

FLUGSPORT ALPSPORT VOLKSPORT

Unabhängiges und unparteiliches Organ zur Förderung und Popularisierung des österreichischen Flugsportes.

Jahresbezugspreis S 1.50

Briefadresse: Wien, IV. Amt 50, Postfach 74 Postsparkassen-Konto: B 134.607

JAHRGANG 1932

NOVEMBER—DEZEMBER

Nr. 6

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

Kann Flugsport Volkssport werden?

Nämlich in Oesterreich! Dies muß ganz besonders betont werden. Ein volkstümlicher Sport, oder der, der es werden soll, muß genügende Ausbreitungsmöglichkeiten haben. Die Bedingungen hierzu müssen von der breiten Masse erfüllt werden können. Dies wäre ganz leicht durchzuführen, wenn — ja wenn — die Behörden mit den diversen Gruppen in Kontakt kämen und nicht hinter deren Rücken Vorschriften schmiedeten, die für irgendeine, in einem Winkel Oesterreichs liegende Gruppe, glattweg undurchführbar sind. Das Einzige, was erreicht werden wird, wird eine Umgehung der Gesetze sein. Aber letzten Endes: werden die Gruppen nicht gezwungen dazu? Schauen wir einmal nach Deutschland. Dort existieren ebenfalls Gesetze. Diese werden aber von den Gruppen gar nicht erschwerend oder gar hemmend empfunden. Der Unterschied liegt nun darin, daß alle Gruppen im Reiche draußen in ihrem Verband organisiert sind und dieser Verband einen „Beirat“ in die Luftfahrtbehörde entsendet, der auf die Schreibtäfelern der alten Herren ein wenig achtgibt. Und daß ein solcher Verband auch Anderes noch zu leisten imstande ist, beweist ja die deutsche Segelfliegerei.

Und bei uns? Jede Gruppe murxt für sich und baut „Zöglinge“ und „zerlegt“ sie wieder. Die österreichische „Zöglings-Hupferei“ ist schon sprichwörtlich geworden. Es ist nun sehr zu begrüßen, daß sich einige aufwärts wollende Gruppen zusammenschließen und in den Bundesländern Landesverbände bildeten. Der unmittelbar in Gründung

befindliche Hauptverband derselben, der Oesterr. Flugsport-Verband, wird nach reichsdeutschem Beispiel der Verbreitung des österreichischen Flugsportes die Wege ebnen, was leider der Oe. L. V. bisher noch nicht in Angriff genommen hatte.

Daß man sich in Oesterreich mit diesen Fragen sehr eingehend befaßt, beweisen die verschiedenen an den F. a. V. gerichteten Schreiben. Zwei davon seien nachstehend wiedergegeben:

Kann man in Österreich noch Gleitfliegen?

Jeder, der sich mit der Frage des Fliegens einmal eingehender befaßt hat, wird über diesen Titel lachen, nicht aber der, der es am eigenen Leibe fühlen mußte.

[Wenn einmal einer seine liebe Kiste fertig hat, beginnt für ihn erst der richtige Leidensweg. Schon an und für sich ist es eine Kunst, so ein passendes Gelände zu finden. Liebe Annehmlichkeiten stehen da stets im Weg und jeder muß von Glück reden, wenn er da ein Platzerl gefunden hat, wo er seine Sehnsucht stillen kann. „Kann“, aber nur wo anders, nicht aber in Oesterreich. — Unser Gesetz, bes. § 47 und § 48 der 276. Verordnung des Bundesmin. für Handel und Verkehr von 1930 (wichtig für jeden Flieger, ist für S 2.— von der Schriftleitung zu beziehen) sagt es so einfach, daß der Flugplatz nur zu genehmigen sei und zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung von der Luftfahrtbehörde (Luftamt des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, Anmerkung der Schriftleitung) Vorschriften gemacht werden können. — In Deutschland, da braucht man sein Fluggelände nur dem nächsten Kreisamte anzuzeigen und dann wird bloß Nachschau gehalten, ob nicht verkehrsreiche Punkte oder sonstige Gefahrenmomente für Flieger oder Passanten in nächster Nähe sind und schon wird es bewilligt. Vielleicht, daß die eine oder andere Vorschrift gemacht wird, wie z. B. Haftpflichtversicherung o. dergl. Aber ja keine Schwierigkeit. Man fand im Reiche draußen im Gesetze einen Ausweg,

