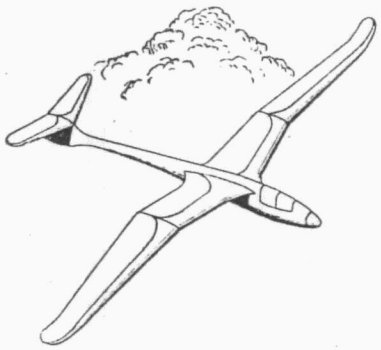
Segelflug  Modellbau

Korrespondenz für Freunde des Flugsportes

Vervielfältigtes Manuskript — Kein öffentlicher Verkauf — Bezug nur auf dem Subskriptionsweg gegen Unkostenbeteiligung — Erscheint monatlich — Nachdruck sämtlicher Artikel und Bilder nur mit schriftlicher Genehmigung

Anschrift:
Hamburg-Wellingsbüttel
Rabenhorst 28

Postscheckkonto:
Modellflug, Hamburg 660 02

I. Jahrgang / Nr. 1 Oktober 1949

G E L E I T F L U G

Der Korrespondenz "SEGELFLUG-MODELLBAU" wünsche ich von Herzen alles Gute. Wir Sportsleute bilden eine treue Gemeinschaft, und so gehören auch die tüchtigen Konstrukteure der Flugzeugmodelle in unseren Kreis. Was sie schaffen, ist die Vorstufe zum schönen Ziel, sich einmal frei in die Luft zu schwingen; dies aber bewegt des Menschen Herz seit alten Zeiten. Fliegen wollen heißt: innige Verbindung mit den Kräften des Alls, aus denen wir kommen und zu denen wir zurückkehren.

Möge ein tüchtiger Aufwind das neue Blatt zur Höhe treiben, und mögen die Zeiten nicht mehr fern sein, wo sich die kleinen Meisterwerke des Segelflug-Modellbaues wieder in menschentragende Schwingen verwandeln - einer neuen Blüte des Segelflugsportes zu.

C a r l D i e m
Professor Dr. med. h.c.
Rektor der Sporthochschule Köln

Beschnittene Schwingen

Im Anzeigenteil der deutschen Presse buhlen viele europäischen Luftverkehrsgesellschaften um die Gunst des deutschen Fluggastes im sogenannten "innerdeutschen" Luftverkehr; an Bord vernimmt man alle Kultursprachen - nur nicht die deutsche, womit dem Reisenden, der allzu optimistisch einer solchen Werbung erlegen ist, in nicht mißzuverstehender Weise seine Zweitrangigkeit bescheinigt wird.

Im redaktionellen Teil der Tageszeitungen werden Luftverkehrsfragen von vielen Standpunkten aus betrachtet - nur nicht vom deutschen. Luftpolitische Erörterungen sind tabu oder doch ein heißes Eisen, das man höchstens einmal mit aller Vorsicht am Rande aufgreift oder allenfalls mit einem Kommentar versieht, wenn es sich um die Wiedergabe ausländischer Stimmen handelt, die sich für die Wiederzulassung der Deutschen zum Segelflugsport bemühen. Als Rufer in der Wüste hat sich hier in dankenswerter Weise besonders Dr. Dollfus, Schriftleiter der "Schweizer Aero Revue", hervorgetan, und ihm hat sich jüngst auch Bengt Bergman, der Chefinstrukteur der Schwedischen Segelflieger zugesellt.

Für die Zurückhaltung der deutschen Presse gibt es eine Reihe triftiger Gründe, die sich zwar nicht wörtlich, aber doch ursächlich auf Bestimmungen der Besatzungsmächte zurückführen lassen. Bekanntlich ist uns Deutschen die uneingeschränkte Vereins- und Versammlungsfreiheit zu jedem gesetzlichen Zweck zurückgegeben worden; nur die Luftfahrt bleibt hiervon ausgenommen, woraus sich unschwer folgern läßt, daß Vereinigungen dieser Art militärischen Organisationen gleichgesetzt sind und als ungesetzlich angesehen werden, selbst wenn sie sich - wie z.B. der verbotene Verband deutscher Segelfluginteressenten - nur rein theoretisch mit Luftfahrtfragen befassen. Dieses Beispiel beweist zur Genüge, daß uns nicht nur die Flügel demontiert, sondern auch die geistigen Schwingen beschnitten sind. Niemand in Deutschland wird es daher der Presse verübeln, wenn sie sich bei der Behandlung dieser Themen die größte Zurückhaltung auferlegt. Da diese Zurückhaltung aber wiederholt als "Mangel an Interesse" ausgelegt worden ist, muß der Fragenkomplex einmal sachlich und doch freimütig angeschnitten werden. Auch ein heißes Eisen läßt sich anfassen - es muß nur nicht gerade mit bloßen Händen geschehen.

