

FLUGSPORT ALPSPORT

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

Jahresbezugspreis S 2.—

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

2. JAHRGANG

FEBER 1933

Nr. 2

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

Erwin Rieger †

Am 16. Jänner d. J. ist ein junger, flugbegeisterter Mensch als Pionier für Oesterreichs Segelfliegerei beim ersten Kärntner Alpensegelflug tödlich verunglückt. Erwin Rieger, der nach langer und entbehrungsreicher Arbeit sein Flugzeug einen Tag zuvor durch den Kärntner Landeshauptmann F. Kernmaier auf den Namen „Kärntnerland“ taufen ließ, stürzte bei seinem Flug von der Görlitzenspitze gegen Villach, oberhalb Treffen ab. Er war sofort tot. Dieser 24jährige Bursche, der erst Sommer 1932 seinen amtlichen Segelfliegerschein an der Rhön erwarb, war nicht nur ein lieber, sondern auch ein äußerst entgegenkommender Flugkollege, der sich durch diesen Flug bemühen wollte, den Segelflug in Kärnten zu propagieren. Sein Begräbnis fand am 22. Jänner in Eberstein statt, das eine Beteiligung aufwies, wie es Eberstein noch nie gesehen hatte. Am Grabe sprach ein Vertreter der Ortsgruppe Mödling des Oesterreichischen Flieger-Verbandes sowie Vors. Ingo Waste des Kärntner Flugsport-Verbandes. Allen, die Erwin kannten, wird er in Erinnerung bleiben.

Segelflugpreis des „F. a V.“

Der bereits in vergangener Nummer angekündigte Preis für die Verbesserung des bestehenden Oesterreich-Rekords (5½ Stunden) kann noch nicht entgeltlich ausgesetzt werden, da über die Art desselben noch zweierlei Meinungen bestehen. Ausgesetzt werden 500 Schillinge. Nun will der eine Teil einen Bargeldpreis, der andere einen Wanderpokal.

Auch die Bedingungen sind noch nicht ganz ausgekocht. Auf jeden Fall wird aber in nächster Nummer der Preis endgültig festgelegt.

Dürlige Segelflugzeugbaupläne.

Ein Sorgenkind für alle Bau- und Fluggruppen ist die Beschaffung von Bauplänen bewährter Maschinen. Kosten doch solche durchschnittlich 40 RM, was rund 80 Schillingen gleichkommt. Es ist daher zu begrüßen, daß verschiedene Verlagsanstalten Bauanleitungen mit werktatmäßigen Plänen herausgebracht haben, die um zirka 5—8 Schilling zu haben sind und vielen Gruppen eine sofortige Anschaffung ermöglichen.

Zuerst erschienen die Anleitungen von Ing. Oppitz über ein Schulgleitflugzeug und ein Rumpfsegelflugzeug (in der Sammlung: „Wie baue ich mir selbst?“). Beide sind heute schon vollkommen überholt. Die gegenwärtig verbreitetsten Bauanleitungen sind Band 11 und 12 „Gleitflug- und Gleitflugzeuge“ (in der Sammlung „Flugzeugbau und Luftfahrt“, Verlag Volekmann) Konstruktion Stamer u. Lippisch, nach welchen schon viele Gruppen ihr Schulflugzeug mit Erfolg gebaut und geflogen haben. (Auf diese Maschine werden wir durch die laufenden Flugzeugbesprechungen in einer der nächsten Folgen zurückkommen.) Sehr erfreuend war es, daß nun auch Anleitungen und Pläne einer segelfähigen Maschine herauskamen u. zw. ist dies der Typ „Hol's der Teufel“ (in der Sammlung „Spiel und Arbeit“, Verlag Maier), der eine gute Übergangs- bzw. Uebungsmaschine darstellt. Zwar wurde dieses Flugzeug im „Segelflieger“ schauerlich kritisiert, was scheinbar darauf zurückzuführen ist, daß der Schreiber die Leistungen einer Leistungsmaschine verlangt. (Genau so, als wenn man von einem verkleideten „Zögling“ die Wendigkeit einer Leistungskiste erwarten würde.) Jedenfalls ist der „Hol's der Teufel“ einem verkleideten „Zögling“ weit überlegen.

