

Zeitschrift: Die Berner Woche

Band: 29 (1939)

Heft: 10

Artikel: Der Segelflug

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-638026>

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: 13.01.2026

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

Der Segelflug

Photos Zbinden

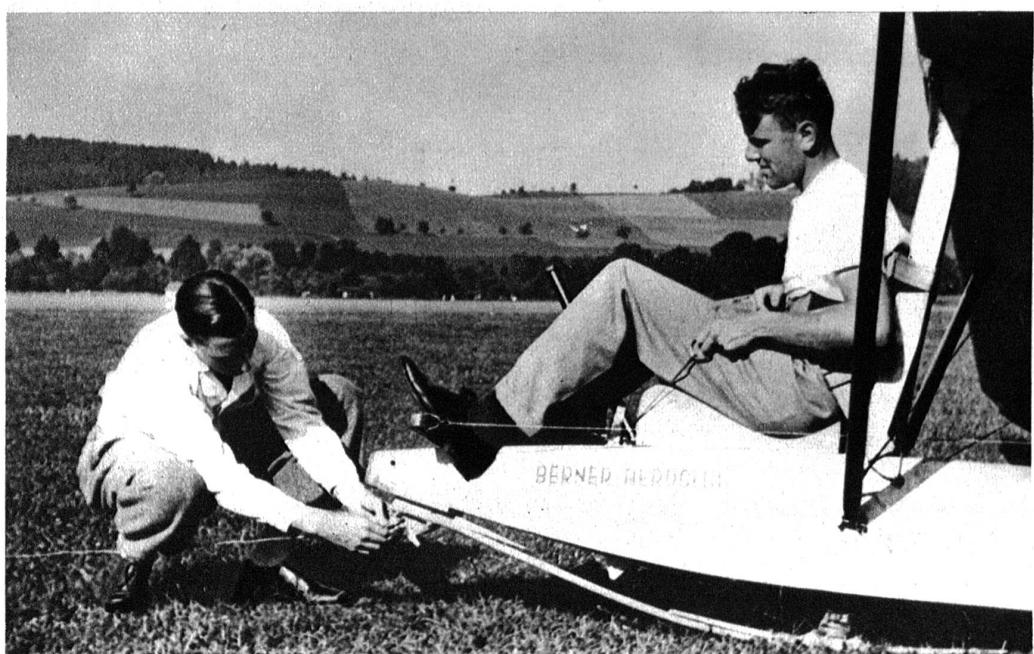


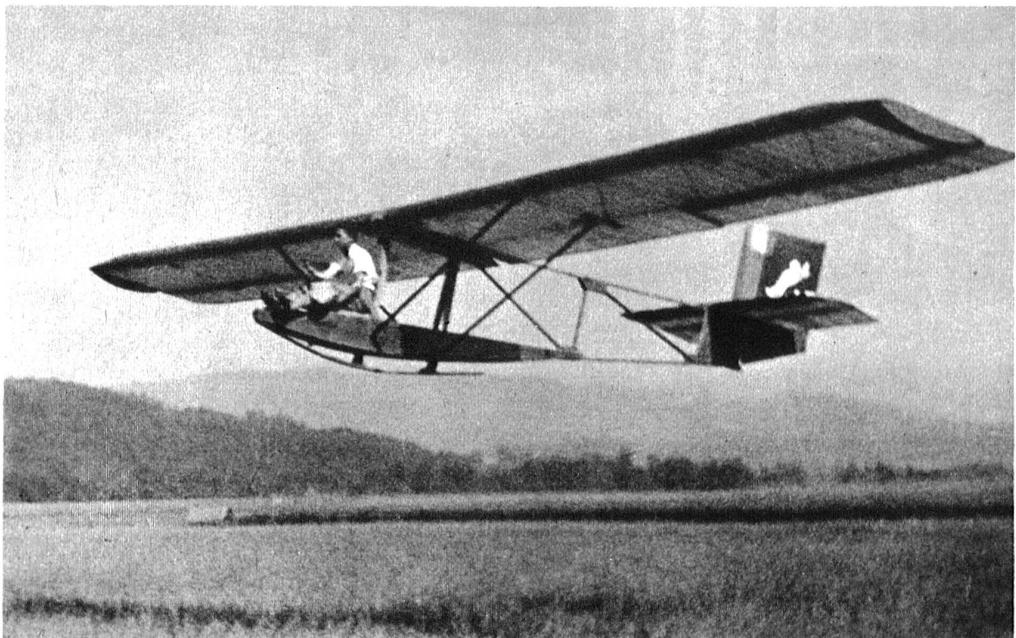
Die erste Voraussetzung zum Segelfliegen ist die Eignung. Der Segelflug stellt so hohe Anforderungen an die Geschicklichkeit des Flugschülers, dass nicht jeder ohne weiteres die erforderlichen seelischen Voraussetzungen dazu erfüllt. Durch fein ausgeklügelte psychotechnische Eignungsprüfungen werden die geistigen u. psychischen Eigenschaften, die Schärfe der Aufmerksamkeit, die Reaktionsgeschwindigkeit, Sicherheit, Umsicht und Kombinationsgabe des Kandidaten vorerst ermittelt, und je nach deren Ergebnis wird dieser dann zur praktischen Weiterschulung angenommen. Das Bild zeigt den Flugschüler, wie er vom Psychotechniker einer Geschicklichkeitsprüfung unterworfen wird.

