

Georg Benedek zum 80. Geburtstag Lebenslauf eines großen Modellfliegers

Wir hatten Georg Benedek gebeten, uns seinen Modellflieger-Lebenslauf für eine Laudatio zu seinem Achzigsten zu senden. Ein paar Wochen später erhielten wir einen ganz langen Brief und etliche Bilder. In perfektem Deutsch beschreibt er nicht nur 60 Jahre Modellflug, sondern auch europäische Geschichte. Hier sein überaus spannender Beitrag:

Die Gründerzeit

Die Beschäftigung mit der Modellfliegererei habe ich im Jahre 1936 angefangen, als in meinem Gymnasium ein junger Lehrer, Prof. Dr. F. Cavalloni – italienischer Abstammung – die erste jugendliche Sektion „Aerokreis“ gegründet hatte. Hier wurde ich zum Obmann gewählt. Unter Leitung unseres Lehrers konnten wir die deutschen Baupläne kennen lernen, von den Verlagen wie Volckmann, Schäfer, „Spiel- und Arbeit“, auch den Großen Winkler, Grunau I & II, Leipziger Nurflügel, Fernaufklärer, AM-9, usw. Die ersten Erfolge wurden 1938 erreicht, als ich an der Landesmeisterschaft mit dem Gummimotormodell den 2. Platz gewann. Damals wurden Modellflugwettbewerbe für Segelmodelle am Hang mit Handstart, und in der Ebene mit Motormodellen veranstaltet. Ich beobachtete, dass die Richtungsstabilität am Hang das wichtigste ist. Ich fand ein Heft über Kompasssteuerung von G. Aldinger (Stuttgart) und H. Emmerich, wo das Ruder des Modells eine Seitenfunktion hatte. Ich habe diese Vorrichtung weiter entwickelt, wo ein Doppel-Elektromagnet, von einer Kompassnadel gesteuert das Ruder in beide Richtungen betätigte. Im Juni 1939 war die Hang-Landesmeisterschaft, wo ich dieses Modell startete und die Zeitnehmer konnten es über 14 min verfolgen. Der Startplatz war in Nord-Buda, ein Sportflugplatz ähnlich der Wasserkuppe. Das Modell wurde im Stadtteil Pest in 7 km Entfernung gefunden, es war über die Donau geflogen. Das Modell war eine Mischung aus Grunau II für den Rumpf, ergänzt mit dem Tragflügel des „Luftikus“ von Runkel aus dem Volckmann-Verlag. Sonst war ich fasziniert von „AM-9“ („Spiel- und Arbeit“), das baute ich nach und mehrmals flog es mir beachtliche Strecken über 20-30 km.

In dieser Zeit bekamen wir eine Modell-Zeitschrift, den NSFK-Modellflug, darin konnten wir die Namen der besten deutschen Modellflieger kennen lernen wie H.-J. Mischke (Königsberg), H. Kermess (München), G. Sult (Königsberg), Fred Militky (Gablonz), Karlheinz Rieke (Berlin), Richard Eppler (Schwäbisch Hall), usw. 1939 lasen wir die ersten Nachrichten über den Saalflug. In 1940 bekam ich eine Flasche mit UHU-Mikrofilm und baute das allererste ungarische Saalflugmodell. Unsere Erfahrungen hatten sich erweitert und ein Jahr später baute ich ein großes Saalflugmodell mit 80 cm Spannweite und knapp 6 gr Gewicht, damit gewann ich den ersten Saalwettbewerb über 5 min. Wir hatten auch schon ausreichend Praxis, eigene Modellkonstruktionen zu schaffen, die erfolgreichsten waren Hochstart-Segelmodelle, aber auch unsere Gummimotormodelle flogen gut. In diesen Kategorien habe ich mehrere Meisterschaften gewonnen, meine Bestzeit mit dem Gummimodell war über 20 min, mit dem Segelmodell

knapp eine Stunde, dies waren Nationalrekorde. Damals waren mehrere Kategorien in verschiedenen Klassen bei der FAI registriert: Gummimotormodelle mit Boden- und Wasserstart, in Dauer, Strecke, Höhe, Geschwindigkeit, Segelmodelle in Dauer, Strecke, Höhe, seit 1941 einheimische Handstart-Rekorde und Dauerrekorde mit Saalflugmodellen bis zu 35 cm und darüber, für Mikrofilm- und Papier bespannte Modelle. So gab es sehr viele Möglichkeiten, Nationalrekorde aufzustellen. Diese habe ich auch ausgeschöpft: 1942 machte ich 10 National- und 3 FAI-Rekorde, 1943 weitere 14 nationale und 2 FAI-Rekorde. 1942 haben wir mehrere zuverlässige Kratsch-10 Motore erhalten, mein dazu konstruiertes Modell

(Baustil „Goldberg“) hat mir auch mehrere Rekorde gebracht. Ich war in dieser Zeit Mitglied des Sportclubs unserer TU, wo ich oft Flugzeugbegleitung bekam, so war es möglich, Dauer-, Höhen- und Streckenrekorde in einem Flug zu erreichen.

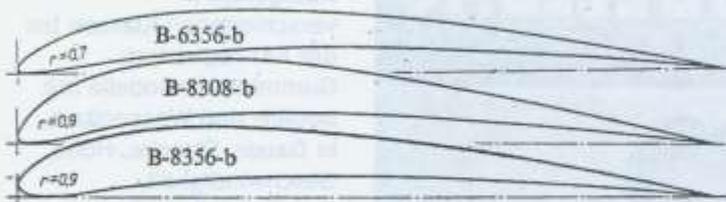


Die Profile

1942 las ich das Buch von F.W Schmitz, wo eindeutig erklärt wurde, dass die „Aerodynamik des Flugmodells“ von der Groß-Flugtechnik beachtlich abweicht. Schmitz hat erstmals auf den Einfluss der geringen Re-Zahl hingewiesen. Wesentlich später bekam ich aber von meinem Freund E. Jedelsky die Dokumentation des schlesischen Forschers W. Stender, der dieses Phänomen schon 1930 veröffentlicht hatte.

