

FLUGSPORT ALP VOLKSPORT

Unabhängiges und unparteiliches Organ zur Förderung und Popularisierung des österreichischen Flugsportes.
Offizielles Organ des Kärntner Flugsport-Verband, Segelflugverein „Kölbling“, Flugsportverein Wr.-Neustadt.

Jahresbezugspreis S 2.—
Deutschland RM. 2.—

Briefadresse; Wien, IV. Amt 50, Postfach 74 Postsparkassen-Konto: B 134.607
Konto bei der Bayrischen Hypotheken- und Wechsel-Bank, Lindau.

2. JAHRGANG

JULI 1933

Nr. 6

Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet. — Nächste Nummer erscheint am 1. August 1933.

Offener Brief: An den Oesterreichischen Aero-Club, Wien.

Sehr geehrte Herren!

Wir gratulieren Ihnen zu dem so großen Erfolg des 1. Oesterr. Alpenfluges. Gerade deshalb müssen wir Ihnen zu dieser Veranstaltung Anerkennung zollen, weil sie dazu beigetragen hat dem Flugsport neue Freunde zu gewinnen.

Wir glauben aber nicht, daß mit der Durchführung von Veranstaltungen und Wettbewerben die Aufgaben des Oe. Ae. Cl. erschöpft sind, sondern erlauben uns bei dieser Gelegenheit auf die große Not der Oesterr. Segelflugbewegung hinzuweisen.

Es gibt in Oesterreich wohl keine andere Sportart, die derart schlecht organisiert ist wie der Flugsport, zu dem auch die bis heute so stiefmütterlich behandelte Segelflugbewegung gehört. Die österr. Segelflugbewegung steht verwaist und ohne Führung da, kann ihr Leben nur mit eisernem Willen und nicht zu brechender Ausdauer fristen. Dabei sieht sie voll Neid zu den Flugkameraden ins Reich, die alles haben, was wir so dringend notwendig hätten:

1. Der Zusammenschluß aller Flugsportkreise in eine Spitzenorganisation deren erste Aufgabe es ist, zu geben und nicht zu nehmen. In ihr muß jedoch auch der Jugend Gelegenheit zur Mitarbeit geboten sein.
2. Einen Anteil an den Ausgaben des Staatshaushaltes (Kanzler Dollfuß ist ein Freund der Luftfahrt!)
3. Eine amtliche Segelfliegerschule. Salzburg bietet beste Gelegenheit dazu. Die sportlichen Vorbedingungen sind überreichlich vorhanden. Die finanzielle Frage muß gelöst werden.
4. Es ist hier nicht Raum genug um all die anderen dringenden Wünsche der österr. Segelflieger vorzubringen. Wir können Ihnen diese auf Wunsch gesondert übermitteln.

Und nur richten wir an den Oesterr. Aero Club die dringende Bitte, sich der österr. Segelflugbewegung anzunehmen und im Sinne unserer Ausführungen zu betätigen. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg! Wir bekämpfen niemand, aber wir kämpfen um eine Sache, die uns am Herzen liegt, um den österr. Segelflugsport.

„Glück ab — Gut Land“

Hans Schatzer, Josef V. Raudaschl.

I. Internat. österreichischer Alpenflug 1933.

Der in Nr. 4 des laufenden Jahrganges unseres Blattes behandelte diesjährige Alpenflug wurde streng nach Programm abgewickelt. Leider war die Witterung für den dreitägigen Alpenflug nicht besonders günstig, weshalb in diesem Zusammenhang ein Teil der teilnehmenden Flugzeuge durch Havarien ausschied. Jene Maschinen, deren Schäden an Ort und Stelle behoben werden konnten, flogen dann, jedoch außer Konkurrenz, noch die restlichen Etappen mit. Von den ursprünglich gemeldeten 28 Flugzeugen, flogen 18 wirklich Wien an. Unter den fehlenden befanden sich auch die

5 deutschen Maschinen, deren Teilnahme bekanntlich abge sagt wurde. Die Veranstaltung wurde durch den „Sternflug“, der in einen Geschwindigkeitswettbewerb Wr.-Neustadt—Wien endete, eingeleitet. Aus diesem Rennen ging der Italiener Francis Lombardi auf Caproni als Sieger hervor. Sieger des Alpenfluges selbst wurde der österreichische Verkehrspilot Oberlt. a. D. Josipovich auf Klemm. Den zweiten Preis errang Lombardi und an dritter Stelle befand sich der Pole Piotr Dudzinski auf PZL-Maschine.

