 8600 Dübendorf
Tel. 044 821 04 34

Auch Zuschauer sind willkommen



Shell 3
1942
Arnold Degen



Jelmoli 3
1943
Josef Meier

Wie läuft es beim Gummimotor-Modellflug?

Ein improvisiertes Herbst-Treffen

Neben den üblichen fixen Treffen jeweils im März haben sich immer wieder zusätzliche private Treffen ergeben, so auch im vergangenen 23. November. Zuerst gab es 5 Interessenten, dann kamen an diesem regnerischen Samstag schliesslich 3 Gummimotor-Aktive nach Frauenfeld. Der Fall war eindeutig klar: auf der Allmend war es nass und kalt, der Wind wäre zwar schwach gewesen. Gut, dass es das Hotel/Restaurant Domicil gleich am Eingang der Allmend gibt. Jeder brachte Modelle und Literatur in beachtlichem Umfang mit. Der Gummimotor-Modellflug brachte Gesprächsstoff ohne Ende. Fast hätten wir noch das Mittagessen vergessen! Nach regem Erfahrungsaustausch verabschiedeten wir uns mit vielen neuen Anregungen und machten uns wieder auf den Heimweg.

Am Sonntag, 23. März 2014 sind auf der Allmend Frauenfeld weitere Gummimotor-Aktivitäten zu erwarten.

Zum Datum: Am 30. März 2014 ist die IG Albatros Frühlings-Versammlung. In Absprache mit dem zuständigen Sachbearbeiter vom Waffenplatz-Kommando wurde der 23. März festgelegt. Er hängt wieder wie immer alles vom Wetter ab. Aber ein Trost: der 23. Nov. 2013 hat klar gezeigt: auch im Hotel Domicil kann so eine Gesprächsrunde sehr interessant sein.

Die Internet-Überraschung: An der letzten IG Albatros-Herbstversammlung wurde orientiert, dass auf der IG Albatros-Webseite die Zugriffe zur Gummimotor-Sparte besonders zahlreich waren. Ist das nur „Gwunder“ oder hat der Gummimotor-Modellflug eine neue Zukunft? Auf Wiedersehen auf der Allmend Frauenfeld!

Infos: Alfred Genther, Gumpisbüelstr. 35, 8600 Dübendorf, Tel. 044 821 04 34

Trüb, nass und kalt, das Fluggelände Allmend Frauenfeld am 23. Nov. 2013

Wir trafen uns im Rest. Domicil in behaglicher Wärme: Roman Gröner, Peter Ziegler, Alfred Genther

Viel Wissenswertes zum Fachbereich Gummimotor-Modellflug

Das Essen auf den Tellern und die grosse Auslege-Schau

Die int. Peanuts-Klasse (13“/33cm Spw.) war würdig vertreten. Diese Modelle sind saalflugtauglich.

Roman Gröners Wunderwerke. Was fehlte: Der Traum vom Fliegen bei schönem Wetter.

„Die Haare werden weniger ....,
die Zähne werden weniger ....,
aber eines darf nicht ausgehen ....,
....der Humor!

(Kalenderspruch)

Miniaturen der Sonderklasse

Beim Betrachten der Bilder vom Gummimotor-Fliegen auf der Allmend Frauenfeld, im Ordner „Aktuell“ auf unserer Webseite, hatte mich „der Hafer gestochen“. Wer ist der Unbekannte mit den meisterhaften Modellen?

Roman Gröner, wohnhaft in Jona SG, ist Systemingenieur bei der RUAG in Dübendorf. Er ist Mitglied der MG Rapperswil. Nach einer langen, berufsbedingten Modellflug-Pause begann er sich wieder mit Modellbau zu beschäftigen und wandte sich besonders den „Peanuts“-Gummimotormodellen zu.

[„Peanuts“ ist eine internationale Modellklasse und umschreibt vorbildgetreue Gummimotormodelle mit einer Spannweite von 13 Zoll (33 cm) Spannweite. Diese Modelle sind sehr leicht, oft weniger als 20 Gramm, und fliegen vor allem in der Halle.]

K+W C-3605, der „fliegende Fussgängerstreifen“

Details zum Bowers Fly Baby

Sky Farer, Peantus-Modell

Canadair CL-415 Löschflugzeug

In den USA und England ist diese Modellklasse sehr verbreitet. Es finden nationale und internationale Meisterschaften statt. Dabei müssen die Modelle ab Boden starten, anschliessend wird die Flugzeit gewertet.

Statt Dekupiersäge, Sperrholz, Feile, Seide u. a. verwendet Roman in erster Linie Skalpell, Pinzette, Pinsel, verdünnter Weissleim, UHU-Klebestift und sehr feines Spezialpapier. Sein Zubehör findet er v. a. in England und den USA. Zuweilen baut er auch grössere Modelle. Mittlerweile hat er es zu einer beneidenswerten Meisterschaft gebracht. Selber wehrt er aber den „Meister“ bescheiden ab und bezeichnet sich lediglich als „fortgeschrittenen Anfänger“(!).
Lange Zeit glaubte er sich in der Schweiz allein mit seinen Modellen. Durch Zufall fand er die IG Albatros-Webseite und las von Fredis Gummimotor-Aktivitäten auf der Frauenfelder Allmend. „Gwundershalber“ fuhr er mal dorthin und erregte mit seinen Modellen nicht gelindes Aufsehen. Fredi, Hansruedi und Peter waren ausserordentlich erfreut, einen weiteren Meister ihres Faches kennenlernen zu dürfen!

