

August Hug, Flugzeugkonstrukteur und Pionier des Schweizer Segelfluges



August Hug wurde am 29. August 1894 in der Stadt Luzern geboren. Die Jugendzeit verbrachte er in Luzern und die Schule besuchte er in der Stadt. Seine Eltern führten in Luzern das Hotel Ochsen an der Eisengasse, das heute zur Warenhauskette Manor gehört. Das Technikum absolvierte er in Deutschland, wo er als Maschinentechner abschloss. August Hug machte sich als Pionier

des Segelflugs einen internationalen Namen. Er konstruierte damals u.a. die bekannten «SPYR»-Segelflugzeuge. August war nicht nur ein beherzter Ingenieur. Er war auch Pädagoge und eine natürliche Autorität. Er war bereits

pensioniert, als er noch Schule gab. Wenn einer im Unterricht nicht aufpasste, holte er ihn an die Wandtafel. Nicht um ihn zu bestrafen. Nein, er führte ihn zur Lösung der Aufgabe und gewann dadurch einen künftig interessierten Zuhörer! Erziehen heisse, tausend Mal das Gleiche sagen. Das hätte schon Pestalozzi gewusst. Und auf uns damals Langhaarige angesprochen meinte er: Es kommt nicht auf die Haare auf dem Kopf an, sondern auf das was im Kopf steckt. Als der älteste Lehrer an der Gewerbeschule war er von den Schülern respektiert. Er kam mit ihnen am besten zurecht!

DIE ERSTEN STELLEN

Im Alter von 17 Jahren konstruierte und erprobte August Hug Gleiter. Er erwarb das Pilotenbrevet für Segelflieger und später wurde er Segelfluglehrer. Von 1918 bis 1919 konstruierte er zusammen mit dem Militärpilot Adolf Schädler in der Schweizerischen Waggonfabrik Schlieren (ZH) das Motorflugzeug SWSC1.

MILITÄRFLUGPLÄTZE DÜBENDORF UND BUOCHS

August Hug arbeitete bei der DMP (Direktion der Militärflugplätze) in Dübendorf. Sein Arbeitsplatz war im technischen Büro als Konstrukteur. Sein Chef war „Max“, Jakob Spalinger, auch ein Segelflugzeug-Konstrukteur. In der Freizeit konstruierten und bauten sie zusammen Segelflugzeuge. 1940 wechselte August Hug seinen Arbeitsplatz nach Nidwalden. Er wurde der erste Chef des technischen Büros im DMP Betrieb Buochs-Ennetbürgen und wurde «A Hug» genannt neben seinem Chef Emil Hug).

August Hug wurde 1959 als zweiter Mitarbeiter des Betriebs Buochs-Ennetbürgen pensioniert.

KONSTRUKTEUR VON SEGELFLUGZEUGEN

August Hug konstruierte Segelflugzeuge in der Zeit von 1913 bis 1943. 1913 baute er zusammen mit Franz Rotter, Werner Dolder und Thomas Lampert den «Geier». 1930 entwarf er allein das Segelflugzeug «Gimbel». Dann folgte die berühmte und erfolgreiche SPYR-Serie, 1931 den «SPYR I» und als letztes Segelflugzeug dieser Serie den «SPYR Va»

im Jahre 1942. 1932 konstruierte August Hug zusammen mit Willi Farner die Flugzeuge «WF 5» und «WF 6». 1936 entwarf er den «Dräckspatz II» und 1939 den «Zögling». Die Prototypen und die eigenen Flugzeuge wurden im Eigenbau in der Freizeit als Hobby realisiert. Helfer waren Freunde, Bekannte, Arbeitskollegen und Mitglieder von Segelfluggruppen. Gebaut wurde in Vereinslokalen, gemieteten Werkstätten oder Hallen. Die Serie-Fabrikation wurde an Firmen vergeben, z. B. SGZ (Segelflugzeugbau Genossenschaft Zürich).

Das eidgenössische Luftamt und der Aro-Club der Schweiz gründeten am 4. Februar 1934 eine Kontroll-Organisation für das Segelflug-Wesen. Mit dabei waren die beiden Nidwaldner Ingenieure August Hug als Bauprüfer und Emil Hug als Berechnungsprüfer.

SEGELFLIEGEN, SEGELFLUGGRUPPE NIDWALDEN

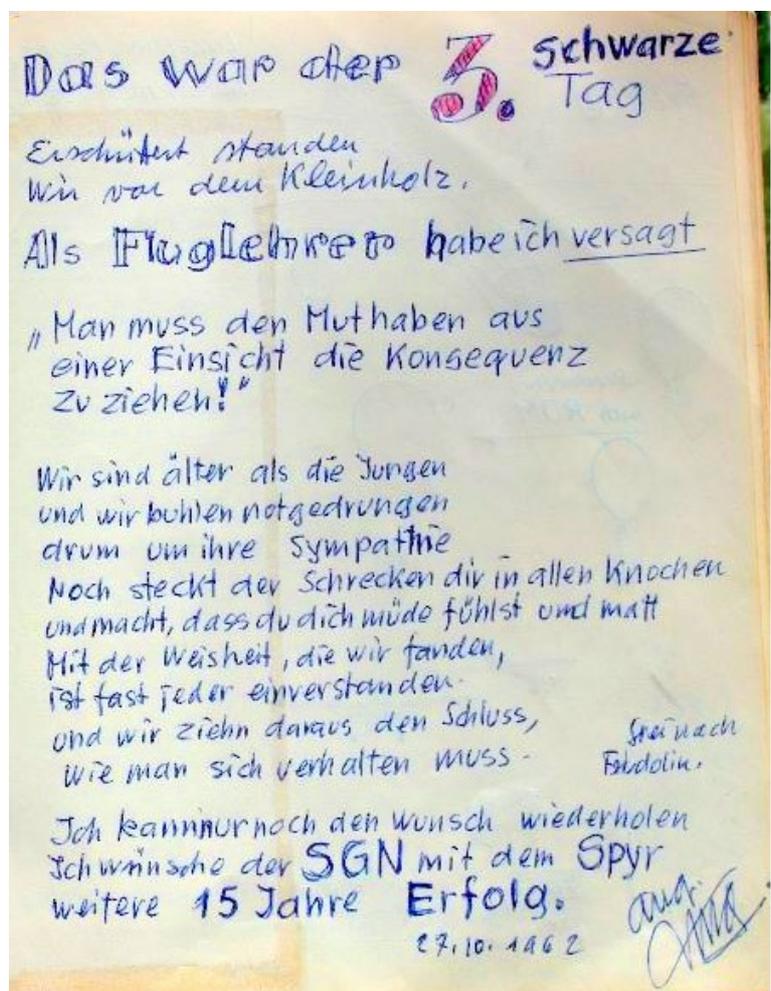
An der ersten Segelflugschulung von 1928 / 1929 in Zürich war August Hug dabei. Geflogen wurde mit dem Doppelsitzer-Flugzeug «Zürivogel». Am 4. April 1932 erfolgte in Bern der erste schweizerische Fluglehrerkurs. August Hug war auch Teilnehmer dieses Kurses. Als Fluglehrer bildete er viele angehende, flugbegeisterte Piloten aus. Das Schweizerische Luftamt übertrug ihm 1938 die Zuständigkeit für Gummi-Katapult-Starts, eine weitere Startmöglichkeit für Segelflieger auf den Bergen.

1942 legten segelflugbegeisterte Mitarbeiter der DMP und der Pilatus Flugzeugwerke AG Stans den Grundstein zur Gründung der Segelfluggruppe Nidwalden. Bereits 1942 wurden die Nidwaldner vom Aero Club der Schweiz als eigenständige Segelfluggruppe aufgenommen. Am 25. Oktober 1945 wurde die Sektion Nidwalden des AeCS im Hotel Engel in Stans gegründet. Zu den Gründungsmitgliedern gehörte auch der legendäre Flugzeugkonstrukteur August Hug von Ennetbürgen. Der Grund für die Gründung einer Sektion des AeCS lag darin, dass das Militär nicht mit einer kleinen Segelfluggruppe, sondern nur mit dem AeroClub verhandeln wollte. August Hug war wohl der Initiator dieser Idee. So bekamen er und Nidwaldner Segelflieger den nötigen Respekt im Schweizer Segelflug.

Am 31. Juli 1960 beendete er seine Tätigkeit als Fluglehrer der Segelfluggruppe Nidwalden mit einem letzten Schulflug. Die letzte Schülerin war Elsbeth Gressbach. Nach einem Start ab der Winde drehte der Spyr wie üblich nach links um die übliche Volte zu fliegen. Dann sah ich jedoch kurz nach dem ersten Eindrehen, dass sich der Spyr langsam und mit etwas gesenkter Nase an Ort drehte. Ich war erstaunt, denn es passierte nichts weiter. Ich hielt das Auto an, denn ich war auf dem Weg zur Winde, um das Seil erneut auszuziehen. Ich beobachtete wie der Uhu bis auf den Boden mit mässiger Sinkgeschwindigkeit ständig um die Hochachse drehte. Leicht schiebend gab es Bodenkontakt. Das Hauptrad und der Sporn griffen gleichzeitig. Es musste einen lauten Knall gegeben haben! Einen Moment war alles ganz ruhig. Dann wurde die Kabinenhaube angehoben. Ein kreidenweisser August entstieg dem Spyr. Elsbeth sagte

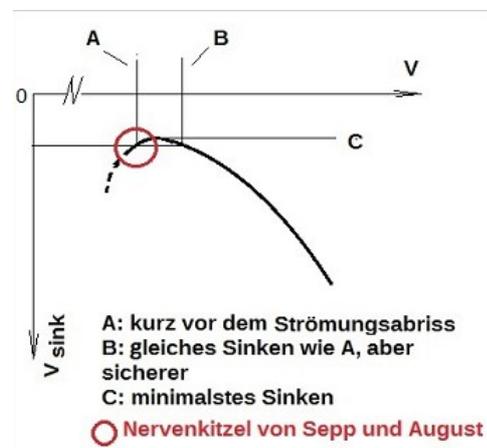
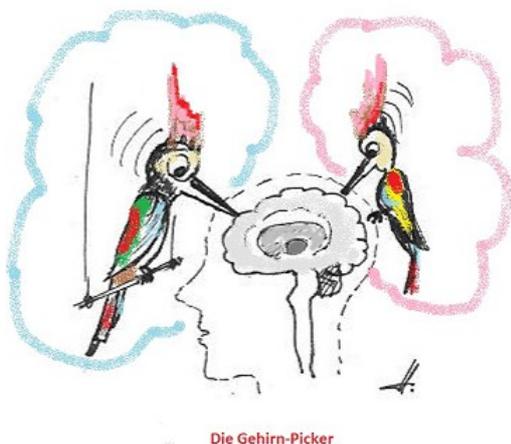
nachher, das erste was August von sich gab war: „Dasmal hats ihn aber ganz!“ Dieses Mal sei der Spyr wohl definitiv total zerstört! Was war passiert? Die Schülerin leitete ungewollt eine Vrille ein. Der Fluglehrer liess sie zu lange gewähren. Der Spyr entging der Zerstörung! Dieser wurde durch die Segelfluggruppe in ihrem Baulokal wieder aufgebaut. August jedoch blieb sich selbst treu. Er übte Selbstkritik und zog die Konsequenz.

Somit reihte er sich in die Gilde der „alten, berühmten Piloten“ ein!



