

# Austria Flugsport

oooooooooooooooooooo00000oooooooooooooooooooo

## Z U M   G E L E I T !

Endlich sind wir soweit..... Segelflugsport in Oesterreich genehmigt!  
Der Wunschtraum vieler österreichischer Flugsportler ist damit in Erfüllung gegangen.

Der Modell-Flugring-Austria, wie, ist in Oesterreich auf dem Gebiet des Modellflugsportes, was Leistung anbelangt, ein Begriff geworden. Hoffen wir, dass wir uns ebenfalls, durch unsere Leistungen auf dem Gebiete des Segelflugsportes einen entsprechenden Namen machen können.

Unser Erfolg war nur bedingt durch aufopfernden fliegerischen Idealismus.

Klassenmässige Unterschiede hat es bei uns nie gegeben und darf es auch nie geben!

Wir lehnen jede Vereinsmeierei ab, mit der Zielsetzung wirklichen Flugsport zu fördern und durch intensive Schulung und Uebung Höchstleistung zu erzielen.

Möge diese Vereinszeitschrift dazu beitragen, ein weiteres Bindeglied zwischen unseren Flugsportlern zu sein, Ihnen Anregung und neue Gedanken zu geben.

Ich wünsche, dass der Zweck dieser Zeitschrift erfüllt wird und die volle Anerkennung unserer Mitglieder findet.

Obmann des S.M.F.A.  
und  
Vizepräsident des OE.F.V.

ooooooo00000ooooooo

Berichte des Segel- und Modellflugring- Austria.

1. Jahrgang.

Heft 1.

März 1950.

Mitteilungen für unsere Leser:

Hier wird die Zukunft der Tummelplatz für alles Redaktionelle sein. Gleich Anfangs möchte ich Euch aber alle bitten, keine Kritik an unserem Vereinsblatt zu üben, nicht nur was Inhalt anbelangt, sondern auch im Bezug auf Ausführung, Fehlern und Zeitpunkt des Erscheinens. Schliesslich ist es ja so, dass diese Arbeit die vor Euch liegt, nur wieder ein Stück Idealismus einiger flugbegeisterter Leute ist, die sich die knappe Freizeit und es ist deren wirklich wenig, dafür absparen.

Also bitte . . . . .

Aufgebaut wird dieses Informationsblatt im grossen und Ganzen ungefähr so sein, dass ein Motor- ein Segel- und ein Modellflugteil ihren separaten Raum finden. Der Umfang wird dem vorhandenen Material oder auch der Zahlkräftigkeit des Kassiers in die Schuhe geschoben werden.

Für Beiträge und Mitarbeit im Vorhinein besten Dank.

Der Kostenpunkt für Mitglieder ist gleich Null.

Der Spendenfreudigkeit werden allerdings keine Schranken gesetzt.

Dieses Heft gelangt auch an auswärtige Gruppen zur Ansicht. Interessenten bitten wir, nach Möglichkeit sofort, die gewünschte Zahl der beziehenden Hefte bekannt zu geben.

Der Preis für ein Heft liegt für Nichtmitglieder bei  
S, -.80+-.20 Porto.

O.C.

oooooooooooooooooooo

Herausgeber des "Austria Flugsport", SMFA, Wien III., Traugasse 6.

Schriftleiter: Oskar Czepa

Ständige bearbeiter der verschiedenen Sparten sind:

Für den Segelflug: Ing. Eberhard Dittel,

" " Modellflug: E. Jedelsky

Technische Bearbeitung: Hans Rosch.

Zur Förderung des Flugsportgedankens sind alle Artikel freigegeben.

- . - . - . - . -

## Auf des Messers Schneide

v. Ing. Eberhard Dittel

Rechtschaffen müde sitzen wir um den grossen runden Tisch im Fluglehrer-Dienstzimmer. Wir hatten das Abendessen eingenommen und trotzdem es schon stark dunkelte, dachte niemand daran das Licht anzuknippen. Wir waren viel zu gesammelt auf das "Garn" das eben gesponnen wurde. Einer stellte gerade die Frage, wo nur Segelfluglehrer Engel geblieben sei, der heute auf dem Aussenflugplatz K. unterrichtet hatte; da flog auch schon die Tür auf und der kleine Engel kam hereingestopelt. Er wurde mit grossem Hallo empfangen, denn jeder von uns konnte ihn sehr gut leiden, weil er ein prächtiger Kamerad, ein pfundiger Kunstflieger und ein stets heiterer Mensch war. Als Engel endlich zu Worte kam, sagte er nur ein Wort: "KINDER!" Aber in dem Tonfall in dem er das sagte, so ernst, so gedankenschwer, so nachdenklich und mit einem verhaltenen Vibrieren in der Stimme - das verschlug uns allen den Atem. Einer sagte: "Erzähl! Was war los? Du bist ja ganz verändert! Was hat's gegeben?" Da liess sich Engel schwer in den Stuhl fallen und senkte den Kopf, um sich erst einmal richtig zu besinnen. Der Küchendienst stellte das Abendbrot vor ihn hin, doch Engel liess es vorerst unberührt. Er musste sprechen, musste sich das Erlebnis von der Seele reden. Leise, fast ehrfürchtig kamen die Worte von seinen Lippen: "Heute habe ich dem Tod ins Auge gesehen!" Das war kein Gemeinplatz, keine frivole Übertreibung - das fühlte sofort ein jeder von uns. Er machte eine Pause, doch keiner von uns wagte ihm zum Reden zu drängen. Dann begann er: "Als letzten Start habe ich mir den Neuen, den ~~un-~~mageren Kottek vorgenommen. Der hat noch nie einen Flugzeugschleppstart gemacht, ist noch nie im Doppelsitzer gesessen. Dem Flugzeugführer der Schleppmaschine liess ich sagen, dass er nur eine kleine Platzrunde fliegen brauche und dann wäre Schluss für heute. - Der Startwinker sieht mich an, ich nicke mit dem Kopf und er hebt schon die Fahne zum Seilspannen. Duppff rauschend dringt der Motorenlärm der Zugmaschine durch die Führersitzverkleidung an unser Ohr. Wir sehen wie die Markierungsfähnchen an dem 120 m langen Seil wie Wiesel durch das niedrige Gras des Flugplatzes huschen. Dann ist das Seil gespannt und die Handflaggen der beiden Starter innen und aussen gehen nieder. Mit Vollgas dröhnt die Motormaschine davon und der Fahrtwind beginnt an unserem Kabinendach zu rauschen. Steuerknüppel vor, bis sich der Schwanz des Doppelsitzers hebt, dann Knüppel normal und schon hebt sich unsere G6-4 vom Boden ab. Aus ist es mit dem schwerfälligen Humpeln über die unebene Grasnarbe. Der Mann der die Tragfläche führte ist längst zurückgeblieben und frei schweben wir in unserem Element. Zwanzig Sekunden später haben wir die Platzgrenze überflogen. Der Steigemesserspendelt zwischen 2 und 2,5 m/S. Leichte Böen veranlassen Ausgleichsbewegungen mit den Steuern. Der Blick weitet sich bis zum fernen Horizont, wo Himmel und Erde sich hinter einem zartblauen Dunststreifen berühren. Das Bild der Motormaschine zeichnet sich scharf gegen diesen verlaufenden Hintergrund ab. Jetzt scheint die Maschine am Horizont nach links auszuwandern. Zart folge ich mit sinngemässen Steuerbewegungen und der Flugschüler staunt, wie die runde Welt sich da gemächlich an unserer Plexiglashaube vorbeidreht. Kottek bringt nicht viel Worte über seine Lippen. Er ist noch so vom Erlebnis seines ersten wirklichen Fluges beeindruckt, dass bei ihm das Schauen mit klopfendem Herzen einfach alles ist. Ich freue mich an seinen verklärten Zügen und weise ihn an, nun seine Hände leicht an den Knüppel zu legen, damit er übertragen durch die Doppelsteuerung meine Führungsbewegungen mitfühlen kann. Ich fordere Kottek auf, den Höhen -