2-mot Gummimotormodell Canadair CL-415
Spw.. 47 cm, mit Propeller-Arretierung

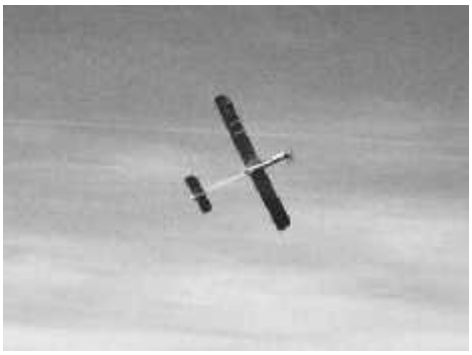
Pitts Special S-1, Peanuts-Modell, Spw. 33 cm
hat wie das Original kritische Flugeigenschaften

RAF SE 5a, Spw. 44 cm

Details zur SE 5°

Beat Galliker

„Antrieb mit Gummi! – und das fliegt?“



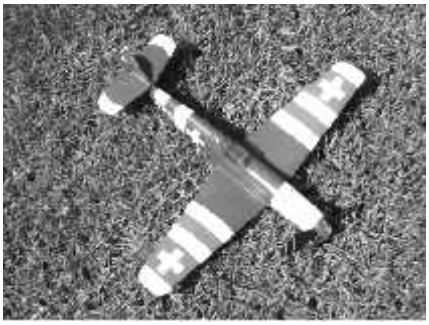
Eine Bemerkung, welche ich in den letzten Jahren immer wieder zu hören bekam, wenn ich meine Modelle fliegen liess. Doch bis es so weit war, bis die Modelle meinen Vorstellungen entsprechend flogen, brauchte es viele Versuche und Anpassungen.

Fliegen tun sie, die Modelle, seien es Bausätze oder Bauten nach Plan. Die Frage ist nur wie. Am Anfang waren es meist langgestreckte, flache Flüge mit Motorunterstützung. Der Höhengewinn war oft klein und somit die Flugzeiten entsprechend kurz. Wenn ich da so an die ausgedehnten Flüge von Fredis Modelle denke!

Erfolgsmodelle, wie sie Fredi Genther in seinen Berichten beschreibt, waren meine am Anfang nicht. Der Erfolg stellte sich erst mit der Zeit ein. Was es dazu brauchte, möchte ich hier einmal festhalten.

Ich begann zu experimentieren und zu pröbeln. EWD wurden verändert, verschiedene Gummistränge ausprobiert, Propeller ausgetauscht, Sturz und Zug optimiert etc, etc. So langsam stellten sich die gewünschten Flüge und Flugzeiten ein. Die ideale Zeit für solche Einstellungsarbeiten ist das Winterhalbjahr mit seinen kalten Temperaturen. Die schwere, kalte Luft ermöglicht aussagekräftige Flüge. Herrscht dabei noch Windstille, kann ein Modell fast optimal eigestellt werden. Grundvoraussetzung dafür ist jedoch ein sauber, genau und leicht gebautes Modell.

Das Modell muss einen langgestreckten stabilen Gleitflug ausführen, dies noch ohne Antrieb. Ist dies nicht der Fall, wird die EWD solange angepasst, bis dieses Ziel erreicht ist. Erreichen diese Flüge Weiten von 100 – 150 Meter oder weiter (Ausgangshöhe 1,5 Meter), ist der Zeitpunkt für Flüge mit Antrieb gekommen.
Nur, welcher Gummi ist der geeignete? Der dunkle oder der naturfarbene? 4, 6, 8 oder mehr Fäden? Welcher Propeller? Bei Baukastenmodellen ist die Antwort einfach. Zuerst werden die Baukasten-Komponenten verwendet. Beim Bau nach Plan hält man sich am besten an die Angaben auf dem Plan.



Me 109E (Peter Ziegler)

Mustang P-51D (Fredi Genther)

Primus im Flug

Egal welcher Gummi eingesetzt wird, die ersten Kraftflüge erfolgen mit 50 – 100 Umdrehungen, aufgezogen von Hand und noch ohne Hilfsmittel. Wichtig ist, dass der Gummi gut geschmiert ist. Ich verwende dazu „Rupper Lub“, auch Silikonöl oder Glyzerin kann verwendet werden.

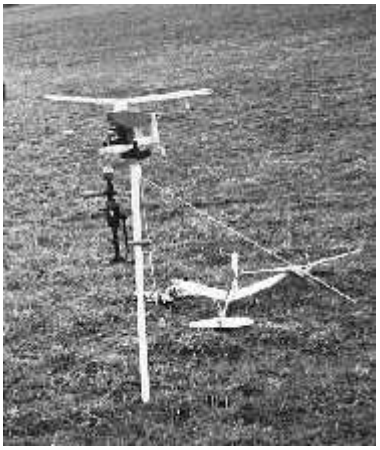
Nun das Modell nach der Abgabe gut beobachten. Macht es einen langgestreckten Flug mit unter Antrieb gleichbleibender Flughöhe, dürften Zug und Sturz des Propellers gut sein. Steigt es stark oder sticht nach unten, muss der Sturz angepasst werden. Fliegt es eine enge Kurve (egal nach rechts oder links), sind Anpassungen am Zug erforderlich. Weite Kurven oder Kreise sind hingegen erwünscht. Dies wird solange gemacht, bis die Flugzeiten stimmen. Nun werden die Umdrehungen in 50er-Schritten erhöht und das Verhalten des Modells weiter beobachtet. Ab 300 Umdrehungen sollte jedes Modell ansprechende Flüge absolvieren. Ist dem so, geht es an die Feinabstimmung.

