

Zeitschrift: Thurgauer Jahrbuch
Band: 14 (1938)

Artikel: Der Segelflug im Thurgau
Autor: Horber, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-701514>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

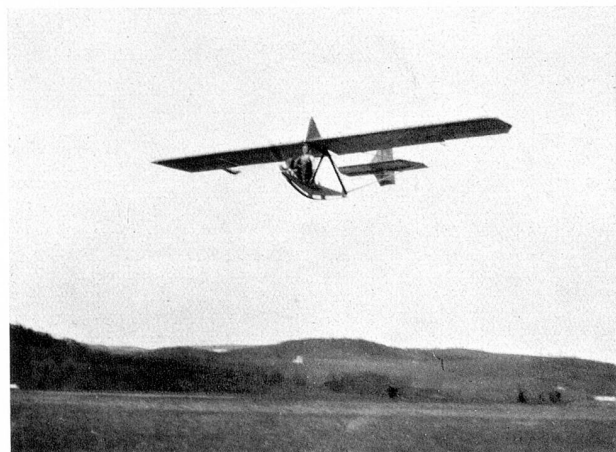
Download PDF: 02.04.2025

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

Der Segelflug im Thurgau

Von Heinrich Horber

Unter einem halben Hundert im ganzen Schweizerlande verstreuten Segelflieger-Gruppen befinden sich heute auch zwei thurgauische. Vor vier Jahren,



Der Schulgleiter «Zögling» im Fluge über der Frauenfelder Allmend.

— im März 1934 war es, — als der derzeitige Obmann der Segelfluggruppe Frauenfeld, Hermann Sigg, als Erster im Kanton die Initiative ergriff, eine kleine Schar begeisterter Freunde des motorlosen Fluges um sich zu sammeln und eine Segelfliegergruppe aufzustellen. Bereits hatte sich der Genannte in den Jahren 1933/34 seinen eigenen Schulgleiter vom Typ «Zögling» selbst gebaut. Zu Ende des Jahres 1934 konnte die junge Gruppe Frauenfeld den ersten Start ausführen. — In den gleichen Zeitpunkt fiel die Gründung einer Sektion Thurgau des Aeroclub der Schweiz. Inzwischen hatte sich auch in Bürglen eine Gruppe von thurgauischen Segelfliegern gebildet. Die zurzeit bestehenden thurgauischen Segelfliegergruppen bilden eine Arbeitsgemeinschaft im Schoße der Sektion Thurgau des Ae. C. S.

In Ermangelung eines Schlepp-Automobils (Auto-Seilwinde) begnügte man sich damals noch mit der gewissermaßen «klassischen», weil ältesten Methode des Startens, — mit dem Hang-Start vermittelt Gummiseil. Im sogenannten «Selbstbau» konstruierten beide Gruppen einen sogenannten «Gruppen-Zögling», der dann für das Training im Seilwinden-Schleppflug eingesetzt werden sollte. In überaus verdankenswerter Weise wurden den Gruppen von industriellen Unternehmungen «Baulokale» zur Verfügung gestellt, wo jeweilen übers Wochenende «reger Baubetrieb» herrscht. Da werden von den jüngsten Mitgliedern, den Angehörigen der «Modellbaugruppe», Segelflugzeug-Modelle «gebastelt». Die

