

Großer Werbeerfolg durch Vorführung eines Fesselflugmodells am Linzer Hauptplatz.

Der Vicepräsident des Österreichischen Flugsportverbandes, Kamerad Ing. Zitta, Villach, führte anlässlich der Salzburger Generalversammlung des ÖFV am 15.I. sein Fesselflugmodell mit patentierter Steueranlage vor, welche es gestattet, das Modell von einem außerhalb des Drehkreises aufgestellten Sitz mittels eines Knüppels regelrecht zu steuern.

Ing. Zitta erklärte sich über Ersuchen unserer Delegation bereit, die Vorführung in Linz zu wiederholen.

Am 16.I. fand im Hof des Finanzgebäudes Ost in Linz eine Pressevorführung des Modells statt, welcher am darauffolgenden Tag die Vorführung am Linzer Hauptplatz folgte. Eine sehr große Menschenmenge, die den unteren Teil des Hauptplatzes füllte, hatte sich angesammelt und spendete den Vorführungen freudig Beifall. Leider kam der Dieselmotor infolge der Kälte nicht auf volle Touren und sprang nur sehr schwer an. Trotzdem gelangen einige ausgezeichnete Flüge mit einwandfreien Starts und Landungen.

Diese Vorführung hat zweifellos die bisher wirkungsvollste lokale Werbung für unseren Sport ergeben. Wir danken allen Kameraden, die durch ihre Tätigkeit als Absperrposten eine klaglose Durchführung der Veranstaltung ermöglichten.

Bedinglich Herr Sportredakteur Pils! war bei der Pressevorführung nicht im geringsten beeindruckt und meinte, über so etwas könne man nichts schreiben, das interessiere niemanden, es sei kein Sport und außerdem müsse er, wenn er was vom Fliegen höre, immer an die Bomben denken... Wir meinen allerdings, daß seine ausführlichen Berichte über Freistilringer und sportliche Saufabende weit weniger mit Sport zu tun haben als unser in aller Welt als solcher geachteter Segelflugsport. Im übrigen: Wir werden schon in kurze Leistungen zeigen, die auch Herr Pils! gerne bringen würde. Wir werden dann allerdings an einer Berichterstattung durch ihn nicht mehr interessiert sein. Die überparteilichen "Oberösterr. Nachrichten", in denen wir besonderen Wert legen, zur Sprache zu kommen, besitzen ja mehrere und weitaus verständnisvollere Redakteure, die unsere Arbeit seit Anbeginn in dankenswerter Weise durch zahlreiche Veröffentlichungen unterstützt haben.

Segelfluglehrer, Bauprüfer A c h t u n g !

Zwecks Erneuerung Eurer Scheine ersuchen wir um sofortige Einsendung nachfolgender Daten. Genaue Angaben sind unbedingt erforderlich:

Name, Alter, Beruf.

Adresse.

Bauprüfer seit wann.

Fluglehrer seit wann und welche Klasse.

Segelflugscheine seit wann und welche.

Sonstige Scheine.

Kann Nachweis der Angaben durch Beibringung der Scheine erfolgen?

Datum.

Unterschrift.

Rascheste Einsendung der Daten liegt im ureigensten Interesse jedes einzelnen, in Betracht kommenden Kameraden.

P r o t o k o l l
über die Generalversammlung
des
LINZER FLUGMODELLBAUKLUB
O.ö.Landesverband für Modellflugsport
am Donnerstag den 5. Jänner 1950, 20 Uhr
im großen Saal des Restaurants Kasino,
Linz, Promenade 39.
=====

Die überaus gut besuchte Generalversammlung des LINZER FLUGMODELLBAUKLUBS zeigte im überfüllten Saal des Restaurants Kasino den einmütigen und entschlossenen Willen der oberösterreichischen Flugsportanhänger, den bisher gegangenen Weg bis zur Aufnahme des praktischen Segelflugbetriebes weiter zu gehen.

Als auswärtige Gäste waren erschienen:

Herr General a.D. Josef Brunner, Stadl-Paura, Vicepräsident
des ehemal. Oest. Aeroclubs.

Eine Delegation des Welser Segelflug-Modellbauklubs "Weiße Möve" unter Leitung der Herren Oberst a.D. A. Lindmayr und Ing. Hans Böhm.

Eine Delegation des Steyrer Flugmodellbauklubs unter Leitung ihres Vorstandes, des Herrn Fritz Zeilermayr.

Der Vorstand des Flugmodellbauklubs Kremsmünster, Herr Gottfried Bürtlmair.

Ein Vertreter des in Gründung befindlichen Segelflug-Modellbauklubs Kirchdorf a.Kr. sowie zwei Herren der zukünftigen Bezirksgruppe in Eferding.

Unser Vorstandsmitglied, Herr Lois Hysek, fungierte gleichzeitig als Vertreter der oberöstr. Turn- und Sport-Union.

I.

Vorstand Holzinger begrüßte alle anwesenden Gäste und Kameraden und stellte fest, daß mehr als die Hälfte der Mitglieder anwesend, somit die Generalversammlung beschlußfähig war.

II.

Anschließend verlas der Geschäftsführer das Protokoll der letzten Generalversammlung des Klubs am 5.4.1949.

III.

