

V. b. b.

Herrn
Leopold Ilapak
Wien II
Obere Augartenstr. 44/4/2/7

Austria Flugsport

Inhalt:

	Seite
Redaktionelles	101
Warum ein neues Schul- und Übungsflugzeug ?	102
Segelflug in K u f s t e i n	106
Unser erstes Segelfliegerlager in Aigen (Ennstal)	109
Der erste Österr. Luftfahrertag in Salzburg vom 28. - 30. Juli 1950,	110
Stellungnahme zu einem Artikel der „ Arbeiterzeitung “ .	112
Der erste nationale Modellflugwettbewerb, veranstaltet vom Oe.Ae.C. am 13., 14. und 15. August 1950 in Graz....	113
Betrachtung des 1. Nat. Österr. Wettbew. f. Segelflugmod. im Hochstart u. Verbrennungsmotorflugmod. im Bodenstart...	117
Weltrekord sowjetischer Flugmodellb. offiziell anerkannt.	121
Mitteilung	121

REDAKTIONELLES . . .

Seit dem letzten Erscheinen unserer Vereinsnachrichten hat sich in der Fliegerei wieder viel ereignet. Es wird eifrig gebaut, es wird endlich auch offiziell geflogen, der Aero-Club hat ebenfalls endlich das Licht der Welt erblickt und schließlich fand auch der erste Nationale Österr. Modellflugwettbewerb für Segelflugmodelle Hochstart und Verbrennungsmotormodelle Bodenstart statt.

Von all diesen Ereignissen etwas zu berichten waren wir bemüht und man könnte noch mehr schreiben. Das geldumwobene Wort Umfang jedoch, setzt bereits hinter diesen nur ganz allgemein gehaltenen Artikeln einen dicken Strich. Ich erwähne dies aber alles deswegen, da wir verschiedene Zuschriften erhalten haben, in welchen der Wunsch nach Verschönerung unseres Blattes zum Ausdruck kommt. Diesen Wunsch haben wir ja selbst schon immer, aber mit dem neuen Umschlagblatt dürfte die Verschönerung wieder für eine Weile ruhen. Nette Bilder oder gar eine ganze Bildseite zu bringen ist also aus „Mariegründen“ vorläufig ausgeschlossen.

Vielleicht sage ich aber nicht zu viel wenn ich meine, daß die hoffentlich in Bälde erscheinende Aero-Clubzeitschrift allen Wünschen gerecht werden wird.

O. Czepa.

.....

Herausgeber des „Austria Flugsport“:
„Flugring - Austria“, Wien III., Traungasse 6.

Schriftleiter: Oskar Czepa, XIX., Boschstr. 10/2/7. Tel. B 14-7-32

Mitarbeiter für die Artikel in diesem Heft sind:

Für Segelflug und
Allgemeines:

Leopold Harbich,
Hans Resch,
Oskar Czepa,
Ing. F. Hladky,

Für Modellflug:

Oskar Czepa,
Erich Jedelsky.

Technische Ausführung:

Hans Resch.

+ + +

Zur Förderung des Flugsportgedankens sind sämtliche Artikel freigegeben. Quellenangabe jedoch erforderlich.

Warum ein neues Schul- und Übungsflugzeug ?

Ich komme der Aufforderung der Schriftleitung, zu diesem Thema etwas zu schreiben, gerne nach, da es mir Gelegenheit gibt, das zu sagen, was an neuen Gedanken in der Neukonstruktion H 12 Form angenommen hat.

Ist es nicht auffällig, wie bunt die Vielfalt der Segelflugzeugbaumuster ist ? Da sind alle Klassen von 12 bis 20 m Spannweite reich besetzt - mit mehr oder weniger gelungenen Konstruktionen - nur das Aschenbrödel " Schulgleiter " bietet scheinbar nicht den Anreiz wie eine " Hochleistungsmaschine ". Aber in der derzeitigen Situation, in der für eine Gruppe gerade ein Flugzeug erschwinglich ist, kann kein Zweifel darüber bestehen, daß es eine solche Schul- und Übungsmaschine sein muß, die man schleppen und segeln kann. Darum soll auch eine neue Maschine immer etwas Besseres sein als das Vorhandene. Will man aber etwas Besseres machen, so stellt man erst einmal die Mängel des Bisherigen fest und das Resümee von 20 Jahren Segelflugschulung gab mir den Rat: Der Schüler ist oben allein, gib ihm das Beste an Flugeigenschaften mit, das technisch erreichbar und ausführbar ist. Im Sinne des Fliegens ausgedrückt: Die Maschine soll in Gefahrenlagen gescheiter sein als der Flugschüler, so wie ein kluges Pferd seinen schlafenden Reiter nachhausebringt. Die fortgeschrittenen Segelflieger kennen das aus eigener Erfahrung, wenn eine Lage eintrat, der man gedanklich noch nicht gewachsen war, oder die so schnell kam, daß man sie nicht sofort erfassen konnte. Da muß dann in der neuen Schulmaschine soviel Sicherheit selbst sein, daß sie sich wirklich wie ein braver Gaul benimmt und nicht bockt. Der Fluglehrer ist zwar bestrebt, den Schüler schrittweise zu besseren Leistungen zu führen, aber es liegt in der Natur der Einsitzerschulung, daß ein Schüler an Situationen heran kommen kann, in der er als Pilot versagen muß, wenn die Führung des verwendeten Musters ein Zuviel an Aufmerksamkeit erfordert, oder der Zustand, in den der Schüler aus 1000 Ursachen geraten kann, über seinen Ausbildungsstand hinausgeht. Man kann da leicht einwenden: " ... da müßte man eben geistesgegenwärtig sein ", und ähnliches. Aber das ist ja gerade das; was ich fordere, daß es die Maschine in sich haben muß, den noch unerfahrenen Piloten über die Schrecksekunde hinwegzuhelfen. Wie wichtig dieses Moment gerade in der Ausbildung ist, soll eine kurze Geschichte illustrieren.

Günther Grönhoff, einer der Besten aus dem Kleeblatt Kronfeld - Hirth - Grönhoff, war alles andere nur kein guter Flugschüler. Nach der " A " zerschlug er in der Rhön die Kiste seiner Gruppe restlos und wurde mit Schande von der Kuppe gejagt. Er lernte nachher Doppelsteuer-Motorfliegen, überkam so spielend den gewissen Punkt in der Ausbildung, hinter dem einem " das Lichterl aufgeht " und kam so durch die Hintertür wieder auf die Wasserkuppe. Und dort zeigte er in der Folge, daß er ein wahrer Flugpionier war.

Die Lehre daraus: Wäre es nach dem Urteil des Fluglehrers gegangen, Grönhoff hätte niemals einen Knüppel in die Hand bekommen. Im Weiteren: Solange Einsitzerschulung betrieben wird, muß das Flugmaterial alle neuzeitlichen Sicherungen aufweisen, die das Fliegen auch für den Anfänger harmlos machen.

Im Folgenden soll schlagwortartig die bisherige Entwicklung gezeigt werden und der in der Ha 12 geschaffene Fortschritt.

Aus der Flugpraxis wissen wir es und die Veröffentlichung der „Flugsport-Informationen 3/50“ bestätigt es mit kalten Ziffern, daß einer der gefährlichsten Zustände der überzogene Flug mit Fahrtverlust ist. Ältere Muster hatten den geraden, ungeschränkten Flügel, gegen 1932 kam das geschränkte Querruder, im SG 38 wurde diese Sicherung noch durch den Zwang der richtigen Schwerpunktage verstärkt, um bei Fahrtverlust Kopflastigkeit zu erzielen. Voraussetzung war natürlich, daß alle Trimmgewichte vorhanden und richtig getrimmt wurde. Im anderen Falle tat die Maschine anders als der Konstrukteur beabsichtigte.

Ha 12: Der Flügel hat 3,5 Grad Pfeilstellung, das Innenprofil N 60 geht nach aussen in N 60 R über, das in weitem Bereich druckpunktfest ist. Die Querruder sind mit runder Nase und schrägem Strömungsspalt ausgebildet. Im Bereich der Querruder an der Flügel Nase ein fester Vorflügel von 1,2 m Spannweite.

V - Stellung 1 Grad.

Überzieht nun der Schüler diesen Flügel, so reißt die Saugseitenströmung bei etwa 16 - 17 Grad Anstellwinkel des Mittelflügels ab, während die Außenflügel noch voll tragen. Diese Tragfähigkeit wird erhalten:

- 1.) durch den Querruderspalt, durch den der Saugseite stets Frischluft zugeführt wird, was zur Erhaltung der stabilisierenden Wirkung der Profilaufbiegung Bedingung ist.
- 2.) durch den Vorflügel, der die Strömung an der Nasenkrümmung noch bis zu 30 Grad Anstellwinkel tragfähig erhält.
- 3.) durch den Pfeil des Flügels, der im überzogenen Flug bewirkt, daß die Resultierende der eben bestehenden Luftkraft nach außen und rückwärts wandert. Sie erzeugt also ein rückdrehendes, kopflastiges Moment, die Strömung legt sich wieder an, die Maschine holt Fahrt auf.

Beim Flug auf älteren Mustern tritt für den Schüler der verwirrendste Zustand erst nach dem Überziehen, je nach der Schräglage der Maschine in verschiedenen Graden auf: beginnend mit leichtem seitlichem Wegschwimmen bis zum schnellen Abrutschen oder Abkippen über einen Flügel. Das Bild des seitlich schiebenden Horizonts paßt garnicht in den Erfahrungsschatz des Schülers und läßt ihn dann meist das Verkehrteste tun.

Ha 12: Auch ein schwach gepfeilter Flügel erzeugt bei Schräganblasung (Schiebeflug) noch eine aufrichtende Luftkraft, da die Schnittlinien des Flügels in der beim Schiebeflug vorliegenden Strömungsrichtung immer noch eine Krümmung aufweisen, während eben der gerade Flügel, seitlich angeblasen, keinerlei Kräfte hervorbringen kann.

