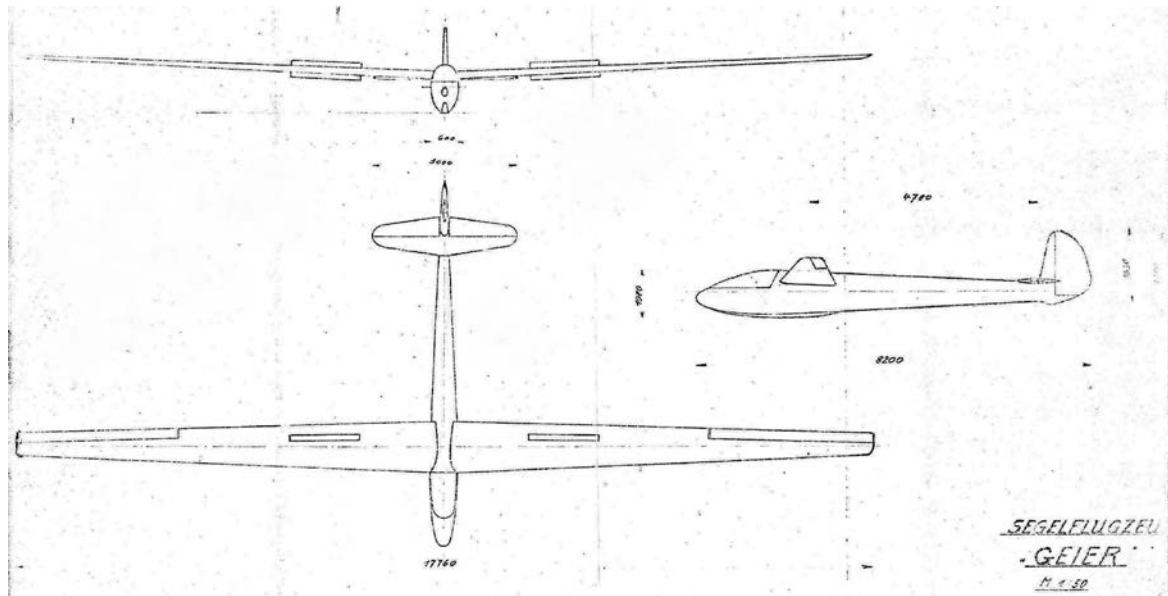


# Geier I

Der „Geier I“, ein einsitziges Leistungssegelflugzeug, wurde von dem Nesselwanger Schreiner Josef Allgaier (1923-2012) in der Nachkriegszeit konstruiert und gebaut.



Nach dem 2. Weltkrieg war es zuerst der Segelflug, der 1951 in Deutschland wieder zugelassen wurde. Viele der Fliegerei zugetane Menschen sahen darin eine Chance zum Aufbau eines Geschäftsfeldes um als Flugzeughersteller Fuß zu fassen. So wurde die Entwicklung von Segelflugzeugen vom Norden in Rendsburg bei Greif Flugzeugbau (Greif) bis in den Süden von Deutschland im Allgäu beim Schreinermeister Josef Allgaier (Geier) von bisher unbekanntem und auch den schon bekannten Segelflugzeugherstellern betrieben. Manche vom Erfolg getragen und manche nur kurzzeitig auf dem Markt.

Josef Allgaier war ein typischer Allgäuer „Mächler“, ein Schreinermeister und ein von Idealismus geprägter Flugzeugkonstrukteur im Allgäu. Seinen Traum vom Fliegen erfüllte er sich Ende der 1930er Jahre. Schon damals tüftelte er an Verbesserungen. Verwirklichen ließen sie sich freilich nicht angesichts des Weltkriegs.

1951 fertigte Josef Allgaier dann in seiner 1903 vom Vater gegründeten Schreinerwerkstatt in Kempten das erste im Nachkriegsdeutschland gebaute Grunau Baby und danach für die Firma Egon Scheibe Teile für die Spatzen und die Mü-13 mit bis zu 12 Mitarbeitern hergestellt. Als die Aufträge von Scheibe nachließen, beschloss Allgaier, ein eigenes Segelflugzeug zu konstruieren und zu fertigen. Es sollte ein Hochleistungssegelflugzeug werden, das von Anfang an auch als Bausatz für Vereine konzipiert war. In Anlehnung an die erfolgreichen Segelflugzeuge seiner Zeit, der Weihe und des Zugvogels, wählte Allgaier für den Flügel das Profile Gö 549 von der Forschungsanstalt in Göttingen.

1955 erfolgte der Erstflug dieses von ihm konstruierte und gebaute Segelflugzeug, das er wohl auch in Anspielung auf seinen eigenen Namen, „Geier“ nannte. Bei der Flugerprobung war Hans Zacher von den guten Flugeigenschaften des Prototypen, „der von einem Schreiner konstruiert wurde“, sehr beeindruckt.

Das Flugzeug mit dem komplett mit Sperrholz verkleideten Rumpf mit einem sehr geräumigen Cockpit, war damals von seiner Auslegung her sehr modern. Experten lobten es als leicht zu fliegendes Hochleistungssegelflugzeug, das keine Konkurrenz zu fürchten brauchte.

Das Flugzeug war um 4 Gleitzahlpunkte besser als die meisten der bisher geflogenen

Segelflugzeuge.

Der „Geier“ war mit fast 18 Metern Spannweite somit eines der leistungsstärksten Segelflugzeuge der damaligen Zeit.

