

# Die Segelflug-Entwicklung 1923

Autor(en): **Meyer, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 9

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82751>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

elektrischen Stadtbeleuchtungen erlaubte, und nur wenige Atemzüge später das Hochspannungskabel für etwa 5000 Volt. Wien und Budapest waren die ersten grossen Kunden Cortailloids für Kabel dieser Art. Gegenwärtig strengt man sich an, Kabel für 50000 und 100000 Volt zu bauen und mit ihnen gewaltige Energien in die Ferne zu senden.<sup>1)</sup> Wenn ein Ingenieur heute über den Gotthard fährt und sich der hervorragenden Leute erinnert, die dieses wunderbare Werk geschaffen haben und derer, die dazu beitrugen, dass sie hergestellt werden konnte, darf er dabei den Namen Dr. François Borel nicht vergessen.

C. B.-P.

### Die Segelflug-Entwicklung 1923.

Der Verlauf der bisherigen Segelflug-Wettbewerbe kann auf Fernstehende den Eindruck machen, als habe das Jahr 1923 der Segelflug-Sache keine Fortschritte gebracht. Dieser Eindruck ist jedoch nicht berechtigt und ist nur aus organisatorischen Unzweckmässigkeiten dieser Segelflug-Veranstaltungen zu erklären.

Die Entwicklung des *Kleinflugzeuges* auf Grund der Segelflug-Erfahrungen, die hier vor fast Jahresfrist vorausgesagt wurde, ist inzwischen zur Tatsache geworden. Die Züchtung von motorlosen Flugzeugen mit bescheidenen Ansprüchen an den Energiebedarf hat auf einem etwa zu gleicher Zeit in Deutschland, England, Frankreich und Italien eingeschlagenen Seitenweg zur Entwicklung von Kleinflugzeugen geführt, die mit normalen Motorrad-Motoren von 6 bis 14 PS Flugleistungen erreichen, die vor zehn Jahren nur Flugzeugen mit etwa zehnmal so starken Motoren möglich waren. Besonders in England sind derartige Kleinflugzeuge zahlreich und erfolgreich entwickelt worden<sup>2)</sup>, u. a. zuerst von Gnosspelius in dem „Gnosspelicopter“-Eindecker (Abb. 1).

Was den Segelflug selbst anbelangt, waren die Ausschreibungen der beiden grossen Segelflug-Wettbewerbe in Deutschland (Rhön) und Frankreich (Vauville) in erster Linie auf Rekordarbeit zugeschnitten. Für Studien-, Uebungs- und Versuchsarbeit war die Organisation der Wettbewerbe nur wenig geeignet. Man hatte an das Gewinnen grösserer Preise vielfach Vorbedingungen geknüpft, die an sich bereits neue Höchstleistungen voraussetzten. Viele Preise sind ungewonnen geblieben; viele Wettbewerber, namentlich solche, die sich auf Experimentalarbeit verlegt hatten, gingen dadurch leer aus. Die Enttäuschung vieler Konstrukteure, das Ausbleiben jeglicher Anerkennung ihrer Arbeiten und das Fehlen weiterer Mittel droht vielfach, von weiterem Arbeiten abzuschrecken und die gerade begonnene ausserordentliche Ausdehnung des Segelflugwesens wieder einzudämmen.

Der Segelflug-Wettbewerb in der Rhön im August und September 1923 wurde durch die Ausschreibungen zu einem Rennen um den besten Gleitwinkel, zu einer Sensation, einer Ausscheidung zwischen den beiden in dieser Hinsicht höchstwertigen Flugzeugen, dem Darmstädter Eindecker „Consul“ (Abbildung 2) und dem Hannoveraner Eindecker „Strolch“. Beide Flugzeuge erzielten neue Entfernungs-Weltrekorde von 8, 10, 12, 14 und 19 km. Technisch stellen sie grundlegende Fortschritte insofern dar, als sie den Junkers-Flügel (beide Typen sind vollkommen freitragend gebaut) mit ausserordentlich grossem Seitenverhältnis (bis 1:19) erstmalig erfolgreich verwirklichen und beweisen, dass hierdurch noch eine

<sup>1)</sup> Vergl. die Miscellanea-Notiz auf Seite 106 dieser Nummer.

<sup>2)</sup> Vergl. den Bericht in „Engineering“ vom 19. und 26. Oktober 1923.

