Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und

Kunst

Band: 12 (1922)

Heft: 2

Artikel: Segelflug

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-633746

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: 27.11.2025

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

lachte sie oft aus und nannte sie eine langweilige Person, die sicher eine alte Jungfer werden würde, aber sie ließ ihn reden und verschwieg ihr Wissen, um ihn nicht allzu sehr zu beschämen.

Als sie vor einem halben Jahre zum ersten Male Ingenieur Steiner getroffen hatte, war es ihr plötslich leicht geworden. Sie hatte zum ersten Male wieder aufgeatmet und ganz vergessen, was die Kassette barg. Das mochte darin beruht haben, daß seine Augen so klar und sicher blickten, seine ganze Haltung die eines Mannes war, der wußte, was er wollte, und aus seinem Wesen die Kraft eines arbeitenden, zielstrebig schaffenden Mensichen zu ihr sprach. Wortwitze machte er nicht; wenn über Musik geredet wurde, schwieg er, was er aber über die Dinge des Lebens sagte, war sachlich und treffend und hatte aufrichtigen Klang. Ganz unwillkürlich gab sie sich auch offener und freier als gewöhnlich, lachte, daß ihr Bruder sie verwundert anschaute, und wurde sich erst auf dem Heinwege bewußt, daß sie sich heute anders

aufgeführt hatte, als es ihre Gewohnheit war. Als ihr Bruder sie hänselte und eine baldige Verlobung prophezeite, da fand sie keine lustige Antwort, um die Sache leichtfertig abzutun, sondern sie schwieg, wie eine, die sich bebenkt und eine angedeutete Möglichkeit nicht von sich weisen will.

Dieser Eindrud einnes ruhigen, tüchtigen Mannes war ihr geblieben, und was sie von anderer Seite hörte, bestärkte sie nur darin. Aber ein Rest ihres Mißtrauens war immer noch wach, und je mehr sie geneigt war, diesem Manne unbedingt und vertrauensvoll anzugehören, desto mehr sträubte sie sich und desto ängstlicher behielt sie ihre steise, fühle Haltung. Die Heirat war ihre einzige Hossnung, denn wenn sie ihn erst an ihrer Seite hatte, dann traute sie sich schon die Kraft zu, ihn halten zu können. Und sie glaubte ein gutes Recht zu haben, die Erste und Einzige zu sein — wenigstens die Einzige, gab sie seufzend zu.

(Fortsetzung folgt.)

📨 Segelflug. 🕿

Von Werner v. Langsdorff.

Die Beobachtung des Schwebens und Fliegens mit ruhig ausgebreiteten Schwingen hat immer die Bewunderung und Aufmerksamkeit der Naturfreunde hervorgerusen. Wir sehen den Raubvogel mit unbeweglichen Flügeln hoch über den Tälern seine Kreise ziehen und begegnen Tausende von Rilometern weit auf See dem regungslos dahingleitenden Albatros. Der Fregattvogel umfliegt in wörtlichem Sinne die Welt. Mit weitausgebreiteten Schwingen scheinbar gewichtslos zieht er mit Windeseile seine Bahn.

Lange Zeit hat man diese Flugart als mechanisches Wunder angestaunt. Wan nannte sie Segelslug, weil der Bogel hier nach Art eines Segels seine Flügel zu gebrauchen schien.

Die Erfindung des Luftballons gegen Ende des 18. Jahrhunderts, später die Entwicklung des Motorluftschiffes und endlich der ungeahnte Siegeszug des Motorflugzeuges ließen die Frage des Segelfluges in den Hintergrund treten. Man konnte fliegen. Das genügte zunächst. Der Krieg machte das Flugzeug zu einem überaus zuverlässigen Fahrzeug.

Die letzte Unabhängigkeit von Wind und Wetter, von Tag und Nacht schwand. Praktisch wurde tatsächlich, wenn militärische Grünzbe es notwendig machten, bei jester Witterung und jeder Tagessoder Nachtzeit geflogen.