Kommentar zu diesem Unfall: Die Systematik in der Schulung war nicht weit fortgeschritten. Die Geschwindigkeiten betrug in allen Lagen 62 km/h! Die galt im Abwind, in der Steilkurve wie im Geradeausflug und in der Thermik! Die Wirkung dieser Langsamfliegerei griff lange! Sie wurde von der Luzerner Allmend nach Nidwalden importiert. Von der Allmend ab Winde Aufwind zu finden war eine Rarität. Also übte man sich im „Obenbleiben“! Später verstand ich den Absturz des S18, HB-287, auch nach einem Start ab der Winde. Der Pilot Ernst Zraggen (+) überlebte den Unfall mit grossem Glück und mit lediglich einigen Kratzern an den Armen. Später verunglückte Rolf Gressbach, der Gatte von Elisabeth mit einem Blanik L13 in Samaden tödlich. Auch er erlernte das „Umduschtere“ (ausfliegen des kleinsten Aufwindes im Bereich des geringsten Sinkens und z.T. darunter). Er vrillte in den Muottas Muragl. Seine Tochter überlebte den Absturz. Sie wurde später Segelfliegerin und heiratete einen Segelfluglehrer.... bei einem Schulflug mit August, habe ich mit dem Spyr mit dem linken Flügel während des Landevorgangs mit dem linken Flügel den Boden touchiert! Zum Glück gelang es mir die horizontale Lage herzustellen. Anderenfalls wäre es angerichte gewesen, Das Baby HB-403 und der Moswey III HB-376 wären neben dem Spyr arg beschädigt worden. Mein Fluglehrer merkte es gar nicht. Er fand, dass ich nächste Woche wohl den ersten Soloflug hinter mich bringen werde. Daraus wurde aber nichts. Sepp Ming im Gegensatz zu August hörte nicht auf, mich Start für Start machen zu lassen. Bis ich zur Erkenntnis kam, dass ich wohl nicht geeignet sei. Ich beschloss, bis eingeräumt ist zu bleiben und ab dann hätte ich es dann gesehen! Es war Rol Gressbach der Sepp Ming umstimmte. Schliesslich liess er mich ins Baby umsteigen. So kam Erlösung über mich. Ich hatte noch längst nicht alles gesehen!

Was August Hug betrifft, sah er gewisse Feinheiten nicht mehr. Es konnte kaum daran liegen, dass er eine gewisse Affinität zum deutschen Vorbild hatte, wonach eine „heldenhafte Schulung auf dem Einsitzer wertvoller sei, als zu lange am Doppelsteuer zu üben (siehe bei Manfred. R. Kuengn Die Geschichte des Schweizer Segelfluges S. 201).



Die Gehirnpicker falsch oder nicht eingedrillter Muster bzw. nicht geübter Verhaltensweisen wirken in heiklen Situationen unheilvoll mit fatalen Folgen! Gefahreineweisungen waren damals unbekannt! Ich erlernte es in der fliegerischen Vorschulung bei einem Zwischentraining bei Fluglehrer Urs Frutiger in Bleienbach auf einem Bocian. Auch in der militärischen Grundschulausbildung, die bis zum Kunstflug auf Bü 131 und 133 reichte, war dies Thema und dass die Libelle stets in der Mitte zu halten sei, liess meinen Fluglehrer behaupten „In allen Lagen, auch in der Glissade!“. Nach meiner Intervention wurde dies beim nächsten Flug geübt und überprüft....! Der damals noch junge Wachtmeister, der später im ÜG Miragepilot wurde kam aus der Pilotenschmiede, wo die Eisen auf das Fliegen des DH 112 Venom geformt wurden. Das Fliegen mit dem Venom sei ständiges Verhindern der Vrille sagten böse Zungen. Das Mittel dagegen:

sauberes Fliegen auch unter Vermeidung gekreuzter Steuer (was bei der Glissade eindeutig der Fall ist!). Als Segelfluglehrer führte ich in Ermangelung von Schleppflugzeugen die Gefahrenweisungen in mehreren Flügen ab der Winde durch! Kritiker gab es genug. Doch niemand ging ohne Gefahrenweisung auf den Soloflug!

EHRUNGEN / AUSZEICHNUNGEN

Am 7. Juni 1958 verlieh ihm die FAI «*Fédération Aéronautique Internationale mit Sitz in Paris*» für seine besonderen Verdienste um die Luftfahrt das «*DIPLOME TISSANDIER*». Ende November 1974 wurde er, im Alter von 80. Jahren, von der FAI mit der *Lilienthalmedaille* geehrt, die auch als „Segelflug-Nobelpreis“ bezeichnet wird.“

Das Rütli. Immer noch ein stattliches Haus (Photo: H. Odermatt)



August Hug war verheiratet mit Louise Therese Hammel, deutsche Staatsangehörige. Das Ehepaar Hug-Hammel wohnte mit ihrem Sohn Niklaus Jacques in Ennetbürgen an der Seestrasse 26. 1948 konnten sie das Chalet Rütli mieten, das auch an der Seestrasse lag. August hatte kein Auto und er fuhr immer mit dem Velo zur Arbeit. Ihr Sohn hatte ein Schlüsselgeschäft in Zürich, er ist aber früh gestorben. Nach der Pensionierung zog August Hug wieder zurück nach Luzern und nahm Wohnsitz am Zumbachweg 16. Am 30. März 1983 ist August Hug im Alter von 89 Jahren gestorben. Frau Therese Hug-Hammel starb am 30. März 1986.

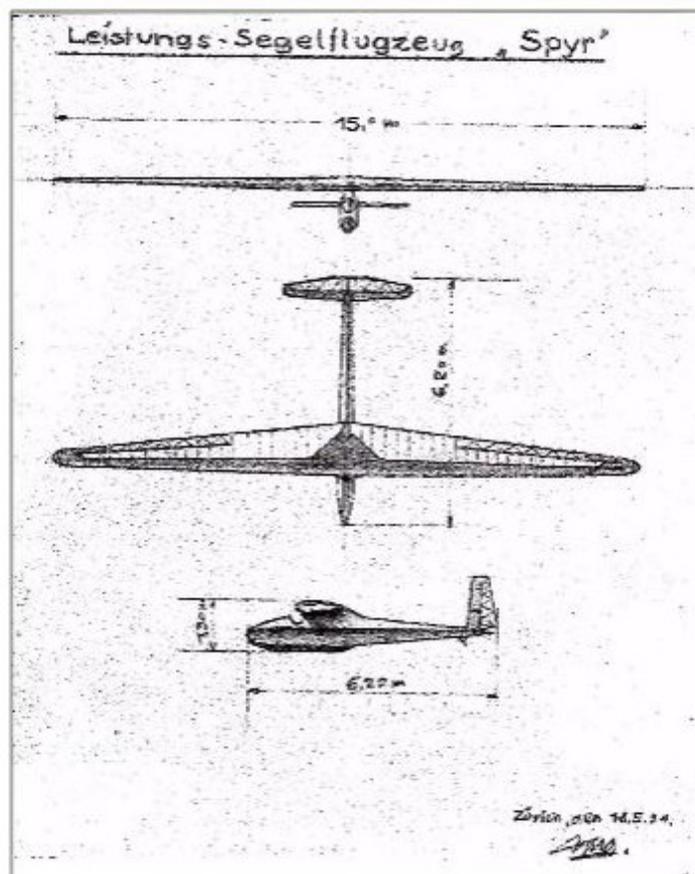
AUS DEM WIRKEN VON AUGUST HUG

Spyr I – August Hugs Erstlingswerk

Ing. August Hug zählte mit Jakob Spalinger (S-Konstruktionen) und Georg Müller (Moswey) zu den drei bedeutendsten Schweizer Segelflugzeug - Konstrukteuren der 30er - und 40er - Jahren. Nach der Mitarbeit beim Bau des Doppelsitzers S-10 „Zürivogel“ trennten sich Spalinger und Hug 1929 u. a. wegen grundlegend verschiedener Ansichten über die zweckmässige Art der Anfänger-schulung (Doppelsitzer-versus Zöglingschulung). Hug trat darauf der Zürcher Gruppe „Ikarus“ bei. 1929/30 machte sich Hug in Zusammenarbeit mit der ETH an die Konstruktion des Spyr I.

Für die Konstruktion des „Spyr“ war vor allem ins Auge gefasst worden, ein Leistungssegelflugzeug zu bauen, das bei kleinen Abmessungen und geringem Gewicht eine gute Leistungsfähigkeit und vor allem eine gute Wendigkeit und Steuerbarkeit besitzt.

Die Forderungen kleines Gewicht, kleine Abmessungen und Wendigkeit ergänzen sich gegenseitig.



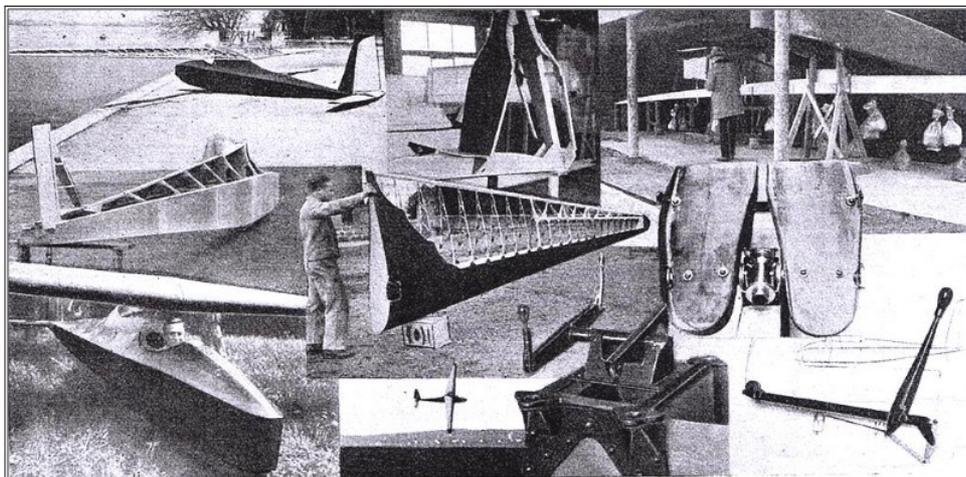
Ein kleines Flugzeug ist im Allgemeinen wendig und kann auch mit geringem Gewicht gebaut werden. Soll aber zudem eine gute Leistungs-fähigkeit erreicht werden, so begegnet man gewissen Schwierigkeiten. (...) Die Leistungsfähigkeit ist allgemein abhängig von der Flächenbelastung und dem Flügelseitenverhältnis.

