

Maintenant que tout danger est passé le Fluglehrer rage à froid. Sans y penser il allume une cigarette et marmotte:

«Ah non, s'en tirer comme ça sans même plier un axe! Après un pareil cafouillage! C'est injuste! mais va, petit, tu ne perds rien pour attendre. Ce que je m'en vais te raconter! Ton start, ton virage, ton vol en ligne droite, ta façon d'arrêter ton moteur, ton vol plané, ton virage, ton coup de moteur, ton atterrissage, ton... mais, il n'en sortira pas mon boxeur! Voyons, que lui dirais-je! Si je ne lui dit rien, il pensera que tout est pour le mieux dans le meilleur des avions, piloté par le meilleur des aviateurs. Si je lui récite tout le chapelet de ses fautes ou bien il trouvera que j'exagère, ou bien qu'il est le dernier des abrutis (ce que d'ailleurs je pense quand j'ai peur pour lui). Sans compter que j'en ai pour 10 minutes à lui expliquer tout cela. Encore si je pouvais être certain qu'il me comprendra exactement! Dix minutes à m'égosiller dans le vent de l'hélice et la mauvaise haleine du moteur! Voyons, ce pauvre Chevrolet n'est pas si bête que cela. C'est un bon type, un peu brutal peut-être. Mais il ne faut pas le désespérer. Il a dû s'apercevoir que son start n'était pas la route droite prescrite par les Evangiles à l'honnête homme. A-t-il pensé qu'il s'éloignait imprudemment de l'aérodrome? Je ne le crois pas, ça il faut le lui dire. Lui dirais-je aussi qu'il ne laisse pas monter sa machine? Non, j'aime mieux lui prescrire une route déterminée exactement et lui dire la hauteur qu'il doit avoir au moment de

se mettre en vol plané. Ainsi il s'habitue à la précision. Pour le reste il a dû s'apercevoir de ce que sa démonstration en vol plané n'était pas plus paluisante que son atterrissage. Il cherchera certainement à mieux faire sans que je sois obligé de lui dire. Que diable, c'est un officier! Et s'il y arrive de lui-même, sans engueulées, ni conseils, il y gagnera une certaine confiance en lui-même.»

Et comme Chevrolet se met en piste, le Fluglehrer s'avance et lui dit:

— «Oui, ça pourrait être mieux! Un peu brutal peut-être. Vous allez faire mieux cette fois. Mais commencez votre premier virage à gauche après avoir franchi la route de Gfenn. Terminez-le au-dessus de la maison de l'étang. Sur la route de Wangen, au moment où vous arrêtez votre moteur, vous devez avoir 300 mètres. Allez!» et in petto il ajoute «Et ne péchez plus.» Puis, important comme un chef de gare, il donne le signe du start, tandis qu'un Zepp, un Fokker et un DH 5 viennent à lui de trois directions différentes en cherchant soigneusement à s'éviter mutuellement, ce qui est d'ailleurs la meilleure méthode pour «s'entrer dedans».

Il allume une cigarette, comme on se mouche, sans y penser. Puis au moment de jeter le mégot qui lui a servi d'allumette, il réalise avoir fumé trois cigarettes en huit minutes. Après un instant de réflexion, il hausse les épaules et murmure:

— Sacré Chevrolet, va!

Flugsport.

Gleitflüge in der Ostschweiz.

Die letzten Frühling dem O.V.L. angegliederte Gruppe für motorlosen Flug hatte sich zur Aufgabe gemacht, die etwas ins Hintertreffen geratene Schweizer Gleit- und Segelfliegerei wieder in Schwung zu bringen. Angeregt wurde sie hierzu durch die Ausschreibung des Wanderbechers der Sektion Mittelschweiz, der diesmal dem zufallen sollte, welcher bis 1. November den zeitlich längsten motorlosen Flug ausführen würde. Wenn auch die Gruppe ihr Ziel nicht ganz erreichte, so wurden doch eine Menge sehr wertvoller Erfahrungen gesammelt.