Es besteht aber bis jetzt noch eine große Lücke: Rumpf-

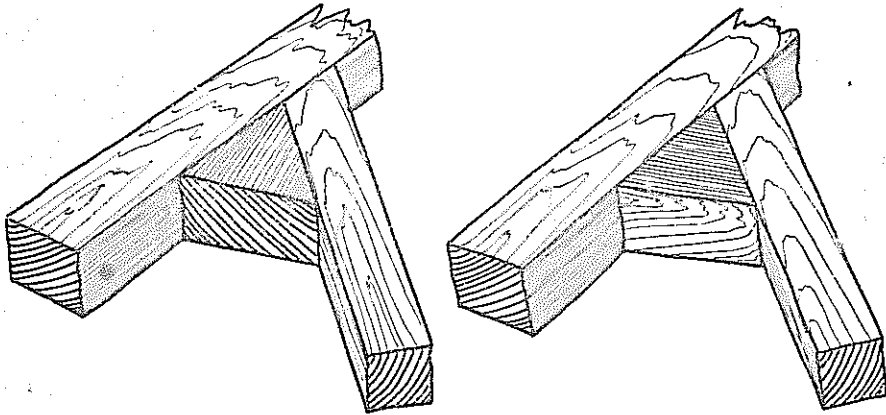
maschinen, wirkliche Leistungsflugzeuge. Es wäre sehr erwünscht, wenn irgendein Verlag bald mit solch einer Anleitung herausrücken würde. (Etwa: „Kassel 20“, „Mehr IV“, „Falke“ etc. etc. Wir bitten unsere Leser, uns diesbezüglich Anregungen mitzuteilen, da wir diesem oder jenem Verlag einen Fingerzeig geben wollen). S.

Werkstattpraxis.

Wir haben uns die Aufgabe gestellt, in jeder Folge nunmehr Winke aus der Bau- und Flugpraxis zu veröffentlichen, um speziell den Anfängern manches „Lehrgeld“ zu ersparen.

Bei dieser Gelegenheit bringen wir heute einige Abbildungen aus dem erstklassigen Buch „Werkstattpraxis“^{*)}, das im Besitze jedes Segelfliegers sein und in keiner Bau- oder Fluggruppe fehlen sollte. Es wird alles was im Baubetrieb unterkommt, eingehend behandelt und an Hand guter Abbildungen erläutert. Die nachstehenden Skizzen sind besonders für „Zögling“-Bauer bestimmt, die in der Anfertigung der Bauteile noch keine Erfahrung sammeln konnten.

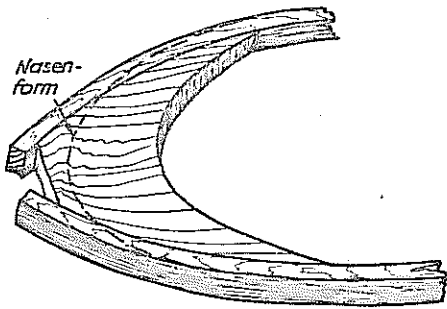
Der Verlauf der Holzfaser bei einzuleimenden Eckklötzen wird fast immer unbeachtet gelassen. Um größtmögliche Festigkeit der Leimung zu erzielen, muß immer möglichst viel Langholz mit Langholz verleimt werden. Die beiden Skizzen zeigen bei einem spitzen Winkel wie die Faserung richtig zu verlaufen hat.



richtig

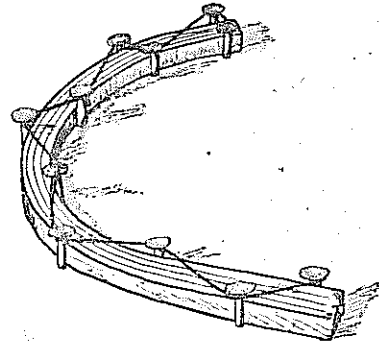
falsch

Bei stumpfen Winkeln ist es dagegen natürlich umgekehrt. Auf keinen Fall darf aber die Holzfaser des Klotzes quer zur Faser der Leimstelle, in obigem Falle des Winkels, laufen. Die nächste Skizze zeigt die Einleimung des Nasenklotzes in eine Flügelrippe. (Faserung beachten!)