Älteren befassen sich mit dem Bau von eigentlichen Gleit- und Segelflugzeugen. Hier wird gehobelt, gefeilt, dort gehämmert, gesägt, daß es eine Freude ist! Der eine rührt den unentbehrlichen Kaltleim an; ein anderer setzt auf besonders hergerichteter Schablone die Flügelrippen, Spieren genannt, zusammen; ein Dritter feilt an einem Flügelanschluß-Metallbeschläge; ein Vierter schneidet Sperrholzplatten zurecht, und zuweilen wird «gefachsimpelt» über Holme, Profile, Spanten, Anstellwinkel und thermischen Aufwind. In solchem Baubetrieb, der «Freizeit-Baubetrieb» benannt wird, haben unsere Gruppen an freien Samstagnachmittagen und an regnerischen Sonntagen beispielsweise in den Jahren 1936 und 1937 insgesamt 3774 Freizeit-Arbeitsstunden aufzuweisen, wobei teils Neukonstruktionen von Gleit- und Segelflugzeugen entstanden sind, teils auch notwendige Reparaturen am Flugmaterial ausgeführt wurden. Die Überwachung des Werkzeugmaterials ist eine Sonderaufgabe, die im Gruppen-Baubetrieb dem «Materialverwalter» untersteht. Den Selbstbau und die Reparaturarbeiten überwacht der «Bauleiter». Das «Betriebsreglement» der Segelfluggruppen schreibt vor, «daß jedes Mitglied im Minimum 100 Freizeit-Arbeitsstunden vorzuweisen habe, bevor es sich auf einen Vogel setzen darf.» In eigens geführtem Kontrollbuch werden diese Arbeitsstunden eingetragen, und ein jeder ist begrifflicherweise sehr bemüht, möglichst rasch diese «unerläßlichen Bedingungen» zu erfüllen. Solche Baustunden fördern die handwerkliche Fertigkeit ungemein, und dazu kommen während der Monatsversammlungen im «Clublokal» noch die Theoriestunden in Mechanik, Werkstoffkunde, Wetterkunde, Aerodynamik, Physik und auf weiteren Gebieten, die für einen Segelflieger unentbehrlich sind.

Am 29. März 1936 konnte dann die ebenfalls im Baubetrieb konstruierte Auto-Seilwinde zum ersten Probestart auf der Frauenfelder Allmend bereitgestellt werden. Unser derzeitiger schweizerischer Segelflugmeister, Ingenieur J. Spalinger aus Dübendorf, war es, der als amtlicher Bauprüfer den neuen Schulgleiter durch die Lüfte steuerte, um nach gut gelungenem Probestart wohlbehalten auf der Piste sich niederzusetzen. Mit einem geeigneten Gelände für die Anfängerschulung war es in der Gegend von Bürglen nicht günstig bestellt, sodaß sich jene Gruppe jeweils gezwungen sah, an jedem fürs Fliegen geeigneten Sonntag nach Frauenfeld zu kommen, um auf der Flugpiste der großen Allmend der Anfängerschulung obzuliegen, da sich der Platz in Frauenfeld für Schul- und Übungsflüge vortrefflich eignet. Ja sogar die Segelflieger aus dem aargauischen Lenzburg rückten, — da ihnen damals noch kein passender Übungsplatz zur Verfügung

stand —, mit Auto, Segelflugzeug und dazu gehörendem Transportanhängerwagen etliche Male auf unserm idealen Flugplatz an, und an manch schönen Sonntagen herrschte ein reger Gruppenschulflugbetrieb auf dem thurgauischen Platz und überm Thurtal. Gegenüber dem Hangstart mit Gummiseil hat die Windenschleppmethode den Vorteil, daß das Flugzeug nicht nach jedem Fluge immer wieder in mühsamer Arbeit den Hang hinauf zum Startplatz geschafft werden muß, was sehr zeitraubend ist. Beim Autowinden-Schleppstart muß zwar das Flugzeug auch an den Startort zurückgebracht werden; jedoch bleibt es auf der gleichen Ebene. Die Autoseilwinde funktioniert so, daß ein aufgebocktes Auto an einem der beiden Hinterräder eine Trommel mit etwa 1000 Meter Stahldrahtseil hat. (Konstruktionsart der Winde der S. G. F.) Dieses Seil geht durch eine Führungsrolle direkt zum startbereiten Segelflugzeug, das in etwa 1000 Meter Entfernung wartet. Mit einer solchen Seillänge können Schleppflüge bis zu 200 Meter Höhe ausgeführt werden. Unter dieser Methode haben unsere thurgauischen Segelfluggruppen bis Ende Mai 1937 insgesamt 1218 Starts durchgeführt, bei einer Gesamtflugzeit von 30 Stunden 46 Minuten! Es möge die erfreuliche Tatsache hier nicht unerwähnt bleiben, daß die Gruppe «Bürglen» im Monat März 1937 die größte Flugstundenzahl aller Segelfluggruppen des Aeroclub der Schweiz aufweisen kann! Im Moment, wo diese Zeilen in Druck gehen, haben in den beiden thurgauischen Gruppen bereits schon 13 Mitglieder den internationalen Gleitfliegerausweis «B» erworben. Weitere erflogene «A»- und «B»-Ausweise stehen unmittelbar in Aussicht; das heißt die Flug-Bedingungen für die Erteilung werden durch die Anwärter in absehbarer Zeit erfüllt. Bei der Segelfluggruppe Frauenfeld übt gegenwärtig eine kleine Gruppe von Anfängern im sogenannten «Bodenrutschen» und kleinern «Hüpfern» auf ihrem Schulgleiter.