Der Flugschüler ist mit Gurten auf dem luftigen Sitz des Uebungsgliders festgeschnallt. Die Füsse bedienen das Seitensteuer, die rechte Hand führt den Steuernüppel zur Regierung des Höhensteuers und des Querruders, und mit der linken wird der Haken, an dem das Startseil eingehängt ist, ausgeklappt. Der Fluglehrer erklärt dem Schüler das Funktionieren und die Bedienungsweise des Ausklinkhakens.



Der Windsack ist auf jedem Flugplatz unerlässlich. Je nach Windrichtung und Windstärke nimmt er eine ganz bestimmte Stellung an, nach der die Piloten ihren Flug richten. Grundregel ist: Immer gegen den Wind starten und landen. Aufmerksame und scharfe Beobachtung aller, auch der kleinsten Umstände ist die Vorbedingung eines erfolgreichen Fluges. Dabei spielt die Stärke, Gleichförmigkeit und Richtung des Windes neben der Thermik, der durch die Bodenwärme verursachten aufsteigenden Luftströmung die Hauptrolle.





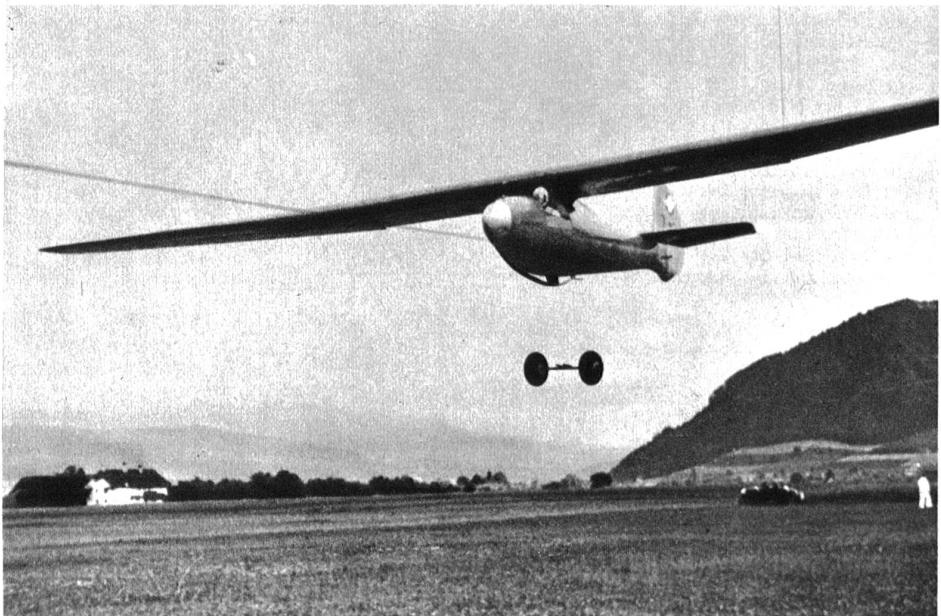
Auf diesem Segelflugzeug, „Zögling“ genannt, beginnt die erste Schulung. Die erste Uebung besteht in „Rutschern“. Von einem durch Autowinde betätigten Startseil wird der Schüler gegen den Wind gezogen. Er rutscht über den Boden und hat nichts weiter zu tun als

mit Hilfe des Steuerknüppels das Flugzeug in horizontaler Lage zu halten. Die zweite Uebung sind die „Hüpfer“. Vorerst muss er lernen, sich über dem Boden schwebend zu halten. Die Höhe wird anfänglich von einem Meter bis zu 60—70 Meter gesteigert.