Wird der Ha 12 - Flügel langsam überzogen und behält dabei seine normale Lage, so geht er in den Sackflug über.

Die beim Überziehen nach außen - hinten wandernde Resultierende der Luftkraft ist auch eine wirksame Dämpfung gegen das Aufbäumen der Maschine. Aus all diesen Sicherungen sind für den Ha 12 - Flügel gutmütigere Flugeigenschaften zu erwarten, als bei allen bisherigen Mustern dieser Klasse. Der Pfeilflügel trägt auch stark zur Verbesserung der Kursstabilität bei.

Trimmung: Die ersten Muster verzichteten ganz darauf, man flog mit dem Knüppel trimmend und jeder lernte - je nach seinem Gewicht - anders fliegen. SG 38 hat Trimmung mit losen Gewichten, die verloren gehen und bei harten Landungen Unfälle verursachten.

Ha 12: - Trimmung der Höhenflosse mittels Stellspindel.
Pilotensitz: Ältere Muster hatten das gefürchtete "Brett" auf dem man frei vor dem Flügel saß. SG 38 brachte den verbesserten Sitz, der aber auch nicht verhindern konnte, daß der Schüler beim Überschlag am Boden mit dem Kopf bis zur Erde reichte.

Ha 12: Infolge des Pfeilflügels liegt der Sitz tiefer unter dem Flügel. Der Schüler hat ein besseres optisches Mitfühlen mit der Maschine, als wenn er frei vor dem Flügel säße. Beim Überschlag am Boden hat er jedoch noch 50 cm Raum zum Vorschwingen vor dem Gesicht, schlägt also nicht in die Erde. Mancher Überschlag mit alten Mustern, der an sich harmlos war, wurde erst durch den Aufschlag des Schülers zum Unfall. Der Sitz ist doppelt gewölbt und zwar in Richtung des Rückgrades wie üblich und seitlich aufgewölbt um den Beinen Stütze zu bieten. Die Lehne ist im kleinen Bereich verstellbar und dem Körper anliegend gewölbt, gibt also ein besseres Mitfühlen mit der Kurvenlage der Maschine als die glatte Lehne.

Fußsteuer: Der alte Fußhebel wandelte sich zu Pedalen- bis zum Parallelogrammsteuer am SG 38. Gemeinsam blieb allen der querliegende Hebel und die Folge war das optische Lenken mit den Füßen wie bei einem Fahrrad mit der Lenkstange.

Ha 12: Die Fußrasten haben selbstständig Parallelogrammführung mit Sicherung gegen Überbeanspruchung der Steuerleitungen.

Steuerleitungen: Das Lästigste beim Demontieren von Flugzeugen ist das Stören der Einstellung der Steuerleitungen. Zeitverlust und verbogene Spannschlösser sind die Folge. Die Holzhebel an den Rudern älterer Muster schrumpfen und brechen ein, wenn beim Abstellen oder am Transport ein seitlicher Stoß erfolgt.

Ha 12: Alle Hebel an den Rudern sind aus Stahlblech und angeschraubt. Alle Steuerleitungen sind so angelegt, daß sie nur einmal richtig eingestellt werden und bei Demontage nur neutrale Trennstellen gelöst werden.

Gitterumpf: Flugzeuge sind montiert schwer unterzustellen, leichter findet sich ein Platz für halbmontierte (Spannturm und Flügel). Bisherige Muster zwingen dabei zur Lösung aller Verbindungen.

Ha 12: Der Gitterumpf ist schwenkbar angeordnet. Aus dem fertigmontiertem Zustand sind folgende Arbeiten nötig: Lösen einer Spannmutter, Ausziehen eines Bolzens, Einschwenken des Gitterumpfes mit allen Steuern unter einen Flügel. Dann läßt sich die Ha 12 auf 2,5 m breiten Wegen transportieren und in Scheunen und in Toreinfahrten abstellen.

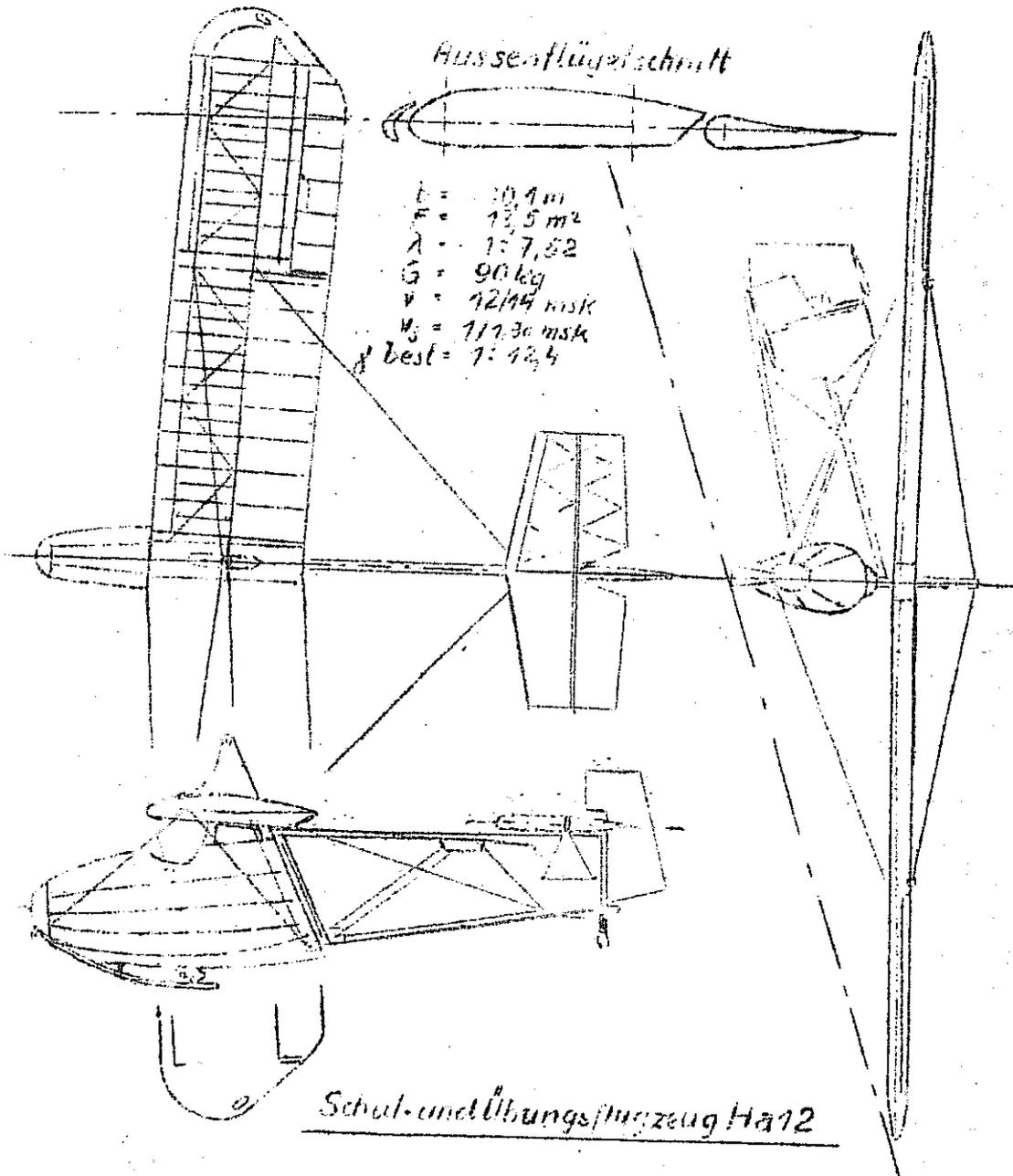
Gewinn: Raum, Startzahlen, Schonung der Steuerleitungen.

Kufe: Die schwer zu beschaffenden Federbeine wurden zugunsten eines runden Gummipuffers verlassen. Die Kufe ist durch eine parallellführung bei Schiebelandung gesichert.

Sicherheitsgurt: Älteste Muster begannen mit einem Hanfgurt in Bauchhöhe, der dann durch Schultergurte ergänzt wurde. Beim SG 38 kamen dann noch die Bruchglieder hinzu.

Ha 12: Der Bauchgurt bleibt in ähnlicher Weise wie bisher, mit je einem Bruchglied. Von den Schultergurten jedoch führt ein Abspannseil über ein Bruchglied zum hinteren Knotenpunkt des Spannturmes, wodurch das Abspannseil die Lage der Resultierenden der Körperwucht erhält, falls der Schüler bei einem Überschlag am Boden vorschwingt.

Windenschlepp: Ha 12 ist für die Beanspruchungen beim Windenschlepp mit Böenwirkung entworfen. Der bei Leistungsmaschinen und Doppelsitzern immer mehr Anklang findende Schwerpunktschlepp kommt für Einsitzerschulung infolge der ungewohnten Lage des Piloten nicht in Frage. Auch erschweren die statischen Forderungen unnötig den Bau einer Schulmaschine. Die Ha 12 wird beim Schloppen die Kupplung an einem schwenkbaren Stahlrohrdreieck führen, so, daß der Angriffspunkt des Schleppseiles in cca. 2/3 der heute üblichen Entfernung vom Schwerpunkt erfolgt. Dadurch ergeben sich Kräfte im Handsteuer und im Flügelsystem, die sich noch gut beherrschen lassen. Diese Schleppeinrichtung ermöglicht erstmalig, dem Schüler durch eine an einer Schnur zum Bordbrett hochsteigende rote Kugel die Erreichung des zulässigen Seilwinkels sichtbar anzuzeigen. Ein Überfliegen der Winde ist ausgeschlossen, da außer dieser Anzeige noch eine automatische Auslösung vorgesehen ist. Der besondere Vorteil des Ganzen liegt darin, dass sich beim Schleppen das äusserst lästige und zeitraubende Kappen des Schleppseiles wird ausschalten lassen.