„Tuning“-Material: Verschiedene Gummistränge, Propeller, Schmiermittel

Zuerst der Antrieb: Habe ich mit 1/8“ Tan Rubber (naturfarben) begonnen, wechsle ich auf FAI Rubber (grau) gleicher Dimension und beobachte das Flugverhalten. Bei gleicher Umdrehungszahl steigen die Modelle steiler und schneller und erreichen grössere Flughöhen. Dieser Gummi ist härter und die Anfangsleistung grösser. Er kann jedoch nicht so hoch belastet werden. Bei ca. 600 Umdrehungen (4 Fäden) ist Schluss, sonst reisst er. Tan Rubber ist weicher, ergibt längere Propellerlaufzeiten und kann höher belastet werden (bis ca. 800

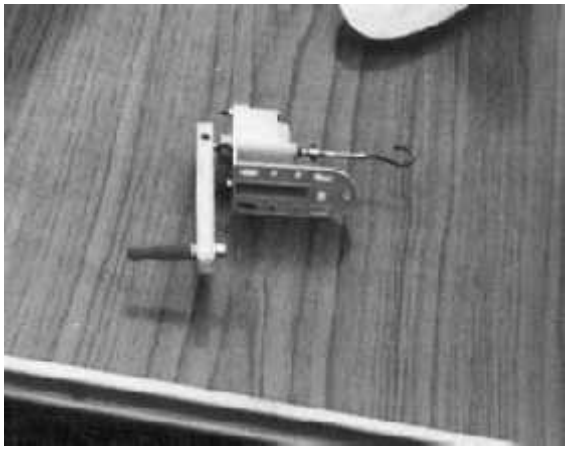
Umdrehungen bei 4 Fäden). Die Modelle steigen nicht so rasant sondern kontinuierlich. Die Ausgangshöhe ist am Schluss praktisch gleich, ebenso die Flugzeiten, da im Winter kaum Thermikeinflüsse vorhanden sind. Die Flugdistanzen halten sich auch in Grenzen, da die Modelle mittlerweile so getrimmt sind, dass sie Kreise fliegen, und es vorkommt, dass die Landung sogar vor den Füssen erfolgt.

Die hohen Umdrehungszahlen werden nicht mehr ohne weiteres von Hand aufgezogen. Das Modell wird zu diesem Zweck in einen speziellen Aufziehbock gespannt und der Gummi mit einem Winder oder einer alten Handbohrmaschine nach dem Vordehnen aufgezogen. Selbstgebaute Winder haben Übersetzungen von 1:10 bis 1:25, Handbohrmaschinen solche von 1:4 oder 1:6.



Aufzugbock mit Modell und Handbohrmaschine (1:6)

Der vorgedehnte Gummiwird aufgezogen.



Selbstbau-Winder 1:25 aus einem Pile-Getriebe

Eine weitere Optimierung kann mit dem Propeller erreicht werden. Eine Änderung von Steigung und Durchmesser können zu längeren Laufzeiten führen bzw. die Kraft der Gummifäden effizienter in Vortrieb umsetzen. Hier heisst es ausprobieren und versuchen, Und vor allem „Nicht Nachlassen gewinnt!“

Das Resultat dieser Bemühungen im letzten Jahr zeigte sich in der vergangenen Flugsaison: schöne Flüge aller Modelle. Bei der Eigenkonstruktion war oft die Glimmschnur der Thermikbremse das Flugzeitlimitierende. An etlichen Sommerabenden durfte ich bei Thermik- und Windeinfluss oft schöne Rückhol-Märsche absolvieren und Flugzeiten von 1,5 bis 2 Minuten geniessen. Das Positive dabei: Ich bleibe in Bewegung – Modellflug ist halt doch Sport!

Modell Jade

Häfeli DH 3 (Hansruedi Zeller)

Modell Boogie nach dem Start

Zur Materialbeschaffung: Woher kriegt man das Material für solche Modelle? Ich habe das Glück, in meiner näheren Umgebung ein Modellfachgeschäft zu haben, welches seit Jahren auch uns Exoten mit Baumaterial versorgt. Da der Besitzer Mitglied der IG Albatros ist, kann ich seinen Namen ruhig nennen: Peter Kindler bzw. Kindler-Modellbau in Deitingen. Er und sein Sohn führen auch Bausätze für Gummimotormodelle folgender Hersteller in ihrem Angebot: SIG, Herr, West Wings, Dumas, Guillows und ein tschechischer Hersteller. Zudem sind Spannlack und Verdünner, verschiedene Bespannpapiere (Farben und Gewichte), Bespannvlies, Holzbrettchen und Leisten, Metalle etc. für den Selbstbau im Sortiment. Wie mir Stefan Kindler sagte, versucht er mit SIG direkt über einen Import von Zubehör, besonders Gummi, Schmiermittel und Propeller zu verhandeln. Auch nach England wurden die Fühler ausgestreckt. Der Zubehörbereich für diese Sparte soll ausgebaut werden. Propeller der Firma Aeronaut (Günther-Flugspiele) können problemlos bezogen werden, da von dieser Firma bereits andere Produkte im Sortiment sind. Kindler-Modellbau verfügt über eine Webseite mit Shop: http://www.kindlermodellbau.ch/. Auch ein Besuch des Geschäftes ist empfehlenswert. Wichtig, von vornherein genügend Zeit einplanen!