Auf einer Tagung von Sportoffizieren der westlichen Besatzungszone und Vertretern der deutschen Sportorganisationen am 16. und 17. Juli 1949 in Bad Schwalbach wurde festgelegt, daß der Segelflug, der Modellflug und das Pistolenschießen nach wie vor zu den verbotenen Sportarten gehören. Auch hier finden wir wieder die Gleichsetzung des Segelfluges mit einer militärischen Sportart, und groteskerweise gilt auch der Modellflugsport, der im vorigen Jahr noch lizensiert war, anscheinend als militärisch infiziert.

Gewiß - es lassen sich viele Gründe anführen, die dafür sprechen, daß jede fliegerische Ausbildung in Deutschland ab 1933 in erster Linie nach militärischen Gesichtspunkten erfolgte. Diese Gründe sind weidlich ausgeschlachtet worden um das Verbot der gesamten deutschen Luftfahrt zu rechtfertigen.

Weniger bekannt sind die Tatsachen, die vom offenen und versteckten Kampf der Flieger gegen das Nazi-System zeugen. So zog z.B. die Berufsvereinigung Deutscher Flugzeugführer bereits im Jahre 1933 die Selbstauflösung der befohlenen Gleichschaltung vor. Eine große Anzahl junger Flugzeugführer, die für den Luftverkehr ausgebildet worden waren, weigerte sich, als Lehrer zur Luftwaffe überzutreten. Sie erkauften sich das Recht der freien Entscheidung durch einen Vermerk im Führerschein, der jede fliegerische Tätigkeit im Dritten Reich unmöglich machte. Vier Direktoren der Lufthansa und ein großer Prozentsatz des Personals lehnten es ab, der Partei beizutreten; diese standhafte Haltung führte nur deshalb nicht zu Konsequenzen, weil die Sach- und Fachkenntnisse dieser Männer im Luftverkehr nicht zu entbehren waren. Andere Angehörige der Handelsluftfahrt haben ihre Tätigkeit in der Widerstandsbewegung mit dem Leben bezahlt, manche wanderten ins KZ, und einigen gelang es, rechtzeitig dem Zugriff der Gestapo zu entgehen. Ebenso wie heute von einer Kollektivschuld nicht mehr die Rede sein kann, geht es nicht an, Menschen lediglich deshalb als Militaristen zu diffamieren, weil sie einen der freiesten und männlichsten aller Berufe ausübten.

Viereinhalb Jahre nach der bedingungslosen Kapitulation befindet sich Deutschland immer noch in einem Schwebezustand; nur die Luftfahrt, für die dieser Zustand eigentlich adäquat ist, liegt am Boden. Betrachtet man die Dinge trotzdem nicht aus der Froschperspektive sondern aus der ihnen gemäßen Vogelschau, so kommt man zu folgendem Fazit: Wir müssen uns damit abfinden, daß wir unsere Weltgeltung in der Handelsluftfahrt verloren haben. Diese Worte mögen manchem Deutschen ketzerisch klingen, aber um diese bittere Erkenntnis kommen wir nicht herum. Sie ist auch die Ursache für den Freitod des Chefkonstrukteurs der ehemaligen Dornier-Werke in Friedrichshafen, Dr.-Ing. Max Kohler, der in seinem Abschiedsbrief schrieb, er könne die Aussichtslosigkeit seiner Pläne für die deutsche zivile Luftfahrt nicht überwinden.

