

Austria Flugsport

I N H A L T :

	Seite
Mitteilungen für unsere Leser	21
Unsere Generalversammlung am 18. März 1950.....	22
Warum wird noch nicht geflogen ?	23
Dauersegelfliegen	24
„ Superleichte "	27
Ein kleiner Notschrei	29
Gesamt österreichischer- Wettbewerb in Wr. Neustadt	30
Modellflug im In- und Ausland	31
Interessantes für unsere Mitglieder	32

.....

1. Jahrgang.

Heft 2.

April 1950.

Mitteilungen für unsere Leser

Es muß noch einmal gesagt werden !

Gar zu empörte Worte eines Kollegen veranlassen mich, noch einmal über etwas zu sprechen, was von den meisten von uns verständnisvoll aufgefasst wurde, Es handelt sich also um das Kapitel Druckfehler. Ich gebe wohl zu, daß im Heft 1 ziemlich viel vorhanden sind, aber im Vergleich zur Geschwindigkeit, mit welcher gearbeitet wurde, sind es wenige. Ich betone nochmals, daß diese Arbeit nicht bezahlt wird; wir können es uns nicht leisten, müssen daher zufrieden sein, sie überhaupt gemacht zu bekommen. Vorher möchte ich aber noch sagen, daß ich diesen Ausfall von Unverstand von vornherein verzeihe, denn der Mann weiß ja garnicht, wieviel gute Worte notwendig waren, um überhaupt so eine Arbeit zu bringen.

Jetzt aber das Wichtigste: Der am meisten kritisierte Fehler war das Wort „Proponentenkomitee“. Nun liebe Fliegerkollegen, hat einen von Euch das Wort „Prominenten...“ wehgetan? Ich glaube nicht. Ich betone, wer wirklicher Flieger ist, betrachtet den Zusammenhang mit diesem Wort, also die Vereinsmeierei, als Notwendigkeit, daher wäre es bedeutend schlimmer gewesen, hätten wir uns einen fliegertechnischen Fehler erlaubt, z.B. die Behauptung aufgestellt, einen Schulgleiter für 1.000 S liefern zu können.

Ich hätte mir jedwede Kritik verboten? Nein, zum Glück ist uns hier kein Fehler unterlaufen; es steht dort - b i t t e -. Der Unterschied zwischen diesen beiden Worten dürfte wohl den Herrn klar sein?

Ich wiederhole daher noch einmal die Bitte: drückt auch manchmal das zweite Auge zu; wir werden uns indessen bemühen, daß Ihr alle in naher Zukunft mit offenen Augen lesen könnt.

Soweit also dies

Ferner wurde ich gebeten, bekanntzugeben, bis wann eventuelle Arbeiten für die Zeitschrift eingesandt werden müssen. Bitte jeweils bis 15.d.M., also 14 Tage vor Erscheinen des Heftes und zwar an meine Adresse Wien XIX., Boschstrasse 10/2/7. Wie schon gesagt, danken wir im Vorhinein für jede vernünftige Mitarbeit.

Oska Czepa.

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

Schriftleiter: Oska Czepa,

Mitarbeiter für die Artikel in diesem Heft sind:

Für den Segelflug: Hr. Fritz Fohringer,

„ „ Modellflug: Hr. Erich Jedelsky,

Technische Ausführung: Hr. Resch Hans.

Zur Förderung des Flugsportgedankens sind sämtliche Artikel freigegeben.

Unsere Generalversammlung am 18. März 1950.

Es waren wieder dieselben Gesichter, welche man draussen in Mödling sah. Immerhin war der heimelige Weinkeller seicht angefüllt und es herrschte doch Versammlungsstimmung.

Unser Obmann, Herr Ing. Hladky begrüßte einleitend alle Mitglieder, im besonderen die anwesenden Gäste. In seinem weiteren Bericht betonte er die geleistete Arbeit des MFA und sprach schliesslich von der Notwendigkeit, jetzt, wo der Segelflug seinen Anlauf hat, eines neuen Bauraumes für die Reparaturen oder Neuherstellung grosser Maschinen. Der bisherige Bauraum in der Traugasse ist zu klein und soll in Zukunft nur für den Modellbau gedacht sein. Schliesslich richtete Herr Ing. Hladky an die Leute, welche nur auf das Fliegen bisher warteten, die Bitte, soweit es ihre Zeit erlaubt, mitzuhelfen, damit auch in Segelflug der MFA in Zukunft, wie im Modellflug bisher, seinen guten Ruf bewahrt.

