

Austria Flugsport

.....

I N H A L T :

	Seite
Redaktionelles	59
Hygiene des Segelflugsports	60
Wetterkunde für den Modell und Segelflieger	63
Das Unterschneiden beim „ Wolkensegler “	66
Ein gemütliches Modellflieger-Zusammensein der Wettbewerb der AYA.	68
Die anderen marschierten, wir flogen und wie ! Unser 1. M A I.	69
Organisationsgedanken für Wettbewerbe	72
Bericht über d.Ausscheidungs-Wettbewerb d. Bundes- landes Ober-österreich, in Wels, am Pfingstmontag	74
Diesmal auch etwas für's zarte Geschlecht	76
Die regionale Ausscheidung d.Bundesländer Niederöster- reich u.Burgenland, sowie d. 1.Wiener Modellflugtag .	77

REDAKTIONELLES . . .

Vermehrte Anfragen, betreffs unseres " A.F. ", von Nichtclubmitgliedern lassen es notwendig erscheinen, kurz darauf einzugehen, welches eigentlich der Zweck dieser unserer Zeitschrift ist.

Sie soll in der Hauptsache ein Bindeglied zwischen unseren Mitgliedern sein, weiters mit ihren entsprechenden Artikeln lehrend wirken und nicht zuletzt über die Vereinsgeschehnisse berichten,

Da es aber also die Zeitschrift eines Vereines ist, wird sie selbstverständlich das Gepräge und die Anschauung dieses aufweisen. Daher richten wir an fremde Bezieher die freundliche Bitte, dieses Blatt dementsprechend zu betrachten.

Noch etwas liegt mir am Herzen, mehr vielleicht noch unserem Kassier. Überhören sie bitte nicht wiederum vornehm die wiederholte Bitte wegen des Unkostenbeitrages, gebrauchen sie die beigelegte Zahlkarte wirklich für die Bezahlung der Hefte, denken sie an die erhöhten Papierpreise und an unsere leere Kassa und denken sie, daß der eine Schilling pro Heft für sie wenig, für uns aber viel bedeutet.

Leider müssen wir aber auch diesbezüglich, ab kommendem Heft, konsequent den Versand an säumige Zahler einstellen. Leider deswegen, da wir gerne recht vielen Flugbegeisterten mit diesen Heften helfen wollen, Einstellen aber müssen wir den Versand, da jedes unbezahlte Heft von Geldern bezahlt werden muss, welche wir so dringend für die nur allernotwendigsten Arbeiten im Modell- und vor allem im Segelflug benötigen.
Bitte um Verständniss.....

O. Czepa.

.....

Herausgeber des " A u s t r i a F l u g s p o r t " :
" F l u g r i n g - A u s t r i a ", Wien III., Traungasse 6.

Schriftleiter: Oskar Czepa,

Mitarbeiter für die Artikel in diesem Heft sind:

Für Segelflug und
Allgemeines: Ing. Eberhard Dittel,
Dr. Otto Czepa,

für Modellflug: Erich Jedelsky,
Oskar Czepa,
Franz Spilka,
Gerhard Tomenendal.

Technische Ausführung: Hans Resch.

Zur Förderung des Flugsportgedankens sind sämtliche Artikel freigegeben. Quellenangabe jedoch erforderlich.

Hygiene des Segelflugaports

Sport wird im Allgemeinen vorwiegend von jüngeren Leuten betrieben, wenn sich auch das Durchschnittsalter der Sporttreibenden, erfreulicher Weise, in den letzten Jahrzehnten dauernd weiter nach höheren Altersstufen verschoben hat. Weil nun der junge Mensch im Allgemeinen auch gesund ist, so pflegt er nicht so sehr auf gesundheitliche Fragen zu achten, weil sie eben kein Problem für ihn bedeuten. In den meisten Fällen erkennt man leider erst zu spät, wie wichtig die Beachtung gewisser hygienischer Lebensregeln ist. Erst wenn man nichtmehr im Vollbesitz der Gesundheit ist, weiß man welchen unersetzlichen Schatz man an ihr hatte. Ich erachte es daher als meine Pflicht die Erfahrungen, welche ich als Fluglehrer einerseits und als Sporttreibender andererseits, sammeln konnte, zum Nutzen des Nachwuchses bekanntzugeben.

Die körperliche Beanspruchung

Besonders der Jugendliche neigt zu Übertreibungen. In seinem Bestreben nach imponierenden Rekordleistungen, scheint er durch die Eigenart der Organe unterstützt zu werden. Der Jugendliche vermag sich Höchstleistungen abzurufen, die oft erstaunlich sind. Unberücksichtigt bleibt dabei, daß der Schaden der Organe, welcher durch Über- oder Fehlbeanspruchung entsteht, nicht sofort sichtbar in Erscheinung tritt. Während z.B. ein Kollaps beim Älteren einer Überbeanspruchung ein jähes Ende setzt und dadurch dem Körper einen natürlichen Schutz verleiht, vermag der Jugendliche, unter sonst gleichen Voraussetzungen und Umständen, die Überbeanspruchung durchzusetzen. Den von keiner Sachkenntnis "belasteten" freut das sehr, weil er eben nicht weiß, wie sehr er seinen Körper dauernden Schaden zufügt, der sich (oft erst Jahre später) in irgendwelchen Defekten oder chronischen Leiden äußert. Der Laie vermag vielfach, die hier wirksam werdenden Zusammenhänge, garnicht zu überblicken. Ich will hier absolut keiner übertriebenen Ängstlichkeit oder Hypochondrie das Wort reden. Es kommt mir vielmehr darauf an, den Jungsportler vor körperschädigendem Rekordwahn zu warnen. Aber nicht nur durch die unmittelbare Überbeanspruchung des Herzmuskels und anderer Muskelpartien (bergauf-Laufen zum Einholen eines Segelflugzeuges) sondern auch die mittelbare Überbeanspruchung, wie sie durch Zu-wenig-Schlafen entsteht, bringt dem Körper Schaden. Durch den Energieverbrauch während des Tages kommt es zur Bildung von Ermüdungsstoffen, die sich besonders an Muskeln bemerkbar machen, u.a. auch an den Augenlidern. Oft genug wird dieses natürliche Signal nicht beachtet. Wenn es abends eine glücklich bestandene Flugprüfung zu feiern gibt, oder eine sonstige "Hetz" winkt, dann ist der Jugendliche nur allzugerne bereit gegen die mahnenden Notsignale seines Körperhaushaltes taub zu sein. Mit Kaffee und anderen Weck-

mitteln überwindet er die Ermüdungserscheinungen ohne sich darüber Rechenschaft abzulegen, daß er damit einen Verstoß gegen Naturgesetze begeht, der sich früher oder später rächt. Wenn solche Verstöße hie und da einmal vorkommen, so ist dagegen nichts einzuwenden, weil schließlich jeder junge Mensch einmal über die Stränge hauen will; häufen sich aber die Fälle, so kann ich auf Grund meiner Erfahrung sagen, daß mir noch kein einziger Fall bekannt geworden ist, wo sich nicht früher oder später schwerwiegende, nachteilige Folgen eingestellt haben. Wenn ich aber auch vorerst von diesen in mehr oder minder weiterer Ferne liegenden Nachteilen absehe, so besteht noch eine weitere, ganz wesentliche Gefahr für den unausgeruhten Segelflieger. Durch die mangelhafte Entgiftung, wie sie bei verhältnismäßig zu kurzer Schlafdauer der Fall ist, wird die Reaktionsgeschwindigkeit in meist lebensgefährlicher Weise verändert. Wie oft gab es „Bruch“ weil der Flugschüler nicht genügend ausgeruht war. Was versteht man übrigens unter „Reaktionsgeschwindigkeit“? Es ist dies jener Bruchteil einer Sekunde, welcher benötigt wird, um nach Eintreffen eines Sinnen-Eindruckes beim Menschen eine bestimmte Handlung auszulösen.