messer abzulesen - 150 Meter über Grund. Wir nähern uns wieder dem Flugplatz und ich rufe Kottek zu, dass er die Ausklinkvorrichtung betätigen soll. Er wendet mir seinen Blick zu - macht aber nichts. Aha, er hat mich also nicht verstanden. Ich rufe lauter "Ausklinken!" und weise kurz in die Richtung, wo von der Mitte des Instrumentenbrettes die schwarze Kugel herabberuhelt. Jetzt scheint Kottek kapiert zu haben. Aber - um sein vorangegangenes Versagen gleichsam gutmachen zu wollen - handelt er jetzt besonders rasch. Eh ich's noch verhindern kann, greift er blitzschnell zur Mitte - doch eine Spanne höher - statt an den schwarzen Knopf der Auslöse, an den roten mit dem das Kabinendach geöffnet wird. Mit dem Orkan unseres über 90 Stundenkilometer betragenden Fahrtwindes wird im selben Moment schon der "Hasenstall" nach hinten gerissen. Krachend schlägt die Plexihaube mit der ganzen Wucht ihres eisentbewehrten Rahmenwerkes an das hinter uns liegende Leitwerk. Mein erster Griff galt nun den wirklichen Ausklinken. Wenn uns schon ein böses Schicksal ereilt, soll nicht auch noch der Schlepp-Pilot mit der Motormaschine zur Hölle fahren. Wie im Traum sehe ich ihn noch davonfliegen, das Schleppseil hinter sich durch die Geographie schleppend mit den kleinen Wimpeln dran, die fröhlich im Winde flattern. Ahnungslos, was sich da 120 Meter hinter ihm abgespielt hat, steuerte er seinem Ziel entgegen. - Mein nächster Griff öffnete das Schloss der Anschallgurte und schon stand ich auf meinem Sitz, bereit über Bord zu gehen. Ein Blick nach rückwärts belehrte mich, dass die linke Hälfte des Höhenleitwerkes weggerissen war, ein zweiter Blick zeigte mir, wie unheimlich niedrig wir schon über Grund waren. Pappelbäume einer unter uns liegenden Allee, wiesen wie streng drohende Finger herauf. Mein - "Aussteigen" hatte keinen Sinn mehr und dann sah ich noch Kottek darsitzen. Mit blassem, angstverkrampftem Gesicht blickte er vertrauensvoll auf mich. Mein - ich konnte ihn einfach nicht verlassen. - Man erzählt so lange davon, doch das alles spielte sich in Sekundenschnelle ab. - Da was ich schon wieder am Steuer, versuchte die Gängigkeit der Ruder und stellte zu meiner Verblüffung fest: Es ging! ES GING! Zwar hatte es mit dem Höhenruder seinen Haken. Es waren viel größere Ausschläge erforderlich als normal und dann klemmte es ausserdem an einer Stelle, doch Hauptsache die "Turbo" flog noch. Einen "Affenzahn" drauf und so zischten wir dem weissen Lande-Tuch unseres Flugplatzes entgegen. Heulend fuhr uns der Wind in die Kabine, die ihm nun schutzlos offen stand. Wir merkten es kaum wie er uns das Haar zerzauste. Waghängende Teile des verträumerten Leitwerkes schlugen wild herum. Schlenkernd und wippend piffen wir dem Aufsetzpunkt zu. Mit offenem Mund starrten uns die am Start wartenden Mannschaften entgegen. Angst und Entsetzen zeichnete ihre Züge. Wie würde das Abenteuer enden? Wie würde die Landung verlaufen? Der Boden flog uns entgegen. Nech einmal wippte der Schwanz wie bei einer Bachstelze, dann konnte ich die Maschine nicht mehr halten. Krachend schlug das Einradfahrzeugstell auf die Wiese, nur durch die Bremsung gedämpft. Erde und Steinchen knirschten im Rudgehäuse sich mit der Laufdecke verklemmend; dann stand die G8-4 wieder mit einem jähen Ruck. Die Erde hatte uns wieder. Da löste sich die Erstarrung bei der Fluggruppe. Ein rzi vielstimmiges Indianergeheul ertönte hinter uns und das Getreppel der Heranstürmenden. Dann hatten sie uns umringt. Ein jeder wollte der erste sein, um mit Glückwünschen uns die Hand zu pressen. Wild und aufgereggt schnatterten sie alle durcheinander. "Ich hab die wegfliegende Plexihaube blinken gesehen!" schrie der eine und "Ich habe den Krach gehört, wie Euch das Leitwerk wegbracht!" überbot ihn der andere. Ein jeder schilderte seine Gedanken und Eindrücke. Kottek stand da, im Kreise seiner Kameraden, leicht an die Maschine gestützt, noch immer das Wasser in den Augen, das uns der scharfe Fahrtwind abgenötigt hatte, fuhr sich krampfhaft immer wieder durchs Haar und versuchte vergeblich seine blassen Züge durch ein einigermaßen natürlich wirken sollendes Lächeln wieder in die Gewalt zu bekommen. Hilfsbereit nahmen mir zwei Leute den Fallschirm ab, da kam schon der Schleppflugzeugführer in seiner schweren Kombi wie ein Teddybär durch das Gras gelatscht. Schon von weitem streckte er mir seine schwere Franke entgegen. Er brachte kein Wort

Über seine Lippen. Nur ein leichtes Zucken ging über sein sonnengebräuntes Gesicht und tief tauchte der Blick seiner hellblauen Augen in die meinen. Er war einer von jenen, die schon ganz früh sich dem "Dritten WEG" verschrieben hatten - er wusste Bescheid. - An die zwölf Mann schoben die G8-4 der Halle zu. Wir gingen hinterdrein. Die anderen brachten das sonstige Fluggerät ein. Schon flogen wieder Scherz Worte unter den Flugschülern auf. "Das kostet aber einen Kasten Bier!" rief der Flügelmann, "Klar?" Müllten die anderen. - So ist einmal das junge Fliegervolk. Ohne Sentiments, immer zu allem Unfug bereit, aber doch wieder ernst und verantwortungsbewusst, wenn es die Situation erfordert. - Ja und nun bin ich wieder da und jetzt steht mir noch ein saures Stück Arbeit bevor - ich muss nämlich noch die Meldung schreiben!" Das sagte Engel schon wieder mit dem alten schalkhaften Lächeln in den Augenwinkeln und wir lachten befreit auf. Trixl brachte endlich den fälligen "Stoff" und es hat dann noch ziemlich lang gedauert bis Engel endlich zu seiner "Meldung" kam.

#### Bericht über die letzte Vollversammlung.

Am 11.2.50 führte der MFA eine Vollversammlung durch. Unvorhergesehene Umstände waren der Grund, dass Anfangs der Besuch etwas schwach war. Doch stellten sich im Laufe der Versammlung noch viele Gäste und Mitglieder ein. Gleich zu Beginn begrüßte Hr. Ing. Hladky die Anwesenden, insbesondere die Herren des ehemaligen AERO-Clubs. Danach folgte von ihm ein Bericht über die Leistung des MFA bzw. ÖFV. Weiters führte Hr. Hladky an, dass die Gründung des AERO-Clubs stattgefunden habe und zwar waren es Hr. Hladky selbst, Cavalla, Dr. Friedrich und Dr. John, welche am 6.2.50 das Prominentenkomitee dafür stellten.

Dann kam der Finanzbericht unter dem Motto: "Bitte Kassier aufsuchen." Dieser Wink mit dem Zaunpfahl galt vor allem jenen Mitgliedern, welche sehr selten oder überhaupt nicht gesehen würden.

Weiters sprach man den Modellfliegern des MFA Dank und Anerkennung für ihre bisherige Leistung in Modellflug aus. Ing. Hladky erwähnte dann noch kurz, dass sich bereits wieder einige V reine gegründet und sich uns angeschlossen haben, darunter Hainburg, Eisenstadt, Bruck a/Leitha, Mödling und Neunkirchen.

Der Drangerei um den Segelflug, wie, wo, was darf geflogen werden, machte Fritz Fohringer durch seine Aufklärungen ein Ende.

Abschliessend führte Fritz Fohringer einen wirklich gut aufgebauten Lichtbildvortrag vor, vom Beginn der Nachkriegsfliegererei in Österreich und über die schöne Kufstein-Segelfliegererei. Lebhafter Applaus zeigte den Dank an, für diesen herzhaften Vortrag.

## Österreichischer Flugsport im Aufbau.

=====

Die Fliegerei ist seit jeher ein alter Menschheitsstraum und da wir Österreicher uns doch auch noch zu den Menschen zählen dürfen, hatten wir es ebenfalls versucht, nach 1945 den Flugsport zu aktivieren. Wenn man vom Fliegen spricht, so denkt jeder gleich ans Bombenwerfen, bei Gott, ich traue mir hier die Behauptung aufstellen zu können, dass aus diesem Grunde keiner das Fliegen erlernt hat, sondern einzig und allein nur des Sportes willen, denn der Flugsport als solcher ist doch das Bestrebenswerteste, was es gibt. Wir brauchen nur die bekanntesten Flieger der Welt zu zitieren, und sie werden unsere besten Anwälte sein. Ein jedes Fliegerherz schlägt überall im gleichen Rhythmus, wobei es völlig unbedeutend ist, welcher nationaler und staatlicher Herkunft es sein mag.

Der Krieg in Österreich war zu Ende, jede fliegerische Betätigung verboten. Dies war für uns Flugsportler bitter. Es hatten sich nun verschiedene Gruppen gebildet die teils auf Privatinitiative und teils mit politischer Unterstützung den Flugsport in Österreich wieder ins Leben zu rufen versuchten.

Hier in Wien waren es vor allem zwei Gruppen, die sich aktiv an diesen Bestrebungen beteiligten. Es war dies die Gruppe der ASKÖ, geführt von Hr. Dr. J o h n und unsere Gruppe, die ohne jede politische Unterstützung den Flugsport rein sachlich aufbauen wollte, geführt ~~wir~~ von mir selbst. Die letzte Gruppe hat eigentlich das Fundament aufgebaut, auf der heute der österreichische Flugmodell-Verband steht.

