







## Vier Klassiker sind auf dem Schmerlat stationiert.

Viele der nachfolgenden Informationen und Fotografien stammen aus eignen Quellen oder denjenigen von SGS-Mitgliedern. Andere Informationen stammen von:  
 Stiftung Segelfluggeschichte SSFG: [www.segelfluggeschichte.ch](http://www.segelfluggeschichte.ch)  
<https://alles-mit-links.ch/wordpress/>  
<https://docplayer.org/21249613-Die-neukom-segelflugzeuge.html>

Oldtimer Segelflug Vereinigung [www.osv.ch.org](http://www.osv.ch.org)  
<https://aeropoly.ch/interets/restauration-planeur/>  
 div. Google "Original-Oldtimerszene-Neukom Segelflugzeuge"  
 SchmerlatPost 2016/17, F. Müller; 1996 Stefan Güjer  
 Die Entwicklung der Kunststoffsegelflugzeuge; D. Geistmann  
 Familie Neukom, Schmerlat

Es ist eine ganz spezielle Freude, dass wir, die SGS, ganze vier flugfähige «Klassiker» unseres Flugzeugkonstruktors und Erbauers Albert Neukom auf unserem Flugplatz beheimaten dürfen! Zwei davon sind Elfen. Diese gehörten in den sechziger und siebziger Jahren zu den erfolgreichsten Segelflugzeugen überhaupt.

So belegte bereits 1965 Markus Leander Ritz den 2. Platz an der WM mit der ersten Standard Elfe. Dann, 1968, gewann eine Standard Elfe S-3 die Weltmeisterschaft in Leszno, Polen, mit dem Piloten Andrew J. Smith aus den USA; eine weitere Elfe desselben Baumusters wurde mit George Moffat, USA, vierte und die dritte von drei am Wettbewerb Teilnehmenden wurde sechste mit Urs Bloch, CH, als Pilot! Ein Weiteres Exemplar aus der Werkstatt von Albert Neukom, die AN66 HB-872, ein Flugzeug der "offenen Klasse", mit dem Schaffhauser Emil Ehrat, wurde immerhin zwanzigster von 48 Teilnehmern; dies nach dem ihm ein Teil des Leitwerks von einem Konkurrenten bei einer Kollision abrasiert wurde, was glimpflich ausging, aber die Weiterführung des Wettbewerbes verunmöglichte.

Was für ein Erfolg des Schaffhauser Flugzeugkonstruktors und -Erbauers Albert Neukom! Ein Exemplar, dasjenige mit welchem George Moffat den vierten Rang erflieg, die Standard Elfe S-3 HB-902, war schon immer auf dem Schmerlat beheimatet, gehör-

te lange der SGS und heute einer privaten Interessengruppe von jungen Piloten.

Eine AN66B HB-901 ist schon länger hier stationiert und befindet sich im Endstadium einer Grundüberholung. Eine andere AN66B, die HB-904 und eine Standard Elfe S-4 mit Deutscher Immatrikulation sind neu dazu gekommen und sind nun ebenfalls auf unserem Flugfeld Schmerlat zu Hause.

Aber der Reihe nach.



Die Elfe P1

Die Geschichte der Elfen begann im Jahre 1938. Werner Pfenninger konstruierte damals die Elfe P1. Er war Aerodynamiker an der ETH und wollte seine Kenntnisse in die Praxis umsetzen. Gebaut wurde das Flugzeug von R. Sägesser, F. Niederhauser und P. Schenkel. Die Spannweite betrug lediglich 9m, also weniger als heutige Grosssegelmodelle, und das Rüstgewicht wog nur 45 kg.



Der Rumpf der Elfe P2

Pfenninger flog das Flugzeug angeblich ohne Schuhe, da der Rumpf derart klein war, dass er sonst keinen Platz gehabt hätte.