Beispiel: Der Flugschüler sieht plötzlich ein anderes Flugzeug, welches von der Seite kommend, seine Flugbahn kreuzt. Es folgt auf diesen Eindruck seines Gesichtssinnes die Überlegung: Das bringt mir Gefahr und was unternehme ich zur Abwendung dieser Gefahr? - Resultat im einfachsten Fall: Ich werde wegbekommen! Darauf erfolgt der Befehl an die steuernden Hände und Füße und die Ausführung des Befehles. - Nachdem ein ziemlich langsam fliegendes Segelflugzeug in der Sekunde rund 20 m zurücklegt, so kann sich der geneigte Leser ausmalen, was für einen Schaden ein zu langsam funktionierender Gehirn-telegraph anrichten kann.

Wenn schon ein Zuwenigschlafen so katastrophale Folgen zu zeitigen vermag, um wieviel übler müssen sich erst andere Exzesse auswirken, wie Alkohol oder Geschlechtsverkehr. Die Fliegerei ist wie eine eifersüchtige Geliebte. Sie duldet keine „fremden Götter“ neben sich. Nun ist es keineswegs so, daß der Segelflieger sich 100 %ig eines guten Tropfens und des Umganges mit dem anderen Geschlecht enthalten müßte - nur alles zu seiner Zeit. Vor dem Flugbetrieb müssen stets mindestens einige Tage Enthalttsamkeit eingeschaltet werden, wenn es nicht, aus der Mißachtung dieses Gebotes heraus, zu einer schweren Gefährdung des eigenen Lebens und des der Kameraden kommen soll. Zumindest ist es in höchstem Grade unkameradschaftlich, wenn man die in vielen Baustunden mühsam gebaute „Krähe“ der Fluggruppe durch einen Bruch oft viele Flugtage hindurch entzieht, bloß weil man sich nicht das Bißchen Selbstbeherrschung auferlegen wollte, das eine rechtzeitige Enthalttsamkeit erfordert hätte.

K l e i d u n g

Beim Flugbetrieb ist oft stärkste schweißtreibende Betätigung mit unter Umständen stundenlangem Untätigsein in Abwechslung. Außerdem ist fast stets mit Wind zu rechnen und in der kalten Jahreszeit mit den jeweiligen tiefen Temperaturen. Es ergibt sich daraus, daß man schweißaufnehmende Unterwäsche tragen muß und zum Überziehen winddichte Sachen. Beim Windenflugbetrieb im Winter empfiehlt sich das Wärmste was man auftreiben kann. Insbesondere der Fußpflege ist größte Aufmerksamkeit zu widmen. Sind die Füße trocken und warm, so erkältet man sich kaum. Das Tragen von Stiefeln (Röhrenstiefeln) ist für Flugschüler grundsätzlich verboten (wegen schwerem Entfernen bei allfälligen Verletzungen). Ist man verschwitzt, so soll man sich bei der anschließenden Beanspruchungspause sofort angemessen warm ankleiden, auch wenn dies anfangs nicht angenehm empfunden wird. Mancher blühend gesunde Kamerad hat Gesundheit, ja sogar das Leben eingebüßt, weil er glaubte " fesch " sein zu müssen. Bloß mit Sportleibchen und Shorts bekleidet, saß da einer (nach dem Heraufholen des Schulgleiters auf den Berg) am windigen Hang und achtete nicht darauf, wie sich seine dünne, schweißnasse Bekleidung in einen " Eisumschlag " verwandelte. In wenigen Tagen folgten einander: Rippenfellentzündung, Lungenentzündung, T o d! Wenn es auch nicht immer so tragisch endet, so genügt es den Betroffenen Schmerzen Monate und Jahre hindurch geplagt werden, wobei sich diese in der Jugend erworbenen Leiden erfahrungsgemäß im Alter nur noch verschlechtern.

Also: Nicht eitel sein ! Lieber für ein paar Minuten zum Gespött ungebildeter Sportkameraden werden, als ein Leben lang herumkränkeln.

Vom Tragen der sonst bei uns Alpenländern mit recht so beliebte Lederhose, ist im Hinblick auf den Wind beim Hangflugbetrieb, abzuraten. Viele holten sich auf diese Art ein Blasenleiden, welches selbst nach bester ärztlicher Behandlung eines hinterläßt und das ist: Die große Bereitschaft leicht, immer wieder, sich dieses Übel einzuwirtschaften. Besonders weibliche Sportkameraden seien hier zur Vorsicht gemahnt. Obwohl ich sonst den " Hosenweibern " nicht das Wort rede, empfehle ich Flugschülerinnen einen Segelleinen-Overall, der aber genug weit sein soll, damit immer eine hinlängliche Hautatmung gewährleistet ist. Als Kopfbedeckung hat sich die Pullmannmütze am besten bewährt. Ist es sehr heiß, kann sie durch Kopfbänder ersetzt werden, ist es sehr kalt, so tritt an ihre Stelle - so es die wirtschaftlichen Verhältnisse erlauben, die lammfellgefütterte Leder-Fliegerhaube. Wird dem Flugschüler tagsüber die Kleidung zu warm, so soll er auf die Bodenfeuchtigkeit achten, wenn er Bekleidungsstücke ablegt. Mancher verdankte den feuchtgewordenen Überkleidern - dies gilt besonders im Herbst - üble Erkältungskrankheiten.

Fortsetzung folgt.

Wetterkunde für den Modell- und Segelflieger

In dieser Aufsatzreihe sollen die für den Modell- und Segelflieger wichtigen Vorgänge in den unteren Schichten der Atmosphäre besprochen werden, nämlich die thermische Konvektion und die dynamische Turbulenz. Bewusst wird dabei auf eine nähere Darstellung der Vorgänge, bei denen der kondensierende Wasserdampf der Atmosphäre eine Rolle spielt, verzichtet.

1.) Die thermische Konvektion.

Unter thermischer Konvektion versteht man das Aufsteigen erwärmter bodennaher Luftmassen. Um diesen Vorgang richtig zu erfassen, müssen wir uns zuerst über die allgemeinen Druck- und Temperaturverhältnisse in der Atmosphäre klare Begriffe bilden. Nehmen wir an, es sei Hochsommer und über Europa liegt ein ausgedehntes Hochdruckgebiet. Eine solche Wetterlage wird charakterisiert sein durch starke Sonneneinstrahlung während des Tages, Bildung vereinzelter, mehr oder minder aufgetürmter Cumulus - Wolken, die gegen Abend wieder zusammensinken und verschwinden. Der am Morgen nur schwache Wind wird tagsüber auffrischen und gegen Abend wieder einschlafen. Ansonsten wird man nicht viel bemerken, aber der Segelflieger weiss, dass gerade in diesen Tagen in der Atmosphäre "etwas los" ist.

Lassen wir gegen Mittag einen Ballon mit Registriergeräten hochsteigen, und werten die Messergebnisse aus, so erhalten wir ein Bild von der Druck- und Temperaturverteilung mit der Höhe. Aus Bild 1 können wir entnehmen, dass in Bodennähe 30° Celsius und ein Druck von 1025 mb herrschen, in 1 km Höhe jedoch nur mehr 21° C und 911 mb. Auf 1000 m ist somit die Temperatur um 9 Grade, der Druck um 114 mb gesunken. Man bezeichnet 9° C/1000 m als den vertikalen Temperaturgradienten, bezeichnet ihn mit α und bezieht den Wert üblicherweise auf die Streckeneinheit 100 Meter. Somit ist $\alpha = 0,9^{\circ}$ C/100 m. In grösseren Höhen wird es immer kälter (Bild 1), der Luftdruck immer geringer. So muss z.B. ein Bergsteiger bei hochsommerlichen Temperaturen in der Ebene, am Gipfel des Sonnblicks mit etwa 10° C rechnen.