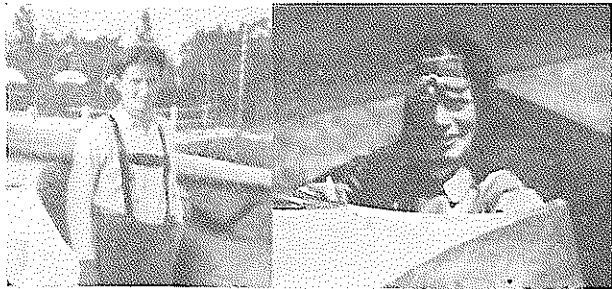
Abgeschlossen wurde der österr. Alpenflug 1933 mit einem Großflugtag in Aspern, der von einer riesigen Menschenmenge besucht war. Neben Kunstflugvorführungen einer

Thalerhofer Staffel, einem Fallschirmsprung, Flugzeugschlepp zweier Segelflugzeuge (Stiefsohn auf „Professor“ u. Kapt. Aigner auf „Falke“) etc. wurde zum Abschluß die Bombardierung einer Fabriksatrappe zur Förderung des Luftschutzgedankens vorgeführt. Drei Staffeln, eine Bomben- und zwei Schutzstaffeln, insgesamt 14 Flugzeuge, stellten das angreifende Geschwader dar, das sich aus Polizeiflugzeugen, Flugzeugen des Vaterländ. Verkehrsflugvereines und der Grazer Staffel zusammensetzte.

Nicht nur in Wien, sondern auch in anderen Bundesstädten, wie Graz, Innsbruck, Klagenfurt usw. wurden während der Zeit des Alpenfluges Flugvorführungen, Ausstellungen und dergl. abgehalten und es ist dem Oesterreichischen Aero-Club wirklich gelungen, nicht zuletzt auch durch die umfassende und mustergültige Organisation, die ganze Bevölkerung Oesterreichs für die Fliegerei zu interessieren. Es wäre herzlichst zu wünschen, daß diese Saat viele Früchte trage.

Leistungen der Salzburger Segelflugvereinigung.

Die SSV die in letzter Zeit wieder viel von sich reden macht, hat einige sehr beachtenswerte Leistungen vollbracht, die hauptsächlich Hans Wolf und Franz Kain zu danken sind. Bild links ist Wolf, rechts Kain. Hans Wolf führte am



8. Mai d. J. einen Gewitterflug mit der „Kassel 20“ aus, bei dem er eine Höhe von 2000 m erreichte, 2 Stunden 25 Minuten lang flog und eine Strecke von rund 20 km zurücklegte. Am 25. Juni flog nun Franz Kain auf einer verkleideten „Gaisberg 11“ 5 Stunden und 30 Minuten überm Gaisberg. Wir bedauern den armen Kain selber, daß ausgerechnet der Wind nachlassen muß, wo er nur noch 12 Min. hätte segeln müssen um den Oesterreich-Rekord zu überbieten und Anwärter auf den F. a. V.-Segelflug-Preis zu werden. Pech muß man haben. Wir freuen uns schon, bald weitere Leistungen der SSV veröffentlichen zu können.

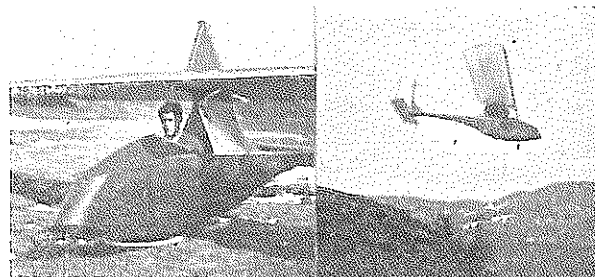
Ein niederösterreichisches Fliegerlager

wird ab Anfang August in Hundsheim (bei Bad Deutsch-Altenburg) errichtet. Die Vorarbeiten übernimmt die Sportfliegervereinigung Wien im Oesterreichischen Aero-Club. Das Gelände ist für die Erreichung aller drei Prüfungen geeignet. Für das Wohlergehen der Flieger sorgt (wie immer) „Papa Höflinger“, der Gönner und Förderer der dortigen Segelflieger. Aus allen teilnehmenden Gruppen wird ein Komitee gebildet, das die „Lagerleitung“ darstellt. Es wird darauf geachtet werden, daß keine Gruppe irgendwelche Vorrechte erhält oder zurückgesetzt wird, das Fliegerlager wird also vollkommen „unparteilich“ aufgezogen. Von der schönen und historischen Gegend abgesehen, soll noch erwähnt werden, daß es lohnende Ausflugsziele, Belustigungsstätten und — ein schönes Schwimmbad gibt. Daß

