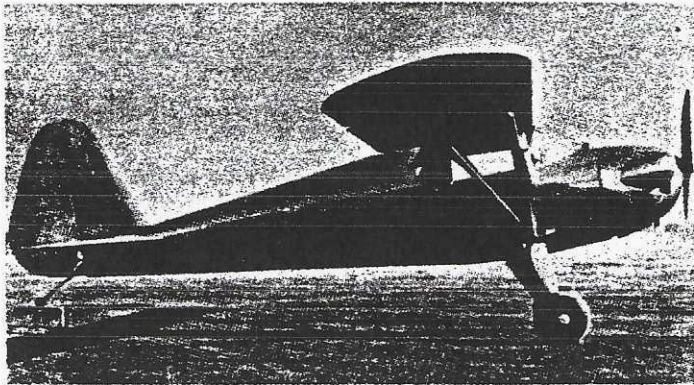
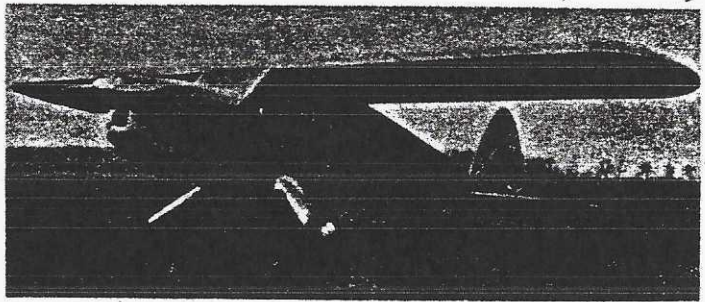


UNSERE VOLKSFLUGZEUG-SEITE



Der 50-PS-Luscombe-Kabinen-Hochdecker soll weniger als 2000 Dollar kosten. Interavia (1)



Neuer französischer Kabinen-Hochdecker mit freitragendem Flügel und Fahrgestell für 60—100 PS Motoren. Er hat zwei nebeneinanderliegende Sitzplätze, Doppelsteuer und soll 190 km Höchstgeschwindigkeit und 160 km Reisegeschwindigkeit erreichen. Er wurde von Paul. Aubert für die französische Volksfliegerei konstruiert. La Vie Aérienne (1)

Luscombe „90“ und „50“, zwei neue amerikanische Kabinenhochdecker

Die Luscombe Airplane Corp. in West Trenton (N. J.) hat von ihrem zweiseitigen Ganzmetall-Kabinenhochdecker „Phantom“ zwei neue Muster mit geringeren Motorleistungen abgeleitet, die in den Flugerprobungen stehen und mit Frühlingsbeginn auf den Markt kommen werden: Luscombe „90“ zum Preise von 3975 Doll. mit Fünfzylinder-Sternmotor Warner Scarab Jr. von 90 PS, und Luscombe „50“ für weniger als 2000 Doll. mit dem neuen Vierzylinder Continental A-50 von 50 PS. Kennzeichen (des „90“—„50“): Spannweite 9,8—10,7 m, Länge 6,4—6,3 m, Höhe 2,0—1,7 m, Flügelfläche je 13 m², Zuladung 282—227 kg, Fluggewicht 782—512 kg. Leistungen: Höchstgeschwindigkeit 219—167 km/h, Landegeschwindigkeit 65, mit Klappen 60 km/h, keine Klappen 64—59 km/h, Reichweite 970—650 km. - itav -

Fokker über das künftige Privat-Flugzeug

Es wird nötig werden, zahlreiche Leichtflugzeuge herzustellen, die selbst nicht größer als Autos, nur 1000—1500 RM. kosten und bei denen ein Flug von London nach Paris nicht mehr als einige Mark

kostet. Diese Flugzeuge müßten 2 Personen befördern können und einen 50-PS-Motor besitzen, der mindestens 200 km/st ergibt. Aber ich glaube nicht, daß die Flugzeuge einmal so zahlreich werden wie die Autos, weil bei normalem Wetter das Fliegen schon viel schwieriger ist als das Autofahren und für schlechte Witterungsverhältnisse die Führung eines Flugzeuges noch um vieles schwieriger wird.