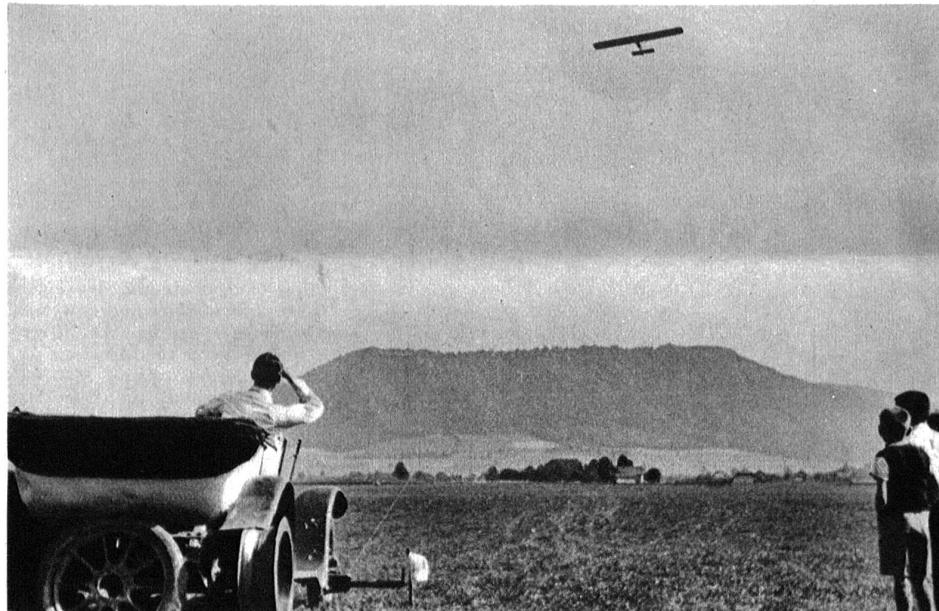


In Ermangelung einer Autowinde wird mittels Gummiseil gestartet. Die eine Gruppe der Startmannschaft hält dabei den Segler am Schwanzende zurück, während die andere ein starkes Gummiseil im Laufschritt anzieht. Auf das Kommando „Los!“ wird das festgehaltene Flugzeug losgelassen und saust nun über die Köpfe der Starter hinweg.

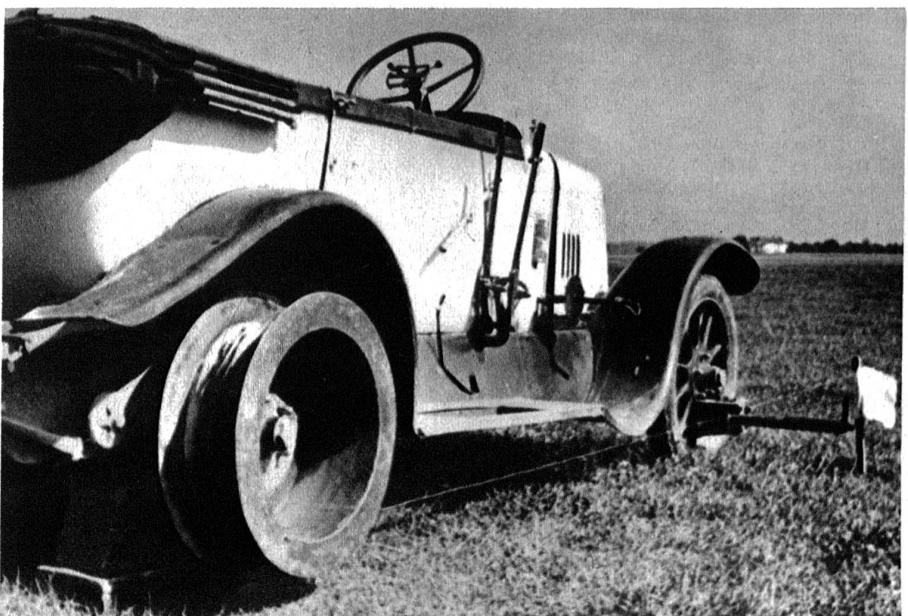
Der Start mittels Autowinde. Der Schüler muss mit Hilfe des Höhensteuers die Höhe regeln können. Das abwerfbare Fahrgestell erleichtert den Start. Nun erst wird er so recht mit dem Schweben in der Luft vertraut. Bald beginnt die erste Prüfung seines flugtechnischen Könnens: der Hochstart. In einer Höhe von 70 Metern muss er ausklinken, in fehlerlosem Gleitflug niedergehen und glatt landen. Hat er diese Bedingungen einwandfrei erfüllt, dann erhält er seine erste fliegerische Auszeichnung, das Brevet A.



