

Zeitschrift: Brugger Neujahrsblätter
Herausgeber: Kulturgesellschaft des Bezirks Brugg
Band: 48 (1938)

Artikel: Bei unseren Brugger Segelfliegern
Autor: Egli, E. / Mühlethaler, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-901410>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

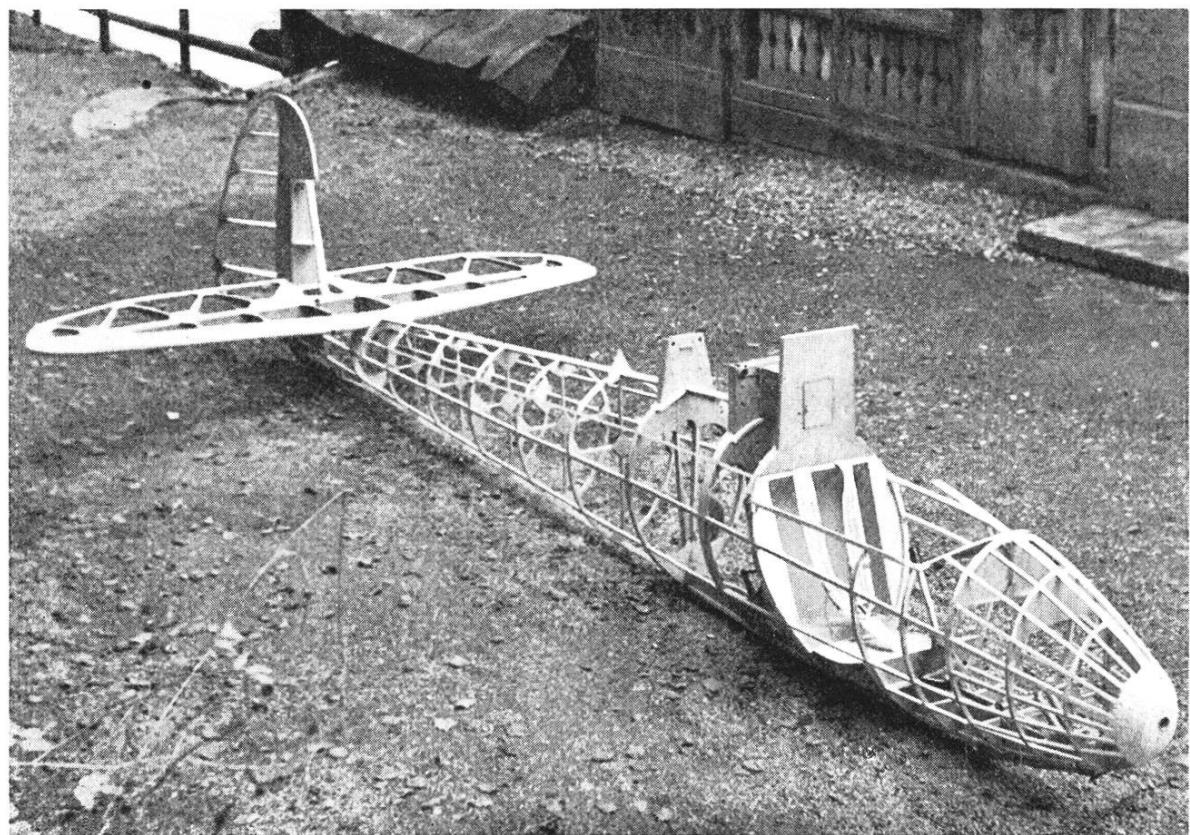
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.01.2026

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



Skelett des Segelflugzeuges
Modell S 18

Bei unsfern Brugger Segelfliegern

Wer gelegentlich am Birrfeld vorbeikommt, kann Zeuge eines Sportbetriebes werden, der jeden jungen Menschen begeistern muß und der ältern Generation ein Staunen oder auch ein Kopfschütteln entlockt.

Da liegen große Vögel aus leichtem Material glitzernd in der Sonne, scheinbar schwingenlahm. Junge Leute sind mit ihnen beschäftigt, andere schauen zu, und wer einige Zeit verweilt, wird bald die schönen, schlanken Vögel, wie von unsichtbaren Kräften gezogen, in die Luft steigen und in eleganten Kurven und Gleitflügen geräuschlos über Wald und Feld dahinsegeln sehen.