Wenn man ein solches Flugzeug einmal konstruiert hat, so wird der Flug das beste Transportmittel der Welt sein. Es wird in jeder Stadt eine bestimmte Anzahl Flughäfen und Privatlandeplätze geben, die zugleich auch als Golf- oder Sportplätze dienen. Man wird im Flugzeug zum Stadion sich begeben und damit wieder heimfliegen.

Heute kostet das noch viel Geld. Die meisten haben hierfür Reiseflugzeuge und dann noch eigene Piloten. Und trotzdem kostet das Fliegen nicht mehr als ein großes Auto, wie es heute bei besser gestellten Menschen durchweg üblich ist.

Es braucht auch nicht verschwiegen zu werden, daß große Aenderungen sich auf diesem Gebiete vorbereiten und bei den neuen Flugzeugen vor allem der Flieger den Nutzen ziehen wird, gleich ob als Sportflieger oder als Geschäftsmann, der das Gerät zu geschäftlichen Reisen einsetzt.

40 PS-Zweisitzer „LN-4“ mit gesteuerten Flügeln

Die Franzosen Lacroix und Barret de Nazaris treten nach dreijähriger Entwicklungszeit und Versuchsflügen nunmehr mit ihrem Leichtzweisitzer an die Öffentlichkeit. Die vorliegende Konstruktion ist eine Weiterentwicklung der „Himmelslaus“ Mignets. Es wurden übernommen die Anordnung der Tragflügel als Tandembauart, die gegenläufige Steuerung des Vorder- und Hinterflügels sowie Form und Anbringung des Seitensteuers. Eine Abänderung und damit Weiterentwicklung liegt in dem Einbau eines zweiten Sitzes, was das Zurückschieben des Hinterflügels und damit die Aufgabe des Düsenpaltes der „Himmelslaus“ zur Folge hat. Außerdem besitzt der Vorderflügel Querruder (der Flügel ist daher weniger durchgebogen und zeigt nur geringe V-Form), dem Hinterflügel fehlt eine Höhensteuerklappe, beides im Gegensatz zur „Himmelslaus“. Durch die Einfügung des zweiten Sitzes wird das Flugzeug erst zu seiner Aufgabe, als Volksflugzeug verwandt zu werden, geeignet.

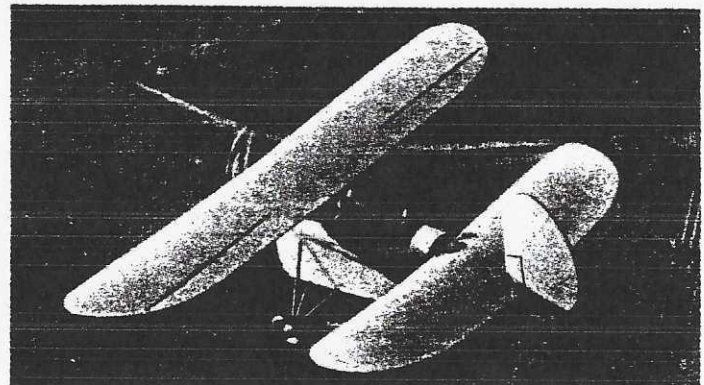
Der abgebildete Typ ist, wie wir der ausgezeichneten französischen Luftfahrtschrift „Les Ailes“ entnehmen, die vierte Versuchs-konstruktion. Bei den drei vorangehenden Maschinen handelte es sich vor allem um die Lösung der Frage nach guter Eigenstabilität. „LN-3“ wurde im Windkanal zu Saint-Cyr untersucht. Darauf sind die Pläne zum „LN-4“, der gleichzeitig den Namen „Autoplan“ erhielt, entstanden. Als Profil wurde 23.012 verwendet (druckpunktfest). Die Spannweite beträgt vorn 7, rückwärts 5 m, die tragende Fläche 12 m². Das Leergewicht beläuft sich auf 210 kg. Als Antrieb dient ein 40 PS Salmson-Motor. Die Versuchsflüge wurden durchgeführt ohne Motorverkleidung und ohne Kopfabfluß hinter dem zweiten Sitz.

