

# FLUGSPORT ALS VOLKSPORT

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

Jahresbezugspreis S 2.—  
Deutschland RM. 2.—

Briefadresse: Wien, IV. Amt 50, Postfach 74 Postsparkassen-Konto: B 134.607  
Konto bei der Bayrischen Hypotheken- und Wechsel-Bank, Lindau.

2. JAHRGANG

MÄRZ 1933

Nr. 3

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

## Notgemeinschaft! — Arbeitsgemeinschaft!

Der österreichische Flugsport leidet Not! Trotzdem es so viele Verbände gibt. Natürlich ist man in erster Linie um den Mitgliedsbeitrag besorgt, die Entwicklung des Flugsportes kommt erst viel später! So wird der Flugsport in den Kinderjahren sterben. Oder soll der österreichische Flugsport seinen Lebenswillen zeigen? Ist da nicht der nächste Weg, sich selbst zu helfen, wo sich so mancher Verband als Dornröschen entpuppte?

Wir regen an: Eine „Arbeitsgemeinschaft österreichischer Flugsport-Vereine“ unter Führung der Zeitschrift „Flugsport als Volkssport“. Es soll eine Notgemeinschaft sein, die mit vereinten Kräften dem österreichischen Flugsport unter die Arme greift. Wir wollen kein Verband sein und keinem der bestehenden Verbände eingereiht werden. Wir wollen keine Satzungen, die nur die Hände binden und keinen Mitgliedsbeitrag, dem meistens keine Gegenleistung folgt, wir wollen keine Vereinsmeierei und keine Präsidentenposten.

Wir wollen nur eines:

Dem österreichischen Flugsport und insbesondere dem österreichischen Segelflugsport nach bestem Können zu helfen! Ueber alles: der Flugsport! Wir wollen Sprachrohr aller jener sein, die um Hilfe rufen, aller jener, die es mit dem österreichischen Flugsport ehrlich meinen. Wir wollen die Öffentlichkeit und die, die es angeht, auf Mißstände aufmerksam machen und Abhilfe verlangen, auf Erfolge und Leistungen anerkennend hinweisen. Wir wollen dem österreichischen Flugsport zu all dem verhelfen, dessen er bedarf, um sich zum Volkssport entwickeln zu können. Um unsere Bestrebungen und unsere Arbeit zu unterstützen und zu ermöglichen, müssen aber alle österreichischen Vereine und Gruppen, denen Flugsport mehr ist als Vereinsmeierei, hinter uns stehen! Wir werden jede Anregung verfolgen, die unserer Sache nützlich sein kann.

Wer aber eine Futterkrippe bei uns sucht, der lasse die Hände von uns!

Und wer will, was wir wollen, der gehört zu uns und der wird mit uns gehen. Unser Ruf möge von all jenen gehört werden, die es mit der Fliegerei ehrlich meinen, ganz gleich, welchem Verbands sie angeschlossen sind und ob sie in Wien, Salzburg, Innsbruck oder Graz sind.

Die Schriftleitung.

## Die Salzburger!

Unser Appell an die Salzburger Aero-Sektion in unserer letzten Nummer war nicht mehr nötig. Am 5. Feber flog Dr. Erich Aigner, Mitglied dieser Gruppe, auf Segelflugzeug „Falke“ 2 Stunden 48 Minuten (der bisherige Salzburg-Rekord wurde von Wolf der Salzburger Segelflugvereinigung gehalten, der aber nun um 25 Minuten überboten wurde.) Der Start erfolgte um 12 Uhr 57 auf der Zistelalpe. Dr. Aigner segelte sodann die Gaisbergspitze an und konnte nach und nach 450 m Startüberhöhung

erreichen. Landung in Gnigl bei Salzburg. Am 7. Feber startete Hans Widerin, ebenfalls Mitglied der Aero-Sektion des Salzburger Automobil-Clubs, mit der gleichen Maschine um 14 Uhr 45 von der Zistelalpe und konnte in kurzer Zeit ebenfalls die Gaisbergspitze um 300 m überhöhen. Wegen aufziehender Regenfront landete Widerin nach 1 Stunde 32 Min. bei Hellbrunn. Am 13. Feber flog Dr. Fritz Oedl (ebenfalls Aero-Sektion) bei starkem Schneetreiben, erreichte gleich nach Start 100 m Startüberhöhung, mußte aber nach 47 Minuten Flug wegen aufziehenden Nebels den Flug abbrechen. (Recht so! Nicht mit Gewalt Rekord schinden.