Zusammenfassung: Die Konstruktion der Ha 12 soll zeigen, daß auf dem vernachlässigten Gebiete der Schulgleiter - Übungsflugzeuge noch wirkliche Fortschritte möglich sind, die zu erreichen die Anstrengung lohnt. In der Ausführung mit Boot wird die Ha 12 durch ihre Sicherungen im Langsamfluge eine gute Hangsegelmaschine darstellen und so den spärlichen Park an Leistungsmaschinen für geübtere Segelflieger vorbehalten lassen. Die bisherige Praxis, die C - Prüfung auf GBII ablegen zu lassen, ist ja heute schon aus finanziellen Gründen nicht mehr tragbar. Die Ha 12 wird derzeit in zwei Exemplaren von der S.G.Montafon -Parthenen und der S.G.Frastanz unter Leitung von Ing.Hanns Brodt und Franz Linher in gemeinschaftlicher Arbeit gebaut. Der Einrichtung ihrer Werkstätten Rechnung tragend, baut Parthenen alle Beschlüge und Frastanz die Holzbauteile. Die Flugerprobung soll noch im Herbst erfolgen, worüber von den beteiligten Flugzeugführern zu gegebener Zeit berichtet werden wird.

Leopold Harbich,
Wien IX., Sobieskigasse 3/6

.....

SEGELFLUG IN KUFSTEIN !!!

In letzter Zeit wird sehr viel vom Fliegen gesprochen. Jeder will so schnell als möglich wieder an den Knüppel und in die Luft, was auch leicht verständlich ist, da es immerhin schon mindestens 5 Jahre her ist, seit man das letzte Mal flog. Diese Sehnsucht nach dem Fluge wurde noch um so stärker, als man erfuhr, daß in Linz, Wels, Kufstein, Innsbruck u.s.w. schon gegen entsprechende Entlohnung geflogen wird.

Ja, fliegen kann man; aber unter welchen Umständen, unter welchen Verhältnissen u. welche Maschinen stehen dazu zur Verfügung? Das sind so die Hauptfragen, die sich keiner stellt, aber die von größter Bedeutung sind.

Will Euch, liebe Fliegerkameraden, einen kurzen Überblick über die fliegerische Lage in Kufstein geben und die Eindrücke, die wir dort bekamen. Wie ja allgemein bekannt ist, führen wir mit 5 Mann zu einem Lehrgang nach Kufstein, um die alten Scheine wieder zu erneuern.

Der Empfang war kurz und schmerzlos. Es waren Frau Hasenknopf, Herr Plach und Herr Hartmann, die uns am Bahnhof willkommen hießen. Frau Hasenknopf empfahl uns, in der Vorderdux zu wohnen. Das liegt genau überm Flugplatz, also sehr zweckmäßig und ist vor allem nicht zu teuer, was ja für uns von Bedeutung war. Hartmann nahm sich unseres Gepäcks an und brachte es uns mit seinem Wagen den steilen Berg hinauf. Ein wirklich feiner Einsatz.

Nachdem wir einen kräftigen Schmarren konsumiert hatten, setzten wir uns auch schon, das schöne Wetter ausnützend, hinunter zum Flugplatz in Bewegung, um so bald als möglich anfangen zu können. Die Maschinen standen schon bereit, da auch noch eine Gruppe Kitzbühler Kameraden mit uns gemeinsam schulte und das Nötige schon veranlaßte.

Es standen zur Verfügung:

- 1 Kranich (französische Farbe), 2 - Sitzler,
1 Grunau "Baby" (österreichische Farbe), 1 - Sitzler.

Wir hatten zwei Fluglehrer, Fohringer und Plach, also für jede Gruppe einen. Und nun ging es los. Es wurde noch schnell die Einteilung getroffen und laut Startliste kam einmal ein Kitzbühler; ein Wiener und ein Passagier dran, die wir so der Reihe nach auch mitnehmen mußten. Alles war wunderschön geordnet und nahm auch seinen ruhigen Verlauf.

Der Großteil bekam noch am Montag den ersten Start. Es waren nur Platzrunden, da die lieben Bayern den Wind abgedreht hatten und daher am Hang nichts zu haben war. Aber man flog wieder einmal und kam zu der Überzeugung, daß es doch nicht gleich so hundertprozentig hinhaute, was auch ein paar nicht ganz einwandfreie Landungen bestätigten.

So verlief der Montag und wir hofften, daß sich auch der Flugbetrieb weiterhin in so kameradschaftlicher Weise abwickeln wird wie am ersten Tag.

Am Dienstag haute das Wetter nicht hin, der Wind kam von hinten und so machten wir uns im Hangar zu schaffen; machten dort einmal anständig Ordnung, denn da lag alles Heu und Streu herum. Eine Gruppe Wiener fuhr mit dem Stahlrohrzögling nach Kufstein in die Werkstätte und reparierte die Flächen, die etliche ganz schöne Löcher und Rippenbrüche hatten. Mittlerweile drehte der Wind und die anderen Kameraden fingen wieder an zu schulen. Plach, der nach Innsbruck fuhr, wurde von Kalbacher vertreten, der auch schon ein "alter" Fluglehrer ist und so nebenbei die "goldene C" hat.

Wie gesagt fuhr Plach aus irgend welchen Gründen nach Innsbruck und hatte nichts Eiligeres zu tun, als dem französischen Gouverneur zu melden, daß Fohringer in Kufstein am Kranich ohne französischer Genehmigung fliegt und angeblich zu "harte" Landungen macht, mit einem Wort gesagt, daß er eben nicht fliegen kann, worauf auch noch am Vormittag bei Hasenknopf ein Telegramm mit dem ausdrücklichen Flugverbot am Kranich für Fohringer eintraf. Hasenknopf, der mit Fieber krank zu Bette lag und von den Geschehnissen am Flugplatz keine Ahnung hatte, war genau so überrascht wie wir alle, über so eine Hinterhältigkeit und Unkameradschaft in der österreichischen Nachkriegsfliegerei. Aber mit dem alleine nicht genug, kam auch noch dasselbe Verbot für Kalbacher, das aber wieder aufgehoben wurde und somit hatten wir wenigstens einen zur Verfügung stehenden Fluglehrer. So verlief der ganze Tag in einer sehr getrübtten Atmosphäre, bedingt durch eine unfaire Quertreibererei von einer gewissen Person, die nicht scheut, um des eigenen Vorteils willen, der Allgemeinheit zu schaden.

Den Mittwoch verbrachten wir mit Aufräumarbeit im Hangar, da es den ganzen Tag regnete und an ein Fliegen nicht zu denken war. Wir waren von einem besonderem Pech verfolgt, da es das ganze Wochenende regnete und uns in der Vorderdux gefangen hielt. Einigen, bedauerenswerten Kameraden ging bei dem ewigen Zuwarten auch noch "die Marie" aus und mußten so unverrichteter Dinge mit ein oder zwei Start nach Hause fahren.

Den Auftakt brachte erst wieder der Sonntag. Der Wettergott schien sich unser erbarmt zu haben und sandte uns schönes Flugwetter, das auch bis abend's ausgenützt wurde. Aber mit dem

schönen Wetter kamen auch die Rosenheimer, die zu einer Schulung eingeladen waren. Da die Bayern nun schon einmal das grössere Mundwerk hatten und außerdem in der Überzahl waren, kamen wir paar Wiener auch gleich in's Hintertreffen. Rosenheim stellte sich eine eigene Startliste zusammen und nach der wurde geschult. Da schien kein Wiener auf und kam auch keiner zum Start, ohne zu kriechen und das lag uns nicht. Das betraf bitte nur den Zweisitzer, denn am "Baby" flog ja unser Nagl, der als einziger Wiener mit "Ach und Krach" seine 5 Alleinflüge und die nötige Zeit zur Scheinerneuerung zusammenbrachte. Man bekam fast den Eindruck, daß der ganze Betrieb von oben herab, oder von einer gewissen Gruppe sabotiert wurde, die es nicht sehen konnte, daß auch andere Fliegerkameraden mit ihren Gerät und ihren Maschinen fliegen durften, trotz entsprechender Zahlung. Als am Montag Rosenheim zu schulen beginnen wollte, war über Nacht von der Winde die Batterie "gestohlen" und als dann bis mittag drei Batterien da waren, war die Kupplung kaputt, die erst von Rosenheim herangeschafft und eingebaut werden mußte, was den ganzen Tag in Anspruch nahm.

Wie gesagt, stand der Anfang der Woche unter keinem guten Stern und auch die nächsten Tage brachten keine wesentliche Änderung. Rosenheim schulte und wir schoben von früh bis abend's und wenn kein Wind mehr zu haben war, ließ man sich doch herbei, uns "gscherdn Wienern" auch noch eine Platzrunde zu fliegen. Das mußte für uns genügen, denn wir waren ja nur "Gäste" und hatten auch nicht so weit nach Kufstein wie die Rosenheimer. Das Beiseiteschieben trat am Mittwoch und Donnerstag am deutlichsten zu Tage. Die Rosenheimer, die am Mittwoch mittags nach Hause fuhren, bekamen gleich noch 2 und 3 Starts hintereinander, obwohl es nur Übungsflüge waren, also nicht zur Scheinerneuerung dienten. Wir "Nullerl" von Wien dagegen, standen Donnerstag von 7 Uhr früh bis 5, beziehungsweise 7 Uhr abends am Flugplatz und warteten auf einen Start vor dem Abfahren. Hladky hatte um 5 Uhr das Glück, seinen letzten "Hupfer" zu machen. Ich, wo ich doch schon den ganzen Tag um einen einzigen Start bei Wind vorsprach, um wenigstens einmal innerhalb dieser 14 Tage am Hang und über eine Platzrunde hinauszukommen, mußte warten bis 7 Uhr abends. Diese, meine letzte Platzrunde habe ich auch nur Frau Hladky zu verdanken, die nach ihrem Mann und Fohringer noch einmal vorsprach und Hasenknopf bewog, der schon am Nachhausegehen war, mit mir doch noch diesen letzten Start zu machen.