Damit die Luftschichten der Atmosphäre im Schwerfeld unserer Erde untereinander im Gleichgewicht bleiben, d.h., dass nicht bei geringstem "Anstoss" Umlagerung der einzelnen Schichten in vertikaler Richtung erfolgt, muss die Luftdichte mit der Höhe abnehmen. Man hat ausgerechnet, dass der vertikale Temperaturgradient mehr als $3,4^{\circ}$ C/100 m betragen muss, damit die Dichte mit der Höhe zunimmt. Ein derartiger Gradient hat zur Folge, dass die höher gelegenen Luftschichten spezifisch schwerer werden und infolge dessen mit den tieferliegenden, leichteren, die Plätze tauschen werden.

Tatsächlich beträgt aber der Gradient in der freien Atmosphäre im Mittel nur etwa $0,65^{\circ} \text{C}/100 \text{ m}$. Die Luftschichten sind also sicherlich in einem stabilen statischen Gleichgewicht, denn die Dichte nimmt mit der Höhe ab.

Von diesem Gleichgewicht müssen wir aber den des konvektiven Gleichgewichts wohl unterscheiden. Denken wir uns nämlich eine beliebige Luftmenge in Bodennähe in ein gewichtsloses, aber unausdehnbares Gefäß eingeschlossen und das Gefäß auf 100 Meter gehoben, so wird dieses mit der eingeschlossenen Luft seine Dichte beibehalten. In der Höhe jedoch ist die Luft weniger dicht, das Gefäß wird nach dem Archimedischen Prinzip einen Abtrieb erfahren und wieder von selbst zu Boden sinken, eine Folge des stabilen statischen Gleichgewichts. In der Natur jedoch geht eine derartige Vertikalbewegung anders vor sich. Die Luftmenge ist in keiner Hülle eingeschlossen und wenn wir uns dennoch eine denken wollen, muss diese ideal dehnbar sein. Der Vorgang geht auch meist so rasch vor sich, dass durch Leitung oder Strahlung kein Wärmeaustausch zwischen der in der Hülle befindlichen und der äusseren Luft stattfinden kann. Die gedachte Hülle muss somit auch wärmedurchlässig sein. Eine Luftmenge in solch einem idealen Gefäß wollen wir künftig einfach als „Luftpaket“ bezeichnen. Bei der Hebung vom Boden auf 1 km Höhe wird, wie schon früher erwähnt, das Luftpaket eine Druckabnahme von 114 mb erfahren, es wird sich ausdehnen. Zu seiner Ausdehnung jedoch benötigt es Energie und diese holt es aus seiner eigenen inneren Wärmeenergie. Die Folge ist eine Abkühlung des Luftpaketes.

Es ist klar, dass diese sog. adiabatische Abkühlung nur von der Druckabnahme mit der Höhe abhängt und es ganz gleichgültig bleibt, welche Temperaturen in der Umgebung herrschen. Berechnungen haben gezeigt, dass ein in der Atmosphäre sich vertikal verschiebendes Luftpaket seine Temperatur um fast genau $1^{\circ} \text{C}/100 \text{ m}$ ändert. Man bezeichnet $1^{\circ} \text{C}/100 \text{ m}$ als den adiabatischen Temperaturgradienten δ , er ist eine feste Zahl und wohl zu unterscheiden von dem allgemeinen Temperaturgradienten α in der Atmosphäre.

Jetzt sind wir gleich soweit, um das konvektive Gleichgewicht näher definieren zu können. Wir müssen nur noch wissen, wann ein Luftpaket an einer beliebigen Stelle der Atmosphäre in Ruhe bleibt. Dies wird der Fall sein, wenn die Dichten von Paket und Umgebung übereinstimmen. Die Dichte aber hängt von Druck u. Temperatur ab und wird geregelt durch die bekannte Gasgleichung

$$\rho = \frac{p}{RT}$$

worin

ρ Dichte
 p Druck
 T absolute Temperatur
 R Gaskonstante
bedeuten.

Der Druck im Paket ist natürlich wegen der ideal ausdehnbaren Hülle derselbe wie der in der Umgebung und somit ist die Dichte nur abhängig von der Temperatur. Stimmen die Temperaturen von Paket und Umgebung überein, so wird ersteres in Ruhe bleiben, es wird sich aber vertikal nach aufwärts bewegen, wenn es wärmer (spez. leichter) als die umgebende Luft und nach abwärts, wenn es kälter ist. Bei dieser Vertikalbewegung ändert es seine Temperatur immer um $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$.

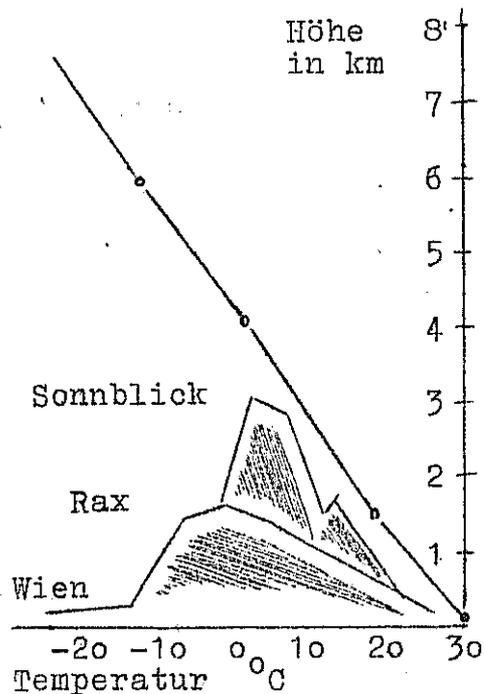


Fig. 1

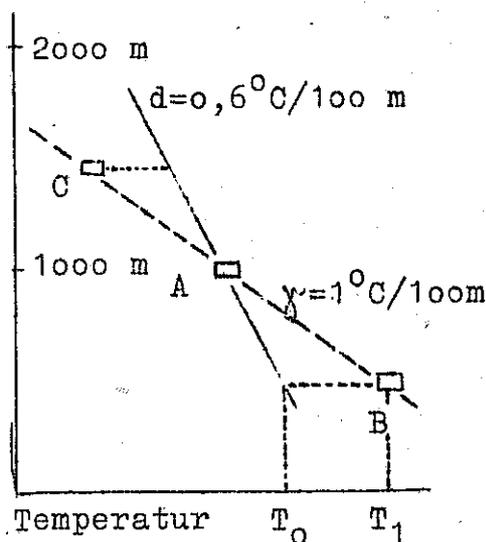


Fig. 2

Fig. 2 zeigt eine bestimmte Temperaturverteilung (ausgezogene Linie) in den untersten 2000 Metern der Atmosphäre. Der Wert wurde mit $0,6^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ angenommen. Denken wir uns ein Luftpaket von 100 m auf 500 m herabgezogen, so wird es dabei seine Temperatur um $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ ändern, im Diagramm sich also längs gestrichelter Linie von A nach B verschieben. Man erkennt sofort, dass jetzt an der Stelle B das Paket eine höhere Temperatur T hat als in der Umgebung herrscht (T_0), es wird sich also, wie oben erklärt, aufwärts bewegen und im Ausgangspunkt A wieder zu Ruhe kommen. Wie man sich leicht durch eigene Überlegungen nachweisen kann, hat ein hinaufschieben des Pakets nach C ebenfalls eine Rückverschiebung zur Folge.

Die Verhältnisse werden aber ganz anders, wenn man einen Wert grösser als $1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ annimmt. Nach Abwärtsschieben des Pakets ist dieses kälter als die Umgebung und sinkt daher aus eigenem Antrieb noch weiter ab.

Als Ergebnis unserer Überlegungen können wir somit zwei wichtige Sätze formulieren:

1. Beträgt der Temperaturgradient α in der Atmosphäre weniger als $1^\circ \text{ C}/100 \text{ m}$, so ist diese im stabilen konvektiven Gleichgewicht. (Wegen der Eigenschaft, dass ein aus der Ruhelage gebrachtes Luftpaket wieder zurückwandert, nennt man eine stabile Atmosphäre auch " schwingungsfähig ").