Bemerkenswert waren: ein dünnes Flügelprofil von nur 12.5%, Wölbklappen und ein Flügelgrund-

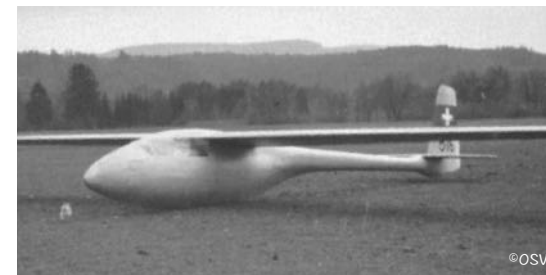


Die Elfe P2 in Friedrichshafen

riss mit einer nach hinten zulaufenden Eintrittskante an den äusseren 20% der Spannweite; Merkmale die bis heute aktuell sind.

Die Elfe P2 HB-402 folgte im Jahre 1944 und wurde ebenfalls von W. Pfenninger konstruiert. Sie hatte jedoch eine vergrösserte Spannweite von 10.6m, wog 65 kg und wurde von den Gebrüdern E. und E. Suter und Isler erbaut. Beide Exemplare P1 und P2 befinden sich im Besitz der Stiftung Segelflug Geschichte und sollen restauriert werden.

Die Elfe PM1 entstand dann 1948. Es war

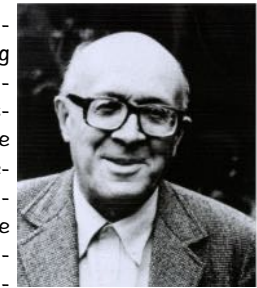


Die Elfe PM1; was für eine Silhouette!

das erste Projekte bei dem W. Pfenninger mit dem Konstrukteur Albert Markwalder zusammenarbeitete. Das Flugzeug wies eine eingestakte Haube, einen stark eingeschnürten Rumpf sowie als erstes Segelflugzeug überhaupt ein Laminarprofil auf,

**Werner Pfenninger  
(1913 – 2003)  
Geistiger Vater  
wegweisender  
Konstruktionen**

hatte 15.4 m Spannweite auf und wog 110 kg. Sie beinhaltete viele Leistungsmerkmale, die heute noch angewendet werden. Leider verunfallte die Maschine beim Einfliegen. Das Seitensteuer flatterte (ein durch aerodynamische Kräfte induzierte Schwingung welche sich bis hin zu Resonanz aufschaukeln kann) und brach ab, wobei der Mit-Erbauer Ernst Schmid leider bei der Landung tödlich verunglückte. Pfenninger wanderte in der Folge nach USA aus, wo er neue berufliche Herausforderungen fand.



Werner Pfenninger

1954 folgte die Elfe PM3. Sie war mit 310 kg wesentlich schwerer als ihre Vorgängerinnen und hatte eine Spannweite von 16m sowie ein festes Rad. Auf Grund ihres hohen Gewichtes erhielt sie den Namen Super-Elfe. Bemerkenswert auf dem nachfolgenden Bild sind die Segelflugzeuge konventioneller Bauart welche die PM3 umgeben. Damals, in den 50er Jahren entsprachen jene dem Standard. Die Form der PM3 mutet futuristisch, ja exotisch an und wahrscheinlich waren das auch ihre Flugleistungen. Pfenninger war mit seinen aerodynamischen Erkenntnissen der ganzen Welt meilenweit voraus, aber die breite Masse



Die Elfe PM3

Die Entstehung der Elfen-Familie, welche auf den aerodynamischen Kenntnissen von Werner Pfenninger basierte und unter seiner Projektleitung realisiert wurde.