Die Schwierigkeit zur Erfüllung dieser Forderungen liegt in der Verkleinerung des schädlichen Stirnwiderstandes. Als letztes ist für eine gute Wendigkeit bei geringem Gewicht eine gute Ruderwirkung nötig.....“ (August Hug in „Aero Revue“ April 1931)

August Hug berechnete folgende technische Daten, die auch erreicht wurden:

Spannweite:	15,00 m
Rumpflänge:	6,20 m
Rumpfhöhe:	1,30 m
Rumpfbreite:	0,51 m
Leergewicht	112 kg
Fluggewicht:	182 kg
Flügelfläche:	13,15 m ²
Flächenbelastung:	13,8 kg/m ²
Seitenverhältnis:	1 : 17
Gleitverhältnis:	1 : 23
Sinkgeschwindigkeit:	0,75 m/sec
Landegeschwindigkeit:	38 km/h

Das Flugzeug wurde durch Fritz Obrecht, Flugzeugschreiner, beim Flugzeugwerk Alfred Comte, Horgen gebaut. „Im April 1931 war der SPYR I fertig zum Einfliegen. Da Fritz Obrecht fliegerisch noch nicht so weit war, war Willy Farner als ehemaliger Hängegleiterflieger und nachfolgend Militärpilot zum Einfliegen des SPYR bereit. Durch Vermittlung von Willy Farner erhielt die IKARUS die Starterlaubnis auf dem Flugplatz Dübendorf, wo eigentlich die OVL-Gruppe (= Konkurrenz-Gruppe! bg) ansässig war. Mit etwas scheelen Blicken wurde die IKARUS-Mannschaft empfangen. Wir konnten jedoch den Gummiseilstart vorbereiten. Willy Farner startet mit Gummiseil und macht nach ca. 200 m Flug eine 180 Grad Steilkurve – uns stockte der Atem – und landet beim Startplatz. Lange Gesichter bei der OVL-Mannschaft. Urteil von Willy Farner: der SPYR fliegt wunderbar“ (Originaltext August Hug). Die Überlieferung schwieg über die gefährliche Bodenkurve!



Wie der „Spyr“ entstand.

10. –17. Juni 1931: 1. Alpines Segelfluglager auf dem Jungfrauoch. Auf Einladung der Sektion Basel des AeCS kam der deutsche Rekordpilot Günter Groenhoff mit seinem Fafnir in die Schweiz und nahm am 6./7. Juni 1931 am internationalen Flugmeeting auf dem Basler Flugplatz Sternenfeld teil. Willy Farner scheint im Spyr I sein Lieblings-Segelflugzeug gefunden zu haben, zumal der Erbauer Fritz Obrecht erst um das B-Brevet schulte. Am 8. Juni 1931 gelang Willy Farner auf dem Spyr I am Bachtel mit 70 m Startüberhöhung der erste Thermikflug während einer Flugdauer von 46 Min. Er erhielt vom AeCS das Segelflug-Brevet C Nr. 1 (der erste Stundenflug von 1 Std 4 Min. vom 21. Sept. 1930 gelang Fritz Müller auf S 12 im Hangaufwind. Start vom Bachtel – Landung in Hinwil). Der Spyr I war von 1931 bis 1944 als HB-41 immatrikuliert.



Spyr I, HB- 41 auf der Rigi Bild: Archiv SG Luzern, Bild: Archiv Roberto Sidler

Anlässlich dieser Veranstaltung kam die Idee auf, eine Reihe hochalpiner Forschungssegelflüge vom Jungfrauoch aus zu unternehmen, unter finanzieller Unterstützung der Sektion Basel. Gross war die Aufregung unter den Schweizer Segelfliegern, als dies ruchbar wurde. Unter Anführung von Jakob Spalinger wurde in kurzer Zeit eine Equipe bestehend aus J. Spalinger, O. Baroni, W. Farner, E. Traxler und H. Zollinger mit den Flugzeugen Spyr I, S-9 und S-11 zusammengestellt. Trotz kurzfristig inszenierter Nacht- und Nebelaktion waren die Schweizer rechtzeitig da.

Groenhoff war ob dem unerwarteten Zuwachs und der Konkurrenz nicht erfreut, war dann aber trotzdem beruhigt, als er erfuhr, dass er doch als Erster starten dürfe. Am 10. Juni stand der schwere Fafnir am Start. Doch daraus wurde in der Hast ein Fehlstart. Groenhoff kam zwar hoch, brach aber an einer Wächte ein Teil des Höhensteuers ab. Mit grossem Glück und Können konnte er den Fafnir auffangen und unter Schwierigkeiten nach 56 Minuten in Interlaken landen. Groenhoff war insgesamt viermal auf dem Joch gestartet, dreimal bei Interlaken und einmal im Belpmoos gelandet, alles Gleitflüge.

Wenden wir uns nun aber den Schweizern zu: Tags darauf, am 11. Juni, nach einer stürmischen Nacht, startete Willy Farner mit dem Spyr I seinerseits um 07:37 Uhr. Nach einem ruhigen Flug über dem Männlichen landete er wie ein Wunder unfallfrei nach 1 Std. 47 Min. in Lauterbrunnen, nachdem auch sein Seitenruder beim Start beschädigt war. Dies bedeutete einen schweizerischen Segelflug-Dauerrekord. Die Ehre der Schweizer war gerettet. (nach M.R. Kueng Segelflug-Chronik). Zum Ende der Expeditionswoche, am 16. Juni gelang Farner ein weiterer Rekordflug. Vorgesehen war ein möglichst langer Gleitflug Richtung Belpmoos. „Leider verhinderte der hierfür ungünstige Westwind die Durchführung der sonst leichten Aufgabe. Schweren Herzens mussten sich O. Baroni und H. Zollinger entschliessen, mit Interlaken als Landeplatz vorlieb zu nehmen, und nur Farner fand mit der etwas überlegenen Maschine Spyr I einen Ausweg durch seinen kühnen Flug nach dem Vierwaldstättersee. Im ersten Moment musste die Bezwingung des Brünigpasses mit dem Segelflugzeug fast als ein Husarenstückchen erscheinen, aber die technische Auswertung zeigte es

als logische Folge systematischen Überlegens und fliegerischen Könnens. Mit 52 km Distanz –die wirklich durchflogene Strecke mag um die 80 km liegen –gelangte Farner auch in den Besitz des schweizerischen Distanzrekordes.“ (J. Spalinger Aero Revue Juli 1931). Farners Flug nach Stans-Oberdorf (?) war zeitlich der längste Flug der Veranstaltung. Die Jungfrau-Expedition der Schweizer Piloten stiess auf grosses internationales Interesse, zeigte es sich doch, dass die schweizerischen Konstruktionen und Schweizer Segelflieger durchaus den ausländischen ebenbürtig waren.



IG Albatros: „(...)Mit diesem Flugzeug gelang Willy Farner anlässlich der Segelflugexpedition Jungfraujoch 1931 am 16. Juni ein Streckenflug vom Jungfraujoch via Brünig nach Ennetmoos/Stans: Strecke 52 km, Flugdauer 1 Std. 12 Min., was ein neuer Schweizer Streckenrekord bedeutete.“ (Ennetmoos oder Stans Oberdorf? odh)

Anmerkung: Als „Spyr“ wird in der Schweiz der Mauersegler (*Apus apus*) bezeichnet. Er ist ein ausgezeichneter Flieger, welcher nach neuesten Erkenntnissen sogar fliegend übernachten kann. Der Mauersegler ähnelt den Schwalben, ist aber mit diesen nicht näher verwandt. (nach Wikipedia) Beat Galliker

Spyr I als Modell: Mehr unter: https://www.ig-albatros.ch/images/info/Albatros-INFO_1_2016-Webseite.pdf ab S. 20

odh: Kaum ein Vogel ist besser an das Leben in der Luft angepasst als der Mauersegler. Der ausgezeichnete Flugjäger sieht einer Schwalbe ähnlich, fliegt aber rasanter. Im Flug schläft er und paart sich auch. Bei den abends aufsteigenden Mauerseglern dachte man früher, dass sie in der Dunkelheit zurückkehrten oder die Nacht auf dem Mond verbrachten. Der Baselbieter Ornithologe Emil Weitnauer studierte das Nachtleben der «Spyren» bis in alle Einzelheiten, zuerst per Ballon und Flugzeug und mit starken Scheinwerfern, später mit Radartechnik. Quelle: Vogelwarte Sempach



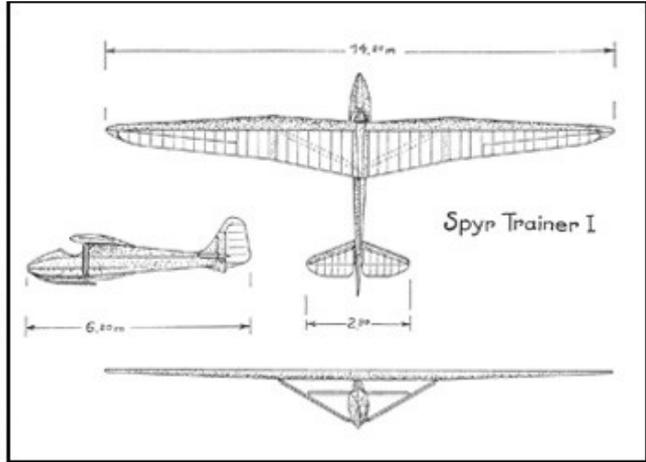
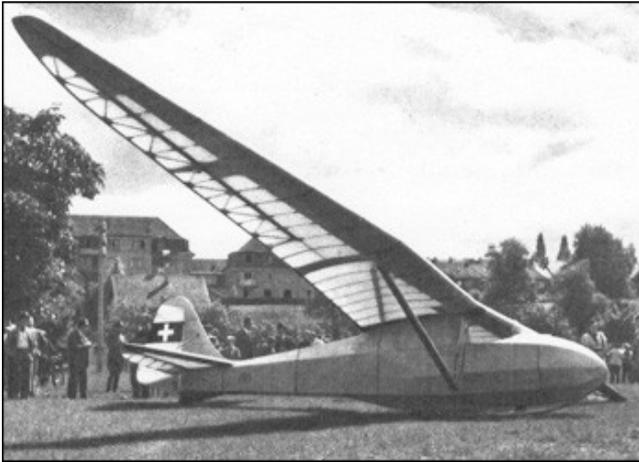
https://www.vogelwarte.ch/assets/images/voegel/vds/artbilder/700px/3270_0.jpg

Spyr Trainer I

Baujahr 1939, Konstr.: August Hug, Spannweite 14,4 m, Gleitzahl 18,5

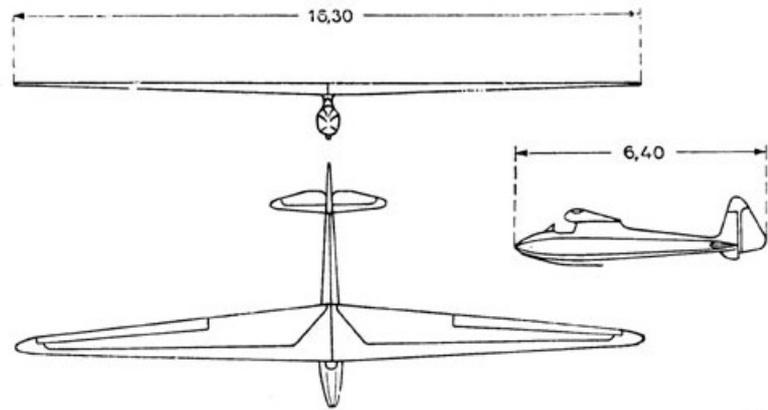
Der Spyr Trainer I, ein abgestrebter Schulterdecker. Das Übungsflugzeug war sowohl für Gummiseil- und Windenstart, wie auch für Flugzeug-Schlepp und Kunstflugschulung zugelassen. Hugs Ziel war ein eigenstabiles, leicht steuerbares und relativ einfach herzustellendes Flugzeug. Die gekröpfte

Flügelform erlaubte einen bequemen Einstieg. Das Flugzeug blieb ein Einzelexemplar. Quelle: IG Albatros

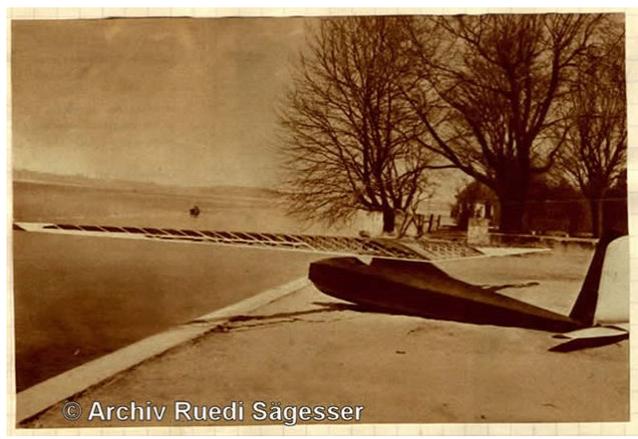


Spyr 1

Einzelheiten weiter unten unter „Statische Berechnungen zum Segelflugzeug „Spyr II“



SPYR II



Erstflug:	1932
Konstrukteur:	August Hug
Hersteller:	Gebrüder Müller, Wald
Serie:	Einzelexemplar, HB 44, 1932
Spannweite:	16,30 m
Rumpflänge:	6,4 m

Rumpfhöhe:	--
Rumpfbreite:	0,51 m
Leergewicht	122 kg
Fluggewicht:	192 kg
Flügelfläche:	14 m ²
Flächenbelastung:	13,7 kg/m ²
Seitenverhältnis:	1 : 17
Gleitverhältnis:	1 : 26
Struktur:	Holz und Baumwollstoff

Aus den Entwurfsgrundlagen von August Hug geht hervor:

Statische Berechnungen zum Segelflugzeug „Spyr II“

I Allgemeines.

