

Vogelflugversuche in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts : Ein Nachklang

Autor(en): **Roth, Paul W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG**

Band (Jahr): **72 (2000)**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-378348>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Vogelflugversuche in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts. Ein Nachklang.

Prof. Dr. Paul W. Roth
Institut für Geschichte
Karl-Franzens-
Universität Graz
Heinrichstrasse 26/II
A-8010 Graz

Diskussionsbeitrag

«Schon in jungen Jahren träumte ich vom Fliegen.» Ing. Albert Vidic war gelernter Schlosser, geboren 1912 in Graz. Im Dezember 1938 wanderte er nach Leipzig aus, bekam dort eine Stelle als Detailkonstrukteur und besuchte dort die Staatliche Ingenieur-Schule. Im Reichsluftfahrt-Ministerium war er schliesslich mit Sonderaufgaben betraut, auch auf dem Sektor Flugzeugbau, so. z.B. mit dem Bau des Scheibenflugzeuges für General Udet.

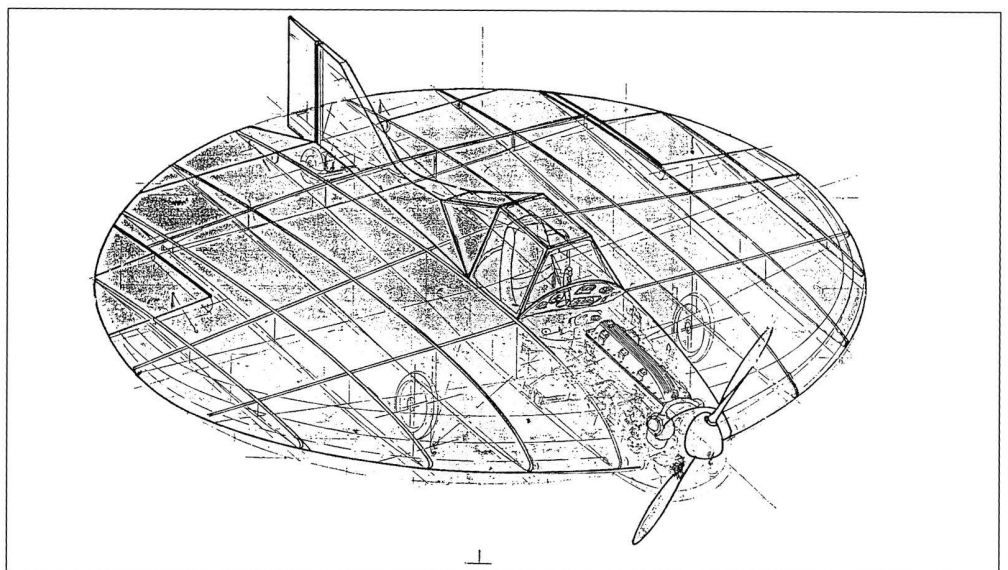
«Die Freude am Beobachten der Natur und die logische Konsequenz daraus sowie die Anwendung in der Praxis haben mir zuerst viele Erfinderprämien, später nach 1945 auch Patente eingebracht», sagte er selbst. Vidic war auch Segel- und Motorflieger. 1943 und 1944 wurde er zweimal ausgebombt, verlor 1944 drei seiner sieben Kinder.

Von 1944–45 Soldat, er wurde schwer verwundet, dann Armut, wieder in Graz. Mehrere Tätigkeiten als Konstrukteur bei steirischen Firmen folgten. 1961 verliess

Albert Vidic selbst die Andritzer Maschinenfabrik und wendete sich seinem Flugzeugprojekt zu, das er so beschrieb: Das «Armmuskel-betriebene Schwingflugzeug, zugleich Hochleistungs-Segelflugzeug» ist das Ergebnis von über zwei Jahrzehnten Forschungs- und Entwicklungsarbeit und hat den Gedanken eines biologischen Menschenfluges zur Grundlage. Sein Projekt wurde mit einem Forschungspreis des Landes Steiermark unterstützt.