Unsere Segelflieger sind hier am Werk und zeigen ihr Können — vom Anfänger, der die ersten Rutscher und Hopser macht, bis zum Leistungssegler, der schon unter Ausnutzung von Thermik und Aufwind zum Luftakrobaten geworden ist.

Doch lassen wir einen Brugger Segelflieger selbst erzählen, wie dieser ernste und schöne Sport in Brugg Fuß gefaßt und was die Segelfluggruppe Brugg an Leistungen bereits zu verzeichnen hat.

„Du Fridel, wärsch au derby, wämer eus würde zämeschlüze und lehre Sägelflüge“, fragte mich, es sind drei Jahre seither, einer meiner Schulkameraden. Warum sollte ich ihm die Hoffnung, Flieger zu werden, nicht gönnen? So sagte ich: „Ja“, trotzdem ich überhaupt noch nie ein Segelflugzeug gesehen hatte. Ein Zweiter gab ebenso oberflächlich die Zusicherung seiner Teilnahme, und die zufällige Bekanntschaft mit einem Brugger, der Inhaber des Gleitflugausweises A war, half rasch zur Ansetzung einer Gründungsversammlung, an der die Statuten aufgestellt, der Vorstand gewählt und wo zugleich beschlossen wurde, sofort ein Schulflugzeug in Bau zu nehmen. Bereits am 24. März 1935 war dieser Zögling fertiggestellt und wurde mit zwei leistungsfähigeren Typen in der Turnhalle gezeigt. Acht Tage später war der große Moment gekommen, wo jeder den ersten Start ausführen konnte, oder besser gesagt, über

die Wiese gerutscht werden sollte. Schon gegen Abend dieses erlebnisreichen Tages wagten sich die Mutigeren in Höhen von 3–4 Meter, und die Begeisterung war um so größer, als beim Eindunkeln der Zögling, ohne die geringste Beschädigung erlitten zu haben, im Baulokal untergebracht werden konnte. Der Schulbetrieb wurde den ganzen Sommer über regelmäßig durchgeführt, bis sich einer eine Baumkrone als Landeplatz aussuchte, was natürlich die Tragflächen nicht ertrugen. Erst bei völliger Dunkelheit wurde der Vogel mit den geknickten Flügeln nach Hause transportiert. Dank tüchtiger Zusammenarbeit war es aber trotzdem allen Mitgliedern bereits Ende September 1935 vergönnt, das A-Brevet, den ersten Gleitflugausweis, zu fliegen. Der acht Tage später an einem wundervollen Herbsttag auf dem Birrfeld durchgeführte Flugtag zeigte vor allem die für uns Brugger völlig neue Segelflugakrobatik, ausgeführt von Sandmeier, Lenzburg. Das Umlschulen auf die neue Startart, die Autowinde, brachte wenig Glück. Schon am ersten Tage wurde Zögling 136 am Schützenhaus Mülligen restlos zertrümmt. Es folgten $\frac{3}{4}$ Jahre Inaktivität, in der wiederum ein Zögling und der flugfähigere Typ F 5 erstellt wurden. Der Flugtag im Herbst 1936 bot ein äußerst reichhaltiges und abwechslungsreiches Programm, war aber wegen ungünstiger Witterung nicht sehr gut besucht. Kurz darauf erflogen sich zwei Mitglieder unserer immer noch jungen Gruppe das B-Brevet und bald nachher den Fluglehrerausweis. Im Frühling 1937 folgten noch drei weitere Ausweise B. Brüche waren bereits keine Seltenheit mehr, so daß jedes einzelne Mitglied in seiner Freizeit genug beschäftigt war mit Reparaturen, abgesehen vom Bau der beiden kunstflugtauglichen S 18, die vergangenen November mit andern leistungsfähigen Typen in der Markthalle zur Besichtigung aufgestellt wurden. Der gelegentlich dieser Ausstellung durchgeführte Ballon-Wettbewerb fand großes Interesse, ganz den Leistungen dieser kleinen Ballone entsprechend, die zum größten Teil die Hochalpen überquerten und von denen die weitesten nach Ungarn flogen, also Strecken von nahezu 1000 km zurücklegten. Ende 1937 konnten den Bruggern wei-

tere A= und B-Brevets sowie Fluglehrerausweise erteilt werden, und heute sehen wir die Fortgeschrittenen im Motorflugzeugschlepp starten und ihre eleganten Figuren am Himmel über unserem Städtchen fliegen und bald dürfen wir von ihnen Leistungen erwarten, die denjenigen der viel älteren Sektionen nicht mehr nachstehen.