Auch eine uneingeschränkte deutsche Flugzeugindustrie und Handelsluftfahrt könnte die einstige führende Position nicht zurückgewinnen, aus dem einfachen Grunde, weil sämtliche erforderlichen industriellen Anlagen, wozu im modernen Verkehrsflugzeugbau ja eine hochentwickelte Zubringerindustrie gehört, zerstört oder demontiert sind. Aber selbst wenn die gesamte Flugzeugindustrie intakt wäre, wenn es nur darum ginge, die Pause der letzten Jahre zu überbrücken, könnten wir den Vorsprung der USA nicht aufholen. Beweis: Auf allen Weltluftverkehrsstrecken fliegen amerikanische Flugzeuge im Dienste vieler Nationen. Engländer, Franzosen, Skandinavier, Schweizer, Holländer usw. fliegen Skymaster, Constellation, Convair Liner, Stratocruiser und andere USA-Typen, obwohl der Stratocruiser als modernste Maschine anderthalb Millionen Dollar kostet und den Etat der Luftverkehrsgesellschaften schwer belastet. Engländer und Franzosen - natürlich auch andere Nationen - können sehr wohl gute Flugzeuge bauen, aber im Serienbau großräumiger schneller Handelsflugzeuge sind die Vereinigten Staaten eben nicht zu schlagen. Diese Feststellung wird auch durch die erfolgreichen Probeflüge des englischen Flugzeuges "Brabazon", des augenblicklich größten Handelsflugzeuges der Welt, das interessante Details aufweist, nicht geschmälert. Die "Brabazon" (Lord Brabazon of Tara,

+) und bisher zwölf Millionen Pfund Sterling verschlungen

Ehrenpräsident der FAI) hat von der geistigen Grundsteinlegung bis zum ersten Start eine Entwicklungszeit von mehr als acht Jahren benötigt+) (fünf Millionen allein für die Anlage einer Montagehalle und einer ausreichenden Startbahn), und das ist selbst für ein Superflugzeug eine Zeit- und Kapitalinvestierung, die sich schwerlich bezahlt machen dürfte.

Wenn der Weltluftverkehr nicht mit einer Hegemonie der USA enden soll, dann sind sämtliche Staaten heute ganz einfach gezwungen, ihren Flugzeugpark fortgesetzt dem amerikanischen Vorbild anzupassen. Die hier investierten Summen werden immer größer, die Einnahmen hingegen wachsen durchaus nicht im gleichen Verhältnis, zumal die Vereinigten Staaten den anderen Nationen im Einsatz modernster Typen immer um etliche Nasenlängen voraus sind. Die drei nordischen Länder haben sich zu einer Luftverkehrsgesellschaft, dem Scandinavian Airlines System zusammengeschlossen um die Unkosten herabzudrücken und der amerikanischen Konkurrenz besser begegnen zu können. Sie hatten vier Stratocruiser bestellt und haben aus finanziellen Erwägungen schweren Herzens ihren Lieferanspruch an England abgetreten. Hier hat es erbitterte Debatten über die Notwendigkeit eines solchen Ankaufes gegeben. Die British Overseas Airways Corporation kann diesen Zuwachs, der ihren Bestand an Stratocruisern auf zehn erhöht, zwar gut gebrauchen, aber dem englischen Prestige ist ein solcher Ankauf nicht gerade zuträglich, ganz zu schweigen vom Dollar-Transfer, die empfindlichste Stelle des englischen Staatssäckels.

Unter solchen Umständen können wir als armes Volk uns - nolens volens - damit abfinden, daß uns die Flügel demontiert sind, obwohl kein Volk mit Selbstachtung auf die Dauer auf das Recht einer eigenen Handelsluftfahrt und die Ausübung des Flugsportes verzichten kann. Ihm beide vorzuenthalten ist daher undenkbar und hieße den Sinn der Demokratie in Frage zu stellen.

In klarer Erkenntnis unserer Lage, und in weiser Selbstbeschränkung wurde deshalb von maßgebender Seite der ehemaligen deutschen Handelsluftfahrt bisher lediglich versucht, die Aufmerksamkeit interessierter Stellen auf die Schaffung einer umfassenden deutschen Bodenorganisation zu lenken. Eine entsprechende Denkschrift wurde den Besatzungsmächten zugänglich gemacht, stieß indes aus verständlichen Gründen auf Ablehnung. Schließlich müßte eine solche Bodenorganisation ja allen anfliegenden Gesellschaften die gleichen Rechte einräumen, und hierfür ist die Zeit (oder sind es die Menschen?) noch nicht reif.