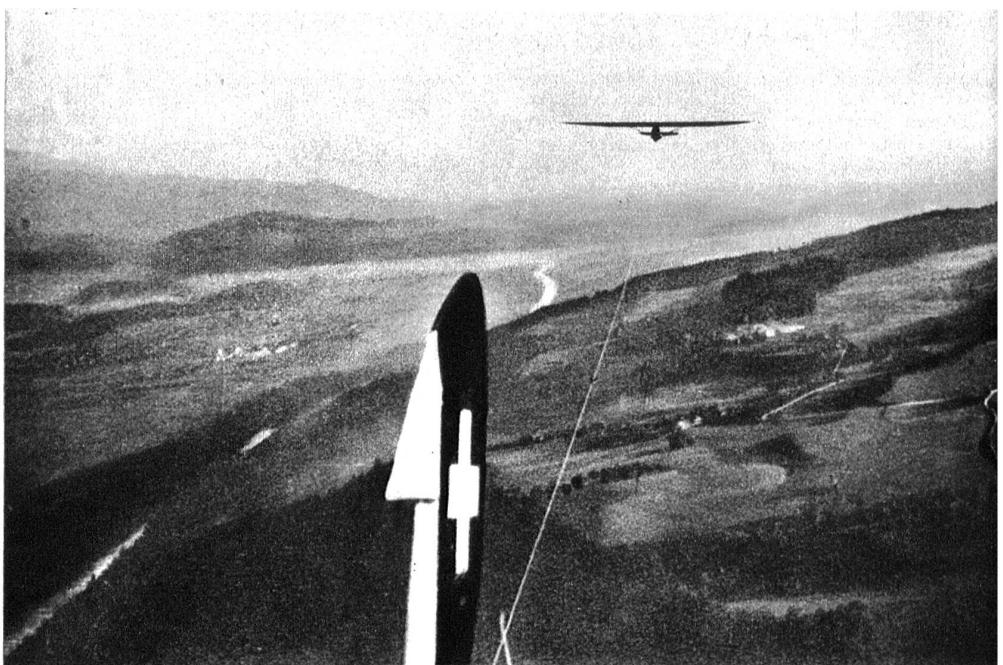
Durch die Autowinde wird der Segler wie ein Drache gegen den Wind hochgezogen. Der Fluglehrer kontrolliert die Haltung des Schülers und die Führung des Apparates. Ist diese einwandfrei, dann ist der Schüler reif zum Erwerb des Brevets B. Die Prüfung zur Erlangung dieses zweiten Diploms erfordert drei fehlerlose Flüge: Erstens eine Linkskurve und Rückkehr zum Startplatz, in einer Flugzeit von 1 Minute, zweitens dasselbe rechts, und drittens die Ausführung einer fehlerlosen S-Kurve.



Die Autowinde. Das Startseil, das einige hundert Meter lang ist, läuft auf einer durch den Motor eines aufgebockten Autos betriebenen Seiltrommel. Diese Seiltrommel ist an Stelle des einen Hinterrades aufmontiert. Das Startseil läuft durch eine am Vorderrad des Autos angebrachten Klappvorrichtung, die das Seil sofort zerschneidet, wenn etwa der Schüler aus irgend einem Grunde nicht ausklinken kann. Dadurch wird die Verbindung Flugzeug-Auto unterbrochen und somit verhindert, dass der Apparat zu Boden gerissen wird.

