Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 11 (1945)

Heft: 6

Artikel: Segelflugzeuge im Kriegseinsatz : die Rolle des Lastenseglers im vergangenen Kriegsgeschehen

Autor: Horber, Heinrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363106

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: 23.08.2025

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

glatt durchschlagen. Sie weisen kleine Löcher von ca. 3 cm Durchmesser auf. Dasselbe ist von dicken Fensterrahmen zu sagen, sie zeigen ebenfalls Löcher von ca. 3 cm Durchmesser. Andere in einem leerstehenden, abbruchreifen Betonbau vorgenommenen Sprengversuche zeigen Mauereinschläge von Faustgrösse in 5 Meter Distanz vom Orte der Explosion.

Zeitmessungen in bezug auf die Brenndauer vom Momente der Zündung bis zum Momente, in welchem die Elektronröhre zum Gusseisenfuss durchgebrannt ist, ergaben folgende Werte bei 5 Stabbrandbomben:

a) 67" b) 65" c) 65" d) 70" e) 70"

demnach einen Durchschnittswert von 66 Sekunden Brenndauer.

Die Sprühwirkung erfolgt auf eine Fläche von ca. 30 m² und einer Höhe von 3—5 Metern.

Die Stabbrandbomben mit Sprengsatz sind gefährlich. Die Splitterwirkung ist bis auf 40 Meter sehr gross.

Die Detonation tritt ca. 100—110 Sekunden nach dem Einschlagen der Bombe ein.

Die Abwurf-Kanister weisen eine Beschickung von gewöhnlichen Stabbrandbomben zu solchen *mit* Sprengsatz im Verhältnis von ca. 4 : 1 auf. Demnach sollten grundsätzlich *alle* abgeworfenen Stabbrandbomben als solche *mit* Sprengsatz angesehen werden, wenn nicht unnötige Verluste entstehen sollen. Die Bekämpfung mit trockenem Sand hat sich als 100-prozentig richtig und absolut wirksam erwiesen. Dies erhellt auch aus der Tatsache, dass von den Hausfeuerwehren anlässlich des Bombardementes der Stadt Basel vom 4. 3. 45 von 78 Entstehungsbränden 61 gehalten und gelöscht wurden, d.h. 78 % der Brände!

Segelflugzeuge im Kriegseinsatz

Von Heinrich Horber, Frauenfeld

(Die Rolle des Lastenseglers im vergangenen Kriegsgeschehen)

Im Rahmen des militärischen Transportflugwesens des zu Ende gegangenen Krieges ist (erstmals durch die Deutschen) ein neuartiges Flugzeugbaumuster, der sogenannte Lastensegler, eingesetzt worden. Es war naheliegend, dass Deutschland, als das Ursprungsland des motorlosen Fluges, diese neue Art der Mannschaften- und Kriegsmaterial-Lufttransporte im vergangenen Kriegsgeschehen erstmals praktisch erprobte, wobei bereits bei Beginn des Krieges die deutschen Segler im Einsatz in Holland, Norwegen, Kreta, Korinth und an vielen andern kriegerischen Luftunternehmen beteiligt waren.

Schon in den ersten Kriegsjahren erwies sich das Segelflugzeug als zuverlässiges Nachschubmittel zum Transport von Menschen und Material, und als Hilfsmittel wurde das Segelflugzeug für die kämpfende Truppe in schwer zugänglichem Gelände erfolgreich eingesetzt.

Für Segelflieger war es besonders leicht, nach kurzen Unterweisungen sich mit diesen Lastenseglern im Einsatz bei ihrer unvergleichlichen Begeisterung für die Segelfliegerei vertraut zu machen.

Solche Lastensegler haben bei ihrem Einsatz unzählige Stützpunkte, eingekesselte Verbände auf Anforderung mit dem nötigen Nachschub an Munition und andern Dingen, wie Verpflegungs- und Sanitätsmitteln, versorgt und der Truppe ermöglicht, ihre Stützpunkte zu behaupten und Durchbruchsversuche des Gegners zu vereiteln. Die Lastensegler haben somit ihre Feuerprobe im Kriege bestanden.

Der schlagartige Einsatz und die damaligen Erfolge der deutschen Lastensegler, z. B. auf Kreta, waren für die Welt eine Ueberraschung gewesen.