Das Segelflugzeug „Spyr II“ ist eine Weiterentwicklung des „Spyr I“. Die Abänderungen gegenüber dem Spyr I sind:

a. Flügel:

- Spannweite von 15,0 auf 16,3 m erhöht
- Flügelfläche von 13,2 auf 14 m² erhöht
- Flügeltiefe innen von 1,4 auf 1,5 m erhöht Flügeltiefe aussen von 0,42 auf 0,29 vermindert
- Dadurch wird das Biegemoment trotz grösserer Spannweite und annähernd gleich
- Holmquerschnitt = Spyr I
- Flügelnase von 0,4 auf 0,45 mm vergrößert.
- Flügelbeschläge verstärkt.

b. Steuerflächen

Ausführung wie Spyr I, Höhenruder auf 510 mm Breite gelagert

c. Rumpf

Ausführung wie Spyr I

Gegenüberstellung der Daten

		Spyr I	Spyr II	Spyr III
Leergewicht	kg	112	122	
Fluggewicht	kg	182	192	175
Flügelgewicht	kg	62	66	63
Fläche	m ²	13,2	14	13,55
Flächenbelastung	Kg/m ²	13,8	13,7	
Seitenverhältnis		17	19	
Gleitverhältnis		23	26	
Segelflugzahl		0,81	0,72	

Die Nachrechnungen am Spyr II erstrecken sich auf:

1. Flügelholm A-Fall
2. Landungsfall

3. Flügelnase C-Fall
4. Flügelhauptbeschlag und Vergleichs....
5. Hinterer Flügelbeschlag
6. Festigkeit Schleppflug (gefordert vom Eidg. Luftamt $n = 2,5$ bei $V = 150 \text{ km/h}$)

Die Betrachtung umfasst total 17 Seiten plus 5 Diagramme aus der Zeit von 1931 /32 (odh)

Spyr III

Der Spyr III ist die überarbeitete und optimierte Version von Spyr I/II

Rechts: Spyr III auf der Rigi, Archiv, SG Lenzburg (Richard Hächler)



Rechts unten: Der Spyr III von Dölf Föllmi oder der SG Luzern in Buochs. Die SG Luzern, wie die SG Obwalden, gastierten in Buochs, nachdem die Luzerner Allmend für den Segelflug gesperrt wurde.

- 1948 schloss sich die SG Luzern der **Segelflug-Interessengemeinschaft Innerschweiz (SIGI)** an und verlegte den Flugbetrieb auf den Militär Flugplatz Buochs. Sie brachten u.a. das S-17, HB-247 mit.
- 1947 Aufnahme der SG Obwalden in die Sekton Nidwalden des AeCS.
- 1948 Aufnahme des Flugbetriebs der SG Obwalden. Sie betrieben einen Spalinger S-Kranich und eine Zeit lang auch den Doppelsitzer S-21, HB 221



Der „Spyr III“ war ein erfolgreiches Schweizer Leistungssegelflugzeug der 30er-Jahre. Mit diesem



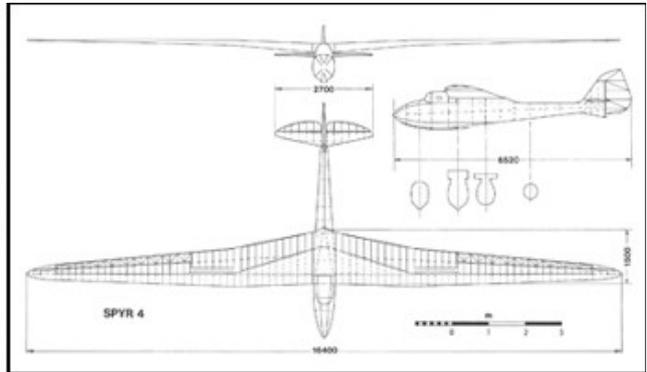
Typ gelang Hans Sandmeier beim Int. Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1937 in der Punktwertung der sensationelle 4. Rang und Willy Baur der 9. Rang unter 28 Klassierten. Der Spyr III wurde in 6 Ex. von der Firma G. Müller, Wald ZH gebaut. (IG Albatros).

Spyr III, gemalt durch August Hug, reproduziert durch Herbert Odermatt **Spyr III, Bild von August Hug.** Das Original ist verschwunden, nachdem es lange Jahre im Stübli

im Restaurant „Flugfeld seinen Platz hatte, wo die SGN einen Stammplatz hatte. Ich habe das Bild anhand einer Foto versucht ins Leben zurück zu bringen! odh

Spyr IV

Ein wunderschönes Segelflugzeug, ganz aus Holz gebaut, steht auf dem Segelfluggelände des Grenchner Flughafens. Restauriert wurde es vom Bettlacher Schreinermeister, alt Kantonsrat und Gemeinderat **Thomas Fessler**. von Peter Brotschi



Spyr IV, 1939, Konstrukteur: August Hug, Spannweite 16,40 m, Gleitzahl 30

Dieses Hochleistungs-Segelflugzeug unterschied sich wesentlich vom „Spyr III“. Der Erstflug erfolgte am 16. März 1941. Mit seinem vorgepfeilten Knickflügel wurde das Flugzeug sehr beachtet. Insgesamt wurden nur 2 Exemplare gebaut. Der HB-336 hat überlebt und fliegt nach einer langjährigen Totalrestaurierung wieder.

Schon die Registrierung der Spyr IV, HB-336 weist darauf hin, dass das von Thomas Fessler restaurierte Flugzeug sehr alt sein muss.

Die Geschichte reicht zurück bis vor den Zweiten Weltkrieg: Am 15. August 1938 wurde in Zürich die «Genossenschaft in Memoriam Bider, Mittelholzer, Zimmermann» gegründet, die unter dem Kürzel **GBMZ** bekannt ist. Das Gründungskapital von **500'000 Franken** zeichneten die Stiftung Pro Aero, der Aero-Club der Schweiz sowie Nationalrat und **Migros-Gründer Gottlieb Duttweiler**.

Die GBMZ bezweckt die Förderung des schweizerischen Flugwesens; sie wendet bis 1945 dafür rund 130'000 Franken auf. Ihr erstes Unternehmen ist die Errichtung einer ständigen Werkstatt für den Segelflugzeugbau, wo in der Folge auch die Spyr IV gebaut wurde. Von diesem Typ wurden nur zwei Stück gebaut, wobei die HB-328 schon früh bei einem Unfall zerstört wurde. Die von Thomas Fessler nun restaurierte GB-336 ist also ein Unikat.



Li: HB-328

Re: HB-336,
total revidiert
durch Thomas
Fessler



Der Erstflug dieses Flugzeugs erfolgte am **18. Januar 1941** durch

Hermann Schreiber auf dem Flugplatz Bern-Belp. Der von August Hug ganz in Holz konstruierte Segler galt in seiner Zeit als Hochleistungsflugzeug. Noch über 20 Jahre nach dem Bau flog Eugen **Aeberli** mit HB-326 an der Segelflug-Schweizer-Meisterschaft 1962 mit. Im Jahr 1975 erwarb ein Segelflieger das Flugzeug, um es zu revidieren. Während 30 Jahren kam er aber nicht richtig zu dieser Arbeit, sodass Thomas Fessler den Spyr IV in vermeintlich gutem Zustand teilrevidiert erwerben konnte. Der Bettlacher Schreinermeister, alt Kantonsrat und Gemeinderat gehört über die Landesgrenzen hinaus zu den bekanntesten Segelflugzeug-Restauratoren. Er ist auch Initiator und Präsident der 2010 gegründeten Stiftung «Segel-Flug-Geschichte».

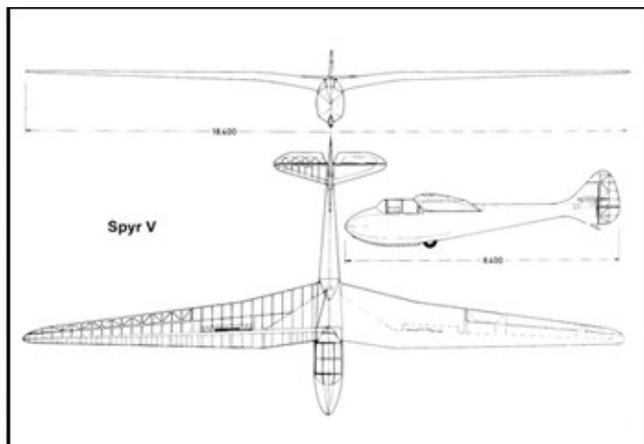
99 historische Segelflugzeuge

Seit den 1920er-Jahren wird in der Schweiz Segelflug betrieben. Die Oldtimer-Vereinigung Schweiz (OSV) wurde 1989 gegründet, um betagte Segelflugzeuge vor dem Zerfall zu retten. Heute zählt der OSV 131 Mitglieder mit 99 historischen Segelflugzeugen. Der OSV besitzt auch ein Gummiseil: Eine historische Startart, bei der Segelflugzeuge von einem erhöhten Punkt aus in die Luft «gespickt» werden. Solche Starts führte der OSV in Grenchen am 15. September 2001 auf dem Obergrenchenberg durch und am 2. September 2012 auf dem Eichholzhügel. (PBG)

Bei näheren Hinschauen zeigte sich aber, dass das Flugzeug in einem weitaus schlechteren Zustand war, als ursprünglich angenommen wurde. Es musste bis auf die Grundstrukturen völlig neu überholt werden. Thomas Fessler konnte dabei auf die Hilfe von **Willy Fahrni** aus Wald ZH zählen. Der Zürcher Oberländer ist Präsident der Oldtimer Segelflug Vereinigung Schweiz (OSV) und gehört auch zu den Experten für historische Segelflugzeuge (siehe Kasten). Thomas Fessler und Willy Fahrni steckten in den vergangenen Jahren rund 3500 Freizeitstunden in die Restaurierung des Spyr IV HB-336. «Ich bin sehr dankbar für die Unterstützung von Willy Fahrni», sagt Thomas Fessler, ohne ihn würde die Spyr IV heute noch nicht fliegen.»