indem man das ständige Fluggelände für die Gleitflieger nur „Übungsgelände“ benannte, weil es jedem klaren Kopfe einleuchtend sein muß, daß man auf solchen Hängen wohl niemals ein allgemeines Fluggelände wird entwickeln können und umgekehrt auf den üblichen Flugplätzen die Gleitflieger nicht gerade weit kommen würden.

Darum: Auch da Angleichung an die deutschen Gesetze und Gesetzesauslegungen!

Wie notwendig diese Frage einmal aufzurollen ist, zeigt auch, was im Rundschreiben an die Flughafenleitungen Zl. 48624 L. A. vom 7. Okt. 1932 des Bundesministeriums für Handel und Verkehr zu lesen ist. Nach dieser bürokratischen Blüte dürfte für uns Segelflieger das goldene Zeitalter anbrechen. Nachdem man sich einmal einen amtlich geprüften Segelflieger angestellt hat, die Maschine kommissioniert wurde, die ärztliche Prüfung überstanden hat und hinreichend haftpflichtversichert ist, dann darf man endlich auf ein öffentliches Flugfeld! Leider hat man in dem oben angeführten Erlasse anzuführen vergessen, wie auf dem öffentlichen Flugfeld der Hang- und thermische Aufwind zu entstehen hat. Vielleicht kommen dafür noch ergänzende Bestimmungen heraus, nach welchem Paragraphen und in welcher Flugfeldecke dieser Wind zu haben sein wird.

Auch wir aus Eigenem heraus verlangen, wollen es sogar haben, daß Vorschriften für Sicherheit und Ordnung herausgegeben werden. Aber diese Vorschriften dürfen eine Bewegung nicht ersticken, insbesondere wenn es noch gar keine Bewegung war. Auch wir sind für Bauprüfung. Aber daß nur zwei Herren in Oesterreich dieses Talent haben sollten, bezweifeln wir. Heraus mit den in § 23 von 1930/276 vorgesehenen Kommissionen in mindestens allen Landeshauptstädten. Heraus mit erweiterten Rechten für die Flugplatzleiter! Diese werden wohl kaum nur so viel Fähigkeiten haben, daß sie bloß feststellen können, ob ein Flugzeug für Schleppstart geeignet ist oder nicht. Heraus auch mit dem Beirat für das Luftamt, damit sich solche Sachen nicht mehr wiederholen können.

Die Jugend läßt sich nicht unterdrücken — und wird sie unterdrückt, dann sucht sie Ausweg nach ihrer Art. Aber das liegt nicht in unserem Interesse. Wir wollen vor dem Gesetze einwandfrei dastehen — nur lassen wir uns nicht drosseln! Gebt uns mehr Freiheit, damit wir selbst mehr für Ordnung und Sicherheit sorgen können.

N. N.

Woran fehlt es?

Um dies zu veranschaulichen, wollen wir uns einmal die Frage vorlegen: „Was hat die österreichische Segelfliegerei bisher geleistet?“ — Um ganz ehrlich zu sein, herzlich wenig, denn wir dürfen nicht vergessen, daß Leistungen Kronfelds und anderer Kanonen hier nicht in Frage kommen, da sie zum größten Teil mit deutschen Mitteln und Kenntnissen erworben und meist auch im Auslande vollbracht wurden. Wir sollten uns eigentlich schämen, diese Leistungen als unsere anzusprechen, da wir bis jetzt noch gar nichts unternommen haben, dieselben bei uns zu wiederholen und für uns zu verwerten. Hier angelangt sind wir eigentlich schon beim Kernpunkt der ganzen Sache. Warum wurde dies nicht schon lange ausgearbeitet?

