

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 18 (1942-1943)

Heft: 44

Artikel: Was ist ein Helicopter?

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-711791>

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: 06.01.2026

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



Einschienen eines schufbruchverletzten Oberarmes. (Zens.-Nr. VI Su 11564.)

Nicht allein die bis ins feinste entwickelte Kunst der Röntgendiagnose und die chirurgische Meisterschaft in der Vornahme von Trepanationen sind hier die Voraussetzungen für das wirkliche Gelingen — es ist vor allem auch die wertvolle **psychologische und schulungsmäßige Nachbehandlung**, die heute eine bedeutende Rolle spielt

und den Verletzten die spätere Arbeitsfähigkeit wieder eröffnet.

Verletzungen, die noch im letzten Kriege zum Tode oder wenigstens in den zahlreichsten Fällen zu einem qualvollen Siechtum geführt haben, sind heute in überaus vielen Fällen heilbar. Der Verlust von Teilen des Gehirns schließt heute die Arbeits-

fähigkeit nicht mehr aus. Das gleiche gilt auch von den in großem Maße auftretenden **Nervenverletzungen**.

Dieser völlig neue Aufgabenkreis hat dann auch innerhalb der Armeen und wiederum zuerst in Deutschland — eine ganz neue Form Sanitätsoffizier — den Wehrmachts-**Befreiungsoffizier** — geschaffen.

Während der eigentliche Sanitäts-
offizier in vorderster Stellung um die gesundheitliche Wiederherstellung der Verwundeten ringt, erfüllt der «Befreiungs-
offizier» jene Funktionen, die man wohl am besten mit dem eines «**sozialen Arztes**» umschreiben kann.

Seine wertvollste Aufgabe besteht denn auch darin, auf Grund sorgfältiger Studien der Fähigkeiten und Anlagen eines jeden Kriegsverletzten dafür zu sorgen, daß er nach seiner Entlassung aus dem Lazarett wieder in eine Anstellung des täglichen Lebens — ja soweit möglich sogar ohne Berufsänderung — eingeschaltet werden kann.

Diese Männer auf der andern Seite des Krieges, die alles aufbieten, um jene, die in Erfüllung ihrer schweren Pflicht Opfer an der körperlichen Gesundheit bringen, zum Wiederaufbau einer neuen Zukunft zu verhelfen, haben vielleicht in höherem Maße den Anspruch, die **wahren Helden** dieses Krieges genannt zu werden.

P. Schultheß.

Was ist ein Helicoppter?

Um es gleich vorwegzunehmen: es ist ein Flugzeug, das nicht nur fast senkrecht startet und landet, wie der in den zwanziger Jahren von Juan de la Cierva entwickelte «**Autogiro**», sondern tatsächlich ganz genau lotrecht starten und landen, dazu aber auch noch ohne jede Fortbewegung in der Luft schweben und seitwärts, ja sogar rückwärts fliegen kann.

Wie der «**Autogiro**» ist auch der «**Helicoppter**» ein «Windmühlenflugzeug», das sich ganz prinzipiell von jedem andern Flugzeug unterscheidet. Beim gewöhnlichen Flugzeug wird bekanntlich durch die Luftschaube ein gewaltiger Sturmwind aufgepeitscht, der dann an der Unterfläche der Flügel aufprallt und so das ganze Flugzeug in die Höhe hebt. Gleichzeitig bewegt sich das Flugzeug, durch den sich in die Luft hineinschraubenden Propeller geschleppt, mit großer Geschwindigkeit vorwärts; kein gewöhnliches Flugzeug kann sich ohne diese Vorwärtsbewegung in der Luft halten.

Beim «**Autogiro**», und insbesondere beim «**Helicoppter**» rotiert aber die Luftschaube nicht um eine horizontale, sondern um eine vertikale Achse.

Auch sie schraubt sich in die Luft hinein, aber nicht vorwärts, sondern aufwärts. In vielen Ländern wird seit Jahren an der Weiterentwicklung dieser

Art Flugzeug gearbeitet, denn wenn einmal alle Probleme gelöst sind, wird dieses Flugzeug die Maschine des Privatmannes sein, da es keinen großen



Startbereite Helicoppter.

Flugplatz benötigt, sondern buchstäblich auf jedem Flachdach starten und landen kann.

Am erfolgreichsten in den Versuchen mit «Helicoptern» war offenbar der bekannte amerikanische Flugzeugingenieur Igor Sikorsky von den Vought-Sikorsky-Flugzeugwerken. Er führte seine Maschine am 15. April 1941 erstmals vor und flog damals 69 Minuten und 14 Sekunden über einem Feld, das kaum drei Aren maß. Am 6. Mai desselben Jahres brach er den von Deutschland gehaltenen Weltrekord für «Helicopter»-Flüge um über 11 Minuten und hielt sich 1 Stunde, 32 Minuten und 30 Sekunden in der Luft. Gleichzeitig führte er mit seiner Maschine Manöver aus, die vorher noch kein einziges Flugzeug absichtlich unternahm. Er führte mehrere Starts und Landungen vor, und sie waren ausnahmslos völlig senkrecht. Dann flog er vorwärts, seitwärts, rückwärts und drehte das in der Luft schwebende Flugzeug um seine eigene vertikale Achse. Er flog auf einen Baum zu, hielt vor ihm, immer in der Luft schwebend, an und flog rückwärts wieder von ihm weg. Am 17. April 1941 montierte er Schwimmer an seine Maschine, startete auf einer Wasserfläche und landete auf einem Feld, womit er den ersten «Helicopter»-Amphibienflug ausführte.