Ein ganzes Regal mit Bausätzen für Gummimotor-Modelle

Alles für den Selbstbau

Kindler Modellbau AG, Gewerbstrasse 5, 4543 Deitingen

Peter Ziegler

Erfahrungen mit Segelflugzeugmodellen im Massstab 1:10

Segelflugzeugmodelle im M. 1:2, 1:3 u. a. beeindrucken durch ihre Grösse und tollen Flugleistungen, die dem Original sehr nahe kommen, aber sind sie im Ankauf und/oder Bauen sehr aufwändig und teuer.
Einer Idee von Fréderic Fischer folgend, propagierten wir in der Albatros-INFO vom Okt. 2012 die M. 1:10-Kategorie als Gegenpol zu diesen Grossmodellen. 1:10-Modelle sind kompakt, gut transportabel, relativ einfach und günstig herzustellen und auch an kleinen Hängen gut zu fliegen. Wir hoffen, dass dadurch der eine oder andere Junge an Oldtimer-Segelflugmodellen Interesse bekäme. Das würde der IG Albatros nur gut tun. Fredi Genther hatte sich schon früh diesen kleinen Modellen angenommen und berichtet im Folgenden über seine Erfahrungen. (bg)

2011 entstanden aus West Wings-Baukästen 2 Stück Slingsby T. 45 Swallow Semiscale-Segelflugmodelle mit nur 90 cm Spannweite im Massstab 1:14,5. In vielen Flügen bewährten sich diese kleinen Modelle erstaunlich gut. Dann erfolgte im Albatros-INFO der Aufruf betreffend 1:10-Modellen. Diese spezielle Idee kam von Fréderic Fischer aus dem lieblichen Appenzellerland, aus einer hügeligen Landschaft mit vielen Traditionen, faszinierender Kultur und liebevoll gepflegten Bräuchen. So hat Fréderic auch mit 1:10-Modellen bereits umfangreiche Erfahrungen. Sein privates Museum sollte jeder einmal gesehen haben.

Die passende Grösse:
Generell bewundere ich die Modelle im M. 1:2 oder 1:3. die fliegen „wie richtig“ stabil und majestätisch. Bei mir waren in den 90er-Jahren mehrere 3m-Segler im Einsatz. Bei meinen alpinen Flügen war aber das Bruchrisiko recht gross. Dann wurde auf etwas über 2m verkleinert. Für meine Zwecke besser geeignet. Und nun blicke ich auf 165 Flugstunden 1:10 zurück. Diese Modelle bewährten sich an kleinen Hängen im Flachland wie auch bei grossen Herausforderungen im alpinen Gebiet. Es gab viele eindrückliche Naturerlebnisse.

Die Flugtüchtigkeit der 1:10-Modelle:
Die Massenträgheit bzw. Eigenstabilität der Grossmodelle ist bei den 1:10-Modellen viel geringer. Ohne gute Flugstabilität kommen die Kleinst-Modelle nicht weit. Vor allem in der Querachse helfen zwei wichtige Massnahmen: geschränkte Flügel wirken Wunder und mehr V-Form als beim Vorbild bringt Erfolg. Im Gegensatz zu der Scale-Ausführung der Grossmodelle verlangen die 1:10-Modelle gewisse Vereinfachungen und ev. Abweichungen zum Vorbild, insbesondere Flügel-V-Stellung. Doch die Hauptabmessungen lassen sich einhalten.

Die Festigkeit der 1:10-Modelle ist vorteilhaft.
Die Bruchsicherheit der 1:10-Modelle ist erstaunlich. Eben die geringe Masse und die kinetische Energie sind in einem günstigen Bereich. Harte Landungen werden bei diesen Leichtgewichten zwischen 200 und 400g schadlos überstanden. Jeder Modellbauer hat seine eigenen Erfahrungen. Mit den Gummimotormodellen konnte ich im Leichtbau wie auch zum Thema Flugstabilität wertvolle Erfahrungen sammeln. Federstahldraht (Klaviersaitendraht) in der richtigen Dimension als Flügelbefestigung hat sich bewährt. Was gut federt, bricht nicht. So erwies sich bei TG-8 und CVT-1 ein Draht von 2mm Durchmesser und bei der Bergfalke 2,5mm Durchmesser als optimale Lösung. Diese Dimensionen ermöglichen eine gewaltsame Trennung von Flügel und Rumpf bei guter Elastizität und andererseits sind Thermik-Abtauch-Aktionen wie auch Gummiseil-Hochstart möglich.

An die Massstab 1:10-Interessenten:
An der letzten Herbstversammlung zeigte eine Umfrage, dass doch etliche 1:10-Interessenten im Raum waren. Gefragt wurde nach 1:1-Plänen. Die gibt es in Einzelfällen, z.B. Fréderic fragen. Sonst lässt sich ein grösserer Plan auf 1:10-Masse verkleinern. Oder besonders edel: Man konstruiert und zeichnet ein Modell selbst. Wie man weiss, gibt es bei der IG Albatros für fast jeden Wunsch den richtigen Plan oder sonst nützliche Zeichnungen und Dokumente. Das habe ich bei den Modellen Piper TG-8 und CVT-1 Zigolo selbst erlebt. Was da in den offiziellen und privaten Archiven schlummert ist erstaunlich.