2. Beträgt α mehr als $1^\circ \text{ C}/100 \text{ m}$, so ist die Atmosphäre im labilen konvektiven Gleichgewicht.

Der Unterschied zwischen statischen und konvektiven Gleichgewicht tritt somit deutlich hervor. Während die Atmosphäre erst bei einem Temperaturgradienten grösser als $3,4^\circ \text{ C}/100 \text{ m}$ ihr stabiles Gleichgewicht verliert, geht sie schon bei α grösser als $1^\circ \text{ C}/100 \text{ m}$ in den labilen Zustand des konvektiven Gleichgewichtes über.

(Fortsetzung folgt.)

.....

Das Unterschneiden beim " W o l k e n s e g l e r "

Unter " Unterschneiden " versteht man im Modellflug die Erscheinung, dass ein Flugmodell nach einem mitunter langen normalen Flug plötzlich auf den Kopf geht und in den Boden drückt.

Da diese Erscheinung typisch für den " Wolkensegler " ist, der bei uns noch häufig gebaut wird, erscheint es zweckmässig, sich über seine Ursachen klar zu werden, um sie abzustellen.

Der " Wolkensegler " hat im Flügel ein ziemlich günstiges Profil mit stark eingezogener Druckseite. Beim Einfliegen (besonders auf Thermikkreise, die Buck selbst leicht schwanzlastig zu fliegen empfiehlt) erhält nun der Tragflügel einen Anstellwinkel von mindestens $+5^\circ$ Grad, bei welchem der Umschlagwirbel auf der Profil-Unterseite schon vermieden ist und die Leistung optimal wird. Da nun keine Schräkungs-differenz Flügel zu Leitwerk vorhanden ist, beide besitzen 0° Einstellwinkel, muß das Höhenleitwerk, rechnet man den Flügelabwindwinkel ab, mit mindestens $+4^\circ$ Grad im Mittelteil, weiter außen die höher liegenden Teile des V-Leitwerks, mit noch mehr fliegen. Bei der geringen Tiefe und daher Re-Zahl, fliegt das dicke Leitwerksprofil bei $+4^\circ$ Grad und noch mehr Anstellwinkel bereits mit abgerissener Oberseitenströmung. Das Gleichgewicht am " Wolkensegler " um die Querachse wird also gegeben durch die Situation am beidarmigen Hebel: vorn die starke Auftriebskraft des glattumströmten Flügels, dann Schwerpunkt und rückwärts der schwache Auftrieb des

oberseitig abgerissenen Höhenleitwerks. Tritt nun durch eine Bö eine Störung ein, die das Modell überzieht, passiert nichts gefährliches. Der Flügel beginnt abzurotsen, dadurch wird seine am vorderen Hebelsarm wirkende Kraft bedeutend geringer und das ebenfalls steiler angestellte Höhenleitwerk liefert nun, weil es sowieso schon abgerissen war, zwar nicht viel, doch immerhin etwas mehr Auftrieb. Beide Momente bewirken also eine Stabilisierung zurück in die vorherige Normallage von +5 Grad Flügelanstellung und etwas weniger Leitwerkstellung.

Anders dagegen ist es, wenn das Gleichgewicht durch eine Bö gestört wird, die das Modell genügend lang und stark drückt. Nun wendert am vorderen Hebel, durch die geringere Anstellung, einmal der Auftriebsmittelpunkt des Flügels überhaupt zurück und die Auftriebskraft ist wesentlich abgesunken, was eine weitere kopflastige Tendenz gibt, zum zweiten und Ausschlaggebenden, wirkt am rückwärtigen Hebel das Leitwerk nicht nur nicht dagegen, sondern dadurch, daß es ebenfalls mit weniger als +4 Grad bis 5 Grad angeblasen wird, springt die abgerissene Oberseitenströmung an. Das Leitwerk liefert nun bedeutend mehr Auftrieb als in der Normallage, was sich als entscheidend kopflastiges Drehmoment auswirkt, das Modell immer mehr Fahrt aufnimmt, bis das endgültige Extrem erreicht ist, wobei das Modell in steilem Winkel zu Boden geht. Hieraus lässt sich dann auch leicht die verblüffende Erscheinung erklären, daß der "Wolkensegler", wenn er nach dem Unterschneiden nicht zu Bruch gegangen ist und nochmals vom Boden hochspringt ganz normal, als ob nichts geschehen wäre, ausgleitet (beim Grazer Wettbewerb sehr schön zu beobachten gewesen). Durch die Bodenberührung wurde seine übermäßige Flugeschwindigkeit abgebremst, weshalb das Höhenleitwerk wieder abgerissen flog und die Normallage hergestellt war.

Das Unterschneiden des "Wolkenseglers" lässt sich daher leicht beheben, indem man zwischen Flügel-Leitwerk eine Schräkungsdifferenz von mindestens +4 Grad wählt. Am besten gibt man dem Flügel +5 Grad Einstellwinkel, da dann der Rumpf den geringsten Widerstand macht. In Normallage fliegt nun das Leitwerk mit kleiner Anstellung glatt umströmt, liefert beim Überziehen bedeutend höhere nachdrückende Auftriebswerte und erzeugt in gedrückter Fluglage nicht mehr Auftrieb, sondern genügend Abtrieb, der das Modell wieder aufrichtet.

Erich Jedelsky.

Ein gemütliches Modellflieger-Zusammensein

der Wettbewerb der AYA.

Die österreichisch-amerikanische Jugendvereinigung hatte einen Wettbewerb ausgeschrieben und alles was „Farbe“ hatte, oder auch nicht, war eingeladen und auch vertreten.

Die Klasseneinteilung ging nach dem Alter, also hatten wir diesmal keine Modellsorgen, sondern überlegten nur, wer starten sollte. Wir kramten unsere „überflüssigen“ Modelle aus und wollten eben nur dabei sein, aber siehe da, wir siegten auch wieder einmal.

Austragungsort war die Himmelhofwiese, Hütteldorf. Die Veranstalter waren wirklich nett, einen so schönen Ausflugsplatz dafür zu bestimmen, welcher eigentlich über so manche Unmöglichkeiten hinweghalf.

Der erste Start erfolgte um 10 Uhr 40. Aber bereits nach einigen Starts entstand ein heilloser Durcheinander und nur Jedelskys reorganisatorische Vorschläge brachten etwas Ordnung in den Laden und dann gings auch.

Der Titel verrät, daß ich nicht mit Flugleistungen in unserem Sinne aufwarten kann. Es war auch wirklich schauerhaft was man da sah - eine Unmenge mehr oder weniger gut gebaute Modelle, nicht eingeflogen, klatschte links oder rechts in den Hang. Kam einmal ein Modell frei, so war ein erstauntes Murmeln in der Menge zu hören. Ich dachte so vorübergehend an Hangwettbewerbe, welche ich vor Jahren erlebte und für mich war der blosser Gedanke schmerzlich. Mit dem rasanten Fortschritt der Technik sollte man doch annehmen, daß auch die Modellfliegerei sich so fortentwickelt haben sollte, denn im Vergleich zu früher hätten bei dem überaus günstigem Wetter leicht Flüge über 5min geschafft werden können, wenn nicht das Doppelte. Es ist aber wirklich so, daß ein paar verbohrt Querschädel sich vom alten Kram nicht losreißen können und halt in Variationen weiterwursteln. Wir werden es im Herbst besser machen, worauf man sich verlassen kann.

