

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1935)

Heft: 8

Artikel: Segelfliegen : zum internationalen Segelfluglager auf Jungfrauoch 4.-18. September 1935

Autor: Hausmann, Manfred

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778933>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.02.2025

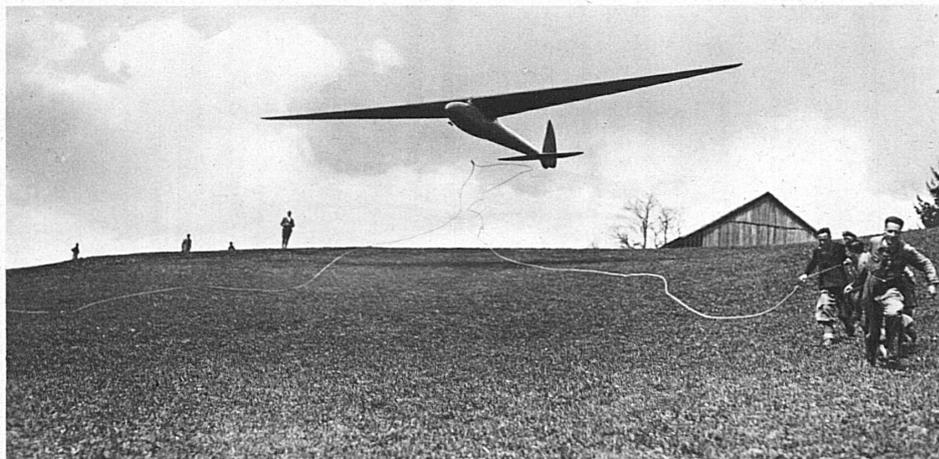
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Segelfliegen

Zum internationalen Segelfluglager auf Jungfrauoch 4. – 18. September 1935

Von Manfred Hausmann

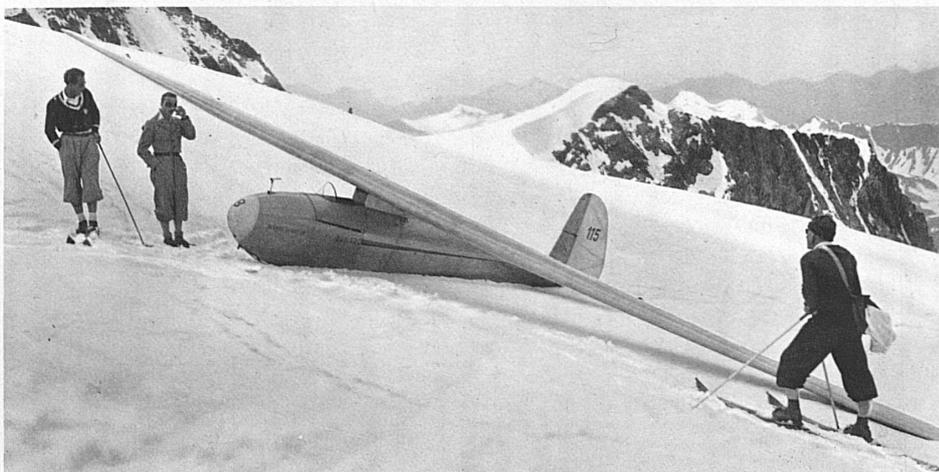
Wenn ein Skispringer über den Schanzentisch wegschnellt und mit weiter Vorlage in die Luft hinausfliegt, hört man oft die Ansicht, dies wäre kaum noch ein Springen, es stelle vielmehr ein richtiges Segeln dar. Dem ist aber nicht so. Mag der Flug des modernen Springers auch mit dem Springen im eigentlichen Sinne nicht mehr viel zu tun haben, von Segeln kann indessen nicht wohl die Rede sein. Unter Segeln versteht man etwas ganz anderes. Selbst wenn man dem Springer ein Flügelpaar an die Schultern montierte, selbst wenn er dadurch eine Weite von einem Kilometer und mehr erreichte, so würde sein Flug doch immer nur ein Gleiten und kein Segeln sein. Und wenn er statt des anmontierten Flügelpaars eine vollständige Maschine mit verkleidetem Rumpf, schönen langen Tragflächen und aerodynamisch durchgeformten Steuerorganen zur Verfügung hätte, mit der er in derselben Geschwindigkeit über den Schanzentisch ginge, er könnte damit, und wäre er der geschickteste Pilot, nichts anderes als einen Gleitflug erreichen. Immer vorausgesetzt, dass keine wesentliche Bewegung des Luft- raumes stattfände. Motorlose Flugmaschinen können nichts anderes als gleiten. Das heisst: Relativ zur Luft sinken sie immer und unter allen Umständen ab. Dieses Sinken und der Gleitwinkel, unter dem es geschieht, ist bis zu einem gewissen Grade von der Konstruktion der Maschine abhängig. Es lässt sich aber nie vermeiden oder gar in ein Steigen umkehren. Anders wird die Sache, wenn die Luft in Bewegung ist und wenn man den Flug der Maschine nicht in seinem Verhältnis zur Luft, sondern zur Erde betrachtet. Angenommen, eine Maschine sänke mit einer Geschwindigkeit von einem Meter in der Sekunde im Luftmeer herab, dieses Luftmeer selbst höbe sich aber aus irgendeinem Grunde mit einer Geschwindigkeit von 1,5 Metern, dann würde das Flugzeug zwar relativ zur Luft nach wie vor sinken, relativ zur Erde aber mit einer Geschwindigkeit von 0,5 Meter steigen. Es würde, mit