Vorstand Holzinger erstattete hierauf einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeit des Klubs im vergangenen Jahre. Lang anhaltender Beifall, welcher gleichermaßen als Anerkennung für die Überwindung der zahllosen Schwierigkeiten anzusehen war, dankte für seine präzisen Ausführungen.

IV.

Kassier Steiner legte den Kassenbericht für 1949 vor und betonte, daß die Hälfte der Anschaffungen ausschließlich durch freiwillige Spenden der Linzer Firmen ermöglicht wurde.

V.

Als Wahlvorstand der hierauf abgehaltenen Neuwahl des Klubvorstandes meldeten sich die Kameraden Schützenhofer, Pfoß und Wödl. Es wurden insgesamt zwei gültige Wahlvorschläge eingebracht, die sich nur insofern unterschieden, als beim ersten Vorschlag Kamerad Holzinger als Vorstand und Kamerad Tauscheck als Stellvertreter und beim zweiten Vorschlag diese beiden Ämter umgekehrt besetzt sein sollten. Die hierauf durchgeführte geheime Wahl ergab mit nahezu 2/3 Mehrheit die Wahl der Liste Holzinger. Somit setzt sich der Vorstand des Klubs wie folgt zusammen:

- 1. Vorsitzender: Franz Holzinger
- 2. Vorsitzender: Karl Tauscheck
- Geschäftsführer: Max Suchy
- Kassier: Erich Steiner u. Lois Gattringer
- als Fachreferent für Segelflug: Lois Hysek, Franz Gruber
Herbert Ostermayr
- als Fachreferent für Modellflug: Gerhard Tomenendal und
Harro Wödl
- als Fachreferent für Transporte und
Fahrzeugwesen: Ing. Franz Eibl und Florian
Schützenhofer
- als Fachreferent für Gerätewartung
und Baubetrieb: Edi Kirchwegger und Franz
Kaltenbrunner

VI.

Im Anschluß daran berichtete der am gleichen Tag von wichtigen Besprechungen aus Wien zurückgekommene Kamerad Ing. Bruno Gumpert über die Situation auf dem Gebiet des Segelfluges und machte von der Notwendigkeit Mitteilung, im eigenen Kreise gleichermaßen wie in den anderen Bundesländern die Erweiterung des Arbeitsprogrammes auf Segelflug zu beschließen. Er brachte ferner eine Resolution an die Herren des ehemal. Aero-Clubs in Wien in Vorschlag.

VII.

Der Geschäftsführer, Kamerad Suchy, stellte hierauf den Antrag zur Abstimmung über eine Neufassung der Statutenpunkte 1 und 2 sowie eine Erweiterung des Vereinsnamens, um das Gebiet des nunmehr wieder genehmigten Segelfluges in das Arbeitsprogramm einschließen zu können. Damit wird dem Wunsche sämtlicher Funktionäre und Mitglieder Rechnung getragen, die es von allem Anfang an als ihre vornehmste Aufgabe betrachteten, für die Wiederzulassung des Segelfluges einzutreten und diesen hierauf in ihr Arbeitsprogramm aufzunehmen. Die neuen, einstimmig angenommenen Statutenpunkte 1 und 2 haben demnach folgenden Wortlaut:

Neufassung der Punkte 1 und 2 der Statuten des Linzer Flugmodellbauklubs, o.ö. Landesverband für Modell-Flugsport wie folgt:

1. Name, Sitz und Bereich.

Der Verein führt den Namen

SEGELFLUG- und MODELBAUKLUB LINZ
O.ö. Landesverband für Segelflugsport

mit dem Sitz in Linz.

Der Verein erstreckt seine Tätigkeit auf das Gebiet der Bezirke Linz-Stadt und Linz-Land.

Er übt gleichzeitig die Funktionen als oberösterreichischer Landesverband für Segelflugsport aus, solange diese Aufgabe noch nicht von einem oberösterreichischen Aeroclub übernommen wird, nach dessen Konstituierung sich der Segelflug- und Modellbauklub Linz als dessen Verbandsmitglied für Linz betrachtet.

Als Landesverband für Segelflugsport vertritt der Linzer Segelflug- und Modellbauklub bis zu diesem Zeitpunkt die Interessen der mit ihm zusammenarbeitenden Flugsportorganisationen Oberösterreichs, im besonderen gegenüber den Landesbehörden und der gesamtösterreichischen Segelflugorganisation in Wien.

Die einzelnen o.ö. Bezirksorganisationen (einschl. Linz) bilden den "ARBEITSAUSSCHUSS des Landesverbandes" dadurch, daß sie ihren jeweiligen ersten Funktionär, der Segelflug- und Modellbauklub Linz zudem einen Geschäftsführer als Ausschußmitglieder stellen.

Entscheidungen in Landesverbandsangelegenheiten werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefällt. Bei gleicher Stimmzahl entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

2. Zweck des Vereines.

Der Verein dient der Förderung des Segelfluges und des Modellbaues durch gemeinschaftliche Einrichtungen, wie Materialbeschaffung, Werkstatt, Werkzeug, Fluggelände u.ä. Damit hängen zusammen: Bau und Beschaffung von Segelflugzeugen, Durchführung des Flugbetriebes gemäß den hiefür maßgeblichen, noch zu erlassenden alliierten und österreichischen Vorschriften, Abhaltung von Baukursen, Wettbewerben und theoretischer Ausbildung, Schulung der Handfertigkeit der Jugend, Veranstaltung von Vorträgen, Zusammenarbeit mit gleichinteressierten Gruppen des In- und Auslandes, Erfahrungsaustausch.