Womit wir uns aber unter gar keinen Umständen abfinden können, ist die Beschneidung der geistigen Schwingen. Die uneingeschränkte Vereins- und Versammlungsfreiheit - die Grundlage jeder Demokratie - muß auch auf die Luftfahrt ausgedehnt werden, nicht zuletzt, weil jede legale Tätigkeit leichter zu überwachen ist. Ebenso wäre eine Wiederzulassung des Modellflugsportes auf organisierter Grundlage ernstlich zu erwägen, gewissermaßen als erste Stufe fliegerischer Betätigung und zugleich als Bewährungsprobe für die spätere Lizensierung des Segelflugsportes.

Der Modellflug ist in erster Linie eine Angelegenheit der Jugend. Wer die Wettbewerbe des Jahres 1948 gesehen hat, der weiß, daß der Segelflugmodellsport eine ständig wachsende, begeisterte Anhängerschar aufweist, die über einen Idealismus

verfügt, wie er selten geworden ist in unserer Zeit. Welcher Sport kann für sich in Anspruch nehmen, daß seine Jünger ihre letzten Ersparnisse oder ihr schmales Taschengeld opfern, in wochenlanger, unermüdlicher Arbeit ihr Sportgerät selbst zusammenbasteln, Entfernungen von mehreren hundert Kilometern zurücklegen, zum Teil mangels Fahrgeld mit dem Fahrrad oder per "Anhalter", nur um dabei zu sein, wenn die Modelle sich vogelgleich in die Luft erheben zum friedlichen Wettstreit? Wer die Jugend bei diesem Sport gesehen, wer ihre Begeisterung miterlebt hat, der weiß, daß der Segelflugmodellsport die Förderung aller Einsichtigen verdient, weil er einem großen Teil der Jugend eine Freizeitgestaltung ermöglicht, die nach ihrem Herzen ist, die sie ausfüllt und ihr Freude und Befriedigung gibt in einer Zeit, in der diese primitivsten Voraussetzungen des wirklichen Lebens überaus rar geworden sind. Eine Erziehungsmethode, die nur mit Verboten arbeitet, ist von vornherein zum Scheitern verurteilt, besonders aber dort, wo Liebe im Spiel ist. Die Fliegerei ist aber nun mal eine Herzensangelegenheit der Jugend - nicht nur der deutschen. Wie wäre es, wenn die für die sogenannte "Re-education" Verantwortlichen ihr Herz für die Jugend entdecken und den Start freigeben würden? Der Versuch lohnt sich - die deutsche Jugend wird sie nicht enttäuschen.

Alfried Gymnich
(Erstabdruck in: "Der Sport"
Hamburg, 10. Oktober 1949)

Sie konnten zusammen nicht kommen - - -

Der von einzelnen tatkräftigen Modellbauern unternommene Versuch, in Kassel einen Segelflugmodell-Wettbewerb auf trizonaler Basis durchzuführen, ist mißglückt, wenn man diese Umschreibung für das von der Militärregierung ausgesprochene Verbot gelten lassen will.

Die kühlen Theoretiker unter den Modellbauern haben dieses Ergebnis natürlich vorausgesehen; sie wissen: Militärregierungen sind keine demokratischen Einrichtungen, und ihre Einstellung war dementsprechend skeptisch.

Aber die Modellflieger bestehen zum Glück nicht nur aus Theoretikern; die meisten sind Praktiker, die ihre Befriedigung nicht ausschließlich in aerodynamischen Tüfteleien finden, sondern mehr den sportlichen Gedanken in den Vordergrund stellen. Der Modellflugsport ist jedoch an die Durchführung von Wettbewerben gebunden - ohne sie verliert er seinen Sinn.

Unter den gegebenen Verhältnissen ist die Bildung von Modellflugvereinen noch nicht wieder erlaubt, obwohl neue Bestimmungen seit einem Jahr in Aussicht gestellt worden sind; aber eine verständnisvolle und tolerante Auslegung der Vorschriften gestattet oder duldet in den meisten westdeutschen Ländern den Einzelmodellbau. Der Versuch, diese Einzelmodellbauer nach Kassel zu laden, war also durchaus begrüßenswert, und es wäre ihm - wie die Meldeliste beweist - ein voller

Erfolg beschieden gewesen, zumal auch das Wetter nichts zu wünschen übrig ließ und das Uhu-Werk H. & M. Fischer, Bühl-Baden, sowie die Chemische Fabrik Nobel & CO., Hamburg, in höchst dankenswerter Weise zwei wirklich repräsentative Wanderpreise zur Verfügung stellten (vergl. Bildbeilage).