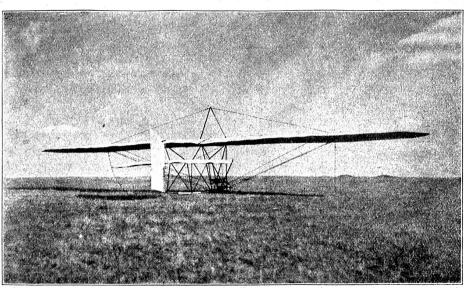
Diese harte Schule erzog einesteils tüchtige Flugzeugbesahungen, andererseits zwang sie den Techniker, das Flugzeug immer vollkommener und leistungsfähiger zu gestalten. Der Gedanke, nach Einstellung der Feindseligkeiten diese sturmerprobte Fahrzeug für friedliche Zwede in den Dienst der Allgemeinheit zu stellen, lag deschalb nahe. Es konnte daher nicht wundernehmen, daß noch Ende 1918 die ersten Lustverkehrstinien entstanden, zumal bereits vorher Ansähe dazu vorhanden waren.

Ueber ganz Europa und über einen Teil von Amerika zog sich

bald ein enges Neh von Luftlinien. Es zeigte sich aber bald, daß von einer Wirtschaftlichkeit keine Rede sein konnte. Die Betriebskosten waren derart hoch, daß für einen Flugschein das Dreifache eines Fahrscheines der Eisenbahn bezahlt wers den mußte. Man sernte einsehen, daß auf diesem Weg nicht weitergeschritten werden dürfte, wenn man ein tatsächlich brauchbares Verkehrsmittel erhalten wollte.

Es zeigte sich, daß bei Verwendung starker Motoren eine Herabsetzung der Betriebskosten nicht zu erwarten war. Erst die Verwendung schwächerer Motoren würde die Rosten der Luftreise so weit vernindern, daß auch der gewöhnliche Sterbliche eine Flugkarte bezahlen kann. Ie stärker ein Mostor, desto größer ist aber im allgemeinen bei den bisherigen Flugzeugen Tragkraft und Schnelligkeit. — Wenn also die Motorenstärke und damit die Rosten vermindert werden sollten, so müßte zu einer Umbildung des ganzen Flugzeuges geschritten werden.

So kam es, daß man jene lange liegengelassenn Segels flugversuche wieder aufnahm und es erneut versuchte, es dem Bogel gleichzutun. Und es ist kein Jufall, daß der Anstroß zu dieser Sache gerade von Deutschland ausging. Der Hauptgrund hierzu liegt darin, daß der Frieden von Berschuptgrund



Slugzeug ohne Motor. Barth-Meiserschmitt-Eindecker mit verstellbarem Anstellwinkel der Cragflächen. Beute das erfolgreichste Segelflugzeug der Welt.

sailles das deutsche Flugwesen fast vollsfommen lahmlegte. Der deutsche Flieger suchte sich also allen Semmungen zum Trotz ein neues Arbeitsfeld. Dies wurde ihm umso leichter, als die grundlegenden Ansfangsversuche mit Gleitslugzeugen ja ein Deutscher, Lilienthal, unternommen hatte.

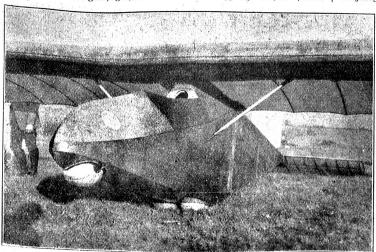
Es wurden nun zunächst Flugzeuge gebaut, welche äußerlich den bisherigen glichen, nur keinen Motor besahen. Man machte wieder kleinere Sprünge von Hügeln herab, wie es Wright und die anderen Flugpioniere vor Iahren gemacht hatten. Nach den gewonnenen Erfahrungen konnte man Verbesserungen vornehmen und erlangte immer neue Uebung im Gleitsliegen.