Das schweizerische Rekordflugzeug « Spyr III » startet vom Segelflugplatz Bachtel-Hochwacht (Zürcher Oberland)



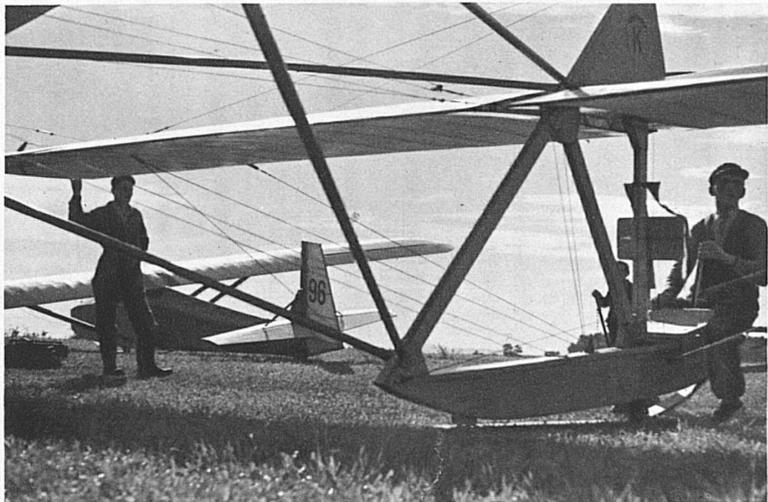
Weltrekordpilot Günther Grönhoff † auf « Fafnir » startet auf dem Jungfrauoch 1931



Landung eines Segelflugzeuges auf dem Jungfrauoch, wo sich die Elite des europäischen Segelflugwesens anfangs September zum friedlichen Wettkampf treffen wird



Mitglieder der Berner Segelfluggruppe, bei denen stundenlange



Auf dem Segelflugplatz Gempfen bei Basel



Willy Farnet segelt über dem Rigi

andern Worten, segeln. Ein Maschine, die sich über der Erde in einer bestimmten Höhe schwebend hält oder gar steigt, segelt eben. Wo gibt es nun solche aufsteigende Luftströmungen? Denn es ist klar, dass die Segelflieger, wenn sie vom Gleitflug zum eigentlichen Segelflug übergehen wollen, aufsteigende Luftströmungen brauchen.

Im grossen und ganzen gibt es drei Arten von aufsteigender Luft.

Wenn der Wind einen Berghang anbläst, so gleitet er nach oben und im Bogen über die Kuppe des Berges hinweg. An einem solchen Hang herrscht ein sogenannter Hangaufwind. Eine Maschine, die in Form einer langgestreckten Acht oder Null vor diesem Hang hin und her fliegt, kann sich also, wenn die Strömung nur kräftig genug ist, schwebend halten.

