

FRITZ STAMER



**EIN
GLEITFLUG-
KURSUS**

I N B I L D E R N

VERLAG KLASING & Co. G. M. B. H. / BERLIN W 9

Klasings Flugtechnische Sammlung · Band 18

Ein
Gleitflugkursus
in Bildern

von

Fritz Stamer

Abteilungsleiter beim Deutschen
Forschungs-Institut für Segelflug

2. vermehrte und verbesserte Auflage



Verlag Klasing & Co., G. m. b. H.
Berlin W 9

Vorwort zur 1. Auflage.

Die Zeichnungen des vorliegenden Heftes sind in der Absicht zusammengestellt worden, die Erfahrungen, die vom Verfasser in jahrelanger Schulungstätigkeit gesammelt wurden, möglichst all denen zugänglich zu machen, die auf Gleitflugzeugen schulen und üben.

Hoffentlich trägt manche der Zeichnungen dazu bei, Brüche zu verhüten und zu erreichen, daß einmal gesammelte Erfahrungen nicht immer wieder gewonnen werden müssen, sondern der Allgemeinheit zu Gute kommen.

Wasserkuppe/Rhön, Juni 1928.

Fritz Stamer.

Vorwort zur 2. Auflage.

Das kleine Heft hat in mancher Gruppe Freunde gefunden. Inzwischen ist die Bewegung mächtig gewachsen und mancher ist neu hinzugekommen. So ist auch dieses Heft um die wichtigsten Dinge aus der Schulung erweitert worden. Der Auto- und Windenschlepp ist neu aufgenommen worden.

Ich möchte der erweiterten zweiten Auflage die Bitte an alle Freunde unserer Sache voranstellen: Helft Unfälle verhüten! Erzieht Euch zu Umsicht, Vorsicht und Zuverlässigkeit! Helft den Geist des Segelfluges erhalten und vergeßt nicht, daß dieser draußen in Gottes freier Natur, im wirklichen motorlosen Segelflug liegt. Unsere Aufgabe ist nicht nur Prüfungen abzulegen im Fliegen, sondern uns zu prüfen als Menschen, ob wir würdig sind, Flieger zu sein.

Darmstadt, März 1934.

Fritz Stamer.

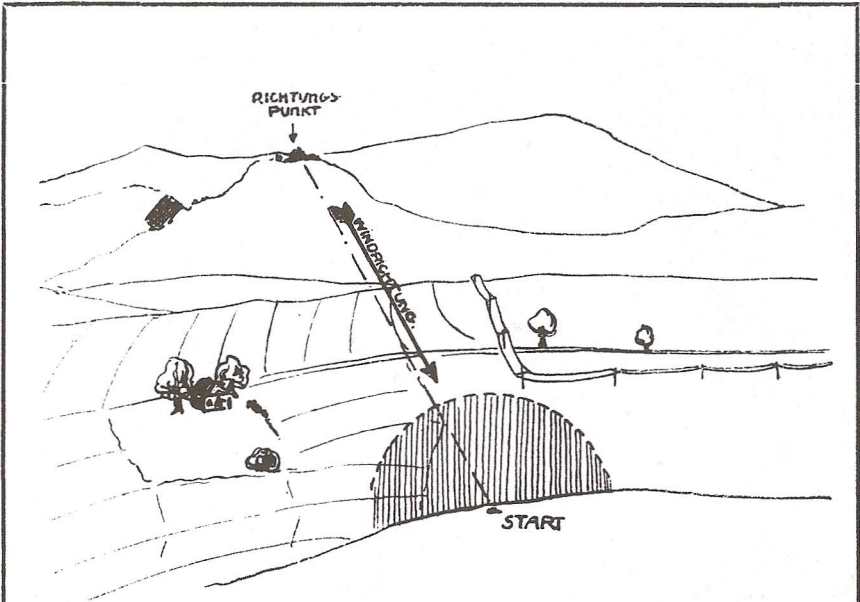


Abb. 1. Man nimmt in der Richtung — genau gegen den Wind — einen Richtungspunkt in Höhe des Horizontes und hält während des ganzen Fluges unentwegt darauf zu.

Die gerade Strecke auf diesem Richtungspunkt muß im Flugbereich frei von Hindernissen sein.



Abb. 2. Wenn man es dann doch besser weiß!

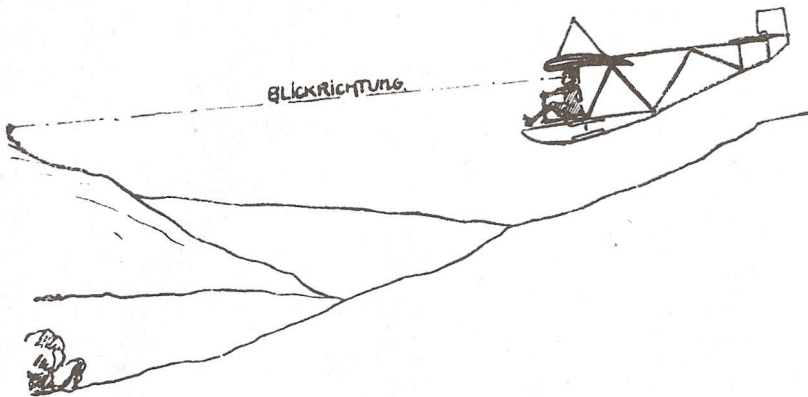


Abb. 3. Man muß diesen Richtungspunkt in Höhe des Horizontes wählen, damit er auch einen Anhalt für die horizontale Lage des Flugzeuges bietet.

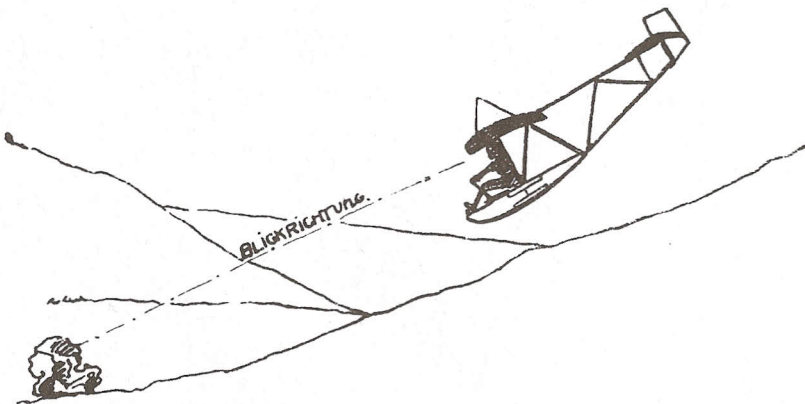


Abb. 4. Wählt man den Richtungspunkt zu tief — oder sieht man im Start nach unten — so wird man stets in stark gedrückte Fluglage kommen.

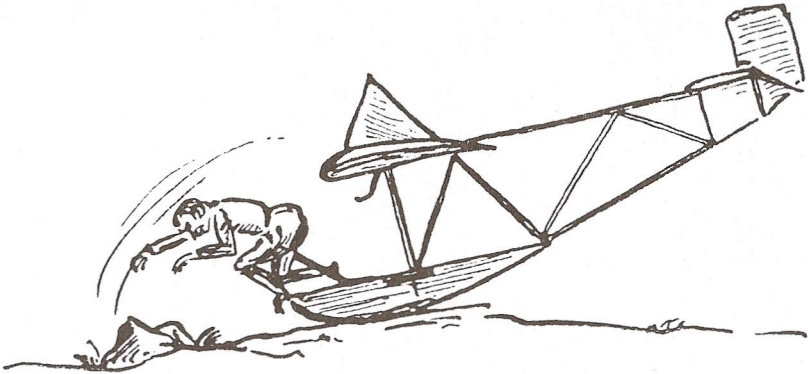


Abb. 5. Anschnallen nie vergessen! Sonst....



Abb. 6. Anschnallen! Mit breitem gefedertem Gurt über den Brustkorb! Nie über den Leib. Ist man so angeschnallt, muß man die Bewegungen des Flugzeuges mitmachen und wird mit den Steuern besser reagieren.



Abb. 7. Linke Hand am Halteseil (am Vorderholm-
anschluß links befestigt).

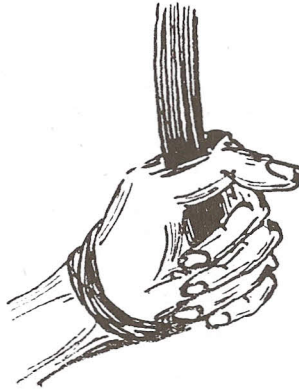


Abb. 8. Das Seil nie um das Handgelenk schlingen!
Man renkt sich sonst leicht den Arm aus!