Der Segelflug- und Modellbauklub ist rein technisch-sportlicher Natur und lehnt jede Bindung an nichtfliegerische oder politische Organisationen ab.

Der Bau von Flugmodellen mit einem Gesamtgewicht von über 5 Kilogramm und solcher mit Fernsteuerung ist nicht gestattet.

Linz, den 5. Jänner 1950

VIII.

Im Punkte "allfälliges" wurde die Notwendigkeit der Erhöhung des Mitgliedsbeitrages klargelegt. Die seinerzeitigen Beitragssätze waren vor Einsetzen der allgemeinen Verteuerung und auf Modellbaubasis berechnet worden. Die in der Zwischenzeit enorm gesteigerten Leistungen des Klubs und die Notwendigkeit, sofort alle erforderlichen Schritte zur Reparatur des Fluggerätes einzuleiten, lassen ein Auskommen mit den ursprünglichen Beiträgen als ausgeschlossen erscheinen, zumal die Spendenaktion, durch welche bisher ein wesentlicher Teil der Einnahmen aufgebracht werden konnte, abgeschlossen ist.

Es wurde deshalb beschlossen, die Höhe der Beiträge neu festzulegen und sie für Modellbauer und Segelflieger unterschiedlich zu halten. Die Kameraden werden im nächsten Exemplar des AUFWIND eine Erklärung vorfinden und sich entweder als Segelflieger oder als Modellbauer zu deklarieren haben. In diesem Zusammenhang wurde betont, daß eine spätere Übernahme von der Gruppe der Modellbauer in die der Segelflieger mit Ausnahme der heranwachsenden Junioren nicht möglich ist.

Die neuen Monatsbeiträge belaufen sich wie folgt: (Ab 1.1.50)

Modellbauer: Junioren S 2.-- ; Senioren S 5.--
Einmalige Aufnahmegebühr S 5.--

Segelflieger: S 15.--
Einmalige Aufnahmegebühr S 10.--

Wörterer: S 20.--
Außerdem wurde beschlossen (einstimmig), ab einem von der Klubleitung festzulegenden Zeitpunkt eine Mindestarbeitsleistung für Segelflieger bzw. deren geldliche Ablöse vorzuschreiben. Die genauen Bestimmungen hierüber sind in Vorbereitung.

Vorstand Holzinger schlug hierauf vor, nachfolgende Herren in Anbetracht ihrer besonderen Verdienste um die österreichische Fliegerei zu Ehrenmitgliedern zu ernennen:

General a.D. Josef Brunner , Vicepräsident des ehemal.
Oesterr. Aero-Clubs

Graf Theodor v. Rumerskirch , O.Ö. Landesgruppenleiter des
Oesterr. Aero-Clubs

Oberst a.D. Theodor Malina , Senior des oberösterreich. Flugwesens.

Das neu gewählte Ehrenmitglied, Herr Gen.a.D. Josef Brunner dankte nach der einstimmigen Beschlußfassung für die ihm zuteil gewordene Ehre und versprach, sich mit ganzer Kraft für die Erreichung unserer Bestrebungen einzusetzen.

Abschließend verlas der Vorstand ein am gleichen Tage eingetroffenes Schreiben der o.ö. Landesregierung, welches den endgültigen Verkauf des in unserer Verwaltung stehenden Segelfluggerätes beinhaltet. Die von Kameraden Schützenhofer hierauf spontan eingeleitete Sammlung im Kameradenkreis erbrachte den vollen, hiefür auszulegenden Betrag.

Damit war die Generalversammlung, die den eindrucksvollen Beweis der Initiativkraft und des Willens der oberösterreichischen Segelflieger zum Ausdruck brachte, zum Abschluß gekommen.

Linz, den 5. Jänner 1950.

MS

Zur Klarstellung
Abhaltung d. Generalvers.
durch Österr. Flugmodellverband
Fort Beschluß zur Umbenennung
auf Österr. Flugsportverband.
Also keine Neugründung.

Bericht über die konstituierende Generalversammlung
* des ÖFV am 14./15. Jänner 1950. *

Nachdem alle bisherigen Versuche, einen Flugsportverband gemeinsam mit den beiden anderen, am Flugsport interessierten Gruppen zu bilden, gescheitert waren, ergab sich die Notwendigkeit, einen Dachverband aller unpolitischen Flugsportorganisationen Österreichs ins Leben zu rufen, dem die besondere Aufgabe zukommt, die Interessen der Flugsportler nach außen hin zu vertreten, solange dies nicht von einem österreichischen Aeroclub besorgt werden kann. Seine Gründung wurde nunmehr in Salzburg beschlossen.

Der neugegründete Verband umfaßt zumindest 80% aller Flugsporttreibenden Österreichs, unter ihnen die maßgeblichen Fachkräfte auf dem Gebiete des Segelflugsportes, der Flugzeugkonstruktion und -produktion, sowie des organisatorisch-fliegerischen Aufbaues. Dieser Verband stellt somit die repräsentative Vertretung der Flugsporttreibenden Österreichs dar.