HB-Nr.	Typ	Spannweite (m)	Gewicht (kg)	Baujahr	Bau durch	Bemerkungen
278	Elfe P1	9,00	43	1939	R. Sägesser	«Ur - Elfe» Eigentümer: SSFG Stiftung Segel-Flug-Geschichte
402	Elfe 2	10,60	65	1944	Gebr. Suter und Isler	Oft 11- Meter-Elfe genannt Eigentümer: SSFG
	Elfe 3	11,20				Nur Projekt, nicht gebaut; gleiches Aussehen wie Elfe P1 und Elfe 2
516	Elfe PM 1	15,40	110	1948	HUSCH (Huber und Schmid)	Gleitzahl 43:1; Erste Elfe mit Pfenninger-Laminarprofil. Erste Zusammenarbeit Werner Pfenningers mit Albert Markwalder. Bei Absturz zerstört
	Elfe PM 2	16,00	140	1949		Nur Projekt; nicht gebaut
526	Elfe PM 3	16,00	310	1954	HUSCH und Sägesser	Genannt Super-Elfe wegen des hohen Gewichts. Auf Wunsch von Erstbesitzer Max Schachenmann: abgesetzte Haube und festes Rad; Einbau eines Einziehfahrwerks durch Nachbesitzer McLean. Eigentümer: SSFG
534	Elfe M	17,50	306	1956	Albert Neukom und Flugtechnische Zentrale Bern	Flugzeug wird auf einem Dokument auch Elfe M 3 genannt. Landekufe mit abwerfbarem Fahrwerk; eingestrakte Haube geneigtes Seitenleitwerk. Eigentümer SSFG

der Segelflieger und auch die Hersteller erkannten dies (noch) nicht.

Der ausführliche und sehr interessante Lebenslauf der PM3 ist unter [www.osv.ch.org](http://www.osv.ch.org) beschrieben und ist sehr lesenswert!

Lilly Grundbacher brachte die PM3 in die

Schweiz zurück und schenkte sie später der Stiftung Segel-Flug-Geschichte, der SSFG.

1956 entstand dann die Elfe M. Beim Bau der Elfe M müssen vier Namen genannt werden: Albert Markwalder war der Initiator und Konstrukteur, ohne den das Flugzeug nie entstanden wäre. Albert Neukom war der Erbauer und Besitzer, wobei

der Zusammenbau des Flügels und die beschleunigte Fertigstellung in der Flugtechnischen Zentrale in Bern unter W. Frei erfolgte, um den Einsatz



©OSV  
Die Elfe M

an der WM 1956 in St. Yan (F) sicher zu stellen. Werner Pfenninger war für die Profile, die unverändert von der Elfe PM1 übernommen wurden, sowie für die Gesamtkonzeption zuständig, kann also als geistiger Vater der Maschine bezeichnet werden. Mit diesem Projekt endete die direkte Mitarbeit Werner Pfenningers an der Entwicklung der von ihm stammenden Elfen.

Dieses Flugzeug Elfe M wies eine Spannweite von 17.5 m auf, eine Streckung von 23.2 (Schlankheitsgrad des Flügelgrundrisses), und ein Gewicht von 306 kg. Es erreichte bereits 1956 eine Gleitzahl von 44 bei 100 km/h; wirklich sehr bemerkenswert!

Den Erstflug führte der Erbauer Albert Neukom am 14. Juni 1956, eine Woche vor Beginn der WM, auf dem Belpmoos selbst durch. Er endete in einem hüfthohen Getreidefeld, nachdem Neukom den ganzen Flugplatz überflogen hatte. Der gute Gleitwinkel hatte ihm offensichtlich ein Schnippchen

geschlagen, war die Elfe M doch damals das wohl beste Segelflugzeug seiner Zeit.

Mit diesem Flugzeug erflog Hans Nietlispach den hervorragenden 8. Rang an der WM in St. Yan (F). Man wusste damals noch nicht, wie schnell solche Laminarprofile effizient zu fliegen waren. Nachdem Nietlispach die Vorteile im Flug erkannte, rollte er die Rangliste von hinten auf. Sein Mitkonkurrent und Gewinner der Meisterschaften war übrigens ein gewisser Paul McCready; das sagt uns Segelfliegern ja wohl alles...