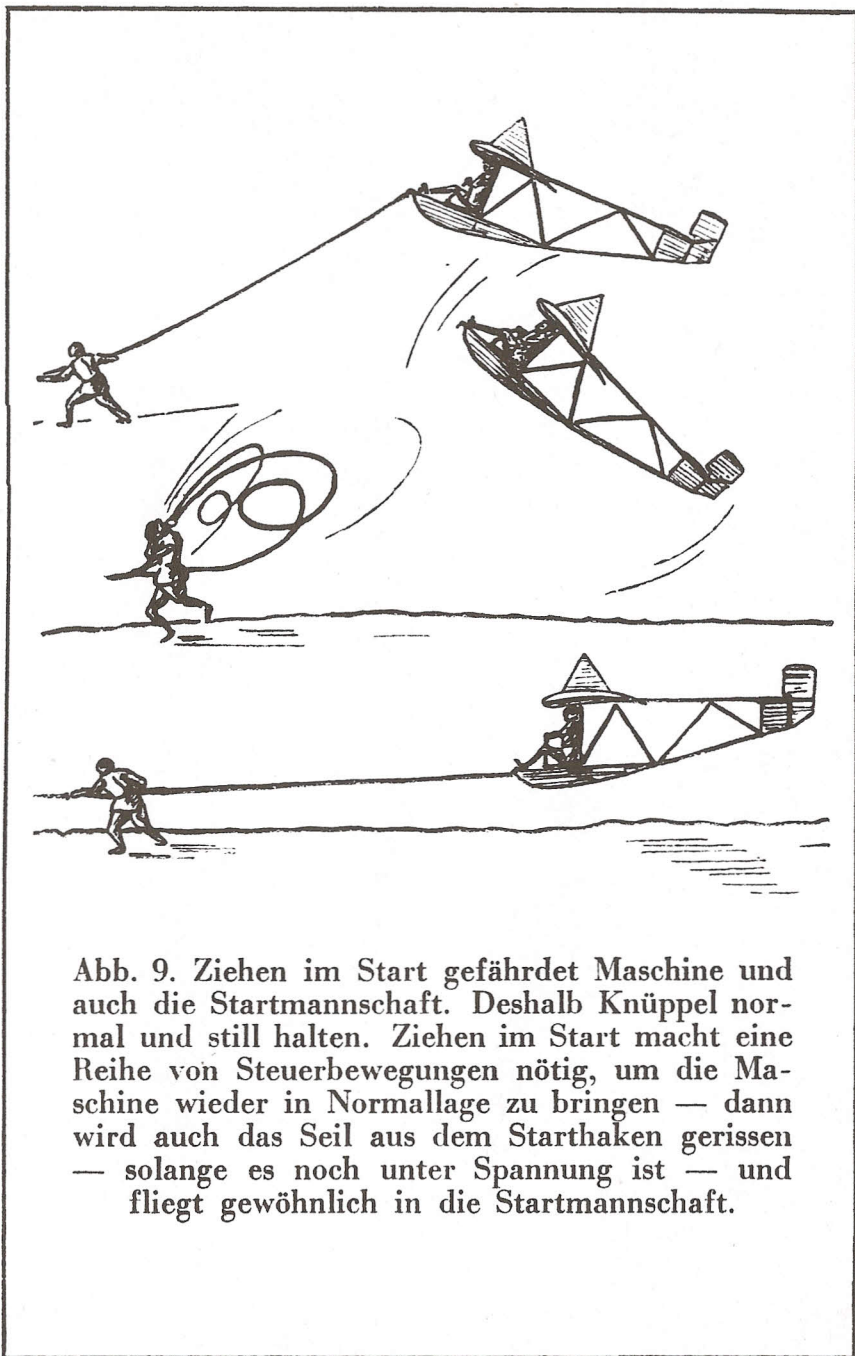


Abb. 9. Ziehen im Start gefährdet Maschine und auch die Startmannschaft. Deshalb Knüppel normal und still halten. Ziehen im Start macht eine Reihe von Steuerbewegungen nötig, um die Maschine wieder in Normallage zu bringen — dann wird auch das Seil aus dem Starthaken gerissen — solange es noch unter Spannung ist — und fliegt gewöhnlich in die Startmannschaft.

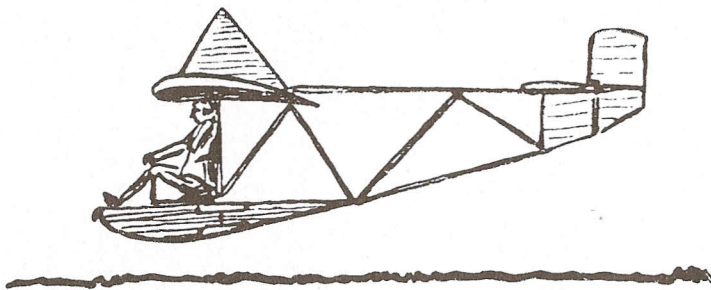


Abb. 10. Bei der Landung Maschine knapp über den Boden schweben lassen, bis Aufsetzen von selber erfolgt.

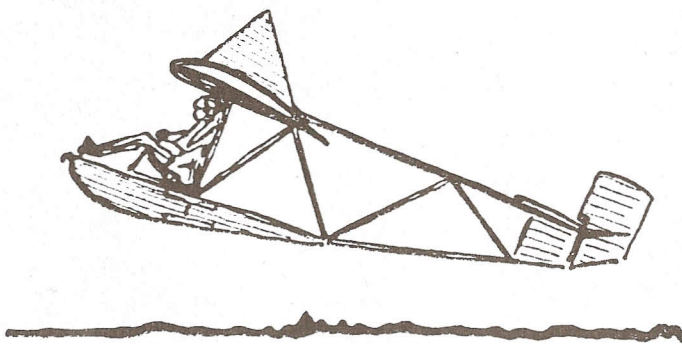


Abb. 11. Nicht durch Abfangbewegung hochziehen! Die Maschine sackt dann durch und wird beschädigt.

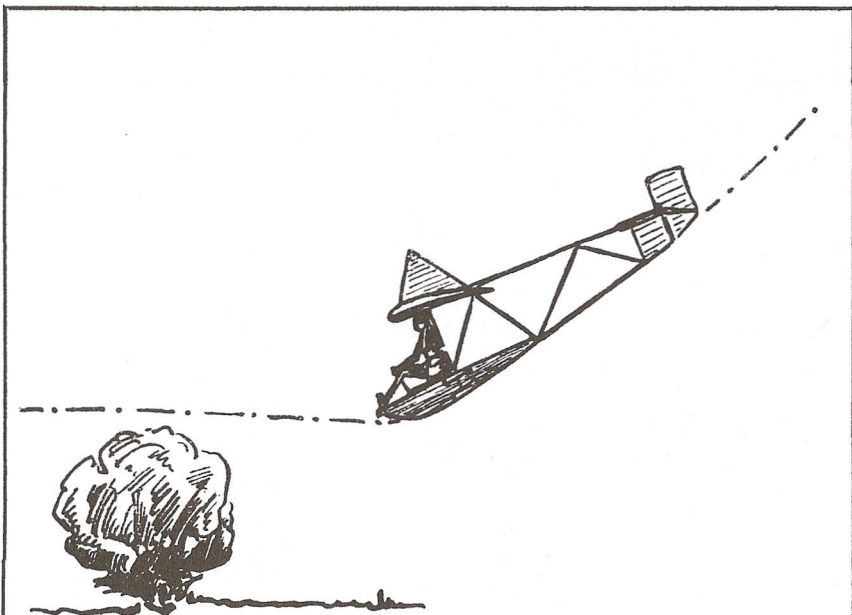


Abb. 12. Hindernisse scharf andrücken —
Maschine dann knapp hinüberziehen!

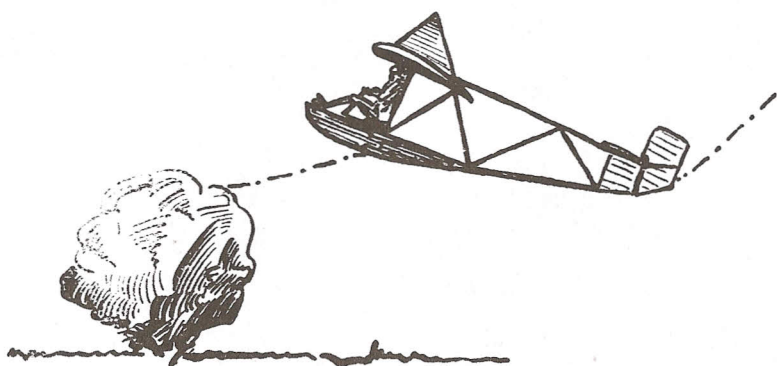


Abb. 13. Nicht zu früh ziehen — Maschine sackt
durch und stößt an das Hindernis!

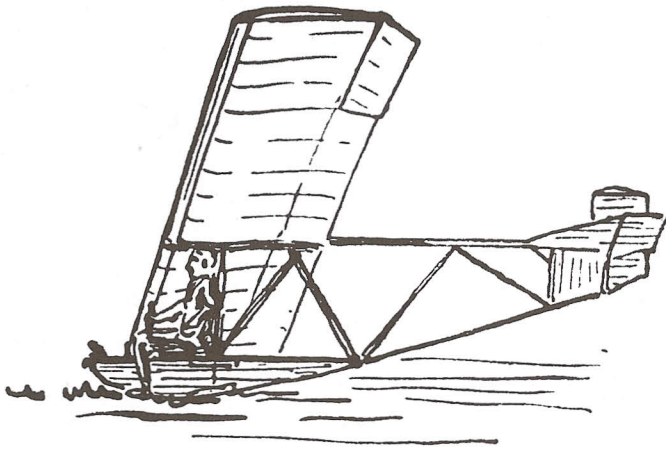


Abb. 14. Nach der Landung sitzen bleiben —

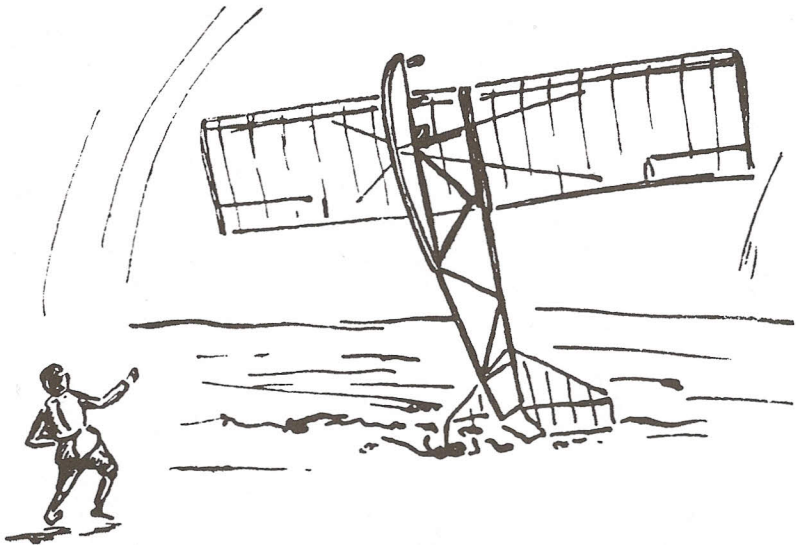


Abb. 15. — sonst wirft der Wind die Maschine um!