Der österreichische Flugsportverband geht aus dem österreichischen Flugmodellverband hervor, der bereits seit Jahresfrist für die Genehmigung des Segelflugsportes in Österreich mit Erfolg eintrat.

Als Linzer Vertretung waren in Salzburg anwesend die Herren Ing. Gumpert, Holzinger, Suchy, Tauscheck, Tomenendal, Pfob und Breßler; aus Wels die Herren Oberst a.D. Lindmayr, Ing. Böhm, Stockinger und Dorand; aus Kremsmünster eine Delegation unter Leitung des Herren Bürtlmair und Oberegger. Steyr und Kirchdorf hatten Linz mit ihrer Vertretung und dem Stimmrecht betraut.

Die Generalversammlung, die den eindeutigen Beweis des unbedingten Willens aller Flugsporttreibenden Österreichs nach Einhaltung der sportlichen Linie zum Ausdruck brachte, verlief im Geiste bester Kameradschaft und Sachlichkeit. Die Besprechungen setzten sich bis in die Morgenstunden des 15. Jänner fort.

Bei der offiziellen Generalversammlung, die am 15. Jänner um 9 Uhr vormittags im Restaurant Sternbräu stattfand, waren als Gäste Vertretungen der Alliierten Kommission und der Landesbehörden anwesend.

In den Vorstand des österreichischen Flugsportverbandes wurden gewählt :

Als Präsident : Oberst a.D. Georg V r b a n c i c (Wien)
Vizepräsidenten : Ing. F. Hladky (Wien), Ing. B. Gumpert (Linz),
Ing. Kittelberger (Bregenz), Dr. Konschnigg,
(Innsbruck), Capesius (Graz),
Ing. Zitta (Villach).

Als Vertreter aus den Bundesländern die Herren Scheiterlein,
Fellerer, Grubmaier, Schüller.

Verwaltungs-, Finanz- und Kontrollkommission : Zawilensky,
Robl, Suchy, Holzinger

Unser Mitglied Hans Krauß hält sich derzeit in Schweden auf und stellte uns anlässlich seines Weihnachtsurlaubes in liebenswürdiger Weise nachfolgenden Artikel zur Verfügung.

DER FLUGSPORT IN SCHWEDEN

Vor einem Jahr hatte ich das Glück, mit der Firma Waagner-Biro nach Schweden (Lulea) zu fahren. Die Zeit, in der mein Wunsch, wieder einmal fliegen zu können, in Erfüllung gehen sollte, rückte damit in greifbare Nähe. Ich hörte schon von Mitgliedern des Flugmodellbauklubs Linz, daß in Schweden zivile Flugklubs bestehen, bei denen man ohne weiteres fliegen kann.

Eine Schwierigkeit, die mir anfangs gleich entgegen trat, war die Sprache; denn am Polarkreis kann man sich mit Deutsch und Englisch nur schwer durchsetzen. Es blieb mir also nichts übrig, als so schnell wie möglich Schwedisch zu lernen. Das gute Flugwetter am Wochenende ließ mir keine Ruhe, besonders wenn die Klemm 35 vom Flugklub über das Eisenwerk flog, schmiedete ich verschiedene Pläne, wie ich am ehesten auch ohne Sprachkenntnisse Mitglied dieser Fluggemeinschaft werden könnte. Nachdem schon 14 Tage vergangen waren, ersuchte ich den Dolmetscher unserer Firma, sich telephonisch mit dem Flugklub in Verbindung zu setzen und sich zu erkundigen, ob für mich eine Flugmöglichkeit bestünde. Mit größter Spannung erwartete ich seine Nachricht, durch die ich erfahren sollte, ob das Fliegen möglich sei. Meine Freude, als ich hörte, daß ich beim nächsten Klubabend im Standardhotel gerne gesehen bin, war sehr groß.

Diese Klubabende sind meistens mit einem Lichtbildervortrag verbunden und dadurch hatte ich gleich am ersten Abend Gelegenheit, einen Einblick in die Sportfliegerei Schwedens zu erhalten. Es wurde ein Film von der größten Segelflieferschule Schwedens, Alleberg, gezeigt und ich freute mich sehr, als ich sah, daß zum größten Teil deutsche Segelflugzeugtypen verwendet werden. Die beliebtesten Typen sind : Grunau Baby, Meise, Weihe und Kranich. Die A- und B-Schulung erfolgt zum Teil mit dem alten Zögling, aber hauptsächlich mit dem SG-38. In Alleberg werden alle Startarten, die für den Segelflug in Frage kommen, angewendet. Dadurch kann man auf diesem Segelfluggelände alle Kurse absolvieren. Auch für den Leistungsflieger ist dieses Gelände gut beschaffen, denn die thermischen Segelflugmöglichkeiten sind sehr gut und man kann Streckenflüge bis über 300 km durchführen. Wenn man den Urlaub in Alleberg verbringen will, dann wendet man sich an den Flugklub. Dort liegt ein Prospekt auf, in dem alle Segelfluggkurse des Jahres, mit Datum und Preis, angegeben sind. Die Kurse dauern meistens 14 Tage und die Preise liegen zwischen 80 bis 200 Skr (Schwedenkronen). Wenn man im Besitz des Luft-

