

flug

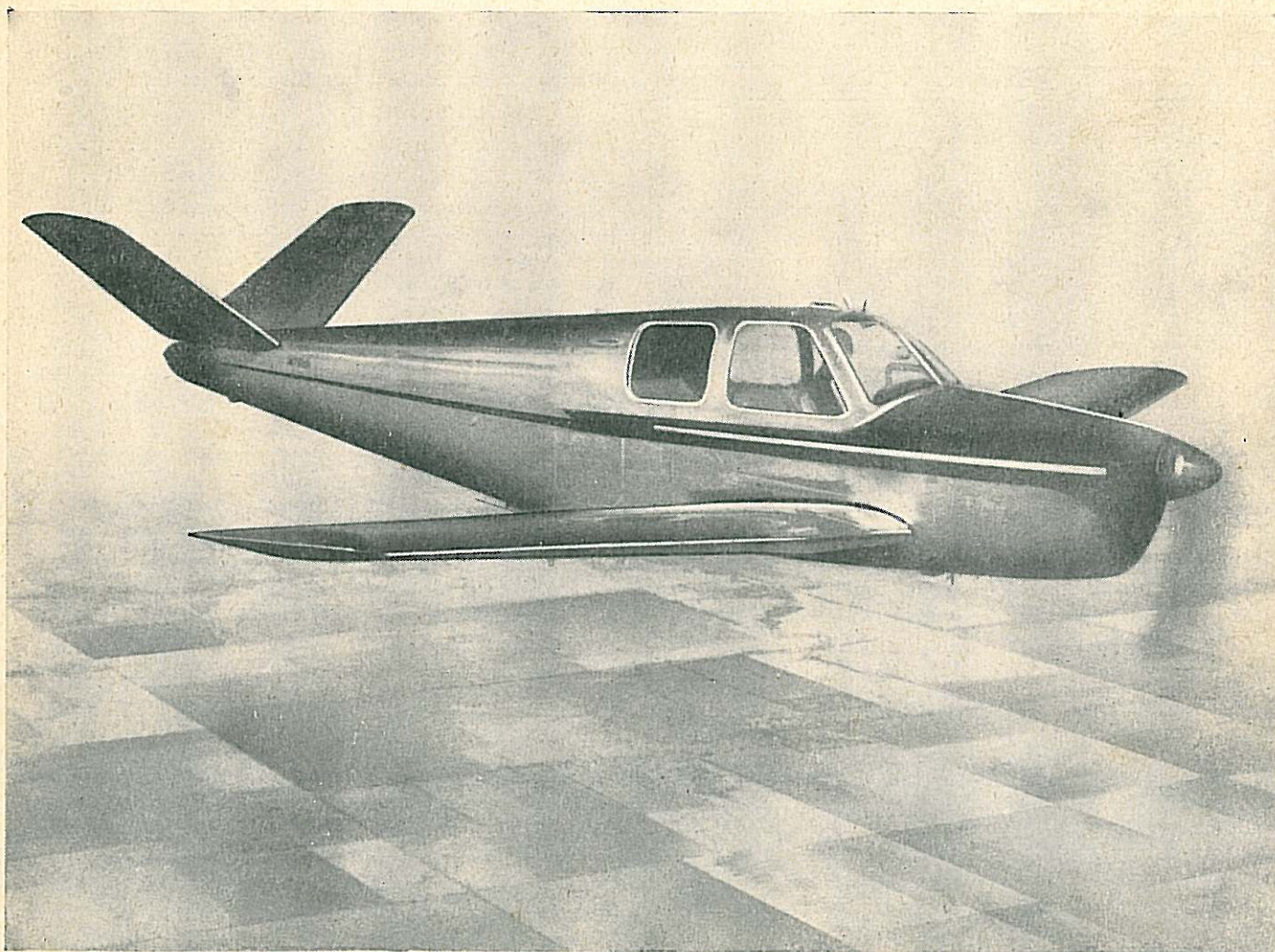
a u s t r o

Preis: öS 4.—
DM 1.—

Zeitschrift für den österreichischen Flugsport

ORGAN DES ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUB — SEGELFLIEGERVERBAND

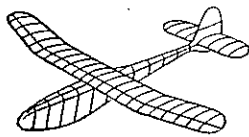
Auch Motorflug!



1. Jahrgang

Oktober 1951

Heft 5



**FLUGMODELLBAUPLANE
UND WERKSTOFFE**
nur vom Fachgeschäft

Josef Sperl

Wien IV., Wiedn. Hauptstr. 66

Katalog Nr. 7 vom Juni 1951, reich illustr., 90 Seiten,
gegen Einsendung von S 4.50.

SCHUH- UND LEDERFABRIKEN

„PLANST“

WOLFSBERG
KÄRNTEN

Wenzl Haffelner O.H.G.

Gegründet 1810

GRÖDIG

Tel. Salzburg 44-60

Automatenweberei für Baumwoll-
und Zellwollgewebe

LINZ (Donau)

Rathausgasse 5-11, Tel. 22-9-52

Stammhaus, Großhandel in Tuch-
und Manufakturwaren

WIEN I.

Börsegasse 10, Tel. 28-006

Großhandel für Baumwoll- und
Zellwollmeterwaren und für Eigen-
erzeugnisse der Bekleidungs-
industrie

flug
a u s t r i a

Zeitschrift für den österreichischen Flugsport

Organ des Österreichischen Aero-Club — Segelfliegerverband

Redaktion und Verwaltung: Wien I., Dominikanerbastei 24
Tel.: R 24-5-85, R 27-5-55, Kl. 260
Postsparkassen-Kto. Nr. 154.614

Auslieferungsstellen:

Österreich: Morawa & Co.,
Wien I., Wollzeile 11

Deutschland: J. A. Sommer, Wiesbaden,
Adelheidstraße 59

Inhalt:

Gebundene Flügel	65
Beechcraft „Bonanza“ C-35	66
Über Länder und Meere	67
Warum Flugzeugschlepp?	71
Auf der langen Welle in die Stratosphäre (III)	72
Sprechfunk im Segelflug	73
Rhönbetrachtungen 1951	73
Das Echo zur Segelflugmodell-Weltmeisterschaft	75
Wie gewann Österreich die Weltmeisterschaft für A ₂ -Segelflugmodelle im Hochstart?	76
Der nationale Verbrennungsmotor- und Hang- segelflugmodellwettbewerb 1951	77
Modellflugberichte aus dem Ausland	78
Vom Fallschirm	78
Kurz gefaßt	79
Aus Vereinen und Verbänden	79

Titelbild:

Auch Motorflug!

Der Privat-Reisevorsitzer „Bonanza“ C-35
(Siehe Seite 66)

Werkbild

Einzelheft	S 4.-
(für Mitglieder des Oc. Ae. C. — S. V.)	S 2.-)
Halbjahresabonnement (6 Hefte)	S 20.-
Jahresabonnement (12 Hefte)	S 40.-

Nachdruck nur mit Quellenangabe.

Bestellte Artikel werden honoriert. Unverlangte Einsendungen,
denen kein Rückporto beiliegt, werden nicht zurückgesandt
und nur einen Monat aufgehoben. Abonnements, die nicht
rechtzeitig abbestellt wurden, gelten automatisch als verlängert.

Gebündene Flügel

Es liegt sicher in der Natur der Sache: Wer vom Fach ist, verlangsamt seine Schritte, wenn ihn ein Weg einmal über den Ring führt. Wir kennen alle dieses Stück Weg zwischen dem Schwarzenbergplatz und der Oper, wo halbhoch oder quer über großen Fensterfronten die Visitenkarten unserer guten alten Bekannten einladen: KLM, PAA, BEA, SAS, Air France u. a. Tief atmen wir die wohlbekannte Atmosphäre der Elegance, der Moderne und jener unerhörten Romantik, die unsere Weltkarte zu einem Bruchteil ihrer früheren Ausdehnung zusammenschrumpfen ließ. Wenn ich nicht irre, wurden darüber viele Bücher geschrieben. Von jenen, die bis zur Selbstaufopferung die ersten unsichtbaren Straßen zwischen den Wolken gesucht haben, und auch von den anderen, denen bereits zu Millionen diese Straßen zum alltäglichen Gebrauchsweg wurden. Nicht selten sind darunter Namen, die uns persönlich angehen. Aber am Ring suchen Sie nicht, mein Freund! Sie wissen, daß es vergeblich wäre. Wir alle wissen es bis zum Überdruß — so frei sind wir wieder nicht. Zeitweise konnte man sich schon mit diesen Gedanken darüber recht unbeliebt machen. Auch darüber wurde schon viel geschrieben. Sinnvoll und weniger sinnvoll. Die Antwort blieb bis zur Stunde: Die österreichische Zivilluftfahrt ist tot! — Gute Freunde wollen uns trösten und sagen, nur scheinot. Ich glaube, es ist beides nicht ganz richtig. Aber geben wir uns keinen Illusionen hin, das erlösende Wort, das den starren Zwang brechen wird, ist im Rhythmus eines anderen Kräftespieles gebunden und läßt sich so schnell nicht durch noch so überzeugende Argumente zu dem folgerichtigen Schritt bewegen. Die Gründe, die dieses Verbot stützen, haben wir mit gutem Anstand getragen. Sicher in dem Bewußtsein, daß sie meist nicht den Kern der Sache treffen. Die Situation ist also die, daß wir zwar höfliche Gastgeber sind, aber im eigenen Haus nicht mitspielen dürfen. Darüber hinaus sind wir so konziliant — was wir als typisch für Österreich buchen —, daß wir unsere beachtliche Mißstimmung nicht auf jene Gesellschaften abwälzen, die mit allen graphischen und lichttechnischen Effekten ihre Namen populär machen. Im Gegenteil, wir freuen uns ehrlich, daß dem In- und Ausländer überhaupt die Möglichkeit einer Luftverbindung zur Verfügung steht. Daß im Laufe der Jahre große Summen ins Ausland getragen werden, die wir, zum Teil wenigstens, selbst verdienen könnten, ist eine Sache für sich und trifft andere Stellen. Sie weist auf die eine Seite des Problems. Die andere Seite ist mehr ideeller Natur. Stehen wir am Rande eines Flugplatzes und beobachten wir das Starten und Landen von und nach allen Weltteilen, dann empfinden wir natürlicherweise den großen Raum über der Erde als die Inkarnation der Freiheit. Übersehen wir dabei, daß es die Moderne verstanden hat, auch den Himmel mit Verbotstafeln aller Art zu pflastern, bleibt immer noch eine unbegreifliche Divergenz zu dem allzu oft ge-

hörten Wort Freiheit — und dem Verbot, das uns zur Gänze trifft. Hier reißt etwas auf in uns, das nicht mehr in Zahlen auszudrücken ist. Etwas, das weit über das Soll und Haben eines kommerziellen Betriebes hinausgeht. Es wird zu einer gerechten Verbitterung, wenn wir die Situation rund um Österreich betrachten. Die sachliche Analyse führt zu dem Schluß, daß hier Unrecht zum System gemacht wird und auch nicht mit dem Anschein einer vernünftigen Begründung aufrecht bleibt. Tatsache ist, daß wir keineswegs um ein Entgegenkommen bitten — wir verlangen unser gutes Recht! Das sei eindeutig festgehalten.

Wirtschaftlich gesehen konnte Österreich schon im Entwicklungsstadium des Luftverkehrs ausgezeichnete Leistungen aufweisen. Nach Abschluß ihrer Tätigkeit im Jahre 1938 weist die ÖLAG eine Streckenleistung von 7,5 Mill. Flugkilometer mit 120.000 beförderten Passagieren aus. In demselben Jahr bucht die „Air France“ 10,8 Mill. Flugkilometer mit einer Passagierzahl von 104.400. Zu diesen Zahlen sei gesagt, daß „damals“ der Luftverkehr noch beinahe in den Flegeljahren stand. Er war eben dabei, ernst genommen zu werden, und die Öffentlichkeit wußte schon, daß die Streckenflüge keine abenteuerlichen Einzelexpeditionen mehr waren. Wir haben allen Grund zu der Annahme, daß wir auch der modernen Entwicklung etwas zu bieten hätten. Ein Blick auf die Karte zeigt außerdem, daß Wien dazu prädestiniert erscheint, eine Drehscheibe der europäischen Verbindungen zu sein. Wie sehr die Bedeutung dieses Punktes verstanden wird, zeigt ein Blick über den Ring mehr als viele Rechnungen. Ein Knotenpunkt von so großer Bedeutung kann nur dann entsprechend funktionieren, wenn die landeseigenen Interessen voll und gleichberechtigt mitarbeiten. Selbst die Annahme, daß ein eigener Betrieb im Aufbau kaum aktiv sein wird, kann seine Bedeutung als wirtschaftliche Funktion nicht herabmindern. Es bliebe rechnerisch nachzuweisen, welchen Umfang beispielsweise ein Taxi- oder Charterverkehr in der Hochsaison des Fremdenverkehrs annehmen würde. In der Schweiz wurden zum Beispiel schon im Jahre 1947 mit 168.823 Sport- und Touristikflügen 104.543 Personen befördert. Daß ausländische Gesellschaften bei uns einen Inlandverkehr durchführen ist ein Novum und wurde bisher noch keinem Land zugemutet, welches erwiesenermaßen die technischen Fähigkeiten selbst besitzt. Die Auswirkung einer freien Zivilluftfahrt, die selbstredend den Sportflug mit einschließt, beschränkt sich keineswegs auf den wirtschaftlichen Sektor. Es hieße Eulen nach Athen tragen, hier den sportlichen und erlebnismäßigen Ausfall zu umreißen. Begnügen wir uns mit der Feststellung, daß damit eine folgerichtige Entwicklung in unserem Lebensraum Europa so sinnlos aufgehalten wird, daß es unverantwortlich ist. Der Einwand, eine Handvoll Zivillflugzeuge könnte die Weltlage beeinflussen, ist angesichts dieser Lage längst ad

absurdum geführt. Jeder Fachmann weiß, daß eine halbwegs befahrbare Straße im strategischen Gebiet, jede Bahnanlage — auch wenn sie zeitweilig unterbrochen ist — oder jede mittlere Autokolonne ein Mehrfaches an Bedeutung besitzt als Flugzeuge, die nicht für den Krieg eingerichtet sind. Die Idee, solche Flugzeuge durch nachträglichen Umbau kriegsfähig zu machen, kann nur von Laien stammen. Wozu also das Ganze? Nun — wir sind überzeugt, daß dieser unwürdige Zustand ein Ende findet und daß unsere Forderung zu Recht besteht und auch durch irriige Berichte nicht zu ändern ist. Niemand weiß so gut wie wir Flieger, daß unsere Aufgabe nicht im Kriege erfüllt wird.