Aus all dem könnt Ihr, liebe Fliegerkameraden, ersehen, wie notwendig es ist danach zu trachten, so schnell als möglich mit eigenen Maschinen an den Start zu gehen, um nicht von Launen oder der Sympathie anderer abhängig zu sein. Lieber ein halbes Jahr später mit eigenen Maschinen, als jetzt mit fremden und der Gnade anderer zu fliegen.

Resch Hans.

.....

Unser erstes SEGELFLIEGERLAGER in AIGEN (Ennstal).

" Endlich ist es so weit ". Es wird geflogen, und zwar mit eigenen Maschinen ", spricht man aufatmend im Kreise der Begeisterten und nie verzagenden Gruppe, die mit allen Mitteln an's Werk ging, um dieses Fliegerlager starten zu können. Es war bestimmt kein rosiger Weg, den so manche Kameraden gingen, ehe sie das Ziel erreichten. Angefangen vom Bau der Maschinen, die in einer Rekordzeit fertiggestellt wurden, bis zur Bewilligung und Anerkennung des Lehrganges durch das Luftamt. Es ist zu betonen, daß dieser unser Lehrgang der erste seiner Art ist, der bis jetzt in Nachkriegs-Österreich vom Luftamt bewilligt und anerkannt wird.

So zog man also mit nur zwei SG 38, einem offenen und einem verkleideten, in Richtung Aigen los und hatte die gute Hoffnung, endlich fliegen zu dürfen.

Ich kann leider nur einen kurzen Bericht bringen, da ich nicht das Glück hatte, den ganzen Lehrgang im Lager verbringen zu können, sondern nur das Wochenende, das mir aber trotzdem genügend Einblick über das Leben und Treiben, sowie über die Verhältnisse im großen und ganzen gab.

Der Flugplatz, der eine schöne Lage hat, erstreckt sich längs der Enns, am Fuße des Grimming und hat eine max. Länge von 1.200 m. Zur Schleppung steht eine Winde zur Verfügung mit ungefähr 1.000 m Seillänge, die Hochstarts von 250 bis 300 m ermöglicht..

Als Unterkunft dient eine Baracke, die sich neben verschiedenen anderen Gebäuden am Rande des Flugplatzes befindet und verhältnismäßig gut eingerichtet ist. Das Schlaflager besteht zwar nur aus Holzbetten mit Strohsäcken. Decken und dergleichen muß daher selber mitgenommen werden. Das Angenehmste ist das fließende Wasser und vor allem das Bad mit mehreren Brausen, das uns am Morgen und nach Flugbetriebsschluss wohltuend erfrischte. Gegessen wurde im Gasthaus.

Man brauchte sich eigentlich um nichts zu kümmern, da der ganze Betrieb zentral geleitet wurde. Der beabsichtigten Dauer entsprechend, gab jeder nach eigenem Ermessen eine a conto Zahlung, die nach genauer Buchführung vor der Abreise in der Schreibstube verrechnet wurde.

Dem schönen Wetter Rechnung tragend, war schon um 5 Uhr wecken, sodaß um 7 Uhr der Flugbetrieb beginnen konnte. Geschult wurde bis 12 Uhr und nach einer kurzen Mittagspause ging es weiter bis es dunkel wurde. Nachdem die Maschine und alles dazugehörige Fluggerät eingebracht war, nahm man schnell das Abendbrot ein und endlich ging es ins Bett. Mittlerweile war es 10 Uhr und höchste Zeit zur verdienten Nachtruhe. Wir brachten ganz schöne Flugleistungen zusammen. Der Startdurchschnitt lag bei 25, die Höchstgrenze bei 44 Start pro Tag. Geflogen wurden innerhalb dieser kurzen Zeit:

9 " A " und 4 " B "

7 Luftfahrerschein Klasse 1 erneuerungen

Eine sehr beachtliche Leistung bei nur einem Kufenbruch, den ein " Petroleumbohrer " hinzauberte. Außer einer " Ziellandung " im Busch mit Ringelpietz und leicht verstauchten Nirrenleiter nach einer etwas unsanften Bumslandung, wie es nun bei Anfänger schon einmal vorkommen kann, ist nichts besonderes zu sagen.

Alles in allem war wunderschön. Es herrschte Kameradschaft und Disziplin. Jeder kam auf seine Rechnung und konnte wieder

einmal selber fliegen; zwar nur mit dem Schulgleiter, der uns aber keinesfalls zu minder war, sowie manchen, anderen Herren, die sich im Club entrüstet aufblähten über diese Zumutung, dort mitzumachen und noch einmal in so einen „ Drahtverhau “ einzu- steigen.

Wie es immer auch sei - man flog und machte somit den ersten entscheidenden Schritt am Wege unserer fliegerischen Tätigkeit, dem in Kürze noch weitere folgen werden.

Also - Hals und Beinbruch - all denen, die gewillt sind, an einer kameradschaftlichen Zusammenarbeit zur Förderung der fliegerischen Interessen mitzuwirken und am weiteren Ausbau dieses neu eingeschlagenen Weges fortsetzen, der uns alle in absehbarer Zeit mit neuen und besseren Maschinen dort hinführt, wo wir alle hinwollen - in die Luft.

Glück ab - zu neuen Starts.

Resch Hans.

.....

Der 1. Österr. L U F T F A H R E R T A G in SALZBURG

vom 28. - 30. Juli 1950.

Als Beobachter dieses bedeutsamen Ereignisses könnte ich dieses unter eine kritische Lupe nehmen und eine Menge verbogene und verkrümmelte Körperchen an das Tageslicht fördern. Diese kurze Erwähnung aber soll uns sagen, daß nicht alles was glänzt auch bei der Fliegerei, unbedingt Gold sein muß, ferner uns aber genügen zu erfahren, daß bei der Gründung dieser doch so wichtigen Fliegergemeinschaft, also dem AERO - CLUB, das Programm, zart ausgedrückt, gewissen Störungen unterworfen war.

Ich erlaube mir daher auch ferner, der langen Reden kurzen Sinn wiederzugeben, wie folgt:

Durch das unverständliche Nichterscheinen weniger ASKÖ Gruppen wollte man anfänglich die Abhaltung überhaupt in Frage stellen. Entsprechende Erklärungen von Franz Schüller Wien, brachten aber sofort klar an's Licht, was gerade von dieser Gruppe beim Proponentenkomitee in Wien aufgespielt wurde und daß jetzt bei der Gründung des AERO - CLUB diese Herren durch ihre Abwesenheit offen kundgaben, gar nicht an einer gemeinsamen österr. Fliegerei interessiert zu sein, ja damit auch eine Erklärung für die bisherige ewige Bremserei gaben. Schließlich erklärten sich jedoch die anwesenden ASKÖ Vertreter bereit, ihren Verband voll zu vertreten.

Nach mehreren Stimmvorschlägen, bei einem Stimmenverhältnis von 1.075 des ÖFV gemeinsam mit dem Verband zur Förderung des Segelflugsports, gegenüber 13 Stimmen der ASKÖ, 163 Stimmen der Union, 76 Stimmen der Polizei SV und AKAPFLIEG, 18 Stimmen der Betriebssportvereinigung Österreichs und 25 des ASVÖ Steiermark, kam man am Samstag zu einer gewissen Einigung im Hinblick darauf, daß beim offiziellen Teil, also am Sonntag Vormittag, Vertreter von Stadt und Land Salzburg, sowie von alliierter Seite anwesend sein würden, daher sich die Nachkriegsfliegerei bei ihrer Taufe der Öffentlichkeit von einiger Seite zeigen sollte.

Der offizielle Teil des Luftfahrertages erfuhr seinen Auftakt durch den Start einer „Grunau II“ vom Geisberg. Es tut mir leid, Disziplinlosigkeit in diesem Zusammenhang festgestellt zu haben. Laut Programm sollte der Start um 9,00 Uhr erfolgen. Nun, eine viertel Stunde Verspätung hätte an sich nichts ausgemacht, daß sich der Pilot aber eine Stunde an den Hang hängt und Luftfahrertag, Luftfahrertag sein läßt, selbst wenn er sich dies auf Grund seines guten Namens und seiner hervorragenden Stellung welche er inne hat, einbildet erlauben zu können, muß angeprangert werden. Können unsere Fluglehrer keine Ordnung und Genauigkeit, die Flugschüler werden einmal gar nicht mehr daran denken. Im übrigen machte es den denkbar schlechtesten Eindruck, da die meisten Vertreter, ohne den Kranzabwurf für die toten Flieger beigewohnt zu haben, den Versammlungsraum schnellstens wieder aufsuchen mußten.

Zum Glück kam dann sofort durch die Übernahme des vorläufigen Vorstandes bis zur Wahl, durch Oberst Lindmayer Wels, Schwung in die Sache. Die Wahl des Präsidiums sowie sämtlicher Kommissionen erfolgte einstimmig wie folgt:

Präsident: Ferdinand Cavallar,

Vizepräsidenten: Fritz Polcar, Friedrich Hladky,
Rudolf Dobnik, Lambert Komschegg,
Oskar Trenkwitz, Sepp Scheiterlein.

Organisationskommission: R. Kaiter, Fr. Truley, O. Seipelt,
Klinger, C. Capesius, Zazawi, Böhm.

Finanzkommission: P. Gottkling, Zawilensky, A. Marschalek,
F. Vögel, F. Schier, L. Fellerer.

Technische Kommission: Bruno Gumpert, A. Haindl, H. Brodt,
A. Pentz, A. Weiditsch, E. Dittel.

Sportkommission: Dr. Harter, Prof. Proksch, Dr. Prokop,
Dr. Roth, Prof. Leyer, Dr. Benger.