fahrerscheines ist, kann man auch ohne daß man einen Lehrgang besucht, sich auf der Schule aufhalten und wenn das Wetter günstig scheint, in ein Segelflugzeug setzen und sich unter eine Cumuluswolke schleppen lassen. Der Preis für den Schleppflug beläuft sich auf 15 Skr und wenn man länger als eine Stunde fliegt, bezahlt man pro Stunde außerdem noch 8 Skr. Billiger ist der Hangsegelflug, denn für diesen beträgt der Flugpreis pro Stunde nur 5 Skr. Auch am Hang sind die Segelflugmöglichkeiten gut, denn in Alleberg fehlt es nicht am Wind. Ich habe die Absicht, im kommenden Sommer Alleberg zu besuchen und ich werde mich freuen, wenn ich an Hand von Lichtbildern darüber einen Vortrag beim Linzer Segelflieger- und Modellbauklub halten kann.

Nachdem ich mich schon fast ein Jahr in Lulea befinde, habe ich beim dortigen Flugklub schon viele Freunde, mit denen ich die Sonntage am Flugplatz verbringe. Der Lulea Flugklub untersteht dem königl. schwed. Aeroclub und wird zum Teil auch von dort finanziert. Aber die staatliche Unterstützung reicht leider nicht aus, um den Klub auch so aufzubauen, wie es seine Mitglieder gerne möchten. Daher ist man auf sich selbst angewiesen und man hilft sich eben so gut es geht. So werden Reklameflüge durchgeführt, indem die Rümpfe und Leitwerke, vor allem aber die Tragfläche, mit Werbeaufschriften von größeren Geschäften versehen werden.

Der Klub besitzt 3 Gleitflugzeuge, ein Segelflugzeug vom Typ Grunau Baby und 2 Motorflugzeuge, eine englische Auster und eine Kl-35. Die Wartung des Fluggerätes wird, damit die finanzielle Belastung geringer ist, freiwillig von Mitgliedern des Klubs durchgeführt.

Nachdem in Lulea für den Segelflug kein Hang zur Verfügung steht, erfolgt die Ausbildung bis zur C-Prüfung mit Auto- und Windschlepp. Die Schulung im Flugzeugschlepp ist etwas schwierig, da kein doppelsitziges Segelflugzeug zur Verfügung steht.

Bevor der Schüler den ersten Schleppflug mit dem Baby durchführt, wird er vom Fluglehrer durch einen Flug mit Windschlepp, bei dem er in gedrückter Fluglage höchstens 3 m über dem Boden eine Strecke von 1000 m zurücklegen muß, überprüft. Erst wenn der Flugschüler die gedrückte Fluglage, wie sie während des Schleppfluges mit einem Motorflugzeug erforderlich ist, beherrscht, kann er den ersten Flugzeugschlepp durchführen.

Als Schleppflugzeug wird die Auster verwendet. Da dieser Typ sehr gute Langsamflugeigenschaften aufweist, hat sich diese Maschine für den Segelflugzeugschlepp bewährt. Beim ersten Schleppflug des Schülers nimmt im Motorflugzeug neben dem Piloten auch der Segelfluglehrer Platz, der

während des Fluges seinen Schüler nicht aus den Augen läßt und den roten Knopf der Schleppkupplung des Motorflugzeuges in der Hand hält. Da die Flugzeuge auch mit einem Telephon ausgerüstet sind, ist der Fluglehrer während des Fluges in Sprechverbindung mit dem Schüler.

Für den Flugzeugschlepp eignen sich die Wintermonate am besten, da das Meer zufriert und Start und Landung am Eis durchgeführt werden kann. Man hat dadurch einen großen Flugplatz ohne Hindernisse und überall Notlandemöglichkeiten zur Verfügung. Diese Art der Schulung hat sich gut bewährt und es sind bis heute noch keine Unglücksfälle vorgekommen.

Eine Motorflugschulung findet in Lulea nicht statt, da der Klub keinen Motorfluglehrer besitzt. Die Motorflugzeuge dienen lediglich dazu, den Inhabern des internationalen Flugzertifikats die Möglichkeit zu geben, ihre erforderlichen Flugstunden für die Erhaltung der Gültigkeit des Zertifikats zu absolvieren. Jeder Flugzeugführer muß mindestens 10 Flugstunden jährlich nachweisen können. Der Motorflug ist mit einem großen Kostenaufwand verbunden, denn die Ausbildung zum A2-Zertifikat nach den Bestimmungen der FAI kostet über 1000 Skr. Die meisten Motorflieger des Aeroclubs in Schweden sind oder waren bei der Luftwaffe und haben dort die gültigen Flugscheine erworben.

Der Lulea Flugklub besitzt auch eine Flugmodellbaugruppe, die bereits gute Leistungen erzielt hat. Interessiert am Modellbau ist hauptsächlich die flugbegeisterte Schuljugend, die ihre Freizeit in der Werkstätte verbringt. Vor kurzem wurde erst ein Flugmodell mit Raketenantrieb gebaut. Dieses führte seinen ersten Kraftflug im zugefrorenen Hafen von Lulea durch, wobei es ziemlich schnell dahinflug. Leider kann ich den Linzer Kameraden keine genaue Beschreibung dieses Modells geben, da ich es erst kurz vor meiner Abreise in Lulea sah und mir keine Zeit blieb, genaue Angaben zu beschaffen. Ich will das Versäumte nach meiner Rückkehr nachholen

Hans Krauß

Grüße aus dem Ausland :

Von seinem Weihnachtsurlaub aus Paris dankte uns Kamerad Denis F i d a o die besten Grüße und Glückwünsche zur Genehmigung des Segelfluges in Österreich. Seinem Schreiben lag auch ein Zeitungsartikel der "New York Herald Tribune" bei, der beweist, mit welchem großem Interesse auch die fliegerischen Ereignisse in Österreich verfolgt werden.