Ferner gibt es die thermischen Aufwinde. Sie entstehen dadurch, dass die Erdoberfläche durch die Sonnenbestrahlung verschiedenartig erwärmt wird. Felsige, sandige Gegenden, Getreidefelder, Städte und dergleichen werden schneller und intensiver erwärmt als etwa Seen, Sümpfe, Wälder und feuchte Wiesen. Infolgedessen entsteht über einer Heidefläche oder über einer Stadt eine aufsteigende Warmluftströmung. Das bekannte Flimmern der sommerlichen Luft wird durch dieses Aufsteigen hervorgerufen. Gerät nun ein Segelflieger zufällig oder absichtlich in einen solchen Thermikschlauch, so kann er, darin kreisend, segeln und Höhe gewinnen. Wenn man Raubvögel hoch in der Luft ihre Runden ziehen sieht, so darf man sicher sein, dass sie sich in einem Thermikschlauch befinden. Es ist für den Segelflieger nicht ganz leicht, einen solchen Schlauch oder eine solche Warmluftblase, die wie ein gewaltiger Ballon emporschwebt, zu entdecken. Raubvögel sind gute Wegweiser, ebenso Rauchsäulen, Schmetterlinge, Flugsamen usw. Auch jene Kumuluswolken, die man Schönwetterwolken nennt, zeigen in einem bestimmten Zustand an, dass unter ihnen ein Warmluftschlauch zu finden ist. Im Innern dieser Wolken pflegen übrigens, hervorgerufen durch gewisse physikalische Erscheinungen,

besonders turbulente Aufwinde zu herrschen, die der Segelflieger, vorausgesetzt, dass seine Maschine mit Blindfliegergerät ausgerüstet ist, gleichfalls benutzt, um Höhe zu gewinnen. Mit Hilfe derartiger Warmluftströmungen kann man nun ganz gut über Land fliegen, indem man sich in einem Warmluftschlauch emporschraubt, so hoch wie möglich, dann im Gleitflug den nächsten aufsteigenden Warmluftstrom zu erreichen versucht, mit und in diesem wieder nach oben geht und dann zum dritten hinübergleitet und so fort.

Und schliesslich gibt es die Aufwinde vor einer Gewitterfront. Bei einem Frontalgewitter schieben sich gewaltige Kaltluftmassen unter die warme Luft, die schon seit einiger Zeit auf der Erde lagert. Dabei wird die warme Luft gezwungen, nach oben auszuweichen. Es ist, als ob ein breiter Hügelhang vorwärts wanderte und die Luft an sich empordrückte. Der im richtigen Augenblick gestartete Segelflieger hat nichts anderes zu tun, als vor der Gewitterfront in der aufsteigenden Luft hin und her zu fliegen. Auf diese Weise kann er mit dem Gewitter hundert Kilometer und mehr über Land ziehen. Es braucht wohl nicht besonders versichert zu werden, dass ein Gewitterflug in praxi nicht ganz so einfach und harmlos ist, wie er sich in der theoretischen Schilderung anhört. Abgesehen davon, dass jeden Augenblick die Gefahr besteht, in das eigentliche Gewitter hineingesogen und von den unvorstellbaren Kräften und Wirbeln, die in seinem Innern herumtoben, vernichtet zu werden, ist es auch sehr schwierig, den Ueberblick über die Front und den Verlauf des Gewitters zu behalten, zumal Fronten leicht durch Bergzüge geteilt werden können, seltsame Wege nehmen und das zerbrechliche Maschinchen einschliessen, ehe es sich's versieht.

Natürlich kann man bei einem Flug auch alle drei Möglichkeiten miteinander verbinden. Man kann also etwa am Hang

starten, dort im Hangaufwind solange hin und her fliegen, bis man Anschluss an einen Thermikschlauch bekommt, in ihm zum nächsten Hang hinüberfliegen, dort abermals auf Anschluss warten und nach einiger Zeit womöglich mit einer Gewitterfront auf die weite Reise gehen.

Das klingt ja alles ganz schön und gut, wird mancher Leser denken, aber wie in aller Welt kommt ein solches Segelflugzeug denn, da es doch keinen Motor und keinen Propeller und also zunächst auch keine Eigengeschwindigkeit hat, überhaupt in die Luft?

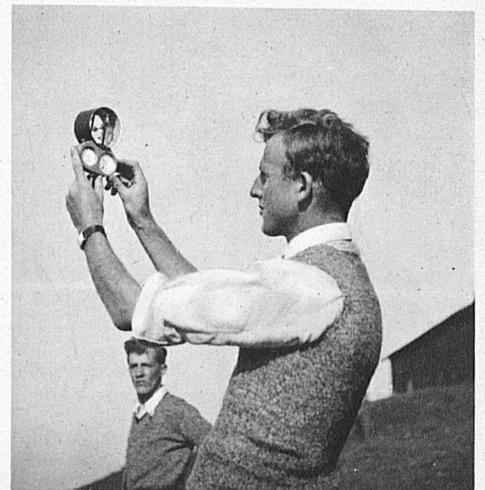
Auf die mannigfaltigste Weise.