Sehr interessant und verblüffend zugleich sind die Versuche mit verschiedenen schweren Piloten. Der Führersitz liegt rückwärts, 0,80 m hinter dem Schwerpunkt bei Zugrundelegung eines Pilotengewichtes

von 80 kg, der Begleiter befindet sich 0,97 m hinter der Nase des Vorderflügels genau im Schwerpunkt der Maschine. Bei einem Piloten von 60 kg ohne Begleiter ist die Maschine rückwärts eigentlich etwas zu leicht. Trotzdem fliegt sie völlig normal. Auch bei einem Piloten von 95 kg ist trotz der rückwärtigen Ueberbelastung kein nachteiliger Einfluß auf die Flugeigenschaften spürbar. Ja, sogar ein Pilot von 130 kg konnte den normalen Flug nicht stören. Ein Versuch mit Pilot = 0 kg (das heißt, der Führersitz blieb diesmal leer, der Pilot stieg in den Begleitersitz und saß nun im Schwerpunkt): Auch hier blieb der Flug einwandfrei und nichts deutete auf irgendeine Anormalität hin. Die Starts und Landungen verliefen bei den geschilderten Belastungen ohne Zwischenfall.

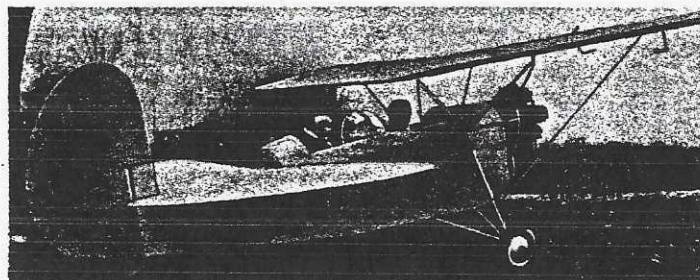
Die Versuche werden nach aerodynamischer Verkleidung des Flugzeuges fortgesetzt. Gegenwärtig hebt die Maschine einsitzig nach 50, höchstens nach 70 m ab (zweisitzig: 90—120 m); sie steigt bei 1900 U/min des Motors einsitzig 2,25 m/sek (zweisitzig: 2 m/sek, wobei der Begleiter 70 kg wog). Auf 1000 m kommt der Autoplan LN-4 allerdings erst in 14 Min. Die Höchstgeschwindigkeit beläuft sich auf 130 km/h, die Landegeschwindigkeit auf 40 km/h. Die neuesten Versuche gelegentlich einiger Ueberlandflüge haben nach einem Abheben von 100 m (zweisitzig, bei leichtem Gegenwind schon bei 50 m!) eine Reisegeschwindigkeit von 115 km/h bei 1750 U/min des Motors ergeben. Die Maschine ist kunstflugtauglich und läßt sich leicht in die Normalfluglage zurückbringen. —ads.

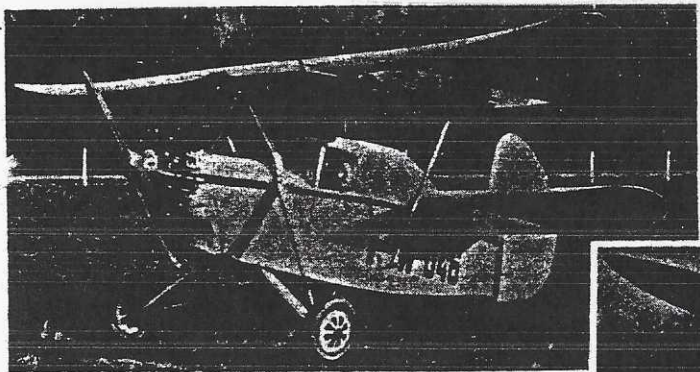
Der Autoplan im Fluge.