Die ornithologischen Untersuchungen wurden ausnahmsweise nur an in Freiheit lebenden Vögeln vorgenommen und beschränkten sich in der Hauptsache auf die bei uns heimischen Grossvögel. Es wurden für diesen Zweck keine Vögel getötet, sondern weitgehend die in den neuesten Fachbüchern veröffentlichten technischen und aerodynamischen Daten verwendet, bzw. mit Korrekturen anwendbar gemacht.

Die Leistungsfähigkeit der menschlichen Muskeln wurden bei Verwendung einfachster Maschinenelemente optimal eingesetzt.



Entwurfszeichnung für ein Scheiben-Flugzeug 1941.



Ausstellung des Schwingen-Flugzeugs am Grazer Hauptplatz 1987.

Die unbekanntenen Größen von flexiblen Tragflächenelementen wurden unter Verwendung von Spezialwerkstoffen in den Holmen und Spanten dadurch anwendbar gemacht, indem diese in einem eigens hierfür gebauten Windkanal genauestens untersucht wurden. Die Vermeidung des induzierten Widerstandes wurde mittels aufgefächerten Tragflächenenden erreicht.

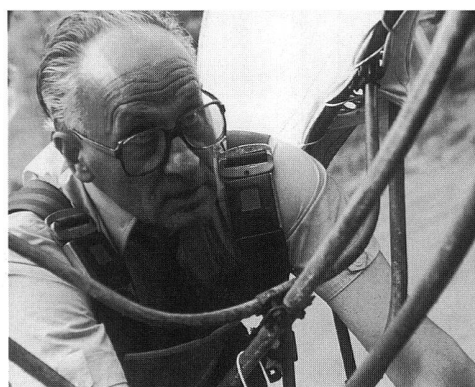
Die Steuerung geschieht mittels einer geteilten Schwanzflosse durch die Füße. Analog der seinerzeitigen Ausbildung der Segelflieger mit dem Schulgleiter 38 (SG 38), die mit Rutschern und Sprüngen begann, wird hier mit «Hupfer und Sprünge» begonnen. (!) Im Gegensatz zu allen anderen Flugsystemen ist in diesem Falle der Start schwerer als die Landung. Die spezifische Flächenbelastung entspricht etwas mehr als die Hälfte des Steinadlers und Seeadlers.

Während auf dem Grundstück von H. Enzinger – innerhalb des Österreich-Ringes – nur Hupfer und Sprünge vorgenommen wurden, sind die eigentlichen Versuche beim Schloss Waasen vorgesehen. Die gesetzlichen Vorschriften der Distanzen (150) werden eingehalten. Das erste gebaute Schwingenflugzeug «Godwind I» zerbrach 1981 im Sturm, das zweite flog 1987 schon einmal 12,5 Meter. Godwind II hatte 16 Meter Spannweite und 39,5 kg Gewicht.