es auch im Lagerleben nicht an Scherzen und Streichen mangeln wird, braucht wohl nicht besonders betont zu werden. Alles zusammen ein billiger Urlaub und für „Nicht-Urlauber“ stets ein wunderbares Weekend. Es wird geplant, das Lager auf 4 bis 6 Wochen auszudehnen, um eventuell C-Piloten „herauszuzüchten“. Wir bitten alle niederösterreichischen Vereine und Gruppen im Sinne der Segelflugförderung um Teilnahme. Diesbezügliche Zuschriften wollen an die Schriftleitung gerichtet werden.

Kleinsegelflugzeug „Baby-Bose.“

Kobi Kulterer, Villach und sein Mitarbeiter Schönherr, haben ein Kleinsegelflugzeug gebaut, mit dem sie sehr zufrieden sind und das wir nun nachstehend, so gut es eben bei dem knappen Raum möglich ist, beschreiben.



Die „Baby-Bose“ ist durch ihre geringen Abmessungen und ihr geringes Gewicht beachtenswert. Wie aus den beiden Abbildungen ersichtlich, besitzt diese Maschine einen ganz eigenartigen Rumpf, der gleich hinter dem Spannturm zu einem dünnen Torsionsträger ausgebildet wurde, der das vollkommen ungedämpfte Leitwerk trägt. Die Flügel sind an einem Spannturm befestigt und normal nach oben und unten abgespannt. Die Spannweite dieses Maschinchens beträgt 9,40 m, die Länge 4,90 m und die Höhe 1,80 m, Gewicht ca. 60 kg. Die Querruder-Uebertragung wird durch Stoßstangen betätigt, wodurch eine einfachere und schnellere Montage ermöglicht wird. Durch das geringe Gewicht kann die Maschine sehr leicht transportiert werden. Dieses Kleinsegelflugzeug ist in der Behandlung der Steuerungsorgane sehr „feinfühlig“ und besitzt einen Gleitwinkel von ca. 1:14, ist aber erst bei 9—10 m/sec. segelfähig. Wie Kulterer angibt, kam dieses Kistchen, allerdings bei äußerster Sparsamkeit, auf insgesamt S 170.— (Kulterer sollte Ersparungsminister werden! Anm. d. Schriftl.) Als Imprägnierung wurde die in Nr. 3. 1932 des F. a. V. angegebene mit bestem Erfolg verwendet. (Preis samt Silberdecklack S 30.— Die „Baby-Bose“ ist eine deutsche Konstruktion, Preis RM. 17,50 (Adresse des Konstrukteurs ist der Schriftleitung bekannt).

Arbeitsgemeinschaft

des „F. a. V.“ mit österr. Flugsportvereinen und Segelfluggruppen.



Die Pause, die durch die letzte zweimonatige Nummer entstanden ist, wurde zu weiterer aufbauender Arbeit benützt. Leider haben wir aber auch einen Rückschritt, der die Interessen der österreichischen Segelflugförderung trifft, zu verzeichnen.

Die von uns propagierten verbilligten Rhönkurse, für die sich etliche F. a. V.-Leser gemeldet hatten (es wären

zwei Sammelfahrten zustande gekommen) müssen leider abgeblasen werden. Im Zusammenhang mit der Auflösung der RRG wurden die uns eingeräumten Vorzugssätze storniert und der DLV gibt aus prinzipiellen Gründen keine Sondertarife. Damit fällt eine von vielen Segelflugfreunden begrüßte Aktion des F. a. V. ins Wasser. Die durch uns erzielte Flugpreismäßigung zur Rhön und zurück bleibt selbstverständlich aufrecht, nur fürchten wir, daß sich durch die bekannte Aus- und Einreisesperre, jetzt kein Flugschüler mehr finden wird.

Bezüglich des „F. a. V.“-Segelflugpreises mit Bargeldpreis und Zusatzprämien der Firmen Lud. Marx und Alfred Rutte, teilen wir mit, daß wir die Ausschreibungsbedingungen sowie die Preise auf separatem Blatt herausgegeben haben. Diese Ausschreibung wird Interessenten, die darum ersuchen, kostenlos zugesendet.