Wir versuchten nun in den Jahren 1947-48 durch persönliche Vorgesprächen bei den Alliierten das Flugverbot aufzuheben. Im April 48 hatten wir endlich die alliierte Zustimmung, dass wir ein Ansuchen um Genehmigung des Segelflugsportes in Österreich einreichen können. Es erfolgte daher am 3.5.48 eine Eingabe über das Amt für Zivilluftfahrt betreffs Segelflugsportes. Im Juni 48 kam bereits von dem alliierten Luftfahrtministerium eine Aufforderung, dass wir eine genauere disbezügliche Planung abgeben sollen. Dieser Aufforderung konnten wir leider erst am 5.2.49 entsprechen. Der Grund hierfür lag darin, dass sich österreichischerseits die Behörden nicht klar waren, wessen Ressort dies eigentlich sei. Am 14.8.48 urgierte in der Ausschussitzung des alliierten Kontrollrates das Luftfahrtministerium die angeforderte Stellungnahme seitens der österreichischen Behörden vom Juni 48. Es schaltete sich damals das Unterrichtsministerium dazwischen, mit dem Hinweis, es sei dies seine Angelegenheit! -Wir Flugsportler konnten zwar diese Behauptung nicht ganz verstehen, da sie fachlich unlogisch erschien, denn in der ganzen Welt wird der Flugsport durch das zuständige Amt für Zivilluftfahrt einerseits und andererseits durch den zuständigen AERO-Club, einzig und allein vertreten.

So kam es zur Gründung des Flugmodellvereines im Jänner 1949 mit dem Namen "Modell-Flugring-Austria". In derselben Zeit haben sich auch in den übrigen Bundesländern eine Anzahl junger Idealisten gefunden, die denselben Grundgedanken führten: Errichtung eines freien Flugsportes ohne jede weltpolitische Anschauung. Unter diesen Idealisten waren damals zu finden: Ing. Gumpert, Holzinger, Sughy aus Ob.Österr., Ing. Feldner aus Graz, Ing. Zitta aus Kärnten, Ing. Scheiterlein, Pellerer aus Salzburg, sowie Ing. Hasenknopf aus Tirol und Ing. Brodt aus Wien.

Es wurden nun Modellbauclubs gegründet in fast allen Städten Österreichs. Es folgten Wettbewerb auf Wettbewerb. Im Mai 1949 wurde mit grossen Schwierigkeiten der österreichische Flugmodell-Verein mit seinen angeschlossenen sieben Landesverbänden ins Leben gerufen.

Seit April 1949 sind in Österreich insgesamt neun Flugmodellwettbewerbe durchgeführt worden, von denen sieben Wettbewerbe allein durch die einzelnen Landesverbände des österreichischen Flugmodellverbandes veranstaltet wurden. Dabei sei der internationale Wettbewerb in Salzburg zu erwähnen, wo über 200 Flugmodelle am Start gemeldet waren. Bei den übrigen Wettbewerben wie Linz, Wels, Graz u. sw. waren von dem österreichischen Flugmodell-Verein durchschnittlich pro Wettbewerb 120 Maschinen am Start. Zuletzt beteiligte sich auch als Gast die Union und startete mit durchschnittlich 7 Maschinen. Einen leistungsmässigen Erfolg erzielten die Wiener des Modell-Flugringes-Austria, die 60% aller Preise und fast sämtliche Pokale jener Wettbewerbe in die Bundeshauptstadt entführen konnten.

Die daraus resultierende Resonanz war grösser als man eigentlich erwartet hat. Wenn man sich die Schwierigkeiten von solchen Wettbewerbsveranstaltungen vor Augen hält, kann man sich ein Bild davon machen, was jeder einzelne an Leistung geben musste, um solche Erfolge erzielen zu können. Bei diesen Veranstaltungen waren auch die Vertreter der einzelnen Landesregierungen und Stadtverwaltungen anwesend, die sich äusserst lobenswert über das Gezeigte aussprachen. Eines möchten wir hier nicht vergessen zu betonen, die grossartige Unterstützung, die wir auch seitens der Pfadfindergruppen erhielten und zwar dadurch, dass sie bei jeder Veranstaltung den Rückholdienst unserer Segelflugmodelle übernahmen. Einen wesentlichen Erfolg erzielten auch die Landesverbände Tirol und Vorarlberg, wo mit alliierter Genehmigung unsere Mitglieder mit Segelflugzeugen bereits fliegen durften.

Wir glauben, dass der österreichische Flugmodell-Verein mit seinen organisatorischen, sowie praktischen Leistungen 1949 zufrieden sein kann. Unsere Stärke ist dadurch begründet, dass wir ohne politische Färbung, rein fachlich, unsere Arbeiten durchführten. Eines ist uns jedoch nicht gelungen, festzustellen den Grund, warum unser ordnungsgemäss gestempeltes Ansuchen vom 3. 5. 1948 im Sportreferat anscheinend liegen geblieben ist. Wir hatten uns daher auf Grund der ungeklärten Situation am 23. 8. 1949 direkt an die Alliierten gewandt, und hatten dort in Erfahrung bringen können, dass unser Ansuchen dortorts nie eingelangt sind. Wir haben bei dieser Gelegenheit eine für ganz Österreich wichtige Frage betreffs Flugsportes abgegeben.

Am 23. 12. 1949 erfolgte die Genehmigung für Segelflug. Wir Flugsportler des österreichischen Flugsportverbandes glaubten nun, dass der Moment gekommen sei, wo alle Differenzen zwischen den verschiedenen Gruppen beendet seien. Leider wurden vom Gegenteil überrascht. Eine Gruppe überbot die andere im Artikel schreiben von einem zum anderen Male. Sie versuchten klassenmässige Trennung in den Reihen der Flugsportler herbeizuführen. Dazu kann ich nur sagen, dass es in Österreich weder Arbeiterflieger, noch kapitalistische Flieger geben soll, sondern nur

"österreichische Flugsportler" geben darf.

Flugsportler Österreichs!- Noch ist unsere Situation nicht vollends geklärt. Wir werden noch viele Hindernisse zu bewältigen haben, das fordert aber von uns: "Vernunft!" Nichts dürfen wir als selbstverständlich hinnehmen. Auch dann nicht, wenn logische Folgerichtigkeit uns dazu berechtigen würde. Weiters wollen wir nicht wieder in alte Fusstapfen treten und lehnen es daher ab, parteipolitisch von oben bevormundet zu werden.

Wesentlich ist nur, dass der österreichische Flugsport wieder eine repräsentative Form bekommt. Die ersten Schritte sind vollbracht, der Weg aus dem Nichts ist gefunden, durch unsere weiteren Leistungen müssen wir den Beweis ~~erbringen~~ erbringen, ernst genommen zu werden und somit für Österreich einen kleinen Beitrag zu leisten, um eines Tages von der Welt wieder als gleichberechtigt anerkannt zu werden.

Ing. Friedrich Hladky

#### Die ÖFV Segelflugkommission gibt bekannt:

Für den kommenden Flugbetrieb sind die nachfolgenden Punkte zu beachten, wobei nachdrücklichst darauf aufmerksam gemacht wird, dass alle wilden Starts, wie Flüge mit nicht zugelassenen Flugzeugen oder auf nicht zugelassenen Geländen unbedingt unterbleiben müssen. Alle Disziplinwidrigkeiten würden den Anlauf der österreichischen Segelfliegerei durch behördliche Massnahmen zu deren Verhinderung erschweren.

#### 1. Zuglassung von Fluggeländen

Alle Fluggelände (auch derzeitige Flugplätze) müssen neuerlich angemeldet und durch das Amt für Zivilluftfahrt (LA) genehmigt werden. Die Anmeldung erfolgt beim Amt für Zivilluftfahrt, Wien I., Weinburggasse 7.

Hiezu sind nötig:

- a. 3 Ansuchen (1 Stk. S 4.-- Stempel)
- b. 3 Karten 1 : 25.000 x) mit Einzeichnung der Start- und Landeplätze (1 Stk. S -.50 Stempel)
- c. 1 Erlaubnis des Grundeigentümers mit 2 Abschriften (1 Stk. S -.50 Stempel)
- d. 1 Gutachten eines amtlichen Sachverständigen mit 2 Abschriften (1 Stk. S -.50 Stempel)

Solange noch keine neuen Sachverständigen ernannt sind, kann das Gutachten durch einen ehemaligen Sachverständigen g erstellt werden, worauf in der Eingabe hinzuweisen ist.

- x) Amt für Eich- und Vermessungswesen (Kartographisches Institut, Wien VIII., Krottenthalergasse 3.



## 2. Zulassung der Flugzeuge

Z nächst muss eine Nachprüfung beim LA beantragt werden. Dieses bestimmt dann einen Bauprüfer. Nach Erbringung des Eigentumsnachweises und des Nachweises einer abgeschlossenen Haftpflichtversicherung wird ein Kennzeichen zugeteilt und das Flugzeug zugelassen.

## 3. Flugzeugführerscheine

Jeder Flugzeugführer hat selbst beim LA um Erneuerung seines Segelflugscheines anzusuchen. Beizuschliessen sind ein Zeugnis über die amtsärztliche Untersuchung und der Nachweis von 5 (fünf) Flügen (bruchfrei, sonst ohne Bedingung). Die Bestätigung dieser Flüge erfolgt, solange keine Sachverständigen (die selbst wieder vorher die 5 Flüge durchgeführt haben müssen) ernannt sind, durch die örtliche Polizei oder Gendarmerie. Die alten, abgelaufenen Führerscheine sind als Fotokopie oder beglaubigte Abschrift beizulegen. Ferner sind 2 (zwei) Passbilder beizuschliessen. Das Ansuchen muss mit S 4.-- gestempelt sein.