Führer, Flugzeug, Gelände und Winde

sind die bestimmenden Faktoren für den Erfolg bei motorlosen Flügen. Als erfahrener Pilot kam, abgesehen von Versuchen einzelner Mitglieder auf eigenen Maschinen, für uns nur der Inhaber des Wanderbechers, Herr J. Spalinger, in Frage. Er besitzt vom bisherigen „Viel und kurz“-Flugbetrieb her eine grosse Erfahrung im Starten und Landen, wodurch die Bruchgefahr vermindert wurde. Die Kenntnis des Segelfluges zu erlernen war Aufgabe des Jahres und erste Vorbedingung für Dauerleistungen.

Als Flugzeug diente (zum grossen Leidwesen der fluglustigen Mitglieder) die Schulmaschine S 8, die damit ihrem eigentlichen Zweck für den ganzen Sommer entzogen war. Aber auch für die Wettbewerbsflüge war sie nicht sehr geeignet, da ihre geringe Eigengeschwindigkeit und aerodynamische Unvollkommenheit (Gleitwinkel 1:8) richtige Segelflüge sehr erschwerte. Der geeignetere Eindecker S 5 war im Umbau begriffen und konnte nicht rechtzeitig fertiggestellt werden.

Für die erstrebten Dauerflüge reichten die bis dahin benützten Hügel um Zürich nicht aus. Deshalb wurde das günstig aussehende Gebiet am Raten bezogen, einem Pass, der von Biberbrücke (Einsiedeln) an den Aegerisee hinüberführt. Ein paar hundert Meter südlich der Strasse, die gute Zufahrt gewährleistet, erhebt sich eine baumlose Kuppe 1120 m ü. M., etwa 40 m über die Passhöhe. Nach Osten fällt

sie in mässig steilen Halden ab bis zum 200 m tiefen Plateau von Biberbrücke. Nach Westen dehnt sich von ihrem Fuss ein kilometerbreites Moos aus, das im Norden und im Süden durch einen Steilhang kesselartig eingefasst wird. Am Fusse der Kuppe steht ein kleines Gehölz. Das ist der West- oder Bremenegghang, mit einer Höhendifferenz von etwa 100 m. Weitere Möglichkeiten boten die Hänge der Kuppe gegen die Passhöhe, wo eine Schutzhütte steht, die oft gute Dienste leistete.

Die Windverhältnisse am Westhang waren meist prekär. Zum Segeln hätte sich am besten ein ausgesprochener West ohne Föhncharakter geeignet, der, durch die Fläche des Aegerisees ausgeglichen, am Bremenegghang guten Aufwind abgeben könnte. Auch der Föhn liefert eine starke Vertikalkomponente, doch seine böige Struktur erfordert eine schwere, schnelle Maschine und einen sehr geübten Führer. Der Flug im Föhn scheint das Problem des dynamischen Segelfluges (Ausnutzung von Horizontalböen) in sich zu schliessen und ist wohl des Studiums wert. Die Aufwinde am Osthang ziehen namentlich

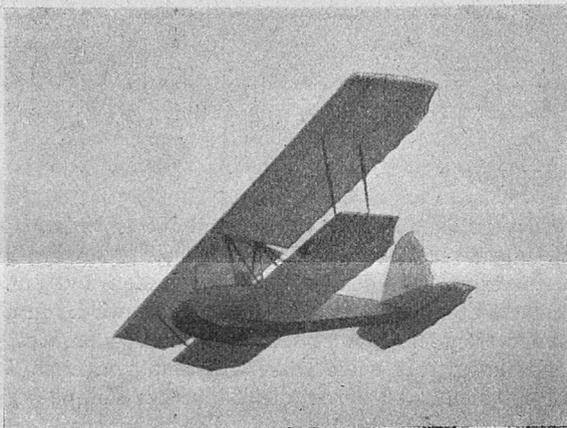


Am Westhang des Ratens. — Le versant ouest du Mt Raten.

von Süden, durch das Tal von Altmatt, her. Lokale thermische Strömungen treten in der Mitte des Westhanges und an gewissen Stellen der östlichen Abhänge oft als störende „Sonnenböen“ auf.