*** * **

* Der Entwurf eines Segelflugmodells *

Die neuen ÖFV-Bestimmungen teilen die Normalsegelflugmodelle in drei Klassen ein, und zwar :

Klasse A	von 1 - 25 dm ²	Totaltragfläche
Klasse B	von 25 - 50 dm ²	Totaltragfläche
Klasse C	von 50 -150 dm ²	Totaltragfläche

Zu beachten ist, daß man unter Totaltragfläche sowohl die Tragfläche selbst als auch die Höhensteuerfläche versteht. Bei der Ermittlung der Tragfläche wird von der vertikalen Projektion des Tragflügels ausgegangen, wobei bei Tief-, Mittel- und Schulterdeckern auch jene Flügelfläche dazu zu zählen ist, die im Rumpf eingeschlossen ist.

Betrachtet man unsere alten Baupläne, soweit sie überhaupt noch verwendbar sind, so muß man enttäuscht feststellen, daß die neue Klasseneinteilung nicht berücksichtigt wurde. Früher ging man bekanntlich einerseits von der Spannweite aus, zum Teil auch von der tragenden Fläche, worunter meist nur die Tragfläche selbst fiel. In den meisten Fällen ist auf jenen Plänen auch der Rumpfquerschnitt etwas zu klein, so daß das Modell entweder in der Sonderklasse starten oder der Rumpf etwas abgeändert werden muß.

Neue Baupläne gibt es so gut wie überhaupt nicht, demnach Grund genug, Eigenkonstruktionen zu entwerfen, bei denen Deinem Gestaltungsdrang freie Bahn gelassen ist.

Willst Du, alter und junger Modellbauer, ein allgemein gültiges Rezept in die Hand, dann beherzige nachfolgende Winke:

1. Überlege Dir, für welche Klasse Du Dein Modell bauen willst. Sollst Du in Klasse A Erfolgsaussichten haben, mußst Du das Modell so groß als erlaubt ist bauen, nämlich mit 25 dm² Gesamtfläche. Für Klasse B sind es daher 50 dm² FAI-total. Der Grund ist erstens der, daß ein größeres Modell bessere Flugeigenschaften besitzt, außerdem kannst Du mit demselben Modell in der nächsthöheren Klasse starten. Für Klasse C eine "Kiste" mit 150 dm² FAI-total zu bauen, erscheint schon höchst unrentabel. Bei solch einem Giganten unter den Modellen sind die Bauschwierigkeiten schon ganz erheblich, Du müßtest noch dazu jeden Einzelteil aussparen, um die Mindestflächenbelastung von 12 g/dm² so wenig als möglich zu überschreiten, ein Vorgang, der die Bruchfestigkeit Deines Modelles wesentlich herabdrückt und es schon bei einer harten Landung aufzähnen läßt. Die Gewichtersparnis verfolgt den Zweck, die Fluggeschwindigkeit herabzudrücken, was wiederum eine verminderte Sinkgeschwindigkeit zur Folge hat und Du auf diese Art und Weise ganz schön "Zeit schinden" kannst.

2. Entscheide Dich für ein Thermik- oder Hangmodell. Fällt Dir die Wahl schwer, dann versuche es mit einem "Allroundmodell". Zu einem solchen wirst Du Dich dann entscheiden, wenn Dir Zeit und Mittel zum Bau von zwei Modellen fehlen.

Das Thermikmodell ist gekennzeichnet durch kleinstmögliche Rumpfsseitenflächen - am besten eignet sich ein kreisrunder oder ovaler Zeppelinrumpf, gut brauchbar sind auch noch acht- bis zwölfkantige Rumpfe von annähernd runder oder ovaler Form. Der Rumpf eines solchen Modelles ist etwas länger als bei einem Hangmodell zu nehmen, ungefähr bis zu 70 % der Spannweite bei kleineren Modellen. Die Tragfläche zeigt einen großen Anstellwinkel (bis zu 5°) und hat meist eine einfache V-Form von 1 : 10. Charakteristisch für ein ausgesprochenes Thermikmodell ist außerdem noch das V-Leitwerk, bei dessen V-Form man selten über 30° hinausgehen wird. Damit dieses Leitwerk einen großen Wirkungsgrad besitzt, sitzt es rund drei bis dreieinhalb mittlere Tragflügelstiefen hinter der Tragflügelondleiste. Auf diese Weise wird der Hebelarm verlängert und das Modell durchfliegt die starken Vertikalböen beim Eintritt in einen Thermikschlauch auch ohne nennenswerten Höhenverlust.