Nach den sichtlichen Erfolgen von Kreta wurden dann in U. S. A. verschiedene Flugzeugwerften mit der Konstruktion von Lastenseglern beauftragt. Man schuf in U. S. A. verschiedene Lastensegler-Ausbildungszentren. Heute haben Heer und Marine der Vereinigten Staaten getrennte Lastensegler-Divisionen. Das Luftkorps des Heeres besitzt Zentren in Frankfort Lewis School und in

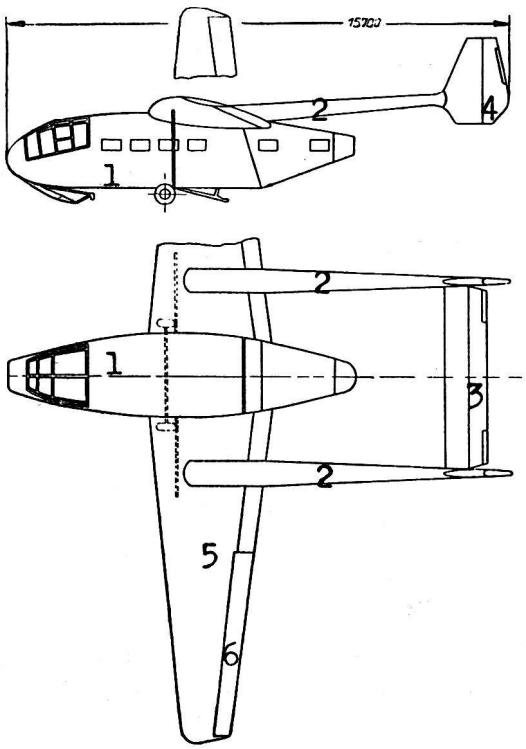

Abb. 1

Uebersichtszeichnung des bekannten deutschen Lastenseglers GOTHA «GO 242»

1 = Rumpf
2 = Leitwerksträger (doppelt)
3 = Höhenruder (mit Trimmklappen versehen)
4 = Seitenruder (mit Trimmklappe)
5 = Tragflügel
6 = Querruder

Twentine Palms. Das Zentrum der Marine-Lastensegler-Division befindet sich in Parris Island (Südkarolina).

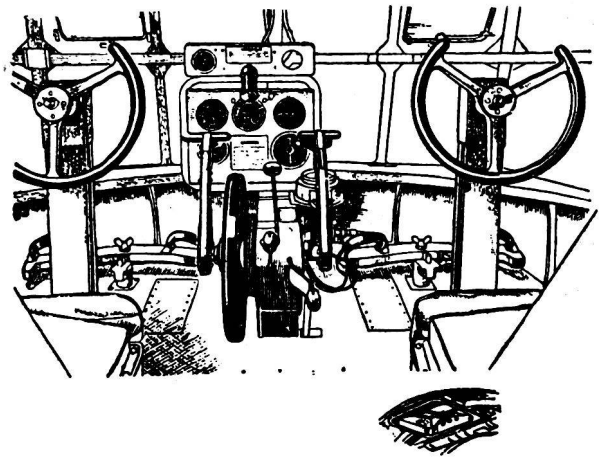

Abb. 2
Blick in den Führerraum des HORSA-Gleiters

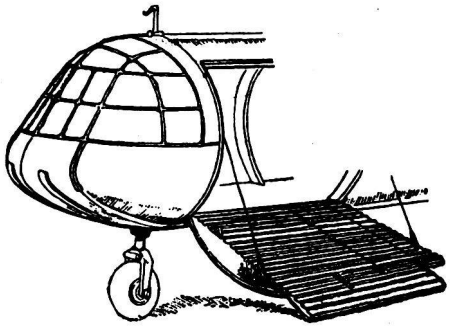

Abb. 3
Rumpfnase des britischen HORSA-Gleiters mit Einsteigtür

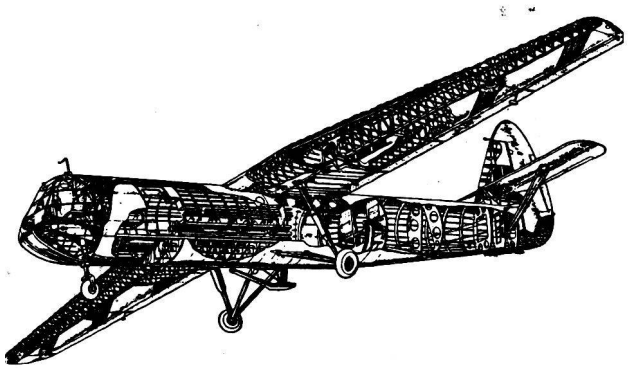

Abb. 4
Querschnitt durch den engl. Transportgleiter
AIRSPEED-«HORSA».
Der HORSA-Gleiter ist ein Hochdecker in Holzbauweise. Seine Rumpfnase ist weit nach vorne vorgebaut. In dieser befindet sich in einer sog. Sichtkanzel der Piloten- und Hilfspilotenraum. Dahinter befindet sich der Grossraum für 25 Mann mit voller Ausrüstung.