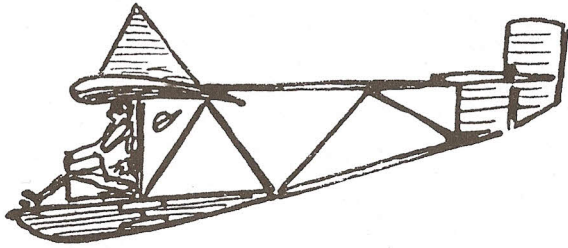


Abb. 16. Wenn die Mütze fortfliegt —

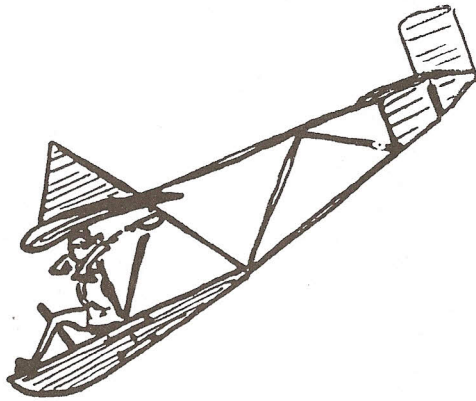


Abb. 17. nicht danach greifen!

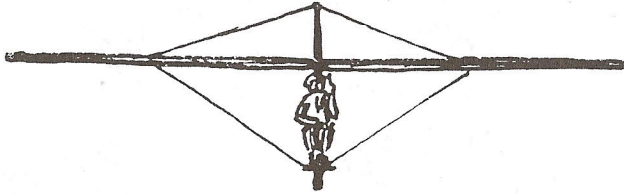


Abb. 18. Verspannung prüfen —

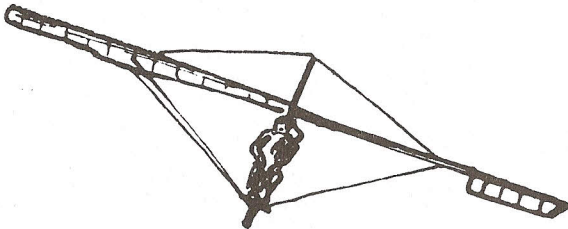


Abb. 19. Eine falsch verspannte Maschine ist oft trotz richtigen Steuerns nicht zu halten.

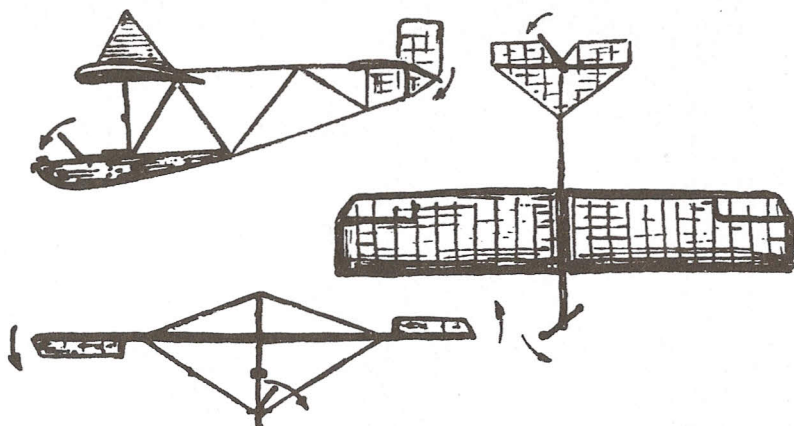


Abb. 20. Sind die Steuer richtig angeschlossen?
Jedesmal nach Montage gewissenhaft prüfen —

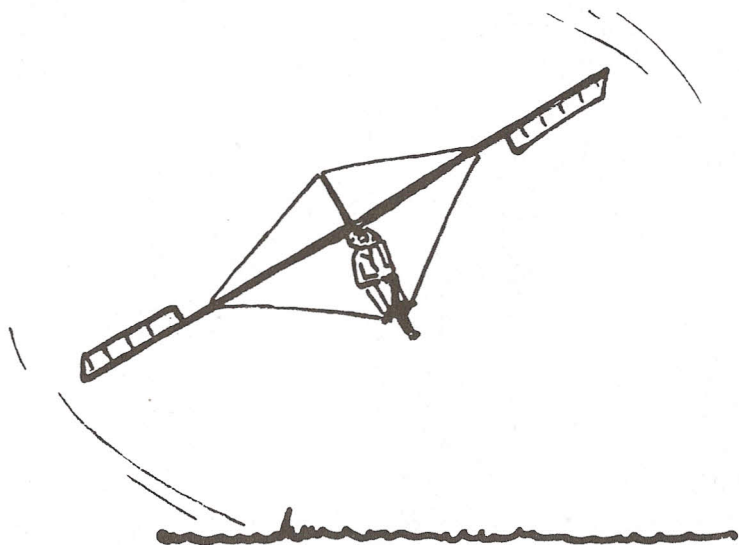


Abb. 21. sonst Knüppelbewegung richtig, Ruder-
bewegung falsch, so ist ein Bruch unvermeidlich.

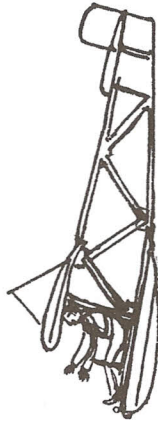


Abb.22. Wenn es einmal Bruch gibt, nicht Arme und Beine vorstrecken —

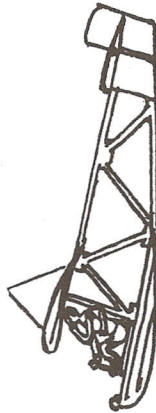


Abb. 23. sondern linken Arm vor den Kopf — Knüppel festhalten — beim Anziehen. Wer Brille trägt — — Brille fortwerfen!



Abb. 24. Immer mit Sturzhelm fliegen — —



Abb. 25. Kopfverletzungen sind unnötig.

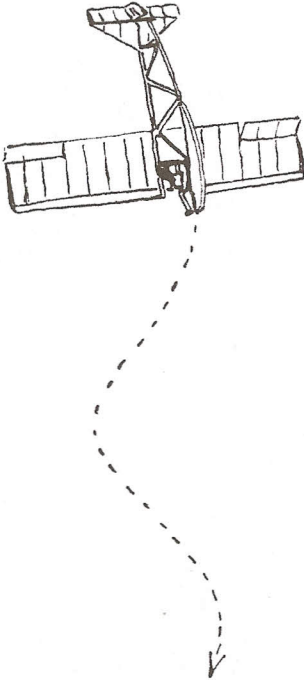


Abb. 26. Kommt das Flugzeug aus irgendwelchen Gründen ins Trudeln, dann nicht gegensteuern — —

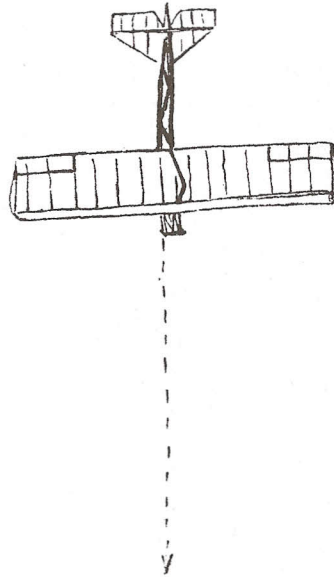


Abb. 27. sondern alle Steuer normal legen und drücken. Wenn das Drehen aufhört — weich hochnehmen!

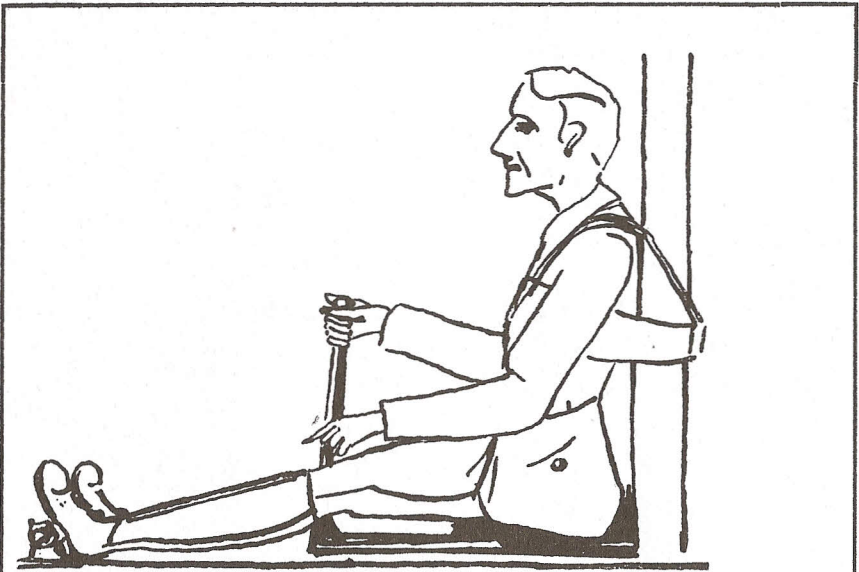


Abb. 28. Immer darauf achten, daß kleine Leute nicht mit gestreckten Beinen sitzen —

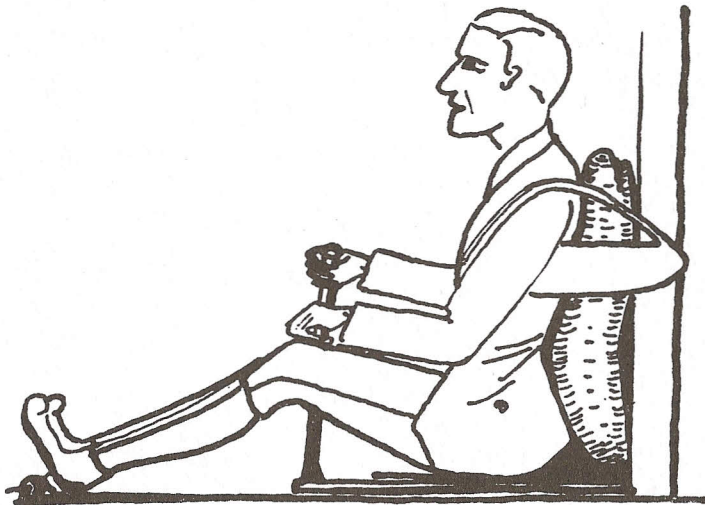


Abb. 29. Kissen in den Rücken legen — — sonst Gefahr! Beinbrüche!