Vernunft muß Oberhand behalten.) Am selben Tage, als sich die Sicht gebessert, aber die Windstärke verschlechtert hatte, startete Karl Rittel mit „Falke“ um 16 Uhr 30 von der Zistel. Durch die Gewalt des Sturmes wurde das Flugzeug förmlich in die Höhe gerissen und hatte der Pilot alle Hände voll zu tun, um die Böen auszugleichen. Der Flug währte insgesamt 1 Stunde 10 Minuten, wobei nach der Kurve des an Bord befindlichen Höhenschreibers eine absolute Höhe von 1700 m erreicht wurde. Dies bedeutet eine Startüberhöhung von rund 700 m, was gleichzeitig einen österreichischen Startüberhöhungsrekord (bei Gummiseilstart!) darstellt. Außerdem ist diese Leistung ein Salzburger Höhenrekord. Rittel landete in der Dämmerung auf einem Felde bei Glasenbach.

Durch diese Flüge wurde erstens die Leistungsfähigkeit dieser Gruppe bewiesen, die dadurch zu den führenden österreichischen Segelfluggruppen aufgerückt ist, zweitens hat wieder der Gaisberg seine vorzügliche Eignung als Segelflugberg nachgewiesen. Wir freuen uns mit den wackeren Piloten, die den andern österreichischen Gruppen mit gutem Beispiel vorangingen, daß ein Segelflugzeug zum Fliegen da ist und nicht zum Aufheben. Möge der Geist in dieser Gruppe nie erlahmen!

### Segelflugpreis des „F. a. V.“

Wir freuen uns, daß der von uns ausgesetzte Preis allerorts so großen Anklang findet. Der Preis soll ja weiter nichts sein, als ein Ansporn für unsere Segelflieger. Leider können wir keinen größeren Betrag aussetzen, da die Erhaltung des „F. a. V.“ ohnedies großen Idealismus verlangt. Hoffentlich wirkt unser Preis auch in der Hinsicht anspornend, daß einmal eine größere Tageszeitung (Neue Freie Presse, Neues Wiener Tagblatt??) einen solchen aussetzt.

Von der Stiftung eines Pokals nehmen wir Abstand. Auch der Preis soll zur Förderung und Unterstützung der Fliegerei dienen! Nachstehend die Ausschreibung:

Die Zeitschrift „Flugsport als Volkssport“ setzt einen Segelflugpreis, bestehend aus einer Bronze-Plakette und einem Bargeldpreis von S 400.— aus. Als Zusatzprämie stiftet die Firma Ludwig Marx, Lackfabrik Gaaden, ihren neuen Stratosphären-Spannlack, für einen kompl. Segelflugzeuganstrich, im Werte von S 100.— und die Firma Flugtechnisches Büro Alfred Rutte, Baumaterial u. dergl. (nach Wahl!), im Werte von S 50.—. Für die Zuerkennung des Preises und der Prämien gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Ausschreibung beginnt am 1. März 1933 und endet am 31. Dezember 1933.

2. Der Segelflugpreis der Zeitschrift „Flugsport als Volkssport“ dient zur Weiterentwicklung österreichischer Dauerrekords und fällt dem Bewerber zu, der den bestehenden Segelflugrekord um mindestens 10 Minuten überbietet. Es ist also ein Segelflug von mindestens 5 Stunden 10 Minuten ausgeführt werden.

3. Bewerber kann nur ein in Oesterreich behördlich gemeldeter Flugsport betreibender Verein, bzw. ein Mitglied eines solchen, sein.

4. Start, Aufstieg und Landung muß auf bzw. über österreichischem Bundesgebiet erfolgen. Es ist nur Start mittels Gummiseiles zulässig.