Ebenso wurde bezügl. der verbilligten Materialbezüge durch die „F. a. V.-Arbeitsgemeinschaft“ eine vervielfältigte Liste aller dieser Firmen an unsere Bezieher versendet und wird auch dieses Verzeichnis auf Wunsch Interessenten kostenlos zugesendet. Ueber einen eingeschickten Druckfehler berichten wir an anderer Stelle.

Nach „F. a. V.“-Abzeichen herrscht entsetzliche Nachfrage. Aber nicht vergessen: Durch das Tragen dieses Abzeichens bekennt sich jeder zur großen, allgemeinen Flugsportentwicklung. Jeder Träger desselben nimmt die Verpflichtung auf sich, für die Förderung und Verbreitung des Flugsportes einzutreten, für ihn zu werben.

Was fehlt: Persönlicher Kontakt untereinander.

Von Robert Nemetschke, Wien.

Obwohl in Oesterreich in letzter Zeit erheblich reger gearbeitet wird, kann von einem allgemeinen Aufschwung der Sportfliegerei noch nicht gesprochen werden. In manchen Städten wird ja recht brav gearbeitet und besonders die Salzburger und die Grazer Akafflieg zählen zu unseren Besten. Aber es gibt ja so viele Gruppen, die in ihrer Art auch leisten, die vielleicht aber durch die Abgeschlossenheit die Fühlung mit den Sportkollegen verloren haben. Aus diesem Grunde erlaube ich mir in diesem Blatte den Vorschlag zu machen, daß z. B. einmal im Monat öffentlich ein Tag bestimmt wird, wo an einem bezeichneten Ort all diejenigen zusammenkommen, die mit der Sportfliegerei zu tun haben. Bei diesen Diskussionsabenden werden Anregungen gegeben und empfangen, man lernt sich persönlich besser kennen und wenn der eine oder andere aus einem Provinzörtchen in die betreffende Stadt kommt, weiß er, wo er seine Kameraden trifft. Wir wollen eine große Gemeinde Gleichgesinnter ohne Rücksicht auf die Klubzugehörigkeit sein und es wäre im Interesse der Flugsportentwicklung sehr zu begrüßen, wenn so etwas nicht nur in Wien, sondern auch in Salzburg, Graz usw. zustande käme. Mein Vorschlag, der sich hauptsächlich auf die Segelflieger bezieht, schließt aber auch nicht die Motorflieger aus, denn gerade auf diesem Gebiete, dem die breite Masse noch sehr fernsteht, ist noch manches zu leisten.

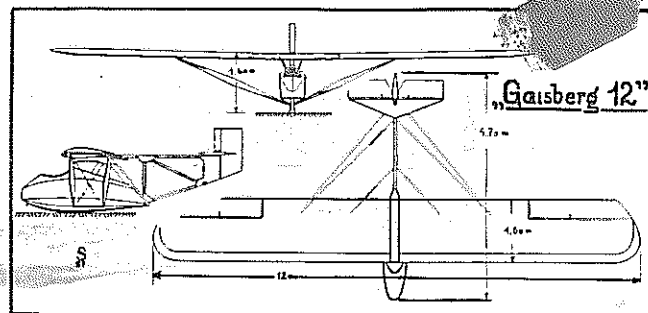
Leistungen aber, die für unseren schönen Sport werben sollen, sollen niemals Leistungen eines Einzelnen oder einer Gruppe sein, sondern alle daran Interessierten müssen geschlossen und einig dem Ziel zustreben. Aus diesem Grunde ist es notwendig, daß wir uns zusammenschließen, nicht in Verbände, die dann wieder divergieren, sondern zwanglos, aus eigenem Ansporn, in eine alle umspannende Interessengemeinschaft. Als solche werden wir imstande

sein, für den Flugsport zu werben und es gibt noch viele Dinge, die noch zu machen wären. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, möchte ich nur erwähnen, daß, wenn alles zusammenhilft, auch wir in Oesterreich imstande wären, eine respektable Flugsportausstellung (ähnlich „DELA“) zu veranstalten, was eine enorme Propagandawirkung wäre. Ich hoffe, daß einer oder der andere zu meiner Anregung Stellung nehmen wird.

„Gaisberg“ - Typen.