Es ist nicht immer leicht, speziell bei höheren Profilen, die Rippenleisten in die gewünschte Biegung zu bringen, wie sie die Profilform vorschreibt. Um sich Aerger und zerbrochene Leisten zu ersparen, läßt man den Nasenklotz und die anzuleimenden Leisten etwas flacher verlaufen und putzt später die richtige Nasenform nach. Bei Randbögen, Kufenleiste des Steuerkastens („Zögling“) und anderen Bauteilen, die eine große Biegung besitzen sollen, ist es oft un-

möglich, diese aus Vollhölzern herauszubringen, obwohl mit langem Kochen und Biegen nachgeholfen wird. Eine einfache Lösung zeigt die nächste Abbildung:



Mehrere dünne Leisten werden in einer „Nagelschablone“ in der gewünschten Biegung zusammengeleimt.

^{*)} „Werkstattpraxis“ von Hans Jacobs, Techn. Assistent der RRG. Verlag Otto Maier, Ravensburg. Umfang 135 Seiten mit 150 Skizzen und Fotos. Preis gebd. RM 3.75. kart. RM 2.75.

Buntes Allerlei.

Die Kronfeld-Ausstellung im Hagenbund war gut besucht. Interesse erregten bei jedem Besucher die Trümmer von der abgestürzten „Austria I“. Die neue „Austria II“ ist eine zweiseitige Universalmaschine für mehrere Verwendungsmöglichkeiten. Verblüffend einfach ist das automatisch abfallende Fahrwerk.

Vom Vorsitzenden sowie einigen Mitgliedern des Kärntner Flugsport-Verbandes wurde an den Schriftleiter eine Karte von der Görllitzen aufgegeben. Die Karte trug die Aufschrift: „Mit Flugzeug ‚Kärntnerland‘ von der Görllitzen abbefördert“. Die Karte hatte also den Absturz mitgemacht. Laut Poststempel wurde sie dann vom Postamt Treffen nach Wien weitergeleitet.

Das Segelflugzeug der Sportflieger Mödling wurde durch Ileana Habsburg auf den Namen „Stephan“ getauft. Unter den Festgästen waren Königin Maria von Rumänien, Anton Habsburg und (Fürst) Ulrich Kinsky (Präs. d. Aero-Clubs).

Von Ursinus, dem Rhönvater, erhielt der Schriftleiter eine sehr nette Widmung.

Aero-Sektion Salzburger Automobil-Club! C-Piloten einspannen!

Am 27. Jänner führte Kronfeld endlich den schon in allen Zeitungen breitgetretenen „Postsegelflug“ zum Semmering aus. Mit 96 kg Post ließ er sich von Aspern bis Baden vom Motorflugzeug hochschleppen. Vermöge des ausgezeichneten Gleitwinkels der „Austria II“ hatte er überm Semmering noch beträchtliche Höhe. Da Kronfeld nur die Hälfte der für diesen ersten motorlosen Postflug bestimmten Post aufnehmen konnte, wiederholte er den Flug am 31. Jänner. (Im Schlepp bis Wr. Neustadt.) Nach der Landung wurde die „Austria II“ durch eine Boc havariert.