Wissenschaftliche Kommission: Doz. Dr. Barkus, Dr. Czepa, R. Salzmann,
Dr. Siegmund, Dr. Hohenleitner, Dr. John.

Segelflugkom.: B. Gumpert, A. Hasenknopf, T. Kahlbacher,
F. Fohringer, A. Pankel, A. Glitzner,
T. Feldner, H. Buchner, A. Schwarz.

Modellflugkom.: E. Jedelsky, O. Czepa, P. Neumann, A. Kühr,
A. Frank, A. Fuchs, A. Pichler, F. Spilka.

Wenn auch nicht alles so war, wie es hätte sein sollen, muß doch gesagt werden, daß sich wenige Leute, welche auch an die richtige Stelle gesetzt wurden, für den Luftfahrertag alles taten, nochmals im Gegensatz zu jenen Herren, welche wohl am liebsten eine farbige Fliegerei, nach Möglichkeit noch in mehreren Farben, all zu gerne gesehen hätten. Der Luftfahrertag aber hat ihnen den Garaus gemacht.

Den Salzburger Kameraden aber unseren aufrichtigen Dank für die Mühe, gerade noch zur Festspielzeit, den Luftfahrertag auf den Beinen verholffen zu haben.

Der nächste Luftfahrertag findet im Jänner 1951 statt.

Stellungnahme zu einem Artikel der „ Arbeiterzeitung “, vom

2.8.1950, über den Luftfahrertag durch unseren Obm. Ing. F. Hladky.

An die Redaktion

Es wäre nun endlich an der Zeit, wenn Ihre Zeitung nicht nur die Interessen eines ihr nahestehenden Herrn aus Wien vertreten würde, sondern vor allem die Gesamtinteressen Österreichs wahrnehmen sollte. Sie sprachen in Ihrem Artikel von autoritären Handlungen, dies muß ich auf das Entschiedenste zurückweisen, denn als ehemaliger Proponent kann ich feststellen, daß diese Vorwürfe vielleicht nur Vertreter des ASKÖ betreffen. Weiters möchte ich mich in einem Punkt Ihres Artikels Ihrer Meinung anschließen, in dem es heißt: „ Auch im Flugsport muß es demokratisch zugehen “. Da es gerade bei uns demokratisch zugeht, haben wir es abgelehnt, uns länger von einer kleinen Gruppe in Wien weiter terrorisieren zu lassen.

Was die Person des Herrn Polcar betrifft, so kann ich dessen Haltung als einmaliges Beispiel hinstellen, denn dieser Herr ist nicht nur Politiker, sondern vor allem auch Österreicher und es wäre vielleicht auch zweckmäßiger, daß Ihre Herren einmal die Parteidisziplin beiseite lassen, um auch unsere Seite anzuhören, die weder faschistisch noch reaktionär ist, die politische und konfessionelle Unterschiede ablehnt, die nur ein Ziel kennt und zwar Österreich in der Völkerfamilie auf dem Gebiet des Segelflugsportes sein Ansehen wieder zu gewinnen.

Sie schreiben, daß die ASKÖ am Luftfahrertag nicht teilgenommen hat. Dies ist un wahr, denn es waren ASKÖ-Vertreter aus den Bundesländern anwesend. Es konnte am Luftfahrertag einwandfrei festgestellt werden, daß durch Ihre Vertreter des ASKÖ-Wien die Angelegenheit der konstituierenden Generalversammlung des Oe. Ae. C. verzögert wurde, wobei ich persönlich der Auffassung bin, daß dies absichtlich geschehen ist.

Eines steht fest, Ihre Argumente jenes Artikels vom 2.8.1950 sind durchwegs unrichtig. In weiterer Folge ist es aber klar, daß sich die eigentlichen Artikelschreiber, die uns persönlich gut bekannt sind, aus den Reihen der gesamten österreichischen Segelflugsportler von selbst ausschließen

Fortsetzung des Artikels:

„ Wetterkunde für den Modell und Segelflieger “

bitte im nächsten Heft.

Der erste nationale Modellflugwettbewerb, veranstaltet
vom Oe.Ae.C. am 13., 14. und 15. August in Graz.

Dem Sinne einer Clubzeitung entsprechend, werde ich mehr das Geschehen um unsere Abordnung hervorheben.

Die kurze Zeit von der Ausschreibung bis zum Wettbewerb selbst, ließ bei so manchem Falten auf der Stirn erscheinen in der Sorge: „Wie werde ich mit meinem Kahn fertig?“.

Schließlich und dies war das erstemal, daß ich diese Unverzagtheit auf einen Wettbewerb feststellen konnte, kam auch unser Rudi Salzmann mit einem unbespannten und noch nicht einmal in Rohbau fertigem Modell zum Bahnhof. Nachdem auch der ewigzuspät-kommende Rudi Spitz da war, konnte die Fahrt beginnen. Kaum Schnüre spannend Platz gefunden, ging die Bauerei los. Die Späne flogen, der Balsastaub füllte den Wagen, es wurde geraspelt, gefeilt, geschmirgelt, eine Werkstatt war entstanden. Zwischendurch gab es Poldiwitze. Der Schaffner ging kopfschüttelnd in einen anderen Waggon und im Nu waren wir in Graz.

Ein Radkurier brachte uns sofort zur Bauprüfung und als auch diese überstanden war, verzog man sich in die Quartiere, mit einer gewissen Spannung im Bauch, was wohl der nächste Tag bringen würde und er brachte auch eine Menge unnötiger Aufregungen und die Gleitflugwertung vom 3 m Turm. Man hatte dafür am Flugfeld Thalerhof ein Gerüst in der angegebenen Höhe errichtet und mit 5 Handstarts eben von diesem Turm konnte ein jedes Modell seine reine Gleitflugleistung beweisen. Die Folge guter Schmästarts und andererseits schlechter Handstarts, ließ plötzlich bei einigen Überoifrigen den Turm „verwirbeln“ und am liebsten zur Hölle fahren. Man hätte nichts davon gewußt, sagte man auch, verweise aber hier an dieser Stelle auf die letzte Nummer dieser Schrift, wo auf Seite 100 unter Mitteilungen, nochmals dieses Vorhaben angekündigt wurde.

Der nächste Tag aber erst sollte die Notwendigkeit dieser einmaligen, im Modellflug erstmals konsequent angewandten Startart und Wertung erweisen. Was kam aber leistungsmäßig dabei heraus? Wir hatten mit unseren Modellen ziemlich richtig getippt. In der Klasse A hatte der „Trabant“ Jedelsky's „Baby-Panzerfaust“ weichen müssen, Wertungspunkt 1 und 2 waren gesichert. In der Klasse B stieß ich auf den Grazer Schmästarter, welcher mit seinem „Wolkensegler“ mehrere Flüge über 30 sec! ausführte und von meinem bestimmt besseren „Monsoon“, normal gestartet, nicht mehr erpackt werden konnte. Gleich aber hinter mir kam Lederer mit dem „Wölkchen“. Also Platzziffer 2 + 3 für uns. Die Klasse C ließ R. Salzmann auf den 1. Platz, Obrist auf den 2. und R. Spitz auf den 3. Platz erscheinen. Die Klasse D war für mich vorbehalten. Poldi Tlapak gestattete sich auf den 2. Platz zu setzen. In der Klasse E siegte Jansa vor Jedelsky.

Die Sache stand also äußerst günstig für uns. Inzwischen gab es beim Einfliegen der Motormodelle die ersten Brüche, es gab also weitere Arbeitsstunden. Das Wetter, Graz entsprechend, windarm und voll Thermik. Der nächste Tag brachte es dann auch. Wohl fiel die Organisation etwas auseinander, es fehlten all zu viel Leute, die, da ein Wochentag war, arbeiten mußten und sich so nicht zur Verfügung stellen konnten.

Ich weiß nicht mehr welches Modell zuerst auf die Reise ging, aber dann riss der Faden nicht mehr ab. Mehrere Flüge über 20 min konnten beobachtet werden. Ja, nachdem Tlapak's C Modell

nach 16 min außer Sicht geraten war, also gestoppt wurde, sah man es wenige Minuten später aus einem Wolkenschleier kommen und die Summe der Zeit bis zur sichtbaren Landung ergab 53 min. Dies geschah also alles beim ersten Durchgang und kaum war dieser zu Ende, verschwand die Sonne hinter einem Aufzug und dieser blieb auch dann den Nachmittag über an seinem Platz, so als wollte er dem Treiben da auf dem Flugfeld zusehen. Aus war's mit der Thermik. Wir hatten fast alle Pech im ersten Durchgang. Das lange Warten auf den Start nahm uns alle Chancen. Ich rechnete schnell. Mit Thermik ist nichts mehr, also Gleitflugkampf gegen die Thermikaspiranten. Jedelsky in Klasse A, AYA Linz in B, Tlapak und Sperl in C als auch Kimeswenger in E hatten das Glück, nochmal was zu erwischen, aber sonst war's Ebbe. Was die Thermikflüge anbetrifft, so konnte man durch die Modelle trotz der riesigen Höhe relativ lange beobachten, da fast keine Versetzung war, ja oft, da in ungefähr 1.500 - 2.000 m eine Gegenströmung herrschte, zurückkamen. Der Rückholddienst klappte wunderbar und so mancher bereits aufgegebene Vogel wurde wieder zurückgebracht. Die an sich geringe Anzahl von Modellen, es waren an die 80, verhinderte ein Fiasko, denn nach dem ersten Durchgang war man schon der Meinung, daß die langen Flugzeiten im Verein mit den wenigen Zeitnehmern es unmöglich machen würden, einen dritten Durchgang zu fliegen. Schließlich war es aber dann so, daß bereits nach dem ersten Durchgang ein gewisser Prozentsatz an „Davongeflogenen“ ausfiel, die Rettung also. Indessen der dritte Durchgang auch nur aus Gleitflügen bestand.

