Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 29 (1939)
Heft: 10

Artikel: Wir brauchen Flieger!
Autor: Hofer, M.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-637906

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: 16.09.2025

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

Anwesenden zu erzählen, was sich innerhalb der letzten Stunde hoch oben in den Lüften ereignet hat. Es sind nur wenige Worte, die mir über die Lippen gehen, denn die braunen Augen da unter mir faszinieren mich. Und wenn mir alle Welt danken wollte, so wäre es nicht so viel, wie aus diesen Augen spricht.

Im Namen der Passagiere, denen ich das Leben gerettet habe, will mir die Orientalin mit einem Kuß danken. Sie stellt sich vor mich auf das Podium, die warmen Augen und kußbereiten Lippen mir zugewandt. Ich breite meine Arme aus, um das große Geschenk in Empfang zu nehmen.

Da bricht das Brett, auf dem ich mich befinde, entzwei, ich stürze und — erwache am Boden neben der Couch und höre noch die Stimme des Radio-Ansagers: „Sie hörten eine Reportage über ‚So ehrt eine Nation ihren Lufthelden'."

Wir brauchen Flieger!

Am 15./16. April 1939 veranstaltet die Stiftung „Pro Aero" eine nationale Aktion zur Propagierung und Förderung des zivilen Flugwesens. Durch diese Aktion soll in weitesten Kreisen für eine tatkräftige moralische und finanzielle Unterstützung unseres jungen Flugsportes geworben und, vor allem bei der Jugend, die Begeisterung für den majestätischen Segelflugsport geweckt werden. Wir freuen uns, mit dem nachstehenden Aufsatz aus berufener Feder unsere Leser mit den allgemeinsten Grundlinien des Segelfluges bekannt machen zu können.

Der Segelflug

Von M. Hofer

Wer einmal den Segelflug gekostet, der möchte ihn nicht mehr missen. Was gibt es denn Herrlicheres, als losgelöst von aller Erdenschwere, über Wäldern und Feldern und Dörfern, es den Vögeln gleich zu tun. Da oben herrscht Ruhe, da oben ist alles gut. In königlichem Spiele, erhaben, schaut der sorgenlose Flieger hinab auf die Erde, auf die Menschen, die in überstürzender Hast ihren Geschäften nacheilen. Jeder von uns ist ein solch Gehetzter, aber das Wissen, mit seinem Vogel sich aus diesem Wirrwarr loslösen zu können, sich in den ätherblauen Himmel zu schwingen, beruhigt und macht zufrieden.

Fliegen ist wohl einer der ältesten Träume der Menschheit, der sich trotz seiner Unglaublichkeit verwirklicht hat.

Schon die griechische Mythologie kannte ihren Flughelden: Ikarus. Der Verwegene vermaß sich, mit Schwingen aus Vogelfedern und Wachs der Sonne entgegen zu stürmen. Aber unbarmherzig schmolz die Wärme das bindende Wachs seiner Flügel, und der kühne Jüngling stürzte ins Meer.

Im Mittelalter beschäftigte sich Leonardo da Vinci sehr intensiv mit diesem Problem. Seine Aufzeichnungen und Pläne legen Zeugnis ab von gut durchdachten Flugideen. Sehr bekannt und überaus humorvoll ist die Geschichte des Phantasten Berblinger, genannt der Schneider von Ulm. Ein heftiges Verlangen, es den Fliegen, Mücken und Vögeln gleich zu tun, ließ ihm keine Ruhe. Mit einer Eigenkonstruktion stürzte er sich vom Dom, um jedoch, zum Gespött seiner Mitbürger, mit gebrochenen Flügeln in der Donau zu landen.

Das Verdienst des ersten gelungenen Gleitflugzeuges und des ersten geglückten Gleitfluges ist Otto Lilienthal (1848—1896) zuzuschreiben. Nach seinem Opfertode, — er stürzte bei einem seiner Versuche ab, — übernahmen die beiden Amerikaner Orvill und Wilbur Wright seine Sendung. Unter ihren Arbeiten entwickelte sich aus dem Gleitflugzeug das Motorflugzeug. Diese umwälzende Erfindung brachte den Segelflug für einige Zeit in Vergessenheit.