In dieser Zeit verwendete man im Modellflug deutsche, englische und amerikanische Profile wie das G6 549, 723, das RAF-32, Clark Y, NACA 6409...6412. Alle diese waren in der Dicke bei 10-12%.

Prof. Schmitz hat die Bedingungen des Modellflugprofils in Abhängigkeit der Re-Zahl festgelegt, in den damaligen Profilerien waren aber nur wenige Exemplare, die diesen Forderungen entsprachen. So war das Problem vorhanden, dass man Profile ausgesprochen für solche Modelle konstruieren musste. Damals studierte ich auch Aerodynamik an der Budapester TU und in 1943 habe ich auch die Entwicklung einer Profilerie begonnen. Die Ausgestaltung geschah damals mit grafischen Elementarverfahren, wo ein symmetrisches Grundprofil in verschiedenen Dicken auf eine Mittellinie aufgetragen wurde. Im Februar 1944 konnte ich diese Serie aus 29 Profilen beenden. Einige dünne von 3-6% wurden auch in Gleitmessungen untersucht.



Wo unsere früheren Modelle mit einer Sinkgeschwindigkeit von knapp 1 m/s flogen, konnte man diese mit den neuen Profilen auf bis zu 0,5 m/s verringern. Aus dieser Serie haben sich B-6356-b, B-8306-b, B-8356-b am besten bewährt.

Fred Militky I.

Im Juni 1944 haben wir erstaunlicherweise einen der besten deutschen Modellflieger kennen gelernt und eine wunderbare Freundschaft geschlossen. Diese Geschichte ist eine extra Erzählung wert und ich erzähle sie zum ersten Mal nach 57 Jahren.

Im Juli 44, als die Bombenangriffe gegen ungarische Gebiete und Budapest ordentlich passierten, auch in dieser Zeit machten wir Probeflüge auf unserem Modellgelände, der „Rekos“-Wiese in der Mitte des Stadtteils Pest, neben der Pferderennbahn. Nach den Versuchen kehrten wir mit der Straßenbahn nach Hause zurück nach Buda. Neben dem Nationaltheater wartete ich mit meinem Freund R. Poich an der Station, wo wir umsteigen mussten. In diesem

Moment trat ein deutscher Gefreiter auf uns zu, sah die Modelle an und zeigte an seiner Uniform ein Abzeichen der FAI C-Prüfung, dann stellte er sich vor: Fred Militky. Vor Überraschung sind wir erstarrt, aus der NSFK-Zeitschrift wussten wir, ein deutscher Spitzenmodellflieger steht vor uns! Nach kurzem Gespräch nahm ich ihn zu uns mit heim, mein Vater sprach fließend deutsch, ich leider noch nicht. Ich zeigte ihm alle meine Modelle, auch die Saalmodelle, für die er großes Interesse hatte. In dieser Nacht war er bei uns beherbergt, am nächsten Tag musste er auf den Flugplatz bei Tapolca zurückkehren, wo er seinen Militärdienst hatte und nur zum Besichtigen der Hauptstadt war er gekommen. Er hat uns seine Adresse gegeben und so hielten wir weiter Kontakt zueinander.

Er mochte uns im Saalflug helfen und hat uns ein Programm zusammen gestellt: Das bestand aus 5 Modellen vom Anfänger- bis zum Hochleistungs-Rekordmodell, deren Bauausführungen stufenweise erschwert wurden. Ein Modell durfte man erst bauen, wenn mit dem vorherigen Modell die geforderte Flugzeit erreicht wurde. Dieses Saalflug-Programm war die Bibel unseres Saalflugs.

Die Kriegszeit

Inzwischen ist der Krieg weiter gegangen und an Weihnachten 1944 wurde Budapest von der Sowjetarmee eingeschlossen, es begann der längste Städteangriff der 2. Weltkriegs, der über 2 Monate dauerte. Ich konnte glücklich durch die Front in den südlichen, schon besetzten Stadtteil Budafok flüchten und fand Asyl in der Familie meines Modellflugfreundes. Die Entsetzen der Besatzung dauerten Monate lang und waren unbeschreiblich. Ganz dicht neben mir wurden zwei unschuldige Bürger erschossen und es war bloß eine Glücksfrage, ob jemand am Leben bleiben durfte oder nicht.

Im Februar 1945, als Budapest entgültig gefallen war, ging ich zu Fuß in unsere frühere Wohnung nach Buda-Mitte zurück, die 15 km weit weg war. Der Anblick war furchtbar, der letzte deutsche Ausbruch geschah entlang unserer Strasse in der Nacht zuvor. Unser Häuserblock war zerstört, an seiner Stelle fand ich einen Stockwerk



1948 bei uns im Garten, mit meiner Frau. Rechts Fred mit „Nemjő“

internationaler FAI-Rekord. Unsere Modellflieger haben den weltberühmten Militky sehr herzlich empfangen. Für uns war es eine große Ehre, ihn persönlich kennen zu lernen. Bei anderer Gelegenheit sind wir in die Halle der TH, oder in den Sportpalast gegangen, Saalflugmodelle zu fliegen. Von Fred wusste ich Bescheid, dass die 3 besten Modellflieger Mischke, Kermess und Sult am Ende des Krieges ihr Leben in der Nähe von Wien bei Bombenangriffen verloren hatten. Fred hatte etwas aus Sult's Nachlass erhalten und den besten Gummistrang davon hat er mir geschenkt. Damit stellte ich den ersten ungarischen Saalflugrekord mit 10 min in der Sporthalle auf.

