

Segelflug der erste Schritt zur Fliegerei

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **16 (1940-1941)**

Heft 24

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-712106>

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.

Segelflug der erste Schritt zur Fliegerei

Der erste Gleitflieger war Otto Lilienthal. Er konnte, in beherrschtem und gesteuertem Flug, vom Hügelrücken hinunterschweben und er hat als erster auch die Tragwirkung des aufwärts streichenden Hangwindes entdeckt. Die ersten Segelflieger aber sind seine Schüler, die Brüder Wright, gewesen, die Jahre 1911, lange nach der Erfindung des Motorflugzeuges, ihre alten motorlosen Gleiter nochmals aus dem Schuppen geholt haben. Damals ist Wilbur Wright in Nord-Carolina mehr als 10 Minuten über Starthöhe gesegelt, nur vom Hangaufwind getragen. Damit war der Beweis erbracht, daß der Flug ohne Motor im Bereich der Möglichkeit liegt. Im Jahre 1911 gelang der erste Segelflug mit 10 Minuten Dauer und heute — Streckenrekord im motorlosen Flug 749 km. Dieser wurde sogar von einer russischen Fliegerin, Fräulein O. Klepikova, aufgestellt. Sie flog von Moskau nach dem 749 km entfernten Stalingrad. Die größte Höhe über dem Startpunkt erreichte der deutsche Segelflieger E. Ziller mit 6838 Meter. Mit der Dauerleistung von 50 Stunden 36 Minuten stellt sich der deutsche Bödecker an die Spitze. Dieser 50-Stunden-Flug wurde sogar mit einem Passagier an Bord ausgeführt.

Oft wird vom Laien die Frage nach dem «Nutzen» des Segelfluges gestellt. Gewiß das Segelflugzeug ist kein Verkehrsmittel, mit welchem man jederzeit und innert nützlicher Frist eine Reise über eine vorbestimmte Strecke unternehmen kann. Der Segelflug ist der edelste und schönste Flugsport, weil er mit der Natur am eng-

sten verbunden und daher die wahrste und reinste Erfüllung des menschlichen Flugtraumes darstellt. Das lautlose wirkliche Fliegen — ohne Kraftquelle. Ohne sehr weitgehende Kenntnisse von Wetterkunde und Topographie des zu überfliegenden Geländes ist Segelflug nicht möglich. In vielfacher Weise ist uns der Vogelzug noch Vorbild. Der größte Nutzen der Segelflugpraxis als Vorschule für den Motorflug ist schon längst anerkannt. Der Nachweis konnte eindeutig geleistet werden, daß ein guter Segelflieger in knapp der Hälfte der sonst üblichen Zeit zum Motorpilot umgeschult werden kann. Große Staaten lassen sogar ihre zukünftigen Militärflieger zuerst im Segelflug ausbilden. Namhafte Flugkapitäne bezeichnen den motorlosen Flug als die Krönung der Pilotenkarriere.

Der Segelflieger ist aber auch weitgehend mit dem Flugzeugbau vertraut. Im Gruppenbetrieb wird er zum Bau und zur Reparatur des Flugmaterials beigezogen und hat in der Werkstatt sein obligatorisches Arbeitspensum zu absolvieren. Das Segelflugzeug für Strecken- und Höhenflüge stellt eine Spitzenleistung aerodynamischer Forschungsarbeit dar, die auch den Motorflugzeugbau vielfach befruchtet hat.

Durch den Segelflugsport wird die personelle Basis geschaffen, deren die Luftfahrt zu ihrer Entwicklung in Gegenwart und Zukunft bedarf. Segelflug vereinigt in sich drei Grundelemente der Luftfahrtpaxis:

Fliegen, Bauen und Forschen.

Segelflugzeuge

Bild 1: Auch Segelflugzeuge sind mit Instrumenten ausgerüstet. Das in Sitzhöhe vor den Augen des Segelflugpiloten montierte Instrumentenbrett umfaßt in der Regel: Links oben Höhenmesser, Mitte: Kompaß, rechts: Zeituhr, links unten: Geschwindigkeitsmesser, Mitte: Wendezeiger, unten rechts: Variometer, welcher die Sink- und Steigfähigkeit in Meter pro Sekunde anzeigt. Der Variometer ist wohl eines der wichtigsten Instrumente des Segelflegers.