Nach dem Weltkriege, als die Westmächte den besiegten Deutschen das Fliegen auf Luftschiffen und Motorflugzeugen für längere Zeit verboten, knüpften diese wiederum an die Gleitversuche Lilienthals an. Diesem merkwürdigen Umstand verdanken wir den heutigen hohen Stand der Segelfliegerei. Jahr für Jahr überboten sich die Konstrukteure. Jahr für Jahr wurden bessere Leistungen erzielt und neue Rekorde aufgestellt. Die letzten Geheimnisse, welche für den Segelflug von Nutzen sein konnten, sind der Atmosphäre in mühsam erbittertem Kampfe und eifrigstem Studium abgerungen worden. Der einfache Gleitflug befriedigte nicht mehr. Die übermütigen Segler suchten Anschluß im Hangaufwind, thermetischen Aufwind, auf Wolkenstraßen und vor Gewitterfronten.

Vom Ehrgeiz getrieben, auch ohne Motor an die Leistungen des Motorfliegers heran zu kommen, brachten die Hochleistungssegler Gewaltiges fertig. Aus zwei Minuten Flugdauer wurden 45 Stunden, aus 100 Meter Flugweg wurden 500 km und aus 5 Meter Ueberhöhung wurden 7000 Meter. Heute sind sogar Segelflugzeuge im Kurs, die vollakrobatiktauglich sind und und sämtliche Kunstflugfiguren ausführen.

Segel- oder Motorflug? Keine Streitfrage. Beide sind auf ihre Art unübertrefflich. Mit feiner Spürnase, viel Einfühlungsvermögen und Glück dringt der Segelflieger in die Heimlichkeiten der Luft ein. Mutig und gebieterisch fordert der Motorflieger Einlaß in den Weltenraum. Beide erleben in stolzem, erhabenem Fluge die Schönheiten der Natur.

Ist Segelfliegen schwer? Nicht im geringsten. Jeder normale Mensch, der über fünf gesunde Sinne verfügt, ist dazu tauglich. Um aber hundertprozentig sicher zu sein, muß jeder Fliegeranwärter eine psychotechnische und charakterologische Prüfung bestehen. Sie wird zeigen, ob er sich körperlich und geistig zu diesem Sport eignet. Streng sind die Experten. Nur kerngesunde Burschen und Mädchen werden zugelassen. Diese Prüfung ist die goldene Pforte in das Reich der Lüfte. Ein langer, langer Traum geht in Erfüllung.

Stolz wandert der Schwergeprüfte auf den Flugplatz. Von weitem schon winkt ihm der flatternde Windsack ein herzliches „Willkommen" zu! Diese pralle Wurst ist auf jedem Flugplatz unerläßlich. Der Sack ist so konstruiert, daß der Wind durch ihn hindurch blasen kann. Je nach der Windrichtung und Windstärke nimmt er seine ganz bestimmte Stellung ein, nach welcher die Piloten, die den Sack aufmerksam beobachten, ihren Start, ihre Landung und ihren Flug einrichten. Die einfachste Faustregel lautet: immer gegen Wind starten und landen.

Erfahrene und tüchtige Fluglehrer stehen bereit, dem jungen Luftbegeisterten die beschwingte Kunst des Fliegens beizubringen. Fluglehrer zu sein ist herrlich, aber äußerst verantwortungsvoll und stellt ganz beträchtliche moralische wie geistige Forderungen. Ein Fluglehrer muß sich über beste Charaktereigenschaften, pädagogisches Einfühlungsvermögen und erstklassige Fliegerfähigkeiten ausweisen können. Nicht jeder Schüler ist gleich zu behandeln. Dies herauszuspüren, ist eine der wichtigsten Aufgaben des Fluglehrers.

Die Schulung beginnt auf dem bewährten Zögling. Auf luftigem Sitz ist der Schüler mit Gurten festgebunden. Die Füße

stehen in den Seitensteuern, die rechte Hand bedient den Steuerknüppel (Höhensteuer und Querruder), die linke Hand betätigt den Ausklinkhaken an dem das Startseil eingehängt ist. Dieses Seil, das einige hundert Meter lang ist, läuft auf einer Seiltrommel eines Autos, die gegen das eine Hinterrad ausgewechselt wurde. Am Vorderrad wird das Seil durch eine Kappvorrichtung gezogen. Sollte der Fall eintreten, daß der Schüler nicht ausklinken kann, am Seil hängen bleibt und zu Boden gerissen wird, zerschneidet die Kappvorrichtung die Verbindung Auto-Flugzeug.