Sehen wir uns einen Augenblick den Flugplatz, seine Lage und sein Wetter an. Er liegt wohl 9 km südwestlich von Graz, ist aber durch halbwegs gute Autobusverbindungen günstig zu erreichen. Der Platz selbst ist wohl seinerzeit für den Modellflug, nicht aber für den Motorflug errichtet worden, denn die Beschaffenheit im Zusammenhang mit dem windarmen Wetter ergibt ein Ideal für den Modellflieger. Vom Hansagebäude aus kann man mit einer Verstärkeranlage den ganzen Betrieb einwandfrei leiten. Ich bin der Meinung, sollten wir einmal glückliche Gewinner des Wakefield Cup sein, daß nur Graz für die Ausführung in Frage käme.

An beiden Tagen ebenso den nächsten, gab es für einen geringen Preis ein ausgiebiges Mittagessen. Die Kantine indessen wurde von der durstigen Menge leer geschlürft.

Vermiße man bereits am ersten Tag, erzeugt durch einige Hitzköpfe eine gewisse Clubgemeinschaft, welche für einen Wettbewerb unbedingt notwendig ist, so zeigte sich dies am zweiten Tag um so mehr. Einige Rückschläge oder Fehlstarts genügten bei vielen, sie verzagten, nörgelten und dachten in keiner Weise mehr positiv für die Gruppe zu wirken. Dies ist für einen Club ein böses Zeichen und muß auf kommenden Bewerben besser gemacht werden. Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß, wenn mir ein Clubkollege mein Modell ausläßt, ich eine größere Ruhe und Sicherheit habe, gerade das Gegenteil, muß ich einen fremden Kollegen darum ersuchen, der vielleicht gerade mehr Clubpatriotisch eingestellt ist, als wir es brauchten.

Und was sagt man dazu? Zwei Clubkameraden schlossen sich, da sie die gleichen Modelle haben, zusammen. So geschehen am Motormodellwettbewerb. Der eine nun stellt sein Modell in die Ecke und hilft seinem Kollegen ununterbrochen in allen drei Durchgängen in der Hoffnung, daß ihm ebenso wiederfährt. Nun da der andere wenig Glück hatte, darob erbost oder mag sein zermürbt von dannen zog, konnte sein Kollege durch die Finger sehen und seine Starthilfe war futsch. Als man nach ihm schrie, machte er, zur

Beruhigung vielleicht (an einem Motormodellwettbewerb!!!) gerade mit einem Segler Hochstarts. Ich glaube Kommentar überflüssig. Das nächste Mal aber, werde ich solche Vorfälle namentlich zitieren. Nun aber gleich zum dritten Tag, den Kraftflugmodellwettbewerb. Vor Beginn dieses fand die Siegerchörung für den Seglerwettbewerb statt.

Nachstehend die klassenweise Aufstellung so wie die Preise: Bei der Gleitflugwertung kamen drei Materialpreise der Firma J. Sperl zu 100.-, 50.- und 25.- S zur Verteilung, welche folgende Leute gewannen:

Skalla Graz mit einer Summe eben von 5 Flügen mit 136 sec, Jedelsky mit 96 sec und Salzmann mit 90 sec.

Interesshalber führe ich aber extra vorerst noch die ersten drei Sieger jeder Klasse in der Gleitflugwertung an.

Kl. A: 1. E.Jedelsky mit 96 sec Kl. B: 1. F.Skalla mit 136 sec
2. R.Steiner " 75 sec 2. O.Czepa " 85 sec
3. E.Pinitsch " 68 sec 3. A.Lederer " 79 sec

Kl. C: 1. R.Salzmann mit 90 sec Kl. D: 1. O.Czepa mit 63 sec
2. K.Obrist " 85 sec 2. L.Tlapak " 58 sec
3. R.Spitz " 83 sec 3. A.Seidl " 50 sec

Kl. E: 1. H.Jansa mit 82 sec
2. E.Jedelsky " 75 sec
3. A.Kimeswenger 68 sec

Sieger aus beiden Wettbewerben wurden (die Zahl hinter den Namen bedeutet die Wertungsziffer beim Segelflugwettbewerb).

Klasse A: 1. E.Jedelsky (1) Klasse B: 1. O.Czepa (3)
2. R.Steiner (3) 2. AYA Linz (1)
3. A.Lederer (2) 3. F.Reiss (5)

Klasse C: 1. L.Tlapak (1) Klasse D: 1. L.Tlapak (1)
2. R.Spitz (4) 2. O.Czepa (4)
3. J.Sperl (2) 3. A.Seidl (3)

Klasse E: 1. E.Jedelsky (2)
2. A.Kimeswenger (1)
3. H.Jansa (4)

Für die ersten Plätze gab es zum Teil silberne als auch goldene Plaketten, die nachstehend angeführten Tagesbestzeitsieger wurden mit „ Häferln " beglückt.

1. Kimeswenger Alex, Wels, mit einem Flug von 24 min
2. AYA Linz " " " " 21 min
3. J.Sperl Wien, " " " " 19 min 30 sec

Die nachzuschickenden Urkunden sind bereits eingetroffen und gelangten zur Austeilung.

Weitere Segelflüge in den einzelnen Klassen machten:

Klasse A: E.Jedelsky mit 9 min 16 sec a.S. (außer Sicht)
A.Lederer " 7 min 48 sec a.S.

Klasse B: A.Meixner mit 17min 23 sec a.S.

Klasse C: L.Tlapak mit 16min 14 sec und 8 min 50 sec
R.Spitz " 6 min

Klasse D: H.Uhl mit 7 min 47 sec
L.Tlapak " 6 min 51 sec

Klasse E: E.Jedelsky mit 9 min 30 sec a.S.

Jetzt aber weiter zum Kraftflugmodellwettbewerb.

Durch unsere bedingt zeitlich gesetzte Abfahrt stand diese Veranstaltung ganz im Zeichen der Geschwindigkeit. Die Zeitnahme klappte diesmal wieder gut, jedoch dürfte es sich für kommende Motormodellwettbewerbe als notwendig erweisen, eine drehbare Startbahn zu bauen. Ja und hier zeigte sich dann auch das Wort Starthilfe von seiner offensten Seite. Wie schon erwähnt, merkte man sehr wenig von Kameradschaft und hatte einer kein gut eingeflogenes Modell, oder gut eingelaufenen Motor, dann war er verlassen.

Während beim Segelflugmodellwettbewerb die fremden Gruppen auch mitzureden hatten, absolvierten wir so ziemlich einsam und verlassen, außer den Grazern Zweck, Skalla und Kreigher den Kraftflugbewerb. Also ein Konkurrenzfliegen innerhalb eines Clubs. Dennoch fehlte es nicht an Spannung und vor allem an schönen Flügen. Lederer flog mit dem „Adebar“ die Tagesbestzeit. Bei 9,6 sec Motorlaufdauer 1 min 59 sec Gleitflug, ein Verhältnis von 1:12'4. Der ihm zur Verfügung stehende Eisfeld D2, welchen ihm Jedelsky in letzter Minute durch Ausfall seines E Modells zur Verfügung stellen konnte, machte dieses Modell zur Himmelsrakete, und ließ es diese Leistung fliegen. Jedelsky und Spitz teilten sich einen „Atom 100“ in der Klasse A₁, welcher sich, was Leistung anbelangte von der besten Seite zeigte, jedoch anspringfaul war. Es langte aber für den 1. und 3., der Zweite fiel auf mein Konto. In der Klasse B₁ fiel der hohe Favorit Kumba aus dem Sattel, er hatte Pech, an seine Stelle trat Lederer als krasser Außenseiter. Den dritten Platz verdiente sich Zweck Graz mit einer Eigenkonstruktion, bewaffnet mit einem Kratmo 4 mit Glühkopf. Sonderkonstruktionen waren nicht vertreten, so fiel die Klasse C in's Wasser, ebenso die Klasse D Nurflügel, wegen vorzeitiger Brüche der beiden verlassen dagestandenen Teilnehmer Tlapak Wien und Skalla Graz. Die Klasse E stand nur für Jedelsky da, aber sein erster Start endete mit einem bösen Absturz mit laufendem Motor.

Nicht vergessen möchte ich von Skalla's He 5 zu berichten. Der Gummimotor bestand, mangels an Bandgummi, aus zusammengeknüpften Paketgummiringen. Es war eine Freude zu sehen, wie dieses Modell in den Himmel kletterte. Ein Thermikflug mit über 7 min begeisterte alle.

Schließlich fand abschließend eine Expressiegerehrung statt. Nachstehend wieder die Sieger.

Die Tagesbestzeit erflieg A. Lederer mit einem Flug 1:12,4 Eine Urkunde sowie eine „Goldene“ und ein „Häferl“ war d. Lohn. Sieger der Klasse A₁ wurden:

1. E. Jedelsky mit einem Summenverhältniss von 1:8,22
2. O. Czepa " " " " " 1:5,88
3. R. Spitz " " " " " 1:4,75

Klasse B₁: 1. A. Lederer mit einem Summenverhältniss von 1:12,4
2. A. Kumba " " " " " 1:10,39
3. H. Zweck " " " " " 1: 1,71

Auch gab es Urkunden und Plaketen in Gold und Silber. Dienstag, also am Motormodellwettbewerb, wurden einige Seglerrekordversuche unternommen, welche auch hätte man sie anerkennen können, gewiss eine glänzende Stellung in einer Österr. Rekordliste eingenommen. R. Salzmann flog mit seiner „Austria Meise“ 41 min a.S. A. Kumba mit einer Eigenkonstr. Klasse C und F. Reiss mit den „Geier“ flogen beide eine halbe Stunde a.S. Den Veranstalter aber sagen wir unseren aufrichtigsten Dank für seine Mühen und nette Aufnahme.

Wir wollen gerne bald wieder kommen.

O. Czepa.

Betrachtung des 1. Nat. Österr. Wettbewerbes f. Segelflugmodelle
im Hochstart und Verbrennungsmotorflugmodelle im Bodenstart.

Teilnahme.

