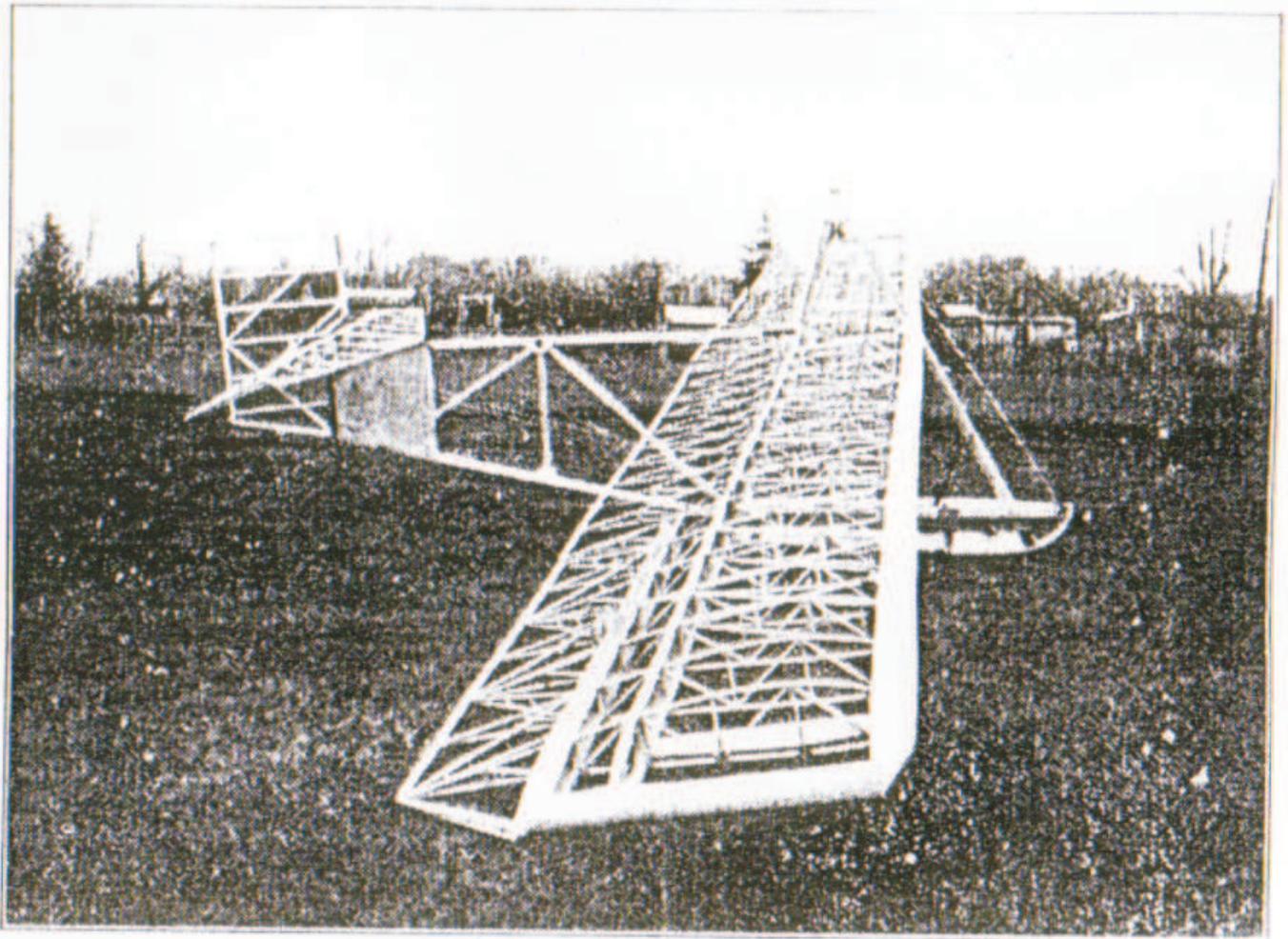


Chronik I



**Modellsportverein
Neustadt in Sachsen (e.V.)**



Schuljagelflugzeug „Meinhold“

- * Von den Anfängen der Fliegerei
im Raum Neustadt um 1925
- * Luftsport-Ortsgruppe Neustadt-Sebnitz
mit Modellfluggruppe
- * Arbeitsgemeinschaft Modellflug an der
Friedrich-Schiller-Oberschule 1961
- * 1972 die Gründung einer GST-Sektion Modellflug
bis zur
- * Gründung der Modellsportvereines
Neustadt in Sachsen (e.V.) 1990

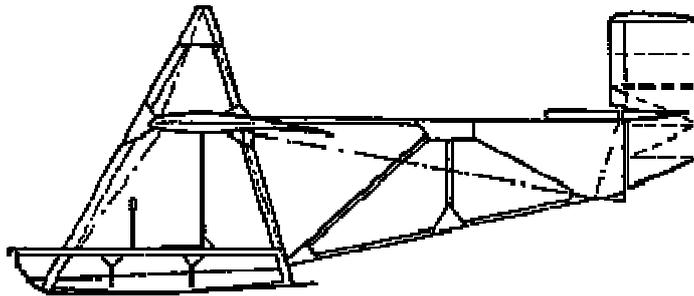
Die Anfänge der Fliegerei im Raum Neustadt