Ueber den Rieger-Absturz herrschen zwei Meinungen: Auf der einen Seite wird behauptet, die Maschine hätte einen Baum gestreift, auf der andern dagegen hört man, ein Flügel habe in der Luft abmontiert. (Zu schwach konstruierte Holme?) Gegen erstere Annahme spricht der Umstand, daß der betr. Baum keinerlei geknickte Aeste aufwies, auch der dem Hang zugekehrte Flügel (der bei dem steilen Hang aus-

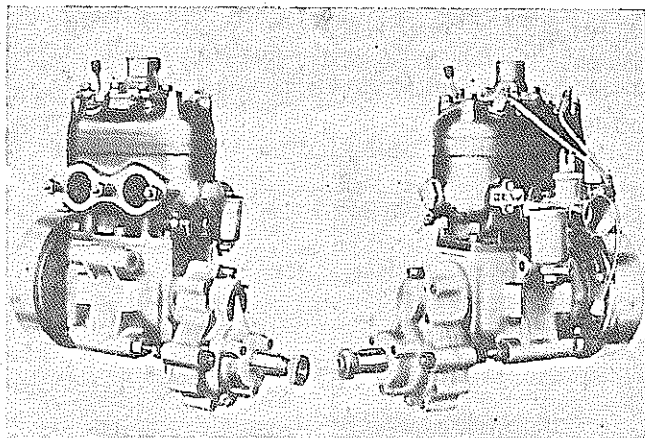
schließlich für eine Berührung in Betracht käme) ganz blieb, während alle übrigen Teile zertrümmert waren.

Ab nächster Nummer werden laufend Gleit- und Segelflugzeugtypen an Hand von Abbildungen erläutert.

Die Modellflugrubrik muß in dieser Nummer aus Raum-mangel leider entfallen.

Aus der Industrie.

DKW-Leichtflugmotor. Dieser vom DKW-Werk herausgebrachte Motor (Type „P“) ist ein wassergekühlter Zweizylinder mit max. Leistung von 18 PS bei 600 ccm Inhalt. Die Propellernabe ist durch Zahnradgetriebe im Verhältnis 1:2,4 untersetzt. Die beiden Zylinder liegen hintereinander. Motor kann für Zug- und Druckpropeller Verwendung finden und wiegt ohne Wasser, Schmierstoffe etc. 40,3 kg.



Wasserinhalt 1 kg. Die Zündung besorgt ein DKW-Schwungradmagnet mit Bosch M 225/1 oder Mondia K-Zündkerzen. Kraftstoff im Mischungsverhältnis 60:40 Benzin-Benzol (Shell-Dynamin). Schmieröl: Mineral-Oel (Acro-Shell). Der Motor entwickelt bei 3000 Kurbelwellen-Umdr./Min. 15 PS (Dauerleistung), bei 3200 Umdr./Min. 16 PS (Volleistung) und bei 3500 Umdr. (Spitzenleistung) 18 PS. Höchstdzulässige Drehzahl im Sturzflug 4000 Umdr./Min.

Dieser Motor wurde mit Erfolg in dem szt. in unserem Blatt beschriebenen Leichtflugzeug „Mehr V“ verwendet, außerdem bei mehreren Versuchsflugzeugen der RRG. Der Preis des Motors beträgt RM 650.— (S 1300.—) Die Erzeugerfirma hat sich durch Schaffung dieses Motors große Verdienste um das Leichtflugmotorwesen erworben.

Vor Blattschluss.

Können wir noch schnell mitteilen, daß Herr Jos. V. Raudaschl (der unseren Lesern von der Bodensee-Segelflugwoche her bekannt ist) an der Weiterführung des „F. a. V.“ mitarbeiten wird. Durch das anerkannt wertvolle Beispringen Raudaschls ist nicht nur das lückenlose Erscheinen, sondern in Bälde auch der Ausbau des Umfanges gewährleistet.

Die Schriftleitung.

Mitteilung der Schriftleitung.

Dieser Nummer liegt ein Werbeblatt bei und bitten wir jeden einzelnen Leser mit demselben wenigstens einen Abonnenten zu werben. Der „F. a. V.“ ist nicht auf Gewinn berechnet und soll durch immer größer werdende Verbreitung der Gedanke des Flugsportes in alle Kreise getragen werden. Helfen Sie mit!

Flugkorrespondenz.