Flüge und Absichten.

Sofort nach Bildung der Gruppe wurde das Flugzeug S 8 revidiert und ausgebessert, und ein Transportwagen gebaut. Ein Ford-Chassis fuhr damit am 6. Juni zu Berg. In der Frühe des folgenden Tages flog Spalinger bei Windstille von der Kuppe in die Bremenegg hinunter. In 69 Sekunden legte er 900 m zurück und erwarb als erster die Zulassung zum Wettbewerb. Mehrere kleine Flüge ergänzten die Tagesarbeit, die gegen Mittag infolge widriger Windverhältnisse abgebrochen wurde. Die Maschine wurde demontiert und im Schopf des nahen Hotels Gottschalkenberg verstaut. Vierzehn Tage später gelang am gleichen Hang ein Gleitflug von 79 Sekunden. Kurze Probeflüge an verschiedenen Hängen füllten den Vormittag aus. Der allmählich anhebende Westwind hätte Gelegenheit zu schönen Segelflügen geboten; doch erlaubten kleine zutage getretene Fehler der Maschine keine kühneren Versuche. Am 4. Juli sollte geschult werden. Jedoch jagte bei Tagesanbruch auftauchender Nebel die eifrigen Teilnehmer in die Betten, Hängematten und andern improvisierten Schlafgelegenheiten zurück — sofern solche in der vorangehenden, wunderbaren Mondscheinnacht überhaupt bezogen worden waren.



SPALINGER im Fluge. — Un vol de M. SPALINGER.

Die Sommerferien brachten einen Stillstand der Tätigkeit, da sich für ein beabsichtigtes, längeres Fliegerlager zu wenig Teilnehmer freimachen konnten. Dessenungeachtet verweilte Herr Spalinger acht Tage dort und sammelte „meteorologische“ Erfahrungen.

Neu angefangen wurde erst nach Semesterbeginn und nach dem Dübendorfer Meeting, am 25. Oktober, und zwar mit Instandsetzung der Maschine, die in ihrem primitiven Verschlag etwas gelitten hatte. Der 1. November zeitigte einen, der 22. zwei der nunmehr klassischen Bremeneggflüge, alle um 70 Sekunden. Der 29. endlich zerstörte mit eisigem Schneegestöber alle Hoffnung auf bessere Leistungen in diesem Jahr.

Unterdessen hatte Herr stud. ing. Farner am 22. ebenfalls am Raten den Zulassungsflug auf seinem Aeckerli-Sitzgleiter „Pfau“ absolviert. Mit der Absicht, einen kühnen Gleitflug aus grosser Höhe auszuführen, hatte er ihn dann auf den Etzel hinübergeschafft, wo er, seinen Plan ändernd, acht Tage später sozusagen ohne Zuschauer nahezu anderthalb Minuten flog oder sogar segelte, indem er gegen den heftigen Westwind in einem günstigen Augenblick 250 m zurücklegte und bloss 15 m Höhe verlor.

Spalinger gab sich noch nicht geschlagen und versuchte an den drei folgenden Sonntagen durch einen Flug am Osthang des Raten eine grössere Flugdauer zu erzielen. Am ersten gelang es überhaupt nicht, die Maschine im tiefen, weichen Schnee auf Startgeschwindigkeit zu bringen, sondern es kam