Unsere nach Erfolg strebenden «Ikarusjünger» begnügten sich jedoch nicht nur mit diesen einfachen Gleitflügen. Nein! — der eigentliche Segelflug ist ihr

Von oben nach unten:

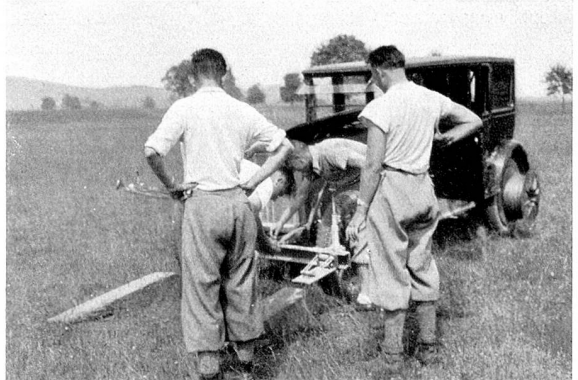
Gruppe der Gründungs-Mitglieder der S. G. F. vor ihrem ersten Übungs-Gleiter, «Zögling» Nr. 107.

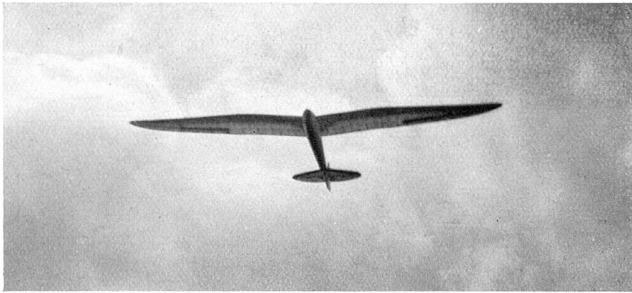
Eine «Staffel» von drei Schulgleitern des Typ «Zögling» der Segelfluggruppe Frauenfeld.

Bereitstellung der Autowinde. Die Seiltrommel mit dem daraufgewickelten Drahtseil von 1000 Metern Länge ist am linken Hinterrad ersichtlich.

«Überm Thurtal»: Im Hintergrund sind die Dörfer Felben und Wellhausen ersichtlich. Diese Aufnahme wurde vermittelst Selbstauslösevorrichtung an einer an der linken Flügel-Vorderkante montierten Kamera gemacht.

«Segelfliegernachwuchs» — einige Mitglieder der «Modellbaugruppe» mit ihren selbstverfertigten Segelflugzeug-Modellen, anlässlich eines Modell-Wettbewerbes am Ottenberg.





Hochleistungssegelflugzeug S. 18 (Konstr. Ing. Spalinger) mit Pilot P. Büchi, Amriswil, am Steuer. Beachtenswert ist die vollkommene aerodynamische Durchbildung dieses vortrefflichen schweizerischen Leistungs-Segelflugzeugs.