Der Lohn der Arbeit war nach 40 Jahren Stillstand der Erstflug bei schönstem Frühlingswetter auf dem Regionalflughafen Grenchen. Das «alte und neue» Segelflugzeug wurde am darauffolgenden Pfingsttag auf dem Flugplatz Blumberg im Südschwarzwald beim Treffen der Oldtimervereinigung Schweiz ihrem Frühlingsanlass als Star zeigen. Vor den Augen der Szenekenner führte Thomas Fessler dort den zweiten, offiziellen Erstflug vor.

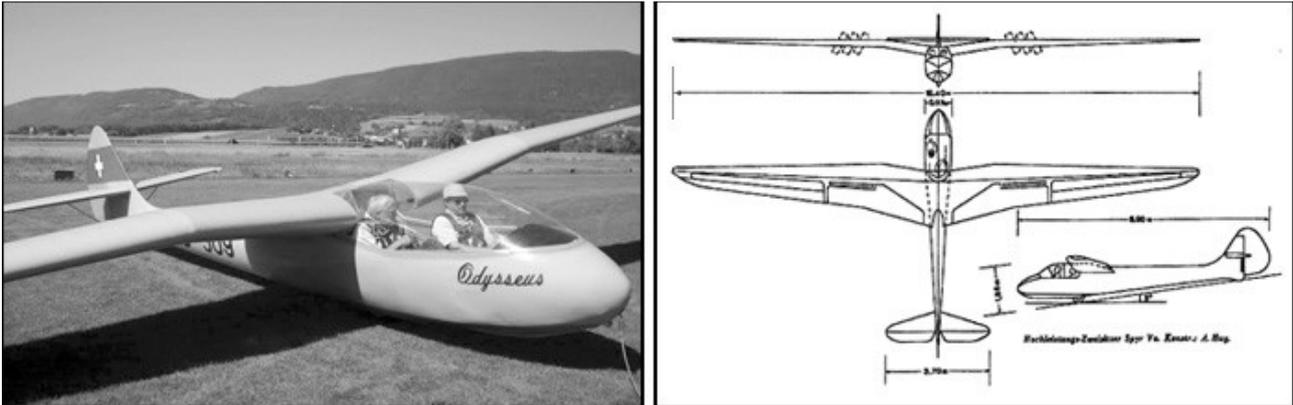
Spyr V HB-369



Spyr V; 1942/43, Konstrukteur: August Hug; Spannweite 18,4 m, Gleitzahl 24

Das doppelsitzige Leistungs- und Schulsegelflugzeug Spyr V HB-369 blieb wie auch der Spyr Va HB-509 ein Einzelexemplar. Hug hatte die Nase des geknickten Trapezflügels an der Wurzel etwas nach hinten gezogen, um auch den zweiten Piloten, seitlich versetzt, vor dem Flügel platzieren zu können. Dies ergab ausgezeichnete Sichtverhältnisse.

Spyr Va



Spyr Va, 1949, Konstrukteur: August Hug, Spannweite: 18,40 m, Gleitzahl: 24

Das doppelsitzige Leistungs- und Schulsegelflugzeug Spyr Va HB-509 ist eine Weiterentwicklung des Spyr V HB-369. August Hug berücksichtigte bei seiner letzten Konstruktion die neuesten Bestimmungen des Eidg. Luftamtes. Der Bau durch die Pilatus-Werke, Stans, und die SG Nidwalden dauerte 6 Jahre. Der Erstflug fand am 27. Nov. 1949 statt. Der Spyr Va HB-509 blieb wie der Spyr V HB-369 ein Einzelexemplar (IG Albatros).

Der Spyr Va wurde nach den damals neuesten Vorschriften des Eidgenössischen Luftamtes (heute BAZL) gebaut. Das Segelflugzeug diente der SG Nidwalden lange Zeit als Schulungsdoppelsitzer. Viele Beschädigungen überstand der Spyr. Das „Heiligtum“ von August Hug wurde immer wieder repariert oder aufgebaut. Allen „Brüchen“ hielt die Dreipunktverbindung der Tragflächen stand. Diese diente bei der Verbindung der Tragflächen beim B4 bei den Pilatus Flugzeugwerken als Vorbild! Es war der Nidwaldner Segelfluglehrer Ernst „Aschi“ Zraggen, der die Konstrukteure darauf aufmerksam machte.

1954 Nahmen Hans Nietlispach und Bernahrd Müller mit dem Spyr Va an der WM in England, Camphill, teil. Das Team erreichte mit dem belächelten „Gartenhäuschen“ den vierten Schlussrang.

Odysseus fliegt seit 61 Jahren (az Grenchner Tagblatt)

Das Oldtimer-Segelflugzeug Spyr Va trägt beidseitig unter der Kabinenhaube den Schriftzug «Odysseus». «Zu Recht», meint Georg Fliss (+), langjähriger Besitzer des Segelflugzeuges, denn der Spyr Va hat seit seiner Entstehung auf dem Zeichenbrett eine wahre Odyssee hinter sich!

Der Spyr Va ist ein doppelsitziges Segelflugzeug, in welchem die Piloten seitlich versetzt hintereinander sitzen. Wegen des geräumigen Cockpits wurde der Doppelsitzer auch als «fliegendes Gartenhäuschen» bezeichnet (Anmerkung odh: Das Gartenhäuschen entstand in England, anlässlich der in Campill, England anno 1954 durchgeführten Weltmeisterschaft. Grund war das



Aussehen der Kabinenhaube) Die mächtigen Knickflügel verleihen dem «Gartenhäuschen» ein elegantes, vogelähnliches Aussehen. 1943 erhielt der erfolgreiche Schweizer Segelflugzeugkonstrukteur August Hug vom Eidgenössischen Luftamt den Auftrag, seinen Spyr Va nach den neusten Vorschriften berechnen zu lassen. Gleichzeitig sollte er Zeichnungen anfertigen, welche eine fabrikmässige Herstellung des Segelflugzeuges ermöglichten. Die Berechnungen des von Hug beauftragten Ingenieurs Hans Farner umfassten 100 Seiten, Hug erstellte 73 neue

Werkstattzeichnungen, welche erhalten blieben.

Die drei wichtigsten Alben der SGN sind digitalisiert. Wer Lust hat in der Geschichte zu blättern, kann die spannenden Berichte seit der Gründungsversammlung im 1945 [hier](#) nachlesen.

Die beiden mächtigen Doppelsitzer Spyr V HB-369 und Spyr Va , HB 509, sowie der Spyr IV HB-336 sind die einzigen noch flugfähigen Segelflugzeuge von August Hug. Dass von zwei gebauten Exemplaren nach über fünfzig Jahren immer noch beide fliegen, ist keine Selbstverständlichkeit. Beide befinden sich heute in den professionellen Händen von Schreibern. **Anmerkung odh:** Der zweite, Möbelschreiner, **Werner Roth**, der den Spyr V total revidierte, ist leider viel zu früh verstorben. Das Segelflugzeug gehört heute: Polla, Silvio Natale als Haupteigentümer. Der Haupthalter ist die Segelfluggruppe Friedberg in Amlikon-Bissegg

Spyr VI

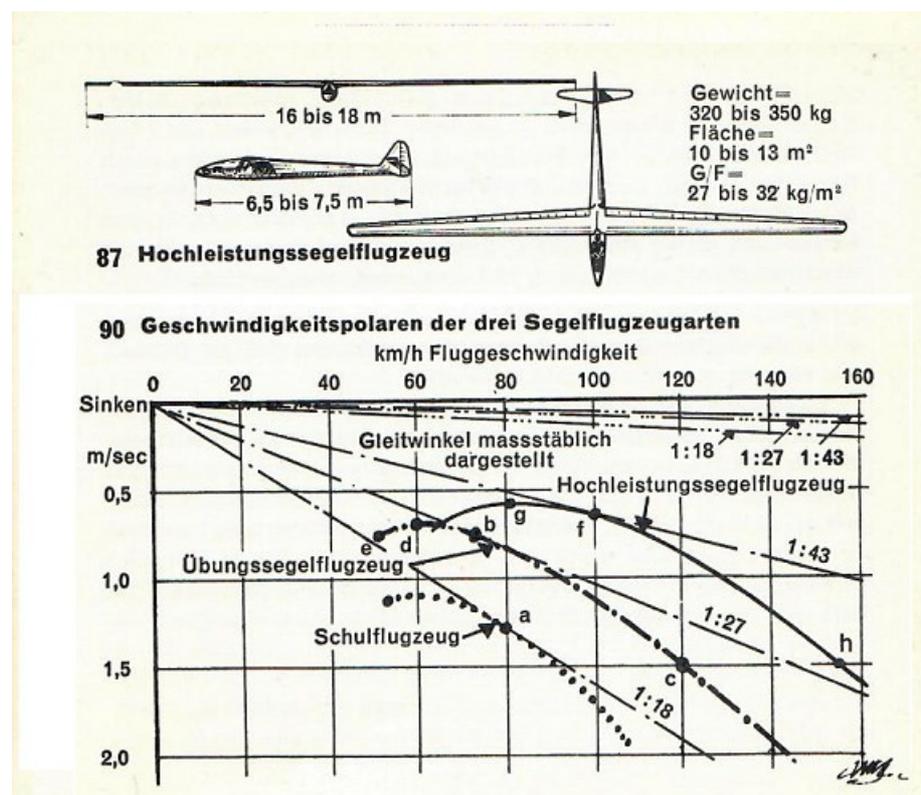
In der Schublade waren Skizzen und Überlegungen notiert, die ein Hochleistungssegelflugzeug werden sollten. Das Flugzeug wäre mit einem modernen Profil von Wortmann oder Eppler ausgestattet gewesen. Es war Rolf Gressbach (+), der August Hug aufmunterte, das Flugzeug weiter zu entwickeln. Er brachte gar die Bereitschaft der Mitglieder der SG Nidwalden dazu, am Bau massgebend mitzuwirken. Doch August mochte nicht mehr. Er fürchtete sich von den immer umfangreicher werdenden Bauvorschriften und den „ewigen Auseinandersetzungen“ mit dem Luftamt und dem Papierkrieg.

August Hug wusste wovon er sprach. Er verfolgte die technische Entwicklung im In- und Ausland. Seine Vision sehen wir im Büchlein „Segelfliegen“, welches 1967 durch den Hallwagverlag veröffentlicht wurde. Wir diskutierten oft mit ihm darüber ab etwa 1961. Mit dem Profil FX 61-140 von Wortmann oder dem STE 872-514. von Eppler wäre er an die erwarteten Leistungen gekommen. Die BS 6 (B.Stender/ O.Heise), 1961 beispielsweise erreichte diese Werte mit einer Spannweite von 18 m. Das Profil; Eppler Siehe: <https://www.akaflieg-braunschweig.de/projekte/sb6/> und auch Glasflügel BS 1: https://de.wikipedia.org/wiki/Glasfl%C3%BCgel_BS-1

Die SGN wäre mit dem Bau des Spyr VI wohl arg gefordert gewesen. Das mit dem Projekt betroffene technische Wissen allerdings wäre vorhanden gewesen! Der eine oder andere Mitwirkende hätte sich damit zu einem gefragten Spezialisten entwickeln können. Es blieb letztlich bei Traum und Schaum!