Welches war das beste Modell? Hört und staunt; eines der kleinsten. Jedelsky's „Kiebitz“ bewies wieder einmal seine Hangfähigkeit und es war wirklich eine Freude, wie dieser kleine Kerl am Hang hin- und herpendelte. Fritz Reiss mit seiner erfolgreichen Eigenkonstruktion konnte ebenfalls einige nette Flüge vorführen, dank des großen Seitenleitwerks, ansonsten war es auch schon kein Hangmodell mehr. Der wohl sicherste Typ, Lederer's großes Hangmodell, verschwand bereits beim zweiten Start hinter dem Wald und konnte nicht mehr gefunden werden. Im übrigen kam dieser Modelle fressende Wald voll auf seine Rechnung; Poldi Tlapak's „Milan“

mußte auch dran glauben. Ich hörte ihn aber sagen:
" Gott sei Dank, daß er weg ist ".

Gutherzig war die Wettbewerbsleitung, nicht nur was Glauben anbelangte und Preise, sondern man ging umher, stellt Euch vor und verteilte der verplüfften Menge Drops.

4 Durchgänge konnten geflogen werden. Drei wurden gewertet. Der am frühen Nachmittag einsetzende starke Wind machte mit dem Wettbewerb zum Glück zeitlich genug Schluss, denn die Auswertung saß volle zwei Stunden und schließlich war man sich doch einig.

Bei der Siegerehrung waren wir zu 50 % vertreten. Es siegte in der Tagesbestzeit als zweiter Reiss Fritz, in der Klasse 1b Novak Karl als Erster. In der Klasse 1c wieder Fritz Reiss als Erster. Die Klasse S wies Poldi Tlapak als Ersten und Rudi Salzmann als Dritten auf. Hellmut Tobias erhielt noch einen Baupreis in der Form von 14 Tagen Ferien-Aufenthalt. Neben solchen Preisen gab es Fußbälle, Tischtennisgarnituren, Sportschuhe, Drops und natürlich Diplome.

Daß ich nicht vorgesse, ein Findiger hatte einen Kastendrachen mitgebracht. Eine Laufkatze schleppte ein paar Modelle hoch.

Alles in Allem, es war nett und wer keinen Preis machte, wurde wenigstens von der Sonne verbrannt.

O. C.

.....

Die anderen marschierten, wir flogen und wie !

Unser 1. M A I.

Als ich gegen 11 Uhr auf die Wiese komme, wird mir ein herzlicher Empfang zuteil, denn als ich zufällig die Luft beschnüffle, entdecke ich in ca. 400 m Höhe ein mir unbekanntes Modell. An der Form und der Art der Beanspruchung kann ich sofort ersehen, daß es unserem Lager entsprang. Ich sollte nicht lange im Unklaren bleiben, denn schon tauchte Jedelsky mit dem Fahrrad auf, Kopf in der Höhe und Stoppuhr in der Hand. Wie er mir beim Vorbeifahren kurz mitteilte, sei es sein neuester Superleichter. Inzwischen fuhr ich zu unserem " Horst ", wenn ich so sagen darf, und dort angekommen, sah ich gerade noch, wie das Modell absoff. Der Start erfolgte um 10 Uhr 45 und ein Uhrenvergleich ergab die Zeit von 8 min 15 sec. Nach einigem Suchen kam Erich dann auch glückstrahlend zurück, daß er ihn wieder hatte, aber seine Freude sollte nicht von langer Dauer sein.

Was für ein Wetter ?... Also eben so eines, welches wir uns so oft wünschen, aber so wenig erleben. 2 - 3 m Süd, schön der Donau entlang, eher etwas weg davon,

und eine herrliche Einstrahlung.

Poldi Tlapak nichts Gutes ahnend, brachte seinen "Grunauhast" mit, wir indessen wünschten, daß ihn bei dem Wetter ja der Teufel holen sollte (das Modell natürlich). Der Teufel war auf seiner Seite und als Poldi um 11 Uhr 30 dieses Stück mit antiquarischem Wert in die Höhe zog, halfen ihm auch keine Engel. Er hatte was und wie drüben auf der Schutthalde die Papierfetzen hochflogen, so erging es diesem Kahn. Trotz des guten Glases war er nach 8 min 27 sec im Dunst verschwunden. Wir freuten uns, der Poldi auch und Erich war vor Begeisterung sofort bereit, seinen "Neuen" zu opfern.

11 Uhr 45 war es, als er ihn vielleicht 30 m hochzog. In schönen flachen Linkskurven krebste er eine Zeit lang ober uns herum, bis er sich schließlich entschlossen auf und davon machte und nach 8 min 51,05 sec mußte ich wiederum die Uhr drücken. Die Luft vibrierte bereits so stark, daß man in der Höhe wohl weiter sah, in der Entfernung aber sehr schlecht. Zwei Modelle binnen einer halben Stunde, wir waren gewarnt.

Zunächst beschränkten wir uns auf 10 m Hochstartschnur und erst um 13 Uhr 01 hängte Jedelsky seinen "Specht" an eine vielleicht 30 m lange Schnur und damit sollte der Clou des Tages, möglicherweise des Jahres steigen.

Sofort nach dem Ausklinken "hing er drinnen". Unheimliche Vertikalböen schmissen ihn auf und ab und in wenigen Minuten hatte er eine beträchtliche Höhe. Auf alles gefasst, legte ich mich, das gute Glas am Auge hin und beobachtete, was sich mit dem "Specht" tat. Meine Kollegen konnten ziemlich lange mit freiem Auge beobachten, aber es wurden immer weniger und zu guter Letzt war ich es allein. Ein kleines nettes Erlöbniss waren für mich zwei Störche, welche ruhig und gelassen vorbeiflogen, hier und da einmal die Schwinge bewegend. Poldi Tlapak behauptete anschließend steif und fest, die wären nur deswegen so langsam geflogen, da sie schwere Ladung mit sich führten, er behauptete auch ein rosa und gar zwei kleine Häubchen gesehen zu haben? Also ich sah eigentlich nichts, aber vielleicht hab ich nicht so genau, wie er glaubt, hingeschaut. Lange konnte ich ihnen auch nicht nachsehen, denn der "Specht" stieg mit seinen Linkskurven förmlich senkrecht in den Himmel. Ich hatte noch nie ein Modell so eine Höhe erreichen sehen und ich konnte daher auch nicht einmal eine ungefähre Zahl angeben. Später erzählte mir auch Jedelsky, daß er der gleichen Ansicht sei und 2.500 m eher zu wenig als zu viel geschätzt sind.

Aber alles hat ein Ende, so auch dieser Flug, eigentlich zwei. Der erste Flug endete nach 22 min 42 sec, da stoppte ich, da sich das Modell in nichts aufgelöst hatte. Der zweite Flug eigentlich, man höre und staune, nach 3 Stunden und das war so

Ich glaube Kritzendorf heißt der Ort, irgendwo bei Klosterneuburg. Da saß gegen 4 Uhr eine Familie in

Ihrem Garten bei der Jause, als der Familienvorstand plötzlich etwas in der Luft glitzern sah und es sich, nachdem es noch einige Minuten herumflog und sich dann in besagtem Garten auf einen Baum setzte, als ein kleines „Flugzeugmodell“ entpuppte. Sofort waren ein paar Bengel da und wollten es haben, es gehöre ihnen. Der kluge Mann hatte aber bereits die Adresse auf dem Modell gelesen und auf die diesbezügliche Frage machten sie sich schnell aus dem Staub. Erich indessen hatte bereits am übernächsten Tag eine Verständigungspostkarte. Wir danken herzlichst dem ehrlichen Finder.

Die Erkenntnis daraus: mit entsprechenden optischen Geräten oder gar einmal mit einem Motorflugzeug ist es auch bei uns durchaus möglich, Modelle welche mehrere Stunden fliegen, zu beobachten oder zu stoppen.