Die gebräuchlichste Startart ist die mit dem Gummiseil. Ein dickes Gummiseil, genau genommen zwei Stränge, deren jeder etwa zwanzig Meter lang ist, werden mit einem Ring in einen nach unten offenen Haken an der Nase des Flugzeugrumpfes eingehakt. An jeden Strang stellen sich vier oder fünf Jungen, der Pilot sitzt festgeschnallt in der Maschine, zwei weitere Kameraden halten die Maschine hinten am Schwanz fest. Nun dehnen die zehn oder zwölf Jungen, auch Startmannschaft genannt, durch Vorwärtslaufen das Gummiseil etwa um hundert Prozent aus, und auf ein bestimmtes Kommando lassen die beiden Festhalter den Schwanz der Maschine los, woraufhin sie natürlicherweise von der Elastizität des Gummis in die Luft hinausgeschleudert wird. Der Ring löst sich vom Haken, das Seil fällt zur Erde, die Maschine fliegt davon.

Phot.: Deyhle, Jeck, Photopress, Schudel, Waber



Ein Flugschüler startet auf « Zögling »



Eine wichtige Massnahme vor dem Start: Messung der Windgeschwindigkeit

Segelfliegen

(Schluss von Seite 25)

Dann gibt es den Autoschlepp. Wie ein kleiner Junge, wenn er seinen Drachen in die Luft bringen will, zunächst ein tüchtiges Stück der Schnur abrollt und dann gegen den Wind läuft, so macht man es auch mit dem Segelflugzeug. Nur dass an Stelle des Jungen ein kräftiges Auto und an Stelle der Schnur ein Drahtkabel tritt. Ist die Maschine hoch genug gekommen, so klinkt der Pilot vermittelt einer besondern Vorrichtung das Kabel aus und gleitet oder segelt mit eigener Kraft weiter.

Das Auto kann auch durch eine Winde ersetzt werden.

Am vorteilhaftesten ist natürlich der Start im Schlepptau eines Motorflugzeuges. Dabei wird das Segelflugzeug ganz einfach in diejenige Höhe und dorthin geschleppt, wo es seinen Alleinflug unter den günstigsten Bedingungen antreten kann. Auch hierbei stellt ein Stahlkabel, das von beiden Seiten ausgeklinkt werden kann, die Verbindung zwischen der Motormaschine und dem Segelflugzeug her.

Es gibt noch eine Reihe weiterer Startarten, die aber so selten sind, dass sie in den knappen Abriss, der hier gegeben werden soll, nicht hineingehören.

An dieser Stelle pflegt der Laie, nüchtern wie er nun einmal ist, zu fragen, was das Ganze denn nun eigentlich für einen Zweck hätte. Nun, es hat schon einen Zweck. Das Segelfliegen hat der Meteorologie, der Aerodynamik, der Statik des Flugzeugbaues unschätzbare Dienste geleistet und wird sie auch noch weiterhin leisten, ausserdem ist es die billigste Vorschulung für den Motorflug. Aber das alles hat mit dem tiefsten Sinne des Segelfliegens nichts zu schaffen. Der tiefste Sinn des Segelfliegens ist das Fliegen selbst und nichts sonst. In einem viel höhern Mass als das Fliegen in der Motormaschine ist das Segelfliegen ja das eigentliche, das seit Urzeiten ersehnte, das traumhafte Fliegen. Es ist das Wunder, das Glück, das Märchen, die höchste Lust des Lebens und alles das miteinander. Wie denn auch der richtige Segelflieger mit einem Teil seines Wesens nicht von dieser Welt ist, wie er denn ein bisschen die Rolle des nicht eben praktischen und weltgewandten, dafür aber mit einer wundersamen Wahrsagung gesegneten dritten Bruders im Märchen spielt, wie er denn meist irgendwo in seiner Seele einen vollständigen kleinen Tick hat. (Da der Verfasser dieser schlechten Zeilen sich selbst nicht ausnimmt, wird ihm niemand den Ausdruck verübeln.) Sie sind übrigens gar nicht so sehr häufig, die «richtigen» Segelflieger. Sie lassen sich weder einer bestimmten Klasse noch einem bestimmten Menschenschlag, weder einer Rasse noch einer Altersschicht, weder einem Temperament noch sonst wem zuordnen. Sie sind innen und aussen so verschieden, wie man gar nicht verschiedener sein kann. Und doch eint sie etwas Gemeinsames: die Tatsache, dass sie dem Zauber und der Bezauberung des Segelfliegens hoffnungslos verfallen sind. Des Segelfliegens im weitesten Sinne. Denn Segelfliegen heisst ja nicht nur Fliegen, es heisst auch Arbeit, Arbeit und noch einmal Arbeit, es heisst auch Kameradschaft, Opfer, Todesbereitschaft, Verzweiflung und Zähnezusammenbeissen.