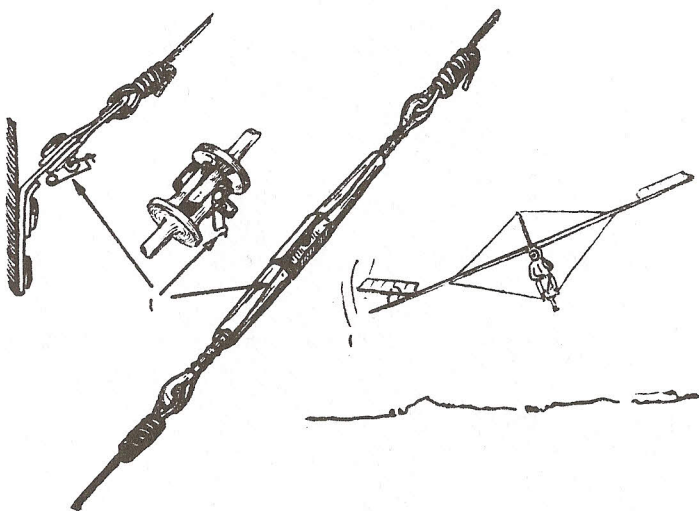


Abb. 30. Sicherungen prüfen ... sonst

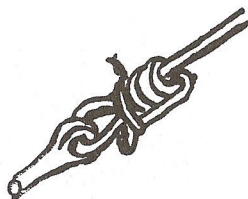
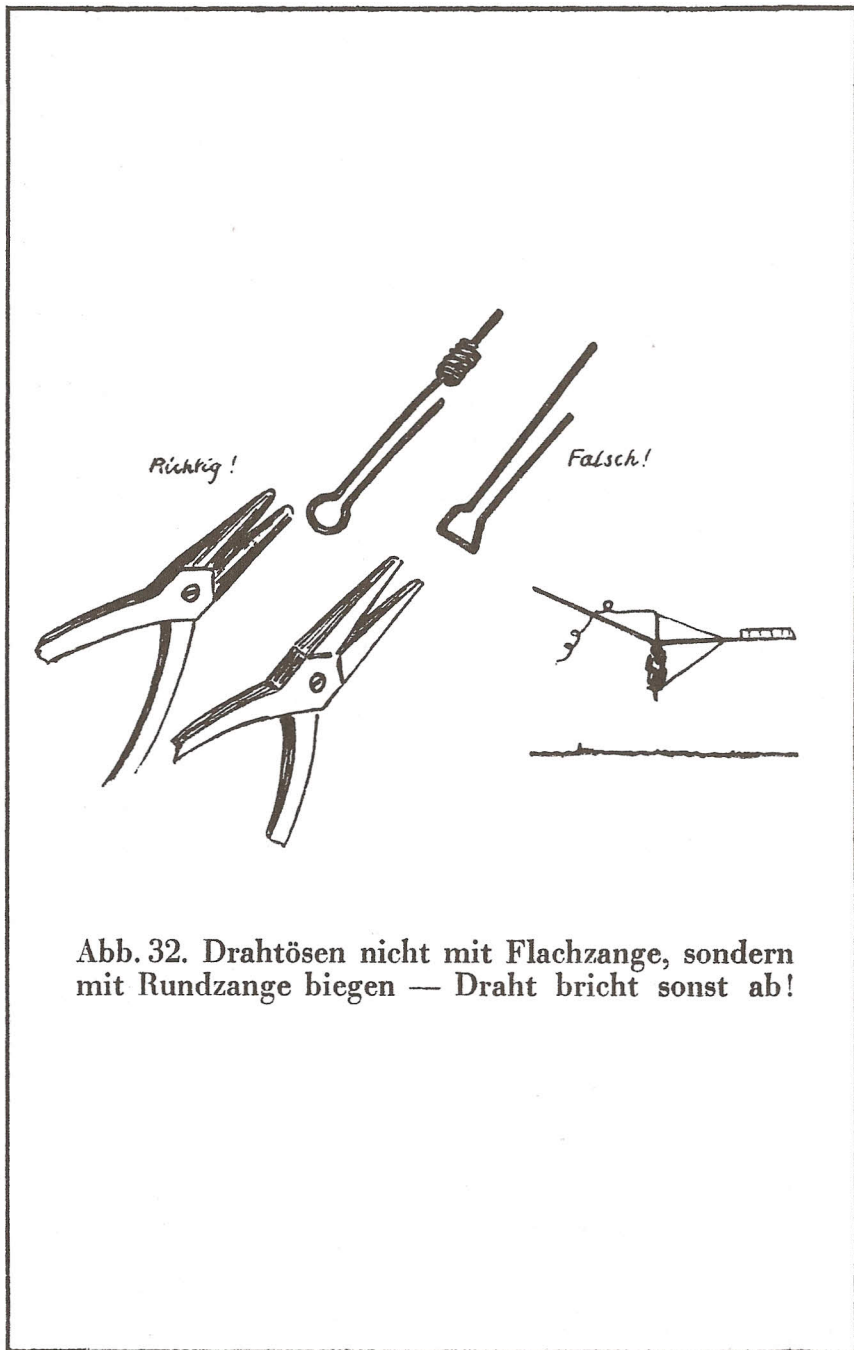


Abb. 31. Sicherung einer Drahtöse vor Durchziehen mit Binddraht.



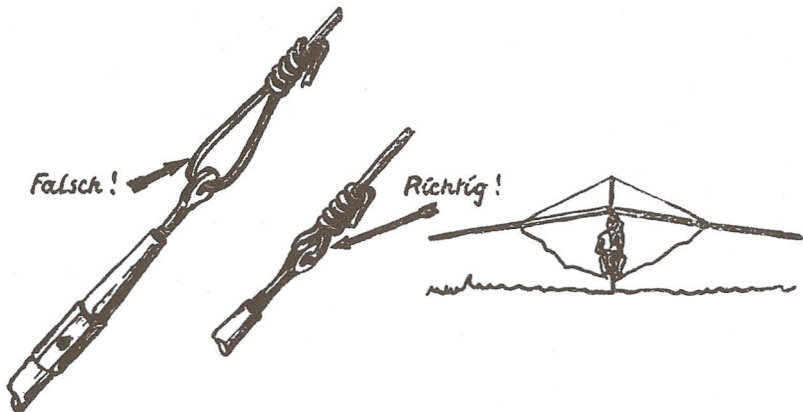


Abb. 33. Drahtösen nicht lang durchziehen, sondern kurz rundbiegen, sonst hängen nach der Landung die Flügel herab!



Abb. 34. Richtig gespleißtes Kabel (Litze) mit eingelegter Kausche.

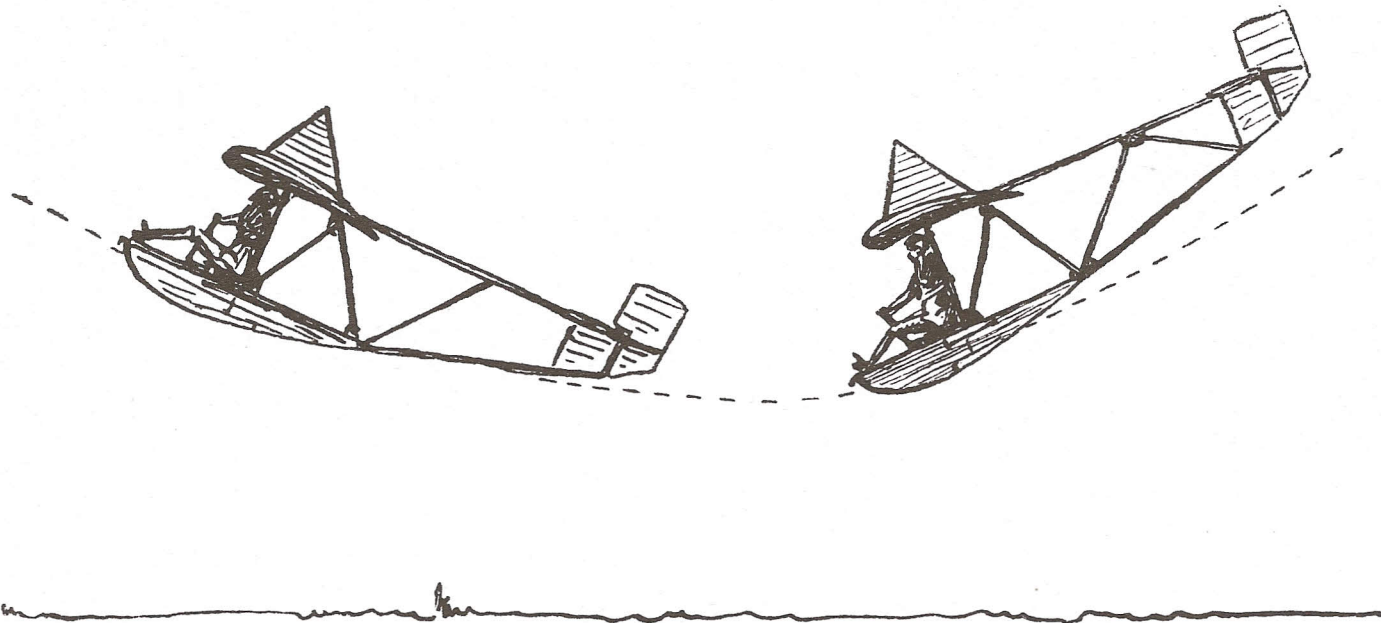


Abb. 35. So langsam steuern, daß die Maschine mitkommen kann. Man bringt das Flugzeug sonst immer über die gewünschte Lage hinaus. Kommt das Flugzeug in solche Schwingungen, dann hält man den Knüppel einen Augenblick in Normalstellung still.