Ermutigt durch diese schönen Erfolge entschloss ich mich um 15 Uhr 20 meine „Schnepfe“ mit etwas mehr Schnur zu starten, es waren ja nur 25 m, aber es langte gerade. Einige Segelfliegerkollegen statteten uns zu dieser Zeit gerade einen Besuch ab. Sich dessen bewußt und um uns Modellflieger nicht zu blamieren, zeigt der „Kleine“, daß wir es auch wie die „Großen“ können. Andererseits, davonfliegen wollte er mir auch nicht und so holte ich ihn nach 9 min 20 sec bei der Floridsdorfer Brücke ein und konnte gerade noch beobachten, als er sich auf der Straßenböschung, natürlich bei einer Schar junger, hübscher Mädchen, niederließ.

Das Resultat dieses Tages waren fünf überdurchschnittliche Flüge mit 4 Modellen. Wir gingen zufrieden nach Hause.

21. M a i.

Ich komme wieder einmal zu spät. Aber als ich komme, erzählt mir Poldi Tlapak folgendes: diesmal hätte er seinen ersten Nurflügel, das Versuchsmodell mit dem MVA 301 um 10 Uhr 20 gestartet und da fast kein Wind war, stieg er schön weg. Nach 26 min 20 sec setzte er sich unweit der Startstelle wieder auf die Wiese. Schade, daß ich nicht dabei war, ich hätte mehr zu erzählen gewußt. Also bis zum nächsten Mal.....

O. C.

.....

...
Bitte beachten sie in der nächsten Folge den Bericht über die **S i e g e r e h r u n g** der beiden Pfingstwettbewerbe.

Ausführlicher Bericht der Wettbewerbe in diesem Heft auf Seite 77.

...

Organisationsgedanken für Wettbewerbe :

Nachdem der Modellflugsport wieder genehmigt war, schossen die Modellbaugruppen wie die Schwammerl in die Höhe. Wünsche nach dem Vergleich der Leistungen wurden laut und so startete ein Wettbewerb nach dem anderen. Anfangs fehlten genaue Richtlinien, so daß jede Gruppe eigene Bestimmungen heraus gab. Nachdem größere Wettbewerbe in Salzburg, Villach, Saalfelden und Linz stattgefunden haben, standen die Salzburger vor der Aufgabe, einen großen Wettbewerb im August 1949 vorzubereiten. Als Richtlinien wurde neben den FAI Bestimmungen die Klasseneinteilung von Sämann, Hanover verwendet. Diese Richtlinien, einschließlich einer Ergänzung auf Anregung von Erich Jedelsky, wurden dann von den Modellfliegern beim Wettbewerb allgemein anerkannt. Der Wettbewerb allerdings konnte wegen schlechten Wetter nicht stattfinden und wurde verschoben.

Aus den vorhergegangenen Erfahrungen heraus habe ich folgenden Organisationsplan entwickelt:

Ein wichtiger Bestandteil des Wettbewerbes ist die Bauprüfung. Nach meinem Plan ist die Bauprüfung wie folgt aufgliedert:

1. Die Aufnahme hat die Aufgabe die Teilnehmer namentlich zu erfassen, und bedient sich zu diesem Zweck der Startkarten, die handlich bereit gestellt sind. Der Teilnehmer gibt den Namen, das Alter und den Namen seiner Modellbaugruppe an. Diese Daten werden in die Startkarte eingetragen. In der zweiten Spalte kommen Name und Bezeichnung des Modells. Wenn die Startkarte soweit ausgefüllt ist, begibt sich der Teilnehmer mit dem Modell zur eigentlichen Bauprüfung.
2. Bestimmung des Flächeninhaltes: Je nach dem Umfang des Wettbewerbes, übernehmen ein oder mehrere Männer das Ermitteln des Flächeninhaltes von Tragflügel und Höhenleitwerk. Die Summe ergibt die Gesamtfläche (F total). Gesamtfläche geteilt durch 100 ergibt den Mindestrumpfquerschnitt. Nachdem die ermittelten Werte wieder in die Startkarte eingetragen wurden, begibt sich der Teilnehmer zur nächsten Abteilung.
3. Bestimmung von Gewicht, Flächenbelastung und Klasse: Das Gewicht wird mit einer genauen Waage bestimmt und durch die Gesamtfläche geteilt. Das Ergebnis ist die Flächenbelastung. Wiederum kann hier eine Arbeitsteilung vorgenommen werden. Ein bis zwei Männer befassen sich mit dem Wiegen, ein anderer mit dem Ausrechnen der Werte, während ein mit den Bestimmungen besonders Vertrauter, die Einordnung des Modelles in die entsprechende Klasse vornimmt. Wenn alle Messungen und Eintragungen durchgeführt sind, begibt sich der Teilnehmer zum letzten Tisch.

4. Eintragung in die Startkladde: Nun erst, also wenn alles auf Herz und Nieren geprüft ist, wird die Eintragung in die Startkladde vorgenommen.

Die Startkladde enthält:

- | | |
|-------------------------|--|
| a) laufende Nummern | d) Name des Modelles |
| b) Name des Teilnehmers | e) Klasse, sowie eine entsprechende Anzahl Spalten für die Flugzeiten. |
| c) Verein oder Gruppe | |

Die Grundlage zu diesen Eintragungen ist die Startkarte. Von der Startkladde wird die laufende Nummer in die Startkarte übertragen.

Wenn eine Startgebühr eingehoben wird, so geschieht dies am letzten Tisch. Der Teilnehmer bekommt die Startkarte und die Zulassungsmarken, die entsprechend der Zahl der abmontierbaren Teile aus denen das Modell besteht, angefertigt werden (Clubstempel und laufende Nummer) und kann sich nun frei zum Start begeben.

5. Die Startstellen werden im Gelände so angeordnet, daß der Flugbetrieb gegenseitig nicht behindert wird. Die Zahl der Startstellen richtet sich nach der Anzahl der Teilnehmer. Wenn es erforderlich ist, können beliebig viele Startstellen während des Wettbewerbes errichtet werden. Der Vorgang am Start ist ganz einfach:

Der Teilnehmer begibt sich zum Start, gibt seine Startkarte beim Zeitnehmer ab und startet sein Modell. Der Zeitnehmer stoppt die Flugzeit und trägt sie zweimal in die Startkarte ein. Der Abriss wird vom Zeitnehmer abgetrennt und kommt in einem Behälter (Schachtel, Büchse, Briefumschlag u.dgl.). Die Stammkarte bekommt der Teilnehmer zurück.

Um zu verhindern, daß längere Startschnüre als 100 Meter verwendet werden, ist es zweckmässig, bei jeder Startstelle in der Hauptwindrichtung eine Strecke von 100 m abzumessen und durch Wimpel zu kennzeichnen. Die Startstellen werden mit Nummern gemerkt. Während des Flugbetriebes muß unbedingt darauf geachtet werden, daß das Modell unmittelbar bei der Startstellen-Nummer gestartet wird. Eventuelle Richtungsänderungen der Startrichtung, bedingt durch Wechsel der Windrichtung, werden von dem Mann ausgeglichen, der das Modell hochzieht. Eine strikte Einhaltung dieses Punktes verhindert das Herumwandern der Startstellen im Gelände.

6. Auswertung: Die Auswertungsstelle beginnt schon während des Wettbewerbes mit der Auswertung der Ergebnisse. Als Unterlage dient die Startkladde. Von den einzelnen Startstellen werden durch Melder die von den Zeitnehmern abgetrennten Abschnitte der Startkarte abgeholt. Diese Abschnitte sind mit der Startnummer versehen. Die Flugzeiten werden von diesen Abschnitten laufend in die Startkladde übertragen.

Hat ein Teilnehmer seine Flüge absolviert, oder wenn das Modell ausscheidet, dann gibt er die ganze Startkarte ab. Die Auswertung ist nun in der Lage die Ergebnisse laufend in die Startkarte zu übertragen. Nach Beendigung des Wettbewerbes werden die Startkarten an die Teilnehmer ausgehändigt.

Franz Spilka
Salzburg

Bericht über den Ausscheidungs-Wettbewerb des Bundeslandes Ober-Österreich, in Wels, am Pfingstmontag.
Von Gerhard Tomenendal.