Aber man soll den Tag nicht vor dem Abend loben und den Flug nicht vor der Landung. Einem übereifrigem Angestellten einer deutschen Dienststelle, "dessen Schwingenkleid allenfalls aus Stahlfedern gewebt ist, und der das Grün des Flugfeldes nur von seiner Schreibtischbespannung her kennt", witterte Zusammenhänge zwischen dem Segelflugmodell-Wettbewerb und dem Segelfliegertreffen in der Rhön, das durch irreführende Pressemeldungen aufgebauscht und verboten wurde, und seine Anfrage bei der Militärregierung weckte einen Argwohn, der zu dem Verbot des Wettbewerbes führte. Eine Rücksprache mit dem Jugendoffizier ergab, daß zwar gegen den Modellflug nichts einzuwenden sei, da ja keine Organisationsbestrebungen beabsichtigt waren, aber das Verbot für den Wettbewerb am 21. August blieb bestehen. Inwieweit ein Hinweis in der "Thermik" diesen Argwohn genährt hat, sei dahingestellt. Fest steht jedenfalls, daß hier ein Vertrauensbruch begangen worden ist. Im Rundschreiben von Karl Abhau war ausdrücklich gebeten worden, die Ausschreibung vertraulich zu behandeln und keine Nachricht an die Tages- und Fachpresse gelangen zu lassen. Kleine Ursachen haben oft große Wirkungen.

Die Modellflieger bedauern diese Entwicklung, aber sie lassen sich nicht entmutigen; sie wissen: O h n e W i d e r s t a n d g i b t e s k e i n e n A u f t r i e b . In diesem Sinne werden sie ihre Bemühungen fortsetzen. Sie werden zusammenkommen - und wenn das Wasser noch so tief ist.

Aviaticus

M o d e l l f l u g - C h r o n i k

Alfeld/Leine

In der Zeit vom 15. - 18. September führten die Alfelder ihr diesjähriges Modellfliegerlager auf der Wernershöhe bei Alfeld durch. Während 1948 neben der überdurchschnittlich starken Anteilnahme der Bevölkerung das geschlossene Auftreten mehrerer benachbarter Gruppen bemerkenswert war, waren es diesmal nur einzelne Modellbauer aus Hameln, Hildesheim, Gronau/H., Osterode und Göttingen, die neben den gastgebenden Alfeldern mit insgesamt 17 Modellen erschienen waren. Schuld daran ist wohl neben den verstärkten wirtschaftlichen Schwierigkeiten vor allem der durch die Vereinsverbote verlorengegangene Zusammenhalt. Leider hatte auch der Wttergott kein Einsehen, so daß die Leistungen nur bescheiden waren. Der Hauptzweck des Lagers, die Modellflieger der näheren und weiteren Umgebung zusammenzuführen zu einem kameradschaftlichem Beisammensein und zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch, wurde jedoch voll und ganz erreicht. Als besonders erfreulich waren die Begeisterung und guten Leistungen des jüngsten Nachwuchses zu verzeichnen.

B. Petersen

Göttingen

In der Zeit vom 3. - 4. September wurde der zweite Göttinger Nurflügel-Wettbewerb, diesmal von der Bastlervereinigung Göttingen (BVG), durchgeführt. Er gehört somit zu den wenigen Wettbewerben, die nach der vorjährigen Ankündigung auch tatsächlich das zweite Mal stattfinden konnten, wenn auch mit stark verminderter Zahl an Teilnehmern und Schlachtenbummlern. Maßgebend hierfür dürfte wohl bei vielen der durch das Verbot des Dörnberg-Wettbewerbes hervorgerufene Schock gewesen sein; trotzdem waren Modellflieger aus Herzberg, Osterode, Alfeld, Osnabrück, Sarstädt als Teilnehmer und Zuschauer erschienen, und sogar aus Oldenburg und Kaltenkirchen/Holstein hatte man die weite Reise nicht gescheut.