Bei diesen Versuchen kam man 3. T. auf völlig neue Anschauungen des Vogelssluges. Derselbe ist erst dann zu verstehen, wenn man aufhört, den Vogel als toten Mechanismus zu betrachten. Der scheinbar mühelose Segelsslug erwies sich als Irrs

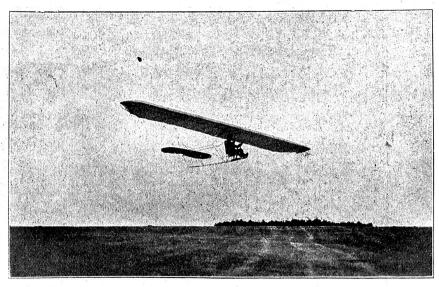
tum. Die unendlich schnellen, stetigen Bewegungen der Bogelsschwingen waren meist von den Beobachtern übersehen worsden. Anschauungen, die seit Jahren einzelne Forscher hatzen, wurden bestätigt und es gelang die zum Fluge nötige Energie aus dem Wind zu entnehmen.

Jede sinkende Flugdahn bedeutet Gleitslug. Diese Flugart wurde im Falle des Bersagens des Motors von iedem Motorslugzeug ausgeführt. Unter Segelslug verstehen wir heute den motorlosen Flug ohne Höhenwerlust. Um aus dem Gleitslug einen Segelslug zu erzeugen, müssen Flugzeug und Führer also befähigt sein, die in den uns noch ziemlich unbekannten Luftströmungen gegebenen Auftriebskräfte auszunüßen. Nach Art der an steilen Hängen schweibenden Möven kann der Segelslieger solche Auftriebskräfte regelmäßig ansteigenden Luftströmungen entnehmen oder auch irgendwelchen größeren oder kleineren Luftwellen. Es gilt nun zunächst Klarheit über die verschiedenen Strömungserscheinungen zu erhalten und dieselben ausnücken zu sernen.

Um die an verschiedenen Orten Deutschlands stattsindens den Bersuche zu fördern und Kräfte zusammenzufassen, wurde im Sommer 1920 der erste Rhön-Wettbewerd veranstaltet. Die damals erzielten Leistungen ermutigten zur Wiederholung der Beranstaltung im Sommer 1921. Diesmal wurden Bedingungen gestellt, deren Erfüllung von den meisten Fachsleuten für unmöglich gehalten wurde. Der große Rhön-Preis



Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1921. Der siegreiche hannover Eindecker, auf dem Martens in 15 Minuten 30 Sek. 7,8 km. flog. Weltrekord für motorlose Sluzgeuge.



Barth ftartet zum 21 Minutenflug auf dem motorlofen Barth-Mefferschmitt-Segelflugzeug.

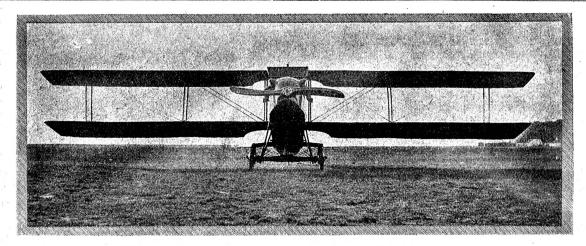
sollte demjenigen Flieger zufallen, der mindestens 5 Minuten ohne Motor in der Luft bliebe und weniger als 50 Meter tiefer landen würde. Man hoffte auf diese Weise den Nachweis zu erhalten, daß dieser Flug tatsächlich kein Gleitsslug in längst bekannter Form sei. — Noch am Ende des Wettbewerbs gesangen mehrere 5=Minutenflüge und in den darauffolgenden Monaten wurden die Leistungen weit übersboten.

Junächst gelang Klemperer, der im ersten Rhön-Wettbewerd Sieger geblieben war, ein Flug von 13 Minuten Dauer überland. Bei starkem Wind startete er von der Wassertuppe und gewann unter dauernder geschickter Ausnutung der Vöenenerzie und der in den aufsteigenden Luftströmungen enthaltenen Kräfte immer mehr an Höhe, so daß er schließlich 150 Meter über seiner Absslugstelle kreuze. Er ließ sich durch entsprechende Betätigung der Steuer von den Böen hochheben, gab, sobald der Wind ihn zurückzutreiben begann, Tiesensteuer, so daß das Flugzeug mit neuer Fahrt sich gegen den Wind dewegte. In dauernd ausund absteigendem Wellenslug arbeitete er sich langsam hoch, wendete dann und flog mit Rückenwind nach dem etwa 5 Kilometer entsernten Städtchen Gersseld, wo er nach 13 Minuten auf vorher bezeichneter Stelle glatt landete.