Unsere Ausscheidung war nicht gerade von bestem Wetter begünstigt. Wir hatten uns am Morgen sehr beeilt, bald nach 9 Uhr ging's bereits los, da wir fürchteten, es werde wie am Vortage gegen Mittag zu regnen anfangen.

Auf dem Welser Flugplatz (eigentlich der nördlichen Hälfte, denn auf der südlichen haben sich die Amis etabliert) herrschte ein sehr böiger Wind, bis zu 6 m/sec Spitzengeschwindigkeit am Boden, in größeren Höhen war er jedoch ausgeglichener und wehte noch stärker. Außerdem drehte er mehrmals ganz unerwartet von West auf Nord-West und umgekehrt. Der Himmel war bedeckt, nur wenige Male gab es für kurze Augenblicke Sonneneinstrahlung durch ein Loch in der ziemlich dicken Wolkenschichte. Dann stürmte natürlich alles zu den Startstellen, doch kaum brachten sie das erste Modell hoch, war es schon wieder " finster " !

Ja, daß ich nicht vergesse: wir hatten drei Durchgänge, 25 m Schnur mit Laufstart (Stand-, bzw. " Nachlaufstart " !). Dennoch wurden die Modelle um Durchschnitt um 500m abgetrieben! Unsere Thermikkisten, die ja in der Überzahl waren, " schwammen " mit dem Wind und fielen natürlich dementsprechend durch.

Der Riese unter den Modellen war Max Kimeswenger's " Storch " mit 3.260 mm Spannweite und 2.040 g Gewicht. Trotz des Windes lag er äußerst ruhig in der Luft. Doch Kimeswenger hatte Pech: Beim ersten Start war die Maschine plötzlich vom Seilzug gänzlich entlastet und klinkte aus, natürlich rampte sie die " Welser Heide " ! Es sah gar nicht so gefährlich aus, doch täuschte nur die Größe über die tatsächliche Geschwindigkeit hinweg. Auf alle Fälle hatte der Rumpf ein " Leck ". Schnell wurde repariert und nach kurzer Zeit konnte wieder gestartet werden. Diesmal wieder das gleiche: Die Maschine brach wieder nach rückwärts aus, es dürfte die Schnur doch zu schwach gewesen sein. Jetzt war der Bruch am Rumpf schon bedeutend ärger und Kimeswenger, der noch in anderen Klassen Modelle hatte, gab seinen " Storch " auf.

Ich ging als einer der letzten an den Start, und zwar mit "Passat" (A) und "Föhn" (B). Mein "Gr. Reiher" war am Vortag ausgefallen, Diagnose: "Rumpf an der Leitwerkswurzel komplett abgeschlagen, Leitwerk hing nur mehr am Aludraht". Mit dem "Passat" hatte ich wenig Glück, für ihn war die Luft viel zu böig, er glitt mangels Seitenflächen seitlich ab und zeigte, entgegen seinem Verhalten bei ruhigem Wetter, sich von der allerschlechtesten Seite. Bei den drei Durchgängen hatte ich mit dem Mistvieh insgesamt nicht einmal soviel erflogen, als mit gleich lenger Schnur bei einem Start spät abends, also ohne thermische Beeinflussung. Ich glaube, daß das MVA-123, bei böigem Wetter den Laminarprofilen um vieles nachsteht.

Mein "Föhn" in Klasse B war der Letzte am Start. Ich muß vorausschicken, daß ich nach der "Grand Reparatur" das Modell nicht eingeflogen hatte, ja nicht einmal genau wußte, wo ungefähr der Schwerpunkt liegen sollte. Ich füllte Bleischrott ein, nach Gefühl und probierte einige Handstarts, d.h. ich brauchte die Kiste nur gegen den Wind drehen und auslassen, am Fleck bleiben, bücken und auffangen war eins. Der erste Start erbrachte eine Durchschnittszeit und lehrte mich, daß noch etwas Gewicht notwendig war. Ich gab also noch zu und beim zweiten Start war der Flug besser, doch kürzten zwei Fallböen die Flugzeit ganz gewaltig. Beim dritten passierte das Malheur: Bis zu 15 m Höhe ging es ganz schön, dann wurde die Kiste plötzlich so scharf angeblasen, daß es die beiden Uhrfedern, die die Flächenhälften verbinden, einfach abriß! Die Flügel klappten zusammen und hinein in die Erde ging's. ES sah schrecklicher aus als es wirklich war. Wohl war der Rumpf schwer lädiert, von 8 Holmen 6 geknickt und ein Spant durch, auf der einen Fläche war durch die Torsion beim Aufprall ein 15 cm langer Riß in die Bespannung gekommen. Ich ließ mich's nicht verdrießen, zog die abgebrochenen Federn aus den Holmkästen heraus und neue hinein, Gummi über die eingerissene Bespannung und glättete das Bespannpapier auf dem Rumpf und ging nochmals zum Start: Diesmal hatte ich Glück: Schön kam die Kiste hoch, hielt die Höhe über längere Strecke, erwischte dann irgend etwas Aufsteigendes, das allerdings sehr böig war. Leicht pumpend und immer wieder ausgleichend, dabei abwechselnd links und rechts ein-kurvend, ging das Modell immer höher. In ungefähr 35 m Höhe war aber dieses Aufwindfeld durch den noch immer stark heranbrausenden Wind zerrissen, daß die Böen auch dem "Föhn" den "Garaus" machten. Vielleicht hatte der "Pilot" die Notbremse gezogen, jedenfalls stellte sich die Kiste ganz ungehörig auf und konnte nicht mehr ausgleichen, sie war um ungefähr 45 Grad überzogen. Im Hackflug ging es zur Erde zurück und eine leichte Bumslandung - sie war so leicht, daß auch der Rumpf an der Bruchstelle mit nur 24 mm Holmquerschnitt sie noch aushalten konnten - machte diesem Flug ein Ende.

Der Unglücksrabe von einem Zeitnehmer stand nun dabei, der zweite war schon abgefahren, und vergaß zu stoppen! Bis man sich mit allen einig ward, 10 Sekunden hinzuzuschlagen, war fast eine halbe Minute vergangen. Inoffiziell waren es um gut 15 Sekunden mehr als die gewertete Zeit und ich hätte damit die Tagesbestzeit gehabt, aber gegen Pech ist eben noch kein Kraut gewachsen.

Im allgemeinen kann ich verraten, daß im Verhältnis zu dem starken Wind die Brüche gering waren, gegen das Wels im Herbst vorigen Jahres gar nicht zu vergleichen!

.....

Diesmal auch etwas für's zarte Geschlecht.

Die englische Zeitschrift „Aeromodeller“ veröffentlichte in ihrer Weihnachtsausgabe 1949 einen Artikel, der sich mit Leserinnenzuschriften beschäftigt. Einige Auszüge dürften auch für unsere Damen nicht uninteressant sein.....

Frage: Letzten Sonntag trat ich unglücklicherweise auf das Fesselflugmodell meines jungen Mannes. Er schien darüber sehr aufgebracht, warf mich zu Boden und schlug mich, sieben mal. Glauben sie, daß er mich noch liebt ???

„Poppy“

Antwort: Ja, Poppy, das ist ein bißl schwer zu sagen. Sie müssen nicht gleich glauben, daß wenn ihr junger Mann sie auf die Erde warf, sie auch gleich wegwerfen wollte. Sie müssen in Erinnerung rufen, daß er sie ja nur siebenmal schlug, obwohl sie ja sein Modell zusammenbauten und das zeigt, daß er noch immer Betrachtungen für ihre Gefühle hat und außerdem imstande war, sich in der Hitze des Moments in Schranken zu halten.

Nun, wenn es mein Modell gewesen wäre.....

Frage: Mein Freund huldigt seit kurzem dem Modellflug und ich fürchte, daß er sich sachte von mir entfernt. Was kann ich tun um seine Vorliebe wiederzugewinnen ???