Bild 2: Vorne im Rumpf des Segelflugzeuges ist ein kleines Loch. Dort wird das Schleppseil eingezogen, welches das Segelflugzeug mit dem Motorflugzeug verbindet und so hoch schleppt, bis es in günstige Aufwindzonen kommt. Der Segelflieger klinkt dann selbst aus, das Schleppseil wird vom Motorflugzeug mitgenommen und über dem Flugplatz abgeworfen.

Bild 3: Das deutsche Segelflugzeug «Milan» bei der Landung. Dieses Flugzeug kann einen Passagier mitnehmen. Der Pilot flog anlässlich einer Konkurrenz von Bern über die Alpen und landete nach einem herrlichen Fluge an den oberitalienischen Seen in Pallanza. Eine Glanzleistung!

Bild 4: Das Hochleistungssegelflugzeug «Habicht». Dieses Segelflugzeug wurde am Internationalen Flugmeeting in Zürich durch die bekannte deutsche Segelfliegerin Hanna Reitsch im Kunstflug vorgeführt. Segelflugzeuge mit hoher Festigkeit sind voll kunstflugtauglich und können alle Akrobatikfiguren ausführen. Sehr schön zeigt dieses Bild die schnittige, auf den geringsten Widerstand berechnete Form des modernen Hochleistungssegelflugzeuges.

Bild 5: In den Segelfluggruppen sind besonders ausgebildete Fluglehrer tätig, die Schüler auszubilden. Hier erteilt der Fluglehrer einem vorgeschrittenen Schüler die Anweisungen für den ersten Flug hinter dem Motorflugzeug, welches das Segelflugzeug in die Höhe schleppt.

Bild 6: Jeder Segelflieger wird auf einem Zögling ausgebildet. Das ist ein einfaches Segelflugzeug zur Anfängerschulung. Der Neuling kann damit «rutschen» und auch kleine «Hüpfen» machen. Mit dem «Zögling» wird entweder am leichten Hang oder im Flachland mittels einer Winde gestartet, die das Flugzeug in die Höhe windet. Die meisten Segelflugzeuge sind einflügelig. Hier sehen wir eine Abart: einen Segelflug-doppeldecker.

Planeurs

Fig. 1. Les planeurs sont aussi munis d'instruments de bord. Le tableau installé devant le siège du pilote, à hauteur des yeux, comprend dans la règle: à gauche en haut, l'altimètre; au milieu, la boussole; à droite, la montre. En bas à gauche: l'indicateur de vitesse; au milieu, l'indicateur de position; à droite, le variomètre qui indique la vitesse de montée ou de descente en mètres par seconde. Le variomètre est un des instruments les plus importants pour le pilote d'un planeur.

Fig. 2. L'avant de la coque du planeur est percé d'un petit trou, par lequel passe le câble reliant le planeur à l'avion ayant pour mission de le remorquer jusque dans une zone d'air favorable au vol à voile. Le planeur se libère lui-même de son attache que l'avion emporte et lance sur la place d'aviation.

Fig. 3. Le planeur allemand «Milan» vient d'atterrir. Cette machine est capable de prendre un passager. A l'occasion d'un concours, le pilote de ce planeur vola de Berne sur les Alpes et atterrit, après une randonnée superbe, à Pallanza, au bord du Lac Majeur, en Italie. Une splendide performance!

Fig. 4. Le planeur de haut vol «Habicht». Lors du meeting international d'aviation à Zurich, ce planeur, piloté par la spécialiste allemande de vol à voile Hanna Reitsch, fit une démonstration fort remarquable. De telles machines, très résistantes, sont capables d'exécuter toutes les figures d'acrobatie courante.

Fig. 5. Dans les groupes de vol à voile, des professeurs de pilotage qualifiés forment les élèves. Sur cette photo, nous voyons le professeur donner, à un élève avancé, ses instructions pour son premier vol à la remorque d'un avion qui lui fera prendre de la hauteur.

Fig. 6. Chaque pilote de vol à voile fait son apprentissage sur un planeur simple pour débutants, avec lequel il essaye quelques «sauts» et «glissades» prudentes, en partant d'une petite colline. Sur terrain plat on utilise un cabestan pour lancer le planeur. La plupart des planeurs sont du type monoplane. Cette photo montre toutefois une variété peu courante: le planeur biplane.