Absolut neu und innovativ in dieser Leistungsklasse war es, dass Kunden nicht unbedingt das fertige Flugzeug für 8500 Mark kaufen mussten, sondern auch nur die Pläne und einige wichtige Teile erwerben konnten, um das Flugzeug in der eigenen Werkstatt selber bauen zu können.

Kaum war aber der Prototyp mit dem erfolgreichen und gutmütigen Flügelprofil Gö-549 deutscher Entwicklung, 1955 fertig gestellt, veröffentlichte die NACA, die Vorgängerbehörde der NASA, neue, leistungsstärkere Flügelprofile.

Damit war der „Geier“, trotz der guten Flugeigenschaften und Leistungen, schon veraltet.

Der Rückschlag machte Josef Allgaier aber nicht mutlos. In kurzer Zeit wurden verbesserte Flügel unter Verwendung des neuen Laminarprofils NACA 633-618, das auch in der Ka 6 zum Einsatz kam, entwickelt und gebaut. Das Nachfolgeflugzeug war dann der „Geier 2“ der in mehreren Exemplaren, auch in Form von Plänen zum Nachbau, ausgeliefert wurde. Der schon hervorragende Gleitzahlwert von 32 beim „Geier I“, stieg nun auf 35 bei dem Nachfolgemodell, dem „Geier II“.

Von dem nun als „Geier I“ bezeichneten Flugzeug wurde aus beschriebenen Anlass nur ein Prototyp gebaut, aber auch einige Pläne incl. Bausatzteile an Selbstbauer verkauft.

Der Prototyp wurde an den LSV Worms geliefert. Über den Verbleib dieses Flugzeugs ist leider nichts bekannt.



Pläne und Bausatzteile vom „Geier I“ wurden auch von der 1927 gegründeten Luftsportgruppe Kempten im Allgäu von der Firma Allgaier für 3530 DM erworben. In den Jahren 1956/57 wurde das Flugzeug von den Vereinsmitgliedern gebaut. Im Cockpit brachte man ein Messingschild an, das die LSG als Halter auswies.

Das Flugzeug flog sehr erfolgreich im Verein unter der Zulassungskennung D-1434, nahm an vielen Wettbewerben teil und begründeten damit die damals sehr erfolgreiche sportliche Vergangenheit der Luftsportgruppe Kempten.

Nach 6 Jahren erfolgreichen Einsatzes verkaufte die LSG ihren „Geier I“ nach Norddeutschland, um ein neues Flugzeug anzuschaffen.

Das ursprüngliche Zweirad-Abwurf-Fahrwerk wurde von seinen neuen Besitzern durch ein festes Rad ersetzt.

1977 wurde dieses Segelflugzeug von einem britischen Angehörigen der Royal Air Force in Bruggen/Deutschland übernommen. Bei der Versetzung 1979 zurück nach England, wurde der „Geier I“ mitgenommen. Das Flugzeug wechselte in England mehrfach den Besitzer.

Das im „Geier I“ angebrachte Messingschild mit dem Hinweis auf den Herstellerverein LSG Kempten führte zu dem Fund auf dem Militärflugplatz Keewil zwischen Bath und Stonehenge in Südengland. Durch den Hinweis eines Fliegerfreundes an ein Vereinsmitglied des LSG Kempten und dessen vielen intensiven Recherchen wurde die Existenz des Flugzeuges, das zum Verkauf stand, im Verein bekannt. Mit großzügiger Unterstützung durch die Familie des damals noch lebenden Josef Allgaier wurde das Flugzeug im Herbst 2009 in sein heimisches Nest ins Allgäu zurückgeholt, sehr zur Freude seines Konstrukteurs.

Dieses Flugzeug ist das einzige heute noch erhaltene Segelflugzeug vom Typ „Geier I“.

Aufgrund seiner für das Allgäu regionalen Bedeutung, aber auch wegen des Erfindungsreichtums seines Allgäuer Erbauers Josef Allgaier stufte das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege den Geier I als denkmalfähig ein und nahm ihn 2017 in die Denkmalliste für bewegliche technische Denkmäler auf.

Das Flugzeug wird vom Verein grundüberholt und ergänzt dann den Bestand der insgesamt noch 4 existierenden Geier II um das Vorgängermodell.



Zurück im Nest: glückliche Vereinsmitglieder mit dem Konstrukteur Josef Allgaier



Zwei Geier II und der Geier I (hinten, noch mit englischer Kennung) beim Geiertreffen 2015 in Kempten



Josef Allgaier (+ 29.02.2012) mit den Zeichnungen des Geier I (2011)



Zeitschrift *Thermik* Ausgabe Oktober 1955



Ein Treffen der Vereins-Oldies mit der Familie Josef Allgaier (Vordergrund) um den Geier I

## Technische Daten

<b>Tragfläche</b>	
Spannweite	17,76 m
Flügelfläche	15,77 m <sup>2</sup>
Streckung	20
V-Form	2°
Profil	Gö 549

<b>Leitwerk</b>	
Ausführung	Kreuz-Leitwerk
Höhe	1,63 m

<b>Rumpf</b>	
Länge	8,2 m
Breite	0,60 m
Höhe	1,08 m
Fahrwerk	fest, ungefedert

<b>Massen</b>	
Max. Fluggewicht	380 kg
Rüstgewicht	260 kg
Zuladung	120 kg

<b>Flächenbelastung</b>	24 kg/m <sup>2</sup>
-------------------------	----------------------

<b>Flugleistungen</b>	
Mindestgeschwindigkeit	60 km/h
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Gleitzahl	32 (68 km/h)
geringstes Sinken	0,55 m/s (60 km/h)