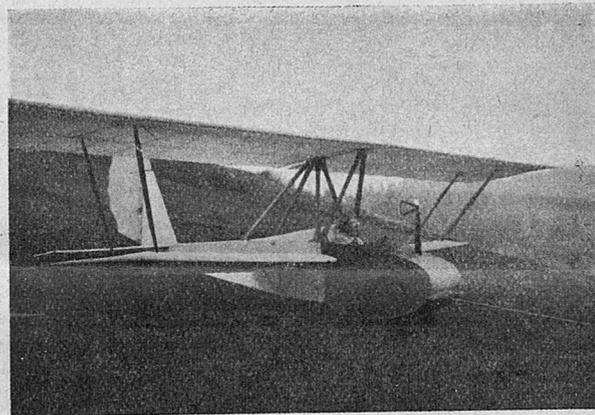
beinahe zur Capotage. Am zweiten wurde nach vielen erfolglosen Anstrengungen ein Start an der steilsten Stelle trotz Rückenwind knapp erzwungen. Die Kurve, die zum Einnehmen der Flugrichtung dienen sollte, misslang jedoch und Spalinger setzte den S 8 geschickt in ein Gehölz von jungen Tannen. Der Sonntag vor Weihnachten endlich brachte einen Föhnsturm, in dem sich die Maschine ohne besondere Manöver spielend erhob, um nach einer Sekunde, im Abnehmen der Böe, wuchtig durchzusacken.

Ueber Weihnachten versuchte Farner seine Flugzeit noch zu verbessern, jedoch ohne Erfolg: Nachdem er einige Flüge ohne Höhenverlust zustande gebracht hatte und vom Föhn weidlich geschüttelt worden war, machte eine starke Böe der Flugtätigkeit 1925 ein Ende, indem sie den leeren Apparat beim Transport zum Start mit unwiderstehlicher Gewalt umwarf und schwer beschädigte.

Lehren und Aufgaben.

Die Folgerungen, die aus diesen Erfahrungen für die weitere Entwicklung unseres motorlosen Flugwesens zu ziehen sind, ergeben sich aus dem Vorstehenden von selbst.

Verlängerung der Gleitflüge kann nur zu wertlosen Ergebnissen führen; allein der Segelflug gestattet uns, die Fluglänge, -dauer und -zeit über bestimmte Grenzen hinaus zu verbessern. Der Schweiz. Aeroklub hat diese Aufgabe



SCHULGLEITER S.8 vor dem Start.
Le PLANEUR S.8 avant le départ.

durch seine neueste Ausschreibung in den Vordergrund gestellt. Ausser vielleicht im Distanzpreis ist der reine Gleitflug konkurrenzunfähig.

Der Bau von Segelflugzeugen muss energisch an die Hand genommen werden und wird es jetzt endlich auch von den einzelnen Interessenten; denn es ist von Bedeutung, dass der Segelflieger sein Flugzeug gründlich kennt und allein dafür verantwortlich ist. Dem Verein als solchem sei die Schultätigkeit und später das wissenschaftliche Versuchswesen überlassen („Akademische Fliegergruppe“).

In einem Punkt hat die schweizerische Segelfliegerei ihre besondere Aufgabe, für deren Lösung es nicht genügt, die Erfahrungen der erfolgreichen Ausländer schlechthin anzuwenden: Die Gelände- und Windforschung im Voralpengebiet. Unsere Lokalwindverhältnisse sind sicher komplizierter als die der Rhön, der Krim oder der Küstenfluggebiete. Wir haben wenig böenfreie Winde infolge der gebirgigen Landschaft, und von diesen treten wieder sehr wenige so auf, dass sie an Hängen ohne Hindernisse aufsteigen. Unser Segelflugsport muss sich deshalb unbedingt die Ergebnisse der Meteorologie aneignen und seine Arbeitsfelder darnach auswählen.

Damit kommt ein weiteres, praktisches Problem: Was nützt es z. B. den Zürcher Segelfliegern, wenn irgendwo in den Waadt-länderalpen ein Talkessel liegt, von dem uns die Meteorologie sagt, dass dort regelmässige Aufwinde zu erwarten sind? Die Reise dorthin ist jedenfalls per Bahn unmöglich zu machen,

der hohen Frachten wegen. Darum, und weil auch mancher Zwischenfall des vergangenen Sommers dazu Anlass gibt, muss der Konstruktion von Transportvorrichtungen für Gleitflugzeuge die grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden. Es genüge hier, diese Frage angeschnitten zu haben.