Pessimisten fürchten, daß auf die Dauer diese Lahmlegung schwere Nachteile mit sich bringt. Sie glauben, der Vorsprung der anderen kann nicht mehr aufgeholt werden. Das gründliche Beobachten der anderen läßt den Schluß zu, daß diese Befürchtungen unbegründet sind. Wir finden selbst bei Prototypen vieles, was uns sehr bekannt vorkommt. Ohne auf besondere Details einzugehen, wissen wir, daß etliche Schwierigkeiten sogar schon überwunden waren. Obwohl uns die Erfahrungen des Auslandes naturgemäß nur beschränkt zugänglich sind, bietet das Vorliegende wertvolle Hilfe für den späteren eigenen Betrieb. In der Gebrauchsluftfahrt hat sich nichts Unfaßbares ereignet. Bis zu einem gewissen Grad ist es so, daß Verbesserungen hauptsächlich in der administrativen Abwicklung notwendig werden. Technisch gesehen, können Neuerungen nur Vereinfachung und höhere Sicherheit bedeuten. Die ansteigende Kurve der Durchschnittsgeschwindigkeiten hält sich in Grenzen, die keine wesentliche Umstellung verlangt. Auch die neue Blindflugnavigation, soweit sie neu ist, ist keine Offenbarung. Der größte Fortschritt auf diesem Gebiet wird es sein, wenn es gelingt, die verschiedenen Systeme zu normalisieren. Die letzten 50 m Höhe über dem Platz sind nach wie vor die interessantesten Sekunden der Blindlandung geblieben. Man fasse dies nicht als Herabsetzung der Leistungen anderer Länder auf. Aber die unerhörten Entwicklungssprünge während des Krieges sind mit ihrem ganzen Erfahrungsmaterial und der Aussicht der neueren Entwicklung sehr schrittweise in den Gebrauch zu übernehmen. Konkret gesehen ist es so, daß eine Verbesserung der Geschwindigkeit und ein Gewinn an Reisezeit völlig wertlos sind, wenn bei Schlechtwetter die Maschinen in Warteräumen stundenlang auf die

Landeeinweisung warten müssen. Der Platz Jdlewild — New York verarbeitet zum Beispiel 360 Starts und Landungen je Stunde bei 24 Stunden Tag- und Nachtbetrieb. Wenn für die nächsten Jahre mit Turboantrieben Geschwindigkeiten um 800 km/h ins Kalkül gezogen werden, ist dieser Zustand unhaltbar. Abgesehen davon, daß hier das Triebwerk die günstige Flughöhe vorschreibt, muß damit aus der Reiseflughöhe direkt in den Landeanflug übergegangen werden. Warteräume sind unmöglich. Hier, in einem entsprechenden Aufbau der gesamten Flugsicherung, liegt die dringende Aufgabe. Die Bewegungskontrolle der Bodenstellen muß kleinere Typen mit 200 km/h ebenso exakt leiten wie schnelle Flugzeuge bis zu 1000 km/h. Damit schneiden wir vom rein Fliegerischen schon in die großen Zusammenhänge, die dadurch gekennzeichnet sind, daß die technische Entwicklung der wirtschaftlichen und politischen weit voraus-eilt. Die sinnrichtige Anwendung der Luftfahrt bedingt große Räume. Sie verlangt globales Denken und eine totale Vereinfachung aller zum Flugbetrieb notwendigen Bedingungen. Der Luftverkehr im besonderen kann, auf längere Sicht gesehen, nur dann bestehen, wenn er konsequent internationalisiert wird und von einer Zentralstelle aus mindestens in der Organisation des Verkehrs und des Betriebes gesteuert ist. Das heißt nicht das Aufgeben jeder regionalen Selbständigkeit. Nach einfacher Aufschlüsselung beteiligt sich jedes Land entsprechend am Betrieb. Auf der Ringstraße aber genügt ein einziges Büro — und Millionen Ausgaben würden schon allein an diesem einen Posten, der ja in jeder Stadt mit Flugplatz aufscheint, gespart! Die Normalisierung des Betriebes wird die Sicherheit unerhört steigern. Jetzt finden wir noch 14 verschiedene Maß- und Gewichtssysteme nebeneinander im Gebrauch. Ein kleiner Hörfehler im Flug, eine Verwechslung von Meter und Foot, und die Katastrophe ist schon geschehen. Der erste Schritt muß die Zusammenlegung der europäischen Gesellschaften sein — der Schuman-Plan der Luft! Konkret vom italienischen Außenminister vorgeschlagen, von der SAS längst im Gebrauch. Hier liegt eines der Kernprobleme der Luftfahrtentwicklung. Nebenbei ist es die Lebensfrage des Kontinents. Nichts ist so hervorragend dazu geeignet, hier bahnbrechend zu wirken wie die Luftfahrt. Nichts ist unverständlicher, als daß wir dazu unsere Kraft und unseren guten Willen nicht in den Dienst der Sache stellen sollen.

Ein Reise-Privatflugzeug für alle Ansprüche:

Beechcraft Bonanza C-35

Das private Reiseflugzeug für den Geschäftsmann spielt in den Vereinigten Staaten etwa die gleiche Rolle wie bei uns der Personenkraftwagen für denselben Zweck. Allerdings gibt die bedeutende Ausdehnung des Staatenbundes den Ausschlag, daß „drüben“ das Privatreiseflugzeug jene Verbreitung und Bedeutung im Geschäftsleben erreicht hat, wie sie eben dort der heutige Stand darstellt. Wer viel unterwegs ist, weiß den Vorteil der Unabhängigkeit von fahrplanmäßigen Verkehrsmitteln zu schätzen und benützt eben das Privatflugzeug.

Eines der modernsten Vertreter dieses Reisetyps ist die „Bonanza“ mit der Serienbezeichnung C-35 der

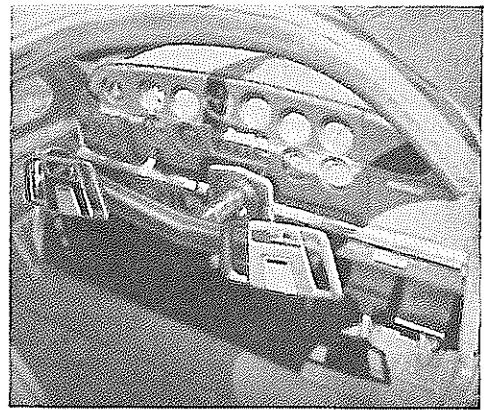
Beechcraftwerke. Durch planmäßige Weiterentwicklung wurde in dieser Maschine ein Gebrauchsflugzeug geschaffen, das, mit allen modernen Einrichtungen ausgestattet, leistungsfähig und zuverlässig ist.

Eine frühere Baureihe dieser Type stellte bekanntlich durch einen Nonstopflug von Honolulu (Hawaii) nach Teterboro (New-Jersey, USA) am 7. und 8. März 1949 einen Streckenweltrekord von 7977,92 Kilometer auf, eine Leistung, die trotz Zusatztanks hervorragend ist.

In Ganzmetallbauweise ausgeführt, verfügt die „Bonanza“ über vier bequeme Sitzplätze mit guten Sichtverhältnissen, besitzt dreirädriges, einziehbares Fahr-



Eine Schweizer „Bonanza“ nach der Landung.



Blick auf die beiden vorderen Sitze mit Doppelsteuerung.

Bilder: Truley.

werk mit hydraulischen Bremsen, sowie eine automatisch verstellbare Metalluftschaube und Landeklappen. Für hohe Flugsicherheit sorgt neben kompletter Instrumentation und Einrichtung für Nacht- und Blindflug auch ein Radio-Empfangs- und -Sendegerät, sowie ein elektrisches Meßgerät für Geschwindigkeitsverlust, eingebaute Positionslichter, Landungsscheinwerfer, Leucht- und Signalaraketen für Nachtlandungen und dergleichen.

Die „Bonanza“ C-35 besitzt als Triebwerk einen 6-Zylinder-Continental-Motor von 205 PS Leistung, der der Maschine eine Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h in Seehöhe und eine Reisegeschwindigkeit von 280 km/h in 2400 m Höhe bei 65% Motorleistung verleiht. Der Treibstoffverbrauch beträgt bei Reisegeschwindigkeit

36,4 l/h, das sind 13 Liter pro 100 Kilometer. Der Aktionsradius der Normalausführung wird mit 1890 km, beziehungsweise 1240 km ohne Rumpftank, angegeben. Die Gipfelhöhe liegt bei 6000 m über Meeresniveau.

Sonstige technische Daten: Spannweite 10 m, Länge 7,67 m, Höhe 2 m; Leergewicht 735 kg, Zuladung 490 kg, Fluggewicht 1225 kg (Gewichtsklasse B₁). Startlänge 170 m, Auslauf vom Aufsetzen bis Stillstand (mit Landeklappen und Bremsen) 70 m, Landegeschwindigkeit (mit Landeklappen) 89 km/h. Steiggeschwindigkeit in Bodennähe 5,7 m/sec. Tragende Fläche 16,45 m², Flächenbelastung 70 kg/m², Leistungsbelastung 7 kg/PS.

Die Beech „Bonanza“ wird in der Schweiz um 14.000 Dollar verkauft.

H. S.

Oberst a. D. Hans Löw:

Über Länder und Meere

Wir können die Entwicklung des Flugzeuges von seinen Uranfängen bis zum modernen Verkehrsflugzeug von heute füglichweise in fünf Zeitabschnitte gliedern:

1. Die Epoche von seiner Geburt bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges (11 Jahre),
2. die stürmische Entwicklungszeit 1914—1918 (4 Jahre),
3. die Zeit geruhssamer Forschungs- und Erprobungsarbeit zwischen den beiden großen Kriegen (21 Jahre),
4. der zweite Weltkrieg mit seinen unerhörten Anforderungen an Ingenieurkunst und Besatzungen (6 Jahre),
5. der breite Ausbau des Weltluftverkehrsnetzes, der das planmäßige Überfliegen der Ozeane zur Selbstverständlichkeit werden ließ (6 Jahre).

Hat somit die erste Hälfte unseres Jahrhunderts den kühnsten aller bisherigen Menschheitsgedanken endlich und endgültig verwirklicht, so bleibt — wenn nicht alles trügt — der zweiten Hälfte die Eröffnung des Weges zu den Sternen vorbehalten. Sofern nicht unser lieber alter Erdball unter dem Einfluß des hypnotischen Willens einer Handvoll Wahnsinniger Selbstmord begeht. Die Atomkraft wäre ja ein gefügiges und willkommenes Werkzeug dazu. Wir wollen dies aber nicht

annehmen, sondern vielmehr der Hoffnung Raum geben, daß die Bewohner dieses Planeten durch jene zwei furchtbaren Irrtümer von einer Krankheit geheilt wurden, deren Erreger unsinniger Haß, Verblendung, Rechthaberei und angebliche Raumknappheit gewesen sind. Raum für alle und noch mehr hat die Erde, wir brauchen bloß die Energien dafür einzusetzen, die ein moderner Krieg verschlingt. Diese Erde könnte dann in ein Paradies verwandelt werden. Man sagt, der Krieg sei der Vater aller Dinge, ja, weil er Dinge braucht, um sie zerstören zu können, und so ist denn ein dritter Weltkrieg sicher der Zerstörer aller Dinge. Er wäre wahrscheinlich auch der letzte.

Verlassen wir also diese pessimistischen Gedankenwege und wenden wir uns unbeirrt der friedlichen Entwicklung zu.

Die Schönheit des Fliegens an sich wird wohl heute niemand mehr bestreiten, besonders nicht, wer einmal in der wohltemperierten, mit reiner Luft von ständig gleichem Druck versorgten Kabine eines modernen großen Verkehrsflugzeuges gesessen ist. Fanden doch die es schon schön, die einst, vor mehr als drei Jahrzehnten, in der offenen Maschine, verummmt bis zur Nasenspitze, den Rest der Gesichtspartie zum Schutz gegen Erfrierung gut eingefettet, so hoch kletterten, als sie nur konnten, ungeachtet des Sauerstoffmangels in der dünnen Höhenluft.

Aber nicht die Schönheit allein, die der Blick aus der Vogelperspektive vermittelt, verbunden mit der Behaglichkeit, wie sie kaum von einem anderen Verkehrsmittel übertroffen werden kann, ist es, die zum Fliegen einladet. Nein, maßgeblich sind in erster Linie die wirtschaftlichen Erwägungen, also vor allem der große Zeitgewinn, den jede Flugreise mit sich bringt, besonders über weite Strecken, über Kontinente und Meere. Ein dichtes Netz von Fluglinien umspannt den Globus. Fast alle Kulturstaaten liegen im edlen Wettstreit miteinander, welche Luftverkehrsgesellschaft dem Flugreisenden die meisten Vorteile, den größten Komfort, die angemessensten Preise bieten kann. Allen voran natürlich die Vereinigten Staaten von Amerika mit ihrem Reichtum an Erfahrungen und materiellen Werten, mit ihrer Raumfreiheit und nicht zuletzt mit dem kühnen Unternehmungsgeist der neuen Welt. Was Wunder, wenn uns unsere fliegerische Neugier bewog, den Pan American World Airways einen Besuch abzustatten, um ein bißchen in die große Welt hinauszuhorchen, von der unser kleiner Binnenstaat, heute mehr noch als es durch unsere geographische Lage bedingt wäre, so sehr abgeschlossen ist.

wenig flugbegeistert wären. Daß wir in diesem Punkte über unsere Landsleute nichts kommen ließen, bedarf, glaube ich, kaum einer Erwähnung. Wurde doch in mir sofort die Erinnerung wach an Österreichs große Fliegerzeit vor dem ersten Weltkrieg und an die wieder anwachsende Begeisterung bald nach demselben; und drängt nicht auch jetzt wieder unsere Jugend zum Segelflug? Auch die Freude zur Flugreise, wie sie ja eigentlich Mr. Burnett meinte, wäre vorhanden, doch Geldmangel und die Schwierigkeit der Visumsbeschaffung etc. sind für uns Österreicher Hemmschuh genug. In diesem Sinne zerstreuten wir auch die Zweifel des Amerikaners an der Flugfreudigkeit der in Betracht kommenden Bevölkerungskreise Österreichs.

Zunächst wollten wir etwas über die Organisation der Pan American World Airways wissen.

Die Pan American World Airways, wohl das bedeutendste Luftverkehrsunternehmen der Welt, hat ihr Zentralbüro in New York und gliedert sich in drei Hauptgruppen: „Atlantic-Division“, „Latin-America-Division“ und „Pacific-Alaska-Division“. Durch den vor etwa einem Jahr erfolgten Zusammenschluß der Pan American World Airways



Ein Clipper nach der Landung am Rhein-Main-Flughafen.