## 4. Fluglehrer, Sachverständige und Bauprüfer

Die Ernennung erfolgt durch das LA auf Ansuchen durch den Verband in sinngemässer Auslegung der seinerzeitigen Vorschriften.

Zur Zulassung der alten Flugzeuge ist zu bemerken, dass das LA zur Zeit nur eine Zulassung für Gummiseilstart erteilen will, was zur Ausführung der Pflichtstarts zunächst genügen würde. Um einwandfreie Unterlagen zur allgemeinen Beurteilung der Flugsicherheit der alten Flugzeuge zu erhalten, werden Materialproben entnommen und untersucht werden. Je nach dem Ausfall der Prüfung wird dann ein genereller Antrag durch die Segelflugkommission auf Erweiterung der Zulassungen gestellt werden, soweit nicht technische Gründe im Einzelfall entgegenstehen.

Mit Rücksicht auf den ungestörten Anlauf des Flugbetriebes wird geboten, zunächst nur Flüge zur Erneuerung der Scheine und Übungsflüge für ausgebildete Flugzeugführer (amtlicher Flugzeugführerschein) durchzuführen. Auf Einhaltung der Flugdisziplin ist genauest zu achten. Eine Durchprüfung einiger vorhandener Flugzeuge ergab teilweise Bedenken bezüglich des Bestehens der vollen Festigkeit. Auch die Durchführung der Reparaturen durch die jungen Segelflieger, deren handwerkliche Ausbildung während des Krieges zu wünschen ~~würde~~ übrig liess, da sie nur oberflächlich durchgeführt wurde. Die Verhältnisse in den einzelnen Bundesländern werden infolge der gleichen Ursachen ähnlich sein. Es muss daher unbedingt vermieden werden, dass die vorhandenen alten Flugzeuge einer Überbeanspruchung ausgesetzt werden. Ein Bruch im Fluge würde auch für die Allgemeinheit ein schwerer Rückschlag sein.

Nachdem beim LA nur eine geringe Anzahl von Formularen für die ärztliche Untersuchung vorhanden sind, wird die Vervielfältigung dieser Formulare vom Verband durchgeführt. Es werden daher alle Gruppen gebeten, innerhalb einer Woche ihren Bedarf an Formularen an den Landesverband Oberösterreich, Linz, Promenade 11, bekannt zu geben. Der Preis beträgt pro Stück

50 g (insgesamt 8 Seiten). Da bisher noch keine Verbandsbeiträge zur Verfügung stehen, wird gebeten, die entsprechenden Beiträge ebenfalls an obige Adresse im Vorhinein zu übersenden (Erlagscheine liegen bei). Als Amtsarzt gilt der jeweilige Polizeiamtsarzt.

Als vordringlichster Schritt zur Durchführung des Segelflugs ist zunächst die Anmeldung der Gelände und Zulassung der Maschinen anzustreben. Flugzeugführer, die innerhalb des letzten Jahres 5 Flüge durchgeführt haben, können unter Nachweis dieser und der übrigen Anlagen schon jetzt um die Neuausstellung ihrer Scheine ansuchen.

Für die Durchführung der nötigen Reparaturarbeiten und eventueller Neubauten werden sämtliche Vereine gebeten, ihren Bedarf an Zeichnungen hierher bekannt zu geben. Es dürfte möglich sein, Zeichnungen für alle Typen beschaffen zu können. Die Segelflugkommission wird die zentrale Anfertigung neuer Negative übernehmen und die Kopien an die einzelnen Vereine senden. Die Kosten dürften etwa S 15.- je Photonegativ und S 5.- je Kopie betragen. Je nach der Anzahl der bestellten Kopien wird also ein Blatt auf S 20.- bis etwa S 7.- zu stehen kommen. Es wird gebeten, die Bestellung laut dem nachfolgenden Beispiel durchzuführen und zunächst einen Durchschnittsbetrag von S 15.- je Blatt im Voraus mittels des beiliegenden Erlagscheines einzusenden. Nach Eingang der Bestellungen wird eine genaue Abrechnung der Selbstkosten erfolgen.

M u s t e r :

| Type    | Teile         | Anzahl d. Blätter | Voreingesendeter Betrag |
|---------|---------------|-------------------|-------------------------|
| SC-38   | Höhenleitwerk | 4                 | S 60.--                 |
| Baby-II | komplett      | 40                | " 600.--                |

Ing. Bruno Gumpert

Anmeldungen sind erbeten über Landesverbände an den Verband.

### Was leisteten die Modellflieger des MFA Wien 1949

Die heurige Sesion des Modellfluges ist zu Ende gegangen und der Zeitpunkt des Rückblickes für uns Modellflieger des MFA ist gekommen. Wenn wir uns Rechnung ablegen wollen über das bisher erreichte, so sind vorerst die Ziele klar zu stellen, die wir uns gesteckt hatten. Ursprünglich war nach dem Erwerb des Vereinslokales vorgesehen, dieses einzurichten und für die Arbeit der Anfänger und Fortgeschrittenen auszugestalten. Neben dieser Tätigkeit sollten selbstverständlich die Wettbewerbe beschickt und womöglich gewonnen werden. Nach kurzer Zeit stellte sich jedoch heraus, dass die Breitenarbeit und der Leistungsmodellbau von dem sich zur Verfügung gestellten wenigen Unermüdlichen nicht geschafft werden konnte. Da ein Wettbewerb den anderen jagte, reichte die Zeit nicht aus, beides ganz zu machen. Nach kurzer Überlegung entschlossen wir uns, die Breitenarbeit vorerst zurückzustellen. Dazu bewogen uns folgende Gründe. In einem Zustande der Klärung der Verhältnisse, wie wir ihn auf den G. b. l. e. der österreichischen Fliegerei momentan erleben, wobei sich die Ordnung von selbst nach dem Können einstellen soll, war es notwendig, einen Überblick über das Verhältnis unseres Standes, gegenüber dem der anderen Gruppen, zu bekommen, also "Aussenpolitik" zu betreiben. Zum zweiten mussten der Anschluss an die internationale Klasse gefunden werden. In dieser Hinsicht nun waren die vielen Wettbewerbe, die die einzelnen Vereine des ÖFV durchführten, vollauf zu begrüßen. Hierbei schied sich sofort durch die außerordentliche Ausdauer, die erforderlich war, alle Wettbewerbe zu bestreiten, die Streu vom Weisen. Die einzelnen Treffen selbst aber trugen dazu bei, dass der unbedingt nötige Kontakt unter den Gruppen des ÖFV gewonnen wurde. Der ÖFV steht nun fest beisammen, einzig und allein besetzt von dem Gedanken zu fliegen und zwar nur zu fliegen! Politik ist Gift für den Sport und ganz besonders für die Fliegerei!

Wenden wir uns nun dem einen Ziel des MFA zu: Wettbewerbe. Bei der Beschickung der Wettbewerbe hatten wir 2 Richtlinien, die aus langjähriger Erfahrung resultierten, befolgt.

- 1.) soviel als möglich Modelle einzusetzen.
- 2.) wer im Einzelnen siegt ist Nebensache, der MFA muss es sein.

Dies lässt sich aus folgenden Tatsachen herleiten. Die Leistung eines Flugmodelles setzt sich zusammen aus der reinen Gleitflugleistung und dem Aufwind, den es bekommt, oder auch nicht. Thermik erwischen ist jedoch immer noch Glückssache. Dies ist mitunter so krass, dass die negativen Extremisten der Modellflieger sagen, durch Wettbewerbe kann man überhaupt nicht feststellen, wer das beste Modell hat. Ein richtiger Wettbewerb kann nur unter Ausschaltung des Wettereinflusses stattfinden. Die positiven Extremen wieder meinen, was für einen Kahn ich zum Wettbewerb bringe ist Nebensache, in der Thermik fliegt bekanntlich auch ein Scheunentor. Nur Glück muss man haben. Beide treffen offensichtlich den Nagel nicht auf den Kopf.

Die ersten wollen Faktoren, die noch nicht zu beherrschen sind, einfach verbieten. Einem echten Modellflieger wird es aber viel lieber sein, einen Thermikflug von 10 oder 20 Minuten zu erleben, wenn es auch nicht sein eigenes Modell ist, als nur Gleitflüge von 2 oder 3 Minuten zu machen. Die zweiten wieder täuschen sich, wenn sie meinen, auf die Qualität des Modelles käme es nicht an. Beim einzelnen Wettbewerb nicht unbedingt. Betrachtet man jedoch die Wettbewergergebnisse über mehrere Jahre lang, so stellt man fest, dass die selben Namen immer wieder auftauchen. Einmal an der dritter oder vierter Stelle, einmal an erster oder zweiter, einmal auch erst an zehnter oder elfter. Manche Namen dagegen erscheinen einmal, oft sogar an erster Stelle und dann nicht mehr. Dies nämlich sind die Zufallsfälle, auf die Dauer gesehen, setzt sich das bessere Können durch. Da der Unterschied der Sitzmodelle gering ist, spielt die Anzahl eine Rolle, denn je mehr erstklassige Modelle eine Gruppe einzusetzen hat, desto grösser auch die Chance, dass eines davon Glück hat. Hieraus ergibt sich, dass es auf denen Einzelnen weniger, dagegen auf den Mannschaftsgeist einer Gruppe bedeutend mehr ankommt. Es muss sich der eine, der sein leichtes Thermikmodell nicht starten kann, mit voller Kraft seinem Kameraden, der ein den Wetter gewachsenes Modell starten kann, zur Verfügung stellen und umkehrt. Wir haben uns nach diesen Regeln gehalten, der Erfolg gab uns recht.