5. Bewerber haben ihre Ansprüche auf Zuerkennung des Preises und der Prämien mindestens 8 Tage nach Erfüllung der Bedingungen mittels eingeschriebenen Briefes der Zeitschrift „Flugsport als Volkssport“ bekannt zu geben. Der Antrag auf die Preis-Zuerkennung muß enthalten: Datum des Fluges, Startort und Zeit, Landungsort und Zeit, Startmittel, Type des verwendeten Segelflugzeuges (Angabe ev. Abänderungen) und Name des Führers. Diese Angaben müssen von der Vereinsleitung und einem Gendarmeriebeamten beglaubigt sein.

6. Der Bargeldpreis des „F. a. V.“ samt Materialprämien fällt dem bewerbenden Verein, die Bronze-Plakette dem Führer des Flugzeuges zu.

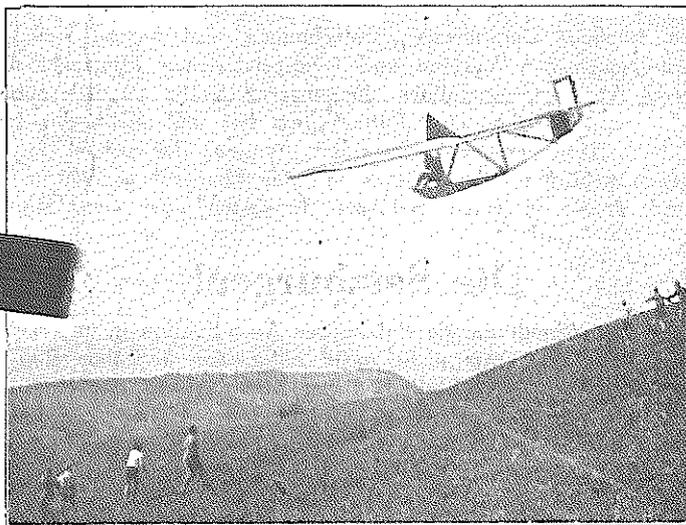
7. Die Zeitschrift „Flugsport als Volkssport“ behält sich vor, diese Ausschreibung nach Notwendigkeit, oder, falls der Preis in der vorgeschriebenen Zeit nicht ausgeflogen sein sollte, eine neue Ausschreibung folgen zu lassen.

8. Jeder Bewerber unterwirft sich durch seinen Antrag auf Zuerkennung des Preises diesen Bedingungen und verzichtet auf Anruf ordentlicher Gerichte aus welchem Titel immer.

Zum Schlusse wünschen wir allen Vereinen noch anständigen Aufwind dazu und bitten sie, sich den beiden Firmen, die die Zusatzprämien stifteten und dadurch unsere Sache unterstützen, durch Materialeindeckung erkenntlich zu zeigen.

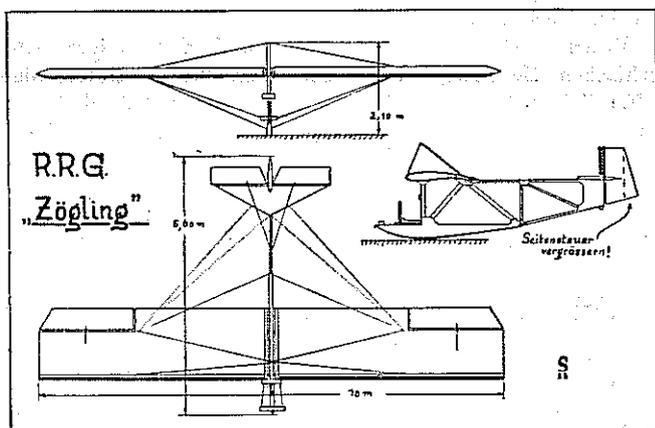
### Gleitflugzeug „Zögling“.

Diese von der Rhön-Rossitten-Gesellschaft e. V. herausgegebene Schulmaschine, die derzeit das verbreitetste Anfängerflugzeug Deutschlands und Oesterreichs ist, wurde 1926 von Stamer konstruiert und ist fortlaufend in der Zwischenzeit durch die im Schulbetrieb gemachten Erfahrungen verbessert worden.