Bild: PAA.

Von der liebenswürdigen Sekretärin in den neu-erstellten, recht stilvollen Räumen der Gesellschaft in Empfang genommen, werden wir gleich darauf mit Mr. Burnett, dem Leiter der Wiener Dienststelle am Kärntnerring, bekannt gemacht. Die Schwierigkeiten, die unser holperiges Englisch anfangs verursacht, werden rasch durch die charmante Dolmetscherin überbrückt. Mr. Burnett, der selbst Flugzeugführer ist, im Kriege jedoch zuletzt als Radaroffizier auf einem Flugzeugträger eingesetzt war, ist der Meinung, daß die Österreicher

(PAA) mit den American Overseas Airlines (AOA) wurden die PAA zur größten und machtvollsten Luftverkehrsgesellschaft der Welt. Über diese Fusion hinaus bilden die PAA mit einer Anzahl Tochtergesellschaften das sogenannte „Pan American World Airways System“, dem folgende 10 Unternehmen angehören:

1. Die PAA selbst,
2. die Aeronaves de Mexico mit ihrem Sitz in Mexico-City,

3. die Aerovias Nacionales de Columbia in Bogota,
4. die Aerovias Venezolanas in Carracas,
5. die Cia. Cubana de Aviacion in Havanna,
6. die Cia. Mexicana de Aviacion in Mexico-City,

einem Weltrundflug, der über New York — London — Frankfurt — Istanbul — Beirut — Basra — Karachi — Delhi — Kalkutta — Bangkok — Hongkong — Manila — Guam — Wake — Honolulu — San Francisco führt. Die eingesetzten Flugzeugtypen sind den jeweiligen wirtschaftlichen, klimatischen und navigatorischen Gegebenheiten,

Blick in das obere Deck eines Strato-Clippers während des Fluges.



Bild: PAA.

7. die Middle-East Airlines für Arabien, Irak, Iran, Ägypten, deren Zentralbüro sich in Beirut befindet,
8. die Panair do Brasil in Rio,
9. die Pan American Grace Airways in New York und
10. die Uraba Medellin and Central Airways in Medellin.

Weiterhin sind nachstehende Gesellschaften an das Pan American World Airways System angeschlossen und bilden mit diesem eine Interessengemeinschaft:

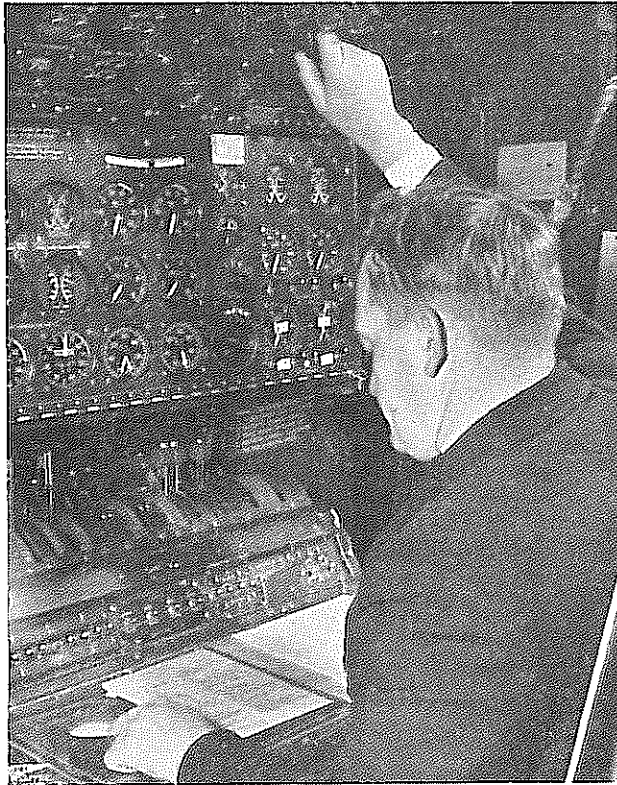
- die Cia. Dominicana de Aviacion in Ciudad Trujillo,
- die Cia. Panamena de Aviacion in Panama,
- die Lineas Aerias de Nicaragua in Managua,
- die Lineas Aereas Costarricenses in San José,
- die Lloyd Aerea Boliviano in Lapaz und
- die Servicio Aereo de Honduras in Tegucigalpa.

Neben diesem Riesenkonzern gibt es in den Vereinigten Staaten noch gegen 40 kleinere und größere Gesellschaften, die gewissermaßen als Konkurrenzunternehmen gelten, von denen jedoch nur eine, die größte unter ihnen, die großen Meere befliegt, die „Trans World Airlines“.

Die PAA, die mit ihren Maschinen eine tägliche Flugleistung von 260.000 km bewältigen — was dem sechsfachen Erdumfang am Äquator entspricht — starten auch dreimal in der Woche zu

sowie den zurückzulegenden Entfernungen in den beflogenen Räumen angepaßt. So stehen beispielsweise im karibischen Archipel die neuen zweimotorigen „Convair“ für 42 Passagiere in Verwendung, während die Atlantic-Division auf der südlichen Route mit viermotorigen „Constellation“ mit einer meist zehnköpfigen Besatzung, darunter drei Piloten, und zwei Ingenieure, befliegen wird. Auf der Hochstraße des Verkehrs, der nördlichen Route, die den Atlantik überbrückt, sind dagegen die zweistöckigen „Strato-Clipper“ eingesetzt, jene gigantischen Riesenflugzeuge, die den Gipfelpunkt an Leistungsfähigkeit und Komfort darstellen und 75 Personen befördern. Auf dem amerikanischen Kontinent wird auf den großen Strecken New York — Port of Spain (Trinidad) — Rio de Janeiro — Montevideo — Buenos Aires gleichfalls der Dienst durch den Strato-Clipper versehen. Ein neuer Douglastyp, die DC 6-B, wird schon in den nächsten Wochen die anderen wichtigen Punkte dieses großen Gebietes verbinden.

Erstes Gebot für den Verkehr im allgemeinen, für den Luftverkehr im besonderen, ist die Sicherheit. Ihr zu dienen sind ja bekanntlich umfangreiche Bodeneinrichtungen, sowie komplizierte und hochempfindliche Geräte im Flugzeug erforderlich. Das im Krieg schon so erfolgreich erprobte Radargerät, das Lorangerät für große Reichweiten, die Peilgeräte für Fremd- und Eigenpeilung, die Ausstattung bestimmter Küstenpunkte, welche starke Loranstrahlen (Beacons) aussenden, die Einbezie-



Der Flugingenieur bei der Überprüfung eines Clippers vor dem Start mit dem neuen Motorenkontrollapparat, der in allen Clippers eingebaut ist. Bild: PAA.

nung von Schiffen in den Hilfsdienst der Navigation, geben in ihrem Zusammenwirken die sichere Gewähr für präzise, fahrplanmäßige Einhaltung der Flugwege. Das moderne Schlechtwetterlandeverfahren mittels Sprechfunk und dem ILS-System (instrument-landing-system) ermöglichen Landungen auch unter den schlechtesten Wetterbedingungen.

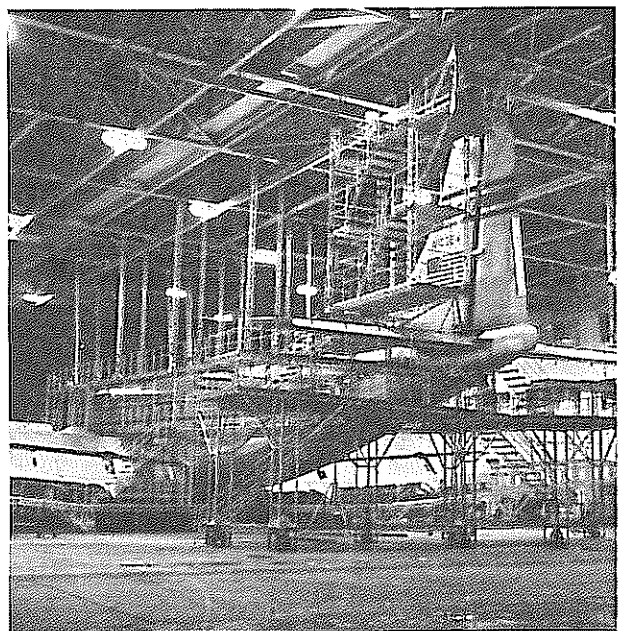
Daß sich unser Interesse auf den Strato-Clipper, das größte und schnellste Flugzeug im Weltluftverkehr konzentrierte, ist begreiflich. Sowohl Mr. Burnett als auch Herr Onken kamen unserem Wissensdurst in freundlichster Weise entgegen. Ist doch mit der Einführung dieses Luftriesen gleichsam eine neue Ära im Luftverkehr eingeleitet worden. Geschwindigkeit, Reichweite, Sicherheit und Komfort sind zu einem Grad der Vollkommenheit gereift, den der Außenstehende vor eineinhalb Jahren kaum erträumt hätte.

Aus der Boeing C-97, dem leistungsfähigsten Großbomber des letzten Krieges entwickelt, wurde durch zahllose Veränderungen und Verbesserungen im Strato-Clipper eine Symphonie von Schnelligkeit, Schönheit und Zweckmäßigkeit für friedliche Bedürfnisse geboren, ein fliegendes Hotel, ein Luxushotel in den Wolken.

Um nur einige interessante Daten zu nennen: Das Totalfluggewicht beträgt 70 Tonnen, welches durch die Kraft von vier Pratt & Whitney-Motoren von je 3500 PS mit einer Reisegeschwindigkeit von 520 km/h hoch über den Wolken durch die Lüfte getragen wird. Die Kabine, die neben den notwendigen Räumen für die Besatzung und Bedienung (6—9 Personen) eine Aufnahmefähigkeit

für 75 Passagiere und achteinhalb Tonnen Fracht hat, ist in zwei Stockwerke geteilt. Im oberen Raum befinden sich 61 Tagessitzplätze, 18 Betten, 25 Nachtsitzplätze, Waschräume und Küche. Das untere Deck, in welches man von oben durch eine Wendeltreppe gelangt, umfaßt einen Aufenthaltsraum mit Bar, die Gepäcks- und Frachträume. Das ganze Flugzeug ist bei einer Spannweite von 44.15 m 33½ m lang und 11.6 m hoch.

Weniger in die Augen springend als die Größe und luxuriöse Ausstattung sind die zahllosen unsichtbaren Einrichtungen, welche den zweistöckigen Strato-Clipper der Amerika-Klasse zu dem bestausgestatteten Verkehrsflugzeug der Welt machen. Die hervorragendste dieser Einrichtungen ist das Belüftungssystem, welches alle 90 Sekunden die Luft in der druckfesten Kabine erneuert. Spezielle Turbo-Lader, welche in großen Höhen den Motoren die notwendige zusätzliche Luft zuführen, sorgen auch für die Erhaltung des normalen Luftdruckes in der Kabine, wenn auch das Flugzeug „ober dem Wetter“ fliegt, also in Höhen, die meist zwischen 7000 und 8000 m liegen. Da es in diesen Höhen überdies empfindlich kalt ist, müssen alle Räume entsprechend geheizt werden. Die Doppelscheibenfenster, zwischen deren Gläsern Warmluft zirkuliert, bleiben immer frostfrei und klar. Durch schalldämpfende Abdichtung der Wände wird die Annehmlichkeit des Aufenthaltes in den Kabinenräumen noch wesentlich erhöht. Das Motorengeräusch ist kaum hörbar. Eine ganz besonders originelle Methode wird bei der Verpflegung an Bord des Clippers befolgt. Alle Gerichte werden in großen Zentralküchen in New York, London, Paris oder San-Francisco zubereitet. Erstklassige Chefköche stellen die Menus zusammen und überwachen den Kochprozeß. Sobald jede Speise fertig gekocht ist, wird sie sofort tiefgekühlt und in diesem Zustand zu den entsprechenden Verteilungspunkten des Pan American World Airways System geflogen und den Clippers zugeführt. An Bord des



Strato-Clipper bei einer der regelmäßig wiederkehrenden Generalüberholungen in Miami, Florida. Bild: PAA.

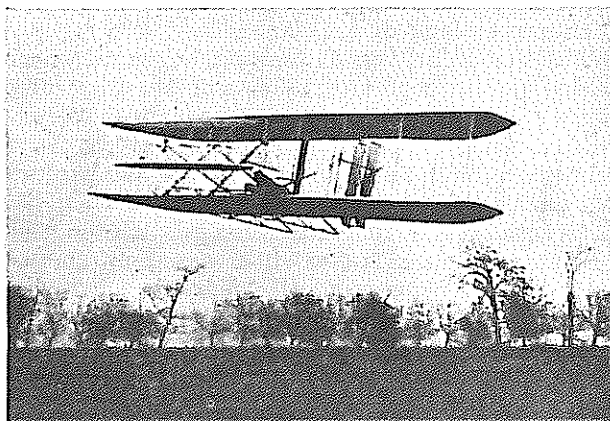
Flugzeuges werden die Gerichte nun auf speziellen elektrischen Öfen genußfertig gemacht. Die Fluggäste brauchen nicht zu warten, in wenigen Minuten ist jede Mahlzeit serviert. Durch diese wunderbare Methode ist auch die Gewähr gegeben, daß alle Speisen ihren Geschmack und Geruch beibehalten, den ihnen die diversen Kochkünstler aus aller Welt bei der Zubereitung gegeben haben. Eine Ausnahme macht der Kaffee, der immer frisch gekocht wird.

*

Während ich diese Zeilen zu Papier bringe, erinnere ich mich an die Tafel, die oberhalb Mr. Burnetts Schreibtisch hängt. Sie trug an jenem Tage die Zahl 36728. Diese Tafel zeigt täglich den jeweiligen Stand an insgesamt durchgeführten Flügen über den Atlantik an. Meine Gedanken jagen ein Vierteljahrhundert zurück, als der Ozean zum erstenmal überflogen wurde — von West nach Ost — durch den Amerikaner Lindbergh, erst einige Jahre später — von Ost nach West —, was damals allerdings die schwierigere Aufgabe darstellte, durch den Deutschen Köhl. Welche Sensation! Ungeheuer war der Jubel, der beide Pioniertaten umbrauste. Und heute? Wir haben im zwanzigsten Jahrhundert das Wundern und Staunen verlernt. Die Schule, durch die unsere Generation gegangen ist, war hart und an gewaltigen düsteren, doch auch großartigen Eindrücken reich.