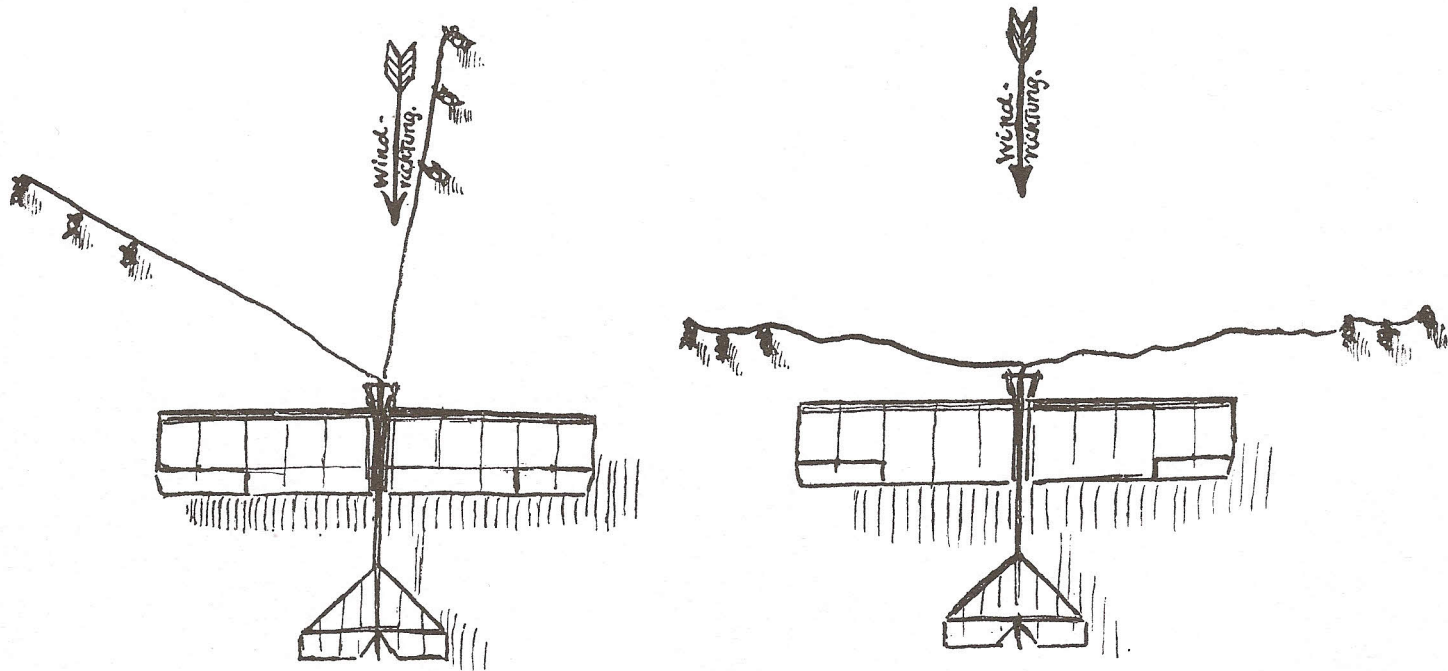


Abb. 36. Genau gegen den Wind starten und die Startmannschaft ausrichten — man wird sonst zur Seite gezogen.

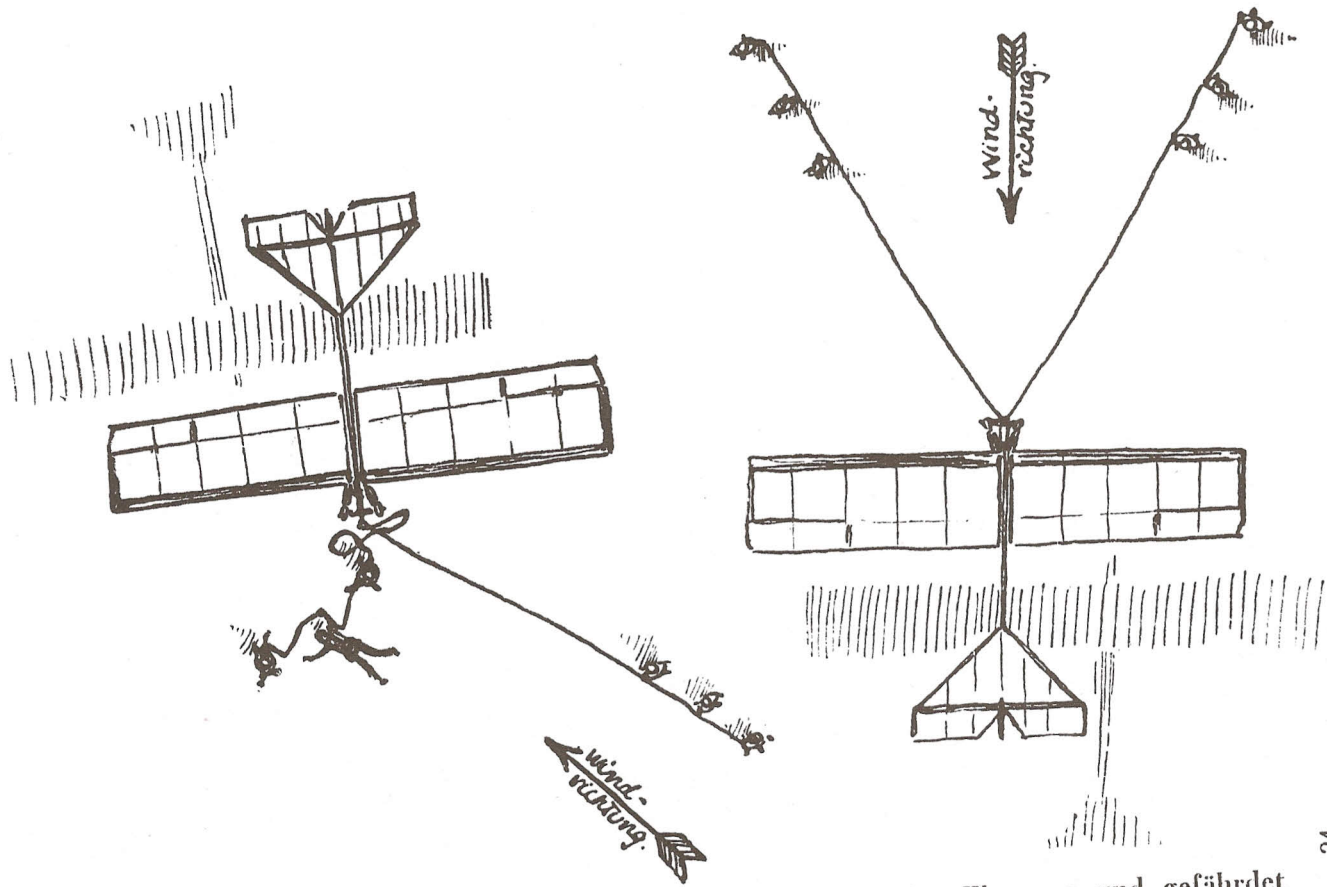


Abb. 37. Genau gegen den Wind starten. Bei Seitenwind schiebt das Flugzeug und gefährdet die Startmannschaft.

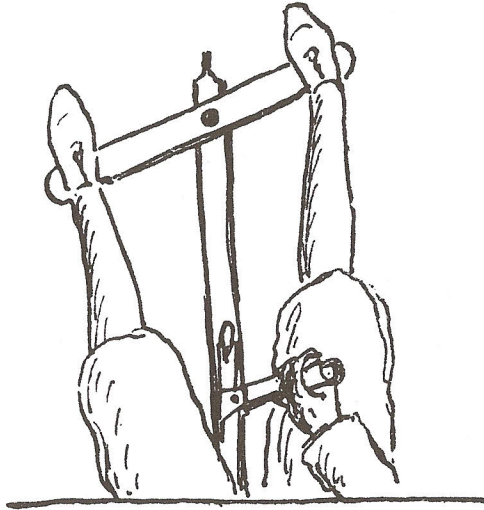


Abb. 38. Bei Kurven sind Seitenruder und Querruder stets nach der gleichen Seite anzuschlagen!

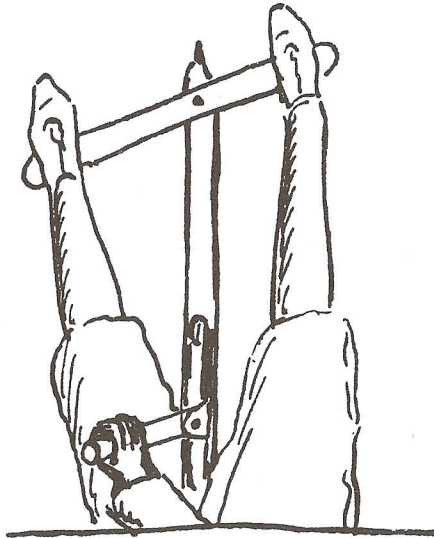


Abb. 39. Nie so!