In den folgenden Jahren wurden die Ideen nicht nur von Albert Neukom weiter entwickelt. Insbesondere in Deutschland, wo der Segelflug in den 20er Jahren entstand, wurde reichlich geforscht und probiert. Deutschland stellt bis heute Gelder zur Verfügung, um erfolgsversprechende Projekte von akademischen Fluggruppen zu realisieren, den sogenannten «Akafliergs», welche bis heute aktiv sind. Sie haben die Szene



ARCUS 20 NEUER VENTUS DISCUS 2C FES DUO DISCUS XLT



Für jeden das passende Flugzeug „made in Kirchheim/Teck“ - als Schweizer Schempp-Hirth Vertreter beraten wir euch gerne.

Mit unserem luffahrttechnischen Betrieb sind wir ausserdem kompetenter Partner für alle Arbeiten an Segel- und Motorsegelflugzeugen. Die Kooperation mit der CAMO NT GmbH komplettiert unsere Angebotspalette.

LTB Peter Neukom GmbH  
Luftfahrttechnischer Betrieb  
Schmerlatstrasse 12 | 8213 Neunkirch  
052 681 10 40 | info@ltb-peterneukom.ch

Wir freuen uns auf eure Kontaktaufnahme!



jederzeit nachhaltig beeinflusst.

Insbesondere wurden Bauarten gesucht, welche die notwendige hohe Genauigkeit beim Bau eines Flügels mit einem Laminarprofil ermöglichen. Die Anwendung der «Sandwich»- Bauweise war ja beim Bau der Elfe PM1 schon erprobt worden, aber neue Materialien ermöglichten präzisere Bauweisen in Kunststoff. Heute wird erst die spätere Farbschicht in eine präzise Negativ-Form eingebracht. Dann legt man die tragende Aussenhaut, früher aus GFK, heute meist CFK, ein und tränkt sie in vorgeschriebener Menge mit Epoxydharz. Dann folgt der Einbau einer leichten Stützschiicht von vielleicht 5 bis 10mm Dicke und schliesslich eine Innenschicht aus GFK/CFK. Das Ganze wird mit Epoxydharz verklebt und unter Vakuum und Temperatur ausgehärtet. Auf diese Weise entsteht eine sehr präzise Halbschale von hoher Oberflächengüte.

Ende der 50er Jahre wurde das erste Segelflugzeug von der Akaflieg Stuttgart auf diese Weise erbaut und ist unter dem Namen «fs 24 Phönix» bekannt. Das Flugzeug fliegt übrigens heute noch, ist aber ein Museumsstück.

GFK sind Glasfaserverbundwerkstoffe. Ihre Anwendung als hochfeste Bauweise wurde in den 50er Jahren massgeblich an besagten Akafliegs entwickelt. In den 80er Jahren begann man im Segelflugzeugbau statt Glasfaser Kohlefaser (CFK) zu verwenden, was dann von der Militär- und später auch von der Zivilaviatik übernommen wurde. Bauteile in Kohlefaser haben eine extrem hohe Zugfestigkeit und sind dadurch besonders steif bei geringstem Gewicht und daher hervorragend geeignet, um dünne Profile mit grossen Spannweiten bauen zu können. Sie waren anfänglich sehr teuer, aber im deutschen Segelflugbau wurden die neuesten Werkstoffe und Kenntnisse in hervorragender Weise kombiniert; sie revolutionierten die Szene innert weniger als einem Jahrzehnt

komplett.

Albert Neukom übernahm diese Ideen auf seine Weise. Er griff auf die beim Bau der Elfe PM1 gewonnenen Erkenntnisse zurück, wo Balsaholz als Stützmaterial in der Sandwich Bauweise verwendet wurde. Als als Ein-



Albert Neukom

mann-Betrieb konnte er die kurzen Topzeiten (die Zeit, innerhalb derer das flüssige Harz verarbeitet werden muss) beim Verarbeiten von Epoxydharzen an grossen Bauteilen nicht einhalten. Er verwendete daher dünnes Sperrholz als Aussen- und Innenhaut, Balsaholz als Stützstoff dazwischen und verklebte das Ganze mit Aerodux unter Vakuum in einer Negativform. Anschliessend versiegelte er die Innenfläche mit verdünntem Epoxydharz um das Holz vor Feuchtigkeit zu schützen.