Und weiter zurück? Genau vor einem halben Jahrhundert, fast auf den Tag genau, stand am Westrand von Wien das erste Motorflugzeug der Welt bereit — nach den im Prinzip heute noch gel-

tenden Grundsätzen des starren Drachensystems erbaut —, um von seinem genialen Schöpfer, dem damals 66jährigen Wilhelm Kress geflogen zu werden. Das unglückliche Zusammentreffen widriger Umstände brachte dieses herrliche Unternehmen zum Scheitern, ehe es noch zum richtigen Fliegen kam. Geldmangel und Ungläubigkeit der Zeitgenossen verhinderten eine Wiederholung. Und wieder waren es Amerikaner, die Brüder



Am 17. Dezember 1903 gelang den Brüdern Wilbur und Orville Wright der erste Motorflug.
Bild: Archiv.

Wright, die zwei Jahre später den ersten Sprung in die Lüfte taten und damit jenen Beweis erbrachten, den unser Kress durch schneidende Ungunst des Schicksals der Menschheit schuldig bleiben mußte. Amerika hat es eben in allen Belangen besser. Möge sich diese Bevorzugung durch Fortuna zum Wohle aller auswirken.

Warum Flugzeugschlepp?

Wir österreichischen Segelflieger kennen schon bald nicht mehr den Begriff „Flugzeugschlepp“, denn durch das Fehlen von Motorflugzeugen wurde uns diese schöne und ideale Startart für Segelflugzeuge genommen. Wir hoffen aber, daß man auch in dieser Richtung baldigst unserem herrlichen Sport unter die Arme greifen und Schleppflugzeuge zur Verfügung stellen wird. Über die Vorteile des Flugzeugschlepps soll nachstehend einiges gesagt werden.

Nach der Erfüllung der Segelflugprüfungen „A“, „B“ und „C“ sowie der Ausfolgung des Luftfahrerscheines für Segelflugzeugführer scheint es, daß nun der frischgebackene Segelflieger mit allen notwendigen Kenntnissen ausgestattet, auf die Menschheit losgelassen werden kann. Jawohl, er ist Segelflieger geworden und hat es vom Lehrling zum Gesellen gebracht. Doch zum Meister fehlt noch viel. Denn er steht erst am Anfang seiner fliegerischen Entwicklung und es gilt, den Leistungssegelflug zu üben.

Wer von dem wunderbaren Segelflugsport einmal richtig gekostet hat, der kann nie mehr von ihm lassen und sehnt sich nach den Kostbarkeiten, die der Leistungssegelflug bietet. Welch Herrlichkeit liegt in dem Fliegen hoch über den Bergen und Seen, von Wolke zu Wolke segelnd, irgendwo an einem schönen Fleckchen unserer Heimat wieder zu landen.

Diese Art des Segelfluges zu fördern und der flugbegeisterten Jugend zuzuführen, ist eine der hauptsächlichsten Aufgaben des Österr. Aero-Clubs, da er damit nicht nur werbende Ziele erreicht, sondern auch dem österreichischen Segelflug Ansehen und eine entsprechende Stellung im internationalen Segelflugsport sichert.

Um hierin vorwärts zu kommen, muß man sich des Flugzeugschleppbetriebes bedienen, da nur durch ihn

die anzustrebende planmäßige Leistungsschulung gewährleistet wird.

Es ist äußerst wichtig, daß jeder Segelflieger mit eventuell auftretenden Gefahrenmomenten auch praktisch vertraut gemacht wird und eine entsprechende Einweisung erhält, bei welcher er die Gefahrenzustände übt und das Segelflugzeug jeweils in die Normalfluglage zurückführt. Diese Übungen sind nur in größeren Höhen zulässig, die im Flugzeugschlepp jederzeit erreichbar sind.

Der Leistungssegelflug läßt sich systematisch erlernen, wenn ein Schleppflugzeug zur Verfügung steht. Der Segelflieger kann mit doppelsitzigen Segelflugzeugen in das Thermikfliegen eingeführt werden, wobei man sich an Aufwindfelder heranschleppen läßt und dabei die Wahl hat, nach Flughöhe und Stärke des Aufwindes, auszuklinken.

Diese Art der Leistungsschulung bringt verblüffende Erfolge und kann mit Gummiseilstart im Hangaufwind oder Windenstart niemals erreicht werden. Natürlich sind Einzelleistungen möglich, doch hängen diese vielfach von Zufall und Geduld ab. Ein weitaus besseres Ergebnis wird jedenfalls mit Starts im Flugzeugschlepp erzielt. Es stehen auch im Auslande bei allen Wettbewerben Schleppflugzeuge zur Verfügung.

Wenn nun mit wenigen Zeilen auf die Notwendigkeit der Wiedereinführung des Flugzeugschleppbetriebes hingewiesen wurde, so hoffen wir im stillen, daß wir nicht mehr sehr lange auf ihn warten müssen. Wir wollen dazu noch bemerken, daß der Segelflugsport, so wie wir ihn kennen, die fliegerische Kameradschaft im verschönernden Geiste weit über alle Grenzen trägt und dieses fliegerische Wollen uns stets an die sportlichen Pflichten mahnt, die der Verständigung dienen.

H. S.

Auf der langen Welle in die Stratosphäre

III (Schluß.)

Auf dem Flugplatz Ainring herrschte in Bodennähe Westwind. Tendenz des Bodendruckes leicht fallend. Wir schleppten zunächst in westlicher Richtung entlang dem Gebirge.

Auf der Höhe von Traunstein bogen wir nach Südwesten in Richtung Innsbruck ab. Über dem Wettersteingebirge stand eine mächtige Wogenwolke, die mit mehreren Unterbrechungen bis in sehr große Höhe reichte. (Lentikularis-Duplikatus.) Als wir uns mit unserem Schleppzug auf Höhe des Kaisergebirges befanden, drehten wir wieder nach Südosten ab, da sich jetzt über den Zentralalpen eine stärkere Wogenwolke bildete, die günstigere Segelmöglichkeiten erkennen ließ als jene über dem Wetterstein. In 5000 m gelangten wir westlich Zell am See an das Salzachtal. Hier setzte erstmalig leichtes Fallen ein und einige Zeit später wieder Steigen. Nordwestlich des Großglockner-Gipfels klinkte ich in 5700 m über Platz aus. Während des Schleppts waren wir vom Salzachtal ab durch drei wellenartige Auf- und Abwindfelder geflogen. Ich befand mich beim Ausklinken vor der Vorderkante der hoch über mir liegenden charakteristischen Föhnwogenwolke. Das war der richtige Augenblick, denn sofort nach dem Ausklinken war ich in einem Aufwindfeld von 1,5 m/sec. Da die Windgeschwindigkeit in dieser Höhe ziemlich groß zu sein schien (50 bis 60 km/h), kam ich bei südlichem Kurs kaum von der Stelle. Ich hatte jetzt Zeit, mir die übrige Wetterlage etwas genauer anzusehen.

Wie bei allen segelfliegerisch ausnützbaren Föhntagen war auch diesmal eine Föhnmauer vorhanden. Nördlich des Glockner-Venediger-Massivs, dessen Gipfel nicht sichtbar waren, löste sich die südlich davon liegende Wolkendecke auf. Während bei früheren Föhnwetterlagen die Föhnmauer in den meisten Fällen in Ost-Westrichtung verlief, lag diesmal ihr nördlicher Rand vom Venediger zum Glockner und verlief dann in südöstlicher Richtung entlang des Fernblicks—Ankogel—Hochalm spitze. Fast senkrecht über der nördlichen Kante der Föhnmauer begann die sich nach Norden hin erstreckende Wogenwolke (Leewolke). Im nördlichen Alpenvorland lagen vereinzelt Bodennebelfelder. Mit ständigem Südkurs und 1,5 m/sec. Steigen an der Vorderkante der Leewolke erreichte ich bei strahlendem Sonnenschein deren Basis in 8000 m Höhe. Zwischen 7000 und 8000 m ließ einmal der Aufwind etwas nach. Als ich an der oberen Vorderkante der Wolke ein langsames Zerfallen beobachtete, flog ich in südöstlicher Richtung an der Wolke entlang, da sie dort noch scharfe Konturen aufwies. Dort erreichte ich mit 2 m/sec. auch wieder ein stärkeres Steigen. Die Wolke verlief im Schnitt gesehen keilförmig gegen Süden, wobei der obere vordere Rand bis ins Luv des Zentralkammes zu liegen kam und schätzungsweise 13 bis 14 km Höhe betrug. Die Kälte machte sich schmerzhaft bemerkbar. Der Steuerknüppel war nur noch

mit beiden Händen zu bewegen. Das Seitenruder knirschte bei jedem geringsten Steuerausschlag und im Rumpf hörte ich krachende Geräusche als Folge der Kälte. Die Wolke hatte sich jetzt sehr schön ausgeprägt und ich zweifelte nicht daran, daß es mir diesmal gelingen würde, die 10.000-m-Grenze mit dem Segelflugzeug zu überschreiten. Da mein Höhenmesser nur einen Meßbereich bis 10.000 m besaß, nahm ich mir vor, bei 500 m Mehranzeige ohne Rücksicht auf den dann noch eventuell vorhandenen Aufwind abzubrechen, da ich später keine Kontrolle über die wirkliche Höhe mehr hatte, zumal man sich dann der Grenze nähert, wo selbst bei reiner Sauerstoffatmung, infolge des geringen Drucks, plötzlich die inneren Organe versagen.

Der Aufwind wurde stellenweise stärker, manchmal bis zu 4 m/sec. Ich näherte mich jetzt der 10.000-m-Grenze. Es trat eine eigenartige Böigkeit ein. Die Maschine machte, trotzdem ich im Aufwind war, mehrmals leichte Kippbewegungen um die Längs- sowie Querachse; es war das Gefühl eines überzogenen Flugzustandes, obwohl der Staudruck 90 bis 100 km/h anzeigte. Diese „schwimmende Schicht“ war etwa 100 m dick.

Ich befand mich immer noch vor der Vorderkante der Wolke, der Höhenmesser zeigte jetzt mehr als 10.500 m. Die Zeit der Meßanzeige von 10.000 bis 10.500 m erschien mir gefühlsmäßig lange, d. h. ich vermutete, daß ich höher sei als 10.500 m. Körperlich fühlte ich mich soweit wohl, nur im Kopf machte sich ein leichter Druckschmerz bemerkbar. Die Kälte allerdings wurde fast unerträglich, vor allem an Händen und Füßen. Jetzt entschloß ich mich zum Abbrechen des Fluges, obwohl mehr als 2 m/sec. Aufwind vorhanden waren. Ich wollte die Sturzflugbremsen ausfahren, aber es war mir trotz größter Kraftanstrengung nicht möglich. (Ursache: Große Kälte.) Nach Norden konnte ich nicht fliegen, da dort die mächtige Wolke stand und darinnen wahrscheinlich eine starke Vereisung stattgefunden hätte. Also flog ich nach Süden in der Erwartung eines Abwindfeldes. Plötzlich bekam ich 3—4 m/sec. Steigen und ich drückte die Maschine auf 150 km/h Fahrt, hatte aber dabei teilweise 0—1 m/sec. Steigen. Dieses entspricht beim Kranich bei 150 km/h Fahrt einem Aufwind von ca. 5 m/sec. Da ich zunächst trotz der hohen Fahrt nur wenig fiel und nirgends ein Abwindfeld fand, so muß ich schon offen gestehen, daß mir erstmalig in meiner Segelfliegerlaufbahn der Gedanke kam, „wie komme ich jetzt wieder hier herunter“. Ich flog nun mit östlichem Kurs und fand dann das gewünschte Abwindfeld, wo ich durch dauernde Steilschrauben sehr schnell an Höhe verlor. Bei Höhenmesseranzeige 8000 m befand ich mich über Zell am See. Um möglichst schnell aus der Kältezone herauszukommen, ging ich weiter im Sturzflug herunter und erreichte meinen Ausgangshafen

Ainring, wo ich nach dreistündigem Flug gegen 11.30 Uhr glatt landete. An den Fingern und Füßen stellten sich starke Erfrierungserscheinungen ein. Ungefähr 15 Minuten nach der Landung befiel mich Unwohlsein, verbunden mit stärkeren Kopfschmerzen. Erwähnt sei noch, daß ich während

des Segelns aus ca. 9000 m an der Leewolke eine „Glorie“ beobachten konnte, deren Durchmesser schätzungsweise 18—20 m betrug.

Die Auswertung des mitgeführten Meteorographen ergab die absolute Höhe von 11.460 m und eine Temperatur von -55° C.

Sprechfunk im Segelflüg

Während in den USA jeder Private heute schon seine Kleinsendestation (WALKIE-TALKIE) besitzen und betreiben darf, Taxi-Unternehmungen jederzeit mit ihren Lohnchauffeuren radiotelephonisch Verbindung aufnehmen können, wie dies hier höchstens bei Fahrzeugen der Internationalen Streife der Fall ist, sind wir in Europa in solchen Dingen weit zurück. In der Segelfliegerei würde der Sprechfunk in vieler Hinsicht große Vorteile haben. In Frankreich ist es bereits so weit, daß ein zunehmender Hundertsatz von Segelfliegern sich dieses praktischen Hilfsmittels bedient. In Österreich ist einer solchen Entwicklung vorläufig noch das von den Alliierten verhängte allgemeine Amateur-Sende-Verbot hindernd im Wege.

Sieht man von einer Verwendung des Funkes in der ersten Anfängerschulung ab, wo bei der Einsitzer-schulmethode sowieso schon genug Eindrücke verarbeitet werden müssen, so daß die nervliche Beanspruchung des Schülers durch zusätzliche Beanspruchung des Denkapparates, wie sie der Sprechfunk mit sich brächte, unzulässig belastet würde, so ergeben sich in der weiteren Schulung nur Vorteile. Die Sichtzeichen des Fluglehrers, welche sowieso nur dann möglich sind, wenn sich der Fluglehrer im Blickfeld des Flugschülers befindet, könnten durch die akustische Verständigung nicht nur ersetzt werden, vielmehr wäre eine viel bessere, intensivere, individuellere Beein-

flussung des Schülers durch den Lehrer möglich. Die Ausbildung würde dadurch sowohl sicherer werden, als auch rascher vorgetrieben werden können, mit einem Wort, wirtschaftlicher sein. Auch das Anlernen von Windenführern durch Fluglehrer und Luftfahrerschein-Inhaber würde sich wesentlich verbessern lassen, weil jeder Fehler sofort bekanntgegeben werden könnte und nicht erst gewartet werden muß, bis der Segelflugzeugführer wieder am Windentelephon ist. Auch für die Übungs- und Leistungs-Flieger bedeutete es einen großen Vorteil, vom Boden aus Anweisungen zu erhalten und allenfalls an den Ausbildungsleiter Fragen richten zu können.