Es fehlte vor allem an einer Spitzenorganisation der Flugsport treibenden Vereine, dem Oe. L. V., der allerdings am Papier vorhanden, in Wirklichkeit aber einen Dornröschenschlaf hält. Warum wurde er aber dazu verurteilt? Um es offen zu sagen: Jeder Verein hat mitgewirkt und durch seine Interessenlosigkeit die jetzigen Verhältnisse ver-

schuldete. In erster Linie wäre es Sache des Oe. L. V., organisatorisch zu wirken (auf die ganzen österreichischen Gruppen! Anm. der Schriftleitung.) und nicht, wie viele Vereine der Ansicht waren, ihn als finanzielle Vermittlungsstelle zu betrachten, denn wenn sich jeder Verein bisher selbständig durchgebracht hat und mußte, so würde dies auch weiter möglich sein. Aber durch eine solche Spitzenorganisation würde der österreichische Segelflugsport in seine richtige Bahn gebracht werden und der Erfolg würde ebenfalls nicht ausbleiben, nämlich den Flugsport als Volkssport anzusprechen. Die nächstgrößte Ursache unseres geringen Fortschrittes ist der Mangel an geeigneten Fluglehrern. Es geht nicht an, daß jeder Verein eines seiner Mitglieder nach Deutschland schickt und nach Ueberwindung der größten finanziellen Opfer einen Lehrer erwirbt. Da aber unsere ganzen Vereine auf diesem Prinzip aufgebaut sind, besagt dies schon, daß die Erfolge sehr spärlich ausschauen werden, da ihr Arbeiten ungeheuer erschwert ist. Hier kann dem Oesterreichischen Aero-Club der Vorwurf nicht erspart bleiben, daß er diesem Uebelstand nicht abgeholfen hat und es unterließ, Robert Kronfeld, der ja aus seinen Reihen hervorging, für Oesterreich zu gewinnen. Jede der derzeit bestehenden Gruppen würde gerne ihr Möglichstes tun, um in Oesterreich geeignete Fluglehrer für sich heranzubilden. Kronfeld selbst würde es sich bestimmt nicht nehmen lassen, daran aktiv teilzunehmen. Das ganze Unternehmen müßte in Händen des Oe. L. V. liegen und nicht auf Gewinn eingestellt sein, sondern nur auf Kostendeckung arbeiten. Daß dies möglich ist, zeigt uns Ungarn, wo eine ähnliche Einrichtung, ganz auf sich selbst angewiesen, bereits besteht und deren vorzügliches Wirken dem ungarischen Segelflugsport große Dienste erwies. Ich selbst hatte vor Kurzem Gelegenheit, Lehrer und Schüler fliegen zu sehen und mußte ihre Leistungen bewundern. Warum sollte dies in Oesterreich nicht möglich sein? Von anderen Fragen, die einer schleunigen Bereinigung bedürfen, wie Geländefrage, Flugzeug-Zulassung usw., wäre nur zu sagen, daß sie das Betätigungsfeld ungeheuer erweitern würden und es höchste Zeit wäre, sie in Angriff zu nehmen.

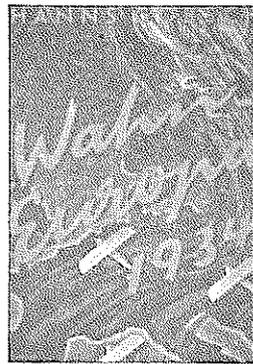
Darum nochmals: Heraus mit dem Oe. L. V.! Mögen die maßgebenden Stellen diese wenigen Zeilen beherzigen und die Ausführung unterstützen, denn es wäre höchste Zeit dazu.

eand. mere. A. Feldner.

Bücher und Zeitschriften.

„Wahn-Europa 1934“, von Hanns Gobsch, Leinenband, 348 Seiten stark, 10. Tausend, erschienen im Fackelreiter-

Verlag, Berlin-W 15, Preis RM 4.80. Vorgenanntes Werk, eine Vision aus dem Jahre 1934, ist kein gewöhnlicher Roman, auch kein aus Dichterphantasie entsprungenes Wahngemälde, sondern eine Zusammenstellung harter Tatsachen und echter Wirklichkeit. Fünf kurze Tage und Nächte ziehen an uns vorüber, die jedoch genügen, um einen Erteil aus dem Scheinzustand des Friedens und der Eintracht in einen Trümmerhaufen zu verwandeln. Dieses Buch das schonungslos das Grauen



eines künftigen Krieges vor Augen führt und in beispielloser Weise die Gewalt- und Rüstungspolitik der europäischen Völker wiedergibt, muß jeden Menschen, egal welcher Gesinnung, zur Einsicht bekehren.