Da die Teilnahme unbekannter Personen in unserer Fluchtaktion ausgeschlossen war, blieb nur der Bekanntenkreis unter den Modellfliegern übrig. Bald fand ich einen vorzüglichen heraus, der in der Nähe der Grenze wohnte und das ganze Gebiet gut kannte. Er hieß mit Vornamen Desodorius, der „Dezso“. Man musste auch damit rechnen, auf österreichische Grenzschutz zu treffen, so brauchten wir jemand der fließend deutsch sprach, ich selbst hatte damals zu wenig Übung. Ich fand wieder jemand aus unserem Sportkreis aus Ödenburg, es war der „Theo“ Belhazi. Auch er hat Profile konstruiert unter der Bezeichnung „Beta-ß“. Dezso und Theo waren freiwillig bereit, an einer gefährlichen Aktion teilzunehmen.

Nach ca. einem Monat Vorbereitung kam der Tag, als wir uns am 15. Juni 1948 auf den Weg machten. Um kein Auffallen zu erregen, sind nur wir zwei mit Fred von Budapest aus mit dem Zug gefahren. Dezso ist unterwegs zugestiegen. An der Grenzstation Ödenburg war es üblich, kontrolliert zu werden, darum sind wir an der vorletzten Station ausgestiegen, es war nachmittags. Wir sind in Gegenrichtung der Grenze spaziert, außerhalb der Ortschaft haben wir uns im ersten Maisfeld versteckt und warteten auf die Dämmerung. Als es schon finster war gingen wir in Richtung Grenze, überqueren einen Bach und erreichten im Grenzgebiet den Wald, der bis zur Grenze ging. Auf einem ausgestorbenen Waldweg schlichen wir sehr vorsichtig vorwärts, vorne der Leiter Dezso, dann Theo und ich mit dem Koffer von Fred. Der war



mit CO₂ - Modell 1992 in der Apaj-Puszt, HUN

der Letzte, wenn wir aufgehalten worden wären, hätte er noch eine Fluchtmöglichkeit gehabt. Unangenehm war der volle Mondschein, die Gegend war Gottseidank vereinsamt. Als wir den Waldrand erreichten, stand dort der Grenzstein, dahinter waren wir schon in Austria. Die nächste Ortschaft war Deutschkreuz, wo wir den Ortsschmied aufsuchten, der war schon früher benachrichtigt. Fred wurde im Dachboden auf Stroh beherbergt, wir umarmten uns ein letztes Mal und verabschiedeten uns. Auf demselben Weg kehrten wir zurück, gingen früh morgens in die Bahnstation, stiegen in den ersten Zug und trafen in Budapest ein mit riesiger, unvorstellbarer Freude, dass unsere gefährliche Aktion vom Herrgott erfolgreich beendet war und unser Freund aus der Hölle der Tschechei gerettet.

Damals war Deutschland in mehrere Besatzungszonen zerteilt, Freds Endziel war Belgien, wo er Asyl bei einem Soldatenfreund erhielt und eine Weile unter falschem Namen lebte. Als die Bundesrepublik gegründet wurde, fuhr er ins Schwabenland, wo er anfangs Angestellter in der Modellbau-Firma Friebe war, dann wurde er bei Graupner aufgenommen, wo er bis zu seinem Tod 1977 als Entwicklungsleiter arbeitete. Wir waren sehr gut befreundet und über Fred konnte ich weitere berühmte Modellflieger persönlich kennen lernen wie Karlheinz Rieke, Erich Jedelsky, Rudi Lindner. Was ist mit den anderen Teilnehmern unserer Aktion im weiteren geschehen?

Theo B. flüchtete nach der Revolution 1956 in den Westen, wo er in Frankreich lebte und weiter studierte, promovierte und als Geologe in Algerien in der Ölsuche tätig war. Später kehrte er nach Deutschland zurück und hat beachtenswerte Ergebnisse in der Ausnutzung der thermischen Erdenergie erreicht. Er starb 1995.

Dezso G.-F. hat sein Ingenieur-Diplom an der Budapester TU erworben. Auch er war nach der Revolution aus politischen Gründen gefährdet und flüchtete nach USA und arbeitete in der Grenzsicht-Forschung an der Mississippi State University. Er war Leiter und Pilot einer Nurfügel-Forschung, die an einer erbeuteten Horten-IV durchgeführt wurden. Dann war er bei Boeing als Konstruktionsleiter für die Tragflügelkonstruktionen aller Verkehrsflugzeuge.

Die größten Erfolge des Fred bei Graupner war die Entwicklung des Wankel-Motors in der Modellausführung, deren Serienherstellung er in Japan gelöst hat, sowie die Verwirklichung des Elektromotors als Modell- und Flugzeugantrieb, was 1972 eine technische Wertsensation war. Diese letzte, bahnbrechende Arbeit ist im Münchener Deutschen Museum an einer großen Wandtafel verewigt.

Als Letzter bin ich noch am Leben und ich halte es für meine Pflicht, diese sportkameradschaftlichen Ereignisse zu veröffentlichen, die die deutschen und ungarischen Modellflieger vereint.

Die Nach-Kriegszeit

1948 wurde ich Landesleiter des Modellflugsports und stellte mit meinen Mitarbeitern eine Organisation mit Zentralbüros auf, in der die einzelnen Vereine und Clubs zusammengefasst wurden. Es wurde ein prächtiger silberner Wanderpreis gestiftet, der Cavalloni-Pokal [unser Professor ist in seinem 29. (!) Lebensjahr gestorben]. Dieser Wettbewerb war für Wakefield-Modelle ausgeschrieben und die erste Veranstaltung war im September. Hier war das Ausland mit 7 jugoslawischen Modellfliegern vertreten. Ihre Modelle waren im englischen Stil gebaut, da 1938 in Ljubljana beim 2. Peter-Pokal-Wettkampf der Engländer B. Copland siegte. Diesmal war unser Teilnehmer, der R. Poich, mit dem wir uns 1944 mit Fred Militky getroffen hatten.