Die erste fliegerische Tat des jungen Schülers besteht in den „Rutschern". Auf ein Zeichen wird das Startseil von der uns bekannten Autowinde, die, den Wind im Rücken, aufgebockt ist, eingezogen. Der Zögling rutscht über den Boden, ohne Höhe zu gewinnen. Der Steuermann hat nichts weiter zu tun, als mit dem Steuerknüppel die Horizontallage des Flugzeuges zu regulieren, also ein Hängen der Flügel zu korrigieren.

Die zweite größere Tat sind die „Hüpfer". Jetzt erst fliegt er, freilich noch sehr beschränkt. Die Aufgabe lautet: Einen Meter über den Boden schweben. Zu der horizontalen Querlage muß er jetzt die Längslage mit Hilfe des Höhensteuers beherrschen lernen. Löst er diese Aufgabe befriedigend, wird die Höhe immer mehr und mehr gesteigert bis zum Hochstart auf 60 bis 70 Meter.

Diejenigen Segelfluggruppen, die sich keine Autowinde leisten können, behelfen sich mit einem Gummiseil. Im Einklinkhaken des Flugzeuges wird selbiges eingehängt. Eine Gruppe der Startmannschaft hält den Segler am Schwanzende zurück, eine andere Gruppe zieht das Gummiseil im Laufschritt an. Ist genügend Spannung vorhanden, wird auf das Kommando „los" der Vogel freigegeben. Er saust über die Köpfe der Starter und fliegt. Das Gummiseil fällt herab.

Gelingen die Hochstarts, ist der Schüler reif zum Brevet A. Aus 70 m Höhe muß er in der Mindestzeit von 30 Sek. in fehlerlosem Gleitflug ohne Kurven niedergehen und bruchfrei landen. Stolz trägt der Brevierte seinen A-Ausweis am Rockaufschlag und mit vermehrtem Eifer trainiert er jetzt auf das Brevet B. Dies erfordert bereits erheblich mehr Können, indem mittels Seitensteuerbetätigung und Querruder einwandfreie Kurven geflogen werden müssen.

Allerliebste und lustige Intermezzi geben dem Schulbetrieb jetzt ein fröhliches Gepräge. Gelandet wird immer; der Wahlspruch der Fliegerei heißt ja: „Glück ab", — doch allzu öfters eben da, wo man nicht sollte. Entweder geht die verwünschte Kiste zu früh zu Boden und trotz allem Sträuben, Ziehen und Halten am Steuerknüppel sitzt sie im benachbarten Kornfeld ab, oder aber sie schwebt und schwebt und will überhaupt nicht zu Boden, um schließlich weit am andern Ende des Flugfeldes, ausgerechnet in einem Graben Unterkunft zu suchen. Bei näherer Betrachtung ergeben sich dann allerhand interessante Defekte und Brüche. Gesenkten Hauptes steht der Sünder vor seinem Lehrer, der ihm ganz gehörig ins Gewissen redet. Ist der Fall schlimm, wird dem Fehlbaren Gelegenheit gegeben, bei Aufraumarbeiten in den Hangars über seine Missetaten nachzudenken. Aber auf Nacht und Sturm folgt wieder Sonnenschein, und eines Tages ist er doch reif zum Brevet B. Dies besteht aus drei Flügen. Erster Flug eine einwandfreie Linkskurve und Rückkehr zum Startplatz. Flugdauer 1 Minute. Zweiter Flug dasselbe rechts. Dritter Flug eine fehlerlose S-Kurve.