Am Abend des 3. Septembers fand die Eröffnung des Wettbewerbes mit anschließender Besprechung der Probleme des Nurflügels und des Modellfluges im allgemeinen statt. Als Gast konnte Ing. F.W. Schmitz begrüßt werden, der auch an der Diskussion regen Anteil nahm.

Der Wettbewerb selbst fand am Sonntag in der Zeit von 10 - 16 Uhr bei geradezu idealem Wetter statt. Nach zwei Starts mit 20 m Schnurlänge wurden pro Modell durchschnittlich fünf Wettbewerbsflüge mit 100 m Schnur durchgeführt, von denen die drei besten gewertet wurden. Kennzeichnend für den guten Durchschnitt ist, daß von den rund vierzig offiziellen Flügen nur zwei unter einer Minute lagen. Die Flüge - auch die längeren - waren sämtlich Platzflüge. Abgesehen von zwei Modellen, die gleich beim Einfliegen ausfielen, war kein ernsthafter Bruch zu verzeichnen. Die Ergebnisse waren:

Klasse A - Nurflügel:

1.	Lothar Feuker, Oldenburg	16 min 39 sec
2.	Werner Thies, Kaltenkirchen	3 " 40 "
3.	Hans Wickmann, Göttingen	2 " 37 "

Klasse B - Schwanzlose:

1.	Hans Flug, Göttingen	11 " 6 "
2.	" " "	7 " 43 "
3.	Wilhelm Böttcher, Herzberg	6 " 38 "

Nach den Fesselflug-Vorführungen von Sepp Niederstadt vom Ith, die leider durch Kollision des Modelles mit einem Baum ein vorzeitiges Ende fanden, versammelten sich die Teilnehmer zu einem gemütlichen Beisammensein; hierbei wurden auch die Fragen des Leistungswettbewerbes und des Modellflug-Mitteilungsblattes - Fragen die alle angehen - zur Sprache gebracht.

Die Daten der Siegermodelle in obiger Reihenfolge:

	Profil	G/F	F	Pfeilform	V-Form	Spannw.	Schränkg.
1.	Eigen	14 gr	50,1 dm^2	20°	12°	2,00 m	aerodyn.
2.	Horten	13 "	40 "	dreifach	2°	1,85 "	7°
3.	"	10,2 "	65 "	doppelt	--	1,80 "	2°
1.	Eigen	17 "	50 "	doppelt	--	2,00 "	6°
2.	Horten	19 "	62	doppelt	1,5°	2,00 "	3,5°
3.	Eigen	13,4	33,6 "	20°	6°	2,00 "	6°

B. Petersen

Göttingen - kritisch gesehen

Um endlich einmal Unterlagen über gute Nurflügel, über günstigste Pfeilung, Schränkung und über hochwertige Profile zu erhalten, wurden sämtliche Daten der Modelle festgehalten. Die Flugzeiten betrugen bei 20 m Ausklinkhöhe im allgemeinen 40 - 45 sec, d.h. unter Berücksichtigung des geringsten Fahrtüberschusses beim Ausklinken und leichter thermischer Aufwinde. Die Modelle flogen also mit Sinkgeschwindigkeiten von 0,5 - 0,6 m/s, und das sind in Anbetracht der kleinen Flächenbelastungen und des geringen Widerstandes der Nurflügel keine überragenden Leistungen. Es zeigte sich auch hier wieder, daß wirklich einwandfreie Kenntnisse über die unbedingt notwendige Größe der Schränkung nicht vorhanden sind, und daß oft durch eine "reichliche" Schränkung der Auftrieb beeinträchtigt wurde. Fast alle Modelle waren mit den beliebten Trimmrudern versehen. Diese geben aber leider fast immer ein falsches Bild über die richtige Trimmung. Man sollte daran denken, daß die Schränkung den Flügel lediglich druckpunktfest machen und eine elliptische Auftriebsverteilung bewirken soll. Höhen- und Seitenruder sollten sie eigentlich nicht ersetzen. Eine Vergrößerung des Anstellwinkels durch eine derartige Trimmung hat immer eine prozentuale Verkleinerung des Gesamtauftriebes durch den größeren Abtrieb der Flügelenden zur Folge. Besser und aerodynamisch einwandfreier ist eine Trimmung durch Schwerpunktverlagerung. Ein weiterer Nachteil der Trimmruder ist die leichte Verstellung durch harte Landestöße, was oft zu Fehlstarts führt.