Für die Flügelholme verwendete er hochfeste Aluminium Legierungen. Diese Bauweise ergab einen sehr formgenauen und torsionssteifen Flügel. Die Rümpfe baute er nach wie vor im Positiv. auf.

Albert versuchte vorrangig, eine möglichst lange, ungestörte Strömung um den Flügel zu erreichen und damit eine möglichst hohe Gleitzahl. Er experimentierte daher mit Ausführungen ohne störende Bremsklappen, und rüstete seine Elfe MN lediglich mit einem Bremsschirm aus. Dies erwies sich als wenig zuverlässig; Albert deponierte sie prompt auf einem Obstbaum. In der Folge suchte er andere Möglichkeiten.

**Aufstellung der von Albert Markwalder und Albert Neukom konstruierten und / oder gebauten Flugzeuge, welche auf den Erkenntnissen von W. Pfenninger aufbauten. M für Markwalder / N für Neukom. Tabelle nach bestem Wissen gemäss SSSF**

Typ	Prototyp	BJ	Spannweite (m)	Gleit Zahl	Bemerkungen Nach aktuellem Kenntnisstand 11/2023
Elfe MN	HB-736	1963	17,5	-	Prototyp mit V-Leitwerk, Wölbklappen und ALU- Holm.
Elfe MN-R	HB-781	1964	17,5	44,4	R= Ruckstuhl (Auftraggeber); nur mit Bremsschirm ausgerüstet.
Elfe S1 SV	HB-783	1964	15,0	-	V-Leitwerk
Elfe S2	HB-801	1965	15,0	-	2 Stück hergestellt: 1 mit V-Leitwerk und Pendelruder, 1 Kreuzleitwerk gedämpft.
Elfe S2/3P	HB-803	1965	15,0	37,5	3 Stück; Rumpf von S2 und Flügel von S3; Pendelruder
Elfe S2/3V	HB-804	1966	15,0	37,5	1 Stück; Rumpf von S2 und Flügel von S3; V-Leitwerk
Elfe S2/S3	HB-844	1966	15,0	37,5	2 Stück hergestellt.
Elfe S3	HB-841	1965	15,0	37,5	7 Stück hergestellt; 3-teiliger Flügel, Pendelruder
Elfe S4	HB-858	1969	15,0	38	14 Stück hergestellt; zweiteiliger Flügel, Pendelruder
Elfe 17	HB-982	1969	17,0	39	9 Bausätze = Amateurbau; zweiteiliger Flügel
Elfe-mk	HB-1080	1972	17.15	-	Nach vorne verschiebbare, umlaufende Haube. Entwurf: Markwalder-Kirsch. Absolutes Unikat. Basis des Flügels: wahrscheinlich Elfe 17
Elfe 17A	HB-1182	1973	17,0	39	1 Stück hergestellt im Amateurbau
Elfe S4A	HB-1040	1973	15,0	38	23 Stück hergestellt; viele Amateurbauten
AN 17	HB-1043	1971	17,0	40	1 Stück hergestellt; Amateurbau
Elfe S4D	D-4598	1978	15,0	38	21 Bausätze; bei JUBI in Oerlinghausen gebaut.
AN 66	HB-872	1966	18,0	48	AN 66 mit einteiliger Haube; Pendel V-Leitwerk ca. 90°. Bremsschirm und -Klappen
AN 66B	HB-901	1966	18,0	48	AN 66B HB-901 und HB-904 mit geteilter Haube. Gedämpftes V-Leitwerk ca. 100°
AN 66C	HB-1044	1971	23,0	48	1 Stück hergestellt; dreiteiliger Flügel Fowler Klappen zur 20% Flächenvergrösserung
AN 66D	HB-1200	1974	21,0	-	1 Stück hergestellt; vierteiliger Flügel des geplanten, nicht gebauten Doppelsitzers «Pan»



Elfe S2 mit V Leitwerk



Elfe S2 mit gedämpften Höhenruder

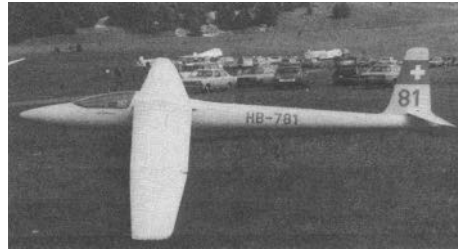


Die Elfe MN. Bremschirme sind tückisch!