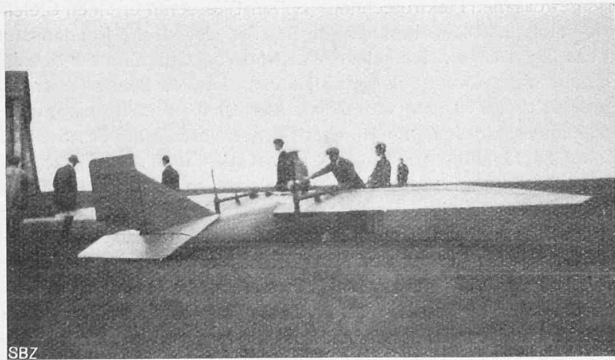


Abb. 1. „Gnosspelicopter“-Kleinflugzeug mit 8 PS Blackburne-Motorrad-Motor.

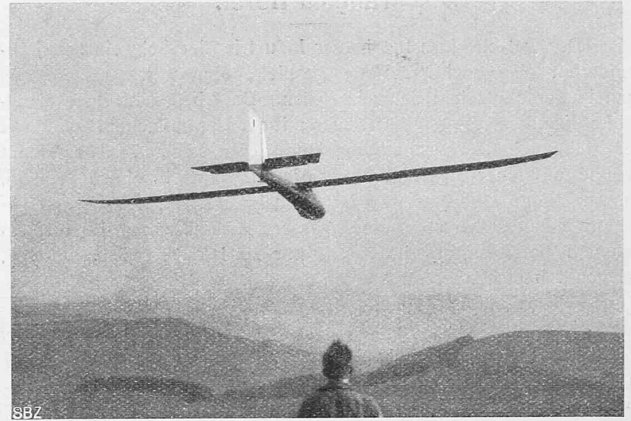


Abb. 2. Segel-Eindecker „Consul“. Führer Botsch, Darmstadt.

bisher kaum für möglich gehaltene Verbesserung des Gleitwinkels bzw. Verringerung des Mindest-Energiebedarfes erreichbar ist. Der hierin liegende technische Fortschritt darf keineswegs unterschätzt werden.

Alle während der Wettbewerbe von 1923 gezeigten Segelflüge wurden „lokal-statisch“, d. h. im lokalen Hangwind, ausgeführt. Erst vier Wochen nach dem Rhön-Wettbewerb gelang es, mit dem „Consul“-Eindecker einen wesensneuen Segelflug auszuführen. Der Flug von 19 km führte an einem Tage mit ausserordentlich grossem Temperaturgradient über das ganze Rhön-Massiv von Hang zu Hang („fern-statisch“). In grosser Höhe, frei von lokalen Hängen, zeigte sich noch über dem Gebirge bei diesem Flug ebenfalls Segelfähigkeit („höhen-statisch“). Die aussergewöhnliche Erwärmung an diesem Tage liess ausserdem Strömungen nutzbar in Erscheinung treten, die thermischer Art waren („thermo-statisches“ Segeln), namentlich auch über ebenem Gelände. Dieser Flug beweist, dass bei systematischer, schrittweiser Erforschung des Segelfluges durchaus auch für die Zukunft mit weitem Fortschritten zu rechnen ist.

Die Wettbewerbe selbst haben gezeigt, dass der Segelflug erfolgreich dienstbar gemacht werden kann, 1. für die Ausbildung neuer Piloten, 2. für das Erhalten fliegerischer Uebung, 3. für die Durchführung aerodynamischer Teilversuche (Steuerungen u. a. m.), 4. für die Durchführung baulicher Versuche (Montage, Demontage u. a. m.) und 5. für die Werbung für den Fluggedanken und für die Entwicklung des Flugwesens überhaupt. Alles das ist hier mit verhältnismässig bescheidenen Mitteln erreichbar. Ein Flugzeug, das in diesem Sinne gebaut war, ist der Eindecker „M. U. Schoop“, der sich bei guten Flugleistungen durch hohe Eigenstabilität und Wendigkeit auszeichnete und z. B. eine neuartige Querruderbetätigung und eine neuartige Schwanz-Demontage aufwies (Abbildung 3).

Wenn in diesen Richtungen und im Sinne grundsätzlicher Fortschritte im Segelflug die Segelflugbewegung weiter Erfolge bringen soll, gilt es, die Wettbewerbe nicht wieder zu einer Sensation, in der Art eines Fussballsportes, aufzuputschen, sondern sie wieder zur Stätte planmässiger, kameradschaftlicher Forschungs- und Versuchsarbeit zurückzuführen.

Dresden, im Oktober 1923.

cand. ing. E. Meyer.



Abb. 3. Segel-Eindecker „M. U. Schoop“. Führer E. Meyer, Dresden.