Hochwertige Flugzeuge, meteorologische Kenntnisse und volle Freizügigkeit werden die schweizerische Segelfliegerei im vollen Sinne des Wortes erstehen lassen. Möge sie dann die grossen flugtechnischen Aufgaben anpacken und lösen, die der geleisteten Arbeit erst ihren inneren Wert verleihen! v. T.

Eine bemerkenswerte Feststellung.

Anlässlich der Betriebseröffnung beim Yorkshire Flugsportklub hielt Sir Sefton Branker, Direktor der englischen Zivillaviatik, eine bemerkenswerte Ansprache. Er führte unter anderem aus:

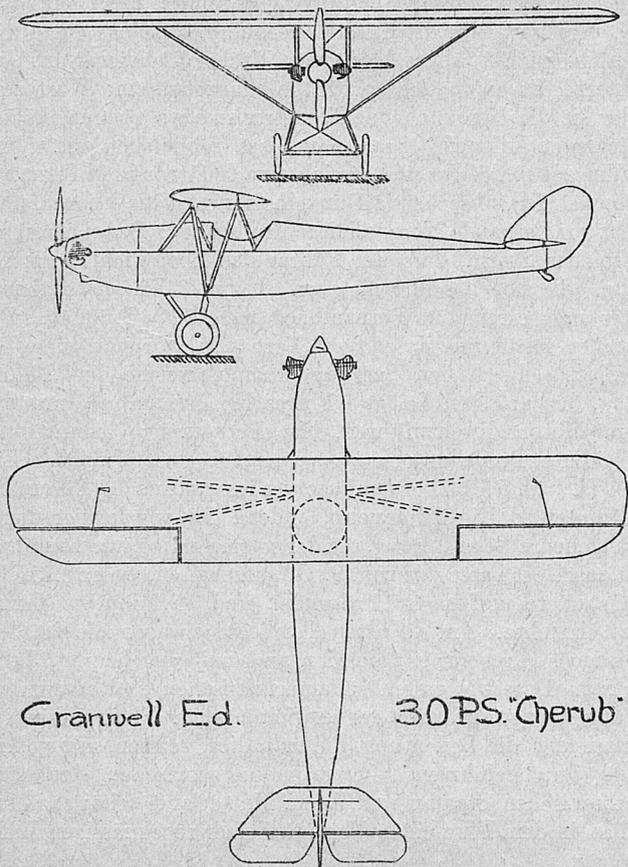
„Die Flugsportclub-Bewegung ist eine der wichtigsten Erscheinungen in unserem Flugwesen. Es ist das Bestreben der Regierung, die Flugsport-Clubs in jeder Hinsicht und besonders finanziell nach Kräften zu unterstützen und dabei so wenig Kontrolle als angängig auszuüben. Mit Militarismus hat die ganze Bewegung absolut nichts zu tun, sie soll einzig dazu dienen, dem Volke zu zeigen, was die zivile Fliegerei heute alles bieten kann. Das ganze Problem wird unter Vermeidung jeglichen militärischen Anstriches rein kaufmännisch angepackt. Da die Staatszuschüsse beschränkt sind, müssen die Clubs sehen, sobald als möglich ohne Unterstützung den Betrieb aufrecht zu erhalten.

Wir wissen, dass sich unser Flugwesen und unsere Flugzeugindustrie nur entwickeln kann, wenn wir die Jugend für die Fliegerei gewinnen. —“

Ob man das an andern Orten auch weiss?

Leichtflugzeug C. L. A. 3 mit 30 PS. „Cherub“-Motor.