Unser Kassenwart Hr. Robel leitete seinen Finanzbericht ungefähr so ein, dass die Finanzlage im letzten Jahr, nicht besonders rosig gewesen sei. In seinem Schlusswort erbat er sich mit süßem Lächeln - dies ging die Beitragsründer an - seinen Tisch aufzusuchen, um offene Posten, wie er sagte, zu schliessen.

Herr Ing. Hladky ergriff wieder das Wort und sprach von der notwendig gewordenen Umbenennung unseres Vereinsnamen. Die Abänderung in dem Statut, auf den Namen "F l u g r i n g - A u s t r i a", sowie eine weitere Abänderung, welche nur eine Erweiterung von Modell- zum Segelflug darstellte, wurde einstimmig angenommen. Herr Ing. Hladky sprach dann von Veränderungen in Vereinsvorstand. Die Anträge, Hr. Fritz Fohringer als Obmann-Stellvertreter, und Hr. Ing. Dittel als Referent für den Segelflug zu bestellen, wurden ebenfalls einstimmig angenommen.

Unser Kassier allein, so hiess es weiter, kann nicht mehr ganz mit, er braucht einen Vertreter. Da man die Zahlfreudigkeit unserer Mitglieder kennt, wurde sofort dem Antrag, Hr. Kumba als Mitarbeiter einzusetzen, unter Beifall stattgegeben. Ebenfalls wurde die Vertretung des Herr Ing. Burdis, für den derzeit beruflich stark verhinderten Schriftführer, Hr. Glaser, anerkannt.

Weiters gab Herr Ing. Hladky die Ernennung einiger Herren zu Ehrenmitgliedern bekannt.

Erstes Ehrenmitglied unseres Vereines ist demnach:

Herr Major C a v a l l a r,

Zweites Ehrenmitglied ist:

Herr Oberst V r i b a n c i c,

Drittes Ehrenmitglied ist:

Herr E s c h n e r, ein alter Pionier der Luftfahrt und als

Viertes Ehrenmitglied wurde

Herr S c h i l l e r ernannt.

./.

Herr Major Cavallar meldete sich dann zu Wort. Vor-
erst dankte er für die Ernennung zum Ehrenmitglied. In sei-
ner Ausführung sprach er vom harten Kampf um die Gründung
des Aeroclubs. Am 16. März hätte er persönlich die neuen
Statuten für diesen eingereicht, und sprach sehr ermutigend
von den nahen Start des Aeroclubs. Schliesslich dankte er
allen Herren, die mithalfen, die Entstehung des Aeroclubs
zu fördern, insbesondere unserem Obmann Herr Ing. Hladky.

Nach der Pause hielt dann Herr Fritz Fohringer ein
Referat über den Segelflug. Er betonte, dass die Segelflug-
interessenten nicht erwarten können, dass es zugeht wie
beim NSFK. Es wird die Arbeitsleistung nachgewiesen werden
müssen, um Fliegen zu können. Z.B. sei ein S.G. zur Aus-
stellung im Künstlerhaus fertig zu machen, da könnte man so-
fort seinen Mann stellen. (Man stelle sich vor: drei Bau-
mannschaften meldeten sich für dieses Werk bis Mittwoch, die
Modellflieger erblassten vor soviel Eifer.)

Die Nachricht, dass Herr Dr. Hart kommende Woche, Frei-
tag den 24. März, um 19 Uhr im selben Lokal eine Segelflieger-
untersuchung kostenlos starten wolle, wurde stürmisch be-
grüsst.

Schliesslich kam es noch zur Abstimmung, erbeten von
Hr. Fohringer, über die Höhe des neuen Mitgliedbeitrages.
Demnach soll in Zukunft der Betrag, egal ob für Modell-
oder Segelflieger, 10.- S im Monat betragen.

Abschliessend dankte Herr Ing. Hladky für das Erscheinen
und erklärte die Generalversammlung als beendet.

O. C.

Warum wird noch nicht geflogen?

Eine Verkettung von Schwierigkeiten ermöglicht uns es
nicht, den vom alliierten Rat am 22. Dezember 1949 geneh-
migten Flugbetrieb aufzunehmen und zwar aus folgenden
Gründen:

Das alliierte Luftfahrtministerium hat noch nicht die
offizielle Stellungnahme an das Bundesministerium für Ver-
kehr, Amt für zivile Luftfahrt erteilt und damit ist in
ihrer Hauptsache die erste Schwierigkeit gegeben. Von dem
aber ist es abhängig, ob ein Funktionieren des obenge-
nannten Amtes möglich ist. Z.B. unterliegen Ansuchen um
Zulassungen von Geländen, sowie Überprüfungen oder Neu-
zulassungen von Luftfahrerscheinen, alle diesen erwähnten
Umstand.

./.