Die AN 66 HB-872 bei einer Schirmlandung; sie war jedoch auch mit Bremsklappen ausgerüstet

Bei seinen 15m Elfen versuchte er es mit Drehklappen an der Flügelhinterkante. Diese limitierten die Sturzfluggeschwindigkeit beträchtlich, waren aber bei geringen Geschwindigkeiten wie im Endanflug wenig wirksam, weil sie in der Wirbelschlepe des stark angestellten Tragflügels nur wenig Wirkung erzielen konnten. Andere Flugzeughersteller verfolgten ebenso diesen Ansatz; auch sie mit wenig Erfolg. Schliesslich verpasse Albert allen seinen Flugzeugen ab der Standard Elfe S4 Bremsklappen auf der Flügeloberseite, sogenannte Schempp-Hirt Bremsen.



Die Elfe MN-R auf dem Klippeneckwettbewerb, war auf dem Schmerlat unter dem Namen "Bismarck" bekannt, was durch ihre Ausmasse und ihr Gewicht zu begründen ist. Sie war anfänglich nur mit Bremschirm ausgerüstet. Dieses Flugzeug flog einige Jahre auf dem Schmerlat in der Haltergemeinschaft Haeny/Sulzer.

Einziehfahrwerke wurden sehr früh zum Standard, verursacht ein noch so verkleidetes Haupttrad, sagte man damals, doch die Hälfte des gesamten Rumpfwiderstandes!

Auch die Abdichtung der Kabine war Gegenstand der Bemühungen, wobei die Bauart der Flugzeuge Neukoms jedoch klare Nachteile aufwies; mit Kunststoffrümpfen konnten komplizierte Dichtprofile geformt werden, was wesentliche Vorteile ergab. So wurden störende Luftströmungen, die an der dicksten Stelle des Rumpfes als Folge des Unterdruckes an der Oberfläche aus der Kabine gesaugt werden, verhindert, was den Widerstand weiter reduziert.

Ewige Diskussionen verursachte früher auch die Ausführung der Leitwerke; man war der



Bild © Fam. Neukom Elfe S3V vor der Werkstatt in Sibingen

Meinung, dass Pendelruder (das gesamte Ruder bewegt sich um einen Drehpunkt) die widerstandsärmste Form seien. Konsequenterweise experimentierte Albert mit V-Leit-

werken; so konnte die vertikale Flosse eliminiert werden. Pendelruder verlangen allerdings ein ruhige Händchen in der Steuerung und setzten sich in der Folge leider nicht richtig durch - eigentlich schade.

Grosse Leistungssprünge waren damals in erster Linie durch höhere Spannweiten zu



Die AN 66 mit einteiliger Haube.



Die revidierte AN 66B HB - 904 von Jaro Zuzak vor ihrem zweiten Erstflug im Oktober 2023.



AN 66C HB-1044 mit 23 m Spannweite und variabler Flügel- fläche mittels in Flugrichtung ausfahrbarer Fowler Klappen.

erzielen und das lockte Albert sehr. Mit all seinen Erkenntnissen und Erfahrungen baute er die AN 66; ein Flugzeug mit einem 18m Flügel. Die AN 66 war zu seiner Zeit wahrscheinlich eines der besten Leistungsflugzeuge auf dem Markt. Emil Ehrat gewann

zwei Schweizer Meisterschaften mit diesem Muster.