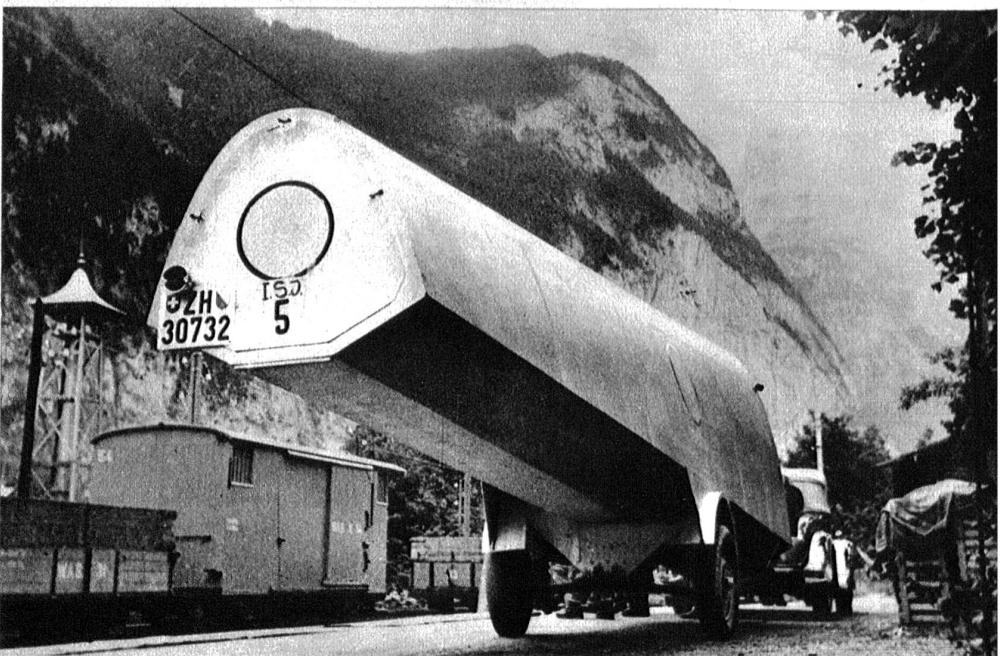


Start mittels Schleppflugzeug. An langem Seil schleppt die Sportmaschine den motorlosen Bruder in schwindlige Höhe. Das Fahrgestell, das dazu dient, dass der Segler beim Start sofort ins Rollen kommt, ist in 5 Meter Höhe abgeworfen worden. Ausgerüstet mit Fallschirm und Fliegerhaube ist der nunmehr ausgewachsene Segelflieger bereit sich durch das Motorflugzeug bis in eine Höhe v. 1000 Metern schleppen zu lassen. Die nächste Stufe seiner segelfliegerischen Laufbahn und das Ziel seines Ehrgeizes wird nun sein das Brevet C zu erlangen



Blick in die Führerkabine eines Hochleistungssegelflugzeuges. Ausgerüstet mit einem solchen Instrumentensatz lassen sich hohe Leistungen erzielen. Zur Erlangung des Brevets C muss der Segler 5 Minuten genau die gleiche Flughöhe einhalten. Wenn er nur um wenige Centimeter unter die vorgeschriebene Höhe abfällt, ist die Prüfung misslungen. Noch höhere Leistungen verlangt das internationale Leistungsabzeichen: 5 Stunden Flugdauer, 50 Kilometer Distanz u. 1000 m Startüberhöhung. Dazu muss er selbstverständlich mit den erforderlichen Instrumenten vertraut sein. Der Variometer, der ihm das Steigen oder Sinken in Sekundenmetern angibt, der Höhenbarograph, der auf einer Schreibtrommel die Höhe des Flugweges fortwährend schriftlich festhält, bilden neben Kompaß, Thermometer, Neigungsmessern und Wendezeiger das Handwerkzeug, mit dem der ausgebildete Segelflieger mühelos umzugehen weiß.

So verpackt reisen unsere Segler mit ihren Vögeln ins hochalpine Wochenende. Von hohen Startplätzen aus hofft der wagemutige Pilot seinen weiten Weg in majestatischem Flug zu schweben, auf Wolkenstrassen und vor Gewitterfronten hinzuziehen, und wenn er Glück hat und ihm die Witterungsumstände günstig gesinnt sind, vielleicht einen Rekord zu schlagen.





Begegnung in einsamer Höhe.
Motorflugzeug und Segler be-
gegnen sich über den Wolken



Im hochalpinen Segelfluglager auf
Jungfraujoch. Letzte Vorbereitungen
zum Start.



Winterstimmung in Grindelwald.

Phot. R. Schudel



Das Tal von Grindelwald mit
Blick auf das Wetterhorn
Phot. R. Schudel.