In unserer letzten Nummer hatten wir die Schul- und Übungstypen „Gaisberg 10 und 11“ behandelt. Heute folgen wir mit der „Gaisberg 12“. Vorher sei jedoch noch die Erwähnung gestattet, daß der 5 1/2-Stundenflug in Salzburg mit einer Gaisberg 11, die jedoch mit einer Führersitzverkleidung wie „Gaisberg 12“ ausgestattet war, geflogen wurde. Obwohl die „12“ eine größere Spannweite und dadurch eine bessere Segelfähigkeit besitzt, gelang der Flug mit der Type „11“, ein Beweis der guten Flugeigen-

Aus nachstehender Zeichnung sind die Abmessungen der „12“, sowie die Formen des Bootsrumpfes ersichtlich. Das Gewicht der Maschine beträgt ca. 105 kg, die Fluggeschwindigkeit rund 0.70 m/sek. Bei dieser Maschine wurde auf gute aerodynamische Eigenschaften größter Wert gelegt. Preis kompl. S 1085.—.



Die „Gaisberg“-Typen haben durch ihre serienmäßige Herstellung den Vorteil, daß einzelne Bauteile wie Führersitzverkleidung, Flügel, Spannturm usw. wieder untereinander verwendet werden können, was bei ev. Havarien immer sehr praktisch ist.

Aus der Vogelschau.

Stunden-Segelflüge werden in Oesterreich schon alltäglich. Neben Graz besonders in Salzburg. Der Gaisberg wird bald die österreichische Rhön sein. Am 25. Juni 1. J. (am gleichen Tag wie Kain) flog Dr. Erich Aigner (Aero-Sektion Salzburger Automobilclub) 2 Stunden 15. Min. auf „Falke“, Hader (Salzburger Segelflugvereinigung) auf verkleideter „Gaisberg 11“ 2 Stunden 32 Min. und Salzberger (ebenfalls SSV und auf der gleichen Maschine) 1 Stunde 20 Minuten. Flüge unter einer Stunde werden gar nicht mehr beachtet. Wer hätte eine solche Entwicklung vor einem halben Jahre geahnt!

Mit Segelflugschulen in Oesterreich wird es ernst! Man hörte schon von verschiedenen Ansätzen. Als erster rückt nun der Kärntner Flugsport-Verband durch seinen Vorsitzenden Ingo Waste mit einer Segelflugschule heraus. Heuer sollen noch zwei Kurse von je 4 Wochen Dauer abgehalten werden. Erster Kurs ist bereits besetzt. Fluglehrer Ing. Ernst Heilinger. Ausgebildet wird vorderhand nur bis zur B. Gelände ist jedoch für alle drei Prüfungen geeignet. Schulungsprogramm gegen Rückporto durch F. a. V. Der Kärntner Flugsport-Verband eröffnet seine Schule am 16. August

1. J. und werden weitere Kurse fallweise, je nach Nachfrage abgehalten.

Die Rhön-Rossitten-Gesellschaft wurde im Zusammenhang mit der Neuorganisation des deutschen Luftsportes aufgelöst und dem DLV eingegliedert. Die Anschrift lautet nunmehr: Segelflugabteilung des Deutschen Luftsportverbandes, Berlin W-10, Regentenstr. 11.

Reges flugsportliches Leben in Kärnten. Am 15. Juni l. J. taufte Fürst Kinsky zwei Flugzeuge des Kärntner Fliegerhorstes auf „Karawanken“ und „Zollfeld“. Die Aktion „Jugend am Werk“ in Villach baute unter Schönherr einen „Hof's der Teufel“ und zwei „Zöglinge“, die in Klagenfurt und Villach ausgestellt wurden. Bravo Schönherr!

Die Akad. Fliegerschaft „Wieland-Staufen“, Graz, die sehr rührig ist, verfügt über ein „Grünau-Baby“ (aus Deutschland), eine E. S. G. 29 (Einheits-Schulmaschine, selbst gebaut), zwei RRG-Zöglinge und einen älteren, verkleideten Zöglingstyp, erstere selbst gebaut, letztere Maschine angekauft. Im Wintersemester 1932/33 wurde eine Arbeitsleistung von insgesamt 1298 Stunden erreicht, wobei neben den laufenden Reparaturen zwei Schulflugzeuge gebaut wurden. Mit insgesamt 254 Starts wurden die Mitglieder der Schulungsgruppe zur A-Reife gebracht. Außer diesen besitzt „Wieland-Staufen“ einen amtlichen C- und drei B-Piloten.