Beim Hauptwettbewerb, der mit 100 m Schnur durchgeführt wurde, ergab sich folgendes Bild: Wirklich einwandfrei ließ sich kein Modell fortgesetzt auf die größte Höhe schleppen, womit keineswegs gesagt ist, daß sie überhaupt nicht hochzubringen waren. Im Gegenteil - viele Modelle zeigten sich für einen Nurflügel verblüffend sicher, aber mit einem Normalmodell können sie noch nicht konkurrieren. Ist dies aber überhaupt notwendig? Ist der Hochstart Selbstzweck oder nur Mittel zum Zweck? (Letzteres - die Schriftltg.).

Die erzielten Leistungen sind als gut zu bezeichnen. Die Tatsache, daß die Flugleistungen weit über die im Ausland erreichten liegen, zeigt, daß wir hier noch die Führung besitzen. Es lohnt sich also, den Nurflügel-Problemen noch viel mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Andererseits zeigte aber auch gerade dieser Wettbewerb, wie notwendig ein Erfahrungsaustausch aller Nurflügel-Spezialisten ist und was sich durch systematische Erprobung von Modellen, Profilen u.a. noch erreichen läßt.

Zum Schluß noch einige technische Daten: An Profilen wurden verwendet: Clark Y, Clark Y verdünnt, 2 Profile mit Horten-Mittellinien, MVA 123 (!) und verschiedene Eigenentwürfe. Die Pfeilung lag im allgemeinen bei 20 - 30°, wobei die doppelte Pfeilform bevorzugt wurde. Die Schränkung begann meistens bei 30% b/2 und belief sich auf 4 - 8° (ohne Berücksichtigung der Querruder). Das Seitenverhältnis lag zwischen 1/6 und 1/10, die Flächenbelastung zwischen 12 und 17 gr/dm^2.

Werner Thies

Hamburg

Am 7. und 28. August, sowie am 11. und 25. September wurden Vergleichsfliegen durchgeführt, an denen auch Sportfreunde aus Kaltenkirchen, Neumünster und Lübeck teilnahmen. Vom Wetter begünstigt - was in Hamburg viel heißen will - gab es eine Reihe vorzüglicher Leistungen. Am 7. August gingen drei Modelle auf die Reise und gerieten nach 17 min 15 sec (Dziomba), nach 24 min 47 sec (Hasohke) und nach 30 min (Matzen) außer Sicht. Alle Zugvögel kehrten wohlbehalten in den heimatlichen Horst zurück. Am 11. September überbot Dziomba die von Matzen erzielte interne Bestleistung. Windstille begünstigte die Beobachtungsmöglichkeit. Das Modell schraubte sich in engen Kurven zwischen zwei Cumuluswolken fast senkrecht empor, begleitet von zwei kreisenden Bussarden und verschwand nach 40 min in etwa 800 m Höhe in den Wolken. Einen ausgezeichneten Eindruck machten die beiden Nurflügel von Gätke und Voigt aus Neumünster (doppelte Pfeilform, keine V-Form, die den Rumpfmodellen in punkto Hochstarteigenschaften nichts nachgaben. Die Lübecker führten eine neuartige Fallschirmauslösung vor, deren Prinzip auf Zersetzung einer Magnesium-Arretierung durch Essigsäure beruht. Über Einzelheiten dieser nur wenige Gramm schweren Vorrichtung wird demnächst berichtet werden. Eine Sonderleistung zeigte die "Kiggen" von Degenhardt, die am 4. September bei einem Flug in den Boberger Dünen nach 20 min außer Sicht geriet und nach 2 Stunden 50 min im Freihafen landete (ca. 15 km Luftlinie). Die Landezeit wurde von einem Zollbeamten, der das Modell bereits im Fluge beobachtet hatte, "amtlich" registriert.

Gy.