Fesselflug in Ungarn

Ebenfalls 1948 gingen wir mit Fesselflug an. In den USA war eine FAI-Konferenz, an der auch ein ungarischer Vertreter teilnahm. Er kaufte für die Modellflieger 3 Dieselmotore und einen „Dyna“-Jet. Für einen Selbstzünder baute ich das erste ungarische Fesselflugmodell, das mit 70 km/h flog. Auch für den Jetantrieb wurde ein Modell konstruiert und gebaut, mit dem ein Geschwindigkeitsrekord von 179 km/h gelang.

Modellflug und Sozialismus

Der Hauptleiter des Sportflugverbandes, G. Redei, konnte in diesem Jahr eine Einladung der sowjetischen Sportflugorganisation erwerben und wir konnten an ihrer Meisterschaft in Sili Katnaya als Zuschauer teilnehmen. Der Modellflug war dort staatlich stark unterstützt, wir konnten die besten russischen Flieger kennen lernen.

Anstandshalber hat Redei eine sowjetische Mannschaft zu unserer Nationalmeisterschaft eingeladen und sein großer sportdiplomatischer Erfolg war, dass er offiziell angenommen wurde. Eine internationale Sensation war, dass zum ersten Mal sowjetische Modellflieger an einem ausländischen Wettkampf teilnahmen. Dadurch bekam unser Wettbewerb einen feierlichen Charakter und hieß „I. Internationale Modellflugwettbewerb der USSR und der Volksdemokratien“, da auch andere so genannte sozialistische Länder eingeladen waren, wie Rumänien, Polen, DDR, CSSR, usw. Es waren die FAI-Kategorien: Segelmodelle im Hochstart und am Hang, Gummi- und Verbrennungsmodelle mit Hand-, Boden- und Wasserstart. Es wurden auch Düsenmodelle vorgeführt, hier nahm ich nicht teil, meines war noch nicht fertig. Im Rahmen dieses Wettbewerbs fand auch der Cavalloni-Pokal statt, wo wieder R. Poich siegte.

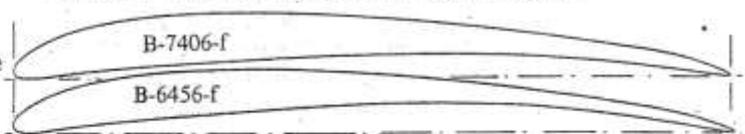
Ende 1949 passierte dann die totale Machtergreifung der KPU, wo in allen Institutionen die Leitung ausgewechselt wurde. An die Spitze des Flugsports wurde ein zuverlässiges Parteimitglied gestellt, das früher Schuster war, also im Flugsport total dilettantisch. Infolge politischer Reinigungsakte wurde der frühere Obmann G. Redei als jugoslawischer Spion verhaftet und verschwand. Auch ich wurde als unzuverlässiger Intellektueller entfernt und als Nationsfeind für weitere 3 Jahre gebrandmarkt.

In dieser Periode haben wir mit echten Modellfliegern Geheimwettbewerbe organisiert, da die besten Flieger offiziell ausgeschlossen waren. Ich selbst fand nur eine Arbeitsstelle in der Provinz in einer Maschinenfabrik, wo Automaten für die Munitionsindustrie konstruiert und hergestellt wurden. Nachdem ich aus dem Modellflugsport entfernt worden war, hatte ich den „Dyna“-Jet mitgenommen und bevor ich ihn abgab, skizzierte ich den ganzen Antrieb. In der Maschinenfabrik durfte ich in der Nacht an den Werkzeugmaschinen arbeiten. Mit Modellflugfreund J. Horvath stellten wir 10 Stück aus der „Dyna“-Jet Reproduktion her, die ebenso zuverlässig funktionierten wie das Original Exemplar, damit konnten wir im Geheimen die Geschwindigkeit auf 222 km/h erhöhen.

Damals waren wir vom westlichen Modellflugsport völlig abgesperrt. In der staatlichen Modellzeitschrift wurden nur sowjetische Informationen veröffentlicht. Privat bekam ich den „Aeromodeller“, aus dem konnten wir z.B. die Ergebnisse der Weltmeisterschaft erfahren. Darum stellte ich ein „Samizdat“ (russisch für „illegale Eigenausgabe“) her, ein Informationsheft in 10 Exemplaren für unsere echten Modellflieger. Dies war die einzige Verbindung zum europäischen Modellflugsport.

1953 hat die allgemeine politische Lage sich ein bisschen gebessert. Ich konnte nach Budapest zurückkehren, hier bekam ich Arbeit in einem PKW-Konstruktionsbüro, und auch in den Modellsport wieder betreiben.

Von 1953-56 entwickelte ich die 2. Profilerie, deren Spitze das B-7406-f und B-6456-f waren. Das B-7406-f hat sich in Wakefield- und F1E-Modellen sehr gut bewährt.



In der vergangenen Zeit haben auch die Wettbewerbe der Sozialistischen Staaten ordentlich stattgefunden, auch 1956. In der Tschechei ist ein Jet-Antrieb von Z. Husicka unter „Letmo 250“ heraus gekommen, mit der auch in Ungarn bis 250 km/h erreicht wurden. Als Konkurrenz konstruierte ich einen stärkeren Typ, den „Aerojet“, und habe ihn auch selbst in meiner Heimwerkstatt erzeugt. Damit gewann ich unsere Meisterschaft mit fast 270 km/h.

Die 56er-Revolution

Der letzte Fesselflug-Wettkampf fand am 20. Okt. 1956 statt und 3 Tage später haben Revolution und Kriegereignisse unsere Modellflugtätigkeit wieder unterbrochen. In meinem Konstruktionsbüro wurde ich zum Mitglied des Arbeiterrates gewählt, so nahm ich an der Revolution teil, was später politische Unannehmlichkeiten verursachte: Nach der Niederschlagung hat man mir gekündigt.