Für die Ausbildung zum Lastensegler-Piloten wurden Anwärter herangezogen, die in der Militärluftfahrt nicht verwendungsfähig waren, weil sie die gestellten Bedingungen nicht hundertprozentig erfüllen konnten. Nach zweimonatiger Ausbildung erhalten diese den Titel eines «Lastensegler-Transportpiloten».

In England ging man erst im Jahre 1942 daran, die Army Airborne Division unter Generalmajor F. A. M. Browning, bestehend aus Fallschirmjägern, Motorflugzeug-Truppentransportern und Lastenseglern aufzustellen. Die anfänglich bei den Engländern eingesetzten Lastenseglertypen waren «Hotspur» und Airspeed-«Horsa». Der neuere Typ «Horsa» wurde im März 1943 zum ersten Male dem Herzog von Gloucester vorgeführt und als sogenannter «Standardtyp» von den Lastensegler-Divisionen übernommen.

Der Typ «Horsa» hat eine Transportfähigkeit von 25 Mann (inklusive Pilot) in voller Ausrüstung. Die Gesamtflügelspannweite dieses Seglers beträgt 26,8 m. Sein Leergewicht beziffert sich auf 3402 kg. Vollbelastet hat der Transportgleiter «Horsa» ein Gesamtfluggewicht von 6917 kg.

Das Gegenstück zum seinerzeitigen schlagartigen Einsatz und Aufstieg und der spätern Erschöpfung der deutschen Luftmacht bildete die stetige Entwicklung bei den Fliegerwaffen der alliierten Luftstreitkräfte. So auch hinsichtlich des Einsatzes von Lastenseglern mit gigantischen Ausmassen und hohem Ladevermögen.

Bereits bei der Invasion der Normandie zählten die britischen Lastensegler des neuesten Types «Hamilcar» zu den wichtigsten Geheimwaffen, die von alliierter Seite zum erstenmal eingesetzt wurden. Diese riesigen Segler — gebaut von der General-Aircraft Comp. — zeichneten sich bereits schon um die Jahreswende 1940/1941 auf dem Reissbrett der englischen Flugzeug-Konstruktionsbureaux ab.

Der «Hamilcar»-Riesensegler kann wahlweise in sich aufnehmen: einen englischen Tetrarch-Panzerkraftwagen mit 40-mm-Geschütz bestückt, einen amerikanischen Locustpanzer, zwei Aufklärungswagen, eine 7,62-cm-Antitankkanone, eine 8,76-cm-Haubitze mit Fahrwerk, ein Sturmgeschütz, das gesamte Baumaterial für eine Bailey-Pontonbrücke, drei Anhänger oder 60 Mann vorzüglich bewaffneter Truppen.

Bei der Konstruktion wurden insbesondere die nachstehenden Gesichtspunkte berücksichtigt: dass die Nutzlast zirka 7—8 Tonnen betragen müsse und der Innenraum gross genug sei, um wichtiges Kriegsmaterial aufnehmen zu können. Ferner wurde Wert darauf gelegt, dass das Frachtgut innert kürzester Frist eingesetzt werden und der Gleitwinkel des Seglers so gewählt war, dass der Apparat in einem Minimum an Zeit und Auslaufstrecke abgesetzt werden konnte.

Schliesslich wurden zum Bau dieser Riesensegler solch rationelle Arbeits- und Fabrikationsmethoden angewandt (Serienbauweise), dass auch der Totalverlust der Maschine nach erfolgter Landung in wehrwirtschaftlicher Hinsicht in einem tragbaren Rahmen gehalten werden konnte.

Aus den Kriegsberichten dieses Frühjahrs ging immer wieder hervor, dass unzählige alliierte Geschwader an Schleppzügen, d. h. alliierte Bom-

Abb. 5
Lastensegler-Invasion
Diese Aufnahme zeigt einen ganzen Schwarm von Lastenseglern, die von alliierter Seite jenseits des Rheins abgesetzt worden sind. Das Bild wurde von einem Flugzeug der RAF am 26. 3. 45 anlässlich einer der grossen Luftlande-Aktionen aufgenommen.