Von Wichtigkeit bei einem Thermikmodell ist dann noch die gute Hochstartfähigkeit. Diese erzielt man einerseits dadurch, daß der überwiegende Teil der Seitenflächen hinter dem Schwerpunkt liegt, andererseits ist die richtige Anbringung des Hochstarthakens von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Am besten arbeitet ein Haken, der rund 20° vor dem Lot aus dem Schwerpunkt bei normaler Fluglage sitzt. Um das Modell auch bei stark verwirbelten Luftmassen sicher hochzubringen, ist es von Vorteil, einige Zentimeter vor diesem Hochstarthaken noch einen zweiten einzusetzen.

Das Hangmodell wird von der Hand aus gestartet, eine gute Hochstartfähigkeit ist nicht unbedingt erforderlich. Solch ein Modell wird an seinem plumpen, meist sehr flachgedrückten Rumpf erkannt, weiters ist die Summe der Wirkungsgrade der Seitenflächen vor und hinter dem Schwerpunkt gleich groß. Durch starke V-Form der Tragflächen, meist noch durch einen Knick oder durch Ohren verstärkt, ist das Hangmodell sehr querstabil. Es soll möglichst geradeaus fliegen und durch Böen nicht aus der Flugbahn zu bringen sein. Da die Eigengeschwindigkeit des Modells etwas größer als die am Hang herrschende Windgeschwindigkeit sein muß, kann das Modell ohne Bedenken schwerer gebaut werden. Die dadurch bedingte größere Bruchfestigkeit wird sich sicher lohnen, sollte das Modell einmal gegen den Hang gedrückt werden.

das gleiche, meist nimmt man ein Trapez mit Randbogen, wobei die Nasenleiste schräg liegt und die Endleiste senkrecht zur Rumpflängsachse steht. Halte das Höhenleitwerk aus der Verwirbelungszone der Tragflächen heraus. Im Notfall kannst Du es auch hochsetzen.

5. Die größte Freiheit kannst Du Dir beim Entwurf des Rumpfes herausnehmen. Die beiden Einschränkungen sind erstens nach der nach FAI geforderte Mindestrumpfquerschnitt von 1 % der Gesamtfläche (oder Gesamtfläche in dm^2 ist gleich demselben Wert in cm^2 beim Rumpfquerschnitt), wobei dieser aus strömungstechnischen Gründen ungefähr am Ende des ersten Rumpfdrittels liegt, sowie zweitens die durch den Leitwerksabstand bedingte Länge des Rumpfes selbst. Um im Rumpfkopf nicht allzu viel Ballast verstauen zu müssen, lasse den Rumpf eineinhalb bis zwei mittlere Tragflügel-tiefen vor der Tragwerksnasenleiste herausragen.

Als mittlere Proportion von Spannweite zu Rumpflänge gilt 3 : 2, Spannweite zu Leitwerksspannweite 3 : 1 bis 4 : 1.

6. Die mittlere Flügeltiefe, die Du zur Festlegung des Leitwerksabstandes brauchst, ermittelst Du ganz einfach aus :

$$\frac{\text{Tragflügelfläche}}{\text{Spannweite}} = \text{mittlere Flügeltiefe.}$$

Beachte, daß Du in obiger Formel die gleichen Werte hast, also entweder dm^2 und dm , mm^2 und mm , u.s.w.

7. Der Leitwerksabstand beträgt 2.5 bis 3.5 mittlere Flügeltiefen und richtet sich sowohl nach dem Verwendungszweck des Modells als auch hauptsächlich nach den Größenverhältnissen von Tragflügel zu Leitwerk und der Flügelstreckung. Als Regel merke Dir : kleineres Leitwerk - größerer Abstand, und umgekehrt.

8. Die Flügelstreckung gibt das Verhältnis von Spannweite zu mittlerer Flügeltiefe an. Errechnet wird diese Proportion aus

$$\frac{\text{Quadrat der Spannweite}}{\text{Tragflügelfläche}} = \text{Flügelstreckung.}$$

Die Flügelstreckung soll bei kleinen Modellen den Wert 8 nicht unterschreiten, bei größeren Modellen 12 nicht überschreiten. Bei größeren Flügelstreckungen wird der Tragflügel schon sehr schmal und es steigern sich ganz erheblich die Bauschwierigkeiten.

9. Von der richtigen Profilauswahl hängt die Leistung Deines Modelles entscheidend ab. Profile nochmals anzuführen ist überflüssig, es sind in Modellflugzeitschriften immer wieder welche angegeben, so in unserem AUFWIND, Folge 3 / 1949. Eine Auswahl sehr guter Profile findest Du auch in der August-Nr. (Nr. 1) des MODELLFLUGS.

Um mit einem Profil gute Leistungen zu erzielen, muß die Strömung um dieses Profil anliegend sein. Das Anliegen erreicht man durch eine Turbulenz, die wohl den Profilwiderstand leicht erhöht, dafür jedoch bis an das Ende der Profiloberkante anliegt. Diesen Zustand nennen wir überkritisch. Ab wann ein Profil überkritisch arbeitet, gibt die Re-Zahl an :

$$I. \quad Re = v \cdot t \cdot 70$$

v = Geschwindigkeit in m/sec
 t = mittlere Flügeltiefe in mm
70 = konstanter Beiwert (nur in bodennahen Schichten)

Um das "v" aus obiger Formel zu errechnen, muß man vorerst eine zweite Rechnung durchführen, nämlich die Ermittlung der Fluggeschwindigkeit :

$$II. \quad v = 4 \cdot \sqrt{\frac{G}{F}}$$

G = Gewicht des Modells in kg
(Wird ausgerechnet, erfahrenere Modellbauer können es auch schätzen)
 F = Tragflügelfläche in m²

Hast Du Dir aus dieser Formel das "v" ausgerechnet, so setze diesen Wert in die erste Gleichung ein. Hast Du nun die Re-Zahl gefunden, wählst Du Dir ein Profil aus, dessen kritische Zahl gleich dem errechneten Wert oder etwas darunter liegt. Ein überkritischer Strömungszustand ist dann gesichert.