Start eines „Zögling“

Der „Zögling“ ist verhältnismäßig einfach und billig zu bauen, man kann max. mit 500 S rechnen und ist ziemlich widerstandsfähig. Die Hauptabmessungen sind aus der Zeichnung ersichtlich. Gewicht der flugbereiten Maschine (ohne Pilot) rund 100 kg, Gleitwinkel ca. 1:10, Flächeninhalt: ca. 16 m<sup>2</sup>, Flächenbelastung rund 11 kg pro m<sup>2</sup>. Es empfiehlt sich, das Seitensteuer etwas zu vergrößern (siehe Zeichnung, die ursprüngliche Form ist strichliert), da beim Kurven die Maschine auf das Seitensteuer zu wenig anspricht und Neigung zum „Schieben“ (seitliches Rutschen) zeigt.

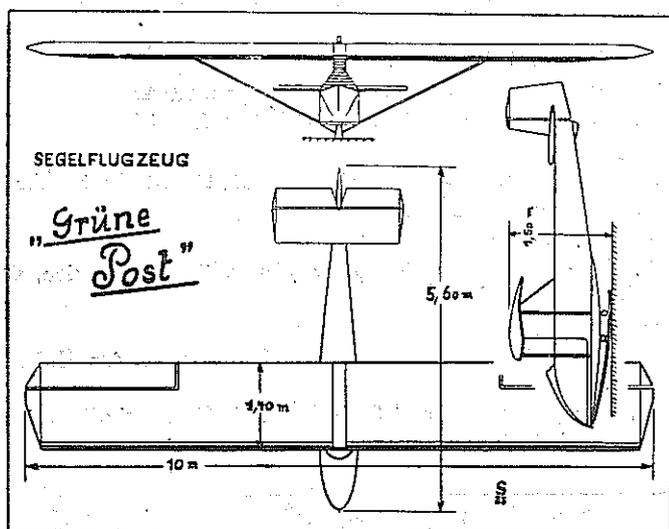


Die kompletten Baupläne kosten RM 18.— und ist die Schriftleitung gerne bereit, deren Beschaffung kostenlos zu vermitteln.

### Das ist Flugsport-Förderung!

Gratis-Baupläne des Segelflugzeuges „Grüne Post“.

Der Verlag Ullstein, Berlin, gibt an deutsche und der deutschen Kulturgemeinschaft angehörende Segelfluggruppen Baupläne und ausführliche Bauanleitung eines Universalflugzeuges kostenlos ab. Diese flugsportfördernde Aktion, die nicht genug gelobt werden kann, hat bewirkt, daß in Deutschland bereits viele Gruppen die „Grüne Post“ im Bau haben. Bei dieser Maschine handelt es sich um eine Konstruktion von A. Lippisch (R. R. G.) und vereint universelle Anwendungsmöglichkeit mit einfacher und billiger Herstellung. Dieses Flugzeug kann als Schul- und als Übungsflugzeug gleich gut verwendet werden. (Rumpfvorderteil kann abgenommen werden, sodaß Schüler wie auf einem



„Zögling“ frei sitzt.) Der Rumpf ist nur mit Stoff bespannt und ist zu seiner Herstellung keine „Helling“ nötig, sondern können die ganzen Spanten auf einem einfachen Brett aufgebaut werden. Die „Grüne Post“ entwickelte bei den Probeflügen gute Flugeigenschaften (Gleitwinkel ca. 1:16) und können auf ihr alle drei Prüfungen abgelegt werden. Aussehen sowie Hauptabmessungen gibt die Zeichnung wieder.

Die Abgabe von Bauplänen der „Grünen Post“ hat für Oesterreich der Oesterr. Aero-Club übernommen, und hat sich in anerkennenswerter Weise bereit erklärt, diese an Gruppen, die sich durch den „F. a. V.“ melden, abzugeben. Wir fordern deshalb ernst interessierte Gruppen auf (denn Uebernahme verpflichtet zum Bau!), diese ausführliche und reich illustrierte Anleitung anzufordern und diese wie für unsere Verhältnisse geschaffene Maschine in Bau zu nehmen.