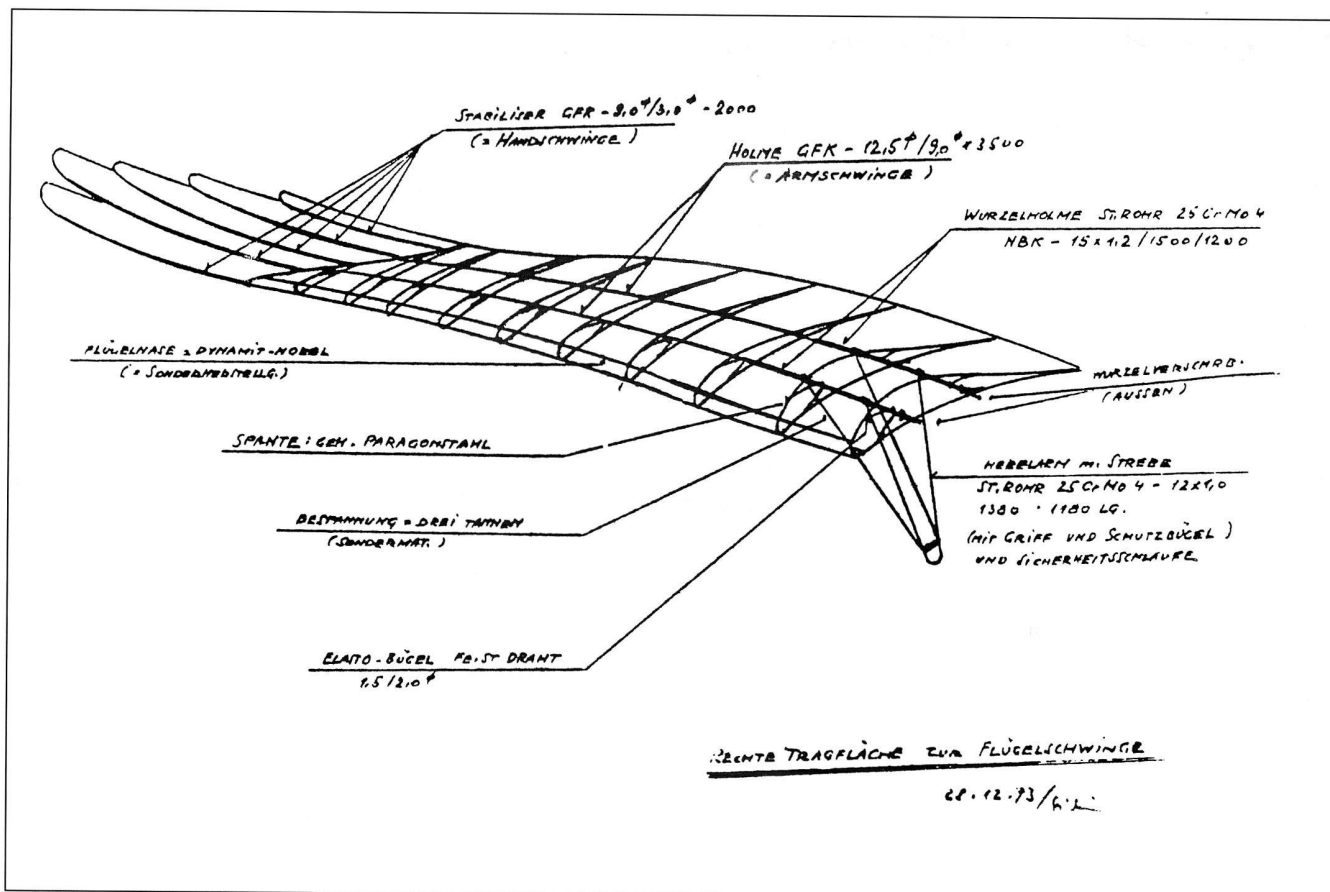
Die Schwingen bestanden aus Stoff. Alles fertigte Vidic selbst.

Weitere Flugversuche folgten, dann finden sich ab 1988 keine schriftlichen Hinweise mehr. Ein Videofilm soll existieren, auch der ORF war anwesend gewesen. Das Fluggerät dürfte um 1992/93 bei Nestelbach verkommen sein. Vidic starb am 5. Juli 1999. Seine Tätigkeiten gipfelten in Vogelflugversuchen, einem Nachklang vergangener Zeiten, was der Romantiker auch selbst wusste, ja anstrebte.