Ist auch diese Klippe überwunden, so beginnt nun erst die eigentliche genußreiche Segelfliegerei. Autowinde und Gummiseil sind nun für ihn zu antiquarischen Gegenständen herabgesunken. In einer eleganten Leistungsmaschine mit Fallschirm und Fliegerhaube angetan, läßt er sich von einer vorgespannten vielpferdigen Sportmaschine, dem sogenannten Schleppflugzeug, in schwindlige Höhe entführen. Damit beim Start das Segelflugzeug sofort zum Rollen kommt, wird ein abwerfbares Fahrgestell unter die Kufe geschoben, welches dann in 5 Meter Höhe abzuwerfen ist. Wer sich schleppen lassen will, muß wiederum einen Schleppausweis besitzen. Dabei werden Höhen bis zu 1000 Meter erflogen. Gewöhnlich absolviert der junge Pilot während dem Schleppkurs auch das Brevet C. Bedingung: fünf Minuten über die gleiche Höhe fliegen. Der C-Anwärter läßt sich in seinem Kahn, ausgerüstet mit Variometer, der ihm das Steigen und Sinken in Sekundenmetern angibt, und mit dem Höhenbarographen, einer Schreibtrommel, die den ganzen Flugweg auf einem Barogramm festhält, und womit er seine Leistung dokumentieren kann, in ein günstiges Aufwindgebiet schleppen. Wie ein Raubtier kauert er vor seinem Instrumentenbrett, mit größter Konzentration sein Variometer im Auge behaltend. Wehe ihm, wenn er nur Centimeter unter die vorgeschriebene Höhe abfällt, ist sein Flug ungültig. Fünf lange, martervolle Minuten muß er ausharren. Sind sie dann endlich um, und ist die Aufgabe erfüllt, verläßt er beglückt aufatmend, wie aus einem Alptraum erwachend, sein Aufwindgebiet. Nun darf er sich als fertig ausgebildeten Segelflieger betrachten.

Die ganz Ehrgeizigen möchten aber noch einen Ausweis ergattern: Das internationale Leistungsabzeichen. Doch hält es sehr schwer, all die Bedingungen zu erfüllen. Es gehört viel Können, viel Zeit und auch viel Glück dazu. Nicht jedem wird es gelingen, einen Flug von fünf Stunden Dauer, einen zweiten von 50 km Distanz und einen Dritten von 1000 m Startüberhöhung auszuführen. Solche Höchstleistungen erfordern Maschinen mit ganz speziellem für Blindflug geeignetem Instrumentensatz. Kompaß, Thermometer, Variometer, Fahrtmesser, Wendezeiger, Höhenmesser, Quer- und Längsneigungsmesser bilden das unerläßliche und zugleich imposante Bordbesteck.

Mit dem Abschleppwagen an ein gewöhnliches Personenauto angehängt, geht es hinauf ins Voralpen- und sogar ins Alpengebiet des ewigen Schnees. Von diesen überhöhten Startplätzen aus hofft der unerschrockene Segler große Taten zu vollbringen, Rekorde zu brechen. Auf Wolkenstraßen, vor Gewitterfronten sucht er Anschluß, um weit, weit in majestätischem Flug über unser schönes Heimatland zu segeln.

Oft trifft es zu, daß sich die beiden Rivalen, Motor- und Segelflugzeug in einsamer Höhe begegnen. Ein freundlicher, versöhnlicher Gruß wird ausgetauscht und weiter geht's, jeder auf seiner Bahn.

Der Segelflug birgt keine Gefahr. Berechnungsprüfer, Bauprüfer, Fluglehrer und die Bordinstrumente bürgen für hundertprozentige Sicherheit.

Segelfliegen ist eine Charakterschulung ohnegleichen. Gewissenhaftigkeit und seriöseste Arbeit sind die Bedingungen. Die kleinste Nachlässigkeit kann böse Folgen nach sich ziehen. Dies beherzigend, muß sich der Segelflieger in harter Schulung zu einem absolut zuverlässigen und vertrauenerweckenden Menschen heranbilden. Dies ist ein unbezahlbares Gut fürs Leben.

Berner Jugend erlerne das Segelfliegen! In den Segelfluggruppen des Ae. C. S. wirst Du gute Aufnahme und beste Kameradschaft finden.

Unser Heimatland braucht einen tüchtigen, mutigen Fliegernachwuchs. Wer den Steuerknüppel eines Segelflugzeuges beherrscht, bietet die beste Gewähr, auch ein unerschrockener, erstklassiger Motorflieger zu werden.

Die Schweizer Stiftung „Pro Aero", die das nationale Werk übernommen hat, unser Flugwesen kräftig zu fördern, ruft jedem Eidgenossen zu: Unterstütze die Aktion „Pro Aero", die am 15./16. April 1939 im ganzen Schweizerlande zur Durchführung gelangt!

Dem Schweizervolk zu Nutz und Ehr,
dem Schweizerland zu Trutz und Wehr,
Pro Aero.