„Herzgebroschen“

Antwort: Es ist immer schwer, meine Teure, einen Mann in ihre Krallen zurückzubekommen, aber sind sie sicher, alles getan zu haben, um selbst anziehend zu sein ?? Warum versuchen sie nicht Bananenöl^x) an Stelle ihrer gewöhnlichen Hautereme ?? In ähnlichen Fällen wie den ihren, wüßte ich, daß einige Tropfen Dieselmisch hinter den Ohren in einem warmen Raum Wunder vollbringen. Außerdem bin ich sicher, daß sie mit etwas Scharfsinn aus Spannlackfläschchen und ähnlichem noch mehr erschöpfen können.

Viel Glück meine Teure und schreiben sie uns wieder. (Ob sie's wohl getan hat ???).

^x) Bananenöl wird in England als Überzugslack verwendet...

Die regionale Ausscheidung der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland, sowie der erste Wiener Modellflugtag.

Ein kleines Gebirge an Organisations-Arbeiten und sonstigen Vorbereitungen mußte erklimmen werden und knapp vor dem Gipfel hätte uns der Wettergott beinahe abstürzen lassen.

Es dürfte sich als notwendig erweisen, zunächst noch einmal einen Blick in die Ausschreibung zu werfen, da nach dem Wettbewerb bei manchem so manches nicht stimmen wollte.

Was wollten wir also mit der Ausscheidung am Sonntag? Es sollten sich die besten Modelle, also mit der besten Sinkgeschwindigkeit, für den Bundeswettbewerb in Wr. Neustadt ausscheiden. Um dafür halbwegs gerechte Zeiten zu erhalten, mußte der Einfluß von Thermik ausgeschaltet werden. Die Lösung: 20 m Hochstartschnur. Wie sah es damit aus? Auch diese 20 m waren fast noch zu hoch, denn tatsächlich erwischten ein paar Modelle etwas. Man wird vielleicht das nächste Mal an die 10 m Grenze herangehen müssen.

Beim durchsehen der Startliste konnte man doch die befriedigende Feststellung machen, daß sich die besten Modelle ausgeschieden hatten, wenn nicht, so dann nur aus dem Mangel entsprechender Konkurrenz.

Am Montag wich man von der gesamtösterreichischen Klasseneinteilung bewußt ab, um erstens den Wettbewerb zu vereinfachen und zweitens, Modellfliegern, welche eben nicht gerade FAI-Modelle besaßen, auch die Möglichkeit eines Sieges zu geben.

Bei der Durchführung selbst zeigte sich dann der Vorteil einer einfachen Klasseneinteilung - dies dürfte auch bei kommenden Klassenabänderungen bestimmt Berücksichtigung finden.

Als korrekteste Wertung war die des Durchschnitts zu betrachten, und wurde auch angewandt. Allerdings hat sie erst 100 %tige Berechtigung, beim Gebrauch von der Höchstgrenze von 100 m Hochstartschnur.

Es konnte daher kaum vorkommen, daß sich einer mit einem 5 min Thermikflug (außer Sicht, extrem) an die Spitze setzen konnte, sondern es war auch dem Thermikpechvogel möglich, durch zähes Fliegen, also mit 5 Flügen von mehr als einer Minute, den Termikaspiranten zu schlagen, denn gewertet wurden ja alle 5 Flüge und machte einer nur einen Start, so nahm er sich die Chance, sich einen Durchschnitt mit 4 noch verbliebenen Flügen zu verbessern.

Zurück zur Bauprüfung. Hätten die Herren WIENER der Ausschreibung etwas mehr Gehör geschenkt und wären Samstag schön brav in die Mayerhofgasse komplett prüfen gekommen, dann hätten wir Sonntag bedeutend früher anfangen können, ganz abgesehen davon, daß auch am Sonntag, wo nur für die Auswärtigen und event. Nachzügler (aber nur solcher mit Bruch beim Einfliegen oder in der

Straßenbahn !) die Bauprüfung von 7 - 9 Uhr angesetzt war, um 8 Uhr noch kein einziges Modell zum prüfen da war. Der werthe Leser möchte sich daher die Leistung durch den Kopf gehen lassen, als dann von $\frac{1}{2}$ 9 Uhr bis $\frac{1}{2}$ 11 Uhr 70 Modelle beigeprüft wurden. Mir passierte es dann noch, daß gegen $\frac{1}{2}$ 12 Uhr zwei drei Leute beleidigt eine Bauprüfung forderten. Gegen soviel Unverstand und Lässigkeit war ich mit Worten machtlos, möchte aber noch einmal bemerken, daß es eine Unverfrorenheit sondergleichen seinen Kameraden gegenüber ist, durch Bequemlichkeit einen Wettbewerb förmlich zu bremsen.

Den Bauprüfern danke ich im Namen aller Teilnehmer für die überaus kameradschaftliche gegenseitige Hilfe.

Ja es war also so, daß nach monatelangen Besprechungen, sich die Modellflieger sämtlicher Richtungen und Zugehörigkeiten als erste zu einer gemeinsamen Arbeit bekannten und es war eine Pracht festzustellen, wie wir uns alle binnen weniger Tage näher gekommen sind, nicht am grünen Tisch, sondern auf der Wiese.

War es aber trotzdem noch nicht ganz so wie es eigentlich hätte sein können, ist dies nur auf wenige Leute zurückzuführen, die in irgend einer Stellung sich das Recht anmaßen, unsere aufrechte Bestrebung, die Fliegerei zu fördern, nicht aber die Club oder Politikerinteressen zu missachten oder gar zu unterminieren.

Ich sage aber heute schon, daß sie sich an uns Modellfliegern die Zähne ausbeißen werden. Außerdem - Querulanten wird es immer geben.

Jetzt aber genug von all dem und zum Wettbewerb selbst... 104 Teilnehmer zählten wir am Sonntag, eine Zahl, von welcher wir nicht zu träumen wagten, denn unsere Vorstellungen bewegten sich so zwischen 60 und 70.

Stimmgewaltige Männer hatten es schwer die bequeme Wiener Gemütlichkeit zur Eröffnung zusammen-zu-brüllen und als auch diese Zeremonie vorbei war und auch die Zeitnehmer eingeteilt waren, ging es los. Viel kann ich nicht darüber sagen, es lief dann alles programmgemäß ab. Man erwartete wohl mehr Zuschauer und bessere Leistungen, aber die zwei, drei Thermikflüge befriedigten doch die Menge.

Etwas unschön war der gewittrige Abbruch des Wettbewerbes. Als nach einer Stunde die Sonne wieder höhnisch lachte und die Auswertung inzwischen erledigt war, hatten sich die Teilnehmer in alle Winde zerstreut. Es kam also zu keinem offiziellen Abschluss. Morgen ist ja auch noch ein Tag.....

Am Morgen waren dann nach einer gelungenen, einfachen Bauprüfung etwas mehr als 40 Modelle am Start. Diesmal pfiff wieder der Wind, so daß wir mit dem ersten Start bis zu Mittag warteten.

Wir begnügten uns auch mit 50 m Hochstartschmur und man sah schöne Gleitflüge, aber nicht mehr. Trotzdem war die Stimmung eine gute, denn die Organisation lief - und Dank der flugbegeisterten Wirtin, waren unsere Modelle so wie wir selbst, gegen Hitze und Sturm oder Regen geschützt.

Beschlossen wurde noch, daß die Siegerehrung für beide Wettbewerbe am Freitag d. 9.6. im Restau. Graf stattfindet.

Ich danke abschließend allen Kollegen, welche sich für diese beiden Tage zur Verfügung stellten, ob als Zeitnehmer oder Startschreiber und wünsche, daß dieser Wettbewerb beigetragen hat, eine freundlichere Atmosphäre, erstens zwischen Modell- und Segelfliegern, zweitens aber zwischen den einzelnen Gruppen zu schaffen.

O. Czepa.