Hat man ein Profil, dessen Re-Zahl unbekannt ist, kann man durch Vergleichen mit ähnlichen Profilen die kritische Zahl auch schätzen; denn bei annähernd gleichem Verlauf der Stromlinien sind auch die Re-Zahlen ungefähr gleich groß.

Das Profil des Höhenleitwerkes ist fast immer symmetrisch. Tragende Höhenleitwerke schaden meist mehr als sie nützen. Aus der Erfahrung heraus kann gesagt werden, daß sich symmetrische Profile mit einer Dicke von rund 10 % der Profiltiefe am Ende des ersten Profildrittels bewährt haben. Es genügt, wenn man mit einem Karvenlineal das Profil sauber zeichnet, wobei noch zu beachten ist, daß das Profil einen Nasenradius von 1.5 bis 3 % der Profiltiefe aufweisen muß. Die gleichen Grundsätze gelten auch für die Konstruktion des Seitenleitwerkes.

Nach vollendetem Bau Deines Modells wird die genaue Flächenbelastung ermittelt, die man aus

$$\frac{\text{Gewicht}}{\text{Gesamtfläche}} = \text{Flächenbelastung} \quad \text{erhält.}$$

Das Gewicht des Modells ist in obige Formel in gr einzusetzen, die Fläche in dm². Die Mindest- und Höchstflächenbelastung laut FAI ist 12, bzw. 50 g/dm².

Der Kassier meldet sich zum Wort.

Liebe Kameraden!

Die großen Auslagen, die nunmehr durch die Wiederinstandsetzung des Fluggerätes verursacht werden, haben bereits eingesetzt und werden sich noch wesentlich steigern.

Mit den bisherigen Mitgliedsbeiträgen kann nicht einmal ein Bruchteil der auflaufenden Kosten gedeckt werden. Da wir aber ausschließlich auf unsere Mitgliedsbeiträge angewiesen sind und keine wie immer gearteten Subventionen zu erwarten haben, wurde, wie Ihr ja selbst wisst, bei der Generalversammlung am 5.1. die Erhöhung des Mitgliedsbeitrages und Teilung der Mitglieder nach den Arbeitsgebieten Segelflug und Modellbau vorgenommen.

Die neuen Mitgliedsbeiträge belaufen sich wie folgt:

Modellbauer: Junioren S 2.-- Senioren S 5.--
Einmalige Aufnahmegebühr: S 5.--

Segelflieger: S 15.--
Einmalige Aufnahmegebühr S 10.--

Förderer: S 20.--
Einmalige Aufnahmegebühr S 15.--

pro Monat.

Die älteren Kameraden, die über umfangreiche Erfahrung auf dem Gebiet der Finanzierung von Reparaturen und Flugdienst verfügen, forderten einen noch weitaus höheren Monatsbeitrag. Wir wollen aber versuchen, unter Bedachtnahme größter Sparsamkeit vorläufig mit obigen Beträgen das Auslangen zu finden.

Dabei ist es allerdings unbedingt erforderlich, daß jeder Kamerad pünktlich seine Beiträge bezahlt und keinesfalls in den Rückstand kommt.

Wir werden durch monatliche Übersendung von Zahlscheinen (meist im AUFWIND, auch in diesem) dafür sorgen, daß jeder Kamerad, auch wenn es ihm nicht möglich ist, persönlich in der Klubbaracke während der Abendstunden oder Samstag-Sonntag vorzusprechen, den Monatsbeitrag regelmäßig einsenden kann.

Vergeßt nicht, daß ausschließlich von Eurer Beitragsleistung das Tempo der Reparaturarbeiten und damit der gesamte Flugbetrieb abhängig ist !!!

=====

A u s w ä r t i g e AUFWIND-Bezieher (Nicht-Klubmitglieder)

A c h t u n g !

Durch die ständige Verteuerung der Papier- und Matrizenkosten sind wir zu unserem Bedauern nicht mehr in der Lage, Euch auch weiterhin den AUFWIND ohne Kostenberechnung zukommen zu lassen. Wer von Euch also Wert darauf legt, auch in Zukunft unser Nachrichtenblatt zu erhalten, muß uns ein bisserl unter die Arme greifen und zwar in der Form, daß er die uns aufgelaufenen Selbstkosten für den Druck der ihm bisher zugegangenen Exemplare des Aufwind des Jahres 1949 zuzüglich dieser Nummer vergütet. Sie belaufen sich auf 80 Groschen zuzüglich 20 Groschen Porto pro Stück. Erlagschein liegt bei.

Für Eure liebenswürdige Einsicht und rasche Hilfe besten Dank!

=====