Ein Mitglied des Kärntner Flugsport-Verbandes besuchte auf der Fahrt zur Rhön etliche deutsche Fliegergruppen. Ueberall wurde er herzlich aufgenommen. Von den politischen Spannungen bekam er nichts zu fühlen. Wirkliche Fliegerkameradschaft geht eben über Politik.

Druckfehler. In unserer Liste „Verbilligte Materialbezüge durch F. u. V.“ befindet sich bei „Flugtechnisches Büro Alfred Rutte“ ein Fehler bei der Angabe des Prozentsatzes. Statt 10 soll es richtig 5 Prozent heißen. Da Rutte seine Preise äußerst kalkuliert hat, kann er unmöglich 10 Prozent geben. Wir bitten höflichst, die Liste diesbezüglich richtigzustellen.

Schul- und Übungssegelflugzeuge Type „Gaisberg 10“, „11“ u. „12“

liefere ich zu konkurrenzlos billigen Preisen. Meine langjährige Werkstattpraxis bürgt für einwandfreie Ausführung.

SEPP ENGL

Prospekt auf Wunsch! Salzburg, Z. Schillinghofstr. 43

ST. EGYDYER

EISEN-UND STAHL-INDUSTRIE-GESELLSCHAFT

Wien, I. Elisabethstr. 14, Tel. B-22-5-70 Serie

Präzisions-Stahl-Rohre

für Flugzeugbau mit garantierten Festigkeitswerten, Chrom-Molybdän-Rohre,

Drahtseile und Drähte,

Steuerseile, Spannseile, Spanndrähte mit höchsten Qualitätswerten,

Feilen der Marke



Weitere Bezugsquellen für Vereine und Gruppen.

Aluminiumschweißung.

Franz Zimmermann u. Söhne, Wien, XVI., Hutteng. 57/65.

Benzin für Flugmotore.

A. G. der Shell-Floridsdorfer Mineralölfabrik, Wien, I., Schuberttring 14.

Drahtseile.

St. Egidyer Eisen- und Stahl-Industrie-Gesellschaft, Wien, I., Elisabethstraße 14.

Fliegerbrillen (splitterfrei).

A. G. vorm Ziegler, Wien, IX., Koling. 5. (Triple X.)

Flugzeugbau.

Segelflugzeugbau Sepp Engl, Salzburg 2.

Holzfräseanstalten.

Cahak u. Söhne, Wien, III., Fruehlgasse 5.

Holz (Hart- und Weichhölzer).

Eibschütz u. Co., Wien, XIII., Linzerstr. 299.

Josef Novotny, Wien, XX., Handelskai 100.

Kaltleim.

Carl Benesch u. Co. Nachfg., Wien, V., Margarethenstr. 113.

Lacke aller Art.

Ludwig Marx, Lackfabrik, Gaaden b. Wien.

Lichtpausen.

Jahoda u. Bergmann, Wien, III., Radetzkystr. 11.

Literatur

vermittelt Schriftleitung.

Mollino und Leinen für Flugzeugbespannungen.

A. Beamt Söhne, Wien, I., Schottenring 31.

Präzisions-Stahlrohre.

St. Egidyer Eisen- und Stahl-Industrie-Gesellschaft, Wien, I., Elisabethstraße 14.

Schmieröl für Flugmotore.

A. G. der Shell-Floridsdorfer Mineralölfabrik, Wien, I., Schuberttring 14.

Sperrholzplatten für Flugzeugbau.

A. G. für Mühlen- und Holzindustrie, Wien, I., Am Hof 11.

Stahldrähte.

St. Egidyer Eisen- und Stahl-Industrie-Gesellschaft, Wien, I., Elisabethstraße 14.

KLEINER ANZEIGER.

„F. a. V.“-Abzeichen S 2.—
 „F. a. V.“-Einbandmappe mit Klemmfederrücken S 2.—
 Weißbrich-Ausklinkvorrichtung, 1 Bauplan S 2.—
 Satz Weissbrich-Züglingsverkleidung (5 Zeichnungen) S 6.—
 (Bitte Erlagschein anfordern!)

KLEINFLUGMOTOR (ca. 15 PS) zu kaufen gesucht. Zwei- oder viertakt, bis 2000 Touren, ev. mit dazugehörigem Propeller. Einwandfreier Zustand. Angebote an die Verwaltung des »F. a. V.«

STARTSEILE

in jeder Stärke erzeugt:

H. Wawra & Co.

WIEN, VII., BANDGASSE 22

Österreichische Erzeugung.