„Flugsehnsucht ist die tiefste Form menschlichen Heimwehs. Ihre stärkste Wurzel ist der Wunsch nach Freiheit“, sagte der deutsche Dichter und Schriftsteller Peter Sußpf. Diese Sehnsucht, der Wunsch, frei wie ein Vogel sich bewegen zu können, ist so alt, wie die Menschheit selbst. Der erste, der an ihre Verwirklichung ging, war der hervorragende italienische Maler Leonardo da Vinci. Es dauerte aber noch über 350 Jahre bis es zu den praktischen und erfolgreichen Versuchen Otto Lilienthals kam. Die weitere Entwicklung des Segelfluges litt unter der Erfindung der Dampfmaschine und des Explosionsmotors Ende des 19. und Anfangs des 20. Jahrhunderts. Daß aber seine Anhänger während dieser Zeit trotzdem nicht ruhten, zeigte die plötzliche Entfaltung dieses Sportes in Deutschland nach dem Kriege und der große Aufschwung in der heutigen Zeit. Jährlich kamen bessere Maschinen mit immer feineren technischen Einrichtungen, die schließlich zu Leistungen führten, wie sie die heutigen Rekorde aufweisen: 40 Std. Dauer, 500 km Strecke und 6000 m Startüberhöhung (selbständiges Steigen).

Das will nun aber nicht heißen, daß heute nur noch die modernsten Flugzeuge Verwendung finden. Im Gegenteil, der Anfänger benutzt immer noch wie Otto Lilienthal den „Hängegleiter“ und fliegt, in den beiden Tragflächen hängend, indem er einen Abhang hinunterläuft, bis er den Boden unter den Füßen verliert, um sobald das Gelände sich verflacht, wieder auf die Beine abzustehen. Durch Verlegen des Körpergewichtes ist eine spärliche Steuerung möglich. Aber auch auf dem Zögling, ebenfalls ein ausgesprochenes Gleitflugzeug, dürfen die ersten Starts gewagt werden. Im Unterschied zum Hängegleiter besitzt dieser bereits Sitzgelegenheit und wird im Prinzip wie ein Motorflugzeug gesteuert. Die nötige Fluggeschwindig-

keit erreicht man durch den sogenannten Katapultstart, d. h. mittels eines ausgezogenen Gummiseils wird das bis jetzt am Boden befestigte Flugzeug durch eine Klinke vom Pilot von dieser Haltevorrichtung gelöst und in die Luft geschleudert. Um sich aber den mühevollen Bergtransport der schweren und leistungsfähigeren Typen zu ersparen, hat man den Autowindenstart geschaffen, womit das Flugzeug auf ebenem Gelände in Höhen von 100—150 Metern gebracht werden kann: Die vom Erdboden abgehobenen Hinterräder eines Autos drehen eine Trommel, auf die sich ein zirka 800—1400 m langes Drahtseil windet, an dessen Ende der Segler in die Höhe gezogen wird. Der Zweck dieser Startart ist es nun aber nicht, in kurzer Zeit wieder hinunterzugleiten, sondern vielmehr die Höhe zu halten oder noch zu übertreffen: Es beginnt der eigentliche Segelflug. Wie ist das möglich? Nehmen wir einmal an, ein leistungsfähiges Flugzeug, das 70 cm pro Sekunde sinkt, fliege über einem Hügel oder Berg. Der Wind, der kräftig senkrecht gegen einen Längshang weht, wird dieser Bodenerhebung ausweichen und zwar nach oben, auf der Windseite des Berges bewegt sich die Luft also aufwärts, es entsteht Aufwind. Beträgt diese vertikale Luftbewegung 70 cm in der Sekunde, so kann sich der Segler halten, beträgt sie aber bei starkem Wind mehr (bis 5 m/skd.) so gewinnt er ständig an Höhe, wir nennen das Hangsegeln. Der Segelflieger ist aber nicht immer an den Hang gefesselt, sofern er versteht, die Thermik auszunutzen: Wir wissen alle, daß sich steiniger Boden oder gar Felsen durch die Sonnenstrahlen viel rascher erwärmt, als z. B. sumpfiges Gebiet. Die wärmeren, also durch größere Ausdehnung leichtere Luft wird steigen und wird zum Aufwind, an dessen Spitze sich bei genügend Luftfeuchtigkeit infolge plötzlicher Abkühlung (Kondensation) eine Wolke bildet, Haufen- oder Cumulus-Wolke genannt. Alle diese Luftströmungen zu finden, darin besteht die Kunst des Segelfluges.