Doch nicht genug. Nachdem Albert die AN 66 zur AN 66B modifizierte, wovon er 2 Exemplare baute, entwarf er Ende der 60er Jahre die AN 66C mit 23m Spannweite. Sie blieb eine Einzelanfertigung, wies jedoch eine bemerkenswerte Eigenschaft aus: man konnte



Die Elfe S3 HB-902 über dem Randen. Sie flog schon immer auf dem Schmerlat.

die Flügelfläche um ca. 20% vergrössern, indem man die Flügelendkante aus dem Flügel nach hinten heraus wölbte, so wie es die "Grossen" heute alle tun. Ziel war es, die Flächenbelastung zu reduzieren und das Profil so zu beeinflussen, dass man damit langsamer fliegen und besser steigen konnte. Heute übernehmen jedoch moderne Profile mit einfachen Wölbklappen diese Funktion in hervorragender Weise.



Die Elfe S3 HB - 902 beim Aufbau. Das Mittelteil ist montiert.



In den 70-ern ging der Trend in Richtung Leistungsdoppelsitzer und Albert wollte mit dabei sein. So konstruierte er einen solchen mit dem Namen Pan. Dieser ging aber nie richtig in Produktion; mir ist nicht bekannt, ob er je flog.

Die Flugzeuge von Albert Neukom waren alles irgendwie Unikate, weil Albert immer neue Ideen ausprobierte. Dies ist aus der obigen Auflistung der von ihm gebauten Flugzeuge klar ersichtlich. Sehr früh schon, sicher als einer der ersten Hersteller, erreichte er Gleitzahlen über 40. Und immer flogen seine Vögel ausserordentlich harmonisch mit sehr angenehmen Steuer- und sicheren Flugeigenschaften.

Albert war immer eher auf kreative Neuerungen bedacht, als auf eine rationelle Fertigung, wie sie in Deutschland mit Windeseile voran schritt. Dies führte dazu, dass Albert seinen Erfolg von 1968 an der nächsten WM leider nicht wiederholen konnte - zu stark war die industrielle Fertigung im Nachbarland und zu viele Neuerungen waren in der GFK Fertigung einfacher machbar.

Albert konnte jedoch manchen Enthusiasten begeistern, indem er zahlreiche Bausätze der Varianten von Elfen S2, S3, S4 und Elfe 17/17A verkaufte. Viele davon sind bis heute im Einsatz, deren Erbauer jedoch so "in die Jahre gekommen", dass immer wieder Exemplare in gutem Zustand auf dem Markt auftauchen.

In seinen letzten Jahren widmete sich Albert dem neuen Trend der Ultralights. Er konstruierte unter anderem einen leichten Segler mit Motor, den Piccolo, der sich noch heute grosser Beliebtheit erfreut. Auch baute er sich ein leichtes, schnelles Motorflugzeug, die HB-YAK.

Zurück zur Gegenwart:

Auf dem Schmerlat sind seit 2023 nun also vier flugfähige Flugzeuge aus dem Hause Neukom stationiert:

1 Elfe S3	HB - 902
1 Elfe S4A	D - 1502
2 AN 66B	HB - 901 und 904

Die beiden Standard Elfen sind beide flugfähig. Die AN 66B HB - 901 befindet sich im Endstadium einer grossen Revision, welche 1994 mit einer Interessengruppe unter der Führung von Andy Müller und unter Mitwirkung der Gebrüder Neukom begann. (siehe SchmerlatPost 1996) Leider stockte dieses Vorhaben in der Folge, sodass der Prozess einer Neuzulassung beim BAZL nochmals durchlaufen werden muss.



Abschied der AN 66B HB-904 von Sion. Ab nach Lausanne!

Die HB-904 wurde von Studenten an der EPFL ab 2017 einer gründlichen Revision unterzogen. Das Flugzeug konnte zu einem symbolischen Preis von der Studentengruppe Aéropoly der ETHL vom Vorbesitzer, André Sauge, erworben werden. Diese Gruppe musste nun die notwendigen Mittel durch Crowdfunding beschaffen, um das Vorhaben finanzieren zu können. Das Flugzeug hatte längere Zeit gestanden, wies aber keine strukturellen Schäden auf, weder am Tragwerk noch an der Steuerung. Die Instrumentierung war allerdings nicht mehr zeitgemäss und musste erneuert werden. Auch hatte die Lackierung durch die Feuchtigkeit im Anhänger gelitten und musste partiell erneuert werden. Die Studenten verpassten dem Flugzeug ein Heckrad, was jedoch sehr leicht sein musste, um Schwerpunkt und Zuladung in Grenzen zu halten. Kein leichtes Unterfangen.