Einsätze jeder Art:
Meine drei 1:10-Modelle flogen an Hängen im Mittelland wie auch häufig in alpinen Gebieten bis auf 2500 m/üM. Zudem erprobte ich auch den Gummiseil-Hochstart, der sich als recht nützlich erwies. Die Bergfalke zeigte sich mit dieser Startart als erfolgreich. Auch der TG-8 steigt mit Gummiseil gut auf. Der CVT-1 mit den grossen Steuerausschlägen hingegen ist am Gummiseil heikel. F-Schlepp: Es gibt nichts, was es nicht gibt: *Ein 1:10-Segler und ein 1:10-Schleppflugzeug, das wäre eine feine Sache!* Einfacher wäre aber eine Huckepack-Beförderung.

Die 1:10-Daten, -Fakten und –Technik:
Jedes der drei Modelle vollständig zu beschreiben, würde das halbe INFO füllen. Da sind all die Bau- und Flugerfahrungen. Weitere Themen sind die Flügelprofile, RC-Ausrüstung, Bauunterlagen, Typenbeschreibungen und das ganze Umfeld. Diese Modelle habe ich für meine speziellen privaten Einsätze ausgelegt. Da ist auch die offene Frage über Flug-Events und Erfahrungsaustausch innerhalb der IG Albatros. Trogen ist bereits ein Standort für handliche Modelle. Oder könnte unser Event-Manager Hans Graf die 1:10-Angelegenheit beleben? 1:10-Modelle sind leicht zu übersehen. Bonsai ist nicht nur bei den Zierbäumen eine interessante Herausforderung und Liebhaberspezialität, auch 1:10-Modelle gehören zur Bonsai-Gattung. Also baut 1:10-Modelle!

Eindrückliche Naturerlebnisse mit 1:10-Modellen

Die Mü 13E Bergfalke ist eine leistungsfähiger Segler mit 1,72m Spannweite und 357g Gewicht.

Der Piper TG-8 Training Glider fliegt sehr stabil. 1,07m Spannweite und 276 g Gewicht

Der kleine Italiener CVT-1 Zigolo fliegt auch bei starkem Wind. 1,20m Spannweite, 223g Gewicht

Naturkraft: Hier über den Glarner Alpen entsteht Föhn. Hinter der typischen Föhnwalze ist für den CVT-1 viel Bewegung in der Luft angesagt.

Klein, kleiner, am kleinsten
Rechts: Die 3,2m/1,6kg Bergfalke nach FMT-Plan
Mitte: 2/3 verkleinert, ca. 2,2m/0,8kg Gewicht
Links: Durch weitere Verkleinerung entstand die 1:10 Bergfalke, 1,72m/357g Gewicht

Alfred Genther

Antikflugtag der MG Bern, 7. Sept. 2013

Besorgt richteten sich alle Blicke in den grauen Himmel am Freitagabend vor dem Treffen der Antikmodellflieger. Alles war doch bestens vorbereitet und hergerichtet für den grossen Tag. Die Wolken jagten sich, Regenschauer peitschten durch die Gegend und böige Winde bogen die Bäume. Aber der Wetterbericht hatte für Samstag ein Zwischenhoch mit sommerlichen Temperaturen vorausgesagt. Starten wir, oder müssen wir absagen? Wie immer eine sehr schwierige Entscheidung. Wir vertrauten den Wetterfröschen, obwohl sie darauf hinwiesen, dass ab 17.00 Uhr mit erneut starken Regenschauern zu rechnen sei. Tatsächlich, gerade als die letzten Teilnehmer ihre Modelle im Auto verstaut hatten und die Klappen schlossen, schlug der Wettergott erneut zu und zwar richtig. Dass wir wieder einmal riesiges Glück gehabt haben, zeigte sich an den zufriedenen, entspannten Gesichtern.

Punkt 10 Uhr durften wir die erwartungsfrohe Schar der Antikfreunde begrüssen, und flugs wurden die Startstellen mit all den wunderschönen alten Flugmaschinen belegt. Die Elektrowinde, diesmal auf dem angrenzenden Feld installiert, zog sogleich die ersten Segler in die Morgenthermik. Als einige der anmutigen Schönheiten ruhig ihre Kreise zu drehen begannen, wussten wir bereits, dass der Tag gerettet war.

Auch auf der Hauptpiste regte sich sofort emsiges Treiben. Einige Teilnehmer präsentierten Modelle, die wir hier noch nie bewundern konnten. Gäste von ennet dem Rhein brachten etwas frischen Wind zu uns und genossen die einmalig freundschaftliche Atmosphäre an diesem herrlichen Septembertag.

Sofort entstanden rege Diskussionen aus der gemeinsamen Begeisterung für die selbstgebauten Veteranen. Erfahrungsaustausch unter Machern eben.

