

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 11 (1935)
Heft: 36

Artikel: Wie lerne ich Segelfliegen?
Autor: Dollfus, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755434>

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: 12.01.2026

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

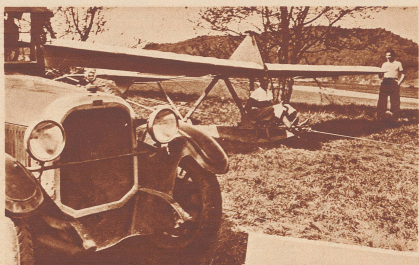


Es gibt im freien Luftraum drei Dimensionen, die wir beherrschen müssen. Also haben wir beim Fliegen auch drei Steuerbewegungen zu machen: Höhen- resp. Tiefensteuerung durch Ziehen resp. Drücken des Steuerknüppels mit der Hand nach hinten oder nach vorne; Quersteuerung (Verwindung) durch seitliches Bewegen des Steuerknüppels nach rechts oder links; Seitensteuer durch Bewegen des Fußhebels wie eine Fahrradlenkstange (Vorsicht! Umgekehrt; um nach rechts zu fliegen, mit rechtem Fuß drücken!) Theoretisch kennt natürlich jedermann diese Steuern, bevor er in Segelflugzeug sitzt. In der Praxis ist es dann meist doch etwas weniger einfach.

Erste Stufe: Schulflygezeug «Zögling». Wie der Name schon sagt, ist dieses ein Schulflugzeug, das als Standardtyp dank seiner Billigkeit, Sicherheit und Festigkeit in der ganzen Welt verbreitet ist. Der Flugschüler nimmt auf dem offenen Sitz Platz und schnallt sich mit breiten, gefederten Gurten an. Anschnallen nie vergessen!



Das Schleppseil wird vorne am Starthaken der Kufe eingehakt. Ein Mann hält die Maschine seitlich am Flügelende fest, da sie ja nur auf einer Mittelkufe steht.



Das Auto steht neben dem startbereiten Segelflygezeug. Der Motor wird in Gang gesetzt, auf ein Kommando des Fluglehrers wird eingekuppelt und die Trommel setzt sich in Bewegung, das Seil zieht an. Der «Zögling» rutscht dann etwas schneller, nun muß der Flugschüler mit der Verwindung die vorwärts rutschende Maschine am Boden im Gleichgewicht halten. Der Fluglehrer gibt Gas, dann noch ein schnelles, leichtes Ziehen am Höhensteuer: die Maschine hebt ab.



Nun ist der Vogel hoch genug. Der Fluglehrer im Auto nimmt Gas weg, das Startseil fällt ab und jetzt fliegt unser Zögling frei, d. h. er gleitet mehr oder minder ungerichtet in einem Gleitverhältnis von etwa 1:10 zur Erde, wo entweder eine glatte «Eierlandung» oder das Gegenteil, nämlich ein «Bumplandung» erfolgt. Fliegen heißt Landen!

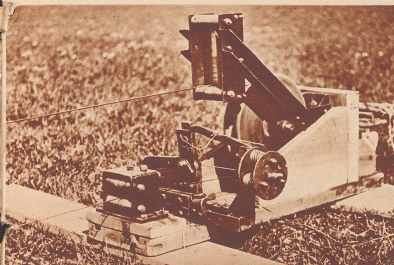
Links: Hat der Schüler den «Zögling» nach vielleicht 30 Starten resp. Flügen fest in der Hand, so kommt er bereits zur A-Prüfung, die in einem 30 Sekunden-Flug besteht und durch das blaue A-Abzeichen (mit einem Vogel drin) im Knopfloch vor der staunenden Öffentlichkeit dokumentiert wird. Dann darf er bereits das Trainingsflugzeug «Falke» oder das «Grün-Baby» steuern, wo er in einem kumpf Platz nimmt, was einem «richtigen» Flugzeug schon wesentlich ähnlicher sieht. Nun wird das Fliegen in Kurven geübt, wozu man mit der Astrowinde auf zirka 20 m Höhe gezogen wird. Nach 20 Flügen von mindestens je 20 Sekunden Dauer und nach einem Fluge von 1 Minute Dauer und einer S-Kurve innerhalb 600 m kann die B-Prüfung (2 Vögel im blauen Abzeichen!) als bestanden gelten.