Dieser Flug hatte bewiesen, daß es unter geschickter Ausnützung der Luftströmungen möglich ist, vorher bestimmte

Stellen im motorlosen Flug zu erreichen. Bald darauf wurde diese Leistung durch Martens übersoten, der über eine Viertelstunde sich in der Lust hielt. Zulett gelang es Harth, 21 Minuten lang über seiner Abslugstelle zu kreisen. Während der Sturm über die Rhönhöhen segte, slog das Flugzeug sicher, vom Wind getragen und aus der Unregelmäßigkeit des Windes, die zum Fluge nötige Vortriebskraft schöpfend, in großen Kurven und Kreisen unabhängig von der Windrichtung 200 Meter über dem Startpunkt. Die Landung erfolgte glatt nur 12 Meter tieser.

Diese Flüge sind das Ergebnis langer, mühes voller Arbeit. Es galt ja. zunächst den Beweis zu erbringen, daß es dem Menschen tatsächlich mögslich ist, die in den Luftströmungen lebende Kraft zu verwerten. Satte der Motorslieger bisher Böen und Wind als Feind anaesehen und, besonders in den Anfangsjahren der Fliegerei, die stillen Morsgens und Abendstunden bevorzugt, so kann gerade für den Segelflug der Wind gar nicht stark genug sein. Wurde früher die Böe "pariert", wie der



Der Campier-Apparat als Slugzeug

Flieger sagt, d. h. ihre Wirfung auf den Flug unschädlich gemacht, so wird dieselbe Boe jeht ausgenüht. Bisher zog der Motor das Flugzeug durch die bewegte Luft, vernichtete dabei die in der Luftströmung sebende Energie, welche jeht ausgenüht wird. Bon dem Grade der Ausnühung hängt die Bedeutung des Segelfsugzeuges ab.

Es ist verständlich, daß die Art des Fliegens nicht unwesentlich von der mit einem Motorslugzeug abweicht. Das Segelsliegen muß erst ganz langsam ersernt werden. Eine Umstellung bisheriger Anschauungen ist nötig. Das ist mit der Grund, weshalb gerade von Seiten der Fachseute die Möglichkeit des Segelsluges angezweiselt wurde. Die letzten deutschen Versuche haben aber das Mittrauen beseitigt. Selbst auf Seiten der früheren Feinde Deutschlands werden Segelslugversuche im Sommer 1922 reranstaltet. Obwohl man gerade in diesen Kreisen am meisten Interesse hat für den Motorssug nach altem Muster einzutre en, da man über eine Unmenge alter, z. abgegebener deutscher Flugzeuze verfügt.

Die Bedeutung des motorlosen Segelfluges ist heute noch nicht in ihrer ganzen Größe zu übersehen. Es wäre falsch, zu glauben, daß nun bereits ein Luftverkehr mit motorlosen Flugzeugen aufgenommen werden könnte, oder daß dem Segelflug irgendwelde militärische Bedeutung beizumessen wäre. Bis heute handelt es sich lediglich um Bersuche und es wird noch einige Zeit vergehen, bis aus allen Erfahrungen die letten technischen Folgerungen gezogen sind. Wenn wir an die Luftstraßen, welche sich weitverzweigt über den Globus ziehen, denken, erscheint es nicht ausge= schlossen, daß eine Ausnühung jener rezelmäßigen Bassate und Monfune ufw. möglich wird, in ähnliher Beise wie auch die Segelschiffahrt bestimmte Serelstraßen ausnütt. Vielleicht wird das kommende Secelfluggeug einen schwachen Hilfsmotor an Bord führen, um den Flug auch bei Wind= ftille durchzuführen. Sicher aber ift, daß sich die bisher gewonnenen Segelflugerfahrunger heute bereits nutbringend bei der Konstruktion unserer Motorflugzeuge verwerten lassen. Auch hier sind wir noch nicht am Ende der Entwidlung.