In der weiteren Folge treten dann noch Schwierigkeiten auf, die den alten Bestand der noch vorhandenen Segelflugzeuge betreffen. Hier mangelt es wieder an den geeigneten und zugelassenen Bauprüfern, welche die Zulassung für die zum Teil schon wieder fertiggestellten, oder schon wieder in Stand gesetzten Segelflugzeuge abnehmen sollten.

Beim Neubau von Segelflugzeugen treten Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Bauplänen auf. Hierzu sei folgendes zu erwähnen und anzuprangern:

Ich sehe durchaus nicht ein, dass Leute, die das Glück hatten 1945 zu organisieren, heute dafür belohnt werden; verlangen sie doch für einen Plan 400 - 800 S. Es gibt so etwas wie Fliegerkameradschaft und wo der Aufbau der Segelfliegerei so von Grund auf gemacht werden muss und allen Gruppen jeder Schilling fehlt, wäre es wohl angebracht, dass diese Gruppe es sich noch einmal durch den Kopf gehen lässt, ob diese Baupläne doch nicht zu einem geringeren Betrag an andere Segelfliegergruppen abgegeben werden könnten.

Die Anschaffung von neuen Maschinen verursacht uns durch die übergrossen Baukosten neuerliche Schwierigkeiten. Z.B. belaufen sich die Kosten eines Schulgleiters auf rund 5.000 S, während ein Leistungssegelflugzeug kaum unter 20.000 S kommt.

All diese Gründe ergeben das Argument, dessentwegen noch immer nicht geflogen werden kann, obwohl von Seiten des alliierten Rates seit 22. Dezember 1949 der Segelflug als für genehmigt erklärt worden ist.

Fritz Fohringer...

Fritz Fohringer:

DAUERSEGELEFLIEGEN

Es hat vor dem zweiten Weltkrieg eine Zeit gegeben, da jedes Land, in welchem der Segelflug betrieben wurde, den Ehrgeiz hatte, den Dauerweltrekord an seine Fahne zu heften. Dies war natürlich auch bei uns in Österreich der Fall, und so entschlossen wir uns denn eines Tages, es waren Toni Kalbacher und ich, bei halbwegs guten und aussichtsreichen Windverhältnissen einen Versuch zu unternehmen. Wenn nun jemand glaubt, dass dies so leicht getan wie gesagt ist, so befindet er sich in einem grossen Irrtum, denn nicht der Mensch bestimmt hier mit seinem Willen, sondern das grösste Wort hat die Natur zu sprechen. Diese an und für sich jedem Segelflieger bekannte Erfahrung, mussten wir auch bei unseren Unternehmungen gleich wieder bestätigt finden.

./.

Beim ersten Versuch hatten wir auch noch anderes Pech, denn das Schleppflugzeug war zur festgesetzten Zeit nicht zur Stelle. Wir warteten von 6 Uhr morgens an und als zur Mittagszeit das Schleppflugzeug noch immer nicht in Sicht kam, war unsere Geduld zu Ende. Mit Unterstützung von einigen Strassen- und Landarbeitern, die wir für diese Tätigkeit entlohnnten, zogen wir unsere Mg 9 den Spitzerberg hinan, von wo wir dann mit dem Gummiseil starteten und zum Hundsheimer Kogel hinüberflogen. Es war aber damals viel wertvolle Zeit verloren gegangen, was wir auch nach einer Flugzeit von 11 Stunden 7 Minuten erkannten und zur Landung ansetzten, obwohl wir uns körperlich noch in guter Verfassung befanden.

Beim zweiten Versuch schien dann von Anfang an alles in bester Ordnung zu sein. Es war alles gut vorbereitet und das Schleppflugzeug stand rechtzeitig und für uns ganz allein zur Verfügung. Der Höhenschreiber war versiegelt und der Proviant in Ordnung; als Getränk hatten wir Sodawasser für den Tag und schwarzen Kaffee in Thermosflaschen für die Nacht. Toni hatte ausserdem noch Traubenzucker mit, den ich jedoch nicht mehr sehen konnte, da wir ihn schon seit langem bei Dauerflügen benutzten.

Der Start ging wie immer glatt vor sich. Als wir nun schon einige Zeit geflogen waren, fragte Toni plötzlich, ob wir dem Höhenschreiber eingeschaltet hätten. "Nein", war meine Antwort. Also was machen? Kurz entschlossen habe ich mich damals losgeschnallt und habe mit dem Kopfstück der Sodawasserflasche das Sperrholz eingeschlagen, um mit den Fingern den Höhenschreiber einschalten zu können. Wieder sind durch ein Versehen, allerdings von unserer Seite, wertvolle Minuten verloren gegangen; bei diesem Versuch brachten wir es dann auf 14 Stunden 15 Minuten.