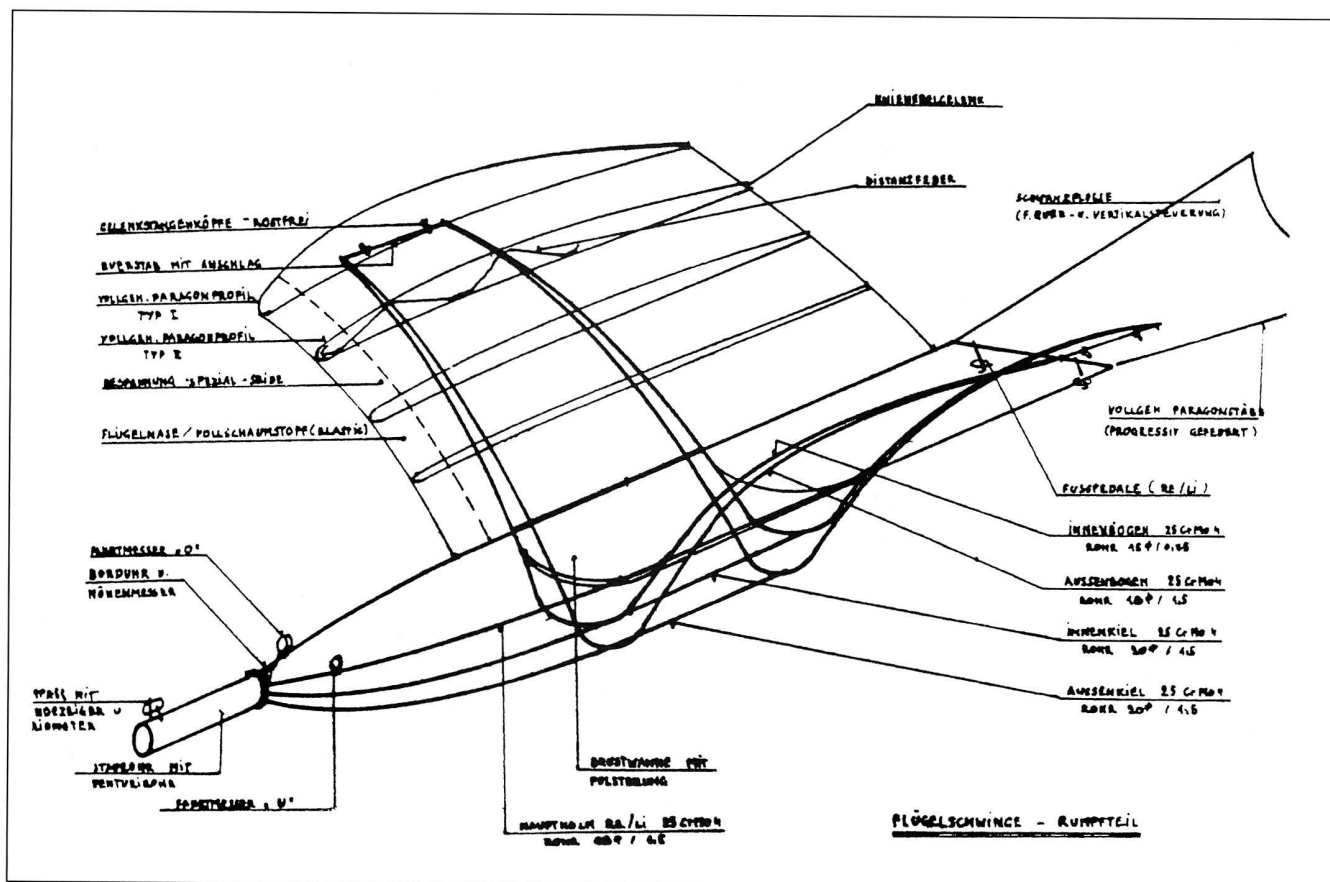
Der Nachlass von Ing. Vidic befindet sich zum Teil in der Steiermärkischen Landesbibliothek, Graz, zum Teil im Besitz seiner Tochter Gunda Pfundner, Graz. Die Ausführungen stützen sich darauf.



Ingenieur Albert Vidic bei einer Demonstration.



Rechte Tragfläche zur Flügelchwinge.



Flügelchwinge-Rumpfteil.