Gleit- und Segelflugprüfungen in Österreich

Auf Grund des Artikels in der Oktober-Nummer des F. a. V. erhielten wir vom Flugsport-Verein Wiener-Neustadt folgende Zeilen, für die wir herzlichst danken:

„Angeregt durch Ihren Aufsatz über Vereinsflugprüfungen in der letzten Nummer wollen wir Ihnen mitteilen, wie wir uns die Gleitfliegerabzeichen selbst verschafft haben.

Vergangenen Jahres haben wir in Angelegenheit unserer abgelegten „A“-Prüfungen (welche durch einen R. R. G.-Sportzeugen abgenommen wurden) uns mit dem Ersuchen zwecks Anerkennung und Ausfolgung der Abzeichen direkt an die Rhön-Rossitten-Ges. gewandt. Auf die darauffolgende Mitteilung, daß für Oesterreich der Oesterreichische Aero-Club (vertreten in der F. A. I.) für uns in Frage kommt, haben wir das Ansuchen nach dort weitergeleitet. Leider konnte diese Angelegenheit im Aero-Club sowie im neugegründeten Oe. L. V. bis jetzt nicht durchgeführt werden, weshalb wir uns veranlaßt fühlten, unser Ansuchen an die R. R. G. zu erneuern, mit der Bitte, für Oesterreich, bis zur restlosen Klärung hierselbst, die Abzeichen-Angelegenheiten zu übernehmen.

Das vom Oe. L. V. bestätigte Prüfungsprotokoll haben wir zur Begutachtung unserem Ansuchen nochmals vorgelegt und so von der R. R. G.-Fliegerschule Wasserkuppe, die „A“-Gleitfliegerabzeichen zugestellt bekommen.

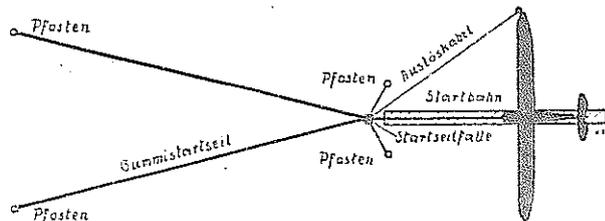
Nachdem in Oesterreich auch andere Fliegergruppen mit Erfolg Prüfungsflüge abgenommen haben, würden wir Sie freundlichst ersuchen, durch Ihre Zeitschrift die Fliegergruppen dahingehend zu informieren.

Wir zeichnen mit herzlichem „Glück ab — Gut Land!“ für den Flugsport-Verein Wiener-Neustadt

Ferdinand Weißbrich,
Geschäftsf. Obmann.

Katapultstart.

Diese Startmethode ermöglicht den Start von Segelflugzeugen, wo dieser unter Umständen bereits unmöglich wäre, z. B. auf einen Steilhang zu, wo sich die Mannschaft, sofern überhaupt genug Platz zur entsprechenden Ausdehnung des Seiles ist, vorzeitig niederwerfen müßte. Ungenügende Beschleunigung der Maschine wäre die Folge. Die Katapultvorrichtung kann dagegen unmittelbar vor dem Abfall aufgebaut werden und zeichnet sich noch dadurch aus, daß Schwanzhalte- und Startmannschaft überflüssig werden. Einschließlich Führer werden nicht mehr als 4, höchstens 5 Mann benötigt. Der Aufbau der Anlage geschieht nun folgendermaßen: Die Maschine wird normal gegen den Wind gestellt (zwecks leichteren Gleitens wird



mit eine „Startbahn“ verwendet, d. s. ein oder zwei auf der Oberseite mit Seife bestrichene Bretter) und nun werden vor ihr zwei Pflöcke in den Boden geschlagen, die den Zug des Seiles bis zur Auslösung aufnehmen und die „Startseilfalle“, die Auslösevorrichtung, tragen. In der der Dehnung des Seiles entsprechenden Entfernung wird nun