Obzwar nach den Voranmeldungen wesentlich mehr Flugmodelle erwartet wurden, waren beim Seglerwettbewerb nur rund 80, beim Motormodellwettbewerb rund 15 gekommen. Manche Bundesländer waren überhaupt nicht vertreten, was sehr bedauerlich ist, besonders wenn 4 Wochen später ein eigener Wettbewerb ausgeschrieben wird. Jedoch waren die Unentwegten wie überall auch in Graz zur Stelle. Berücksichtigt man die Größe Österreichs, so kann trotz allem die Teilnehmerzahl für den Anfang als befriedigend bezeichnet werden. In erster Linie muß für die geringe Teilnehmeranzahl die mangelhafte Zusammenarbeit der Gruppen mit den Landesverbänden verantwortlich gemacht werden. Hier wird noch vieles organisatorisch zu leisten sein. Am stärksten war natürlich Graz und die Steiermark vertreten. Es folgen Wien und Niederösterreich und dann Oberösterreich, wo sich die AYA Linz mit bestem Fliegergeist neu einführte.

Konstruktion.

In konstruktiver Hinsicht war die Wiener Gruppe allen anderen voran. In Vergleich zum vorjährigen Wettbewerb in Wels wurden weiter bemerkenswerte Fortschritte gemacht und zwar läßt sich jetzt schon langsam von einer „Wiener Schule“ sprechen. Als charakteristisches Kennzeichen für Segler wie Motormodelle sticht der äußerst dünne, stangenförmige Rumpf, (bei den FAI Seglern mit birnenförmigen Erweiterungen und bei Verbrennungsmotormodellen mit Parasol, zwecks Erzielung des Mindestquerschnittes ausgestattet) zu allererst in's Auge. Der Rumpf ist seiner eigentlichen Funktion beim Flugmodell entspr. hier nur noch Leitwerks- sowie Ballast- oder Motorträger. Ferner wurden ausschließlich starktragende Turbulenzprofile mit konkaver Druckseite z.T. mit Stufe (Flamingoprofil und eine Weiterentwicklung) verwendet. Es wird getrachtet F/total günstig aufzuteilen, wobei der Höhenleitwerksanteil (durchwegs tragende Höhenleitwerke, Profil gerade Unterseite $y_{0\text{max}}$ 8-9%) bei manchen nur mehr ein Achtel von F/total beträgt, dafür aber sehr langen Hebel (mittlere Flügeltiefe bis 5mal nach rückwärts aufgetragen) angreift. Die Hochstartfähigkeit ist einwandfrei und die Flugstabilität hoch. Baulich ist zu sagen, daß eine möglichste Näherung an den Schalenbau erstrebt und in den Rohrrümpfen mit Parasol aus Balsa oder 0.6 mm Sperrholz, bei den Motormodellen, schon voll erreicht wurde. Bei den Verbrennungsmotormodellen sei als besonderes Merkmal das Verhältniss von Motor zu Zellengewicht angeführt. Z.T. beträgt der Anteil des Motors am Gesamtgewicht fast 60 %. Bei den FAI Modellen überschreitet die Flächenbelastung durchschnittlich nur knapp $12\text{g}/\text{dm}^2$. 15, oder $17\text{g}/\text{dm}^2$ stellen bereits Ausnahmen dar. Die Segelflugmodelle werden durchgehend aus heimischen Baustoffen hergestellt, während bei den Verbrennungsmotorflugmodellen auch weitgehendst Balsaholz Verwendung findet.

Außer der Wiener Gruppe brachte Graz konstruktiv die einzige bemerkenswerte Neuerung und zwar wird die Profilerseite von Flügel und Höhenleitwerk bis zu ihren $y_{0\text{max}}$ Wert künstlich aufgeraut, indem auf einen Lack- bzw. Leimanstrich Mehl oder Sandstäubchen aufgeblasen werden. Hiedurch wird die Grenzschicht stark turbulent gehalten, was sich bei sehr hohen Anstellwinkeln in Folge besseren Anliegens der Strömung günstig auswirken dürfte. Im Verein mit einer Erhöhung des $y_{0\text{max}}$ Wertes beim Profil

wurde dadurch der dort häufig gebaute „Wolkensegler“ sichtlich besser.

Allgemein konnte man feststellen, daß sich die Turbulenzprofile mit mehr oder weniger konkaver Druckseite endgültig auch in Österreich durchgesetzt haben. Jedoch war ebenfalls klar festzustellen, daß die hierfür sehr sorgfältige Feineinstellung noch nicht genügend erfasst wurde.

Wetter und Örtlichkeit.

Infolgedessen, daß Graz der weitaus sonnenreichste Ort Österr. ist und daß die durchschnittl. Windstärken sehr gering sind (die Schlechtwetterfr. werden durch die vorgel. Alpenketten weitgehendst abgelenkt) kann Graz schon wettermäßig als bestens bezeichnet werden. Der Flugplatz Thalerhof ergänzt die schon äußerst günstige Situation vollends. Auf Grund der Bodenverhältnisse ist die Stärke sowie Anzahl der entstehenden Thermikschläuche außerordentlich. Ferner wird durch die vielen Quer- u. Längswege in seiner Umgebung eine erfolgreiche Verfolgung der Modelle weitgehendst ermöglicht. Summa summarum ist also Graz-Thalerhof der ideale Austragungsort der Gesamtwettbewerbe Österreichs für Segler Hochstart und Motorflugmodelle.

Leistungen.

Zu Folge dieser äußerst günstigen Voraussetzungen waren dann auch die in der Segelflugwertung erfliegenen Leistungen besonders im Hinblick auf die geringe Zahl der startenden Modelle und darauf, daß die Beobachtung nur mit freiem Auge und vom Startplatz aus erfolgte, nicht nur für Österr., sondern man kann es ruhig aussprechen, sogar intern. einmalig. 3 Flüge zwischen 20-30 min und 2 Fl. zwischen 15 u. 20 min deren einer in Wirklichkeit über 50 min betrug (das Flugmodell kam für eine Minute in einen Wolkenschleier dem freien Auge außer Sicht, kam dann wieder in Sicht, blieb jedoch im Glas ständig zu sehen) wobei alle wieder eingebracht werden konnten, sowie mehrere Flüge zwischen 7 u. 10 min, bei welchen einige Mod. in fast 3.000 m Höhe außer Sicht gerieten, und eine Vielzahl von Flügen zwischen 5-7 min Dauer in u. außer Sicht seien erwähnt. Bei den Verbrennungsmotormod. seien 2 Flüge von einem Verhältniss Kraft- zu Gleitflug v. 1:12 u. 1:8 erwähnenswert. Maximale Motorlaufd. 20 sec. Ferner außer Konkurrenz zu Rekordversuchen gestartet, mit einem Gummimotormod. 7 min und mit 3 Segelflugmod. 42 min und zweimal 30 min. Bei weniger als 100 Flugmodellen und in 2 Tagen eine Bilanz auf welche wir stolz sein können. Allgemein kann man hierzu feststellen, daß gegenüber vorangegangenen Bewerben die Fertigkeit im Hochstarten besser geworden ist, während auf genügendes Einfliegen vorher, besonders in der Längslage u. Kurveneinstellung immer noch viel zu wenig Wert gelegt wird. (Die Zahl der bedeutenden Flüge hätte noch viel höher sein können). Was diesbezügl. bei den Verbrennungsmotorflugmod. zu sehen war, muß als katastrophal bezeichnet werden, nicht nur was das Vertrautsein mit dem Mot. anbelangt (wenn einer ansprang, war das fast eine Sensation) sondern auch was Gleitfl. wie Kraftflugeinstellung u. Kraftflugdauerbeschränkung angeht, so werden wir nächstes Jahr eine gew. Scharte auszuwetzen haben. Während wir in den Seglern ohne weiteres mit dem intern. Niveau konkurrieren können, fehlt uns bei den Motorflugmod., was obige Punkte anbelangt, noch vieles. Der Anfang ist jedoch endl. auch hier gemacht worden.

In der erstmalig in ihrer Art durchgef. Gleitflugwertung konnten die Segler ihre wahre Leistung, näml. ihre Sinkgeschwindigkeit unter Beweis stellen. Durch ihre bereits erwähnte konstr. Überlegenheit, waren die Segler der Wiener Gr. entsprechend hoch überlegen. Ihre Schwebelageleistung war dann auch eines der nächsten in's Auge fallenden Kennzeichen dieser Schule. Den Vogel schoss jedoch ein junger Gräzer mit seinen „Schmähstarts“ ab. Er feuerte seinen schon oben angeführten „Wolkensegler“ hoch in die Luft, der sich im Höchstpunkt seiner Bahn wieder in Normallage legte

und dadurch ausgefallene Zeiten brachte, welche den Sinn der Gleitflugwertung nicht entsprachen. Es wird daher für nächstes Jahr die Bedingung gestellt werden müssen, daß hierbei die Flugmod. in keinem Punkt ihrer Flugbahn ihre Abflughöhe überschreiten dürfen. Trotzdem setzten sich auch schon heuer im Allgem. nur die besteingeflogenen Segler mit geringster Sinkgeschwindigkeit bei einwandfreiem Start durch. Die Summe aus 5 Flügen lag bei den einzelnen Klassenbesten zwischen 70 - 135 sec.

Wertung.