Der dritte Versuch ging dann noch besser, denn da hatten wir schon die Erfahrungen der beiden vorangegangenen verwertet. Wir flogen herrlich den ganzen Tag und den ersten Teil der Nacht und meinten schon, dass es uns diesmal gelingen könnte. Als es jedoch 5 Uhr morgens wurde und wir bereits 15 Stunden in der Luft waren, stieg von der Donau derart starker Nebel herauf, dass wir uns entschliessen mussten, am Hang Blindflug zu machen. Als sich nach einiger Zeit die Sicht wieder besserte, mussten wir feststellen, dass wir uns auf der Hangkante, auf der Hundsheimer Seite, also im Lee, befanden. Mit der noch vorhandenen Höhenreserve haben wir es aber geschafft, dass wir trotzdem noch einmal vor die Hangkante auf der Hainburger Seite kamen, doch sollte uns der Nebel noch ein zweites Mal zum Verhängnis werden. Wieder mussten wir zum Blindflug übergehen und als es diesmal heller wurde, war kein Hang mehr zu sehen; wir waren weit abgekommen, befanden uns zwischen Hainburg und Wolfsthal und mussten nach einer Flugzeit von 16 Stunden 10 Minuten auf einem freien Feld landen. Der damalige Weltrekord wurde von den beiden Russen Makaroff und Godovikoff gehalten, die sich auf einer "RIM-3" 19 Stunden 8 Minuten in der Luft befunden hatten.

Wir haben dann in der Zwischenzeit mehrere Flüge durchgeführt und erreichten Zeiten von 9 Stunden 20 Minuten und 7 Stunden 48 Minuten, doch hat der Wind immer vorzeitig aufgehört und wir mussten wieder landen. Dazu kam dann die Nachricht, dass zwei Engländer namens Murray und Sproute auf "Falcon III" den Rekord auf 22 Stunden 13 Minuten hinaufgesetzt hatten. Nun sollte noch einmal ein letzter Versuch unternommen werden. An einem Dienstag früh zeigte sich die Wetterlage derart günstig, dass wir beschlossen, unverzüglich zu starten. Nach dem Start um 5 Uhr 20 bei kräftigem Südost wurde es jedoch plötzlich böckig. Der Wind drehte sich rasch zwischen Richtung Südost und West und es begann ein regelrechter Kampf um Höhe. Unter Ausnutzung des Hangwindes hatten wir bis 10 Uhr vormittags eine Höhe von 450 m erreicht, als wir unter der Einwirkung der Sonne plötzlich Thermik bekamen und rasch auf Höhen zwischen 600 und 800 m kamen. Gegen 19 Uhr kam dann die kritische Zeit, da der Südwind abflaute und wir nun versuchen mussten, mit der noch vorhandenen geringen Höhe den Westwettereinbruch abzuwarten. Es gelang! Die Front erreichte uns in knapp 400 m Höhe mit solch elementarer Gewalt, dass wir in 8 Minuten 1.500 m erreichten. Wieder begann ein kühler Kampf, denn es bestand die Gefahr, dass wir in die Wolken hineingezogen würden, wo wir die Orientierung verloren hätten.

Nun hatten wir noch die Nacht vor uns zum Fliegen. Die Bodenmannschaft der Segelfliegergruppe Hainburg hatte am Berg bereits die Richtungsfeuer angefacht; wir mussten der Wetterfront entgegenfliegen und hatten alle Hände voll zu tun, um uns waagrecht zu halten. Wieder verloren wir mehr als 1.000 m und segelten in 500 m Höhe am Nordwesthang. Der Sturm wurde nun derartig heftig und böig, dass wir uns schliesslich um 21 Uhr 30 zur Landung entschlossen, um nicht in den Wald abgetrieben zu werden. Eine Nachtlandung ohne Platzbeleuchtung mit einem Segelflugzeug ist nun nicht so einfach, doch wir hatten Glück. Nach fast 18 Stunden Flugzeit landeten wir glatt, doch waren wir mit unseren Kräften zu Ende. Toni und ich, die wir an Gewicht 6 bzw. 5 kg verloren hatten, besaßen nur den einen Wunsch, zu schlafen.