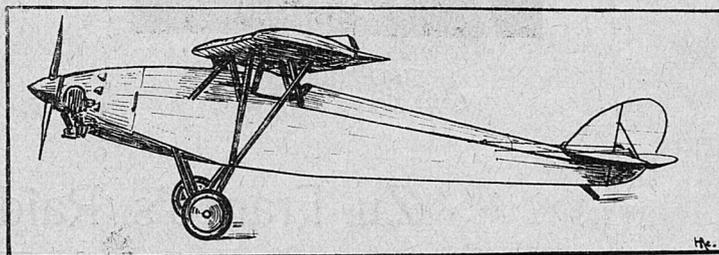
Dieser kleine Hochdecker ist entworfen und gebaut von Mitgliedern des Cranwell Light Aeroplane Club (England). Das Flugzeug ist ein abgestrehter Hochdecker mit dickem, bikonvexem Flügelprofil Nr. 371 Eiffel. Die Quer-



ruder sind nicht ausgeglichen und werden differentiell gesteuert. Flügelaufbau in Holz, Bespannung Stoff. Die grosse Rumpflänge fällt auf und die für eine englische Maschine recht kleinen Steuerflächen. Neuerdings wurde eine Reed-Metallschraube aufmontiert. Der Eindecker existiert nur in einem Exemplar.

Charakteristik:

Spannweite: 6,40 m,
Flügelhöhe: 1,07 m,
Gesamtlänge: 5,655 m,
Tragfläche 6,44 m²,
Motor: 30—35 PS „Cherub“,
Leergewicht 147 kg,
Zuladung: 93 kg,
Gesamtgewicht: 240 kg,
Flächenbelastung: 39 kg/m²,
Leistungsbelastung: 8 kg/PS,
Maximalgeschwindigkeit: 160 km/Std.,
Reisegeschwindigkeit: 130—140 km/Std.



Leichtflugzeug CRANWELL 30 PS. — Avionette CRANWELL 30 PS.

Aus der Tätigkeit der Flugsportvereinigungen in der Schweiz.

Die Segelfluggruppe des O. V. L. (wo stecken eigentlich die entsprechenden Untergruppen der andern Sektionen des Aero-Klub?) hat die Ausbildung ihrer Mitglieder im motorlosen Flüge aufgenommen. Sonntag den 14. Februar haben 8 Flugschüler unter der Leitung von Herrn Spalinger 35 Startversuche und kürzere Flüge gemacht. Der Schuldoppeldecker S 8 ist trotz verschiedener Fehllandungen flugfähig geblieben. Die Uebungen werden fortgesetzt.

Der Segelflieger Willy hat auf einem Hängegleiter einen Flug von 51 Sekunden und ca. 600 m Länge ausgeführt. Willy wird auf Grund dieser Leistung das Brevet für Hängegleiter-Flieger erhalten.

Seit geraumer Zeit befinden sich sämtliche Flugzeuge des Gleit- und Segelflugvereins Thun auf der Bütschelegg. Wann vernimmt man von der Betriebsaufnahme?

Im Flugtechnischen Verein Bern wird ein Schul-Eindecker Typ „Pegasus“ gebaut. Die Maschine soll in nächster Zeit startbereit sein. Es ist beabsichtigt, die ersten Versuche an der Bütschelegg zu machen.

Der erste Alpenflug eines Leichtflugzeuges.

Die neue Freie Presse meldete am 18. Februar aus Graz: Das Daimler-Leichtflugzeug „L 20“ mit einem 19 PS-Mercedes-Motor ist heute nachmittag auf dem Flugplatz Thalerhof bei Graz gelandet. Die vom Chefpilot Guritzer gelenkte Maschine mit Dr. Ing. Werner Langsdorff als Beobachter befindet sich auf einem Sportflug von Stuttgart über München nach Zell am See, Villach, Klagenfurt, Graz, Wien, Budapest, und zurück über Linz, Salzburg, Innsbruck, Zugspitze, München nach seinem Heimatflughafen Stuttgart. Der Flug soll den Beweis erbringen, dass die überaus schwierige Alpenüberquerung in der ungünstigsten Jahreszeit trotz der geringen Motorstärke möglich ist. Ihre hervorragendste Leistung absolvierten die Flieger bei ihrem Flüge über das Steinerne Meer (Hochkönig) und während der dritten Etappe (Zell am See-Villach), dann bei Ueberfliegung der Tauern und der Pasterze. Die Flughöhe betrug durchschnittlich 3400 Meter.