Um den begrifflichen Forderungen der Alliierten entgegenzukommen, könnten solche Gegensprech-Anlagen für die Segelfliegerei mit ganz kleinen Leistungswerten begrenzt werden, da in fast allen Fällen mit einer Reichweite von einigen hundert Metern bis zu höchstens ein paar Kilometern völlig das Auslangen gefunden werden dürfte. Der „Austro-Flug“ wendet sich nun an den Leserkreis mit der Bitte, über allenfalls vorliegende Erfahrungen zu berichten. In Deutschland wurde von den Alliierten nicht nur der Segelflug, sondern sogar schon vorher der Amateurfunk im alten Umfang wieder gestattet.

Ing. E. Dittel

Rhönbetrachtungen 1951

Von Kritikus

Im voraus möchte ich gleich betonen, daß meine in zwangloser Reihenfolge niedergelegten Eindrücke und Gedanken rein privater Natur sind und weder eine offizielle Meinung noch die Ansicht irgendeiner Organisation darstellen, ferner keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Gründlichkeit erheben wollen.

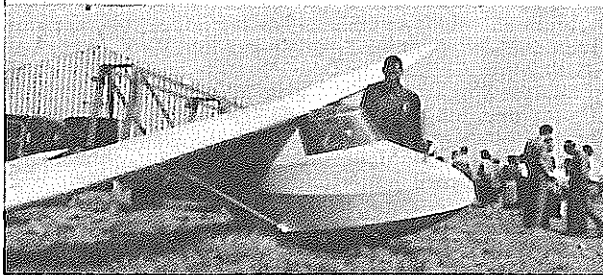
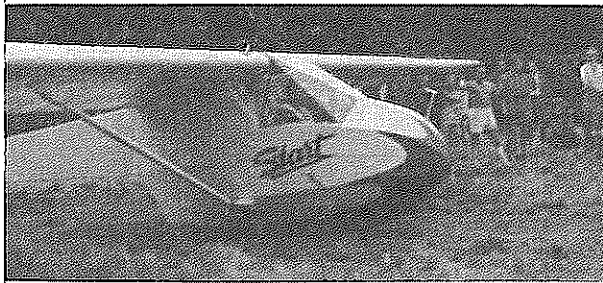
Zunächst konnte man bei diesem großen Segelfliergertreffen sowohl aus der Begrüßungsrede des Präsidenten des Deutschen Aero-Clubs, Wolf Hirth, als auch aus Gesprächen mit verschiedenen Teilnehmern eine weitgehende Parallelität der Entwicklung und Einzelercheinungen wie bei uns feststellen. Vor allem besteht auch zwischen Wollen und Können eine beträchtliche finanzielle Differenz. Dafür sind sie uns in anderen Dingen etwas voraus. Die Problemerkennntnis sowohl für den organisatorischen als auch technischen Neuaufbau ist ziemlich eindeutig und allgemein durchgedrungen. Die auftretenden Schwierigkeiten werden zielbewußt angepackt und relativ schnell überwunden. Insbesondere wird vom Deutschen Aero-Club gegen Disziplinlosigkeiten mit aller Energie vorgegangen. Ein Flugbetrieb, der nicht den Vorschriften entspricht, wird sofort eingestellt und die Schuldigen werden vom D. Ae.-C. zur Verantwortung gezogen. Auch sie haben natürlich Ausbildungsvorschriften. Im neuerstandenen deutschen Segelflug haben sich nur jene Männer zusammengefunden, die das Segelfliegen als Sport ausüben wollen und keine, die diesen Sportzweig als Zweckmittel für ihre politischen Ziele benutzen zu können glauben. Wo würden wir stehen, wenn dies auch bei uns so wäre! Trotzdem gibt es natürlich Schwierigkeiten bei der Gründung von Verbänden, Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit mit den Besatzungsmächten und den Behörden, ein Nachhinken von Ausführungsbestimmungen zu einem Gesetz und manches andere. Auch das Problem Einbildung und

Ausbildung wurde erwähnt. Wolf Hirth, wohl der international erfahrenste Segelflieger der Welt, sagte bezüglich einer Teilnahme Deutschlands an internationalen Wettbewerben, daß die alte Mannschaft überaltert sei und der junge Nachwuchs keine Praxis und Erfahrung hinsichtlich der Leistungserfordernisse der heutigen internationalen Segelfliegerei besitze. Es würde noch Jahre dauern und viel Fleiß, Arbeit und Übung kosten, bis die deutschen Segelflieger so weit sein würden, um an internationalen Konkurrenzen teilnehmen zu können. Möge sich dies doch mancher unserer ehrgeizigen „alten“ und „jungen“ Segelflieger ins Flugbuch schreiben!

Die Tatsache, daß man die erste segelfliegerische Veranstaltung als Doppelsitzervergleichsfliegen aufzog, beweist, mit welcher klarer Erkenntnis man den Problemen an den Leib rückt. In Deutschland wäre man 1951 wohl kaum auf den Gedanken gekommen, einen neuen einsitzigen Schulgleiter zu konstruieren oder eine konstruktive Neuaufgabe des Kranich herauszubringen. Der Schwerpunkt der konstruktiven Entwicklung liegt eindeutig auf dem möglichst billigen Schuldoppelsitzer. Der Billigkeit werden im Entwurf vielleicht sogar zu viele Konzessionen gemacht. So erscheint mir die Sitzanordnung beim „Doppelraab“ (siehe Heft 3/1951) noch sehr einer Bewährungsprobe bedürftig. Für die Billigkeit könnte meiner Meinung nach mehr durch eine entsprechende „Entfeinerung“ der Konstruktion als des Entwurfes getan werden. Auch die Abstimmung von Konstruktion und Entwurf auf ein für breitere Basis ausführbares Baukastensystem wäre zweckmäßiger als die schon konstruktiv vorausgesetzte Beschränkung auf die industrielle Herstellung eines Segelflugzeugmusters. Als weiterer Schuldoppelsitzer war der von E. Schneider zu sehen. Dieser erscheint mir zu sehr durch die Tradition von Baby und Grunau 8 be-

lastet. Verlässliche Angaben über die Flugleistung oder gar Flugeigenschaften können natürlich weder von mir als Zuschauer, noch, wenn man ehrlich ist, von den Segelflugzeugführern, die Gelegenheiten hatten, einzelne Flüge, meist Platzrunden, auszuführen, gemacht werden. Hierzu ist noch eine eingehende Erprobung und letzten Endes die Musterprüfung und Zulassung für den Nachbau notwendig.

In der Kategorie Leistungsdoppelsitzer war nur die „Mü 13 E“ der Segelfliegergruppe Jenbach vertreten, weil sowohl der Doppelsitzer „Condor“ von Heini Dittmar als auch der „Kranich II“, der übrigens mit seinem älteren Bruder nur den Namen gemeinsam haben dürfte, noch nicht fertig waren. Da die Vergleichsmöglichkeiten für die „Mü 13 E“ fehlen, ist ein Urteil sehr schwer abzugeben. Dem Entwurf nach ist die „Mü 13 E“ ein den modernen Anforderungen entsprechendes Hochleistungssegelflugzeug. Konstruktiv wurde der Einfachheit halber manches von der „Mü 13 D“



Oben: Ernst Jachtmann, Erich Klöckner und Guy Marchand (im „Milan“ sitzend). 3 Weltrekordflieger.
Mitte: Der „Doppelraab“ beim Start.
Unten: „Cumulus“ (Baby-Flügel mit Stahlrohrboot und Leitwerksträger). Neben der Maschine Franz Linher.

Bilder: Brodt.

übernommen, manches aber auch konstruktiv sehr geschickt angepaßt. Prinzipiell bedarf es aber noch, wie bei jeder Neukonstruktion, der Erprobung und Reifung. Vermutlich wird dadurch das derzeitige Leergewicht von 225 kg noch etwas ansteigen, bis das Muster nachbaureif wird. — Als Kuriosum tummelte sich auch noch der alte Doppelsitzer „Milan“ mit Ziegler am Steuer lustig und munter am Himmel herum. Er wurde zu diesem Zweck von seinem Ehrenplatz im Technischen Museum in München heruntergeholt. Angesichts dieses Flugzeuges dürfte man vom technischen Fortschritt unserer Zeit eigentlich nicht allzusehr befriedigt sein. Die Typenbeschreibung paßt absolut in den heutigen Rahmen: Spannweite 17,8 m, Leergewicht 185 kg, Gleitwinkel 1 : 22, Sinkgeschwindigkeit 0,65 m, Stahlrohrumpf, Einholm-Trapezflügel, Einradfahrwerk und so weiter.

Als zweifellos interessante Neuerscheinung war ferner ein in mehreren Exemplaren erschienenenes „Baby“ mit Stahlrohrgondel und Leitwerksträger zu sehen. Als wesentlicher Vorteil ist eine Gewichtersparnis von 23 kg gegenüber der Normalausführung erreicht worden. Wenn dies auch als reine Rumpfgewichtersparnis hoch erscheint, so ist dies zweifellos als Gesamtersparnis bei gleicher Festigkeit möglich und für ein Übungsflugzeug dieser Klasse zweckmäßig. Bei einer sehr schlechten, unabgefangenen Landung knickte der Leitwerksträger. Ich bin aber sicher, daß bei gleicher Beanspruchung bei einem Original-Baby wie üblich Kieleiste samt Spanten gebrochen wären. Es scheint also die Gewichtersparnis nicht auf Kosten der Gebrauchsfestigkeit gegangen zu sein. — Es wurde auch ein neues „Baby III“ in naturlackierter Ausführung gezeigt, welches konstruktiv und leistungsmäßig dem bekannten Muster „Baby II“ entsprechen dürfte.

Ein Nurflügelflugzeug mit einer Spannweite von etwa 6 m erweckte bei den Zusehern viel Aufsehen. Obwohl es für den Konstrukteur sicherlich manche wertvolle Erkenntnisse bringen wird, sind Flugzeuge dieser Art, worunter nicht Nurflügelflugzeuge allgemein zu verstehen sind, sowohl als Segelflugzeugtype als auch noch mehr als Schulflugzeugtype belanglos.

Ferner sah man auf der Wasserkuppe einen „Kranich“ und eine „Minimoa“ unter englischen Farben. Es wäre sicher interessanter und taktvoller gewesen, wenn englische Konstruktionen gezeigt worden wären.

Bei der Zusammenfassung der Typen taucht nun die Frage auf, „was sollen wir bauen“ oder „was sollen wir bestellen“. Zunächst ist es selbstverständlich, und auch wir müssen uns darüber klar werden, daß ebenso wie schon vor 40 Jahren im Motorflug, auch der Segelflug von der Einsitzer- zur Doppelsteuerschulmethode übergehen muß. Abgesehen von allem anderen, ist dies eine Rentabilitätsforderung. Der Schüler muß im gleichen Flugzeug seine Doppelsteuer-, Allein-, Übungs- und Prüfungsflüge absolvieren. Nur so ist eine rentable Ausbildung bei geringstem Bruchrisiko möglich. Alle bisherigen Doppelsitzer waren aber Leistungsflugzeuge, von der Grunau 8 abgesehen, die aber nicht entsprochen hat. Es muß also ein Schuldoppelsitzer für die Anfangsschulung konstruiert, und was ebenso wichtig ist, erst entwickelt werden. Die beiden ersten Typen auf diesem Wege, der „Doppelraab“ und die „ES 49“ von Schneider, sind zweifellos ernst zu nehmende Entwürfe; ob sie sich aber durchsetzen werden, kann nach ihrem kurzen Debüt nicht vorausgesagt werden. Außerdem ist zu bedenken, daß der Weg vom ersten Musterflugzeug bis zur Nachbaureife keineswegs leicht und kurz ist. Diese Arbeit ist noch bei allen neuen Mustern ausständig. Es empfiehlt sich also nicht, schon jetzt nach Plänen, die erst genehmigt werden müssen, mit dem Nachbau zu beginnen und dabei in Kauf zu nehmen, daß teure Änderungen vorgenommen werden müssen, und eventuell keine oder nur eine beschränkte Zulassung erteilt wird. Ein Doppelsitzer ohne unbeschränkte Zulassung ist aber wertlos. Noch weniger empfiehlt sich die Bestellung eines solchen jungen Baumusters, wenn noch dazu die die Bestellung annehmende Firma über keine vollbetriebfähigen Anlagen, kein Materiallager und kein entsprechendes Betriebskapital verfügt. Die für die einzelnen Muster genannten Preise sind daher sehr mit Vorsicht aufzunehmen und werden sich bis zur tatsächlichen Auslieferung der ersten Kleinserie, das sind wohl kaum weniger als 20 Flugzeuge, noch verschiedentlich ändern. Aus Besprechungen habe ich den Eindruck gewonnen, daß zur Zeit in Deutschland nur folgende Flugzeugbaufirmen bestehen, deren Liefervermögen einigermaßen klarliegt. Zunächst ist da Focke-Wulf, Bremen, zu nennen, welche Firma den Reihenbau der „Weihe“, eine Überarbeitung der Meisepläne und, wenn ich nicht irre, den Bau des „Kranich II“ plant. Ferner der Flugzeugbau Wolf Hirth, der die „Gö IV“ bei Vorliegen von mindestens 20 Bestellungen bauen würde und Edmund Schneider, welcher wohl einen ähnlichen Auftragsbestand benötigt, um einigermaßen rentabel arbeiten zu können. Alle anderen Projekte sind in ihren Lieferfähigkeiten und noch mehr Lieferterminen vollständig undurchsichtig.

In diesem Zusammenhang haben wir bereits durch die Firma Oberlerchner in Spittal, die schon eine Kleinserie „Baby Iib“ ausgeliefert hat, einen klaren Vorsprung, den zu halten und auszubauen wertvoll wäre.

Abschließend halte ich folgende Bauplanung in Österreich für zweckmäßig: Erhaltung des bestehenden Flugzeugparks, Ergänzungen nur wo sie unbedingt

notwendig sind und nur durch bewährte Muster, wie SG 38, Baby Iib, Meise. Wo Geld und Arbeitskapazität zur Verfügung steht, Ausbau der Startgeräte (Winden), Einrichtung der Werkstätten und vor allem Wiederheranbildung eines halbwegs geschulten Fachpersonals. Erst nach Klärung der Typenfrage und Erprobung wäre in etwa einem Jahr mit dem Bau und eventuell Kauf neuer Muster zu beginnen.

Das Echo zur Segelflugmodell-Weltmeisterschaft

Anerkennungen und Meinungen

In der letzten Folge der vorliegenden Zeitschrift gab Oskar Czepa, der Gewinner des diesjährigen „Svedish Glider Cup“ und derzeitige Inhaber des Weltmeisterschaftstitels, einen zusammenfassenden Überblick über den Ablauf des internationalen Wettbewerbes in Jugoslawien, gesehen und empfunden als Teilnehmer. Heute wollen wir von den Eindrücken berichten, die dieser Erfolg in unserer Heimat verursachte und auch die Meinungen einiger anderer Teilnehmer hören.