Folgendermassen war unser Abschneiden auf den herrigen Wettbewerben:

26. März: Hochstartwettbewerb in Villach. 40 Modelle insgesamt. MFA nur durch Glaser mit Specht vertreten. (Wir richteten zu dieser Zeit das Klublokal ein.) Kein Erfolg, da der Seilzug der verwendeten Hochstartwinde ein normales Hochstartmodell zum abmontieren oder zum Bruch bringt.
3. April: Flugmodell Wettbewerb Handstart in Saalfelden. 30 Modelle insgesamt. MFA durch Czepa mit seinem "Wölkchen" 1" vertreten. Er erzielte in der Klasse c a den 1. Preis mit 3 Minuten.
8. Mai: Erster Oberösterreichischer Modellflugwettbewerb (Hochstart) in Horsching bei Linz. 120 Modelle insgesamt, davon stellte der MFA 40. Wertung: Klasse A bis 1300 m Sp. 1. ---, 2. Ing. Jansa mit Eigenswurf 186 Punkte, 3. ---, 4. Robel mit "Specht" 148 Punkte. Klasse B über 1300 m Sp, 1. ---, 2. Rudolf Salzman mit "Austria Meise" 427 Punkte, 3. Jedelsky mit Eigenk. 394 Punkte (Strecke 1p km) T. gesbestzeit: R. Salzman mit "Austria Meise" 577 sec. Mannschaftspokal: MFA mit 1644 Punkte.
13. u. 14. August: 1. intern. Seilflugmodellwettbewerb (Hoch und Handstart) 170 Modell insg. Davon MFA 30. Der Salzburger Schnürlregen machte einen Strick durch die Rechnung. Es wurde eine Bauwertung durchgeführt:

Nach der handwerklichen Ausführung erzielte R. Salzmann mit der Meise die 5. beste Bewertung mit 18,5 Punkten, in Konstruktion L. Flapak mit seinem Fufflügel 18,5 Punkte die 2. beste Wartung.

25. September: I. Österreichischer Segelflugmodellwettbewerb in Wals. (Hochstart) Von ca. 150 Modellen insg. vertraten den MFA 25 Modell. Wartung: Klasse A Normalmodelle bis 25 dm<sup>2</sup> ges. Fläch. Inh. 1.--2. Lederer mit Specht 3.--- Klasse B Nfm. von 25-50 dm<sup>2</sup>, 1.--2. Czepa mit Wölkchen 194 P., 3. Haier mit Wistmark 184 P. (Die Punkte Lederer in Kl. A sind 173) Klasse C, Nfm. von 50-150 dm<sup>2</sup> 1. Komba Eigenk. 527 P. 2.--3.--- Klasse D, Norflügel und Schwanzlose bis 150 dm<sup>2</sup> F/Total 1. Flapak Eigenk. mit 94 Punkten, 2. Sperl jun. 93 P. 3.--- Klasse E Modelle, welche nicht den FAI Bestimmungen entsprechen, wurden von uns wegen des starken Windes nicht gestartet. Mannschaftspokal MFA mit 801 P. Den Pokal für die beste Tagesleistung holte sich Komba mit 527 Punkten.

23. Oktober: Steirischer Modellflugwettbewerb (Hochstart, Bodenstart f. Verbrennungsmotormodelle) in Graz - Thalerhof. 120 Modelle ins. MFA stellt 25. Wartung: Klasse A 1.---2.---3. Reiss Fritz mit Specht 4'13'', Klasse A 1 1.---2. & 3. Glaser mit Schleicherl 1'36 & 1'20''. Klasse B 1. Fritz Reiss Eigenk. 23'18'' 2.---3.---. Bl. 1.--- 2. Jedelsky Wiesen-schleicher 2. 3'15'', 3.--- Klasse C, 1.---2. & 3. L. Flapak mit Schlauchkurbler 4' & 3'50'' Kl. D, 1. Jedelsky mit 37 Pkt. Eigenk. 2.---, 3. Czepa mit 10 Punkten "Adebar" Tagesbestzeit Fritz Reiss mit 23'18''.

Betrachtet man die Wettbewerbe von organisatorischen Standpunkt, so muss man sagen, dass aus den Fehlern gelernt wurde und die letzten beiden Treffen in Wals und Graz als vorbildlich hingestellt werden können. Rein Modellflugtechnisch macht sich leider immer noch der Mangel an allgemein anerkannten Bestimmungen bemerkbar. Hätte sich Graz ebenso vorbildlich wie Wals an die Salzburger Vereinbarung gehalten, wäre der eine strittige Flug sofort klar zu entscheiden gewesen. Was die Leistungen anbetrifft, so war von Wettbewerb zu Wettbewerb ein steter Anstieg bemerkbar. Während die Flugzeiten bis zum Welsener Treffen noch nicht ausserordentlich waren, so zeigte sich in Graz klar, dass nur die Ungunst der Witterung schuld hatte. Das günstigere Wetter in Graz liess Leistungen zu, wie sie auch international nicht anders sind. Es wird also bei der Wahl des Austragungsortes des nächsten österreichischen Wettbewerbes besondere Rücksicht auf die örtliche Wetterlage der dafür in Frage kommenden Plätze genommen werden müssen, sollen die Leistungen weiterhin gesteigert werden. Zusammengefasst lässt sich sagen, dass Österreich auf dem Gebiet des Segelflugmodells den internationalen Anschluss gefunden hat.

Erich Jedelsky

### Flugmodellentwicklung bei MFA.

Der Leistungsstand unserer Gruppe ergibt sich aus 2 Faktoren. 1.) einer systematischen Entwicklung an unseren Modellen, wobei jeder neue Entwurf gemeinsam von allen kritisiert wird und einen sehr regen Hausbetrieb. Auf unserem Programm standen heuer die Hochstartsegelflugmodelle und zwar FAI Modelle, Nurflügel und nicht FAI Modelle. Ihrem Zweck entsprechend sollten alle 1.) Einwandfrei hochstarten 2.) Ervensicher 3.) von geringster Sinkgeschwindigkeit sein. Ich begann um frei von Einschränkungen zu sein mit den nicht FAI Modellen, mit einem Superleichten. Er sollte uns richtunggebend für die späteren Entwürfe werden. Herabsetzung der Sinkgeschwindigkeit durch rigorose Verminderung der Flächenbelastung auf  $5g/dm^2$  war das Motto. Für den Hochstart: möglichst reine Wandfahne, daher schlanker Rumpf, eigentlich Balast und Leitwerksträger mit hohem Seitenleitwerk. Für die Ervenslage genügend Querstabilität und zwar 10% einfache V-Form. Das Problem der spiralen Instabilität, z.B. das Abschmieren in der Kurve, mit dem man sich in England herumschlägt, wurde damit vermieden. Durch die geringen Seitenflächen ergab sich nur wenig Schiebewiderstand und daher ausgezeichnete Wendigkeit bei engen Kurvenradius. Der Flug dieses Modells war so genau, dass der Name "Wiesenschleicher" sich wie von selbst einstellte und die beste Charakteristik ergibt. Die Hochstartfähigkeit ideal. Zwiern ohne Übersetzung und langsames Gehen selbst bei Windstille genügte. Bei einer Reihe von Messungsflügen jeweils kurz vor Sonnenuntergang mit 15 m Seirnlänge wurden durchschnittlich 65 sec. Flugdauer erzielt. Das verwendete Profil bei der vorliegenden Reynoldszahl von rund 30.000 war ein Eigenentwurf, von  $yo=10\%$  max. und konkaver Unterseite. Bald bekamen wir Gelegenheit, einen Vergleich mit Ing-Jansa's Windvogel anstellen zu können. Dieser hatte bei ungefähr der gleichen Reynoldszahl das Profil MVA 125 eingebaut, jedoch eine Flächenbelastung von  $10g/dm^2$ . Die Hochstartfähigkeit und Karvenlage durch das V-Leitwerk etwas beeinträchtigt, obwohl der Rumpf günstig ausgebildet, wor den Schwerpunkt nieder und dahinter hochgehalten war. Bei den Messungsflügen mit gleicher Schnurlänge zeigte es sich interessanterweise, dass trotz doppelt so hoher Flächenbelastung die Leistung des Windvogel nur um  $1/5$  geringer war. In Vergleich hierzu ist ja beim Seel-Leiter bei nur  $1/10 g/dm^2$  Flächenbelastung die Sinkgeschwindigkeit immer noch  $10-12cm/sec$ . Der nächste Superleichte war Czepa's "Fächerkiel". Konsequenterweise hatte er einen ganz dünnen Rumpf gebaut. Statt einem Seitenleitwerk der günstigeren Befestigung wegen, zwei Endscheiben an Höhenleitwerk, das Profil 417 a scharf, Flächenbelastung ebenfalls  $5 g/dm^2$ . Obzwar der Fächerkiel kleiner war, war seine Fluggeschwindigkeit höher als die des Wiesenschleichers, seine Flugleistung und Flugeigenschaften hervorragend. Leider konnte er nicht gemessen werden, da er sich schon bei seinem

