

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

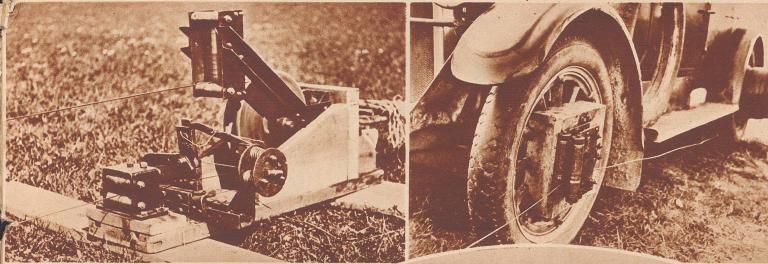


Das Auto steht neben dem startbereiten Segelflugzeug. Der Motor wird in Gang gesetzt, und ein Kommandeur am Flugtisch wird eingehängt, und die Trommel setzt sich in Bewegung, das Seil zieht an. Der «Zöglings» rutscht dann etwas schneller, nun muß der Flugschüler mit der Verwindung die vordere Ruderzelle so lange festhalten, bis der Fluglehrer Gas geben im Gleichgewicht halten. Der Fluglehrer gibt Gas, dann noch ein schnelles, leichtes Ziehen am Höhensteuer: die Maschine hebt ab.



Nr. 36

Erste Stufe: Segelflugzeug «Zöglings». 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 Segelflugzeugtyp ist hier dargestellt, auf Platz 1 und schmälert sich mit breiten gefederten Gurten an. Amdhälften 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 Schleppseil führt zur Umlenkrolle, die ungefähr in 300 Meter Entfernung vom Segelflugzeug am Boden verankert ist. Hier ist eine sogenannte Kappvorrichtung angebracht, um im Notfall das Schleppseil sofort zu zerdrücken, wenn aus irgendeinem Grunde der Pilot am Ende des Schleppfluges das Seil selbst nicht lösen kann.

Links: Von der Umlenkrolle wird das Seil wieder zurück zum Umlenkrohlektro und zwar zu einem Auto (meist ein älteres Modell, für den es nur wenige Steuerzettel zahlen muss, da es nur auf dem Flugplatz verwendet wird). Das Seil geht durch vier Führungsräder (links), und von da auf die Autrommel (Hinterrad des Autos montierte Seilrolle) (rechts), wo das Seil aufgeschärfelt wird. Dieses ganze Startsystem nennt man daher «Autowindenstart».

Unterschiedliches Bild:

Jetzt ist das «Größte» vorbei. Vielleicht winkt jetzt schon die dritte Stufe, das Leistungsflugzeug, zum Beispiel der schnittige «Sprir» oder der «Rhön-Bussard». Vom «Größten» geht's jetzt auf die kleinste über. Mit einer Guimau-Methode - lassen wir uns jetzt von einem Berg, wie Badel, Albis oder Rigi hinaus in den freien Raum schleudern. Oder in einem kleinen Motorflugzeug suchen wir günstigen Hangaufwind oder Thermik. Wenn es uns



Nun ist der Vogel hoch genug. Der Fluglehrer im Auto nimmt Gas, wenn das Sturzhelm fällt. Jetzt zieht unter Zöglung fest, d. h. er gleicht mehr oder minder unbeholfen in einem Gleitverhältnis von etwa 1:10 zur Erde, wo entweder eine glatte «Eierlandung» oder das Gegenteil, nämlich ein «Bump-landung», erfolgt. Fliegen heißt Landen!

Links: Hat der Schüler den «Zöglings» nach vielleicht 30 Stunden resp. Flügen fest im Griff, so kann er das Segelflugzeug auf eine A-Prüfung, die ein kleiner Schindens-Flug bereit und durch das blaue A-Alben (mit einem Vogel drin) im Knopfloch) vor der staunenden Öffentlichkeit dokumentiert wird. Dann darf er bereits das Trainingflugzeug «Falke» oder das «Grunau-Baby» steuern, wo er in einem Rumpf Platz hat und wo das Segelflugzeug selbst wesen kann. Und dann? Nun wird das Fliegen in Konkurrenz sein, wenn man mit der Autowinde 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 Segelfliegen genannt — aufkam, da ging es zunächst nach der Formel «Arbeitsstunden-Fliegkundenzüts». Dies wollte besagen, daß im Durchschnitt ungefähr auf jede Arbeitsstunde für Bau, Reparatur, Transport und Startvorbereitung des Segelflugzeuges und sonst «Unvorhergesehenes» schlufendlich nur eine wirkliche Flugzeit von einer Sekunde Dauer kam. Von den Sekundenhüpfern ging es ziemlich lang, bis der Minutenflug zustande kam. Der Schweizer Rekord stand 1926 noch auf 1 Minute 42 Sekunden Dauer, 1930

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

Wie lerne ich Segelfliegen?

gelingt, den Startpunkt mindestens 5 Minuten lang zu halten, und wir müssen mit stück den direkten in die blauen Knopflochabzeichen, die C-Brevet erworben. Damit ist gewissmässen die Matricität im Segelfliegen bestanden. Die Welt steht offen.

Aufnahme Daghighi