Aber nur selten genügt ein Windenstart, um in der Thermik direkt Anschluß zu finden, und man bedient sich daher der neuen Startmethode, dem Flugzeugschlepp: Der Segler wird

durch ein zirka 120 m langes Drahtseil hinter einer „Motorfiste“ in die Höhe geschleppt.

Nun ist noch die letzte Aufwindart zu erwähnen, die Gewitterfront. Durch den Kaltluft-Einbruch bildet sich vor dem Gewitter eine intensiv rotierende Luftwalze, in deren Aufwärtsströmung (bis 15 m/skd.!) es möglich geworden ist, ständig vor dem Gewitter über Land zu fliegen und Streckenflüge, die schönste Disziplin des Segelfluges, bis 500 km auszuführen.

Der fertige Segelflieger aber, der sich in allen Lagen zu helfen wissen und selbstverständlich auch im Kunstflug gut auskennen muß, wird alle diese Möglichkeiten bei gutem und bei schlechtem Wetter kombinieren. So ist ihm der uralte Traum, sich einem Vogel gleich in der Luft zu tummeln, tatsächlich in Erfüllung gegangen!

Noch etwas von den Benjaminae unserer Zunft, den „Modellbauern“.

Die „Modellbauer“ sind der Brugger Bevölkerung sicherlich auch schon aufgefallen. Sie repräsentieren in der Flugsportbewegung die jüngste Klasse und aus ihr heraus sollen sich später Segel- und Motorflieger rekrutieren. An schönen Tagen sieht man sie auf ihren gewohnten Plätzen die mit viel Fleiß und Ausdauer selbstgebauten Vögel einfliegen und die Fliegenschaften beobachten.

Auf der Freudensteinwiese beginnen die Anfänger, versuchen es als Fortgeschrittene auf der Krähhalde und die Erfahrenen gesellen sich bald zu ihren „großen Brüdern“ auf dem Birrfeld und lassen ihre Vögel im Hochstart in die Höhe steigen.

In Brugg besteht seit ungefähr zwei Jahren eine Modellbaugruppe, welche sich aus Freude am Flugsport zusammengeschlossen hat und unter der Leitung eines Obmannes steht. Ziel dieser Gruppe ist der Bau von flugfähigen Modellen nebst Pflege der Kameradschaft. Mit bescheidenen Mitteln ist der junge Modellbauer in der Lage, ein flugfähiges Modell zu bauen, und welche Freude herrscht bei Jung und Alt, wenn das Produkt großen Fleißes und geschickter Bastelarbeit in der Höhe kreist.

Der Modellbau ist aber nicht nur Sport. Das Ziel, ein wirklich fliegendes Modell zu bauen, erfordert vom Bastler exakte, saubere Arbeit, was ihm in seinem späteren Berufe nur zum Vorteil gereichen wird.

Gebaut werden die Modelle nach Plänen und nach eigenen Konstruktionen. Wer den jungen Konstrukteuren schon beim Bau eines Modells zugeschaut hat, wird Freud und Leid der Schaffenden verstehen können. Die Freude, wenn das Modell wirklich fliegt, das Leid, wenn es durch Sturz oder unglückliche Landung zu Schaden kommt.

Dem Modellbau kann erzieherische Bedeutung nicht abgesprochen werden. Die Ausübung dieses Sportes lässt vieles Schädliche, das sonst gerne an die jungen Leute in diesen Jahren herantritt, fernhalten.

Die Brugger Modellbaugruppe hat eine ganze Reihe schöner Erfolge zu verzeichnen, sind doch bereits einige Modelle in Wettkämpfen als Sieger hervorgegangen. Möchten doch recht viele Buben und junge Leute dem Segelflug und dem Modellbau sich widmen, sich im Baulokal in ernster und doch fröhlicher Zusammenarbeit betätigen, um später dann einmal als moderner Ikarus die Sehnsucht von Jahrtausenden lebendig zu verkörpern und zu erfüllen.

„Doch ist es jedem eingeboren,
Dass sein Gefühl hinauf und vorwärts dringt,
Wenn über uns, im blauen Raum verloren,
Ihr schmetternd Lied die Lerche singt;
Wenn über schroffen Fichtenhöhen
Der Adler ausgebreitet schwebt,
Und über Flächen, über Seen
Der Kranich nach der Heimat strebt.“

E. Egli und E. Mühlthaler