Überall in der Welt schuftet heute die unbekannteste Gruppe. Gewitter dröhnen heran, Böen hauen vertikal herein, Spann-drähte heulen, Sperrholz splittert, Kaltleim quillt, Fronten jagen über die Rhön, Termikblasen wandern übers Riesengebirge, der Seewind weht und weht gegen die ostpreussische Küste, Kumulusberge dampfen



SCHILLERS MEISTERWERK AN KLASSISCHER STÄTTE
KÜNSTLERISCHE LEITUNG: FRITZ RITTER
JEDEN SONNTAG VOM 14. JULI BIS 8. SEPTEMBER
BEGINN 1.45 UHR - ENDE GEGEN 5.30 UHR

Schweiz. Metallwerke Selve & Co.

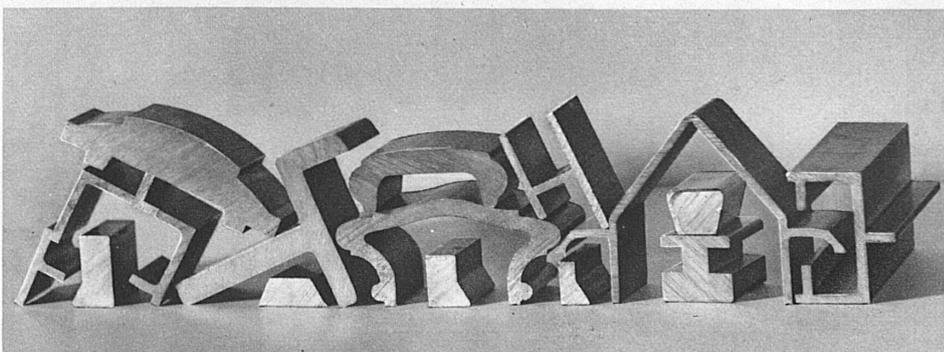
Thun

Telegramm-Adresse: Metallwerke Thun

Telephon Nr. 28.82—28.85



Profile in Selva-Metall
für Bauzwecke



Prof. Buser's Voralpine Töchterinstitute

Sonderprogramm für Sommerferien
Herbstschulbeginn im September

Teufen

Chexbres

Säntisgebiet, via St. Gallen sur Vevey, Genfersee
mit modernem Kinderhaus Hauptsprache Französisch

Frohes Sportleben, Schwimmen, Wandern
WINTERSPORT

Sanatorium

Dr. Theodor Brunner

Küsnacht am Zürichsee

für Nervenleiden, Ruhekuren, Entziehungskuren
Pensionspreis inkl. ärztl. Behandlung ab Fr. 15.-

Telephon 910.300



TELL

Freilichtspiele Interlaken

350 Mitwirkende, **gedeckte Zuschauertribüne**, 2000 Sitzplätze. Jeden Sonntag vom **7. Juli bis 8. September**. Beginn **13.30 Uhr**. Plätze **Fr. 3.30, 4.50, 6.50, 8.-, 10.-, 12.-**. Billettvorverkauf: **Tellbureau Interlaken** (Tel. 877)

Die Aufführungen finden bei jeder Witterung statt

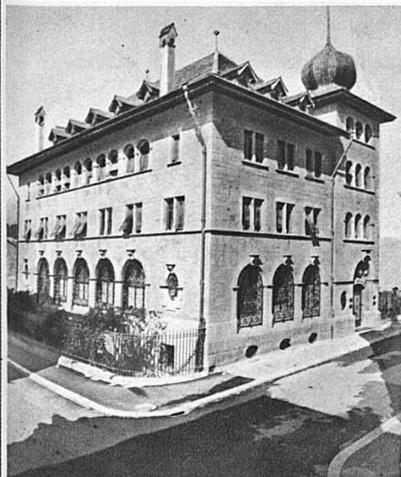
Besuchen Sie das „Grosse Welttheater“

29. Juni bis 5. Oktober 1935 — Je Mittwoch und Samstag. (Ausnahme 15. statt 14. September.) Juni bis August 9 Uhr, September bis Oktober $\frac{1}{2}$ 9 Uhr abends. 450 Mitwirkende.