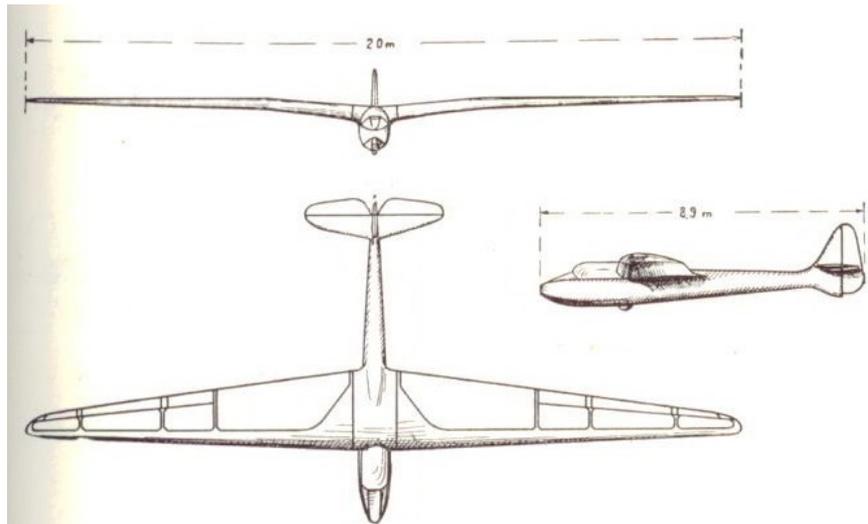
Geier (II)

Die zwei grossen Spyr-Doppelsitzer hatten noch einen grösseren Bruder, der wegen des zweiten Weltkrieges leider nicht fertig gestellt werden



konnte. Es gab noch den **Geier**.

Geschichte: Der Geier wurde von einem deutschen Handwerker in Zürich aufgebaut. Er leistete sehr saubere Arbeit! Doch er wurde in die Wehrmacht eingezogen und Jahre später kam er nach einer russischen Gefangenschaft zurück nach Zürich. Er fand sein Segelflugzeug immer noch so vor, als hätte er es einen Tag zuvor verlassen! Was sollte er nun, praktisch mittellos und vom Krieg und



„Geier“ (Doppelsitzer) 1943

der Gefangenschaft gezeichnet damit noch anfangen? Er schenkte den Geier dem Konstrukteur, August Hug. Dieser brachte das Thema in die SG Nidwalden mit der Anfrage, ob man das Segelflugzeug fertig bauen wolle. Genauere Abklärung vor allem beim damaligen Eidgenössischen Luftamt waren nicht überwältigend. Das Segelflugzeug wurde noch nach alten Bauvorschriften gebaut. Schliesslich wäre eine Fertigstellung möglich gewesen, mit der Einschränkung, dass der Geier nur einsitzig geflogen werden dürfe. Der Entscheid war schnell gefasst! Der Geier wurde schliesslich dem AeCS übergeben. Es sollen immer noch Teile davon eingelagert sein.



Geier: Leitwerk, Tragfläche links



v. li.: Fahrer Wälti, Edi Lischer und Hugo Zangger, der die Sache eher pessimistisch einschätzte

Das Jahr 1943 ist fraglich, die Dreiseitenansicht ist dem Tilgenkamp entnommen. Der Name Geier verwandte August Hug schon beim Bau des Gleiters Geier anno 1913.

Gummiseilstarts von der Rigi 2013

Autor: Daniel Steffen

Der erste Gummiseilstart von der Rigi erfolgte vermutlich am 2. August 1931, als die Gruppe Ikarus auf Rigi-Kulm ein Segelfluglager veranstaltete. Willy Farner schaffte mit seinem eleganten Spyr I, HB-41, eine Startplatzüberhöhung von rund 500 Meter und konnte so nach Stallikon gleiten, O. Baroni landete mit der Spalinger S 11, HB-20, beim Rigi-Klösterli und H. Ernst erwarb das

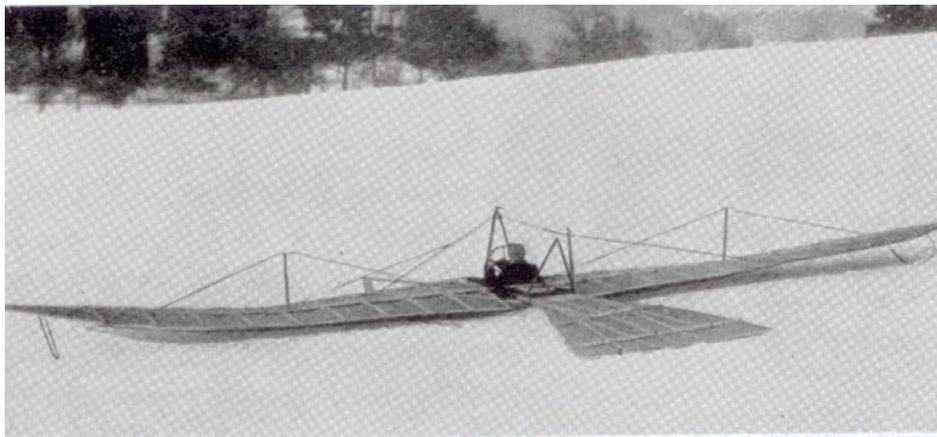
Segelflugbrevet. Die schlechten Wetterbedingungen beendeten das erste Rigi-Segelfluglager frühzeitig.



Spyr I HB – 41 Bild: Sammlung SG Luzern

...Es geschah beim ersten Start des Lagers: Der Pilot Hans Reutemann, geboren am 30. Mai 1910 in Winterthur, war Inhaber der Brevets A.43 und B.36. Er galt mit rund 180 absolvierten Gleitflügen als sehr erfahrener und routinierter Pilot. Reutemann startete mit seinem Gleitflugzeug Prüfling (Taufname Berggeist), HB-42, am Donnerstag, 25. August 1932, um 17.44 Uhr. Gemäss den Augenzeugen **Hug**, Aecherli, Ambühl, Nüssli, Meier, Berger, Schobiger und **Rotter** erfolgte der Gummiseilstart ganz normal. Nach einer kurzen Flugstrecke legte der Pilot die Maschine in eine Linkskurve und richtete sie danach wieder auf. Plötzlich ging das Gleitflugzeug in den Sturzflug über, wobei die Tragflächen noch vor dem Aufprall auseinanderbrachen. Mehr: <http://www.osv.ch.org/print.php?S=1&Article=172&Folder=18>

<http://www.ig-albatros.ch/index.php/fotos-videos/fotogalerie/schweizer-segelflugzeuge/august-hug/spyr-iv>



Sammlung A. Hug, Luzern

Der junge A. Hug am Steuer des Luzerner Gleiters von 1912

Der vom „Bund Luzerner Gleitflieger“ unter der Ägide von A. Hug aus Dachlatten und Japanpapier gebastelte „Geier“ bei einer „Bumslandung“ auf dem Schnee

Anlässlich der Wahl zum Ehrenpräsidenten 1958 erinnerte Augst Hug an den ersten Geier (Bild rechts). Der Beginn eines segensreichen Wirkens begann damals.

Kopie aus dem „Spyrbuch“

GBMZ – Zögling im Verkehrshaus der Schweiz in Liuzern (Restauriert durch Mitglieder der SG Nidwalden).



Die „Sieben Aufrechten“, es fehlt Ernst Weber „Schnappus“, die am Bau des Spyr Va eisern dran waren!



ndlich kam der Tag des Herrn. August war bereit, den ersten Flug mit dem Spyr Va zu absolvieren. Sein „Adjutant“ Sepp Ming war zur Stelle und nahm die Funktion des Flugzeugwarts Nr. 1 wahr und assistierte beim Einsteigen. Dann war es getan. Das Töchterchen von „Sheriff“ Jakob Geering durfte Blumen überweisen!

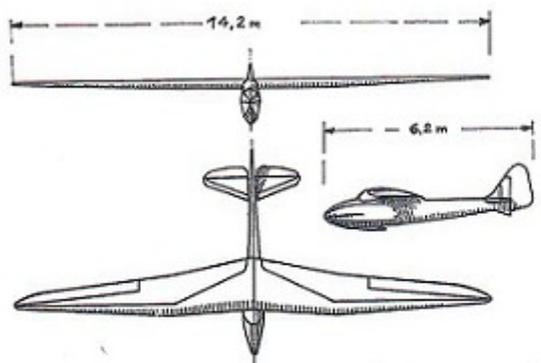
Niemand erahnte welche Freuden und Leiden der Spyr noch bringen sollte!



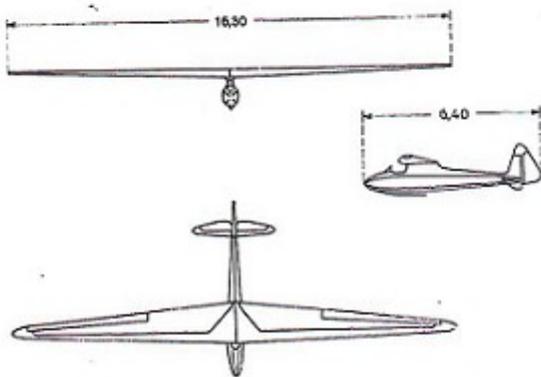
August Hug lag es daran, dass der Kitt in der Segelfliegergemeinde auch zwischen Jung und Alt hielt.

So gründete er die Vereinigung der Segelflugveteranen, der erster Präsident er war. Jeder Segelflieger über 50, oder wer das Segelflugbrevet vor 30 Jahren gemacht hat, gehört dazu! Die VEREINIGUNG DER SEGELFLUG-VETERANEN (VSV) ging ursprünglich aus einer losen freundschaftlichen Verbindung einiger Segelflieger hervor und wurde 1971 unter dem Patronat des AeCS gegründet. Heute zählt der VSV gegen 600 Mitglieder aus der ganzen Schweiz. Siehe auch: <https://segelflugveteranen.ch/willkommen-bei-den-segelflugveteranen/>

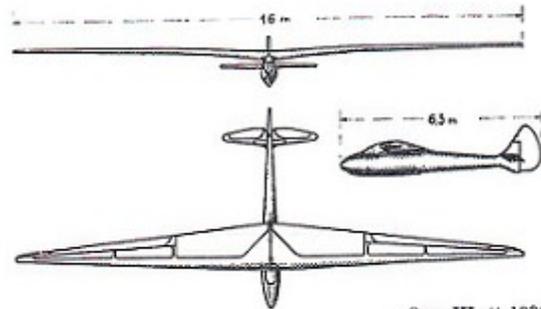
KONSTRUKTIONEN VON AUGUST HUG, LUZERN 1913-1943