2. Höchststart auf und davon machte. Ich baute dann in der selben Art wie Nr. 1 Wiesenschleighter 2. mit ebenfalls dünnen Rumpf, jedoch nur 8% V-Form  $8 \text{ g/dm}^2$  Flächenbelastung und P. oval MVA 123, Unterseite mehr eingezogen. Die Leistung lag bei 58'' pro 15 m Spannweite. In der Kurvenlage dagegen begann er schon zu schneieren, worauf ich die V-Form auf 10% erhöhte und die alte Sicherheit wieder vorhanden war. Nun gab ich ein tragendes Leitwerk darauf, konnte Ballast entfernen und kam bei  $6 \text{ g/dm}^2$  auf 60''. Glaser baute dann sein "Schleicherl", ein verkleinerter Federkiel mit einem Profil von max. 10% und konkaver Druckseite bei  $5 \text{ g/dm}^2$ . Seine Zeiten waren wegen niedriger RE-Zahl und etwas zu hohem Profil nicht mehr ganz die gewohnten: aus 20 m 58''. Spitz entwickelte einen St. ler mit grossen Seitenwerk, Profilform und doppelter V-Form, Profil MVA 123 und knapp  $10 \text{ g/dm}^2$ . Seine Leistung lag ungefähr bei der des Windvogels. Die Höchststartfähigkeit war gut. Ing. Burdis Superleichter mit MVA 123 Baby-Knick war in der Leistung ebenfalls erstklassig. Es wurde uns klar, dass eine weitere Steigerung bei den Superleichten noch durch eine Re-Zahl Erhöhung zu erwarten sei, doch zu einem grossen Modell wollte sich keiner entschliessen.

Die Herrlichen Flüge der Superleichten liessen unseren Nurflügel spezialisten Flapak nicht zur Ruhe kommen. Er hatte vorher schon alle Bauplantypen von Kernes über Eppler zu Benowsky und Oswald durchprobt. Die Leistungen waren jedoch ziemlich unter jenen der Normalmodelle. Bei der Verwendung von Clark-Y und Tropfenprofilen, konnte es auch nicht anders sein. Benowsky hatte mit seinem "Brettli" einen entscheidenden Schritt in der Querstabilität und Höchststartfähigkeit getan. Hiervon ausgehend machte Flapak einen Vorversuch mit dem Profil MVA 301 bei  $10 \text{ g/dm}^2$ . Die Stabilität um alle Achsen und die Leistung waren bei nur einer Spannweite überraschend günstig. Nun ging es auf's Ganze. Er verwendete das MVA-123 Unterseite mehr eingezogen, sowie den R. t lieber zuviel als zuwenig Pfeilform, siehe Horten. Und der Entwurf unseres Polli traf ins Schwarze. Er hatte seinen Nurflügel, der wie die normalen Superleichten schwelt 2 m Spannweite, 200 mm Flapeltiefe, 30° Pfeilform und  $6 \text{ g/dm}^2$ . Die Höchststart und Kurvenlage ideal. Die Leistung aus 20 m knapp eine Minute. Seinem Namen "Schlauchkurbler" machte er alle Ehre. Dies dürfte der grösste Schritt in unserer heurigen Entwicklung gewesen sein, denn damit sind wir dem Ausland bereits vorgekommen, wo immer noch mit Clark-Y und S-Schlagprofilen experimentiert wird. Czeps baute einen ähnlichen Entwurf mit MVA 123 und  $10 \text{ g/dm}^2$ , der um ein Geringes in der Leistung und der Langslage schlechter war. Um bei  $12 \text{ g/dm}^2$  auf die annähernd gleiche Leistung zu kommen, war eine Re-Zahlsteigerung notwendig. Flapak vergässerte für den Welser Wettbewerb auf 4 m Spannweite. Leider kam er uneingeflogen zum Start und das Modell wurde von der Rückholmannschaft bei den starken Wind gebrochen. Die Flugzeit reichte zwar zum Sieg, doch liess sich seine wahre Leistung nicht feststellen.

Parallel zu diesen Entwicklungen wurde an FAI Modellen gezüchtet. Für die Klasse A sowie als Anfängermodell ist mein Specht inzwischen zum Standardmodell geworden. Stabilität und Hochstartlage sind einwandfrei, die Leistung aus 20 m 48''. Für einen Amerikaner baute Czapa ein Klasse A Modell mit äusserst guter Leistung. Einfache V-Form, MVA-123 Leitwerk ebene Platte mit Babyknick, Ovalrumpf mit Leitwerksträger, alles Balsa, besagt alles.

Eine äusserst aussichtsreiche Entwicklung vorläufig für die Klasse B hat Kulik begonnen: den tragenden Rumpf. Die üblichen tragenden Rümpfe mit ovalen oder ähnlichen Querschnitt konnten bestenfalls eine Widerstandsverringering ergeben, jedoch kaum zusätzlichen Auftrieb liefern. Der Rumpf muss daher wie ein Stück richtig profilierter Flügel mit möglichst günstigen Seitenverhältnis ausgebildet werden. Bei 50 cm<sup>2</sup> F/total ergibt sich der Mindestrumpfquerschnitt von 50 cm<sup>2</sup>. Kulik setzte die Rumpflänge mit 1500 mm, die Breite oder in diesem Fall Spannweite, mit 500 mm und die Rumpfhöhe in diesem Teil Profildicke mit 10 mm fest. Der Rumpf wurde zur gewölbten Platte von 7-8% yo max. durchgebogen. Das Höhenleitwerk sitzt auf seinen hohen Seitenleitwerk, der Flügel ist ansteckbar. Der Rumpf fliegt mit etwa 8 - 10 Grad Anstellwinkel, der Flügel normal, mit 3-5 Grad, Leitwerk nichttragend mit 0 Grad. Profil des Flügels GÖ 500, Flächenbelastung ca 13 g/cm<sup>2</sup>. Die Leistung war verblüffend. Das allgemeine Urteil: genau wie ein Superleichter. Interessant dabei ist die Lage beim Überziehen. Während die Strömung des Flügels schon bei etwa 8-10 Grad abreisst, bleibt sie am Rumpf bei seinen Seitenverhältnis von 1:0,3 in Folge der guten Belüftung der Profilloberseite durch den Druckausgleich des Randwirbels noch bei 20-25 Grad Anstellwinkel anliegend. Der "Tragende" stürzt deshalb nicht durch, sondern neigt langsam die Rumpfnase, bis die Strömung des Flügels anspringt, worauf er wieder Fahrt aufnimmt. Wenn sich der "Tragende" durchsetzen sollte, wird eine Änderung der FAI Vorschrift wahrscheinlich unvermeidlich. F/total müsste dann die Projektion des gesamten Modelles sein. In der Klasse B ist Czapa's "Wölkchen" mit MVA-123 als around bisher wohl das erfolgreichste gewesen. Leistungsmässig ist sein letzter reiner Hochstartentwurf der "Schlurf" unser zur Zeit bestes B Modell. Profil gewölbte Platte yo max. 10% Eigenentw. Rumpfquerschnitt gleichseitiges Sechseck, nichttragendes schwaches V-Leitwerk mit Endscheiben, doppelte V-Form bei geraden Flügelgrundriss mit elliptischen Ohren. Seine Sinkgeschwindigkeit beträgt weniger als 30 cm/sec. Die Stabilität um alle Achsen ist hervorragend. Das richtige Modell, hochstarten zu lernen. Die Klasse C dagegen haben in der Hauptsache Kamba und Salzmann gepachtet. Bei ihren Spannweiten von über 2500 mm und entsprechenden hohen Re-Zahlen, ist ihre flugzeugähnliche Formgebung schon eher zulässig. Salzmann's "Austria Heise" dürfte



heuer eines der formschönsten Modelle bei bester Leistung gewesen sein, während dagegen Kamba's letzter Entwurf leistungsmässig am besten abschnitt. In dieser Klasse zeigte es sich auch, dass bei der Profilgebung mit Yo max. ruhig auf 10-12% gegangen werden konnte.

In allen Entwicklungsrichtungen hat es sich erwiesen, dass Profile mit konkaver Druckseite die bessere Sinkgeschwindigkeit ergeben. Es sei darauf verwiesen, dass ich hier nur jene Modelle genannt habe, die uns jeweils einen Schritt weiter in der Erkenntnis gebracht haben.

Während die Segler ein gewisses Niveau errreicht haben, so sollen nächstes Jahr die Antriebsflugmodelle ebenso intensiv "beackert" werden. Stehen wir heuer beim Dieselmotortyp bei Kraft zu Gleitflug erst bei 1:5, so hoffen wir, mit besseren Motoren auch hier das internationale Können zu erreichen. Ebenso fehlt uns beim Gummimotortyp der Antrieb, nämlich der gute Gummi mit Dehnung 1/10, obwohl gerade hier die neuen FAI Bestimmungen eine Reihe aussichtsreicher Wege eröffnen. Unser grösster Wunsch gilt jedoch dem idealen Flugmodellbauwerkstoff, dem Balsa.