Die ganze Sportorganisation wurde umorganisiert. Der Modellflug-Landesleiter ist ein anderer, begeisterter Modellflieger geworden, der ein staatliches Institut gründen sollte, wo Modelle und alles Zubehör, Motore, Baukästen, Fernsteuerungen usw. hergestellt werden. Er hat mich mit der Organisation dieser Versuchsanstalt beauftragt, es war die „Moki“. Mit großer Begeisterung begann ich die Tätigkeit mit der Konstruktion eines Supermotors, den „Moki-S1“, mit dem unsere Modellflieger in Brüssel die erste Weltmeisterschaft im Fesselflug gewannen.

Das Moki-Institut befand sich am Flugplatz Budaörs, im ehemaligen Verkehrsgebäude. Hier wurde auch eine Fesselflugbahn errichtet. Mit meinem Aerojet-Düsenmodell machte ich 281 km/h, was damals FAI-Weltrekord war.

Bald darauf wurde die Teilnahme unserer Modellflieger an der WM in Brüssel entschieden, wo auch eine Jet-Kategorie ins Programm aufgenommen wurde, darin wurde ich delegiert. Beim Packen für die Reise kam die Mitteilung der Oberbehörde, dass die Genehmigung zurück gezogen wurde, weil ich an der Revolution teilgenommen hatte....

Internationale Erfolge

Es waren allgemeine Bestrebungen der „sozialistischen Länder“, die Überlegenheit der kommunistischen Ideologie zu beweisen. Dafür war der Sport sehr gut geeignet. So entschied auch unsere Sportorganisation eine Teilnahme an der Wakefield-WM in Cranfield / England. In diesem Jahr hatte ich mit meinem Wake-Modell unsere Auswahlwettbewerbe gewonnen, so konnte man mich nicht außer Acht lassen und nach langem Hin und Her bekam ich die Genehmigung zur Teilnahme. Im Wettbewerb in Cranfield war das Wetter, wie allgemein in England, stark windig und nicht ausgesprochen für sichere Flüge geeignet, trotzdem stand ich bis zum letzten Durchgang an der ersten Stelle. Beim fünften Start geriet mein Modell in Abwind und mit 100 sec fiel ich auf den 5. Platz zurück, aber wir gewannen die Mannschaftswertung. Auch in der Verbrennungskategorie gewannen unsere Vertreter die Einzel- und den Mannschaftspreis. Unsere Ergebnisse haben großes Aufsehen erregt.

1959 waren die Erfolge der ungarischen Modellflieger weltweit bekannt. Dadurch erhielten wir auch eine Einladung von der chinesischen Flugorganisation. Sie hatten Interesse besonders an den Fesselflugmodellen. Eine Mannschaft aus 6

Personen wurde zusammengestellt, darunter auch ich mit dem Jetmodell. Mit der TU-104 flogen wir mit 3 Zwischenlandungen nach Peking. Die Rundreise mit Schauflügen dauerte einen Monat lang, wir waren in Peking, Shanghai, Sian und Kanton. Ich habe mich mit dem Modellflug-Leiter H. Jung-Liang angefreundet, der später der chinesische CIAM-Delegierte und auch mit dem Antonov-Diplom ausgezeichnet wurde.

Saalflug-EM in Ungarn

Während wir die Zeit in China verbrachten, wurde in Ungarn die erste Saalflug-Europameisterschaft ausgetragen. Hier gewann mein persönlicher Bekannter Karlheinz Rieke überlegen mit einer Flugzeit von über 22 min in der Halle der Debrecziner Universität. 5 Nationen nahmen teil: Deutschland, Finnland, Bulgarien, Polen und Ungarn. In dieser Zeit hat Fred Militky seine ersten Erfolge mit Elektroantrieb erreicht und ein Elektro-Saalfflugmodell dem K.H. Rieke mitgegeben, der damit mehrere schöne Flüge vorführte. Das Modell ist noch heute aufbewahrt.

1959 haben wir auch in Frankreich an der Wakefield-WM teilgenommen, diesmal mit geringerem Erfolg. Das Wetter war sehr windig, der Platz ungeeignet, so ist z.B. mein Modell im 3. Durchgang in einer 25 m hohen Pappel hängen geblieben.

In Deutschland

1960 habe ich privat eine Einladung aus Walldorf / BW erhalten, sie waren neugierig auf mein Düsenmodell. Ausnahmsweise bekam ich eine Reisegenehmigung, fuhr nach Stuttgart und Kirchheim und bin mit Fred im PKW nach Walldorf gereist. Hier konnte ich den deutschen Fesselflieger Horst Diemer kennen lernen. An Ort und Stelle war keine Betonpiste vorhanden, aber mit im Kreis abgelegten Stahlplatten konnte ich mit dem schnellen Düsenmodell starten und es im Flug vorführen.



1992 am Spitzerberg mit K.J. Hammerschmidt

Fesselflug-WM 1960 in Budapest

1960 hat der Ungarische Zentralverband die Fesselflug-WM in Budapest auf dem Flugplatz Budaörs veranstaltet, auch mit westlichen Ländern, es waren insgesamt 19 Nationen. Die Klassen waren Geschwindigkeit mit 2,5cm³-Motoren, Kunstflug und Mannschaftsrennen. Ich war der Organisator und Haupttrichter. Favoriten waren die Amerikaner, auch mit ihren Monoline-Modellen in Geschwindigkeit. Es gewann je-

doch der Italiener Rossi, in seinem Siegesflug hat er die Steuerdrähte so gehalten, dass er mit seiner Schulter noch zusätzliche Schleuderkraft ausüben konnte. Damals war noch nicht vorgeschrieben, wie man die Hand in der Steuergabel halten muss.

Es passierte noch ein Ereignis, das für mich unangenehm wurde. In den Probeflügen ist ein Rennmotor der Amerikaner beschädigt worden und als Leiter des Moki-Instituts habe ich B. Wisniewski (späterer Weltmeister 1966) genehmigt, dass er in unserer Werkstatt die Reparatur erledige. Nach Ende der Veranstaltung wurde ich vom obersten Sportleiter, einem Feldmarschall des Heeresministeriums angeklagt, ein „Freund des Imperialismus“ zu sein, weil ich dem Amerikaner besser geholfen hätte wie den Teilnehmern der Volksdemokratien.