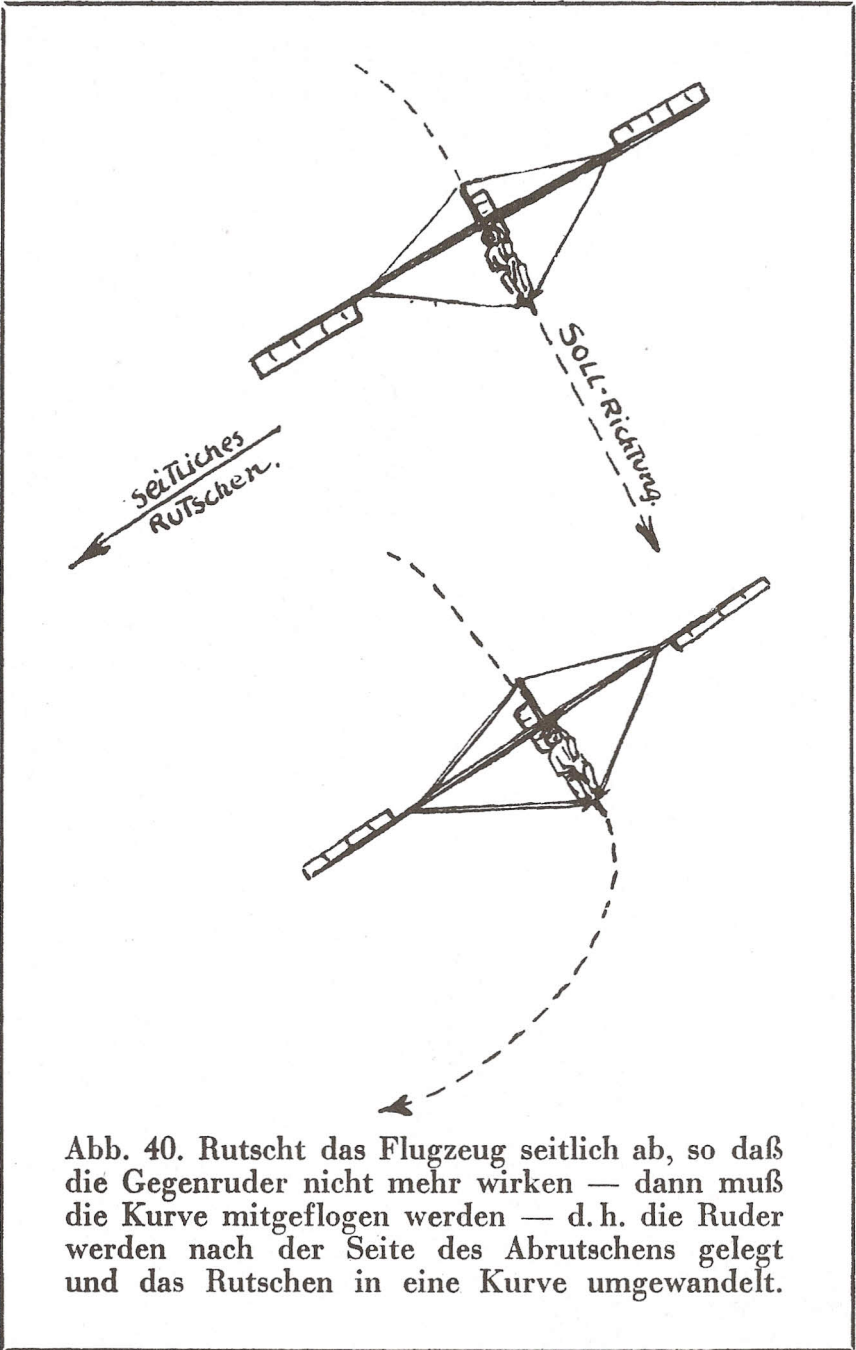


Abb. 40. Rutscht das Flugzeug seitlich ab, so daß die Gegenrudder nicht mehr wirken — dann muß die Kurve mitgeflogen werden — d. h. die Ruder werden nach der Seite des Abrutschens gelegt und das Rutschen in eine Kurve umgewandelt.

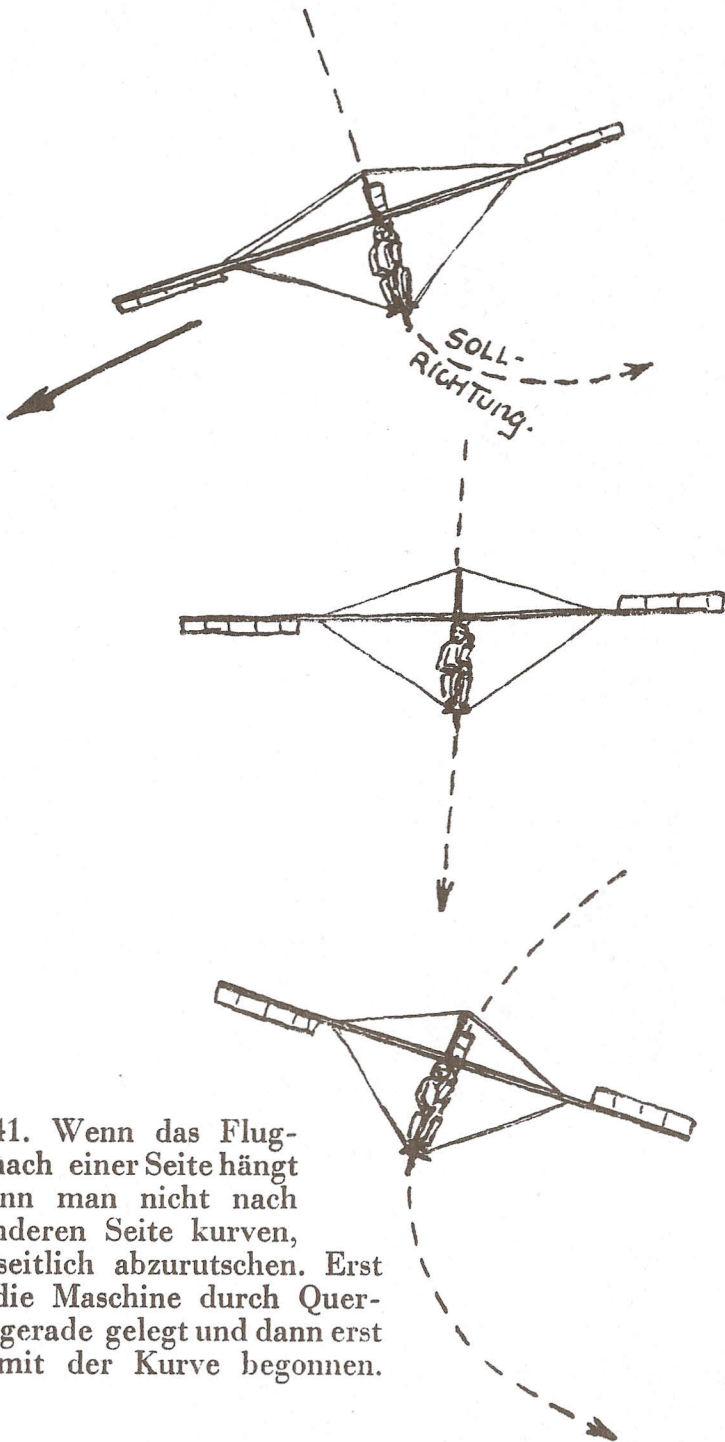


Abb. 41. Wenn das Flugzeug nach einer Seite hängt — kann man nicht nach der anderen Seite kurven, ohne seitlich abzurutschen. Erst wird die Maschine durch Querruder gerade gelegt und dann erst wird mit der Kurve begonnen.

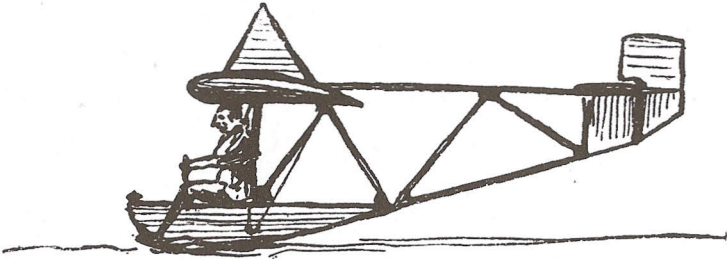


Abb. 42. Nach der Landung nie mit den Füßen auf dem Boden bremsen!

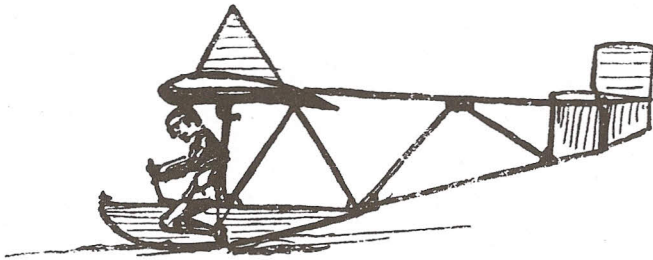


Abb. 43. Die Füße werden leicht nach rückwärts unter die Drähte gerissen und brechen!



Abb. 44. Rutscht die Maschine nach der Landung
auf ein Hindernis zu —

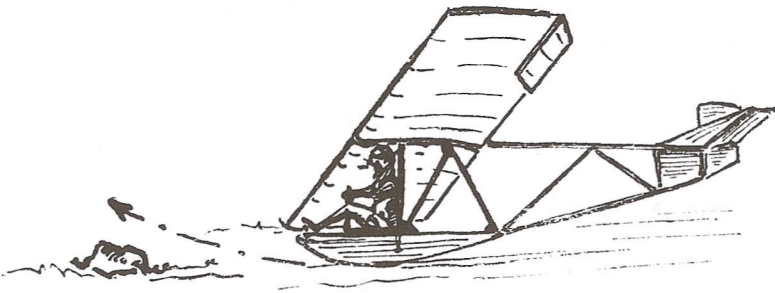


Abb. 45. dann legt man einen Flügel mit Quer-
rudder auf den Boden auf und ändert so die
Richtung!

Auto- oder Windenschlepp.

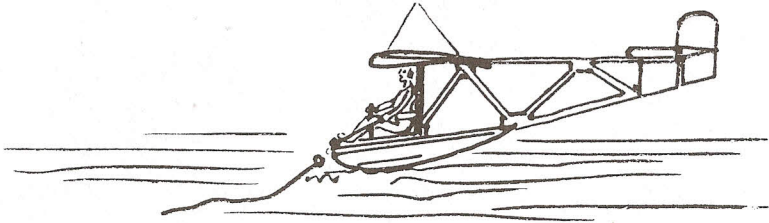


Abb. 46.