Als vor ungefähr 12 Jahren der motorlose Flug — heute kurz Segelflug genannt — aufkam, da ging es zunächst nach der Formel «Arbeitsstunden-Flugstundenzeit». Dies wollte besagen, daß im Durchschnitt ungefähr auf jede Arbeitsstunde für Bau, Reparatur, Transport und Startvorbereitung des Segelflygezeuges und sonst «Unvorhergesehenes» schließlich nur eine wirkliche Flugzeit von einer Sekunde Dauer kam. Von den Sekundenhüpfen ging es ziemlich lang, bis der Minutenflug zustande kam. Der Schweizer Rekord stand 1926 noch auf 1 Minute 42 Sekunden Dauer, 1930

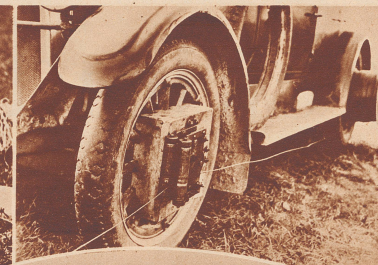
stieg er dann auf 1 Stunde 4 Minuten, eine fabelhafte Leistung für die damalige Zeit, die erst drei Jahre später wesentlich überboten wurde. 1934 sind alle schweizerischen Segelflygruppen zusammen 355 Stunden motorlos geflogen, im ersten Halbjahr 1935 sollen es schon annähernd 400 Flugstunden gewesen sein. Von Flügen unter einer Stunde Dauer redet man überhaupt nicht mehr. Man fliegt motorlos bereits vom Bachtel nach dem Bodensee und von Bern nach Gené. Was wird uns die nächste Zukunft an neuen Überraschungen bringen?

AUFNAHMEN A. M. GÖTZ • TEXT VON W. DOLLFUS

Wie lerne ich Segelfliegen?



Das Schleppseil führt zur Umlenkrolle, die ungefähr in 300 Meter Entfernung vom Segelflygezeug am Boden verankert ist. Hier ist eine sogenannte Kappvorrichtung angebracht, um im Notfall das Schleppseil sofort zerschneiden zu können, wenn aus irgendeinem Grunde der Pilot am Ende des Schleppfluges das Seil selbst nicht lösen kann.



Links: Von der Umlenk-Rolle wird das Seil wieder zurück «umgelenkt» und zwar zu einem Auto (meist ein alter Kasten, für den man keine Steuern mehr zahlen muß, da er nur auf dem Flugplatz verwendet wird). Das Seil geht durch vier Führungsrollen (links) und von da auf die auf dem Hinterrad des Autos montierte Seiltrommel (rechts), wo das Seil aufgeschleppt wird. Dieses ganze Startsystem nennt man daher «Autostart».

Untenstehendes Bild:

Jetzt ist das «Größte» vorbei. Vielleicht winkt jetzt schon die dritte Stufe, das Leistungsflugzeug, zum Beispiel der schnittige «Spyr» oder der «Rhön-Busard». Vom Gleiten geht's jetzt zum Segeln über. Mit einem Gummiseil — der alten klassischen Start-Methode — lassen wir uns jetzt von einem Berg, wie Badrel, Albs oder Kigi hinaus in den freien Raum schleusen. Oder im Schlepp eines Motorflugzeuges suchen wir günstigen Hangaufwind oder Thermik. Wenn es uns



gelingt, den Startpunkt mindestens 5 Minuten lang zu überhöhen, so haben wir uns damit auch den dritten Vogel im blauen Knopflochbesitzer, das C-Brevet erworben. Damit ist gewissermaßen die Maturität im Segelflygsport bestanden. Die Welt steht offen.

Aufnahme Deplie