Während ich nach diesem Versuch nicht mehr mitmachen konnte, da ich auch noch einen Beruf hatte und in 10 Tagen mehr als 70 Stunden geflogen war, war Tonis Ehrgeiz nicht zu schlagen. Er gewann einen neuen Partner, es war Tauschegg aus Oberösterreich, mit dem er dann mehr Glück hatte. Gleich beim ersten Anhieb gelang es den beiden, mit einer Flugzeit von 23 Stunden 41 Minuten einen Weltrekord aufzustellen, doch währte es nur 4 Tage, als Toni den neuerlichen Versuch unternahm, seinen eigenen Rekord zu verbessern. Er flog dabei mit Sepp Führinger als Partner und der Rekord wurde auf 40 Stunden 38 Minuten hinaufgesetzt.

Nun dachten die meisten, dass wohl keiner bei uns so rasch mehr den Versuch unternehmen werde, einen neuen Rekord aufzustellen. Doch eines Tages war eine Gö 4 ganz ohne Ansage in der Luft über dem Kogel. Diesmal waren es Sepp Führinger und Hofmann aus Liesing, und es gelang ihnen, über 48 Stunden in der Luft zu bleiben. Als Rekord wurde jedoch diese Zeit nicht anerkannt, denn zur gleichen Stunde war von den Deutschen Bödecker und Zander auf einem "Kranich" der Rekord auf 50 Stunden 26 Minuten hinaufgesetzt worden. Damit war dann dem Dauerfliegen in allen Ländern ein vorläufiges Ende gesetzt.

Abschliessend sei festgestellt, dass es beim Dauerfliegen weniger auf die sportliche Leistung als vielmehr auf das Glück und auf ein besseres Sitzfleisch ankommt. Jedenfalls sind die vom Flieger zu vollbringenden Leistungen grösser, wenn es sich um einen Streckenflug oder um einen Zielflug mit Rückkehr zur Startstelle handelt. Wollen wir hoffen, dass Österreichs neue Segelfliegerei bald wieder jenes Ansehen erringt, das es in aller Welt bis zum Anbruch des zweiten Weltkrieges hatte.

-.--.-.-

" S U P E R L E I C H T E "

Unter "Superleichten" - in den englisch sprechenden Ländern sagt man lightweight - versteht man Segelflugmodelle, deren Flächenbelastung wesentlich unter der FAI-Grenze von $12\text{g}/\text{dm}^2$ liegt.

Der Bau der "Superleichten" wurde ursprünglich angeregt durch die Jahreszeit. Während normal schwere Segler über $12\text{g}/\text{dm}^2$ nach Hochstart im Sommer bei Thermik leicht Flüge über fünf Minuten ausführten, sind solche Zeiten im reinen Gleitflug bei 100 m Hochstartschnur schon Spitzenleistungen. Im Winter also fehlte ein Segler, der den Genuss solcher Zeiten brachte. Nun lässt sich eine Leistungssteigerung durch rigoroses Herabsetzen der Flächenbelastung und damit der Sinkgeschwindigkeit erreichen. Schon 1936 bauten wir, bedingt durch windarmes, meist mit Wiesen bewachsenes Gelände mit schwachen Aufwindströmungen, "Superleichte". Flügel und Leitwerk waren in der Rahmenbauweise der Saalflugmodelle gebaut, nur mit Oberseitenbespannung und im Profil gewölbter Platte, ähnlich Mc.Bride B-7. Der Flügel wurde durch je zwei Streben an den Rumpf (in Stebbenbau von sechseckiger, rhombischem Querschnitt) abgestützt, da er sonst durch die Bespannung ein Propeller wird.

Verwendet wurden durchgehend 2x2 mm Bambus oder Tonkinleisten bei Spannweiten von 1000 bis 1500 mm. Mit diesen Modellen erreichten wir Spitzenleistungen von über einer Stunde Flugdauer und 35 km Strecken; die Durchschnittszeiten lagen bei 3 bis 4 g/dm² Flächenbelastung und mit 100 m Hochstartschnur um fünf Minuten.

Von dieser Bauweise kamen wir in den folgenden Jahren durch das Hangsegeln mit schweren Modellen, ähnlich "Grosser Winkler", wieder ganz ab. Im Winter 1948 baute ich erstmalig wieder einen Segler jener Art. Seine Leistungen von mehreren Flügen über fünf Minuten waren der Beginn der Entwicklung der "Superleichten" in Wien. Die Mängel dieser Bauweise wurden jedoch sofort sichtbar. Für die Wiener Windstärken von durchschnittlich 4 m/sec. war sie zu wenig fest, deshalb selten einzusetzen. Zweitens erzeugten die Streben viel leistungsverschlechternden Widerstand. Ich baute daraufhin freitragend und stellte folgende Überlegung an: Ein Motormodell von 1000 bis 1800 mm Spannweite und 12g/dm² hat durchschnittlich einen Motor vom halben Gesamtgewicht. Ohne Motor ergebe sich also ein Segler von 6g/dm²; rechnet man noch das Fahrgestell ab, kommt man auf 5g/dm² Flächenbelastung. Dabei ist durch die geringere Wucht die Festigkeit noch grösser, die Böenempfindlichkeit allerdings gewachsen, weshalb auf gute Stabilität um alle Achsen geachtet wurde. Um Schiebewiderstand beim Kurven zu sparen und eine möglichst reine Windfahnenwirkung zu erzielen, wurde der Rumpf mit kleinstem Querschnitt gebaut und ist eigentlich nur Ballast- und Leitwerkträger.