Nachiehrift der Redattion: Der Schessign ift berusen, ein höchtt interessanter Sport zu werden, der wirtschriftlich weiteren Kreisen zugänglich ist, ausgezeichnet zum Motorssegen verbildet und bestrucktend auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Kleinflugeune wirkt. Er ist an beraiges Gelände gebunden, da die Kisse durch einen Gleitssug eingeleitet werden, dem möglichst ein Söchegewinn durch Ausnitzung aussteigender Luftst öme folgen soll. Aussteigenden Luftströme sind wieder beionders in beraigem Gelände die Schweiz ist also ein, für diesen neuen Sport äußerst geeignetes Gebiet.

Aus diesem Grunde hat die Sektion Mittelschweiz des Schweiz. Acrofluds sich entichlossen, die Einführung des neuen Sportes durch Berankfaltung eines Auföngerkurfes im motorlosen Aug zu erleichtern. Dieler Aurs sindet dem 15 Februar dis 15. März 1922 in Gkaad unter Leitung des in der Ahön erfolgreichen Seaelsliegers Pelzwer statt und schließt mit einem Wettbewerd der Schweizer Teilnehmer um den Wanderbecher der Sektion Mittelschweiz

Das fliegende Automobil.

Das Problem, in einem Apparat Automobil und Flugzeug zu vereinigen, scheint ein Franzose nunmehr prattisch gelöst zu haben. In Buc bei Versailles ist Tampier mit seinem Flugzeug aufgestiegen, hat bei der Porte Maillot gelandet und ist auf der Straße mit demselben Flugzeug durch die Avenue de la Grande Armée und die Champs-Elisées nach dem Grand Palais gefahren, um den Apparat im Stand der Flugzeugausstellung unterzubringen. Wie das Amphibium aussieht, läßt sich am besten aus unsern beiden Bildern erkennen. Als Flugzeug hat die Maschine durchaus nichts Abnormes. Es ist ein Zweideder mit zwei Sigen in Tandemanordnung und vorn befindlicher Schraube und zweirädrigem Landungsgestell, also der gewöhnliche Typ eines Flugzeugs. Angetrieben wird ber Apparat für die Fortbewegung in der Luft durch einen 300 PH Si pano-Suiza-Motor, der direkt auf die Schraube wirkt. Was man auf dem ersten Bilde nicht sieht, kommt erst zur Verwendung, wenn aus dem Bogel ein Bierfühler gemacht wird. Erstens wird ein zweites, im Rumpf verstedtes Räderpaar durch einen Sebeldrud heruntergelassen, zweitens demontiert man die Enden des Söhensteuers, und drittens faltet man die Tragflächen seitlich zurud, daß sie sich dem Rumpf wie Schmetterlingsflügel anschmiegen, und das Automobil ist fertig. Jum Anfahren braucht man, wie beim Automobil, einen kleinen Anlassermotor, der den großen Flugzeugmotor in Bewegung sett, von dem die Rraft gur eigentlichen Fortbewegung geliefert wird. Natürlich ist auch ein Getriebe vorhanden, das drei Geschwindigkeiten und einen Rudwärts= gang auswest. In der jezigen Form hat das Zwitterding wohl noch keine große praktische Bedeutung; möglicherweise wird sich aber daraus eine vereinfachte Form entwideln, die eine viel allgemeinere Berwendung des Flugzeuges ermög= licht dadurch, daß die Dimensionen des Apparates reduziert werden können und man sein Flugzeug nicht für teures Geld in einem großen Sangar weit draußen vor der Stadt unterbringen muß, sondern von zu Sause aus wegfahren kann. Bielleicht aber wird das fliegende Automobil schon in nächster Zeit in überseeischen Ländern, wo gleich außerhalb der Städte die Landstraße aufhört, als Verkehrsmittel eine (...Schweizer Sport".) gewisse Rolle spielen.

3wöi bärndütschi Gschichtli.

Vom Walter Dietiker.

1. E Sunntignamittag vo ber Mueter.

Es isch müüslischtill i der Schtube. Nume de Ticktack ghört me vo der Uhr a der Wand — si louft halt, d'Int — und duß i der Höchi flüge langsam chluni Wulke verby.