Es ist erfreulich zu beobachten, wie wieder vermehrt in den Modellfluggruppen alte Modelle nachgebaut werden. Es wird berichtet, wie begeistert die Leute bei der Sache seien! Da sind doch ganze Staffeln vom Kapitän und Kadett entstanden. Bewährte Konstruktionen, die zudem mit überschaubarem Aufwand zum entspannten Fliegen gebracht werden können. Die Frage des Antriebes ist leicht lösbar für diejenigen Leute, die etwas Distanz zur Handhabung der alten, zuweilen doch etwas kapriziösen Verbrennungsmotoren haben. Mit modernen Elektroantrieben fliegen die zierlichen Gebilde genauso gut, wenn nicht sogar noch feinfühliger kontrollierbar. Aber irgendwie passt das Kurbeln am Propeller, einspritzen, das Reinigen der Düse und die verölte Brille des Operateurs doch besser zu einem historischen Flieger. Welchen Weg er einschlägt, kann der Modellbauer ganz selber entscheiden. Es wäre doch schade, wenn wir in Ehren ergraute älteren Semester langsam aber sicher aussterben und die Reihen lichter werden, nur wegen dem Festhalten an den traditionellen Vorschriften. Es wäre schön, wenn sich auch junge, frische Geister zu den Weisshaarigen gesellen würden. Auf deren Hilfe und Unterstützung könnten sie zählen.

Der Einstieg ist leichter als viele befürchten, gibt es doch neben den zahllosen Bauplänen einige Einstiegsmodelle, die ohne grosse Werkstattausrüstung auf die Räder oder auf die Kufen zu stellen sind. Der Autor denkt da zum Beispiel in uneigennütziger Weise an den Knilch 1.4. Da gibt es für wenig Geld einen Laserteilesatz samt gebogenem Fahrwerk. Das ergibt ein hübsches, perfekt fliegendes Modell. Bereits fliegen einige davon bei uns zur Freude ihrer stolzen Besitzer.

Bald wurde zum Mittagessen gerufen. Das Team um unseren ausgewiesenen Fleischfachmann sorgte für eine ausgezeichnete Verpflegung. Mit feinsten Steaks und Salaten liess sich die Mittagspause bestens überbrücken. So macht Modellfliegen richtig Freude, bei einer guten Bewirtung inmitten von ebenso begeisterten Kollegen und Freunden!

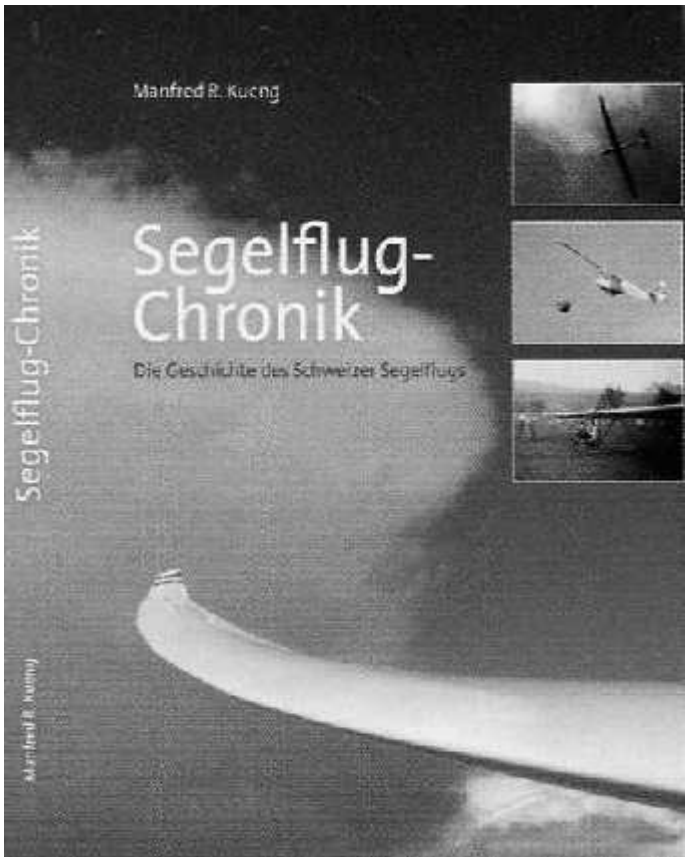
Nach der Pause, wohl verpflegt und gestärkt, wurde eifrig Modell um Modell in die Luft geschickt. Der Flugplatz-Chef hatte keine leichte Aufgabe, all die Starts

und Landungen zu koordinieren. Dieselmodelle mit leerem Tank hatten absolute Priorität. So entstanden keine kritischen Situationen.

Gegen 17 Uhr drängten die aufkommenden schwarzen Wolken zu schnellem Einpacken. Mir bleibt es, allen Helfern und Teilnehmern für den tollen Einsatz herzlich zu danken. Ein gelungenes Fliegerfest, das allen viel Freude gebracht hat, war zu Ende. Die MG Bern freut sich schon auf eine rege Beteiligung im Jahre 2014. Wir erwarten Euch!

Peter Renggli

Wer kennt dieses Buch noch nicht?



In der Schweiz fehlte bis heute eine lückenlose Chronik zur Geschichte und Entwicklung des Schweizerischen Segelflugs. 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, z.T. unveröffentlichten Fotoaufnahmen und Anekdoten.

Das Buch ist im Oktober 2013 erschienen.