Künstlerische Leitung: Dr. Oskar Eberle, Luzern

Preise: Sperrsitz Fr. 6.50 - I. Platz Fr. 5.50 - II. Platz Fr. 4.50 - III. Platz Fr. 3.50 (Textbuch inbegriffen) - Stehplatz Fr. 2.-. Vorbestellungen u. Auskunft: Verkehrsbureau Einsiedeln, Tel. Nr. 102 (vorm. 9-11 u. nachm. 15-16 Uhr). Illustrierte Prospekte kostenlos!

auf dem Klosterplatz in Einsiedeln!



Banque cantonale du Valais - Sion

Capital et réserves: Fr. 8,884,000

Garantie de l'Etat du Valais

Traite toutes opérations de banque

A. S. GROB

Wenn Sie
in die Stadt
fahren
die gute Pedroni
nicht vergessen

RAUCHER

bis zum Schluss



ein Genuss

Alleinfabrikant für die echte Pedroni: S. A. Rodolfo Pedroni, Chiasso

über Argentinien auf, der Eiswind fegt übers Jungfrauoch, und immer wieder hängt irgendwo im Wetter ein Segelflieger mutterseelenallein in seiner zerbrechlichen Maschine, atmet, lacht und kämpft. Und manchmal scheint auch die Sonne.

Lied auf die Alpen

Hochalpen, Lied ihr, das am
Schöpfungstage
Der Erde aus der vollen Brust gesprungen
Und das nun Stein ist und doch nicht
verklungen:
Wie tief ich euren Gruss im Herzen trage!
Hochalpen, himmelstürmendes Gerage,
Das starken Willens sich
emporgeschwungen
Und engen Fesseln reckend sich entrungen,
Dass es der Welt von hohen Dingen sage!
Dass es der Schöpfung ersten Lichtstrahl
trinke,
Gekrönt vom letzten einst ins Weltgrab
sinke:
Was ist mit eurer Grösse noch zu messen?!
Hochalpen, die mit Schönheit ihr euch
kleidet,
Hochstrebend alles, was da klein ist, meidet,
Kann euch ein Auge, das euch sah,
vergessen?!

Walter Dietiker

Kantonale Landwirtschafts- und Gartenbauausstellung in Zollikofen

31. August bis 30. September 1935

Liga nennt sich die Schau landwirtschaftlicher Arbeitsweise und bäuerlichen Lebens, die vom 31. August bis zum 30. September in Zollikofen abgehalten wird. Der Ausstellungsort ist sinnvoll gewählt, hat man doch kaum irgendwo in der Schweiz so sehr den Eindruck vorherrschenden, gesunden Bauerntums wie im Berner Mittelland, und verfügt doch Zollikofen in seiner bekannten Rütli, der grossen landwirtschaftlichen Schule, über eine alte Tradition in der Pflege agrarischer Interessen. Eine permanente Ausstellung wird über die Förderungsbestrebungen der Landwirtschaft, über Acker-, Feld- und Wiesenbau, über Obst- und Weinkultur, über bäuerliche Wohnungsausstattung, Maschinen, Geräte zur Bodenbearbeitung und die Utensilien zur Bienenzucht orientieren, eine besondere Abteilung ist der Milchwirtschaft, eine andere der Forstwirtschaft, eine dritte dem Gartenbau gewidmet. Der Geflügelzucht ist eine Sondergruppe in der schweizerischen Geflügelzuchtschule Zollikofen reserviert. Eine regionale Gewerbe- und Industrieausstellung ist der Liga angegliedert. Bauwesen, Gas, Elektrizität, sanitäre Installationen, Metall- und Holzgewerbe, Textilien, dann Heimarbeit und Heimatschutz, auch Verkehr und Touristik werden dabei besonders berücksichtigt. Temporäre Ausstellungen für Pferde (31. August bis 4. September), Rindvieh, Ziegen und Schafe sowie Kleintierschauen, zum Teil für Aussteller aus der ganzen Schweiz, bringen ständig Abwechslung in die ganze Veranstaltung. Ein Festspiel, «Der Scholle treu», von Hans Zulliger, mit Musik von Richard Flury, am 12. und 13. September das 75-jährige Jubiläum der Landwirtschaftlichen Schule Rütli, sowie ein grosser Wetthornusset, an dem 20 Gesellschaften teilnehmen, werden die grosse Ausstellung festlich beleben.