1960-1963

In diesem Jahr haben wir auch den Saalflug weiter entwickelt, ich konnte den ersten 20 Min-Flug absolvieren.

Bei Moki konstruierte ich Selbstzündler-Motoren für Mannschaftsrennen und es wurden Fernsteuergeräte und entsprechende Modelle entworfen. Mit ferngesteuerten Segelmodellen stellte ich einige Nationalrekorde auf.

Da ich kein Parteimitglied und demnach politisch unzuverlässig war, ist meine Lage nach der Fesselflug-WM schwächer geworden. Bei finanziellen Korruptionsaktionen wollte ich nicht mitwirken, darum hat die Sportorganisation gegen mich einen Prozess begonnen und letztendlich wurde ich verurteilt mit dem Argument „widriges Verhalten gegen die sozialistische Sportmoral“, und endgültig vom Modellflugsport ausgeschlossen. Gleichzeitig wurde ich bei Moki gekündigt. Ich kehrte in die Industrie zurück, als Konstruktions-Ingenieur beschäftigte ich mich mit der Anwendung der statischen Elektrizität, besonders in der Farbspritztechnik.

In kurzer Zeit lernte ich die wichtigsten Grundprinzipien kennen, löste die schwierigsten technischen Probleme, schaffte auch einige Patente.

Als ich aus dem Modellflug „entfernt“ worden war, haben mich auch alle früheren Sportkameraden verlassen. Nur zwei hielten zu mir und halfen so oft als möglich: F. Militky und K.H. Rieke.

Fred Militky III.

1963 hatten sich die politischen Verhältnisse etwas entspannt, ich bekam mit meiner Frau eine Ausreisegenehmigung und wir konnten Fred besuchen. Er hat für mich eine Beschäftigung bei der Fa. Graupner gesichert. Dafür erhielt ich von Graupner ein Honorar, mit dem ich einen Gebrauchtwagen kaufte, mit dem wir nach Ungarn zurück fuhren. Das war unser erster PKW, damit machten wir noch schöne Auslandsreisen.

In Hannover war 1974 eine Industriemesse, wo ich meine Firma vertrat. Gleichzeitig fand eine Flugschau statt, wo das weiterste bemannte Elektroflugzeug von Militky ausgestellt wurde. Hier trafen wir uns zum letzten Mal und verbrachten unvergessliche Stunden.

Im November 1977 erhielt ich seine Traueranzeige, ich war am Boden zerstört. Drei Tage später hat die Post mir eine große Dokumentation ausgehändigt, die alle technischen Ergebnisse und Protokolle des erfolgreichen Versuchs enthielt, den Tragflügel des Modells „Solaris“ mit Lichtzellen als Stromquelle auszurüsten. Das Modell konnte so lange in der

Luft bleiben, wie die Sonne schien. Fred hatte den Versand seiner allerletzten Arbeit kurz vor seinem Tode besorgt. Es schien mir so, als habe er mich darüber aus der Überwelt benachrichtigen wollen. Als ich das nächste Mal nach Kirchheim fuhr, geschah dies nur, um an seinem Grab zu beten.

Besuch aus England

1981, als mein Modellflug-Ausschluss noch in vollem Gang war, wurde ich unerwartet von den englischen Modellfliegern Mike Fantham und Martin Dilly besucht. Sie wollten wissen, was mit mir los war und hatten sich erkundigt, wie ich meine Profilerien konstruiert hatte. Ich habe ihre Fragen beantwortet und sie haben darüber die Modellflug-Gesellschaft „National Free Flight Society“ in USA benachrichtigt. Zu meiner großen Überraschung bekam ich von M. Dilly per Post das „NFFS Special Award“ – Diplom, für meine Arbeit um die Profilentwicklung im Modellflug.

CO₂

Man schrieb schon das Jahr 1985, als ich von meinem früheren Freund und Modellclubleiter H. Pinkert besucht wurde. Er hatte einen Artikel im englischen „Aeromodeller“ gelesen, wo als Neuigkeit der „Telco“ CO₂-Modellantrieb beschrieben war. In Pinkerts Club wurden auch junge Modellflieger ausgebildet und er hatte Interesse an diesen neuen CO₂-Motoren, da der konventionelle Antrieb Gummi und mechanischer Motor zu aufwändig geworden war. Er wollte wissen, wie lange er läuft, wie er behandelt werden muss, usw., und er bat mich um eine Untersuchung. Da ich die physikalischen Grundlagen des Pressgasmotors kannte, habe ich ihm einen Bericht mit 2 Seiten zusammengestellt, dass die CO₂-Technik theoretisch zur Anwendung im Modellflug geeignet sei.

Als Pinkert 1985 die Einladung des Puszta-Cup zusandte, traf auch eine Anfrage aus Aachen ein, wo K.J. Hammerschmidt fragte, ob es dabei auch einen CO₂-Wettkampf gäbe. H. Pinkert war mit der Organisation stark beschäftigt und hat diesen Brief in die Schublade gesteckt. Nach Ende der Saison gab er ihn mir und ich beantwortete ihn anstandshalber und teilte mit, dass es bei uns noch keine CO₂-Kategorie gibt, aber dass wir gerne darüber Information hätten.

Zu meiner großen Überraschung ist vor Weihnachten 1985 eine Dokumentation mit 3 dicken Heften eingetroffen, das war eine Sammlung aller Informationen, die in der Welt 1983-84-85 erschienen waren. Daraus konnten wir alle benötigten Einzelheiten des CO₂-Modellflugs kennenlernen und so war es möglich, auch entsprechende Modelle zu bauen. Auf meine Bitte hat K.J. Hammerschmidt für mich einige Motore „Telco“ und „Brown B-100“ besorgt. Bei uns war damals auch ein CO₂-Motor spottbillig erhältlich, der tschechische „Modela“. Mein erstes Modell baute ich für den „Telco“, es flog schon im ersten Probeflug fast weg, nur nach langer Zeit konnte ich es herunterbeten.