Als erste vielsagende Nachricht erreichte den Öster-

Der Präsident des Österreichischen Aero-Club—Segelfliegerverband, Fritz Polcar, drückte seine Anerkennung wie folgt aus:

„Die österreichischen Luftsportler haben es nicht leicht. Einmal wird ihnen die Ausübung ihres Sports überhaupt verboten, dann wird es ihnen erlaubt, aber man verweigert ihnen die Benützung der besten Gelände, dann wieder erklärt man ihr Sportgerät als Beutegut der Besatzungsmacht und so stellt sich ein Hindernis nach dem andern entgegen.

Einige Angehörige der Nationalmannschaft vor der Abfahrt von Wien nach Jugoslawien.

Von links nach rechts: Anton Lederer, Oskar Czepa, der spätere Sieger, Ing. Wilhelm Kühr, Hans Hörmann, Ing. Friedrich Hladky, der Mannschaftsführer, Leopold Tlapak.



Bild: ASVÖ.

reichischen Aero-Club am 27. 8. ein Telegramm des Mannschaftsführers:

„Österreich gewann die Weltmeisterschaft im Modellsegelflug. Erster Oskar Czepa, Österreich, Zweiter Petkowski, Jugoslawien, Dritter Hansen, Dänemark, Viertes Monks, England. Geld reicht auf keinen Fall. Hladky.“

Diese Nachricht, selbstverständlich ohne letzten Satz, ging durch Rundfunk und Presse und wie ein Lauffeuer zu allen Modellfliegern. Schon am folgenden Tage regnete es förmlich Glückwunschtelegramme und -Schreiben.

Der Unterrichtsminister drahtete:

„Der Nationalmannschaft des Österreichischen Aero-Clubs—Segelfliegerverband zu den schönen Erfolgen bei der Weltmeisterschaft im Segelflugmodellwettbewerb die herzlichsten Glückwünsche. Bundesminister Felix Hurdcs.“

Auch der Allgemeine Sportverband war unter den Gratulanten:

„Der Allgemeine Landessportverband Wien erlaubt sich auch Ihnen die besten Glückwünsche zu dem großen Erfolg, Österreichs Sieg bei der Weltmeisterschaft, auszusprechen. Möge es Ihnen, zusammen mit den anderen tüchtigen Segelfliegern Österreichs, gelingen, noch viele schöne Siege zu erringen! Mit sportlichen Grüßen und

Glück ab — Gut Land!

gez. J u h n, Vizepräs. gez. Heinz W a g n e r, Präs.

Außerdem beschloß der Allgemeine Sportverband Österreichs in seiner letzten Präsidialsitzung die Verleihung der Goldenen Plakette an den Weltmeister im Modellsegelflug Oskar Czepa.

Um so bewundernswerter ist es, wenn diese an allen Enden und Ecken behinderte Sportjugend mit unver-

drossenem Mut und Fleiß an der Wiederaufnahme, dem Ausbau und der Vervollkommnung ihrer sportlichen Tätigkeit arbeitet.

Die österreichischen Modellflieger, die im August in Jugoslawien einen durchschlagenden Erfolg errangen, sind ein Musterbeispiel für den vorbildlichen Geist, der unter den Luftsportlern herrscht. Es ist mir eine angenehme Aufgabe, unserer Nationalmannschaft meinen Dank und den des Präsidiums des Österreichischen Aero-Club—Segelfliegerverband auch im „Austro-Flug“ zum Ausdruck zu bringen.“

Interviews mit einigen Wettbewerbsteilnehmern, die noch unter frischem Eindruck des Erlebten standen, ergaben folgende Äußerungen:

Mannschaftsführer Ing. Friedrich Hladky:

„Der technische Stand unserer Nationalmannschaft im Segelflugmodellwettbewerb war sehr gut, vor allem war die Disziplin ganz hervorragend. Man hatte so richtig das Gefühl, daß es dabei nicht so um den Einzelerfolg, als um die österreichische Sportehre ging. Unser Oskar Czepa hat sein Bestes dazu beigetragen und sich ehrlich den Weltmeistertitel verdient. Eines möchte ich noch bei der Gelegenheit erwähnen, daß nach dieser gelungenen Premiere der nächste Erfolg sicher schwerer zu erkämpfen sein wird.“

Leopold Tlapak:

„Vor allem war ich über die herzliche Aufnahme in Bled sehr erfreut und über die gute technische Organisation, die den Wettbewerbsablauf wie am Schnürchen abwickeln ließ.“

Ing. Wilhelm Kühr:

„Für uns alle war der Wettbewerb ein sehr schönes Erlebnis. Die Jugoslawen hatten alles trefflich organi-

siert; man brauchte sich um nichts anderes zu kümmern als um sein Fluggerät. Trotzdem wir die schönsten Hochstarts gezeigt hatten, konnten wir und müssen wir noch manches dazulernen. Das Wetter war nicht besonders günstig, aber trotzdem ist alles gut gegangen.“

Adi Meixner:

„Mich hat am meisten gefreut, daß gerade Ossi Czepa Erfolg hatte, der von allen teilnehmenden Modellfliegern Jahre hindurch wohl die relativ größten

Opfer gebracht hat, um neue bahnbrechende Ideen zu verwirklichen. Über die Organisation und die Abwicklung des Bewerbes kann ich nur sagen, es war alles mustergültig. Man wird sich nächstes Jahr in Graz sehr zusammenehmen müssen, damit alles genau so klappt.“

Oskar Czepa:

„Eine prächtige Mannschaft, ein gutes Modell, langjähriges, unentwegtes Fliegen, ein bißchen Glück — und der Sieg war mein.“

Wie gewann Österreich die Weltmeisterschaft für A₂-Segelflugmodelle im Hochstart?

Den Titel der Weltmeisterschaft errang Österreich, wie bereits berichtet, durch Oskar Czepa beim heurigen internationalen Wettbewerb für A₂-Segler in Jugoslawien. Dieser Sieg war die Krönung einer intensiven dreijährigen Aufbau- und Entwicklungsarbeit unseres Modellflugsportes. Im folgenden seien nun die für diesen Erfolg maßgebenden Faktoren herausgestellt.

Der Erfolg bei einem modernen Segler-Hochstartwettbewerb hängt von zwei Hauptpunkten ab:

1. Von der technischen Grundlage der Modellkonstruktion,
2. vom Einsatz des Modellfliegers.

Die Grundlage für ein erfolgreiches Abschneiden auf einem heutigen Wettbewerb, dessen Vorschriften und Bestimmungen die reine Leistung der Modelle bedeutend stärker als früher zur Geltung bringen, ist die Modellkonstruktion. Hier gilt der Grundsatz: Das Beste ist gerade gut genug. Alle nur erdenklichen Möglichkeiten müssen ausgeschöpft werden, um die Leistungsfähigkeit hochzuschrauben. Zweckmäßigkeit ist oberster Grundsatz der Formgebung. Im einzelnen ist bei der Konstruktion eine Reihe ausschlaggebender Forderungen zu erfüllen:

1. beste Hochstartfähigkeit,
2. große Kurvenwendigkeit,
3. hervorragende Flugstabilität,
4. geringstmögliche Sinkgeschwindigkeit,
5. wirksame Thermikbremse.

Wie diese Forderungen erfüllt wurden, ist Inhalt eines eigenen Aufsatzes in der nächsten Nummer dieser Zeitschrift, in welcher zugleich der Plan des Siegermodelles gebracht wird. Unser vom Ausland als „unorthodox“ bezeichnetes Siegermodell wurde nach den Erkenntnissen und Lösungswegen der „Modellflugentwicklungsgruppe des Flugring Austria“ entworfen. Damit hat sich die „Wiener Schule“ nicht nur bei der nationalen, sondern nun auch bei der härtesten internationalen Konkurrenz erfolgreich durchgesetzt. Allgemein wurde schon beim Einfliegen in Jugoslawien besonders die Hochstartfähigkeit und die geringe Sinkgeschwindigkeit unserer Modelle als am besten anerkannt. Wir hoffen, dadurch dem internationalen Modellflug neue befruchtende Anregungen gegeben zu haben, als kleinen Beitrag an der großen Gesamtentwicklung unseres geliebten Sportes.

Neben der technischen Grundlage hängt nun der Erfolg ebenso vom zweiten, eingangs erwähnten

Hauptpunkt ab: vom „zum Einsatz bringen“ der Konstruktion durch den Modellflieger. Auch hierbei ist wieder eine Anzahl Einzelheiten entscheidend:

1. die Wettbewerbstaktik,
2. das Einfliegen,
3. das Hochstartkönnen,
4. der Einsatzwille,
5. das Glück, kein Pech zu haben.

Während der Techniker seine Pflicht erfüllt hat, tritt jetzt der Sportler voll in Erscheinung. Bei der Aufstellung der Wettbewerbstaktik durch die Modellflugkommission wurde als oberster Leitsatz für unser Team die Forderung gesetzt: Wer im einzelnen siegt, ist belanglos, Österreich muß siegen; wer am besten im Rennen liegt, muß von allen voll und ganz forciert werden. Das heißt: der Mannschaftsgeist wurde ausschlaggebend. Ich möchte hierbei jedem einzelnen der österr. Equipe danken für ihr vorbildliches Zusammenstehen. Neben der technischen Qualität unserer Modelle war es das auffallendste Charakteristikum unserer Mannschaft bei der Weltmeisterschaft. Und es sei an dieser Stelle nicht versäumt, unserem Mannschaftsführer und Betreuer des österr. Modellfluges, Vizepräsidenten Ing. Hladky, im Namen unseres Flugsportzweiges den Dank abzustatten für seinen nimmermüden Einsatz bei der Organisation unserer Teilnahme und der entschlossenen Interessenvertretung unserer Teilnehmer bei der Veranstaltung. Ohne seinen selbstlosen Einsatz wäre die reibungslose Beteiligung in dieser Art nicht denkbar gewesen.

Im besonderen richtete sich nun das „Teamwork“ nach den örtlichen und momentanen Verhältnissen des Wettbewerbes, so z. B. als im letzten Durchgang die übrigen Teilnehmer für unseren Favoriten vorher die Wetterlage durch ihre Starts erprobten. Leider konnte durch den etwas späten Start im 1. Durchgang nur mehr eines unserer Modelle in die „Affenthermik“ gebracht werden und die maximale Zeit erreichen. Hieraus wird ersichtlich, daß es in Zukunft unerläßlich sein wird, sich über die örtlichen Wetterverhältnisse des Wettbewerbsplatzes Klarheit zu verschaffen, um sich taktisch darnach richten zu können. Was nun den zweiten Punkt, das Einfliegen, anbetrifft, so konnte man im großen und ganzen zufrieden sein. Trotzdem gingen am Bewerb selbst einige Starts durch „Pumpen“ und zu frühes Ein-

setzen der Thermikbremse verloren. Es zeigt sich also, daß wir nächstens eine noch intensivere Schulung unserer Nationalmannschaft durchführen müssen.

Betrachten wir nun Punkt 3, das Hochstarten, so können wir, ohne überheblich zu sein, sagen, daß die österr. Mannschaft die „hohe Schule des Hochstarts“ gezeigt hat. Der letzte entscheidende Hochstart von Ossi Czepa, der zugleich der spannungsreiche Höhepunkt des Kampfes um den Lorbeer war, zeigte dies allen am deutlichsten. Jedoch schon im zweiten Durchgang, wo sehr wenig Aufwind da war und vor allem erst um 100 m herum, wobei also jeder Meter Ausklinkhöhe weniger über den Thermikanschluß und damit der maximalen Flugzeit entscheiden konnte, setzte sich sein Hochstartkönnen durch. Es ist erstaunlich, daß immer noch Hochstartrollen und Winden zu sehen waren, die einen Großteil der erreichbaren maximalen Höhe zunichte machten und durch die übermäßige Geschwindigkeit sogar Flügelbrüche verursachten.

Auch Punkt 4, der Einsatzwille, kann als erfüllt bezeichnet werden. Jeder einzelne setzte seine ganze Energie ein beim Wiederinstandsetzen und Einbringen der Modelle, besonders als im 1. Durchgang Czepas Modell davongeflogen war.

Und nun kommt der letzte, Punkt 5, an die Reihe. Wie überall bei einem sportlichen Wett-

kampf, gehört auch hier ein wenig Glück dazu. Gott sei Dank! genügt nun bei unserem technischen Sport schon das Glück: kein Pech zu haben. Das heißt: wenigstens genau so viel Thermik zu erwischen wie die anderen im Durchschnitt, keinen unglücklichen „restlosen“ zu bekommen, indem sich ein Zuschauer aufs Modell setzt, sich nachher tausendmal entschuldigend, es war ja nicht so gemeint; nicht das Pech zu haben, das Modell landen zu sehen und es trotz stundenlangen intensiven Suchens nicht finden zu können und noch vieles ähnliche mehr; also nicht besonderes Glück gegenüber den übrigen ist notwendig, sondern nur das bißchen: kein ausgesprochenes Pech zu haben. Und damit hat Fortuna unsere Mannschaft diesmal etwas karg bemessen, denn viele Flüge unserer Modelle endeten im ausgesprochenen Abwind schon nach kurzer Zeit. Eine weitere Placierung unserer Teilnehmer an den vorderen Stellen wurde dadurch verhindert.

Zurückschauend können wir jedoch mit unserem ersten internationalen Erfolg zufrieden sein. Er soll uns Ansporn und Verpflichtung zu neuem Schaffen sein.

Erich Jedelsky
Vorsitzender der Modellflugkommission
im Österr. Aero-Club-S.V.

Der nationale Verbrennungsmotor- und Hangsegelflugmodellwettbewerb 1951

Diese beiden Wettbewerbe waren aus technischen Gründen für den 3. und 4. November zusammengelegt worden. Eine Schlechtwetterperiode unmittelbar vor diesem Datum dürfte vielen Modellfliegern die Schneid zu einer Teilnahme genommen haben. Daraus resultiert wohl die etwas schwache Beteiligung. Am Motorflugmodellwettbewerb nahmen insgesamt 10 Flugmodelle, am Hangwettbewerb 49 Flugmodelle teil. Der Zeitpunkt, sowie der Austragungsort, nämlich Stokkerau und sein Waschberg, waren vielleicht nicht ideal festgelegt. Die unentwegten Teilnehmer fanden jedoch als Lohn für ihr Kommen am Samstag, den 3. 11. einen herrlichen, fast windstillen Herbsttag vor. Der für den Vormittag vorgesehene Wettbewerb für Verbrennungsmotorflugmodelle lief bei einwandfreier Organisation und bester Laune ab, und was das Erfreulichste war, die Leistungen stiegen gegenüber dem Vorjahr. Sieger in der internationalen Klasse wurden:

1. Heinrich Kainz, Klagenfurt,
2. Gerold Hörmann, Haitzendorf,
3. Wilhelm Kühr, Wien.

In der Freiklasse siegten:

1. Heinrich Kainz, Klagenfurt,
2. Anton Schaub, Wien,
3. Edwin Krill, Wien.

Die Tagesbestzeit erzielte Alfred Heumann, Wien.