Die Maschine, die er zu diesen Versuchsfügen verwendete, bot zwei Personen Platz und hatte einen Motor von etwa 200 PS. Zum Starten und Landen benötigte sie weniger als 10 Quadratmeter Fläche. Vorwärts fliegt sie mit einer Geschwindigkeit von 0 bis etwa 165 Stundenkilometer, rückwärts



Einschwebender Helic和平。

und seitwärts mit einer solchen von 0 bis 40 Stundenkilometer; pro Minute kann sie bis über 300 Meter an Höhe gewinnen. Die Steuerung ist denkbar einfach.

Es paßt ausgezeichnet in unsere Welt hinein, daß dieses Flugzeug, das eigentlich als Friedensflugzeug für den Privatmann gedacht war, nun ausgerechnet zuerst als Kriegsflugzeug eingesetzt werden soll, nämlich in der Schlacht im Atlantik. Landstationierte Flugzeuge können den mittleren Teil des Atlantiks nicht wirksam abpatrouillieren. Da sich gerade das Flugzeug als überaus gefährliche Waffe der U-Boot-Abwehr erwiesen hat, verlegten die deutschen Tauchboote ihre Tätigkeit gerade in die Mitte des Atlantiks,

wo in der Luftbedeckung der Geleitzüge eine Lücke klaffte. Auf alliierter Seite hat man alle Anstrengungen gemacht, diese Lücke zu schließen. Zuerst gab man den Handelsdampfern Katapultflugzeuge mit, doch konnten diese nicht wieder auf dem Deck landen. Nach einem Flug ging dann der Pilot meist vor einem Handelsdampfer auf dem Wasser nieder und wurde gerettet, während das Flugzeug natürlich verloren war. Diese Art Abwehr ist selbstverständlich nur ein Notbehelf und außerordentlich kostspielig. Ein weiterer Schritt zur Schließung der «Lücke im Atlantik» wurde gemacht, als die kleinen sogenannten «Taschen-Flugzeugträger» in Dienst gestellt wurden, auf deren Wirken es zurückzuführen ist, wenn die Alliierten, wie aus ihren und den deutschen Berichten herausgelesen werden kann, in den letzten Monaten einen ganz beträchtlichen Abwehrerfolg in der Schlacht im Atlantik errungen haben. Nun kommt als neuester Schritt die Verwendung der «Helicopter» hinzu. Jedes neu gebaute Handelsschiff wird heute in den USA. mit einem kleinen Flugdeck ausgerüstet, auf dem ein «Helicopter» starten und landen kann. Den U-Booten wird somit eine neue Waffe entgegengestellt, und zwar sogar eine sehr gefährliche Waffe, denn ein einmal ausgemachtes U-Boot kann natürlich von dem in der Luft schwebenden «Helicopter» mit viel größerer Treffsicherheit mit Wasserbomben belegt werden, als von einem gewöhnlichen Flugzeug, das sich relativ zum U-Boot ja immer mit großer Geschwindigkeit bewegt.

T. F. A.

Ein Jahr Kant.-zürcherischer Vorunterricht

Eine nachdenkliche Sportbetrachtung

Die «Abteilung Vorunterricht» der zürcherischen Militärdirektion zählt innerhalb aller eidgenössischen Vorberichtsstätten zu den vorbildlichsten Organisationen des freiwilligen Vorunterrichts. Unter der Leitung von Lt. Farner hat es diese Abteilung nicht nur verstanden, durch eine Reihe prächtiger Veranstaltungen — wie den großen Orientierungslauf — das allgemeine Interesse auf diese heute so wertvolle und dringend notwendige Institution zu lenken. Zusammen mit einem begeisterten Mitarbeiterstab ist heute der VU. zugleich zu einer bedeutenden Organisation, innerhalb welcher ständig zehn Personen vollamtlich beschäftigt sind, und deren Kartothek alle Angaben von über 24 000 Knaben im Vorunterrichtsalter umfaßt — herangewachsen.

Unter diesen Voraussetzungen gesehen, kommt denn auch den nachstehenden Zahlen über die **Beteiligung und Leistungen des VU. von 1942** doppelte Bedeutung zu.

Ueber den entscheidenden Wert der körperlichen Ertüchtigung — und damit des Vorunterrichts — besteht heute wohl kein Zweifel mehr, denn jeder Tag des Kriegsgeschehens beweist aufs neue und immer eindrücklicher, daß allein die **Entschlossenheit, der Mut, die Kameradschaft und die freudige Einsatzbereitschaft jedes Einzelnen, die Unabhängigkeit und Sicherheit unseres Landes garantieren kann.**

Dieser Wille zur Ertüchtigung scheint denn auch — rein äußerlich gesehen — den großen Teil unserer Jugend so tief erfaßt zu haben, daß von seiten der Eltern und Parteien heute immer wie-

der der Vorwurf erhoben wird, diese Jugend habe überhaupt allein noch für Sport und Rekorde Interesse.

Mäßigebenden Stellen aber ist es in den letzten Jahren kein Geheimnis geblieben, daß gerade diese Jugend bei den **Rekrutierungen** sich in einer **körperlichen Verfassung** befindet, die zu ernsten Besorgnissen Anlaß bietet.

Und die eben bekannt gegebenen Zahlen des zürcherischen Vorunterrichts vom Jahre 1942 zeigen nun aufs eindringlichste, daß mit **Begeisterung auf den Sportplätzen, mit Liebhabe reien für eine bevorzugte Sportart** — die Anforderungen, die heute ganz einfach an die militärflichtige Jugend gestellt werden müssen — niemals erfüllt werden können.

In welch hohem Maße Gleichgültigkeit und Bequemlichkeit noch über