Im Jahre 1888 kamen die ersten Wintergäste nach Grindelwald. War es vorerst der Schlitten, der die Menschen zu Erholung und frohem Spiel in die winterliche Berglandschaft hinausführte, so brachte das Eislaufen und besonders das Skifahren geradezu eine Umwälzung in die Tourismus. Mit der Beherrschung des

Schnees verlor der Winter seine Härte und die Alpen und Gletscher wurden dem Erholung und Entspannung Suchenden auch zur Winterszeit ein vertrautes Gelände. Grindelwald nahm dadurch als Wintersportplatz einen kaum vorstellbaren Aufschwung.



Alte Landstrachten und Sonntagskleider der Grindelwaldnerinnen. Ebense Bodenständig wie die Kleider sind die alten Schlitten, die heimische Grindelwaldner „Gybe“.



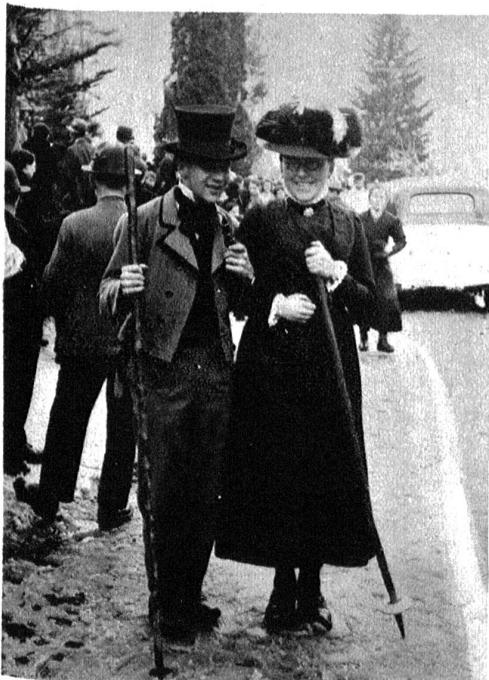
Mit dem Aufkommen des Wintersportes erlebte Grindelwald eine neue Epoche seiner Entwicklung. Bild einer Schlittelpartie in Kostümen, die zum Teil noch aus dem vorigen Jahrhundert stammen.



Was wäre heute ein Winter ohne Skifahren! Anfangs der 90er Jahre kamen die ersten Skier aus Norwegen nach Grindelwald. Von den schweren, hinten ebenfalls spitz zulaufenden und mit Schnitzerei versehenen Latten mit Meerrohrbindung bis zu den heutigen Rennmodellen haben diese in 50-jähriger Entwicklung eine ständig leistungsfähigere Form erhalten. Das Bild zeigt die vorkriegszeitliche Damen-Skiausrüstung: langer Rock, Hüte mit Schleier, straffe Haltung durch Korsett! Als Skistöcke wurden lange Stangen verwendet, die gleichzeitig als Stütze, Brems- und Balancievorrichtung dienten.



Die Entwicklung des Skisportes ist auch für die Armee von grösster Bedeutung. Es ist kein Zufall, sondern die Folge einer von Jugend auf geübten Trainings, dass auch da die Grindelwaldner früh schon an erster Stelle standen. Das Bild zeigt die seinerzeit berühmte Militärpatrouille unter Hptm. Bernet, Sieger an 4 eidgenössischen Armee-Ski-Patrouillenläufen: 1911 in St. Moritz, 1913 in La Chaux-de-Fonds, 1914 in Pontresina und 1915 in Bern (Gurten!). Bereits im Jahre 1902 wurde in Grindelwald ein Skiklub gegründet. Aus Langläufen, Sprungkonkurrenzen, Abfahrts- und Slalomrennen sind seither Hunderte von Preisen und manche Meisterschaft in das Tal gekommen.



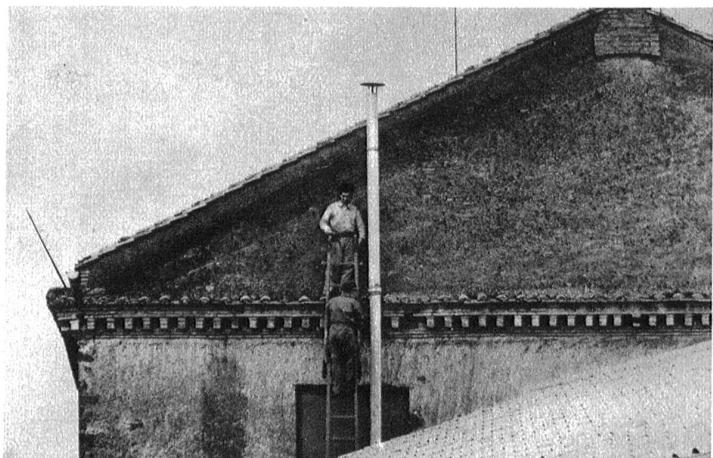
Zwei fröhliche Paare aus dem Festzug in alten Trachten.