Angeregt durch den „Ruf an alle Gleit- und Segelfluginteressierte“ in der Zeitschrift „Flugsport“ am 24. März 1920 und durch den ersten Segelflug-Rhönwettbewerb auf der Wasserkuppe (1920) bildeten sich viele Interessengruppen, unter anderen auch an den technischen Hochschulen (z.B. Akaflieg Dresden, Dortmund, Berlin).

Sicher ist diese Entwicklung maßgebend für den Bau des ersten Segelflugzeuges in Neustadt, durch den Polizeihauptwachtmeister i. R. Emil Meinhold, das er zusammen mit seinen Söhnen und durch Unterstützung der Neustädter Bürgerschaft abschließen konnte.

Emil Meinhold wohnte in seinem Haus auf der Sebnitzer Straße 7 (heute Struvestraße 17, neben Tischlerei Lehmann).

Bei dem Schulsegelflugzeug „Meinhold“ handelt es sich um einen sogenannten „Schädelspalter“. Das heißt, vor dem Piloten ist eine Stützstrebe zur Kufe angebracht, an das der Kopf bei unsanften Landungen anstößt, deshalb dieser scherzhafte Spitzname. Bei späteren Typen ist diese Strebe nicht mehr vorhanden.



Nach Gründung des Segelflugvereines „Grenzland“ im Jahre 1932, stellte er sein Flugzeug zur Schulung zur Verfügung.

Mit Machtergreifung der NSDAP wurden, noch vor Errichtung der Reichsluftfahrtministeriums (RLM), alle diese Splittergruppen in den Deutschen Luftsportverband (DLV) samt Eigentum übernommen, um eine einheitliche, zentrale und effektive Pilotenausbildung (für die Luftwaffe) zu gewährleisten. Dieser war dann in diverse Ortsgruppen unterteilt.

Im Juni 1933 entstand so aus dem Segelflugverein „Grenzland“ die DLV Flieger- Ortsgruppe Neustadt-Sebnitz, deren Führung der Neustädter Fliegerkommissar Ing. Kurt Schuster (Mühlgasse 1) übernahm.

Als Fluggelände wurde die Schimmings-Höhe, Berthelsdorf genutzt, die bei Westwind einige Minuten Flug ermöglichte. Der Zugang erfolgt direkt beim Kriegerdenkmal, noch 200m vor dem Gasthof „Erbgericht Berthelsdorf“ rechts Richtung Hohwald, den Berg hinauf.

Gestartet wurde mit Gummiseil am Hang und nach dem Flug musste das Gerät wieder hinauf getragen werden.



Gleichzeitig entstanden in den Schulen Arbeitsgruppen Flugmodellbau, um die Jugend für die Fliegerei zu begeistern und erste Erkenntnisse und Wissen zu vermitteln.

Hier die Modellfluggruppe beim Festumzug im August 1933, anlässlich des 600 Jährigen Jubiläums von Neustadt . Der Aufnahmeort ist die Goethestraße, gegenüber der Einmündung Badegasse.



Der DLV wurde 1937 aufgelöst und ging in die Folgeorganisation Nationalsozialistisches Fliegerkorps (NSFK) ein. Nun erhielten der Modellflug auch seine erste Fachzeitschrift, die „Deutsche Luftwacht - Modellflug“.

Erfahrungen mit meinem Benzinmotor-Flugmodell

Von Hansjochen Haas, Gladbeck.

Der Hitlerjunge Hansjochen Haas errang beim letzten Reichswettbewerb für Motorflugmodelle in den Vorkenbergen am 28. August 1937 die Bestleistung in der Klasse der Benzinmotor-Flugmodelle (Vgl. den Wettbewerbsbericht im Heft 10, Jahrgang 1937, dieser Zeitschrift). Nach seinen Erfolgen auf diesem Reichswettbewerb setzte sich Hansjochen Haas das Ziel, den ersten deutschen Bodenstart-Streckenrekord für Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren aufzustellen und den bestehenden Bodenstart-Dauerrekord dieser Modellklasse zu überbieten. Beide Rekordversuche sind ihm am 12. September 1937 und nochmals am 31. Oktober 1937 — hier mit Überbietung seiner Rekorde des Vormonates — geglückt. In nachstehendem Aufsatz berichtet Hansjochen Haas über die Erfahrungen mit seinem Rekord-Benzinmotor-Flugmodell. — Die Schriftleitung hat in dem eingereichten Bericht keine Umstellungen des Aufbaues, Kürzungen oder sonstige Änderungen vorgenommen. Die Leser sollen sich einen unverfälschten Eindruck darüber verschaffen können, zu welchen Leistungen sich ein vierzehnjähriger Junge emporzuschwingen kann, wenn seine Reigungen und Anlagen die richtig angesehene Förderung erfahren. Die Leistungen des Hansjochen Haas sind weniger in den von seinem Modell erreichten Flugstrecken und Flugzeiten zu erblicken als darin, wieweit er die nicht einfache Materie des Benzinmotor-Flugmodellbaues beherrscht und ihre Probleme zu lösen versteht.