O. L. Ibk. fragt an, ob der Bau des „Grunau-Baby“ empfohlen werden kann, da ihm von mehreren Seiten abgeraten wurde.

Ant.: Die Akad. Fliegerschaft Wieland-Staufen in Graz hat ein „Baby“ mit welchem zahlreiche Autostarts und Flugzeugschlepps gemacht wurden. Bei verschiedenen Thermikflügen, die diese Gruppe mit dieser Maschine ausführen konnte, hat sich lt. Angabe der Gruppe das „Baby“ sehr gut bewährt. Es reagiert sehr gut auf alle Steueraussschläge und besitzt einen ausgezeichneten Gleitwinkel. Im Schleppflug sind jedoch Stirnkabel unerlässlich. Laut Angabe eines Grunau-Besuchers soll dagegen die Wirkung der Querruder etwas zu wünschen übrig lassen. Sonst wird die Maschine allerorts gelobt. Etwas anderes ist es dagegen mit den Plänen. Tatsache ist, daß die Pläne gezeichnet wurden, wie die erste Maschine noch nicht fertig war. Die Pläne wurden dann verkauft und es stellten sich naturgemäß eine Menge Fehler und Ungenauigkeiten heraus. Obwohl die Pläne später neu gezeichnet wurden, kam eine weitere Zusatzzeichnung heraus, die sich auf die Nichtzulassung zum Rhönwettbewerb bezog, wo eine Verstärkung der Flügel gefordert wurde. Mit den Plänen hatte noch jede Gruppe Aerger.

Kleine Anzeigen.

Universal-Ausklingvorrichtung (s. Nr. 1/1933) S 2.—
Einbandmappe für „F. a. V.“ mit Klemmfeder S 2.—
einschl. Porto. Versand durch die Schriftleitung. Bitte Lageschein anfordern.

Bücher und Zeitschriften.

„Zwischen Wolken und Granaten“ von Johannes Fischer, Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin. 208 Seiten stark, Preis RM 4.50.

Dieses Frontbuch, aus der Feder eines Feldfliegers stammend, der das Völkerringen vom Anfang bis zum Ende miterlebte, schildert an Hand von Tagebuchaufzeichnungen seine Luftkämpferlebnisse, die Arbeitsweise der Kampfflieger und die damit zusammenhängende Bedeutung der Luftflotte. Ungemein fesselnd, wie dieses Buch vom Anfang bis Ende gehalten ist, erleben wir die Kämpfe von der Somme und in Flandern mit. Jeder, der dieses Buch zu lesen begann, legt es nicht früher weg — bis es ausgelesen ist.

„Ein Segelflieger“, Robert Kronfeld, von K. Th. Haanen, 100 Seiten stark, 32 Kupfertiefdruckbilder, Preis

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,

Drabtseile und Drähte,

Steuerseile, Spannseile, Spanndrähte mit höchsten Qualitätswerten,

Feilen der Marke



kartoniert RM 3.— (Gilde-Verlag, Köln).

Dieses Werk, das von der schönen Segelfliegerei und von Robert Kronfeld, ihm als den Segelflieger-Typ bezeichnend, berichtet, ist ein Buch, wie es schon lange erwartet wurde. Nicht daß es für Kronfeld Reklame machen würde, nein, es schildert bald schlicht, bald heiter, aber unbedingt wahrheitsgetreu, das Fliegen. Wer dieses Buch gelesen hat, kennt den Begriff „Fliegen“. Kronfeld spielt darin die vermittelnde Rolle, einfach und schlicht, wie er, wie der Segelflug, so ist das Buch. Ein vorzügliches Geschenk für jeden sport- und naturliebenden Menschen.

„Konstruktion und Berechnung des Flugzeuges“ von Dipl. Ing. E. Pfister, Teil II: Hochdeckertragwerk, Verlag C. J. E. Volckmann Nachf., Berlin-Charlottenburg, 71 Seiten, 83 Abbildungen und 2 Tafeln. Preis RM 2.50.