Zum neuen Papst ist der bisherige Kardinal-Staatssekretär des Vatikans, Pacelli gewählt worden. Er ist ein grosser Freund der Schweiz, verbrachte er doch alljährlich seine Ferien im Institut Stella Maris bei Rorschach am Bodensee, wo er Erholung von seinen Amtsgeschäften suchte. Enge Beziehungen verbinden ihn auch mit dem Kloster St. Gallen, dem er jedes mal bei seinen Aufenthalten in der Ostschweiz einen Besuch abstattete. Das Bild zeigt Pacelli, den nunmehrigen Papst Pius XII., im Gespräch mit dem päpstlichen Nuntius in Bern, Msgr. Bernardini, vor der St. Galler Klosterkirche, anlässlich der Weihe des neuen Bischofs von St. Gallen im letzten Herbst, den er persönlich einsegnete.

(Photopress)



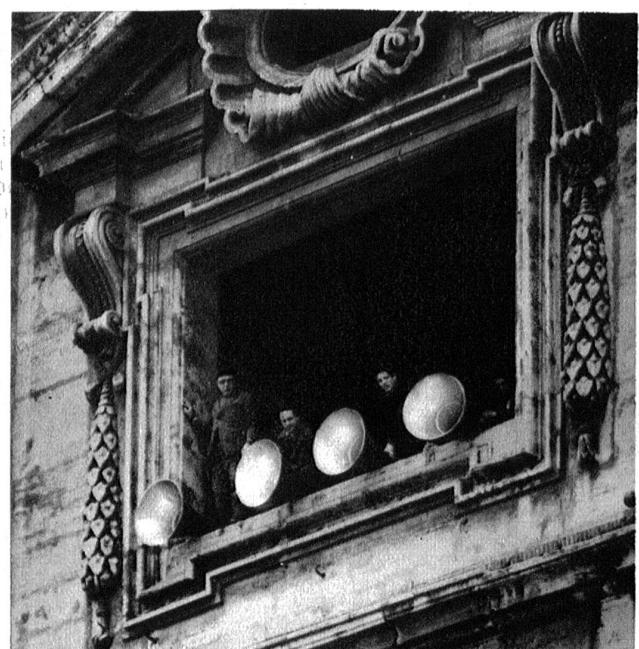
Durch dieses enge Kamin auf dem Dach der Sixtinischen Kapelle, in welcher das Kardinalkollegium zur Papstwahl versammelt war, wurde den harrenden Gläubigen nach altüberliefelter Sitte das Wahlergebnis bekannt gegeben. Ist der dem Kamin entweichende Rauch schwarz, dann ist dies das Zeichen, dass die Abstimmung kein Ergebnis hatte; ist er dagegen weiss, dann bedeutet dies, dass die Wahl positiv war.



In diesem Ofen wurden die Wahlzettel verbrannt. Ist die Wahl ergebnislos verlaufen, d. h. hatte keiner der Kardinäle Zweidrittel der Stimmen erhalten, dann verbrannte man nasses Stroh mit den Wahlzetteln. Der durch das Kamin entweichende schwarze Rauch brachte die Kunde an die Aussenwelt.



Da der neue Papst sofort nach erfolgter Wahl mit dem päpstlichen Gewand bekleidet werden muss, werden zum voraus drei Soutanen von verschiedener Grösse bereit gehalten, denn die Wahl des Kardinalkollegiums kann auf einen Kardinal von grosser, mittelgrosser oder kleiner Gestalt fallen. Der Schneider des Vatikans hat die drei päpstlichen Gewänder in einer Vitrine im Vatikan ausgestellt.



Neben der aus dem Mittelalter stammenden Nachrichtenübermittlung durch weissen oder schwarzen Rauch, die modernste, durch Radio! Mittels dieser mächtigen Lautsprecher wurde der römischen Bevölkerung der Name des neuwählten Oberhauptes der Kirche bekannt gegeben.