Darüber ermuntert hat H. Pinkert den ersten ungarischen CO₂-Wettbewerb 1986 organisiert. Eine Feststellung von uns war, dass der Motorlauf trotz vorschriftsmäßiger Behandlung oft stehen blieb. Man konnte nicht wissen, ob CO₂ im Tank war oder nicht. Für die Füllung verwendeten wir damals die Kleinkapsel, deren Norminhalt 7 g CO₂ war. Statt des Tanks habe ich an den Motor eine Kleinkapsel geschaltet. Der Motor hat ein Gewicht von 30g, mit der Kapsel-

Anschlussvorrichtung ist dieses auf 80g gestiegen. Dazu musste ich ein größeres Modell mit über 1 m Spannweite bauen, die Zelle wog 40 g, so war das Fluggewicht 120 g, doppelt soviel wie bei den herkömmlichen Modellen. Mein Tragflügel war mit dem Profil B-7406-f gebaut, bei Versuchsmessungen war die Sinkgeschwindigkeit geringer wie bei den Normalmodellen. Das Modell hat sich hervorragend bewährt, ich gewann damit den ersten Wettkampf knapp mit Maxzeit.

K.J. Hammerschmidt hat uns die Teilnahme am „Smola“-Wettbewerb in der Tschechei, in Kladno, empfohlen. Mit meinem Modellflugfreund L. Badovszky fuhren wir hin, um erste Erfahrungen zu sammeln. Er absolvierte als 6., ich war 33. unter mehr als 100 Teilnehmern. Unsere Erfahrungen waren sehr reich.

Unsere wichtigste Beobachtung war, dass 4 Motore der Stechteilnehmer nach dem entscheidenden Start zugefroren waren und nur ein Flieger konnte die Maxzeit erreichen, alle 5 hatten ihre Motore jedoch mit der sog. „Superfüllung“ vorbereitet. Die Folgerung war einfach, die angewandte Motorbehandlung war falsch. Es wäre gut zu wissen, was passiert im Tank und Motorkopf gleich nach dem Start. Dazu müsste der Tank transparent sein, darum stellte ich einen Plexiglas-Behälter an Weihnachten 1986 her. Die Zerplatzgefahr wurde nach Proben der Festigkeitsbestimmung beseitigt. Es war wunderbar, die CO₂-Flüssigkeit mit bloßem Auge anzublicken! Die Versuche zeigten, dass die Flüssigkeit beim Sieden verdampft, was ähnlich ist wenn Milch ausläuft. Die Flüssigkeit dehnt sich aus und wenn sie die Mündung des Speiserohrs erreicht, gerät flüssiges CO₂ zum Ventil. Hier verdunstet es infolge Druckabfalls schlagartig, verursacht starke Abkühlung, Trockeneis entsteht und das Ventil verstopft. Dieses Phänomen kann man vermeiden, wenn der Tank nicht voll gefüllt ist. Der Füllgrad des Tanks kann mit einer Differenzwaage festgestellt werden, die habe ich konstruiert und hergestellt. Damit ausgerüstet sind wir wieder 1987 zum „Smola“-Wettbewerb nach Kladno gefahren und ich habe allein die Maxzeit absolviert und gewonnen.

In dieser Zeit war mein Sportausschluss in Ungarn noch immer gültig, so konnte ich nur im Ausland an Wettbewerben teilnehmen. Zum Dank habe ich den tschechischen Modellfliegern alle meine Fachtricks bekannt gegeben, und in einem Artikel detailliert beschrieben, sandte ich diese Informationen an die Zeitschrift „Modelar“. Der damalige Redakteur hat die technischen Kniffe wohl zu kompliziert und unannehmbar gefunden, und nur die Skizze meines Siegermodells wurde veröffentlicht.

Im Mai 1990

war ein Freiflug-Pioniertreffen in München von Heinz Eder veranstaltet, ich war auch eingeladen worden. Ich habe einen Vortrag über meine Profilentwicklungen gehalten und traf mit den berühmten deutschen Pionieren H. Gremmer, R. Lindner, G. Sämann, A. Mederer, O. Czepa, K.H. Rieke, F. Huber zusammen. Es war ein unvergessliches Erlebnis, sehr alte Ereignisse der Pionierzeiten wurden wachgerufen.

Die Rehabilitation

Seit 1986 beantragte ich die Untersuchung und Annullierung meines Ausschluss-Prozesses. 1990 hat der neu aufgestellte Ungarische Modellverband diesem Protest stattgegeben und in Überprüfung festgestellt, dass die damalige Prozedur vollkommen gesetzwidrig und konzeptionslos war. Das Ausschluss-Urteil wurde außer Kraft gesetzt, seither darf ich offiziell nach 28 Jahren wieder am Modellflugsport teilnehmen. 1992 wurde meine Arbeit in der Profilentwicklung von der FAI mit dem „Antonov“-Diplom ausgezeichnet.

Bis heute beschäftige ich mich mit der Entwicklung des CO₂-Modellflugs. Früher strebte ich immer nach besseren Spitzenleistungen, kam dann aber darauf, dass eine mittlere Flugleistung günstiger ist, um die Klasse zu fördern, als kompliziert zu erreichende, hohe Ergebnisse.

Von den tschechischen Modellfliegern wusste ich Bescheid, dass meine technischen Entwicklungen ihnen die Lust genommen haben, obwohl zwischen 1985-90 waren ca. 500 aktive CO₂-Modellflieger dort. Ungewollt habe ich so einen Schaden angerichtet, was ich gutmachen will und bestrebe

Benedeks Weltrekordmodell, 1960 in Walldorf

mit dem der bekannte und bescheidene Ungar den absoluten Geschwindigkeitsrekord von 281 km/Std. erringen konnte, war am 3. Juli auf einer Fesselflugveranstaltung des Aero-Clubs Walldorf zu bewundern. Benedek, der mehrere Tage zu Gast in der Bundesrepublik weilte, drehte mit dem nunmehr 6 Jahre alten Modell einige Runden, wobei 245 km/Std. gestoppt wurden.

