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

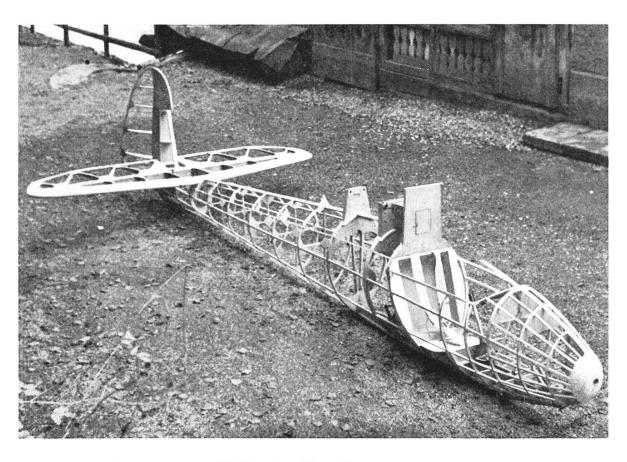
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 24.10.2025

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



Skelett des Segelflugzeuges Modell S 18

Bei unsern Brugger Segelfliegern

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

Da liegen große Bögel aus leichtem Material glißernd in der Sonne, scheinbar schwingenlahm. Junge Leute sind mit ihnen beschäftigt, andere schauen zu, und wer einige Zeit verweilt, wird bald die schönen, schlanken Bögel, 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 Auswind 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 zämesschlüße und lehre Sägelflüge", fragte mich, es sind drei Jahre seither, einer meiner Schulkameraden. Warum sollte ich ihm die Hossenung, Flieger zu werden, nicht gönnen? So sagte ich: "Ja", troßdem ich überhaupt noch nie ein Segelflugzeug gessehen hatte. Ein Zweiter gab ebenso oberstächlich die Zusicherung seiner Teilnahme, und die zusällige Vekanntschaft mit einem Vrugger, der Inhaber des Gleitslugausweises A war, half rasch zur Ansehung einer Gründungsversammlung, an der die Statuten aufgestellt, der Vorstand gewählt und wo zugleich beschlossen wurde, sosort ein Schulflugzeug in Vau zu nehmen. Vereits am 24. März 1935 war dieser Zögling sertiggestellt und wurde mit zwei leistungsfähigeren Typen in der Turnhalle gezeigt. Acht Tage später war der große Woment gekommen, wo jeder den ersten Start ausssühren konnte, oder besser gesagt, über

die Wiese gerutscht werden sollte. Schon gegen Abend dieses erlebnisreichen Tages wagten sich die Mutigeren in Söhen von 3-4 Meter, und die Begeisterung war um fo größer, als beim Eindunkeln der 3ögling, 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 Landeplat 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 tropdem allen Mitgliedern bereits Ende September 1935 vergönnt, das A. Brevet, den ersten Gleitflugausweis, zu fliegen. Der acht Tage später an einem wundervollen Berbsttag auf dem Birrfeld durchgeführte Flugtag zeigte vor allem die für uns Brugger völlig neue Segelflugakrobatik, ausgeführt von Sandmeier, Lenzburg. Das Umschulen auf die neue Startart, die Autowinde, brachte wenig Glück. Schon am ersten Tage wurde Zögling 136 am Schützenhaus Mülligen restlos zertrummert. Es folgten 3/4 Jahre Bautätigkeit, in der wiederum ein Zögling und der flugfähigere Typ F 5 erstellt wurden. Der Flugtag im Berbst 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 No= vember mit andern leistungsfähigen Typen in der Markthalle zur Besichtigung aufgestellt wurden. Der gelegentlich dieser Ausstellung durchgeführte Ballon-Wettbewerb fand großes Intereffe, 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 weitere As und BeBrevets sowie Fluglehrerausweise erteilt wers den, und heute sehen wir die Fortgeschrittenen im Motorflugszeugschlepp starten und ihre eleganten Figuren am Himmel über unserem Städtchen fliegen und bald dürfen wir von ihnen Leisstungen erwarten, die denjenigen der viel ältern Sektionen nicht mehr nachstehen.