Die Schriftleitung.

Obwohl mein Benzinmotor-Flugmodell, mit dem ich im Reichswettbewerb 1937 in den Vorkenbergen erster Sieger wurde und mit dem ich inzwischen die deutschen Bodenstartrekorde zweimal verbessern konnte, erst acht Flüge hinter sich hat, glaube ich, daß die Erfahrungen, die ich bei diesen Flügen sammelte, allgemein interessieren werden. Zunächst will ich die einzelnen Starts aufzählen:

1. Start: 27. 8. 37. Bodenstartprobeflug von 10 s. Steiles Aufbauen. Sturzlandung. Lattenbruch und verbogene Kurbelwelle.

2. Start: 28. 8. 37. 1. Wettbewerbsflug. Dauer 6 min. Außer Sicht. Kraftflug 2 min, 3 s, etwa 200 m Höhe. Im Kraftflug trotz Verringerung des Einstellwinkels starkes Pumpen. Gleitflug völlig normal. Siegerflug des Wettbewerbs.

3. Start: 28. 8. 37. 2. Wettbewerbsflug. Dauer 3 min, 9 s. Kraftflug 1 min, 30 s, Höhe 100 m. Kraftflug nach

Versezung der Luftschraubenzugrichtung nach unten ebenfalls normal.

4. Start: 29. 8. 37. Handstartschauflug, bei dem ich vergaß, den Zeitschalter auszulösen. Dauer etwa 30 min, Höhe etwa 1000 m, Strecke 3 km.

5. Start: 12. 9. 37. Angriff auf die Bodenstartrekorde unter offizieller Kontrolle und Flugzeugverfolgung. Dauer 14 min, 33 s. Strecke 7 km. Höhe 400 m. Kraftflug 9 min. Wind NNW, 3—4 m/s. Dauer und Strecke als deutsche Bestleistungen vom Korpsführer des NSFK anerkannt.

6. Start: 31. 10. 37. Erneuter Angriff auf die Bodenstartrekorde nach Einbau eines größeren Tanks. Dauer 1 h, 8 min. Strecke 20 km. Höhe 2050 m. Kraftflug 33 min. Gleitflug 35 min. Wind SO bis SSO, 1 m/s. Keine Thermik. Erster Stundenflug eines Benzinmotor-Flugmodells in Deutschland. Dauer und Strecke zur Anerkennung beim NSFK eingereicht.

7. Start: 31. 10. 37. Versuchsbodenstart. 30 s Kraftflug, 35 s Gleitflug.

8. Start: 31. 10. 37. Nochmaliger Versuchsstart. Dauer wie beim 7. Start.

Technische Angaben

Entwurf des Modells: Dannensfeld-Hochdecker mit einigen baulichen Abänderungen.

Spannweite: 2400 mm.

Rumpflänge ohne Motor: 1250 mm.

Flächeninhalt 54 dm².

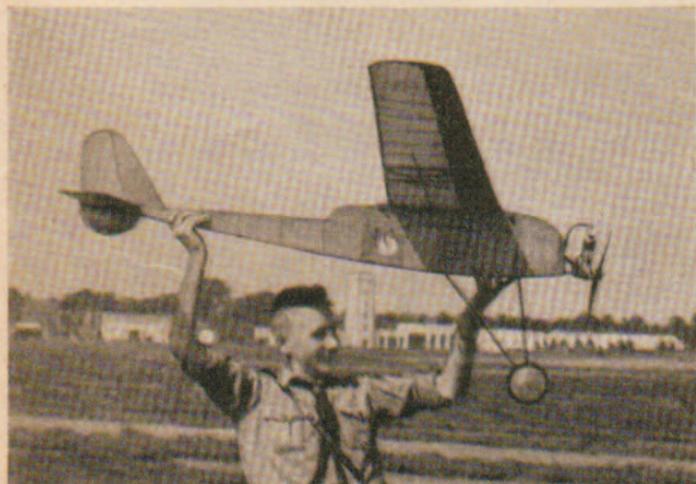
Gesamtgewicht einschl. Batterie, aber ohne Betriebsstoff: 2625 g.

Flächenbelastung ohne Betriebsstoff: 48,6 g/dm².

Motor: Kragsch F 10 E.

Tankinhalt bei den Flügen 1 bis 5: 50 cm³.

Tankinhalt ab Flug 6: 250 cm³.



Bilder (2): Haas

Abb. 1. Hansjochen Haas mit seinem Rekordmodell.