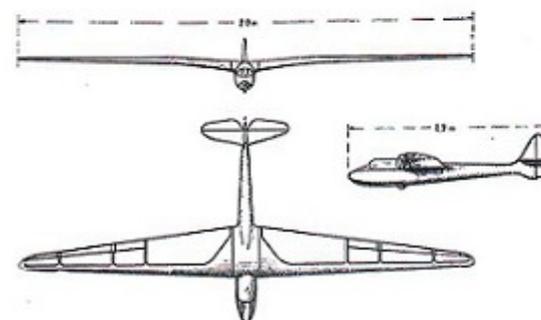
„Spyr-Trainer“ 1938



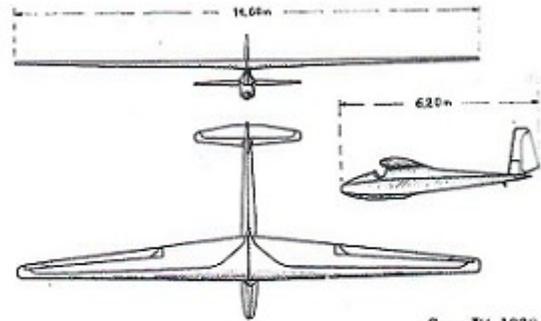
„Spyr II“ 1932



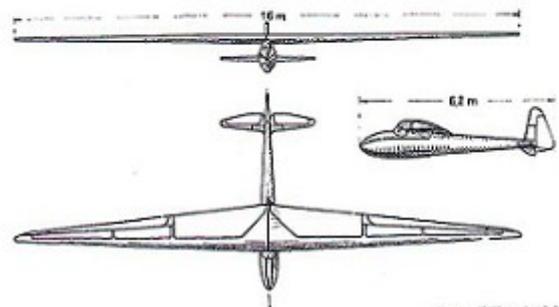
„Spyr III a“ 1936



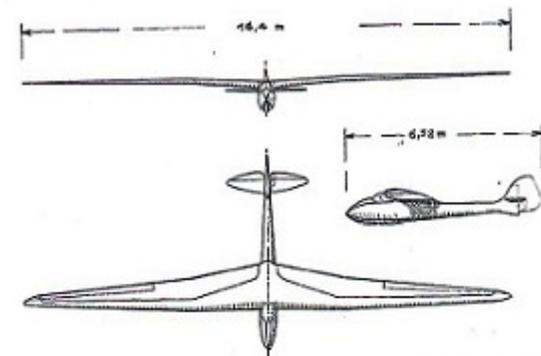
„Geier“ (Doppelsitzer) 1943



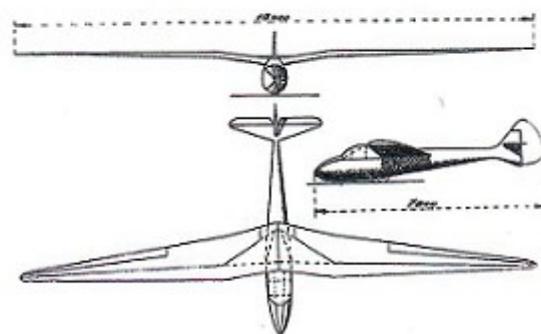
„Spyr I“ 1930



„Spyr III“ 1932



„Spyr IV“ 1939



„Spyr V“ (Doppelsitzer) 1942

„Gimpel“ - ein fieser Versicherungsbetrug ?!

Die Bootswerft der Gebr. Karpf in Zollikon baute 1929/30 nach den Unterlagen von „Spiel und Arbeit“ im Auftrag eines deutschen Kunden ein Motorflugzeug mit einem bootsähnlichen Rumpf. Als aber die versprochenen Zahlungen mit der Zeit ausblieben, gelangte E. Karpf an den

Flugtechnischen Verein IKARUS, Zürich mit dem Vorschlag, das angefangene Flugzeug gratis zu übernehmen. Wenn es nicht brauchbar sei, könne es verbrannt werden. August Hug bewertete die Flügel, Steuerflächen und das Rumpfhinterteil als brauchbar, das Rumpfvorderteil als nicht brauchbar. Ein Umbau als Segelflugzeug schien möglich.

Die Firma Karpf baute in der Folge den neuen Rumpf nach Hugs Anweisungen. So wurde aus dem Motorflugzeug ein Segelflugzeug. Das Projekt wurde zum Erstaunen der IKARUS-Leute durch die Herstellerfirma für CHF 2370.— (!) feuerversichert. Mit grosser Freude konnte das Flugzeug im Winter 1930/31 übernommen werden.

In der „Aero Revue“ 4/1931 fand ich den folgenden Artikel:

Ein neues Übungsflugzeug des Flugtechnischen Vereins IKARUS „Es heisst Gimpel, unser neues Flugzeug, weil es einen dicken, gemütlichen, roten Bauch hat und weil es seine grau-blauen Flügel so gutmütig und vertrauenserweckend ausspannt, wie es nur ein Gimpel tun kann. Liebenswürdig und handfest zugleich hockt er im Grase, sodass man meint, ihn wie der Gimpel im Walde lockend heran pfeifen zu können. Doch der Kerl wiegt seine 105 Kilo und braucht deshalb schon den Lockruf einer ganzen Gruppe, damit er zum Startplatz kommt, und schon mancher hat sich da überrascht gefragt, ob er nicht besser „Riesengans“ getauft worden wäre. Doch im Flug bewährt er wieder seinen Gimpelcharakter: ruhig, sicher, ohne Nervosität, ohne kühne Absichten, aber treu und zuverlässig – kein Gimpel fliegt anders. Und so hat er sich denn sofort alle Herzen erobert mit seiner biederen, anheimelnden Art und lebt schon mit uns, wie ein alter Bekannter. Als wir vor etwas mehr als Jahresfrist den Schulbetrieb mit unserm Zögling „Baby 2“ begannen, konnten wir freilich nicht hoffen, schon jetzt zu einem Übungsflugzeug zu gelangen. Wenn auch der Geist sehr willig war, so waren doch das Fleisch und die Finanzen allzu schwach. Es war ein unerwartetes aber freundliches Schicksal, das uns so rasch zu unserem Gimpel kommen liess. Es wurde dem Verein nämlich geschenkt von der Bootswerft Zollikon. Währendem wir selbst mit Reparaturen und dem Bau eines neuen Zöglings alle Hände voll zu tun hatten, vollendete diese Firma ein schon früher begonnenes Flugzeug nach Angaben von Herrn A. Hug und übergab es dann unserm Verein zum Flugbetrieb. Es liegt uns daran, der Bootswerft Zollikon auch an dieser Stelle zu danken.



Der neue Vogel ist jetzt schon durch eine Reihe von Flügen von 30 – 120 Sekunden Dauer eingeflogen und hat sich voll und ganz bewährt. So darf er denn schon in der nächsten Zeit sich ins grosse Gelände wagen, um auf längeren Flügen seine Fähigkeiten zu beweisen. Wir freuen uns alle gewaltig auf den Moment, wo er seinen roten Bauch und seinen grauen Flügel einmal in der Sonne strahlen lässt, hoch über den Feldern und Dörfern, stattlich wie ein Bussard, aber gutmütig wie ein Gimpel.“

W.S.

Die Gruppe IKARUS war nun ausserordentlich froh, neben dem Zögling auch ein ausgewachsenes Übungs-Segelflugzeug zu besitzen. Mit viel Elan wurde der Gimpel eingeflogen und an den Hügeln rund um Zürich eingesetzt. Leider dauerte die Freude nur kurze Zeit.....



August Hug schreibt zu diesem Foto: „Wahrscheinlich ist die obige Foto der letzte Flug mit dem Gimpel. Im Sommer 1931

erlitt der Gimpel den Feuertod, durch Brand im „Hangar“ in Erlenbach. Brandstiftung war erwiesen. Der Brandstifter konnte nicht ermittelt werden. Da der Gimpel brandversichert war, erhielt die Bootswerft Karpf eine Entschädigung von Fr. 1870.--, der Bauer, dem der Schopf gehörte, ging leer aus“: Auf die Firma E. Karpf werde ich zu einem späteren Zeitpunkt in einem andern Zusammenhang zurückkommen.

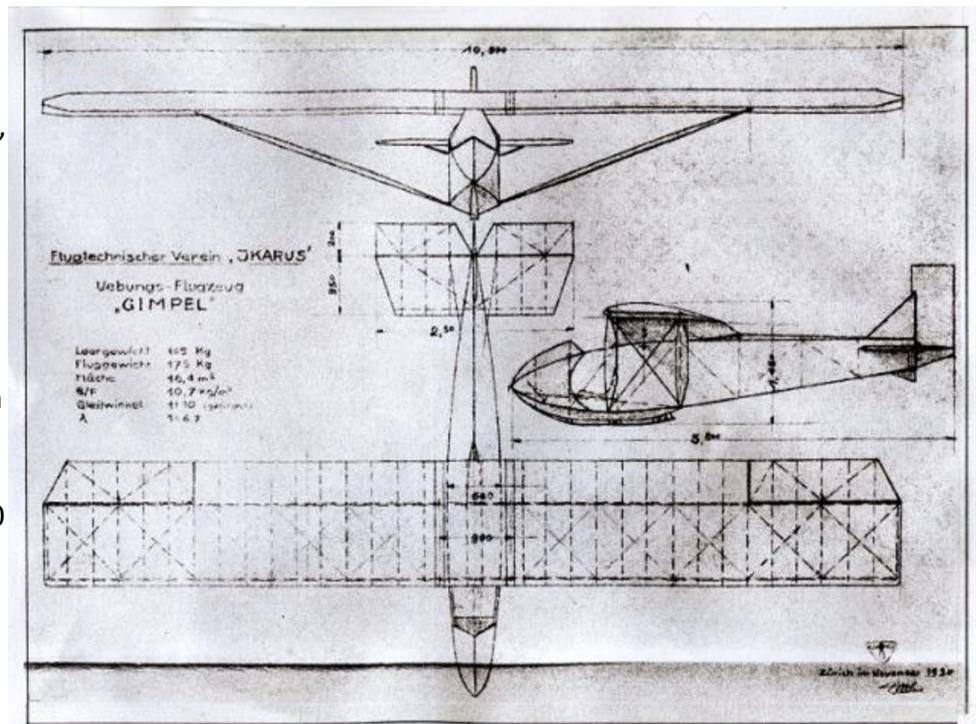
Gimpel“

Konstrukteur	August Hug
Erbauer Karpf,	Bootswerft Zollikon
Besitzer	Flugtechn. Verein IKARUS
Verwendung	Übungssegler
Erstflug	Winter 1930/31
Spannweite	10,90 m
Länge	5,88 m
Flächeninhalt	16,40 m ²
Flächenbelastung	10,70 kg/m ²
Leergewicht	105 kg
Fluggewicht	175 kg
Gleitzahl 10	(nach Tilgenkamp: 12)
Seitenverhältnis	1:6,7
Im Einsatz	7. 12. 1930 bis Sommer 1931

Flammentod durch Brandstiftung

August Hug war nebst dem, dass er den Schweizer Segelflug prägte, auch Ingjähriger Chef des Konstruktionsbüros der DMP , später AMF, BAMF Buochs-Ennetbürgen). Er war an der Entwicklung und des Baus des Kampfflugzeuges SWS-1 an der Wagonfabrik i Schlieren massgebend beteiligt. Am 08. März 1920 führte Adolf Schädler mit Passagier August Hug über Dübendorf einen Höhenflug auf „SWS C-1 durch. In 58 Minuten wurde die Höhe von

7300m. ü. M. erreicht. Am 09. März 1920 mussten A. Schädler und A. Hug mit SWS C-1 in Dübendorf wegen Aussetzen des Motors notlanden. Am 9. Juni 1920 hat Adi Schädler mit dem SWS C-1 eine Motorpanne. In der Folge ergab sich eine „Capotage“ (Flugzeug hat sich bei der Landung überschlagen). Das Projekt wird abgebrochen!





SWS-C1 der Wagonfabrik, Schlieren

Adolf Schädler: „(...) Am 1. September 1918 trat ich sowie meine Fliegerkollegen Hug und Frigge in die SWS ein und begannen mit der Arbeit; die Aufgaben wurden wie folgt verteilt: Ich war Chefkonstrukteur, Hug Konstrukteur und Frigge Chef im Betrieb des Flugzeugbaues. ...) Mehr zu „Adi Schädler und den SWS-1 unter <https://wagimuseum.ch/adolf-schaedler.html>



August Hug (links) war Segelfluglehrer der SG Nidwalden und Lehrer an der Gewerbeschule Nidwalden. Wir erfuhren ihn als geduldigen, aber zielstrebenden Erzieher. Seine pädagogischen Fähigkeiten übertrafen seine damaligen Kollegen bei weitem. Er war bereit, gelegentlich den Stiften, die lieber beim Kegeln waren, als an der Gewerbeschule Festigkeitslehre zu büffeln, nachzugeben.