Obwohl Benedeks Düse, die drei Kilogramm Schub liefert, auf Antrieb ansprang — müheloser als die meisten Modelldiesels — hatte er doch fast unüberwindliche Schwierigkeiten, hochzukommen, da ihm die Walldorfer Freunde statt der notwendigen Betonbahn nur auf dem Rasen ausgelegte Stahlplatten zur Verfügung stellen konnten, an deren Kanten der Startwagen Purzelbäume schlug. Außerdem streiften die Fesselleinen an den Grashalmen. Ein ausgiebig benutzter Rasenmäher mußte deshalb stundenlang als Starthilfe eingesetzt werden.

Düsenmodelle:

1. Georg Benedek, Budapest Ungarn

245 km

seither einen Kompromiss, um für Praxis und Möglichkeiten einen Mittelweg zu finden.

In letzter Zeit entstand ein internationaler Streit um die F1K-Regel. Alle Meinungs-differenzen kann man auf dieses Problem zurück-führen. Man muss aber



1992 am Spitzerberg
mit Bill Brown, USA, dem Motoren-Konstrukteur

überlegen, was günstiger ist: Entweder sehr hohe Flugleistung mit wenigen Modellfliegern oder durchschnittliche Ergebnisse mit großer Teilnehmerzahl erreichen, wie es damals in Hammerschmidts Zeit geschah.

Meine heutige Tätigkeit erstreckt sich auf fast alle Gebiete des CO₂-Fluges wie Antriebskonstruktion, Motorbehandlung, F1K-Profil, Luftschaube, Regel-Ausgestaltung usw. Einen Fortschritt bedeutet die Konstruktion des „Botond“-Motors, dessen Prototyp und Versuchsexemplar wurden in meiner Heimwerkstatt hergestellt. Zeitweise nehme ich anstands-halber an Wettkämpfen und Testflügen teil, damit mein körperlicher Zustand so bleibt.

Die dauerhafte Leistung, die ich im Modellflugsport erreicht habe ist das Verdienst meiner Frau, die mich auch unter schwierigsten Umständen immer unterstützt und mir geholfen hat, die Ehre kommt ihr zu.

Budapest, den 24. Mai 2001

Georg Benedek

Trauer um Werner Groth

Am 31.03.2001 ist Werner Groth kurz vor seinem 75.-Geburtstag nach längerer und sehr schwerer Krankheit verstorben. Wir verlieren mit ihm einen Freund, der sich als Luftsportler weltweit höchstes Ansehen und Vertrauen erworben hat. In den Jahrzehnten seines Schaffens und Wirkens hat er uns als Geschäftsführer der Sportfachgruppe Modellflug im Deutschen Aero Club, als Delegierter bei der Fédération Aéronautique Internationale und zuletzt als Vizepräsident der CIAM den Inhalt seines reichen Modellfliegerlebens vor Augen geführt.

Hinter seiner Arbeit stand stets der Wunsch, die ihm zur Verfügung stehende Kraft zum Wohle aller anzuwenden und sich mit ihr für den Nutzen des Modellflugsports einzusetzen. Bei ihm gab es keine lauten Worte, er war ein Mensch der guten alten Schule, zeigte sich immer aufgeschlossen für das viel notwendig Neue unserer Zeit. Er war einer der Treuesten, Verlässlichsten und Hilfreichsten.

Mit Werner Groth verlieren wir nicht nur einen kompetenten Luftsportler, sondern auch einen heiteren und lebensklugen Menschen, der vielen ein Freund war. Die Modellflugsportler des Deutschen Aero Club teilen die Trauer mit den Hinterbliebenen und werden Werner Groth ein dankbares Gedenken bewahren.

DAeC

Bill Brown ist 90 !

In den USA feiert man am 30. Mai den Memorial Day. Und dann gibt es noch viele US-Amerikaner, die am gleichen Tag ein Jahr älter und deshalb in irgendeiner Weise bedacht werden.

Die Freiflieger der Verbrennungs- und Kohlendioxidmotor-Klassen sollten sich diesen Tag auf jeden Fall merken, denn das ist auch der Geburtstag des „Vaters der Flugmodellmotoren“, von Bill Brown! In diesem Mai feiert er seinen 90-sten!

Die meisten Lebensjahre verbrachte William Lykens Brown im Staate Pennsylvania, wo er heute noch mit seiner Frau Dorothy in Pine Grove Mills wohnt. Doch etwa 14 Tage seines Lebens hielt er sich auch in Europa auf! Er trat nämlich kurz vor seinem 80-sten Geburtstag seine erste Auslandsreise an und besuchte Deutschland, die Schweiz, Österreich, die Tschechische Republik sowie Ungarn und traf dort lebende Freunde des CO₂-Modellfluges... und er verbrachte mit vielen von ihnen den Feiertag an der Bundessportschule am Spitzerberg (AUT), wo es ihm zu Ehren ein Fest gab, wo er als Zuschauer am damaligen recht grossen Wettbewerb teilnahm.

Vor etwa 3 Jahren hatte Bill Brown einen Schlaganfall und ist dadurch leider in seiner Schaffenskraft etwas behindert. Wir wünschen ihm trotzdem alles Gute für die Zukunft!

K.J.H.

Personalien

Gringu Popa †

Einer der grössten Modellflieger, die Rumänien je hatte, der Vize-Präsident des Rumänischen Aero Clubs, ist im Alter von 54 gestorben. Er war das Mitglied der Freiflug-Nationalmannschaft, Gewinner von vielen Medaillen auf WM & EM, einzeln und mit der Mannschaft. Ebenso über 30 mal Rumänischer Freiflug-Meister. Letztes Jahr auf der EM in seiner Heimat war er noch in allen 3 Klassen im Team.