

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 30 (1940)
Heft: 35

Artikel: Vom nationalen Flugmodell-Wettbewerb in Solothurn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-647578>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

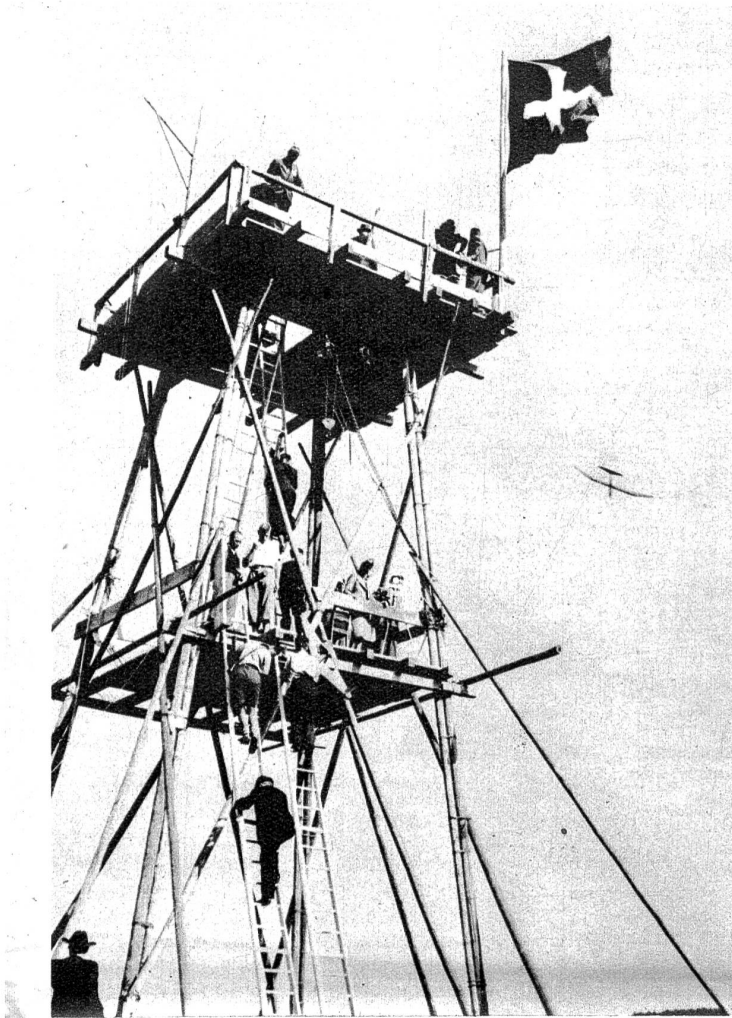
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Der 12 Meter hohe Turm, der extra für diese Sportveranstaltung errichtet wurde, ist die Kommandobrücke, von der aus der ganze Flugbetrieb geleitet und laufend kommentiert wird. Die Auf- u. Abstiegsleitern sind ständig besetzt. Von der obersten Plattform werden die motorlosen Flugmodelltypen gestartet. Hier zieht gerade eine besonders elegante, storchähnliche Konstruktion weite Kreise, um schliesslich den Blicken der Zuschauer zu entweichen.