### Aus der Vogelschau.

Für unsere Anregung: Billige Segelflugzeugbaupläne, interessiert sich Verlag Volkmann.

Erster Internationaler Oesterreichischer Alpenflug 1933, veranstaltet vom Oesterreichischen Aero-Club, findet vom 16. bis 21. Mai statt. Besondere Anerkennung verdient, daß durch Heranziehung der Schuljugend endlich etwas für die Popularisierung des Flugsportes in Oesterreich gemacht wird.

Reisch, Kufstein, „landet“ mit seiner 20-PS-Klemm (L 20), da es nicht mehr anders ausging, in der Krone eines Baumes. Pilot wie Maschine erfreuen sich bester Verfassung.

Bei den FIS-Wettkämpfen kreisten die Innsbrucker Segelflieger unter Bewunderung der Zuschauer über der Sprungschanze.

Volksflugzeug „Mehr V“ hat seine Musterprüfung in Berlin-Adlershof hervorragend bestanden. DKW wird mit 95 Prozent Sicherheit den Serienbau dieser Maschine übernehmen. „Mehr V“ ist kunstflugtauglich.

Der Oesterreichische Aero-Club will in Form eines großen Verbandes, der wieder in Landesverbände unterteilt ist, die ganzen österreichischen Vereine zusammenfassen. Wenn das gelingt, wer würde sich mehr freuen als der „F. a. V.“? Wie man erfreulich feststellen kann, ist jetzt Leben im Aero-Club.

Flugsportanhänger sollten nur Ansichtskarten mit Flugzeugabbildungen senden. Siehe Inserat in dieser Nummer. Die Aufnahmen sind wirklich vorzüglich und können auch Sammlern bestens empfohlen werden.

Ein moderner Ikarus. Ein in der Nähe Klagenfurts wohnender Kleinbauer hat eine mit den Armen zu betätigende Schwingenflugvorrichtung gebaut und soll damit schon 5 bis 6 m hohe und 20 bis 30 m weite Sprünge gemacht haben. Die Ermüdung ist anfangs groß, doch soll man sich daran gewöhnen können. Auf die Frage des praktischen Wertes meint der Erbauer: „Den Wert, den Vogelflug doch nachzuahmen und — der gesundheitliche Wert.“ (Dabei deutet dieser Ikarus auf seine Brust, um die ihn 999 Promille aller Männer beneiden würden.) Er erklärt weiter, daß die Steuerung noch zu wünschen übrig lasse, doch sei die Stabilität gut. Weitere Experimente scheitern an der finanziellen Frage. Vielleicht hilft irgendein Leser durch eine kleine Unterstützung, die an die Schriftleitung geschickt werden kann. Der Kärntner Flugsportverband wird die Spende dem Manne dann persönlich übermitteln.

Der Flugsportverein Wr.-Neustadt hat durch einen Gelegenheitskauf ca. 5000 Stück Rundkopfschrauben mit Kro-

nenmuttern und vorgeschriebenem SJ-Gewinde erworben, die er, da sie natürlich nicht im eigenen Bedarf verbraucht werden können, gerne an Gruppen zu gleichem Preis und beliebiger Anzahl abgibt. Preis pro 100 Stück mit Mutter: 4x25 mm S 7.—, 4x25 mm S 8.—, 4x55 mm S 9.—, 4x60 mm S 10.—, 5x45 mm S 10.—, 5x35 mm S 8.50, 5x60 mm S 11.—, 5x40 mm S 9.—, 6x12 mm S 8.—, 6x20 mm S 9.—, 6x45 mm S 12.—, 6x50 mm S 12.—, 6x55 mm S 12.50, 6x60 mm S 13.—, 6x75 mm S 14.—, 6x80, 90 oder 100 mm S 17.—, 6x110, 115 oder 120 mm S 20.—, 8x30 mm S 16.—, 8x45 mm S 17.50, 8x50 mm S 18.—, 8x80 mm S 22.—, 12x100 mm S 30.—. Ferner Stahldraht für Zögling 50 m 3.2 mm Durchmesser S 7.— und 50 m 1.5 mm Durchmesser S 3.50, sowie 400 Spiraldrahtbüchsen für 3 mm Draht je 2 Groschen. Abgabe solange Vorrat reicht.