Gegen 16 Uhr nachmittags versammelten sich dann die Teilnehmer des Hangsegelflugmodellwettbewerbes keuchend und schwitzend am Gipfel des Waschberges. Die gute Organisation und die geringe Teilnehmerzahl einerseits, viele schlechte, kurze Flüge andererseits, ermöglichten die Durchführung eines nicht vorgesehenen 2. Durchganges. Dies zum Glück, — denn der Sonntag war total verregnet, und die Wertung konnte so wenigstens aus zwei Durchgängen erfolgen.

In der Klasse bis 25 dm² F/total siegten:

1. Eugen Ebbard, Baden,
2. Julius Fleißig, Wien,
3. Gerold Hörmann, Haitzendorf.

Die Tagesbestzeit flog Julius Fleißig, Wien.

Bei den Flugmodellen über 25—150 dm² F/total siegten:

1. Franz Forsthuber, Hollabrunn,
2. Josef Köppel, Wien,
3. Franz Jancza, Hollabrunn.

Ein ausführlicher Bericht dieser beiden Wettbewerbe folgt im nächsten Heft dieser Zeitschrift.

Oskar Czepa.

DIE NÄCHSTE FOLGE DES „AUSTRO-FLUG“ ERSCHEINT ALS

Weihnachts-Doppelnummer

IN DOPPELTEM UMFANG — 32 SEITEN — PREIS S 8.—

Modellflugberichte aus dem Ausland

Deutsche Modellflugmeisterschaften 1951

Vom 17. bis 19. August 1951 fanden erstmalig nach 8jähriger Pause auf dem traditionellen Gelände in Borkenberge (Westfalen) wieder die „Deutschen Modellflugmeisterschaften“ statt. Je eine Auswahl aus den deutschen Ländern nahm daran teil. Am 18. August wurden die Segelflugmodelle an vier Startstellen in fünf Durchgängen mit 50 Meter Schnur gestartet. Es war ausgezeichnete Thermik und viele Modelle kamen trotz Thermikbremsen außer Sicht. Am 19. starteten die Motorflugmodelle an fünf Startstellen in fünf Durchgängen. Große Böigkeit beeinträchtigte oft die Leistungen. Sieger wurden:

Deutscher Modellflugmeister:

Helmut Walter, Wetzlar.

Klassensieger:

Segelflugmodelle: Harald Menzel, Hannover;

Nurflügelmodelle: Helmut Walter, Wetzlar;

Verbrennungsmotormodelle: Hans Heinenberg, München;

Gummimotormodelle: Gustav Sämman, Hannover.

Anlässlich dieses Wettbewerbes fand am 17. die Modellfliegertagung in Form einer Hauptversammlung statt. Die Modellflugkommission unter Vorsitz von Hans Justus Meier, Bremen, wurde weiterhin auf zwei Jahre gewählt.

(„Aero“ — August 1951)

Weltmeisterschaften für Motorflugmodelle in Paris

Die offiziellen Resultate der Weltmeisterschaft, Kategorie Motormodellflug, sind nun wie folgt bekanntgegeben worden:

Einzelklassesment:

1. Gerhard Schmied, Schweiz	604,4 sec
2. Heinz Läubli, Schweiz	545,8 „
3. Guyot, Frankreich	448,9 „
4. Jonkers jun., Belgien	461,7 „
5. Morriset, Frankreich	454,5 „
6. Walter Gerber, Schweiz	448,7 „
7. Kneeland, USA	418,1 „
8. Lippens, Belgien	294,6 „
9. Florin, Frankreich	262,4 „
10. Elgin, USA	261,8 „

Nationalklassesment:

1. Schweiz (Schmidt — Läubli — Gerber)	1594,9 sec
2. Frankreich	1204,8 „
3. Belgien	977,9 „
4. USA	679,9 „

(„Schweizer Aero-Revue“ 1951)

Neue Modellflug-Rekorde

Klasse I B — 1 b (Nurflügelmodell mit Motorantrieb)
Entfernung in gerader Linie (UdSSR)

Modell Nikolaj Truntschenkow, Motor Baschkin, Inhalt 1,96 ccm, von Motschistsche nach Inika, am 1. Juli 1951 33,669 km.

Klasse I B — 2 d (Modell mit Motorantrieb)
Geschwindigkeit im Kreisflug (CSR)

Modell Zdenek Husicka, Motor Letmo-MD 2.5 Super, Inhalt 2,413 ccm, Stadion „Sokol“, am 29. Juli 1951 144,903 km/h.

(F.A.I., September 1951)

Vom Fallschirm

Fallschirmbau in Österreich

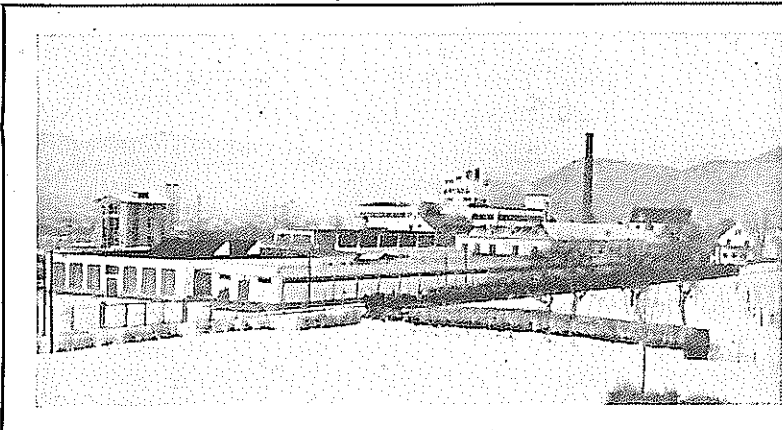
Im Rahmen der Planung „Zentralwerkstätte des Oe. Ae. C. - S. V.“ wurde eine Abteilung für Fallschirmbau eingerichtet, die ihre Tätigkeit bereits aufgenommen hat. Der Grund zu dieser Maßnahme war die dringende Erfordernis von Rettungsgerät für den Segelflugsport, vor allem für den alpinen Segelflug. Auch ist eine für das nächste Jahr vorgesehene Durchführung von Wettbewerben ohne entsprechende Sicherheitsvorkehrungen, das heißt, ohne eine ausreichende Anzahl von Fallschirmen, unvermeidbar.

Zunächst wurde eine erste Serie von fünf Fallschirmen in Arbeit genommen, mit deren Fertigstellung zu Beginn des kommenden Jahres gerechnet wird. Der Preis eines neuen Fallschirmes wird komplett S 8000.— betragen. Die ersten Schirme wurden von

Askö, Union und Oe. Ae. C. gemeinsam in Auftrag gegeben.

Die Selbsterzeugung eines bewährten Musters stellt sich natürlich billiger als die Einfuhr. Besonders werden Einsparungen auch dadurch erzielt, daß die im eigenen Lande erzeugten Schirme zur Überprüfung und Instandhaltung nicht ins Ausland geschickt zu werden brauchen, wie dies bei eingeführten der Fall wäre. Das Erzeugungsprogramm sieht zunächst nur den Bau von Fallschirmen vor, die für den Eigenbedarf in Österreich gebraucht werden. Nebenbei befaßt sich die Fallschirmwerkstätte auch mit dem Umbau anderer Systeme.

Der Vorstand des Oe. Ae. C. - S. V. hat Friedrich Truley mit der Führung der Fallschirmabteilung der Zentralwerkstätte betraut. H. S.



Arland

PAPIER- U. ZELLSTOFFFABRIKEN
A. G.

Graz-Andritz

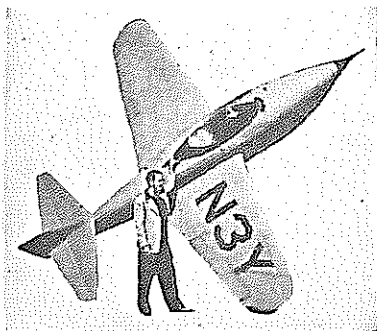
Kurz gefaßt . . .

Segelflugübungsflüge auf dem Flughafen Schwechat

Am 21. Oktober fand erstmalig mit Zustimmung der englischen und der russischen Besatzungsmacht Segelflugbetrieb auf dem Flughafen Haidfeld bei Schwechat, unter gemeinsamer Beteiligung von Oe. Ae. C. (Flugring Austria und Fluggemeinschaft Lilienthal), Askö und Union statt. Jede der beteiligten Organisationen stellte je ein Grunau-Baby bei, die Schleppwinde wurde von Union gestellt. Da es sich nur um Übungsflüge handelte, konnten nur Segelflugzeugführerscheininhaber starten.

Das kleinste Segelflugzeug Amerikas

In den USA wurde ein 4 Meter spannender Schulterdecker gebaut, der äußerlich dem Raketenflugzeug XB-1, das bekanntlich erstmals die Schallgrenze



durchbrach, nachgebildet ist. Der Zweck dieser Konstruktion sind Versuche mit hohen Geschwindigkeiten im Segelflug. Diese Maschine hat ein Leergewicht von 130 kg, ein Fluggewicht von 200 kg und eine Flächenbelastung von 50 kg/m². Die Normalfluggeschwindigkeit

beträgt 160 km/h, die Landegeschwindigkeit 110 km/h, während die kritische Geschwindigkeitsgrenze bei 100 km/h liegt. In gedrückten Fluglagen kann sie auch Geschwindigkeiten bis 400 km/h erreichen. Das kleine Flugzeug besitzt Plexiglashaube, Dreibeinwerk und Landeklappen. Alles in allem: ein Geradeaus-Höchstgeschwindigkeitsgleiter ohne flugsportlichem Wert.

„Gründet österreichische Lufthansa!“

In einem Radiovortrag, den kürzlich Landesrat Doktor Illig im Alpenlandsender Graz hielt, regte er die Gründung einer österreichischen Lufthansa an, da es auf die Dauer unerträglich sei, daß ein souveräner Staat von vielen fremden Fluglinien überflogen werde, ohne seine eigene Flagge in den Lüften zeigen zu dürfen. In diesem Vortrag wurde über die bisherigen Verhandlungen der steirischen Landesregierung mit bisher drei ausländischen Fluggesellschaften berichtet, die im kommenden Frühjahr Graz anfliegen und es in das internationale Luftverkehrsnetz einbeziehen wollen. Außer der jugoslawischen „Yat“, die bereits heuer den Anfang machte, werden es im kommenden Jahr noch eine italienische und eine niederländische Linie sein.

Luftfreiheit in Westdeutschland?

Im westdeutschen Bundesverkehrsministerium wurde laut „Verkehrsblatt“ eine Abteilung Luftfahrt gebildet, die zunächst die rechtlichen und politischen Voraussetzungen für die künftige deutsche Zivilluftfahrt zu schaffen hat. Nach Aufhebung der noch entgegenstehenden Vorschriften der Besatzungsmächte, die Deutschland die volle Lufthoheit zurückgeben wird, kann an den Aufbau einer zivilen Verkehrsluftfahrt geschritten werden. Dieser Zeitpunkt liegt allerdings noch nicht fest.

Aus Vereinen und Verbänden

Flugring Austria, Wien

Bei unserem letzten Fliegerlager in Aigen führte unser Mitglied der Sektion Wiener Neustadt, Kurt Kolck, am 12. Oktober 1951 einen Streckenflug von 53 km aus, bei dem er den Grimming und die Ramsau überflog und bei Radstadt landete.

Die während des Krieges ausgegebenen „Großen Segelfliegerabzeichen“, die einen Ersatz für die Silbernen Leistungsabzeichen der FAI darstellten, werden vom Deutschen Aero-Club gegen das „Deutsche Leistungsabzeichen für Segelflug“ ausgetauscht. So erhielt unser Mitglied Fritz Fohringer das Deutsche Leistungsabzeichen Nr. 160 mit dazugehöriger, am 9. Juli d. J. ausgestellter Urkunde.

Ing. F. Hladky.

Segelflug- und Modellbau-Klub Linz Verbesserung der Landesbestleistung im Dauersegelflug

Das Klubmitglied Franz Gruber verbesserte am 16. Oktober 1951 seinen eigenen im Jahre 1934 aufgestellten und noch nicht überbotenen Landesrekord für Oberösterreich mit einer Stunde auf 8 Stunden. Der Flug wurde über den Höhen der Schaumburg bei Aschach im Zuge der Überprüfung der Auswertbarkeit des genannten Geländes ausgeführt.

Der Klub berichtet gleichzeitig, daß der Segelfluglehrgang A und B in Wels beendet wurde, bei dem alle Kursteilnehmer das Lehrgangziel erreicht, beziehungsweise sogar beide Prüfungen abgelegt haben.

Ein ausführlicher Lehrgangsbericht folgt durch den Ausbildungsleiter. Gez. Ing. Eibl, gez. Riener.

Segelflug- und Modellbauclub „Weiße Möve“, Wels Unser Segelfluglager in Zell am See.

Der heuer ursprünglich geplant gewesene nationale Segelflugwettbewerb in Zell am See mußte leider aus technischen Gründen auf nächstes Jahr verschoben werden. Dies war deshalb bedauerlich, weil ein Zusammentreffen von Segelfliegern aus allen Teilen Österreichs schon heuer einen fruchtbringenden Gedanken- und Erfahrungsaustausch gebracht hätte.

Der Segelflug- und Modellbauclub „Weiße Möve“, Wels, entschloß sich nun, im Einvernehmen mit dem Österreichischen Aero-Club ein achttägiges Trainings- und Leistungslager in Zell am See durchzuführen, welches für die Zeit vom 19. bis 26. August 1951 festgesetzt wurde. Daß gerade Zell am See, die künftige Alpine Segelflugschule des Oe. Ae. C., gewählt wurde, hatte seinen Grund darin, unseren Mitgliedern im Alpensegelflug Erfahrungen sammeln zu lassen, wie dies bereits früher in zahlreichen Flügen bewiesen wurde. Für die letzten Vorbereitungen gab es noch eine Menge Kleinarbeit zu leisten. So bauten einige Urferntwege mit unserem Werkstatteleiter Alfred He in innerhalb einer Woche eine wohlgelegene und form-schöne Vollsichtkabine für unser Grunau-Baby OE-0010. Bis zur Abfahrt gab es wirklich alle Hände voll zu tun.