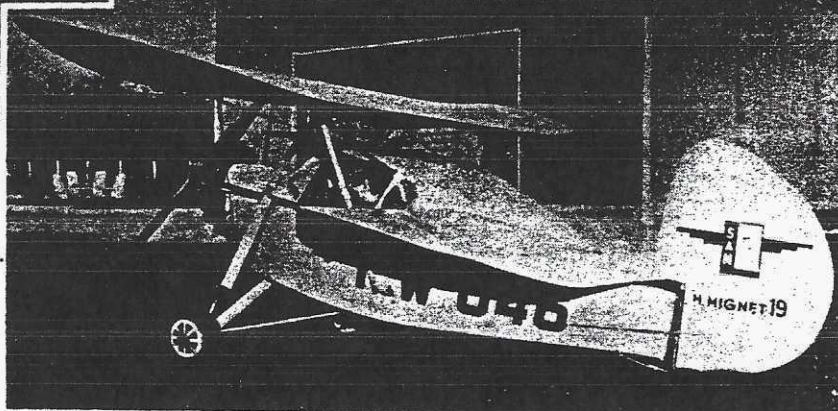
Der Autoplan beim Start.

Les Ailes (2)





Zwei Aufnahmen von der HM 19 zweisitzigen „Himmelslaus“, mit Madame Mignet am Steuer auf dem Privatflugplatz Mignets in Meaux bei Paris. Motor 45 PS Salmson. Man beachte die aufklappbare Kabinentür sowie die freitragenden Flächen. Bilder Mignet (4)



Nachstehend geben wir einen kurzen Brief von Frau Mignet wieder, der einiges über die künftigen Absichten Mignets enthält.

Lieber „Sportflieger“!

Meaux, den 26. Februar 1938.

Ich bedaure, daß sich meine Antwort auf Ihren Brief vom 10. Februar so verzögert hat, und ich habe Ihnen für die Uebersendung der Nummer des „Sportfliegers“ zu danken, der Ihren interessanten und hübschen Artikel enthielt.

Ich erinnere mich noch gut an das freudige Erstaunen meines Mannes, als er sich inmitten der Menge auf dem Fußsteig des Broadway bei seinem Namen rufen hörte; ohne Zweifel trägt er weiterhin seine Baskenmütze, die mir für ihn ein charakteristisches Merkmal zu werden scheint.

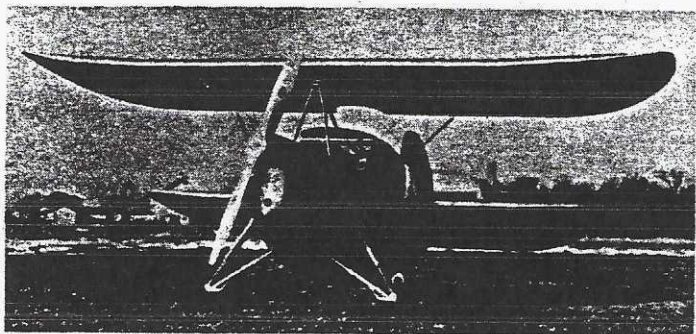
Die beiden Photos des amerikanischen HM 21 sind diejenigen, die in der Zeitschrift „Les Ailes“ erschienen sind. Ich besitze keine anderen, die gut genug sind, um als dokumentarische Unterlagen veröffentlicht zu werden. Ich brauche Sie wohl nicht an die Vorführungen des Apparates zu erinnern, die Sie bereits kennen. Er zählt heute eine sehr hohe Anzahl Flugstunden und mehrere Reisen unter oft schwierigen atmosphärischen Verhältnissen.

Ich schließe zwei Photographien von unserem jetzigen französischen Doppelsitzer der Type bei, die auf der letzten Pariser Luftfahrtausstellung gezeigt worden ist, aber in Anpassung an die amerikanische Type 21 abgeändert wird.

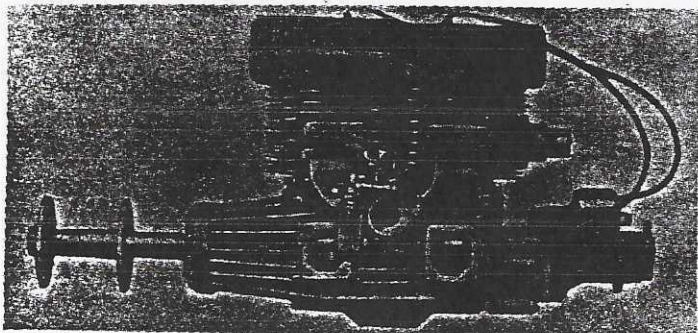
Wenn Sie nach Paris kommen, werden wir uns freuen, Sie auf unserem Flugplatz in Meaux zu begrüßen und Sie mit unseren Apparaten fliegen zu lassen, deren Steuerung Sie bestimmt sehr an diejenige Ihrer sympathischen „Lerche“ erinnern wird. Mein Mann gedenkt im Juni nach Europa zurückzukommen. Ich glaube, daß er einen langen Flug im Doppelsitzer plant, der uns vielleicht auch durch Ihr Land führen wird.