Manfred R. Kueng
„Segelflug-Chronik – Geschichte des Schweizerischen Segelflugs“
240 x 300 mm, Hardcover
Preis CHF 50.— zzgl. Porto & Verpackung
ISBN-Nr. 978-3-905531-07-7 (deutsch)
ISBN-Nr. 978-3-905531-08-4 (französisch
Bestellungen beim Autor (kuengmr@web.de),
im Buchhandel oder beim Verlag Rolf Ellwanger
(rolf.ellwanger@bluewin.ch)

IGA o.s.-Aktivitäten 2014

23. März 2014	Gummimotormodell-Treffen Allmend Frauenfeld
30. März 2014	Frühlingstreff Trimbach
27. April 2014	Frühlings-Hangfliegen Trogen
24. Aug. 2014 (!)	Schleppfliegen Kulm
5. Okt. 2014	Herbst-Hangfliegen Trogen
26. Okt. 2014	Herbsttreff Trimbach

Antikmodell-Aktivitäten 2014

21. / 22. Juni 2014	Aroser Antik-Segelflugmodell-Treffen
9. Aug. (ev. 10. Aug) 2014	Antik-Modellflug-Treffen Rossweid, MG Zofingen
anfangs Sept 2014	Antik-Modellflugtag MG Bern, Mühlethurnen
1. bis 7. Sept. 2014	AMD Antik-Rhönwoche, Wasserkuppe (D)

Sonstige Aktivitäten 2014

24. / 25. Mai 2014	Oldtimer-Treffen Müswangen
14. Juni 2014	Int. Modellmotoren-Börse Oberwangen b. Bern
28. / 29. Juni 2014	Huttwiler Eigenbau-Treffen
19. / 20. Juli 2014	Int. Retroplane-Treffen Schweisel, Vogesen (F)

9. bis 12. April 2014	AERO Friedrichshafen (D)
7. bis 15. Juni 2014	Blumberger Oldtimerwoche (D)
18. bis 20. Juli 2014	26. OSV-Treffen Flpl Bleienbach/Langenthal
21 bis 27. Juli 2014	Jubiläumsflugwoche Langenthal (25 J. OSV)
26 bis 31. Juli 2014	VGC-Rendez-vous Gifhorn b. Hannover (D)
2. bis 12. Aug. 2014	VGC-Rally Arnborg (DK)
19. bis 21. Sept. 2014	OSV-Gummiseil-Wochenende (Ort noch offen)

IG Albatros o.s. – Shop

IG Albatros o.s.-Tasse	Stk.	CHF	5.—
IG Albatros o.s.-T-Shirt	Stk.	CHF	20.—
IG Albatros o.s.-Polo-Shirt	Stk	CHF	25.—
IG Albatros o.s.-Mütze	Stk.	CHF	15.—
IG Albatros. o.s.-Kleber	Stk.	CHF	3.—
IG Albatros o.s.-Pin	Stk.	CHF	5.—

Alle Artikel zuzüglich Porto und Verpackung!

Bestellen bei

Walter Wolf
Forstweg 21
CH-2545 Selzach
Tel. 032 / 641 33 39

Zu verkaufen wegen Nichtgebrauch

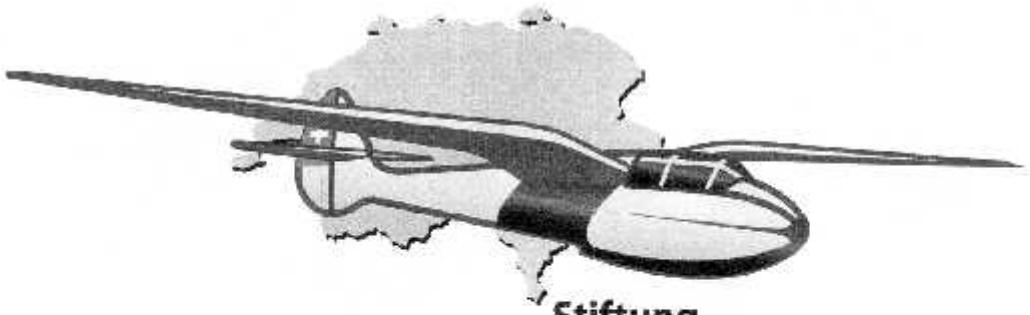
Teller- & Bandschleifmaschine
Holzstar BTS 150

Schleifband	915 x 100 mm
Tellergrösse	150 mm ∅
Motorleistung	400 W
Stromanschluss	230 V

Die Maschine wurde nur wenig gebraucht!
Preis **CHF 100.—**

Beat Galliker, Tel. 041 448 02 54 oder
beat.galliker@bluewin.ch

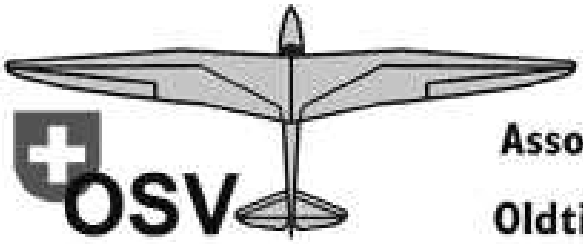
Adressen von Organisationen zum Zweck der Erhaltung alter Segelflugzeuge