Vor jedem Start überzeuge man sich von dem einwandfreien Funktionieren der Ausklinkvorrichtung.

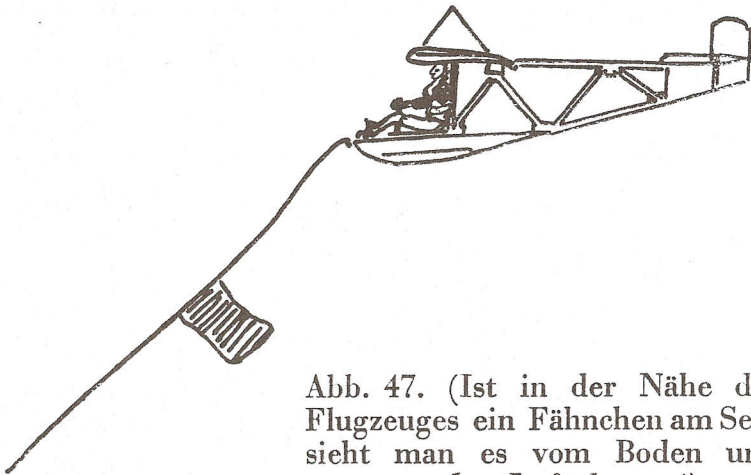


Abb. 47. (Ist in der Nähe des Flugzeuges ein Fähnchen am Seil, sieht man es vom Boden und aus der Luft besser!)

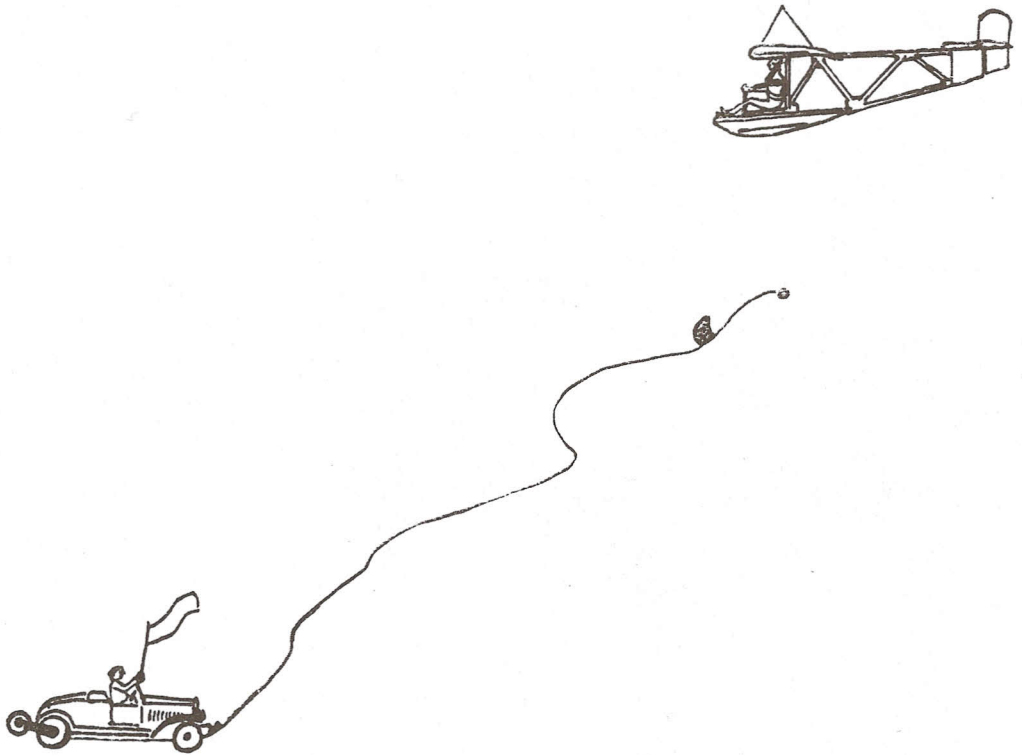
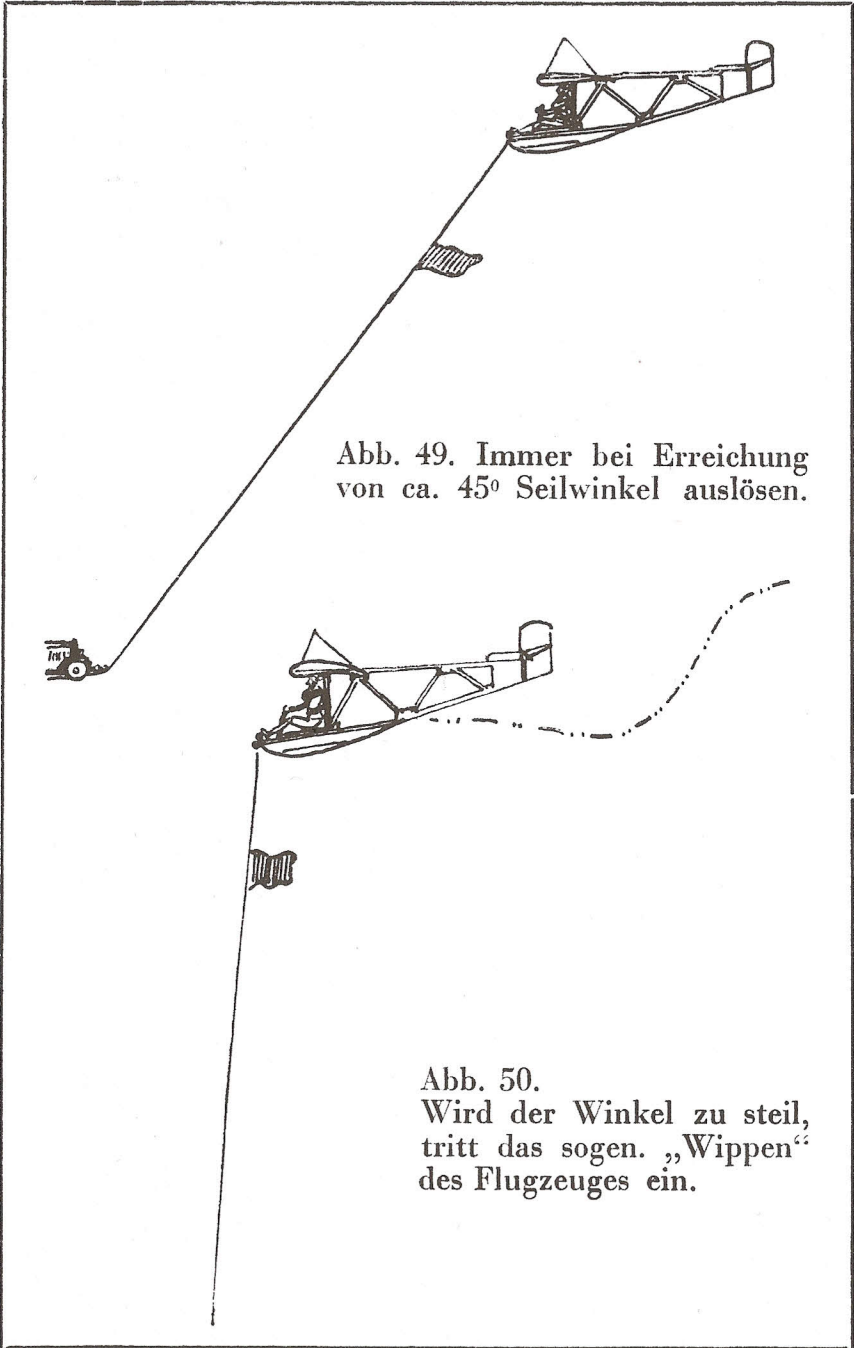


Abb. 48. Man wartet mit der ersten Kurve, bis man vom Wagen das Signal „Seil abgefallen“ bekommen hat. Man klinkt mehrmals hintereinander aus, um ganz sicher zu sein, daß das Seil abgefallen ist.



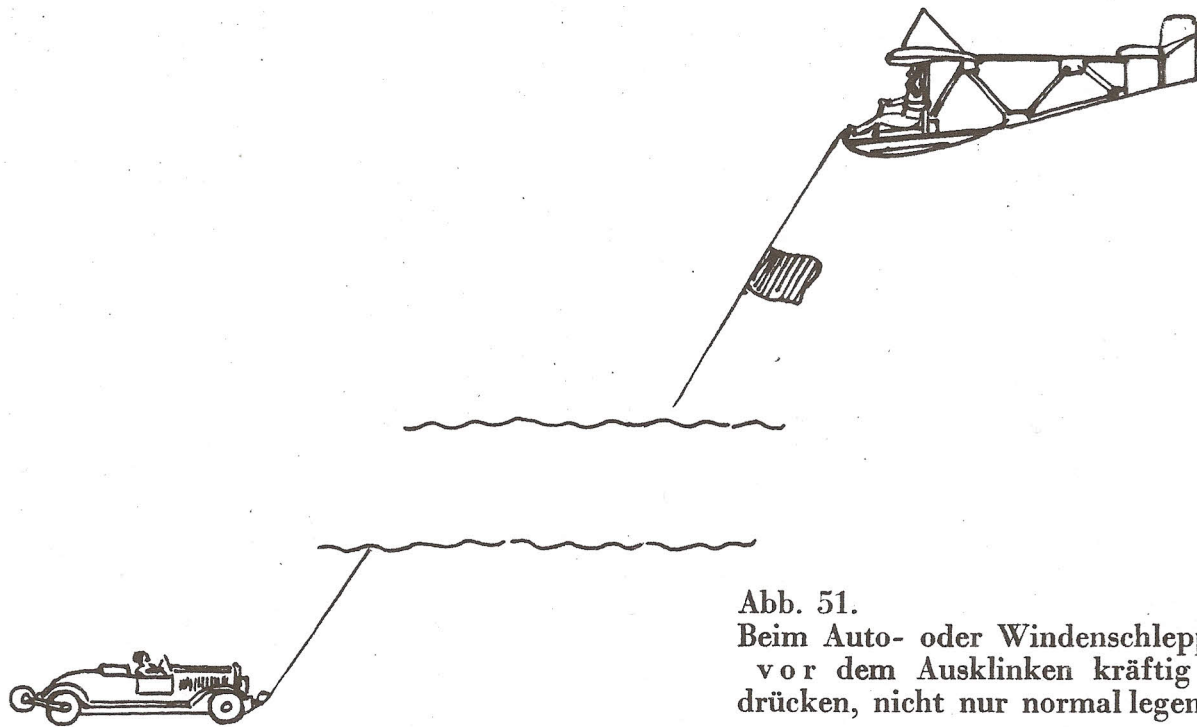


Abb. 51.
Beim Auto- oder Windschlepp
vor dem Ausklinken kräftig
drücken, nicht nur normal legen.