Am Samstag, den 18. August wurden der Kranich OE-0051 und das Grunau-Baby OE-0004 verladen und mit zwei Mann Begleitpersonal mittels Bahn nach Zell

geschickt. Die Winde und das zweite Baby, sowie die übrigen Teilnehmer fuhren mit unserem LKW zum Segelfluglager. Sonntag morgens waren bereits sämtliche Maschinen in Zell am See und mittags konnte bereits der erste Start gemacht werden.

Einige Schwierigkeiten gab es dann noch am Platz selbst. Es mußte erst eine Start- und Landegasse durch das hohe Gras gemäht werden, Gräben und sonstige Hindernisse waren einzuebnen, beziehungsweise zu beseitigen und dergleichen. Die Zeller Flugkameraden leisteten hier wertvolle Dienste, für die wir an dieser Stelle nochmals herzlich danken. Außerdem stellte uns die Firma Moser aus Zell am See einen Jeep zum Seilrückholen zur Verfügung und die Besatzungsmacht gestattete in entgegenkommender und hilfsbereiter Weise die Unterbringung des Gerätes in der Halle der Segelflugschule.

Es sei gleich vorweg gesagt, daß das Flugwetter in dieser Woche nicht gerade dazu angetan war, Rekorde zu brechen. Trotzdem konnten ganz schöne fliegerische Leistungen erzielt und vor allem praktische Erkenntnisse im Hang- und Hochgebirgssegelflug gesammelt werden. Als Lagerleiter wurde vom Österreichischen Aero-Club Kamerad Kollegger aus Lofer bestimmt. Ihm stand Kamerad Ostermayer aus Linz als Fluglehrer und Kranichpilot tatkräftig zur Seite.

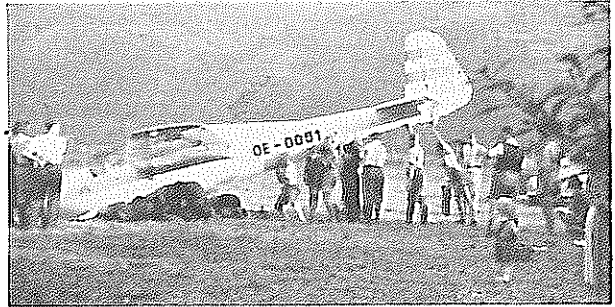
Nach Überwindung der anfänglichen Kinderkrankheiten konnte erst Montag nachmittags mit dem richtigen Flugbetrieb begonnen werden. Dienstag trübte sich der Himmel ein und ein frischer Nordost von 5 bis 6 m/sec. strich über den Zeller See. Nun konnte mit den ersten Segelversuchen begonnen werden. Gleich beim ersten Start blieb Seidl 3 Stunden und 14 Minuten am Hang. Auch Zehetmeier gelang ein sehr schöner Zweistundenflug, der nur wegen einbrechender Dämmerung abgebrochen werden mußte. Die übrigen Flüge wurden jeweils mit halb- und einstündiger Zeitbegrenzung durchgeführt, damit möglichst alle Kameraden zum Segeln kamen. Bis zum Einbruch der Dämmerung waren alle drei Maschinen ständig in der Luft. Man konnte bis weit über den See hinaus fliegen, ohne Höhe zu verlieren, doch war der niederen Wolkenbasis wegen die Flughöhe mit ca. 800 m begrenzt. Mittwoch ging dann der Wind wieder auf 0 bis 2 m/sec. zurück. Durch Zufall konnte Ing. Böhm durch eine Ablösung den rettenden Hang in genügender Höhe erreichen und 45 Minuten segeln. An den restlichen Tagen der Woche blieb der Segelwind aus. Nur noch Stockinger konnte in reiner Abendthermik einen längeren Flug ausführen und sich von 100 m auf 850 m hochschrauben.



Eine zweckmäßige „Vollsicthraube“, die sich bestens bewährte. Bild: Archiv.

Der Kranich war laufend für Einweisungs- und Überprüfungsflüge eingesetzt und außerdem konnte auf dem SG 38 des Segelflugclubs Zell am See reger Schulbetrieb durchgeführt werden. Drei Zeller Flugkameraden und Kamerad Vögl aus Bruck a. d. Mur konnten so ihre Luftfahrerscheine erneuern. Insgesamt haben an diesem Segelfluglager 17 Mann teilgenom-

men und es wurden gegen 200 Starts ausgeführt. Die Unterbringung in der Jugendherberge Zell am See (Volksschule) war verhältnismäßig gut und auch die Verpflegung im Gasthof „Bruckberg“ beim Flugplatz konnte mit 12 Schilling pro Tag wegen ihrer Reichhaltigkeit als relativ billig bezeichnet werden.



Auch das kommt vor: Reparatur am Fahrwerk des „Kranich“. Bild: Archiv.

Das Fluggelände selbst ist wegen seiner Vielseitigkeit ideal. Bei Nordostwind werden die Vorberge des Fuschertales und das Kitzsteinhorn angeblasen. Bei genügend starkem Wind kann der Sprung zur Großglocknergruppe gewagt werden. Kommt der Wind von Westen, so kann über den Vorbergen der Hochköniggruppe gesegelt werden. Die Aufwindfelder reichen bis zu zwei Kilometer vor den Hang, also knapp über das Flugplatzgelände. Dabei kann ohne weiteres auf der vom Oe. Ae. C. ausgesteckten und durch die FAI anerkannten Dreieckstrecke zum 50-km-Streckenflug für die Silber-C gestartet werden. Bei Südwind, ebenso auch unter Umständen bei Ostwind, kann an der Schmittenhöhe gesegelt werden.

Mit diesem Fluglager hat die „Weiße Möve“, Wels, einen weiteren Schritt zur Wiederschließung von Zell am See getan. Ein umfassender Bericht, der alle bestehenden Mängel aufzeigte, wurde dem Oe. Ae. C. übermittelt. Wollen wir hoffen und unsere ganze Kraft dafür einsetzen, daß Zell am See bald wieder zum Mittelpunkt der Segelfliegerei Österreichs wird.

Fritz Leber.

Landesverband Salzburg

Die Flugzeughalle am Gaisberg wurde unter Zusammenwirken aller Salzburger Segelflieger zerlegt und mit öffentlicher und privater Mithilfe auf den Flugplatz Salzburg-Maxglan gebracht, wo sie zur Aufstellung gelangen wird. Damit erhält der Salzburger Flugplatz eine Flugzeughalle, die nicht allein den Segelfliegern, sondern auch dem derzeit nur ausländischen Sportflugverkehr zugute kommen wird. Die feierliche Eröffnung wird noch vor Weihnachten erfolgen.

E. Reinegger.

Landesverband Steiermark

Segelflugzeugtaufe vor der Grazer Oper

Am Sonntag, den 23. September, wurde unter zahlreicher Anteilnahme der Bevölkerung vor dem Opernhaus in Graz ein fabriksneues Grunau-Baby IIb feierlich getauft. Unter den zahlreichen Ehrengästen befanden sich Landeshauptmann Krainer und die Vizebürgermeister der Stadt Graz, Dr. Amschl, und Aust. Der Vorsitzende des Landesverbandes Steiermark des Ö. Ae. C., Regierungsrat Dr. Gaisbacher, wies in seiner Ansprache auf die Wichtigkeit und den Sinn des Segelflugsportes in der Steiermark hin. Landeshauptmann Krainer betonte in seiner Ansprache, daß die Regierung gewillt sei, diesen schönen Sport zu fördern. Anschließend wurde die Taufe des Segelflugzeuges vorgenommen, welches nach der Taufpatin Helli Meyer aus Kalsdorf den Namen „Helli“ erhielt. Das Flugzeug ist vor allem für den Segelflugbetrieb auf dem Schöckl vorgesehen.

In memoriam

Ein bedauerlicher Unfall ereignete sich am 23. September 1951 in Salzburg-Maxglan. Durch das Zusammentreffen unglückseliger Umstände büßte

**Herr Hermann Seikmann,
Mitglied des Salzburger Luftsportverbandes,**

sein junges Leben ein. Seikmann, der an diesem Tage während des Startes mit einem Schulgleiter infolge Seilrisses aus geringer Höhe zu Sturz kam, erlitt Verletzungen, die anfangs wohl nicht lebensgefährlich erschienen, denen er dennoch am 28. September erlegen ist.

In Vertretung des Präsidenten des Österreichischen Aero-Clubs — Segelfliegerverband wohnte Oberst a. D. Löw dem feierlichen Begräbnis bei, um im Namen aller österreichischen Fliegerkameraden die letzten Grüße zu überbringen.

Ein Meer von Kränzen und eine rege Beteiligung der Bevölkerung zeugten von der Beliebtheit des jungen Fliegers, der eben sein 21. Lebensjahr vollendet hatte.

Eine traurige Nachricht erfolgt durch den Heimgang von

**Stefan Freiherrn von Ankershofen,
Mitglied der Vereinigung zur Förderung des Segelfluges,**

welcher am 12. Oktober 1951 auf dem Grinzinger Friedhof zur letzten Ruhe gebettet wurde.

Freiherr v. Ankershofen kam im ersten Weltkriege von der Kavallerie zur Fliegerkompanie Nr. 2, diente dort als Beobachter bis 1916, wurde dann Kommandant einer Flieger-Ersatzkompanie in Szeget, bei der er auch das Feldpiloten-Diplom erwarb. Als außerordentlich fähiger Offizier genoß er jederzeit das Vertrauen seiner Untergebenen und Vorgesetzten.

Nach dem ersten Weltkrieg als Mitglied im Österreichischen Aero-Club tätig, half er überall und immer gerne, wo seine Mithilfe gebraucht wurde. Er blieb der Fliegerei bis zuletzt verbunden. Seine Kameraden werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Eine weitere traurige Pflicht wird durch die Mitteilung des Hinscheidens von

**Konsul
Gustav P. Stollwerck,
Mitglied der Vereinigung zur Förderung des Segelfluges,**

erfüllt, welcher am 13. Oktober 1951, nach langem, schwerem Leiden im 80. Lebensjahr entschlafen ist.

Seit 1900 Freiballonfahrer mit über 250 Aufstiegen, war Konsul Stollwerck ursprünglich Ulane und brachte es in der militärischen Laufbahn bis zum Major. Er erhielt später auch die Lenkballonausbildung und bewahrte diesem Zweig der Luftfahrt stets seine besondere Zuneigung.

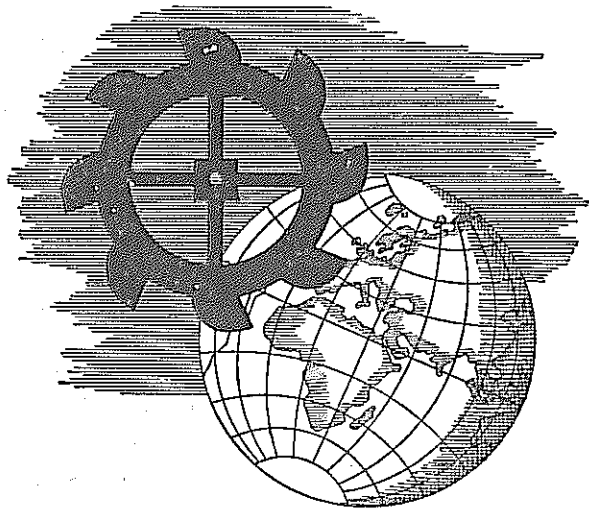
Bis zum Jahre 1938 als Leiter der Stollwerck-Werke in Preßburg tätig, kam er später nach Österreich, wo er sich um die Staatsbürgerschaft bewarb. Seither lebte er in Wien.

Mit Konsul Stollwerck ist ein alter Pionier der Luftfahrt dahingegangen.

Die österreichischen Flieger gedenken in Ehrfurcht ihrer toten Kameraden.

Österreichischer Aero-Club
Segelfliegerverband.

DIE WELTMARKE



STEYRERMÜHL

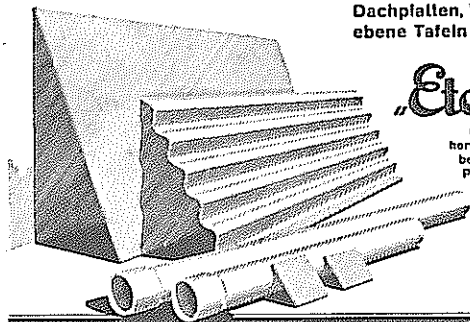
PAPIERFABRIKS-UND VERLAGS
AKTIENGESELLSCHAFT

Werkzeuge für den
Flugzeugbau
Sperrholz
Holzfaserplatten u.
Lacke

J. M. OFFNER, WOLFSBERG
KÄRNTEN

GMUNDNER
PORTLANDZEMENTFABRIK
HANS HATSCHEK

GMUNDEN, O.Ö.



Dachplatten, Wellplatten,
ebene Tafeln und Rohre

Marke
„Eternit“

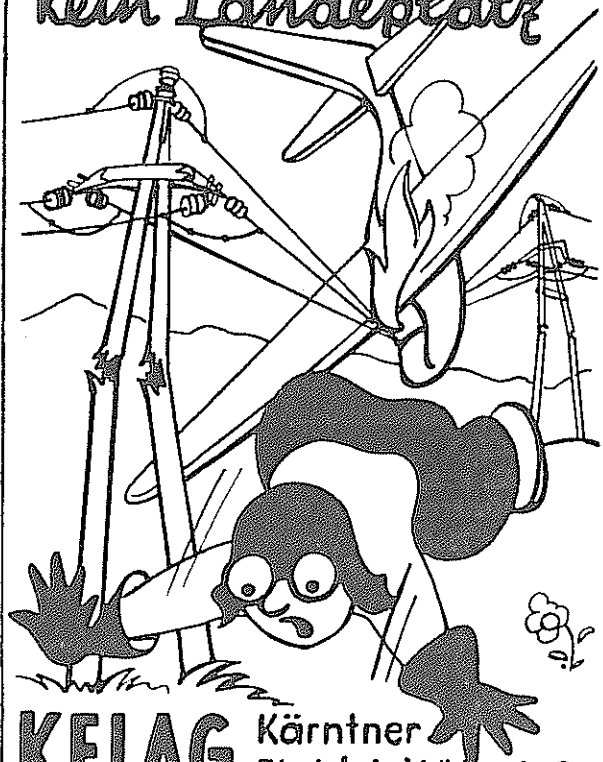
unsere
hervorragend
bewährten
Produkte

ETERNIT-WERKE LUDWIG HATSCHEK

Vöcklabruck, OÖ

Wien IX, Maria Theresienstraße Nr. 15

Freileitungen sind
kein Landeplatz



KELAG Kärntner
Elektrizitäts-A.G.

K 11011