Die Wertung der Segler beim 1. Nat. Österr. Wettbew. stellt ein Novum im internat. Modellflug überhaupt dar. (Über die Klasseneintlg. brauche ich kaum mehr ein Wort verloren werden, hat sie sich doch schon bei vorhergehenden Wettbew. aufs beste bewährt.) Die Bewertung d. Segler wurde erstmalig nach der Platzierung in einer Gleitflugwertung u. d. in der Segelflugwertung durchgeführt. Hiefür waren folgende Gedankengänge maßgebend gewesen. Im praktischen Betrieb des Modellfluges sind im Durchschnitt von 100 Starts mit einem Hochstartsegler 90 Gleitflüge, 9 sind Zufallsthermikflüge und vielleicht einer ein bewußt gelenkter Thermikflug. In der Prax. geben also nur jene den größten Genuss von häufig guten Flügen, welche auch beim Fehlen v. Aufwind allein durch ihre reine Gleitflugleistung lange Flugzeiten bringen. Es entwickelt sich also allerorten der Hochstartsegler zur geringsten Sinkgeschwindigkeit hin. Demgegenüber stand die bisherige Wettbewerbswertung in einem krassen Gegensatz. Die bek. Theorie, daß in der Thermik auch ein Scheunentor fliegt, wenn diese nur stark genug ist, wurde nirgends drastischer erwiesen, als auf vergangenen Wettbewerben, wo oft die schlechtesten Mod. Sieger wurden, weil sie Thermik erwischten. Es ist daher allenthalben der Wunsch nach einer Berücksichtigung der reinen Gleitflugleistung auch beim Wettbewerb (welcher ja den Hauptantrieb der Modellfliegerei darstellt) laut geworden. Die neue Bewertungsmethode trägt dem, wie die Praxis gezeigt hat, sehr gut Rechnung. Hiefür wird der Wettbewerb in zwei Abschnitte geteilt. In die Gleitflugwertung und Segelflugwertung. Bei der Gleitflugwertung werden von einem drei Meter hohen Gerüst, wobei sich dann eine Abflughöhe von knapp 5 m ergibt, per Handstart 5 Flüge gemacht. Hiedurch wird eine thermische Beeinflussung fast völlig ausgeschaltet, was bei Hochstarts mit 10-20 m Schnur nicht der Fall ist. Zweitens bleibt bei dieser Höhe die Luftpolsterung in Bodennähe gegenüber Starts, wobei der Starter am Boden steht, noch unwesentlich. Weiters wird hiedurch auch jeder Hangaufwind der bei Starts von einem noch so kleinen Hügel immer da ist, vermieden. Da der Turm im Freien und nicht in Saal steht, wird der Modellflieger gezwungen, Flugmodelle für die praktisch vorhandene böendurchsetzte Atmosphäre und nicht solche für den künstlich idealen Zustand eines Saales, auch in stabilitätsmäßiger Hinsicht zu entwickeln. Durch den Handstart lernt der Modellflieger sein Modell richtig kennen und einfliegen u. durch die Zahl von 5 Starts wird die wahre Leistung schon sehr angenähert sichtbar. Gewertet wird nun die Summe aus den möglichen 5 Starts. Die Wertung ist streng, denn jeder Fehlstart macht sich sehr bemerkbar, wie andererseits Glückstarts nicht in's Gewicht fallen; es wird also auch an die Ausdauer und Einsatzbereitschaft des Einzelnen besondere Anforderung gestellt. Von der höchsten Summe angefangen erhält jedes Modell. (bei Summengleichheit entscheidet d. längere Einzelflug) Klassenweise getrennt seine Platzziffer angefangen mit 1.

Bei der Segelflugwertung werden 3 Starts mit 100 m Schnur geflogen. Hiedurch muß der Modellflieger seine, sowie seines Mod. Hochstartqualitäten dokumentieren. Auch hier wird die Summe gewertet. Hiedurch wird der Einzelne gezwungen, nicht nur alles auf eine Karte zu setzen, sondern zu trachten, sein Mod. wieder zu bekommen und zu starten, was sich dahingehend auswirkt, daß auch

endlich begonnen werden muß, den bisher allmächtigen Wetterfaktoren in der Modellfliegerei an den Leib zu rücken und wodurch andererseits der zähe Modellflieger durch drei Einzelstarts den einzigen Glücksflug des Thermikaspiranten einholen kann. Auch hier wird wieder klassenweise getrennt, von der besten Summe angefangen, seine Platzziffer ermittelt. Sieger wird nun der, welcher die kleinste Summe seiner beiden Platzziffern aufweist, wobei bei gleicher Platzziffernsumme die bessere Platzziffer in der Gleitflugwertung ausschlaggebend ist. Diese Endwertung ist sehr streng wie sich gezeigt hat, denn es nützt eine gute Gleitflugwertung oder Segelflugwertung allein nichts. In beiden muß nach besten Ergebnissen getrachtet werden. Durch die Bevorzugung der Gleitflugwertung bei Summengleichheit der Platzziffern wird dokumentiert, daß die Segelflüge unserer Flugmodelle immer noch weitgehendst Zufallsflüge sind und eine bessere Gleitflugleistung das technisch höherentwickelte Flugmodell kennzeichnet. Daß wir nur einfach die Summe der beiden Platzziffern nehmen und nicht quadratisch oder integrale Ermittlungsmethoden anwenden, zeigt nochmals am deutlichsten, daß wir die Entwicklung nicht nur in Richtung auf Sinkgeschwindigkeit allein treiben wollen, sondern, daß dem echten Modellflieger der Genuß zu längeren Segelflügen ebenso am Herzen liegt, woraus er letzten Endes immer wieder die Kraft schöpft, zur subtilen wissenschaftlichen Kleinarbeit des technischen Fortschritts. Aus diesem Grund haben wir außer den in obiger Art ermittelten Klassensiegern, die fünf besten Einzelflüge ohne Rücksicht auf die Klasse ebenfalls prämiert. Hier zeigt es sich interessanterweise, daß der 1., 2. und 4. nicht zu gleich unter den ersten drei als Klassensieger aufscheint, während der 3. in der Tagesbestzeit 3. Klassensieger und der 5. erster Klassensieger wurde. Womit nochmals die bereits sehr optimale gerechte Wertungsmethode bestätigt wird.

Bei den Verbrennungsmotorflugmodellen wurde heuer das Verhältnis von Kraft zu motorlosem Flug zu Grunde gelegt und zwar wurden die einzelnen Verhältnisse aus drei Flügen zusammengezählt. Die höchste Summe war Sieger. Hiedurch wird wieder der Einzelglücksflug bereits weitgehendst unwesentlich, wurde jedoch in den Tagesbestzeiten wesentlich berücksichtigt. Für nächstes Jahr ist jedoch bereits eine Wertung ausgearbeitet, welche aus der Steigleistung und Sinkgeschwindigkeit das wahre Kraft- zu Gleitflugverhältnis, neben dem Kraft- und Segelflugverhältnis, in analoger Weise wie bei den Hochstartseglern mitberücksichtigt. Entsprechend den Verhältnissen beim Hangsegeln ist auch dort eine neue Wertung, welche die Kursstabilität (in ähnlicher Weise wie in der Schweiz) mit bewertet, fertig.

Organisation.

Betrachtet man diesen Punkt, so läßt sich allgemein sagen, daß zu wenig Leute für die vielen Funktionen zur Verfügung standen. Es klappte daher dort, wo es nicht auf die genügende Zahl der Funktionäre ankam, bestens. Der Auffangdienst für die eintreffenden Teilnehmer, Unterkunft, Fahrmöglichkeit - Flugfeld, Bauprüfung und Auswertung waren einwandfrei. Demgegenüber war am schlechtesten die sehr wichtige Absperrung bei den Motormodellen. Es zeigte sich, daß das Starten nach Aufruf viel reibungsloser durch Anstellen der Startenden vor sich geht. Auf Grund der langen Zeiten waren zu wenig Zeitnehmer frei, wodurch der Ablauf des Wettbewerbes gebremst wurde. Außerdem müßte es nächstes Jahr möglich sein, genügend Ferngläser aufzutreiben, um dadurch eine exaktere und längere Beobachtung zu

ermöglichen. Im besonderen ist nächstens die technische Seite viel rigoroser ohne geringste Ausnahme und Abweichung von den festgelegten Richtlinien zu handhaben, soll der Wettbewerb ohne viel Pallaver gerecht, sicher und reibungslos ablaufen.

Im Ganzen und abschließend soll nicht vergessen werden, daß dieser 1. Nat. Österr. Wettbewerb durch das von uns unverschuldete Absagenmüssen des ursprünglichen Austragungsortes Wiener Neustadt, was Teilnehmerzahl und Organisation anbetrifft, ziemlich gehandicapt war. Um so höher ist die Leistung der Grazer Gruppe zu bewerten, der nur 14 Tage zur Verfügung standen, den Wettbewerb vorzubereiten, was ihnen wohl in dieser Zeit kaum eine andere Gruppe in Österreich nachgemacht hätte.

Erich Jedelsky

Vorsitzender d. Modellflugkommission d. Oe. Ae. C.

.....

Weltrekorde sowjetischer Flugzeugmodellbauer offiziell anerkannt.

(Entnommen „ Der Erdölarbeiter “)

Der Zentrale Tschkalow-Fliegerklub der UDSSR erhielt vom Internationalen Flugverband (FAI) die Verständigung, daß drei von sowjetischen Flugzeugmodellbauern erzielte Ergebnisse als Weltrekorde anerkannt wurden.

Ein von dem Leningrader Konstrukteur Scharow konstruiertes Modell mit Düsenantrieb erreichte eine Stundendurchschnittsgeschwindigkeit von 129,96 Kilometer.

Den zweiten Rekord erzielte der Moskauer Flugzeugmodellbauer Tworogow mit einem Helikoptermodell, das einen Geschwindigkeitsdurchschnitt von 51,876 Kilometer in der Stunde erreichte. Das Modell war mit einem 1,8 ccm schweren Motor ausgerüstet.

Der dritte Rekord wurde von dem Flugzeugmodellbauer und Weltrekordler Gajewski erzielt, dessen Modell mit einem Zylindermotor eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 145,382 Kilometer in der Stunde erreichte.

.....

Kurznachricht.

Zwei gutlaufende 1 ccm Diesel werden für S 120.- zum Verkauf angeboten. Auch Eisfeld-Diesel DV2 (DRPa) ohne Preis. Interessenten wenden sich bitte an die Schriftleitung.

O. C.