Vorliegende Ausgabe (Heft 16a der Sammlung „Flugzeugbau und Luftfahrt“) beschäftigt sich mit der Berechnung und Konstruktion von Hochdeckertragwerken u. zw. in Leichtmetallbauweise. Das Heft ist ebenso für den flugtechnisch interessierten Laien wie den Studierenden bestimmt und wird noch durch Beigabe von zahlreichen Abbildungen zum besseren Verständnis beigetragen.



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

LOURIÉ & Co.
Wien, X.
Bernhardstalgasse 36

STARTSEILE in jeder Stärke erzeugt:

H. Wawra & Co.

WIEN, VII., BANDGASSE 22

Österreichische Erzeugung.

Modellbau-, Gleit- und Segelflug- sowie Motorflug-Literatur:

<p>Helle Freude bereiten der bastelnden Jugend unsere Baupläne preisgekrönter Modelle:</p> <p style="text-align: right;">RM</p> <p>1. Bauplan: Segelflug-Rumpfmodell v. O. Gentsch 1.20</p> <p>2. Bauplan: Rennflug-Rumpfmodell v. Schelhaase —.80</p> <p>3. Bauplan: Entenmodell, Stabente v. E. Schalk —.80</p> <p>4. Bauplan: Hochdecker-Rumpfmodell v. Pritschow 1.—</p> <p>5. Bauplan: Schüler-Segelflugmodell »Winkler-Juniore« von Winkler —.60</p> <p>6. Bauplan: Stabmodell f. Anfänger v. E. Schalk —.60</p> <p>Stamer-Lippisch: Der Bau v. Flugmodellen I: Für Anfänger 1.85</p> <p>„ Der Bau von Flugmodellen II:</p>	<p style="text-align: right;">RM</p> <p>Für Fortgeschrittene 2.—</p> <p>Winkler: Das Hochleistungssegelflugmodell 2.—</p> <p>Bachem: Die Praxis des Leistungsfliegens 2.80</p> <p style="text-align: right;">Leinenband 4.—</p> <p>Stamer-Lippisch: Gleitflug u. Gleitzeuge I/II je 2.50</p> <p style="text-align: right;">Leinenband 6.50</p> <p>Stamer-Lippisch: Handbuch für den Jungsegelflieger Band I 2.80</p> <p style="text-align: right;">Leinenband 6.50</p> <p>Stamer: Gleit- u. Segelflugschulung 2.—</p> <p>Möller: Der Flugmotor I: Grundl. II. Konstruktion 2.50</p> <p style="text-align: right;">Leinenband 3.30</p> <p>III. Moderne Flugmotoren 3.30</p>	<p style="text-align: right;">RM</p> <p>Pfister: Grundlagen der Flugl. I/II je 2.50</p> <p>„ Der Bau des Flugzeuges I/III je 2.—</p> <p>Pfister, Konstruktion u. Berechnung des Flugzeuges: Hochdecker- Tragwerk 2.50</p> <p>Schütt: Einführung in Physik des Fliegens 4.—</p> <p>Luftfahrt-Lehrtafeln in Mappe 176 verschiedene Tafeln umfassend . 16.—</p> <p>Ferner empfehlen wir:</p> <p>Goepferich: Der Selbstbau eines Modell-Luftschiffes Zeppelin) 1.50</p> <p>Matthias: Unsere Flieger erzählen, mit Rückblick von Lilienthal bis zur Gegenwart, Leinenband . 4.50</p> <p>Lilienthal: Vom Gleitflug z. Segelfl. 1.80</p> <p>Scherschewsky: Die Rakete. Kart. 4.05</p> <p style="text-align: right;">Leinenband 5.40</p>
---	--	--

Verlag C. J. E. Volckmann Nachf. G. m. b. H., Berlin-Charlottenburg

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., Schuberting 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.)

Flugmodelle.

I. Österr. Flugmodellhaus, Wien, VII., Neustiftgasse 115 a.

Holzfräseanstalten.

Cahak 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. Nachf., Wien, V., Margarethenstr. 113.

Lacke aller Art.

Ludwig Marx, Lackfabrik, Gaaden b. Wien.

Lichtpausen.

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

Literatur

vermittelt Schriftleitung.

Mollino 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., Schuberting 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.