Der Aufbau wurde bewusst einfach gehalten, Gleichbleibendes Flügelprofil und Leitwerk. Spannweite 1710 mm, Flügeltiefe 200 mm, Profil-Eigenentwurf (y_0 max. 10%, d_t 6%). Der Flügel des Modells war so gezogen, besonders in Bodennähe, dass sich der Name "Wiesenschleicher" einstellte und die beste Charakteristik gibt. Bei einer Reihe von Messungsflügen bei 1-2 m/sec. Wind, jeweils knapp vor Sonnenuntergang am Donauüberschwemmungsgebiet, wurden mit 15 m Zwirnlänge durchschnittlich 65 Sekunden Flugzeit erzielt. Viele Flüge über fünf und sechs Minuten folgten. Daraufhin nahm der Bau der "Superleichten" einen mächtigen Aufschwung bei uns.

Einige besondere Zeiten sollen dies zeigen: Ing. Jansa's "Windvogel" 11 Minuten 14 Sekunden, Jedelsky mit "Wiesenschleicher 1" 12 Minuten und mit "Wiesenschleicher 2" 16 Minuten 30 Sekunden und O. Czepa mit "Federkiel" 8 Minuten 3 Sekunden. Die weitaus beste Zeit jedoch erzielte L. Tlapak mit seinem superleichten Nurflügel

"Schlauchkurbler 1" mit 44 Minuten 30 Sekunden. Sein "Schlauchkurbler 2" bewies erneut seine Güte mit 11 Min.

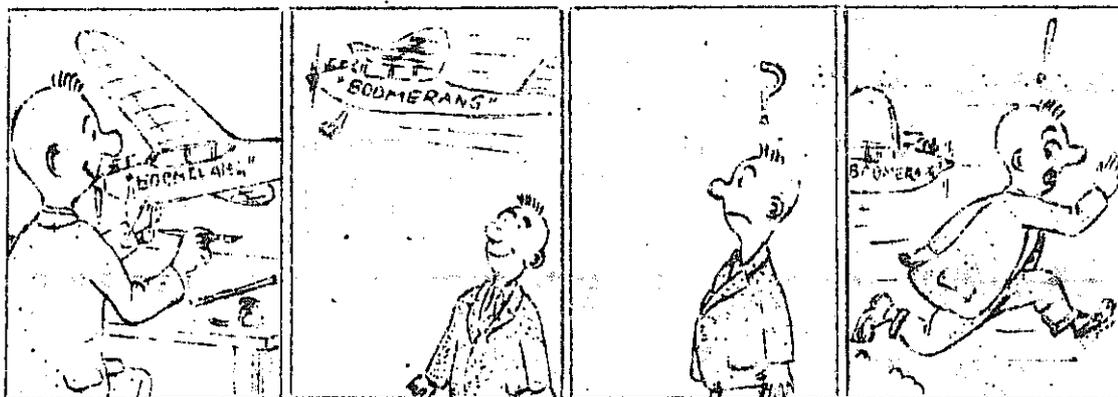
Die normalen "Superleichten" haben einen gewissen Abschluss gefunden. Spannweite 1300 bis 1500 mm, Flügeltiefe 160 bis 180 mm, einfache V-Form, Rumpflänge 1100 bis 1200 mm, Querschnitt gleichseitiges Dreieck von

30 mm Seitenlänge, Höhenleitwerk symmetrisch oder schwachtragend im Profil, Fläche ein-Fünftel bis ein Sechstel der Flügelfläche, Flächenbelastung 5 bis 6 g/dm² bei Profilen MVA-123, gewölbte Platte 417a, scharf, Eigenprofile y_0 max. 9 bis 10%, d_t 4 bis 6%. Diejenigen Modellflieger, die in Gebieten mit schwächeren Winden daheim sind, sollten sich die leicht erreichbaren schönen Flüge mit "Superleichten" nicht entgehen lassen.

E. Jedelsky

Was liegt nicht alles in einem Namen.

von Harry Stil.



Entnommen " Model Aircraft " März - April 1950.

Ein kleiner Notschrei!