Oskar Czepa:

Unser Hausbetrieb oder Rekordleistungen an Laufenden, Band 2

Das bei uns mehr geflogen als gebaut wird, ist eine uns schon zur Gewohnheit gewordene Tatsache. Dies kann ohne Weiteres nachgewiesen werden. Jemand schaffte es sogar, bereits über ein Jahr mit ein und demselben Modell, Wiesen und Hänge in der Umgebung Wagens unsicher zu machen, ohne je in die Verlegenheit zu kommen, ein neues Modell bauen zu müssen. (Auch für Wettbewerbe nicht.) Es gab keinen Sonntag mit halbwegs gutem Wetter, welcher nicht ausgenützt wurde, Beweise oder böse Erfahrungen zu sammeln, ob die einzelnen Modelle und Konstruktionen das hielten, was man sich versprach, oder aber abgeändert werden mussten. Dass diese Unentwegtheit unserer Modellflieger aber belohnt wurde, werden wir gleich in den folgenden Zeilen feststellen können. Vorher möchte ich aber noch die einzelnen und leider seltenen Startgelände in der Umgebung Wagens, welche von uns ausgenützt wurden, anführen und ihre Bedeutung nennen. Das Hauptgelände unserer besonders guten Flüge ist ein schmaler Wiesenstreifen der Donau entlang, die Donauwiese, und als besonders Plätzchen unserer Rekord-Stell-dich-ein, die "Thermikecke". Abgesehen von guter Thermik, bot uns dieses Gelände weiter nichts als oft sehr tragische Wasserlandungen und ob der Kleinheit keinen Ausflug. Interessanterweise ziehen wir heute den Anschlussstrich unter die Rechnung, sah man bei uns wenig Brüche, dafür aber sehr gute Leistungen. Sind wir aber ganz ehr-

lich, Seyring, von dem ich gleich berichte, ist besser, aber nichts über die Bequemlichkeit. Eine 1/2 Stunde Hinfahrt und dasselbe zurück zur Donauswiese, sind doch bestimmt besser, als eineinhalb Stunden Fahrt nach Seyring, um dort vielleicht davongebblasen zu werden. 2,3 mal überwandem wir diesen Freund der Wasserlandungen, nämlich die Bequemlichkeit und fuhren los. Seyring ist als nahezu ideal zu betrachten. Ein grosser leerer Flugplatz mit einem noch grösseren Ausflug nach allen Richtungen. Obwohl wir dort erst wenig Flüge mit thermischen Einflüssen erlebten, kann man auch aus den Bodenverhältnissen schliessen, von sehr guter Thermik sprechen. So, dies sind die beiden Hochstartgelände. Jetzt kommt aber ein trauriges Bekenntnis, Hangsegeln waren wir sehr wenig, aber zum Trost, wir waren. Die Gelände, der Wienerberg, der Dradenberg und der Sautzberg. Das bestedavon der Dradenberg, wegen seines guten Ausfluges und seiner guten Aufwindverhältnisse. Die beiden anderen Gelände brachten zwar auch viel Spass, aber meisten auch viel Trümmern. Schiessen wir aber gleich los und rufen wir uns die schönen Stunden mit viel Sonne und unseren Blicken entschwindenden Modellen in unsere Erinnerung zurück. Ich gehe dabei der bessern Übersicht halber, tagebuchartig vor.

10. April ein herrlicher Tag ohne Wolken am Himmel und kein Wind. Einige Kollegen nützten diese Seltenheit im "Wiener Windkanal" und fahren schnellstens auf die Donauswiese. Der Erfolg stellt sich zwar erst nach vergeblichen 15 Starts ein, aber dann umsomehr. Nach einem Hochstart von 30 m fing der "Specht" Glasers an zu kreisen und stieg majestätisch, so als wenn ihn eine unsichtbare Hand erfasst hätte, in den blauen Himmel. Als man am Boden merkte, dass das Modell Anschluss hatte, führten einige vor Freude einen Hörtanz auf, anschliessend legten sich aber alle sofort auf den Rücken, um das senkrecht nach oben steigende und dabei immer kleiner werdende Modell zu belieben äugeln. Nach 14' half nicht einmal das Alerauge Jansas, das Modell ausfindig zu machen. Jetzt wurde aber mit Feuereifer für den am 8. Mai in Linz stattfindenden Wettbewerb gebaut. Nach diesem untersuchten wir dann im Laufe der Monate Mai/Juni den Flugplatz Seyring. An zwei Sonntagen konnten wir zwar je einen guten Flug machen, doch hinderte uns der starke Wind an wirklich guten Leistungen. Nach einem nach garnicht besonders guten Hochstart mit Kunbas Modell, einer Eigenkonstruktion, erwischte dies einen Zipfel einer Blase und stieg allmählich hoch, verlor aber über Seyring schnell an Höhe und landete nach 6 Min. auf der Dorfstrasse, welche sich für diesen Schreck rächte und dem Modell kurzerhand den Schädel einschlug. An einem anderen Sonntag ging bei wirklich idealem ~~Streckenwetter~~ Streckenwetter mein "Wölkchen" 2 Min. nach einem sehr schönen Hochstart auf Strecke.

Da wir schon mit einer schnellen Versetzung wegen des starken Windes rechneten, postierten wir Jedelsky mit der Stoppuhr am anderen Ende des Flugplatzes, um die Zeit etwas länger, in Falle eines Ausreissens, stoppen zu können. In grossen Kreisen ohne anfänglich Höhe zu verlieren, später aber gewinnend, flog es in Richtung D'Wagram davon. Jedelsky machte seinen Ruf als guter Langstreckenläufer zwar alle Ehre, aber gegen 5 bis 6 m/sec. Wind musste er es doch aufgeben. Er stoppte 8' 12". Nach kaum einer Woche erhielt ich von einem Bauer aus D'Wagram eine Postkarte, mein Modell habe er gefunden und ich könnte es mir jederzeit abholen. Ich erwähne dies nur, weil dieser ehrliche Mann einer der wenigen war, welcher uns das Modell wieder zurückgab.

5. Juli ich sitze zu Hause und plage mich mit einem controlliner herum. Hab aber gar keine Lust, denn ein herrlicher Sennentag, fast ohne Wind, lockt schrecklich. Jedelsky muss das gefühlt haben, denn plötzlich ist er da und will mich bezirzen, meinen soeben fertiggestellten Superleichten "Federkiel" zu erproben. Darauf hatte ich ja nur gewartet. Schnell die Stoppuhr, das Fernglas und die Hochstartschnur, hinauf aufs Fahrrad und in 20 Min. waren wir auf der Donauwiese. Oh, wie schlug einem bei solch herrlichen Wetter das Herz. 1-2 m Wind, ein fast blauer Himmel, nur hier und da ein Schlier. Ich mache einen kleinen Probestart, denn ersten überhaupt. Gleitflug: gut, also probieren wir es mit 15 m. Ich ziehe hoch, aber plötzlich reisst es schrecklich an der Schnur, der Zug wird immer stärker, ich will nachgeben, schliesslich muss ich die Schnur nachwerfen, aber da wusste ich schon, dass ich meinen "Federkiel" einen starken Schlauch zur weiteren Aufbewahrung übergeben hatte. Dass ich sofort ausser Rand und Band war, kann jeder verstehen. Ich habe schon viele Modelle steigen gesehen, aber ~~in~~ in solchen Steilschleifen nach oben noch nie. Gut, ich hatte ja nur eine maximale Flächenbelastung von  $6 \text{ g/dm}^2$ . Da war die starke Thermikblase ja in Verhältnis ein Staubsauger, mein Modell ein Staubkörnchen. 15 Uhr 02 war der Start und 15,10,03 musste Erich die Stoppuhr drücken, denn der Himmel hatte das Modell aufgefressen. Da half auch unser 8-30 Zeissglas nicht mehr. Die Herkunft der starken Thermik war eine frisch gemähte Wiese. Das bereits starke getrocknete Heu spie wahrscheinlich diese Blase aus. Die Bestätigung folgte bald darnach. Da standen wir nun wie die Kümmeltürken und sollten eigentlich nach Hause fahren. Aber Erich hatte ja noch im Bauraum seinen "Wiesenschlicher". Schnell aufs Rad und zum Bauraum. In der Zwischenzeit plagte ich mich vergebens irgendwo im Blauen mein Modell durchs Glas zu entdecken. 16 Uhr 30 war es als Erich kam. Wieder kurzer Probestart. Alles in Ordnung, also 30 m Hochstart. Zeit 16,42. Erich passierte das gleiche wie wir. Um 16,54, also nach genau 12 Min. landete das Modell irgendwo in den Wäldern hinter dem Kahlenberg. War mein Modell bestimmt bei einer sehr gering geschätzten Höhe von 1500 m ausser Sicht gekommen, so erreichte Erich's Modell, wegen der fortgeschrittenen Zeit vielleicht nur 900 m und fiel dann langsam.

Wir waren beide der Meinung, dass es Jammer schade war, dass niemand sonst die Schönheit dieser beiden Flüge geniessen konnte.