Vom nationalen Flugmodell-Wettbewerb in Solothurn

Unter den 451 gemeldeten Modellen aus der ganzen Schweiz gab es überhaupt keine Farbe und kaum eine Konstruktion, die nicht vertreten gewesen wäre. Man sah Hochdecker, Tiefdecker, Schulterdecker, freitragende und abgestrebte Modelle, alle nur denkbaren aerodynamischen Flügelprofile und Gesamtausführungen und die allerverschiedensten Zwischenstufen vom einfachsten Standardtyp bis zu der ausgeklügeltsten Spezialkonstruktion einer Ente oder eines schwanzlosen Nur-Flügel-Modells. Es gab motorlose (weitaus in der Mehrzahl), Gummimotor- und Benzinmotor-Flugzeuge. Während anderthalb Tagen hatte die Leitung der Flugveranstaltung ein Höchstmass organisatorischer Arbeit zu bewältigen. Insgesamt fanden rund 1800 Starts statt. Der in der Hauptflugrichtung des Geländes, von Nordost nach Südwest streichende, zeitweise sehr heftige Bodenwind liess gar keine Warmluftauftriebsströmungen aufkommen, was die Flugzeiten der vom Turm startenden Modelle wesentlich beeinträchtigte. Dagegen ermöglichte der Hochstart mit Winde an der Schnur (Einheitslänge 200 m) verschiedenen Modellen, immer höher hinaufzusteigen und schliesslich sogar dem feldstecherbewaffneten Auge völlig zu entweichen. Während mehrere Unglücksvögel schon wenige Sekunden nach dem Start schon wieder abstürzten und dabei zum Teil zertrümmert wurden, blieb ein Segelflugmodell von Ernst Hausammann (Rorschach) ganze 25 Minuten in Sicht, wurde später bei Lengnau aufgefunden und stellte damit die absolute Bestleistung des Haupttages (Sonntag) auf. — Was aber nicht gewertet werden konnte, das sind der Arbeitsfleiss, die Konstruktionsbegabung, die solche Flugzeugtypen geschaffen haben. Durch die vom Wetter überaus begünstigte und in jeder Hinsicht erfolgreiche nationale Leistungsprüfung hat der schweizerische Modellflugbau zweifellos einen bedeutend verstärkten Auftrieb erhalten. Und da der Modellbau die solide Grundlage für den Ausbau des schweizerischen Flugwesens darstellt, ist somit auch dieses Nutzniesser des propagandistischen Gewinns.

(Bild rechts) Ein Gummimotormodell, die Eigenkonstruktion des jungen Bastlers, wird vor dem Start nochmals eingehend überprüft, auseinandergenommen u. wieder zusammengesetzt. Bei der sachverständigen Jugend finden natürlich die verschiedenen Typen mit Benzinmotörchen das allgerösste Interesse.



Nach erfolgter Bauprüfung trifft eine Modellbaugruppe nach der andern auf dem Flugfeld „Brühl“ ein. Sogleich wird mit dem Zusammensetzen der Modelle begonnen. Ein letzter kritischer Blick des Konstrukteurs — und schon beweist ein Probe-Handstart die Leistungsfähigkeit des Flugzeuges.



Eine Nachbildung des populären roten Lockheed Flugzeuges Walter Mittelholzers (1932) zeigt, dass der Modellflugbau keine blosse Spielerei ist, sondern auch von Erwachsenen ernst genommen wird. Auf der Startfläche wird der Propeller angeworfen und die Umdrehungszahl des Einfünfstel-PS-Motörchens reguliert — der Flug kann beginnen.

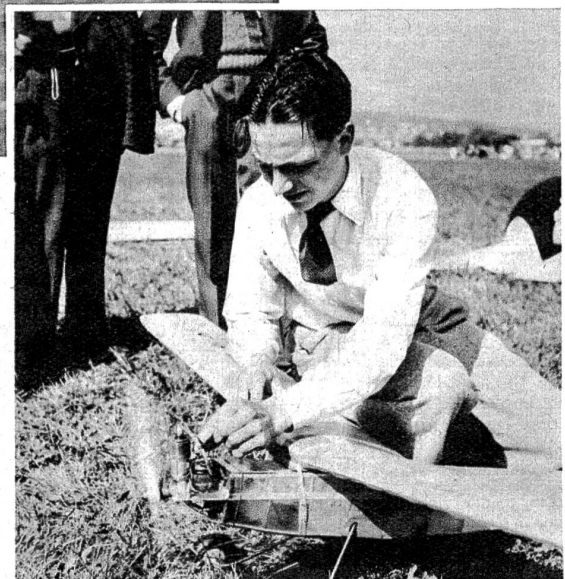




Handstart eines prächtigen Flugmodells mit Benzinmotor am nationalen Flugmodell-Wettbewerb in Solothurn (Photopress)



Soeben ist eine Landungsmeldung eingetroffen, die per Feldtelefon zum Turm weitergeleitet und dort durch den Lautsprecher verkündet wird.



Dieser Einzwölfstel-PS-Motor hat die Aufgabe, das Flugzeug vom Boden auf in die Höhe zu führen. Nach einer gewissen Zeit setzt die motorisierte Antriebskraft aus — und das Flugmodell bleibt dem freien Spiel der Windströmungen überlassen.