Ergebenst

Annette Mignet



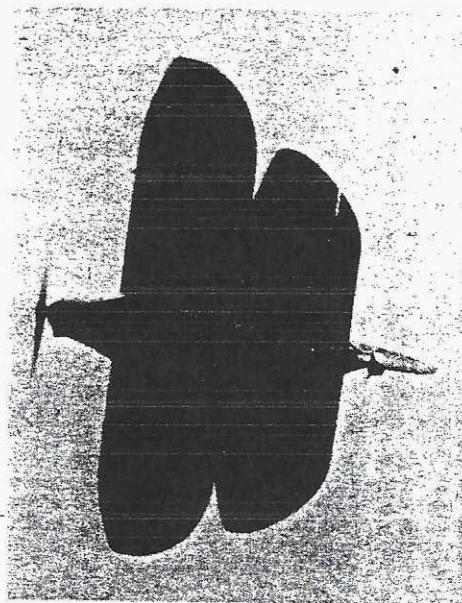
20 PS Kleinflugmotor des Seld-Kompressorenbau. Dauerleistung 20 PS bei 2400 U/min., Start und Steigleistung 28 PS, 1000 ccm Hubvolumen. Werkfoto (1)



Mignets amerikanische Maschine

Mignet setzt seine Flüge in Chicago fort

Diese Maschine mit der Typenbezeichnung HM 21 ist den amerikanischen Verhältnissen angepaßt. Die Entfernungen sind groß, also braucht man neben langer Flugdauer auch eine gute Reisegeschwindigkeit und guten Komfort. Die HM 21 hat deshalb für 7 Stunden Betriebsstoff an Bord und fliegt mit 140 km/h; die beiden Sitze liegen nebeneinander. Der Motor ist ein Rover und leistet 75 PS bei 2000 U/min; gedrosselt läuft er mit 1550 U/min. Das Leergewicht beträgt 340 kg. Die Spannweite beläuft sich wie bei der HM 19 auf 6 m und die Länge auf 4,60 m. Mignets erste zwei Schüler haben nur vier Stunden am Doppelsteuer gesessen und ihre Starts und Landungen machten sie wie langjähriger erfahrene Piloten!



Links: Zweisitzige Himmelslaus HM 21, die Mignet in Chicago konstruiert hat. Am hinteren Flügel befinden sich Höhensteuerklappen. Auch diese Maschine hat ein sehr breites Fahrgestell. Rechts: Im Flüge.

„Cubs“ jetzt auch in Europa — 2000 Stück innerhalb von drei Jahren verkauft

Diese amerikanische Firma führte Ende vorigen Jahres durch ihre Tochtergesellschaft in Kopenhagen, die Cub Aircraft Ltd., 27 der erfolgreichen „Cub“-Leichtflugzeuge nach Dänemark ein. Von diesen wurden zwei Stück fertig ausgerüstet geliefert, während die übrigen 25 in Einzelteilen zum Versand kamen und nach Eintreffen der nötigen Vorrichtungen von der amerikanischen Stammfirma erst in Dänemark zusammengesetzt werden sollen. Das genannte Werk in Kopenhagen soll ganz Europa mit „Cubs“ beliefern. Bezeichnend für den wirtschaftlichen Erfolg der Tailor Aircraft Company ist die Tatsache, daß sich letzthin 50 Verkaufsleiter und Vertreter zu einer Vertreterkonferenz versammelten und daß diese in den letzten drei Jahren zusammen fast 2000 „Cubs“ an den Mann gebracht hatten. —e