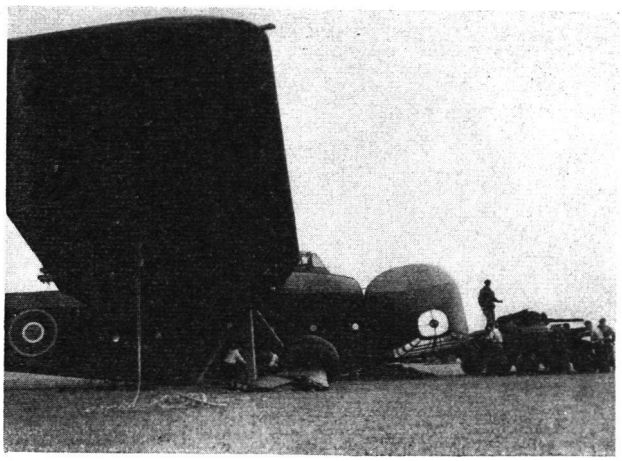

Abb. 6
Ein britischer HAMILCAR-Segler wird mit einem Tank beladen.

ber mit riesigen Lastenseglern im Schlepptau, über dem Wolkenmeer frontwärts gegen das Innere Deutschlands vordrangen, um den kämpfenden Truppen auf schnellstem Wege Nachschub an Mannschaften, Waffen und Munition zu bringen.

Im Morgengrauen des 24. März ging östlich des Niederrheins eine ganze Luftlandearmee, bestehend aus 30'000—40'000 Mann, nieder, welcher die Aufgabe zufiel, die Rheintraversierung der Truppen Montgomerys zu sichern und mit den übergesetzten Divisionen sofort Fühlung zu nehmen.

Mit diesen grossdimensionierten Riesensegelflugzeugen wurden Tanks und andere Kriegsfahrzeuge am östlichen Rheinufer abgesetzt.

Die eminenten Vorteile der Lastensegler im Kriegseinsatz liegen darin, dass solche (wie bei den in den Abb. 4 und 6 gezeigten) imstande sind, grösste Lasten an Menschen und Material durch die Lüfte zu tragen, wobei sie nicht auf Flugplätze angewiesen sind, sondern auch in schwierigem Gelände und auf engem Raum landen können. Das Segelflugzeug hat somit seine Berechtigung als modernes Kriegshilfsmittel in aller Deutlichkeit bewiesen.

Da über Europa nun die Waffen ruhen, so hat das Segelflugzeug als Kriegshilfsmittel seine Rolle auf unserem Kontinent ausgespielt.

Bei den Auseinandersetzungen zwischen Alliierten und Japanern dürfte es nicht ausgeschlossen sein, dass auch dort die Lastensegler dazu berufen sein werden, eine nicht minder wichtige Rolle im fernöstlichen Kriegsgeschehen mitzuspielen.

Besteht Blitzgefahr beim Luftfahrzeug? Von Heinrich Horber, Frauenfeld

Erst seitdem die sogenannte «Schönwetterfliegerei» eine überwundene Sache ist und man heute im Blindflug in und über den Wolken dahinfliegt, kann von einer Blitzgefahr für Flugzeuge gesprochen werden. Insbesondere trifft dies zu seit der Einführung der sogenannten Ganzmetallflugzeuge, welche die alten Holz- und Leinwandkonstruktionen bis auf einige Ausnahmen sozusagen verdrängt haben.

In Laienkreisen herrschen über Wesen und Ausmass der Blitzgefahren für Flugzeuge heute noch ganz unbestimmte, unzutreffende Ansichten. Man begegnet dabei hin und wieder den Fragen: «Wie entstehen diese Blitzeinschläge?» «Sind solche immer harmloser Natur oder können durch sie auch grössere Zerstörungen hervorgerufen werden, die zum Absturz eines Flugzeuges führen?» «Zeigen die Störungen in den Funkgeräten nicht zeitig genug solche Gefahren an und warum weichen die Flugzeuge einem Gewitter nicht rechtzeitig aus?»

Mancher Militär- oder Verkehrspilot hat seine Maschine schon des öftern an Gewittern vorbei oder durch Gewitter hindurch gesteuert, ohne von atmosphärisch-elektrischen Ladungen, die sein Flugzeug trafen, irgend etwas verspürt zu haben. Mitunter hat man jedoch an Militär- und Verkehrsflugzeugen nach deren Landung feststellen können, dass sie vom Blitz erfasst wurden, ohne dass jedoch nennenswerter Schaden entstanden ist.

Was den Gesichtspunkt der Sicherheit für die Insassen anbelangt, so konnte man bisher in allen Fällen die Feststellung machen, dass in keinem einzigen Fall Personenschäden eintraten oder dass die Maschine ihren Flug nicht fortsetzen konnte. Die belanglosen Blitzschlagschäden an Flugzeugen beschränkten sich auf herausgeschmolzene Löcher in der Rumpf- oder Flügelaussenhaut, im Seiten-