Mit Abstand am meisten Arbeit verursachte jedoch die Revision des Anhängers, des eigentlichen Hangars des Flugzeuges, war das Gefährt doch schon über 50 Jahre alt. Nun kam leider Corona dazwischen; die sozialen Kontakte wurden gestoppt, viele Studenten machten in der Zwischenzeit ihre Abschlüsse und das Projekt, das eigentlich vor dem Abschluss stand, verlor seine treibenden Kräfte und wurde schliesslich eingestellt. Sehr bald fand die Gruppe Aéropoly jedoch einen Interessenten, den heutigen Besitzer Jaro Zuzak. In Zusammenarbeit mit

Peter Neukom wurde die Revision abgeschlossen und die Papiere beim BAZL validiert.

Das Schwesterschiff, die HB-901 von André Müller, ist nun ebenfalls fast fertig, nachdem auch es nach längere Standzeit in Zusammenarbeit mit Martin Neukom dort wo notwendig, revidiert werden musste; es fehlen nur noch Details der Instrumentierung und die Papiere, sodass es sicher im Frühjahr 2024 wieder abheben kann.



Über den Wolken, da muss die Freiheit wohl grenzenlos sein... Die stolze AN 66 HB - 872





Foto © Jaro Zuzak  
Jaro vor seinem ersten Start im Oktober 2023.



Foto unbekannt  
AN66B HB-901 mit AN66 HB-872 auf dem Flugplatz Schmerlat



Foto © André Müller  
Martin Neukom (r) und Falk Borowsky arbeiten an der HB-901

Die An 66 fliegt heute in Deutschland in neuem Glanz



Foto © Tobias Barth



Diese Elfe S4A, ein Eigenbau aus Deutschland, ist heute ebenfalls auf dem Schmerlat stationiert.



©OSV

Die Elfe S-3 in ihrer originalen Farbe Ende der 60-er Jahre ist bis heute auf dem Schmerlat beheimatet.



Foto © Jaro Zuzak

Im Cockpit der AN66B



Elfe S 4 A, HB-1199, bei der 35. VOG-Flatte in Nitra, Slowakei, vom 26.07. - 05.08.2007  
Bild: Lilly-Annamarie Grundbacher



Vielen Dank der OSV für die Überlassung von Bildmaterial. Der Besuch der Homepage lohnt sich; viele spannende Beiträge warten darauf, entdeckt zu werden.

Februar 2022: Die AN 66B HB-904 ist zurück auf dem Schmerlat! vlnr: Jaro und André, die neuen AN 66B Besitzer und die Kameraden der Aëropoly Gruppe, welche die Revision weit voran trieben.



Foto © Jaro Zuzak



Foto © Jaro Zuzak

Die AN 66B HB-904 ist wieder auf dem Schmerlat



Foto © Jaro Zuzak

Die AN 66B HB-904 vor ihrem zweiten "ersten" Flug.

Die beiden AN 66B Besitzer, André Müller, HB-901 und Jaro Zuzak, HB-904, werden bei der Montage persönlich vom Chef-Fluglehrer Christian Müller unterstützt. Schmierer hilft immer!

Der Artikel wurde in verdankenswerter Weise von Daniel Steffen, Beat Jäggi und Thomas Fessler, alle SSFG, auf seine inhaltliche Richtigkeit überprüft und wo nötig nach bestem Wissen ergänzt.

Weitergehende Informationen finden Sie im Quellenverzeichnis am Anfang des Atikels oder bei der SSFG.

**Sponsoren sind willkommen!**



Foto © Jaro Zuzak