höchstes Ziel! Wo haben wir aber in unserm Kanton «unsere Rhön»? (die Rhön ist das idealste Segelfluggelände in Deutschland; die Geburtsstätte des Segelfluges überhaupt), das heißt einen Höhenzug, an welchem die vorwiegenden Westwinde zum Segelfliegen ausgenutzt werden können? — Nach mehrmaligem Rekognoszieren und eifrigem Geländestudium haben die Segelflieger der Gruppe Bürglen unter Leitung ihres Obmanns R. Baumann den Westhang des Ottenbergs als ideales Segelfluggelände, also unsere «thurgauische Rhön», entdeckt. Am 14. März 1937 ist auch wirklich ein sehr schöner Segelflug überm Ottenberg zustande gekommen, bei welchem der Segelflieger J. Peter aus Bußnang mit einem Hochleistungssegler Spyr III (Konstruktion A. Hug) vermittelt Winde an diesem Hang startete und schon in einer Ausklinkhöhe von nur 20 Metern in ein gewaltiges Aufwindfeld geriet, wobei es dem Piloten möglich gewesen ist, eine Höhe von 280 Metern über Start zu erreichen. Die Gesamthöhe betrug bei diesem Flug 930 Meter über Meer. Die Landung erfolgte bei einbrechender Dämmerung nach einer Flugdauer von 1 Stunde 55 Minuten.

An Ostern 1937 gelang dem Fluglehrer der Gruppe Bürglen, dem Segelflugpiloten Schmid aus Amriswil, auf dem gleichen Flugzeugtyp ein prächtiger Flug, bei dem eine Gesamtflugzeit von

5 Stunden 5 Minuten registriert wurde und den Piloten in den Besitz des internationalen Segelflugbrevets «C» brachte. Mit diesem prächtigen Leistungsflug von über fünf Stunden hat er eine der Bedingungen zum Erwerb des internationalen «Leistungsabzeichens für Segelflug» erfüllt, das von der ISTUS (Internationale Studienkommission für motorlosen Flug) für segelfliegerische Höchstleistungen und hohes segelfliegerisches Können verabreicht wird.

So ist auch in unserm Kanton aus bescheidenen Anfängen und tastenden Versuchen heraus eine thurgauische Segelfliegergilde entstanden, die ganz im Geiste des unvergeßlichen Vorkämpfers des «motorlosen Fluges» — Otto Lilienthal lebt und in gutem Einvernehmen und treuer Kameradschaft weiterarbeitet, beseelt von der Erkenntnis, daß noch große segelfliegerische Aufgaben ihrer harren werden. Der flugsportbegeisterten Jugend aber, die sich noch von diesem vielseitigen, geist- und körperstählenden Freizeitsport fernhält, möchten wir die Worte zurufen, die eine ausländische Regierung an die Jugend ihres Landes ergehen ließ:

«Hört ihr nicht den Ruf der mächtigen Winde, die wie uferlose Flüsse über unsere weite Erde strömen, einmal ruhig und leise unsere Kornfelder und Wiesen schaukelnd, einmal stürmisch und böse, die Wälder umwerfend?

Hören eure Herzen nicht den Lockruf dieser kommenden und gehenden Ozeane, die weder Ufer noch Grenzen kennen? Wünschet ihr euch keine Flügel, die ihr in diesen Winden ausbreiten könnt, um euch über die Erde zu erheben, um euch durch die Unendlichkeit des Himmels tragen zu lassen?

Leben doch in der Luft unsichtbare Kräfte, die euch machtvolle Hände entgegenstrecken, bereit, eure jugendlichen Flügel mitzunehmen, und euch emporzuheben dorthin, wo unsere Vorbilder der Natur, die Vögel, mit den Wolken ihr Reich teilen und behaupten.»

A. Clivio's Erben, Winterthur-Grüze

Granitsteingeschäft · Telephon 26.635

Ausführung

sämtlicher

Granitsteinarbeiten

Baugeschäft J. Frischknecht Oberhofen-Münchwilen

Friedr. Linder, Affeltrangen

Baugeschäft, Zimmerei und Schreinerei, Treppenbau und Chaletbau

Bestuhlung in der Kirche Münchwilen

«Hirschen» Kreuzlingen

Telephon 42

- **Gasthof** Prima Küche und Keller
- **Metzgerei** Erstklassige Fleisch- und Wurstwaren