Die Modellausstellung im Künstlerhaus hat begonnen. Wie immer, waren es die paar Wenigen, genannt Unentwegten, welche sich dieser grossen Aufgabe annahmen und wie wir bereits in den ersten Tagen sahen, zum Erfolg führten. Ich will hier über die Ausstellung als solche nicht viel sprechen, sondern mit einer kleinen Bitte an Euch herantreten. Die paar Leute, welche all die Aufbauarbeit für diese Ausstellung leisteten, stehen jetzt ebenfalls von morgens bis abends dort, starten Modelle, führen die Motore vor, geben Erklärungen, oder machen sonst auf irgendeine Weise Propaganda für unseren Klub. Aber es wird Abend und sie hatten eigentlich keine Zeit gefunden, essen zu gehen, es ist ja niemand für sie da. Stellt Euch also, wenn es Euch irgendwie möglich ist, auf ein paar Stunden zur Verfügung und entlastet so Eure Kollegen, die Euch dafür dankbar sein werden.

Gesamt österreichischer Wettbewerb für Segelflugmodelle
(Höchststart) in Wr. Neustadt am 25. Juni 1950.

Klasseneinteilung:

FAI	Klasse	A	:	0 - 25	dm ²	F/total
"	"	B	:	25 - 50	"	"
"	"	C	:	50 - 150	"	"
"	"	D	:	0 - 150	"	"

Nurflügel: Als Nurflügelmodelle werden solche Modelle betrachtet, welche keine horizontale oder schiefe stabilisierende Fläche aufweisen. Diese stabilisierenden Flächen dürfen nicht vom Flügel durch irgend einen Zwischenraum getrennt sein. Z.B. Spaltflügel, welche vom Hauptflügel getrennt sind, werden nicht zugelassen.

Freiklasse E: Projektion des gesamten Modelles in normaler Gleitfluglage auf eine waagrechte Ebene max. 150 dm². Gewicht 5000 gr. Rumpfuerschnitt & Flächenbelastung frei. Flug durch dynamischen Auftrieb feststehender oder beweglicher Flächen, ohne Vortriebseinrichtung.

Es gelten die Modellflugbestimmungen des ÖFV. Jedes Bundesland kann pro Klasse 3 Modelle entsenden.

Ausserdem findet an diesem Tag die nationale Ausscheidung für den Wakefield statt. Es handelt sich dabei um gummitorgetriebene Rumpfflugmodelle mit einem Querschnitt aus der Formel: Länge des Rumpfes zum Quadrat g_0^{-2} brochen durch 100, einer Maximalflügelfläche von 12,94 dm² mit einer plus oder minus Toleranz von 0,64 dm². Die Fläche des Leitwerkes darf 33% der Hauptfläche nicht überschreiten. Das Mindestgewicht ist dabei mit 226,8 gr. festgelegt.

Die Modellflugkommission des ÖFV.

Die regionale Ausscheidung der Wiener für den nationalen Wettbewerb in Wr. Neustadt, findet zu Pfingsten, also am 28. Mai d.J. auf der Donauwiese statt. Es gelangen dabei drei Wertungsflüge mit 20 m Höchststartschnur zur Austragung, um die tatsächlich besten Modelle unbeeinflusst von Thermik, auszuscheiden.

An Pfingstmontag findet aber dann, um den Fluggenuss etwas zu erhöhen, ein normaler Wettbewerb in Seyring statt.

Die Zeit ist knapp, also baut nicht die letzten 14 Tage, sondern beginnt bereits jetzt damit.

O.C.

Modellflug im In- und Ausland.

Während bei uns aus naheliegenden Gründen das Modellfliegen mit radiotechnischen Fernsteuerungen noch verboten ist, hat es indessen vor allem in England, Frankreich und Amerika, bereits einen grossen Platz im Modellflug eingenommen. Fertige Anlagen werden schon ziemlich lange von den Modellflugfirmen zu noch erschwinglichen Preisen erzeugt und bei Wettbewerben ist eine besondere Klasse "radio control" aufgestellt. Die Grösse der dabei verwendeten Flugmodelle ist ganz verschieden. Man geht bis zum höchstzugelassenen Gewicht, aber auch herunter und das ist der Neueste Clou des bekannten Amerikaners Dick Schuhmacher, zu dem Mikrofilmbespannten Saalflugmodell. Das Gewicht dieses Modells beträgt 2,8 gr! Es ist damit das kleinste Modell der Welt, welches mit Radiokontrollmechanismus ausgerüstet ist. Der Platzmangel erlaubt es nicht, näher auf die simple Konstruktion dieses Modells einzugehen, doch ist es möglich, dass wir in Kürze einem ausführlichen Bericht über dieses, sowie einen allgemeinen Bericht jenes interessanten Gebietes bringen werden können.....