31. Juli Rekordwetter. Eine Cumuluswolke neben der anderen. Diesmals sind fast alle Unentwegten da. Poldi Tlapak, der Nurflügel spezialist macht gerade vornehme Hochstarts mit seinem "Neuen" und ist aufgeregt, warum wohl? Es ist 1 Uhr. Ein nicht der Klasse eines Poldi entsprechender Hochstart, bringt sein Modell auf halbe Höhe. Langsam fällt es und wir sind schon alle auf die Landung gefasst. Noch kreist es, aber in ungefähr 15-20 m Höhe. Wer der erste war und rief: "Er hat was", weiss ich nicht mehr, doch schwang ich mich kurze Zeit später auf mein Rad, mit der Stoppuhr und dem Glas bewaffnet und nahm die Verfolgung auf. Das Modell hatte bereits wieder eine Höhe von 800 m erreicht und versuchte sich gerade in Kunstflug. Nicht schlecht was man da sah, ich hätte es kaum mit meinem schwachen Magon ausgehalten. Eben gleich es wieder durch eine rassante Steilkurve aus und man sah deutlich, dass es sich überlegte, wohin es eigentlich fliegen sollte. Vielleicht wollte es auch mit seinen Verfolgern spielen. Doch schlussendlich flog es doch in Richtung Ost/Süd-Ost unter Fallen und Steigen weiter. So etwas launenhaftes von einem Modell sah ich selten. Poldi, ganz ausser sich, holte mich dann auch nach ungefähr 15 Min. bei der Reichsbrücke ein. Dort wurden wir ungefähr 10 Min. weiterhin am der Nase herumgeführt, bis sich der Herr "Schlauchkurbler" (netter Name, nicht wahr?) endlich bequente den schon erwähnten Weg einzuschlagen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren bereits 25 Min. vergangen. Jetzt liess ich Poldi aber schnell stehen, er hatte sich bereits von seinem Modell verabschiedet, wie er mir mit süss saueren Lächeln versicherte und fuhr wie ein Gehetzter, dauernd das Modell in Auge behaltend, die Asphaltstrasse entlang bis zur Kagranerbrücke. Dort allerdings war das Modell bereits so hoch und weit entfernt gewesen, dass ich stoppen musste. Ich traute meinen Augen nicht: 44,30 Min. Eine tolle Zeit dachte ich mir und raste zurück. Auf der Wiese angekommen, war man von der unefahren Zeit bereits informiert, da ein fremder Herr ebenfalls die Zeit stoppte. Es wurde viel gratuliert. Der Poldi schwelgte aber nicht seine Brust, sondern sagte schlicht: "Nächste ist sein Bruder da." (Damit meinte er ein gleiches Modell dieser Art.)

7. August wieder ein herrlicher Sonntag, aber alle Versuche einen Anschluss zu finden, waren vergebens. Wir lungern auf der Donauwiese herum und fluchen auf die tote Luft. Damit wieder meinen wir stark und gleichmässig erhitzte Luft, welche sich auf der Erde ausbreitet, ohne nach oben abzureissen (so ungefähr, ein Meteorologe kann es euch, falls erwünscht, vielleicht genauer erklären.) Lederer neu in unseren Kreis, ist mit seinem "Specht" da. 14,30 Uhr ist es, als ich gerade wieder von Mittagessen zurückkomme.

Das Wasser dringt mir aus allen Poren, so eine S...hitze ist. Mit den Worten: "Wärst lieber zu Hause geblieben, es ist eh nichts los", wurde ich empfangen. Werden wir gleich haben, sagte ich spasshalber und hängte mir den "Spricht" an die Hochstartschnur. Ein schöner Hochstart, vielleicht 50 m und schon kurbelte er zu aller Überraschung. Nach etwa 8' landete er an anderen Ufer der Donau und konnte eine 1/2 Stunde später, leicht angekratzt, geborgen werden.

An gleichen Tag aber, wie wir erst später erfuhren, hat Kulik mit seinem tragenden Rumpf in Kufstein vom Hang weg 12' geflogen. Leider stehen mir Einzelheiten dieses bestimmt schön gewesenen Fluges nicht zur Verfügung.

28. August als ich zu Mittag auf die Wiese komme, erzählen mir Kollegen der ASKÖ-Gruppe, dass Jedelsky ~~mit~~ 16'30" mit seinen neuen "Wiesenschleicher 2" geflogen hatte. Erich erzählte, dass das Modell ohne viel Höhe zu verlieren oder zu gewinnen und sich zu versetzen, später aber doch steigend nach einem Hochstart aus 40 m, unweit der Startstelle landete. Das ist auf das typische Spätsommerwetter zurückzuführen, wo man eine Stunde lang starten muss, bis man endlich einen Schlauch erwischt. Dieser allerdings lässt sich dann ziemlich Zeit, aber hoch reisst er auch nicht.

31. August an diesem Tag erlebe ich mit Tlapak einen ähnlichen Flug, ebenfalls auf der Donauwiese. Spitz, ein Mann der immer wenig Zeit hat, aber trotzdem zuweilen Modelle baut, gibt sein Modell Paldi, welche ein Leichtsinnsmodell, wo der Paldi sowieso thermisch belastet ist. Er sollte es auch büßen. Nachdem ich vielleicht 5,6 Hochstarts absolviert hatte, versuche ich es noch einmal mit mehr Schnur und diesmal klappt es. Der Flug, wie gesagt, ähnlich dem schon vorher erwähnten, nur das Ende war ein trauriges. Obwohl das Modell ziemlich Höhe über der Donau aufwies, und wir schon fest von einer Landung am anderen Ufer überzeugt waren, war es ihm wahrscheinlich doch zu warm gewesen und dem Drang, ein Bad zu nehmen, widerstand es nicht. Am Ufer angekommen, sahen wir noch das Leitwerk in weiter Entfernung aus dem Wasser ragen. Die Zeit: Start 16,33 Uhr, Landung: 16,44,4 Uhr, also 11' 044". Es ist wohl erwähnenswert, dass Matrosen eines Passagierdampfers das Modell heraufischten und es Hr. Slais übergaben.

7. September Salzmann kommt zu mir und lockt mich auf die Wiese. (Ich wäre auch so gegangen.) Wetter dasselbe. Wenig Wind, blauer Himmel und ziemlich warm. Ich habe mein Archeopterix, einen Nurflügel mit. Wir starten abwechselnd. Rudi mit der "Meise", ich mit meinem "Archeopterix". Endlich nach einem schönen Hochstart, 80 m ungefähr, bequemt sich mein "Archeopterix" schnüffeln zu gehen. Seit langem wieder einmal sehe ich Rudi's Hals sich normal bewegen, wohl vor Aufregung, aber gleich zog er das Genick wieder ein, und sagte nur ziemlich steif: "Ossi renn."

Aber es langte nur zum Schnüffeln, die Thermik wollte auch nicht mehr. Zeit: Start 15,09, Landung: 15,16,10, also 7'10''.

Bei den folgenden Beschreibungen ist durchwegs die gleiche Wetterlage. Vormittag mehr Thermik, am besten zwischen 11 und 12 Uhr, nachmittags nur wenig und nur selten.

11. September: Ich komme wieder erst zu Mittag auf die Wiese und veräume einen schönen Flug Jansas "Windvogel". Der Flug war von der gleichen Art wie von Jedelsky's Superleichten, auch die Zeit stimmte ungefähr. Start 11,00, Landung 11,14,27. Unser Poldi ist aber auch wieder da. Er hat sein Wort von wegen Bruder gehalten. Er startet um 15,25 und um 15,36 landet auch dieses Modell unweit der Startstelle, nachdem es getreu seinem Brüderlein vergass, da oben den Teamaporten zu spielen, indem es seine Nase einmal da und einmal dort hinsteckte. Poldi kam ziemlich abgeschotzt zurück.

12. September Dies ist der letzte Start von Bedeutung, welchen ich verzeichnet habe. Ich bin mit Erich und meinem "Archterix" auf der Denauwiese. Nach einem schönen Hochstart überlegte er sich's doch und sah sich die Welt ein bisschen von höher an. Aber die Zeit war schon fortgeschritten, die Thermik daher schwach und der Flug ziemlich kurz. Start 14,30, Landung 14,36,04, also immerhin trotz des einbrechenden Abends 6'04''. Leider stahlen mir ein paar Bengel aus der Siedlung das Modell und machten sich schnell aus dem Staub noch bevor ich an der Landestelle angekommen war. All die letzten Flüge hatten denselben Charakter, der Altweibersommer hatte seine Schuldigkeit getan und wir warten schon wieder auf das thermikbringende Frühjahr.

Dass ich hier nur Flüge über 6 Min. anführen konnte ist klar, wenn man die Länge dieses Aufsatzes betrachtet. Viele, viele Flüge über 5 Min. konnten keine Aufzeichnung finden, Sollte ich aber trotzdem einen Flug über 6 Min. vergessen haben, so ist das bei der Vielzahl der hervorragenden Leistungen zu entschuldigen. Alles in Allem kann man sagen, dass diese Leistungen mit denen des Auslandes konkurrieren können, und dies zu erreichen war ja auch das Ziel, welches wir uns steckten.