Also dislozierte man in den Engel nach Stans, nicht aber vorher das Versprechen abzugeben, am kommenden Samstag die fehlenden Lektionen nachzuholen. Dort angekommen, übernahmen die Lehrlinge einen halben Véchy, den er meist zusammen mit seinem Chef, Emil Hug, genoss, während



in der Kegelbahn nach Kranz und Baby gekämpft wurde. Am kommenden Samstag waren jeweils alle Stiften pünktlich zur abgemachten Zeit in der Schule! August hatte ein sehr enges Verhältnis zu seinem Chef. Wir glauben, dass es deswegen gelang, dass die SG Nidwalden schon während den Kriegsjahren auf dem Reduit-Flugplatz fliegen durften. Emil Hug (rechts) war von der ersten Stunde an am Flugplatz Buochs als Chef tätig. Anfang Januar 1940 wurde Hptm Emil Hug als Kommandant des Flugplatzes Buochs-Ennetbürgen eingesetzt. Der Betrieb erhielt den Decknamen „Kommando Armeeflugpark, Gruppe Hug“. Die definitive Versetzung von Hptm Hug nach Buochs erfolgte auf den 01. 02. 1941. Wer kannte ihn in Nidwalden nicht? Sein Auto, ein schwarzer, stets auf Hochglanz polierter VW mit der Nummer NW 323, konnte nicht übersehen werden! Sein Namensvetter August begnügte sich mit einem Velo mit gepolstertem Sattel. Die Leute waren noch bescheiden!



Was die Pädagogik anbetraf, war der reziproke Wert dazu in Hans Mühlich („Jonnie Flaschenhals“) zu suchen. Er, der Senkrechte, Überpräzise schaffte es, schon allein durch sein Auftreten starken Gegenwind zu erzeugen. So erlebten wir ihn auf jeden Fall als nebenamtlichen Lehrer an der Gewerbeschule in Stans. Im Beruf hatte er es als Abendtechniker schwer, weil ihn seine Kollegen nicht ganz ernst nahmen. So musste er es halt immer wieder beweisen, dass er es wusste und zwar exakt, genau... Fachlich aber soll er sein Metier beherrscht haben.

Links: Hans Mühlich, auch er hat am Spyr Va mitgearbeitet.

Echo von Lesern:

Othmar Schwarzenberger:

August Hug - Ingenieur, Segelflugzeug-Konstrukteur, Flug- und Fachlehrer.



Ich hatte das Privileg, diese ruhige und unprätentiöse Soaring-Ikone und Vater der Spyr Sailplane Series in der Zeit von 1950 bis 1952 als Mitglied der SG Nidwalden kennenzulernen. Er hat mich im Spyr Va des Clubs in Buochs ausgecheckt. Uneigennützig war er



massgeblich daran beteiligt, die Tür für mein zukünftiges persönliches und berufliches Leben in den USA zu öffnen, mit seiner Empfehlung zu meiner Auswahl im Jungflieger-Austausch 1951 in den USA.

Ich erinnere mich an August Hug als einen ruhigen, zielorientierten Gentleman, der sich der Luftfahrt widmete, in allen Aspekten des Fluges und insbesondere dem Segelflug und jungen Nachwuchs. August Hug war ein guter Mann. Wer ist Othmar Schwarzenberger? Mehr unter: [Othmar „Oats“ Schwarzenberger](#) und [Gruss aus Texas](#)

Toni Widmer, Südafrika, Mail vom 16.6.17.

„(...) Guten Morgen Herbie.

Ich mag mich gut an die Beiden (Emil Hug und August Hug) erinnern. Wie Du weisst, machte ich 1966 - 1970 meine Lehre bei Pilatus. In der Berufsschule hatte ich August Hug als Lehrer. Wir waren noch im alten Pestalozzi Schulhaus - im Sommer eine Sauna und im Winter arschkalt. Da gab es aber einen kleinen Gussofen im Schulzimmer. In der Pause warfen wir Gras auf das Feuer und das Schulzimmer war in kurzer Zeit komplet eingenebelt. Wir machten dann August den Vorschlag den Unterricht in der Beiz zu beenden wir wussten, wir mussten ihm den Hut aufsetzen Halstuch um den Hals und in den Mantel helfen bevor er die Meinung aendert. Diese Ausfluege dauerten dann natuerlich laenger als die Schulstunden und Emil Hug schloss sich dann gerne dieser jungen Rasselbande an. Begeister hoerten wir uns die Motor- und Segelfluggeschichten der Beiden an. Schoen wars.....

.....da war auch ein Burch Hans von Giswil. Er machte die Lehre mit mir und war auch in der SGN. Wir wollten zusammen nach der Lehre nach Sued Afrika reisen. Er kam dann aber nicht mit und darnach habe ich jeden Kontakt mit Ihm verloren. Weisst Du etwa was aus Ihm geworden ist.

Liebe Gruesse, Toni

Manfred Kueng:

Lieber Herbie, Toll, was du da alles zusammengetragen hast. Ich hab's erst überflogen. Dabei ist mir am Ende der folgende Text aufgefallen:.... wurde entsprechend korrigiert.

Herzliche Grüsse, MANFRED

Ein Leben für den Segelflug

Es ist unbestreitbar und geschichtlich gesichert: Mit August Hug, gestorben am 30. März 1983, haben die Schweizer Segelflieger ihren bedeutendsten Wegbereiter verloren.

Ich habe leider nicht die Gelegenheit gehabt, August Hug auf der Höhe seines Schaffens begegnen zu dürfen, sondern erst den betagten Mann, der auf ein arbeitsreiches Leben zurückblicken konnte. Schilderungen zeitgenössischer Kameraden seiner spärlich vorhandenen Aufzeichnungen aber führen uns deutlich vor Augen, wie unvermesslich wertvoll das Wirken dieses Mannes für die Schweizer Segelflieger war und ist.

August Hug war ein Ingenieur. Sein Name bleibt untrennbar verbunden mit den zur damaligen Zeit an der Spitze der Technik stehenden Konstruktionen, die den Namen «Spyr» trugen.

In einer Zeit, in der offenbar die Worte «man sollte» sehr geläufig waren, realisierte er. Als Zweifler und Bremsen den Segelflug als Spielerei ohne ernsthaften Hintergrund abtun wollten, stellte sich der Ingenieur mit seinem persönlichen Potential dagegen, zeigte Mut zum Ungewöhnlichen, machte sich gar unbeliebt, ging eigene Wege.

Die Trennung von einigen seiner Freunde mag in der damaligen Zeit schmerzlich erschienen sein, sie hat aber, wie wir heute wissen, ihn und sein Ge-

genüber, Jakob Spalinger, zu Höchstleistungen angestachelt.

August Hug scheute sich nicht, über die Landesgrenzen zu blicken und von dort zu lernen. Sein nüchterner Geist, dem Sachlichen verpflichtet, liess es nicht zu, Fortschritte anderer einfach zu übersehen.

Nicht nur hat er seine Kompetenzkraft seiner beruflichen Position ausgespielt, um die Entwicklung voranzutreiben, er hat sich auch an Orten als Garant verwendet und Verantwortung übernommen, wo andere zurückschrecken.

Auch der Aufbau der Sportbewegung im Segelflug war weitgehend sein Werk. Der Nationale Segelflugwettbewerb und die Entwicklung des Wettkampfs Segelfluges gehen auf seine Anstrengungen zurück. Obwohl selber kein Spitzenpilot, erkannte er die Wichtigkeit des sportlichen Kräftermessens als Ansporn zu höchsten Leistungen. Er schuf zentrale Vergleichsfliegen, das Nationale Segelflug-Ausscheidungslager, nachmalig TAL und heute «Schweizer Meisterschaft im Segelflug» genannt.

Mit gleichem Einsatz baute er auch an den Vereinsorganisationen. Zunächst als Präsident der Segelfluggruppe Zürich, später der Segelfluggruppe Nidwalden, wo er vor allem auch die Schulung vorantrieb.

Sehr bald konnte die ganze Schweizer Segelfliegerschaft sich auf seine Kompe-

tenz stützen. Als Vorsitzender der Segelflugkommission während 25 Jahren, als Auswerter des Nationalen Segelflugwettbewerbes, legte er jene Entwicklungspolitik fest, der wir unseren heutigen Stand verdanken.

Die Segelflieger wussten, was sie an August Hug hatten. Ehrenpräsidentenschaft in der SFK, Lilienthalmedaille 1979 als höchste internationale Auszeichnung im Segelflug, Ehrenmitgliedschaft im AeCS sowie andere Ehrungen sind Ausdruck dieser Wertschätzung.

Es war kaum zu erwarten, dass August Hug nach seinem Rückzug aus der aktiven Fliegerei sich zur Ruhe setzen würde.

Solange es seine Spannkraft zulies, arbeitete er mit der ihm eigenen Energie weiter für den Segelflug, für uns.

Die Schaffung eines grossen Segelflug-

archivs bedeutet nochmals die Schaffung eines bedeutenden Werkes, und wohl das Schönste seiner letzten Aufgaben war der Zusammenschluss seiner Zeitgenossen in der Vereinigung der Segelflugveteranen, die er noch einige Jahre in seiner humorvoll trockenem Art präsidierte mit dem Ziel, seine Mitstreiter bei der Stange zu halten, sie am aktiven Flugleben teilhaben zu lassen.

Auch für diese Leistung dankten ihm seine Kameraden mit der Ehrenpräsidentenschaft.

Aktive wie Veteranen der Schweizer Segelflieger ziehen den Hut vor August Hug, dem Sachlichen, Geradlinigen, Unbeeinflussbaren.

Richard Meyer
Präsident Segelflugkommission
des AeCS



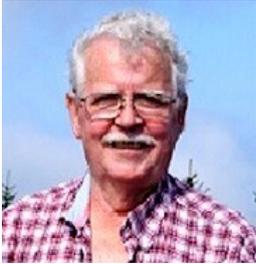
August Hug † hat den Schweizer Segelfliegern sehr viel gegeben.

August Hug † a beaucoup apporté au vol à voile suisse.

QUELLEN

- Hans Giger †, Buochs, ehemals Direktor AMF.
- Cueni August †, Militärflugplatz Buochs-Ennetbürgen.
- Dr. Erich Tilgenkamp †, Schweizer Luftfahrt.
- Segelflugchronik, Manfred R. Kueng
- Staatsarchiv Luzern
- Mirageverein Buochs
- Gruppenbuch, Spyrbuch der SG Nidwalden
- Bruno Berchtold Chalet Rütli an der heutigen Seestrasse 7 in Ennetbürgen

- IG Albatros.
- Richard Hächler, SG Lenzburg
- Grenchner Tagblatt
- Daniel Steffen.
- Richard Meyer+, ehem. Präsident SFK, AeCS.
- Othmar Schwarzenberger
- Roberto Sidler
- Wikipedia „Adolf Schädler...“.
- Aero Revue
- Thomas Fessler / Stiftung «Segel-Flug-Geschichte»



Herbert Odermatt, einstiger Flugschüler von August Hug, 04.02. 2023