Wie wir aus England erfahren, ist bereits der Tag der Austragung des Wakefield Wettbewerbes festgelegt worden. Da ja bekanntlich Finnland im letzten Jahr diesen Bewerb gewonnen hat, so wird, wie es die Bestimmung vorschreibt, dieser Wettbewerb heuer in Finnland ausgetragen werden. Der grosse Tag ist der 23. Juni. Ich möchte dazu bemerken, dass nur Länder, die der FAI angehören, an diesem Wettbewerb teilnehmen können.

Da ja nun Österreich noch nicht der FAI angehört, ist es in Frage gestellt, ob überhaupt ein Team nach Finnland entsandt werden kann, ganz abgesehen von der finanziellen Seite.

Die Modellflugkommission des ÖFV jedoch hat sich entschlossen, beim nationalen Segelflugmodellwettbewerb in Wr. Neustadt, die verlangte nationale Ausscheidung für den Wakefield durchzuführen. Damit soll endlich auch bei den Gumminotormodellen begonnen werden, den Anschluss an das Ausland zu finden.....

Erstmalig aber nach dem Kriege wieder, wird ein internationaler Segelflugmodellwettbewerb stattfinden und zwar war es Schweden, das ihn ausgeschrieben hat. Das Datum ist der 30. Juli 1950. Es handelt sich dabei um eine bestimmte Grössenordnung und zwar ist F_{total} zwischen 32 und 34 dm^2 , das Minimumgewicht mit 410 gr. und der Rumpfquerschnitt mit F_{total} durch 100 festgelegt worden. Diese Klasse hat die Bezeichnung A_2 oder "Nordische" und ist der skandinavischen Klasseneinteilung entnommen. In den teilnehmenden Ländern ist bereits geplant, den Team, welches am Wakefield teilnimmt, gleichzeitig die Möglichkeit zu geben, an diesem Wettbewerb teilzunehmen. (Wir würden auch gerne dabei sein, na vielleicht lässt sich mit den Sporttoto reden?)

Interessantes für unsere Mitglieder !

Herr Ing. Zitta, Villach, teilt uns folgendes mit: Ein dortiger Schlosser hätte sich bereit erklärt, seine Fesselflugmodellsteueranlage, welche es dem Fesselflieger erlaubt, das Modell außerhalb des Flugkreises in ruhiger Stellung zu steuern, zum Preise von S. 143.-- ab Villach herzustellen. Interessenten mögen sich direkt an seine Adresse, Villach, Kärntner-Maschinenfabrik, wenden. Wenn wir richtig verstehen, so besteht auch die Absicht, event. einen Plan erscheinen zu lassen.

Herr Vinck, ein Mitglied unseres Vereines machte sich erbötig, sämtliche Fotoamateurarbeiten für Mitglieder unseres Clubs mit 25% Rabatt zu übernehmen. Mitglieder die von diesem Angebot Gebrauch machen wollen, wenden sich an Foto Kutschera, X., Columbusgasse 64. Nur gegen Vorweis der Mitglieds-karte werden die Arbeiten angenommen, also nicht darauf vergessen.

Was existiert eigentlich noch an Zeitschriften und Ähnlichem betreffs Flugwesen in Österreich, wurde ich vor kurzem gefragt. Die Frage war zweifellos gut gestellt, vor allem das N O C H. Tatsächlich gingen alle nach dem Kriege erschienenen Zeitschriften ein. Ein zu kleines Interessengebiet, daraus resultierender schwacher Verkauf und Geldknappheit waren der Grund dafür.

Neuerlich hat sich aber ein Verlag für den Flugsport interessiert. Es ist der Verlag Hans Maly, Wien., welcher in seiner „Motorschau“ einen Motor-Segel- und Modellflugbeitrag beinhaltet. Wie empfehlen diese Zeitschrift, welche vor kurzem erschien, auf das beste und wünschen ihr guten Erfolg.

Bei den Vereinsnachrichten war eine ähnliche Erscheinung festzustellen. Lediglich der Linzer „Aufwind“ konnte seine Ausdauer beweisen. Bestellungen für diese Zeitschrift können auch an mich gerichtet werden.

Salzburg bringt ein Informationsblatt heraus. Ein zweiseitiges bedrucktes Blatt, welches den dortigen Mitgliedern das Neueste aus der Fliegerei und dem Club bringt.

Sonst ist mir eigentlich weiter nichts bekannt. Sollten noch einige Vereine solche Informationsblätter herausbringen, so bitten wir, um Zusendung, zwecks Auswertung des Materials für unseren Verein.