Neues Imprägnierungsmittel. Während sich bisher nur ganz besonders „finanzkräftige“ Vereine und Gruppen Cellon zur Imprägnierung ihrer Bespannungen leisten konnten und weniger gut fundierte Gruppen zu Ersatzmittel Zuflucht neh-

men mußten, ist es sehr erfreulich, daß eine inländische Firma (Lackfabrik Ludwig Marx, Gaaden) einen Spannlack herausbrachte, der ebenso gut wie Cellon, aber weitaus billiger ist. Dieser „Stratosphären-Spannlack“ ist ein Spannlack, der direkt auf den Rohstoff aufgetragen wird und diesem eine tadellos pralle Spannung bei niedrigstem Gewicht verleiht. (Stoff darf weder appetriert, noch imprägniert und muß vollkommen trocken sein.) Spannlack ist dunkelrot, Decklack in jeder gewünschten Farbe. Es wird auch farblos Lack geliefert, doch ist dieser etwas teurer. Preis des „Stratosphären-Lackes“ 5—7 Schilling pro kg. Sehr sparsam im Verbrauch.

Warum ist zwischen Kronfeld und den andern österreichischen Segelfliegern so ein himmelhoher Unterschied? Hoffentlich trägt unser Segelflugpreis dazu bei, daß mehr von Leistungen zu hören ist. Warum soll Oesterreich immer nur auf Hirtenberger Angelegenheiten angewiesen sein, um von sich im Ausland reden zu machen?

Wir bitten unsere Leser um Mitarbeit, indem sie uns Zeitungsausschnitte über Flugsportangelegenheiten einsenden.

## KLEINE ANZEIGEN.

„Zögling“, neu, startbereit S 550.—  
Startseil, 600fädig, 54 m lang (unter Selbstkosten), pro Meter S 4.77  
Flugtechnisches Büro Alfred Rutte, Wien, IX., Berggasse 16  
Universal-Ausklinkvorrichtung, Plan S 2.—  
„F. a. V.“-Einbandmappe S 2.—  
zu beziehen durch die Schriftleitung.

Zirka 500 verschiedene

## Segelflugzeugaufnahmen

25 Stück Fotos 9x14 S 6.50, 50 Stück S 12.—  
25 Stück Postkarten 10 1/2 x 15 S 8.—, 50 Stück S 15.—  
Auch Fotos 13x18, sowie Vergrößerungen 13x18 auf 24x30, 18x24 auf 24x30, 24x30 auf 40x50.

**Josef Gussmack**, Wien, VIII/65. Postsparkassenkonto Nr. 140.738.



Format ca. 200x130cm, alle Stärken v. 0.8 mm aufw. Die nächstgelegene Bezugsquelle ist zu erfragen bei der Erzeugerfirma

**LOURIÉ & Co.**  
Wien, X.  
Bernhardstalgasse 36

## Vacuum-Platten

Das österr. Sperrholz für den Segelflug!

## STARTSEILE

in jeder Stärke erzeugt:

**H. Wawra & Co.**

WIEN, VII., BANDGASSE 22

Osterreichische Erzeugung.

## Weitere Bezugsquellen für Vereine und Gruppen.

### Aluminiumschweißung.

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

### Benzin für Flugmotore.

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

### Drahtseile.

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

### Fliegerbrillen (splitterfrei).

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

### Holzfräseanstalten.

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

### Holz (Hart- und Weichhölzer).

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

Josef Novotny, Wien, XX., Handelskai 100.

### Kaltleim.

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

### Lacke aller Art.

Ludwig Marx, Lackfabrik, Gaaden b. Wien.

### Lichtpausen.

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

### Literatur

vermittelt Schriftleitung.

### Mollino und Leinen für Flugzeugbespannungen.

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

### Präzisions-Stahlrohre.

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

### Schmieröl für Flugmotore.

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

### Sperrholzplatten für Flugzeugbau.

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

### Stahldrähte.

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