"Flugsehnsucht ist die tiefste Form menschlichen Beimwehs. Ihre stärkste Wurzel ist der Wunsch nach Freiheit", sagte der deutsche Dichter und Schriftsteller Peter Supf. 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 Unhänger während dieser Zeit tropdem nicht ruhten, zeigte die plötzliche Entfaltung dieses Sportes in Deutschland nach dem Rriege 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 Reforde 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 sinden. Im Gegenteil, der Anfänger benutzt immer noch wie Otto Lilienthal den "Hänges gleiter" und fliegt, in den beiden Tragflächen hängend, indem er einen Abhang hinunterläuft, bis er den Voden unter den Füßen verliert, um sobald das Gelände sich verflacht, wieder auf die Veine abzustehen. Durch Verlegen des Körpergewichtes ist eine spärliche Steuerung möglich. Aber auch auf dem Zögsling, ebenfalls ein ausgesprochenes Gleitflugzeug, dürfen die ersten Starte gewagt werden. Im Unterschied zum Hängegleister besitzt dieser bereits Sitzgelegenheit und wird im Prinzip wie ein Motorflugzeug gesteuert. Die nötige Fluggeschwindigs

feit erreicht man durch den sogenannten Katapultstart, d. h. mittels eines ausgezogenen Gummiseils wird das bis jett am Voden 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 leis stungsfähigeren Typen zu ersparen, hat man ben Autowindenstart geschaffen, womit das Flugzeug auf ebenem Gelande 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 deffen Ende der Segler in die Bohe gezogen wird. Der Zweck dieser Startart ist es nun aber nicht, in kurzer Zeit wieder hinunterzugleiten, sondern vielmehr die Sohe 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 finkt, fliege über einem Bügel oder Berg. Der Wind, der fraftig fenfrecht 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 Sohe, wir nennen das Sangsegeln. Der Segelflieger ift aber nicht immer an den hang gefesselt, fofern er versteht, die Thermit auszunuten: Wir wissen alle, daß sich steiniger Boden oder gar Felsen durch die Sonnenstrahlen viel rascher erwärmt, als z. B. sumpfiges Gebiet. Die wärmere, also durch größere Ausdehnung leichtere Luft wird steigen und wird zum Aufwind, an dessen Spite sich bei genügend Luftseuchtigkeit infolge plöplicher 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 Thers mit 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 "Motor» kiste" in die Höhe geschleppt.

Nun ist noch die letzte Aufwindart zu erwähnen, die Geswitterfront. Durch den Kaltluftseinbruch bildet sich vor dem Gewitter eine intensiv rotierende Luftwalze, in deren Aufswärtsströmung (bis 15 m/skd.!) es möglich geworden ist, stänsdig 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 ausstennen 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 Benjaminen unserer Zunft, den "Modellbauern".

Die "Modellbauer" sind der Brugger Bevölkerung sicherlich auch schon aufgefallen. Sie repräsentieren in der Flugsportsbewegung die jüngste Klasse und aus ihr heraus sollen sich später Segels und Motorflieger rekrutieren. An schönen Tagen sieht man sie auf ihren gewohnten Plätzen die mit viel Fleiß und Ausdauer selbstgebauten Bögel einfliegen und die Flugseigenschaften bevbachten.

Auf der Freudensteinwiese beginnen die Anfänger, verssuchen es als Fortgeschrittene auf der Arähhalde und die Erfahsrenen gesellen sich bald zu ihren "großen Brüdern" auf dem Virrseld und lassen ihre Vögel im Hochstart in die Höhe steigen.

In Brugg besteht seit ungefähr zwei Jahren eine Modellsbaugrupppe, welche sich aus Freude am Flugsport zusammensgeschlossen hat und unter der Leitung eines Obmannes steht. Ziel dieser Gruppe ist der Bau von flugsähigen Modellen nebst Pflege der Kameradschaft. Mit bescheidenen Mitteln ist der junge Modellbauer in der Lage, ein flugsähiges 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 abgessprochen 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 Wettbewerben als Sieger hervorgegangen. Möchten doch recht viele Vuben und junge Leute dem Segelflug und dem Modellbau sich widmen, sich im Vaulokal in ernster und doch fröhlicher Zusammenarbeit betätigen, um später dann einmal als moderner Ikarus die Sehnsucht von Jahrtausenden lebens dig 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. Mühlethaler