für jedes der beiden Seilenden ein weiterer Pfosten eingeschlagen. Erst wird von den 4 oder 5 Mann das eine Seil gedehnt und an den Haken der Pflöcke eingehängt, dann das andere Seil. Die Startseilfalle ist natürlich geschlossen und trägt den gesamten Seilzug und muß nun auf die Auslöseleine achtgegeben werden. Das von der Startseilfalle zur Maschine führende Stahlkabel, an dessen Ende der Startring angebracht ist, ist noch nicht am Flugzeug eingehängt, um ev. durch Unvorsichtigkeit hervorgerufene Frühauflösung zu verhüten. Erst bis der Führer startbereit in der Maschine sitzt, wird der Startring im Starthaken eingehängt. Die Auslösung nimmt der am Flügelende stehende Haltemann vor.

Diese Startmethode, die besonders für Leistungsflüge im Hochgebirge, wo kaum geeignetes Gelände für normalen Seilstart vorhanden ist, empfohlen werden kann, ist für Schulfüge wenig geeignet. Erstens darf die ganze Dehnfähigkeit des Seiles nicht ausgenützt werden, zweitens richtet sich die Seildehnung ja nach den jeweiligen Fortschritten der einzelnen Schüler. Ein ständiges Umsetzen der Pflöcke wäre nötig, was mit entsprechenden Zeitverlusten verbunden wäre. Bei nicht voll ausgenützter Seildehnung läßt auch der Seilzug nach dem Start sofort nach, weil nicht auch während des Startes durch die laufende Mannschaft das Seil gedehnt wird.

Autohochstart.

Zum Unterschied von der in der letzten Nummer des F. a. V. beschriebenen Autoschleppmethode wird beim Autohochstart die Maschine lediglich hochgezogen und muß an der höchsten Stelle ausgeklinkt werden, da sie sonst durch das über eine Rolle laufende Seil wieder eingezogen werden würde. Die Anordnung ist aus der Skizze ersichtlich. Um den Ruck des anfahrens Autos zu mildern, wird das eine am Haltepflock befestigte Stahlkabelende durch ein längeres Stück Startseil „gefedert“. Diese Methode ist für Anfängerschulung nicht geeignet, kann jedoch zur Ablegung von A-, B- und C-Prüfungsflügen herangezogen werden. Auf ein Zeichen des Führers (die Maschine ist bei



Verwendung eines 300 m langen Seiles nahezu ebensoweit entfernt), setzt sich das Auto rasch in Bewegung. Das Segelflugzeug steigt sehr steil empor, was ihm durch die enorme Fluggeschwindigkeit (durch die Umlenkrolle wird eine Uebersetzung von 1:2 erreicht, d. h. das Flugzeug wird doppelt so schnell nach vorwärts gezogen, als der Wagen Geschwindigkeit hat) ermöglicht wird. In einer Höhe von 100 m (bei 300 m Seil) klinkt sodann der Pilot aus und gleitet zu Boden. Gleitflugzeiten von 2 bis 2½ Minuten werden als normal angesprochen.



Vacuum-Platten

Das österr. Sperrholz
für den Segelflug!

Format ca. 200x130cm,
alle Stärken v. 0,8 mm
aufw. Die nächstgelegene
Bezugsquelle ist zu
erfragen bei der Erzeugerfirma

LOUNIÉ & Co.

Wien, X.

Bernhardstalgasse 36

Leser u. Bezieher des „F. a. V.“

müssen beachten daß inserierende Firmen das Blatt unterstützen und durch diese Inserate das Erscheinen – wenigstens zum Teil – ermöglichen.

Bitte

daher den gesamten Bedarf bei inserierenden Firmen zu decken und bei Anfragen immer auf den „Flugsport als Volkssport“ Bezug zu nehmen.

Allerlei.