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

OCS Oldtimer Club Schänis
Jürg Baer
Stuketenstrasse 14
Rumlikon
CH-8332 Russikon

juema.baer@bluewin.ch
www.schaenissoaring.ch/

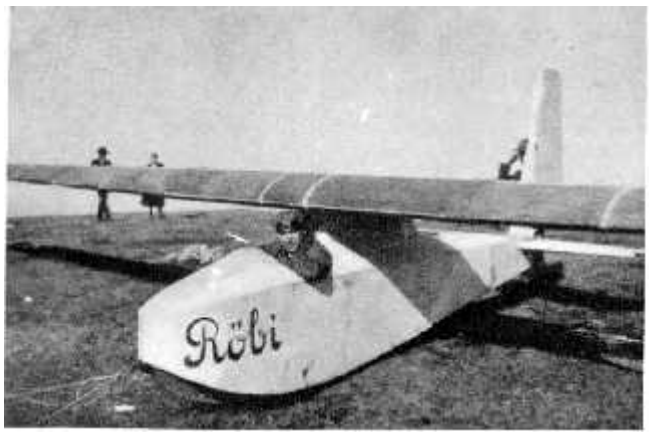
Vintage Glider Club
Vertreter für die Schweiz:
Werner Rüegg
uf Rüti 8
CH-8636 Wald

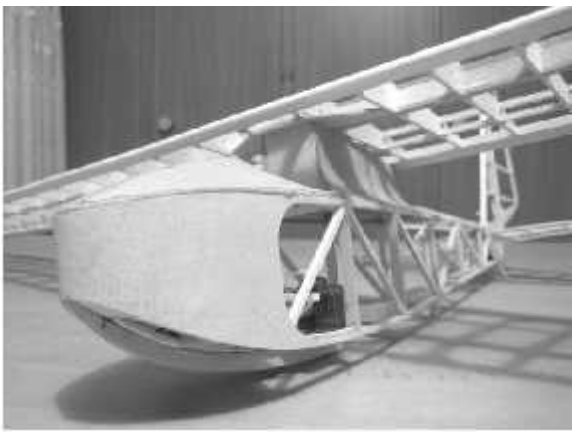
w_rueegg@hotmail.com
http://www.vintagegliderclub.org

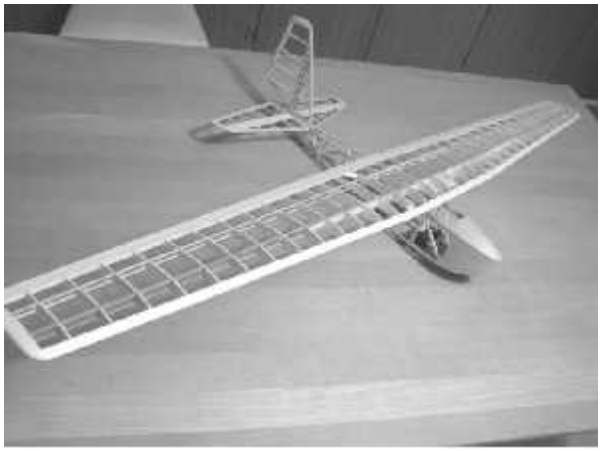
Modell „Röbi“ 1928 (Alfred Elsässer)

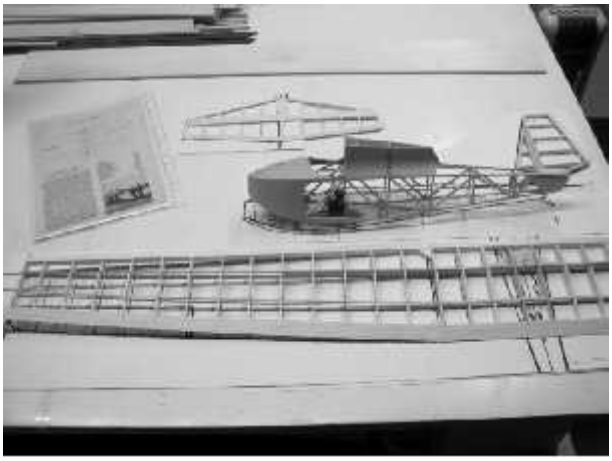
Bei Hansruedi Zeller ist ein M. 1:10-Modell des „Röbi“ im Entstehen. Das Modell wird am Frühlings-Hangfliegen Trogen teilnehmen.

J. Spalinger bezeichnete den „Röbi“ als das erste schweizerische Leistungs-segelflugzeug. A. Elsässer flog damit am 19. 2. 1028 vom Weissenstein (SO) nach Grenchen und stellte mit 12,5km (Fluglinie ca. 18km) in 22 Min. einen nationalen Strecken- und Dauerflugrekord auf.









Gesucht wird! Gefunden!

Gesucht wird:

Robbe Motormodell Zeus
Spannweite 1,48 cm

Globi 1

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

Tel. 031 641 33 39 Walter Wolf

Gesucht wird:

Wer hat **alte Aeronaut-Gummimotor-Holzpropeller** in seinem Fundus, welche nicht mehr benötigt werden?

Suche solche für noch zu bauende Modelle wie „Storch“, „Motte“ etc.

Peter Ziegler, Tel. 032 618 32 87 oder ziegler,murri@bluewin.ch

---

Änderungs-Mitteilung (Telefon, Adresse, etc.)

Name: ..... Vorname…….

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

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

Änderung:

.....

.....

.....

Senden an: IG Albatros o.s, Christine Wolf-Schmuki, Sonnenweg 10, 8604 Kindhausen

Impressum

Albatros - Info

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 2014

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

Autoren: Markus Frey / Beat Galliker / Alfred Genther / Hans Graf / Peter Renggli / Vorstand / Christine Wolf-Schmuki / Walter Wolf

Fotos: Beat Galliker / Alfred Genther / Rainer Gizzi / Hans Graf

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.)