Kaltenkirchen

Am 14. August fand in Kaltenkirchen/Holstein ein Vergleichsfliegen statt, bei dem 27 Modelle aus Hamburg, Neumünster, Ratzeburg und Kaltenkirchen am Start waren. Sieger in der Klasse A (Normalmodelle) wurde Hans Peter Brömmer (Kaltenkirchen) mit einem "Ikarus" (637 Pkt.), 2. Bruno Henke mit einer Eigenkonstruktion (602 Pkt.) und 3. Werner Gerlach (Ratzeburg) mit einer "Rhön" (540 Pkt.). Dieses Modell ging beim ersten Start nach 9 min in den Wolken außer Sicht. In der Klasse B (Nurflügel und Schwanzlose) stand der 13 jährige Hartmut Voigt mit 339 Pkt. an der Spitze, gefolgt von Gerhard Gätke (beide Neumünster) mit 270 Pkt. Den längsten Flug vollbrachte eine Modifikation des"Stratus", die nach 9 min 30 sec in den Wolken außer Sicht kam.

Werner Thies

Nürnberg Der Bericht vom Wettbewerb lag bei Redaktionsschluß noch nicht vor. Wir hoffen, ihn in der nächsten Ausgabe bringen zu können.

Soltau

Der Traditions-Wettbewerb zwischen den Uelzener und Soltauer Modellfliegern fand am 4. September in Soltau statt. Bei herrlichem Wetter und entsprechender Thermik waren die Leistungen sehr gut. Die Hannoveraner errangen in beiden Klassen der Normalmodelle überlegene Siege und bewiesen wieder, welchen Wert Thermikbremsen bei Wettbewerben haben, bei denen die Gesamtzeit aus mehreren Flügen gewertet wird. So war das Modell von Nölting z.B. auf s einen beiden ersten Flügen immer an der Grenze der Sichtweite, wenn das Leitwerk hochklappte

und damit die Landung erzwang. Das ohne Thermikbremse geflogene Modell von Strauß, Harpstedt, ging dagegen beim zweiten Flug nach wenig mehr als 10 min Flugdauer außer Sicht und konnte nicht wiedergefunden werden. Strauß, der nur Fünfter wurde, hatte sich wahrscheinlich höher placiert, wenn sein Modell noch einen dritten Flug gemacht hätte. Horst Stahn zeigte wie man schwierige Modelle hochstarten muß; seine Starttechnik ist hervorragend und zeugt von viel Fingerspitzengefühl.

Wanderpreis für die beste Einzelleistung

		Homp, Soltau	23 min 57 sec
Klasse A			
1,8 - 3,5 m Spaanw.	1.	Nölting, Hannover, insges.	28m
	2.	Heinz Meyer, Uelzen "	17" 20 s
	3.	Horst Stahn, Munster "	13" 40 "
	4.	Bötel, Uelzen "	6" 57 "
Baupreis,		Walter Fressdorf, Uelzen	
Klasse B	1.	Gustav Sämann, Hannover	18" 50"
bis 1,8 , Spannw.	2.	Lemke, Soltau	14" 42"
	3.	Grieser, Hannover	14" 10"
	4.	Lange, Uelzen	12" 36"
Baupreis,		Else Erxleben	
Klasse C	1.	Kurt Behr, Uelzen	5" 27"
Nurflügel,	2.	Kniep, Soltau	3" 4"
Schwanzlose	3.	Aeffner, Uelzen	1" 35"

xyz

Auslandskorrespondenz

Gedankenaustausch mit deutschen Modellfliegern suchen:

John Mackintosh, 57, Bellevue Parade, Hurstville Sidney, N.S.W./Australia, 22 Jahre alt, Mechaniker bei der Australian Airways, interessiert an Modellflug und Luftfahrt

Dennis C. Boyd, Paraparaumu Beach, Paraparaumu/New Zealand, 16 Jahre alt, interessiert an Benzin- und Gummimotormodellen, möchte Baupläne usw. tauschen.

Monty Tyrrell, 82 Sackville Street, Kew E. 4, Victoria/Australia, sehr aktiver und vielseitiger U-controlflieger, gehört einem der bekanntesten australischen Modellflugclubs an.

Segelfliegerabzeichen A, B und C

Originalgröße in Friedensausführung (Knopflochabzeichen) und Miniaturabzeichen (Ansteckadel) zum Preise von DM 2,- per Stück zuzüglich Porto, gegen Voreinsendung oder Nachnahme sind durch uns erhältlich. Nur gegen Vorlage des Ausweises oder beglaubigter Abschrift bzw. Photokopie. Bei Sammelbestellungen von 10 Stück an portofrei.

In der nächsten Ausgabe u.a.
Das Einfliegen in Theorie und Praxis