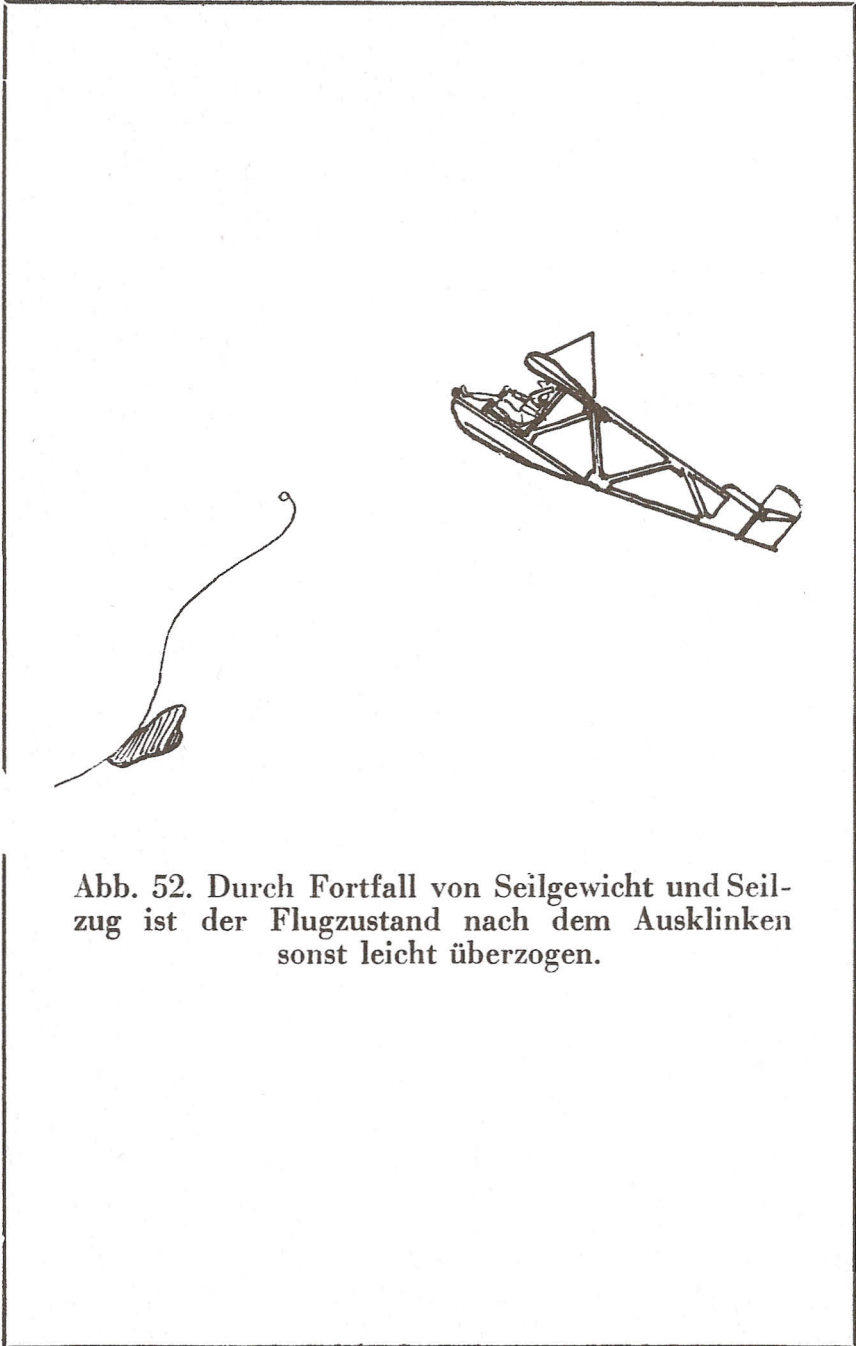


Abb. 52. Durch Fortfall von Seilgewicht und Seilzug ist der Flugzustand nach dem Ausklinken sonst leicht überzogen.



Abb. 53.
Studiere die Vorschriften
des DLV. genau
vor dem Fliegen.



Abb. 54.
Wenn die Ver-
sicherung nicht
zahlt, ist es zu
spät.

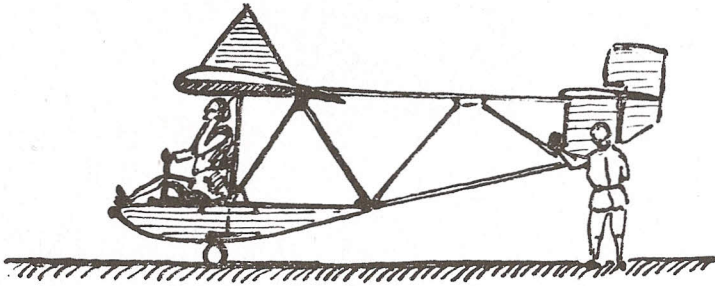


Abb. 55. Zur Vermeidung von Kopflastigkeit ist das Flugzeug bei besonders schweren Führern (über 70 kg) durch Gewicht am Rumpffende auszuwiegen. Dabei wird eine Rolle unter $\frac{1}{3}$ Flächentiefe von vorn gelegt.

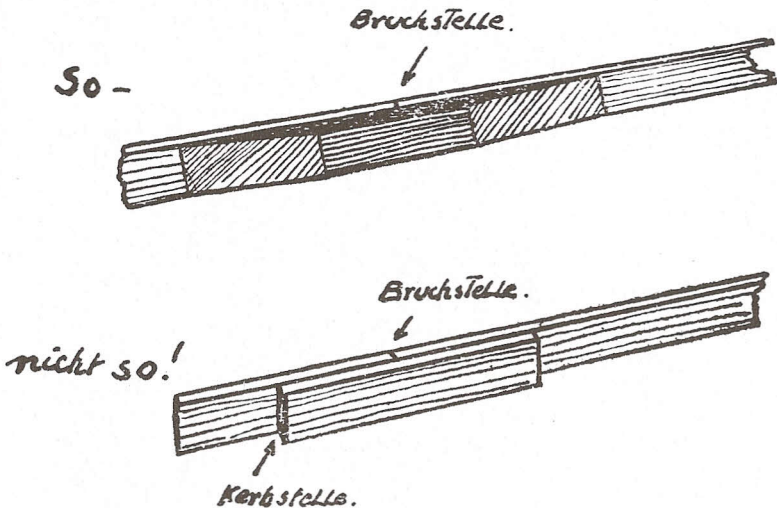


Abb. 56. Holmbrüche werden durch seitliches Aufleimen eines in der Dicke nach außen verjüngten Stückes ausgebessert. (Andernfalls entstehen Kerbstellen, die zu neuen Brüchen führen.)

KLASINGS

flugtechnische Sammlung.

- Band 1* **Neue Folge „Die Fliegerschule“**
Die Führung des Flugzeuges
Theoretische Fluglehre und Prüfungsfragen von Ingenieur
O. Toepffer, kartoniert *RM. 1.50*
- Band 2* **Der Flugzeugwart**
Das verspannte Tragwerk, seine Konstruktion und Montage *RM. 1.50*
- Band 16* **Der Segelflug und seine Kraftquellen im Luftmeer**
Von Dr. Walter Georgii, broschiert . . . *RM. 0.90*
- Band 18* **Ein Gleitflugkursus in Bildern**
Von Fritz Stamer, Leiter der Fliegerschule Wasserkuppe des Forschungsinstituts der RRG, broschiert, 2. Auflage
RM. 0.90
- Band 19* **Das Flugwesen im In- und Ausland**
Genau Darstellung und Vergleich der gesamten Fliegerei im In- und Ausland, vom Entstehen des Flugwesens in allen Kulturstaaten angefangen bis zur Gegenwart. Unter Benutzung amtlichen Materials von Th. Cammann, kartoniert *RM. 3.75*
- Band 20* **Wetterkunde für Flieger und Freunde der Luftfahrt**
Von Dr. H. Noth, Leiter der Flugwetterwarte Berlin und Lehrer für Meteorologie am Luftfahrt-Sachverständigen-Lehrgang der Offiziere an der Polizeischule für Technik und Verkehr, 2. Auflage, kartoniert *RM. 2.40*
- Band 21* **Die amtliche Segelfliegerprüfung,**
was der Flugschüler vor und nach der Erwerbung des amtlichen Segelfliegerscheines wissen muß.
Von Fr. Stamer, Leiter der Fliegerschule der Wasserkuppe des Forschungsinstituts der RRG, kartoniert, 2. Auflage *RM. 1.50*
- Band 22* **Die hohe Schule des Segelfluges,**
eine Anleitung zum thermischen Wolken- und Gewittersegelflug
Von Wolf Hirth, mit Beiträgen von Kronfeld, Mayer u. a. kartoniert, 2. Auflage *RM. 2.80*
- Bauplan-Sammlung erprobter Flugmodelle**
Bogen 2, Segelflug-Modell „Baby“ von H. Kirschke *RM 0.60*

Verlag Klasing & Co. G. m. b. H.

Berlin W 9, Potsdamer Straße 139