

L. Ott, Dinkelsbühl

Dynamikus, Motorsegler, mit Kroeber M4. Ähnlich dem bekannten »Motorbaby«, nahm 1937 am Vergleichsfliegen in Rangs-dorf teil.

F. Papenmeyer, Ingenieur, Kiel

Papenmeyer war u. a. im Flugzeugbau Kiel als Konstrukteur tätig; er ist 1957 verstorben.

P 1, Sporttieflieger-Entwurf, mit Pobjoy-Sternmotor und Finzhilfswerk. Für *Graf Reventlow* konstruiert und für den Europa-Rundflug 1932 gedacht. Möglicherweise ist mit dem Bau begonnen worden, aber das Flugzeug wurde nicht fertiggestellt.

Pause-Flugzeugbau, München-Pasing

Auf der ILA 1928 lautete die Firmenanschrift H & G Pause-Modellwerk. Es lieferte Baumaterial für den Modell- und Segelflugzeugbau, erst 1939 kam es zum Bau eines Sportflugzeugs.

Flugzeugbaumeister *Adalbert Schmid* war hier tätig, er befaßte sich seit 1919 mit dem Schwingenflug. Ihm gelangen 1932 Freiflüge mit einem Schwingenflugmodell. Ein großes Muskelkraftflugzeug entstand 1942, mit starrer Tragfläche und kleinen Schwingen seitlich für den Vortrieb. Am 26. Juni 1942 gelang es *Schmid* auf der Schäferwiese in München-Laim nach einem kurzen Windenstart auf 20 m Höhe, etwa 900 m in gleicher Höhe zurückzuliegen. Nun baute *Schmid* einen 2,2 kW(3 PS) F & S-Motorradmotor ein, es gelang trotz dieser minimalen Antriebskraft ein einwandfreier Start und ein völlig ruhiger Flug von 15 Minuten Dauer. Mit einem 4,4 kW(6 PS)-Motor stieg die Geschwindigkeit auf ca. 80 km/h. Dann erlaubte der Krieg keine weiteren Versuche mehr. Erst 1947 baute *Schmid* ein kombiniertes Starrflügel-Schwingenflugzeug, ein umgebautes Segelflugzeug Grunau Baby II, dessen Außenflügel als schlagende Schwingen ausgebildet waren; mit ihm gelangen Schwebeflüge. *Schmid* mußte dann wegen seines fortgeschrittenen Alters die Versuche abbrechen. (Quelle: Zeitschrift Weltluftfahrt, Heft 9/1949).

Mücke, Kabinen-Sportflugzeug, 29,5 kW (40 PS) Salmson AD 9. Abgestrebt, zweisitziger Schulterdecker in Holzbauweise, von *Schmid* konstruiert, nur ein Muster wurde 1939 gebaut.

Spannweite 10 m, Länge 6,40 m, Flugmasse 480 kg, V_{max} 145 km/h.

Schwingenflugzeug, 4,4 kW(6 PS) Fichtel & Sachs. Schulterdecker mit Starrflügel und zwei Schlagflügeln von 3,20 m Länge seitlich am Rumpf, vom Motor angetrieben. Spannweite 12,60 m, Leermasse 120 kg, V_{max} 60–80 km/h.

Willi Pelzner, Ingenieur, Nürnberg

Pelzner, 1900 in Nürnberg geboren, wurde weit bekannt durch seine Hängegleiterflüge 1920–22 in der Rhön und in der Schweiz. Damals war es ein Suchen auf dem Wege zum Segelflug, heute wiederentdeckt, ist es eine moderne Flugsportart geworden. *Pelzner* konstruierte mehrere Leichtflugzeuge, er war fast 10 Jahre – bis 1935 – in Schweden. Danach im RLM-Dienst, als Bauaufsichtsleiter im Wolf Hirth Werk, er entwarf dort vor 1945 einen motorisierten Hängegleiter. *Pelzner*, der Pionier der Hängegleiter, starb am 23. Juli 1977 in Nürnberg.

Leichtflugzeug, mit 8,8 kW(12 PS)-ABC-Motor. Doppeldecker, Baujahr 1925.

Skorpion, Sportzweiser, mit 25,5 kW (35 PS) ABC. Kleiner Doppeldecker mit einem N-Stiel.

Spannweite 7,60 m, V_{max} 130 km/h.

Peschke-Flugzeugwerkstätten GmbH, Minden

Nach Aufgabe der Fliegerschule Rheinland gründete Kunstflieger *Peschke* 1935 dieses Unternehmen für Reparaturen, er baute auch einige Nurfügel-Flugzeuge für *Horten*.

Phönix-Flugzeugbau, Düsseldorf-Lohausen

Carl Müller gründete 1926 zusammen mit Werkmeister *Pöhlmann* dieses kleine Werk und übernahm 1927 den Meteor-Flugzeugbau. Aus dem Versteigerungsposten der Dietrich-Werke gelang es eine Anzahl halbfertiger Flugzeuge zu erwerben, fertigzustellen und auch abzusetzen. Doch ein Mißgeschick nach dem anderen führte 1932 zur Aufgabe des Betriebes: *Pöhlmann* – ohne Pilotenschein – machte mit der L 1 Bruch und schied aus. Während der Vorführung der L 2a in Wien im Mai 1929 fiel der Pilot aus dem Flugzeug. Die L 2d traf verspätet zum Europa-Rundflug 1929 ein, und L 2e ging gleich zu Bruch.

Müller übernahm als Leiter eine Lederfabrik in Braunsberg/Ostpr. und führte dort

Pause Aircraft Construction, Munich-Pasing

At the ILA 1928 the company address was H & G Pause-Modellwerk. It supplied building materials for model and glider aircraft construction, and it was not until 1939 that a sports aircraft was built.

Master aircraft builder Adalbert Schmid worked here, he had been dealing with flapping wings since 1919. He succeeded in 1932 in free flights with a flapping wing model aircraft. A large muscle-powered aircraft was created in 1942, with a rigid wing and small lateral wings for propulsion. On June 26, 1942 Schmid succeeded on the Schäferwiese in Munich-Laim after a short winch start at 20 m altitude and about 900 m at the same altitude.

Schmid then installed a 2.2 kW (3 hp) F & S motorbike engine. Despite this minimal propulsion power, a perfect start and a completely smooth flight of 15 minutes was possible. With a 4.4 kW (6 hp) engine, the speed increased to around 80 km/h. Then the war allowed no more attempts. It was not until 1947 that Schmid built a combined fixed-flapping wing aircraft, a converted Grunau Baby II glider, whose outer wings were designed as flapping wings; with it hovering flights. Schmid then had to break off the attempts because of his advanced age. (Source: Weltluftfahrt magazine, issue 9/1949).

Mücke (Mosquito), cabin sports aircraft, 29.5 kW (40 hp) Salmson AD9. Braced, two-seater shoulder-wing monoplane of timber construction, designed by Schmid, only one prototype was built in 1939. Wingspan 10 m, length 6.40 m, flying mass 480 kg, Vmax 145 km/h.

Flapping wing plane, 4.4 kW (6 hp) Fichtel & Sachs. High-wing aircraft with fixed wing and two flapping wings of 3.2 m length on the side of the fuselage, driven by the engine. Span 12.60 m, empty weight 120 kg, Vmax 60-80 km/h.