Nochmals Bodensee-Segelflugwoche. Der Organisator bzw. unmittelbare Veranstalter der I. Internationalen Bodensee-Segelflugwoche war Jos. V. Raudaschl, der Gründer des Vorarlberger Flugsport-Verbandes. Die Siegermaschine „Bodensee“ wurde von der Fluggruppe Bregenz angekauft. Das Flugzeug „Weingarten“ (Type wie „Bodensee“) hatte zu Ostern I. J. am Pfänder einen Flug von 2 Stunden 23 Min. ausgeführt.

Die Ausstellung der Flugzeuge des Segelflugvereins „Kölbling“, St. Pölten, mit anschließender Taufe eines „Zöglings“ war ein Bombenerfolg. Rund 2000 Zuschauer bevölkerten den Kölbling. Der Verein verfügt über einen neuen Hangar, zwei „Zöglinge“, einen „Prüfling“ und eine Leistungsmaschine (Konstruktion Musger).

Kärntner Flugsport-Verband, Segelflugverein „Kölbling“, Flugsportverein Wiener-Neustadt und Leichtflugzeugklub Wien werben ohne irgendwelche Aufforderung für den „F. a. V.“ Herzlichen Dank!

Das im Flugzeugbau Eger zur Welt gekommene „Absturzsichere Flugzeug“ hat seine Probeflüge hinter sich, wobei es seine Brauchbarkeit bewies. Die Versuche sind noch nicht beendet und werden wir von der Ziegler-Flügelbau-Union entsprechende Unterlagen erhalten.

Offizielle Verbands-Mitteilungen.

Am 12. und 13. November I. J. findet in Wien, (Restaurant Gilly, Wien, IX., Berggasse 5) die Gründung des „Oesterreichischen Flugsport-Verbandes“ statt. Erster Tag intern nur für angeschlossene Gruppen, zweiter Tag offizielle Haupttagung. Wahl des Präsidiums etc. Einzelne Delegierte werden Referate über Zweck und Ziel des Verbandes im Allgemeinen und über die österreichischen Flugsport-Verhältnisse im Besonderen halten. Eintritt nur gegen Vorweis der Einladung.

Der Oesterreichische Flieger-Verband veranstaltet im Frühjahr 1933 einen Internationalen Modellflugwettbewerb, bei welchem zahlreiche Ehren- und Geldpreise verteilt werden. Zur Zeit laufen von einem bekannten Fachmann geleitete Modellbaukurse. Anmeldungen zu diesen sowie jede Auskunft erteilt die Wettbewerbstelle des Oesterreichischen Flieger-Verbandes, Wien, XV., Herklotzgasse 14.

STARTSEILE

in jeder Stärke erzeugt:

H. Wawra & Co.

WIEN, VII., BANDGASSE 22

Oesterreichische Erzeugung.

Mitteilung der Schriftleitung.

Obwohl der F. a. V. überall gut aufgenommen wird, mußte vorliegende Nummer für zwei Monate herausgegeben werden, da die Eingänge, Inseraten- und Bezugsgebühr, noch in keinem Verhältnis zu den Auslagen stehen. Es werden die Leser hiemit nochmals ersucht, auch weiterhin für das Blatt zu werben.

ST. EGYDYER

EISEN-UND STAHL-INDUSTRIE-GESellschaft

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

Präzisions-Stahl-Rohre

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

Drahtseile und Drähte,

Steuerseile, Spannseile, Spanndrähte mit höchsten Qualitätswerten,

Feilen der Marke



Weitere Bezugsquellen für Vereine und Gruppen:

Aluminiumschweißung.

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

Benzin für Flugmotore.

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

Drahtseile.

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

Fliegerbrillen (splitterfrei).

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

Holzfräseanstalten.

Cabak u. Söhne, Wien, III., Fruethgasse 5.

Holz (Hart- und Weichhölzer).

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

Josef Novotny, Wien, XX., Handelskai 100.

Kaltleim.

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

Lacke aller Art.

Ludwig Marx, Lackfabrik, Gaaden b. Wien.

Lichtpausen.

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

Literatur

vermittelt Schriftleitung.

Möllino und Leinen für Flugzeugbespannungen.

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

Präzisions-Stahlrohre.

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

Schmieröl für Flugmotore.

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

Sperrholzplatten für Flugzeugbau.

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

Stahldrähte.

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