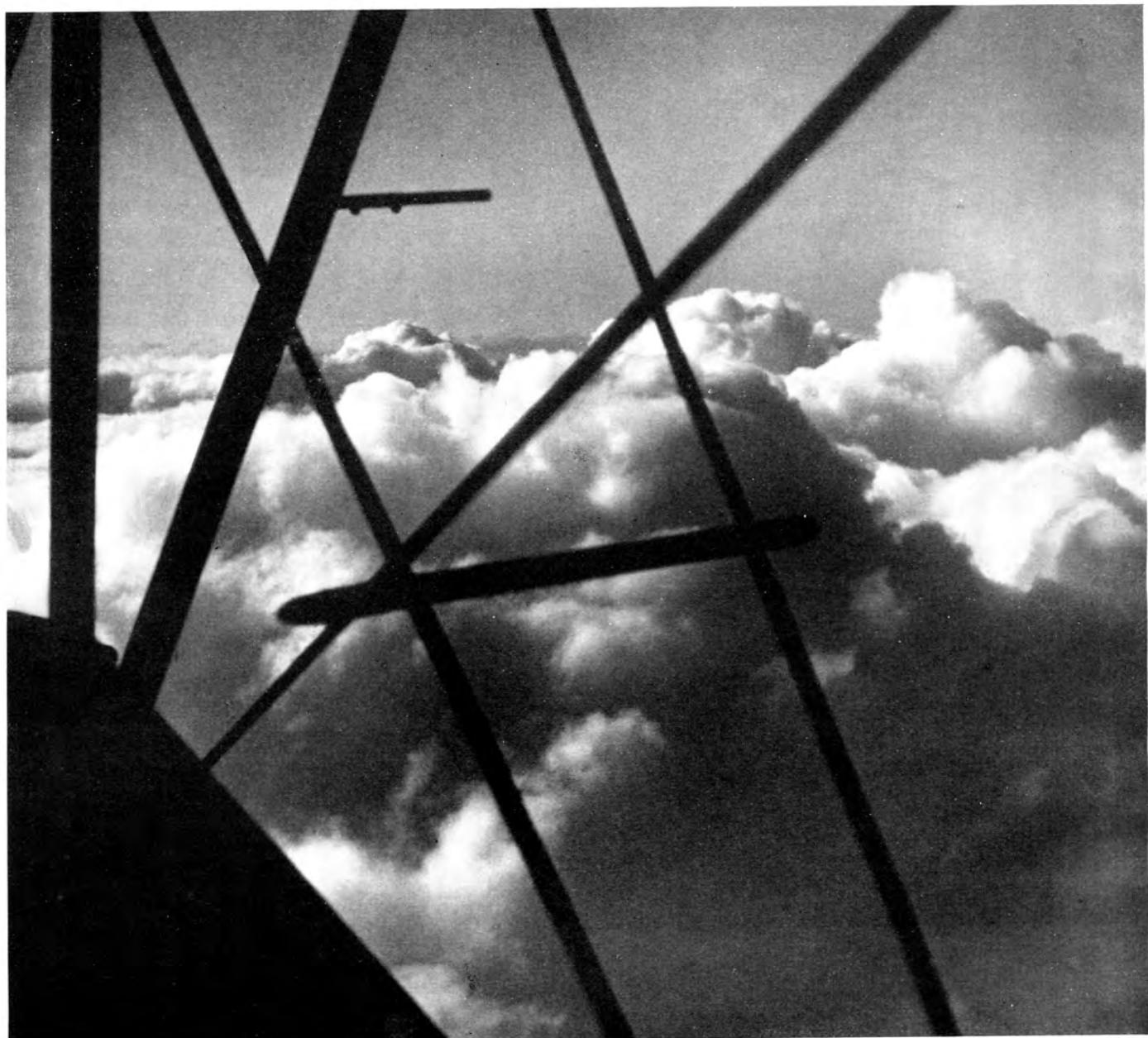


Der deutsche Flugsport

Der deutsche Flugsport



PETER SUPF

Der deutsche Flugsport

Ein Bilderwerk

Mit einem Geleitwort von Generalleutnant Christiansen

Junker und Dünnhaupt Verlag Berlin

Geleitwort

Wer sieht, zu welch wahrem Volkserleben die fliegerischen Veranstaltungen unserer Zeit sich gestaltet haben, die Großflugtage rings in den Städten im Reich, die Wettbewerbstage des Deutschlandfluges oder der „Rhön“, der muß freudigen Herzens bekennen, daß der Flugsport in diesem Sinne, nämlich von der inneren Anteilnahme und echten Begeisterung des Volkes her, bei uns längst zum Volkssport geworden ist. An keinem anderen Sport ist so stark und so unmittelbar das ganze Volk beteiligt ohne Unterschied des Alters und des Berufs.

Je mehr das Volk am Leben der Flieger teilnimmt und ihre großartigen Leistungen auf allen fliegerischen Gebieten bewundert, desto mehr wächst ganz natürlicher Weise auch das Interesse an den Einzelheiten technischer und persönlicher Art. Der Wunsch erwacht, wenigstens bis zu einem gewissen Grade Verständnis zu gewinnen für das Wesen der Fliegerei, für die Ausbildung der Flieger, ihren Werdegang, für die Flugzeuge, mit denen sie fliegen, deren Bauweise und Eigenart und deren Einrichtungen und Geräte, vielfach Wunderwerke der heutigen Feinmechanik.

Auf eine neue, schöne und eigenartige Weise will das vorliegende Buch dieses Verständnis wecken und fördern. Aus der lebendigen Anschauung heraus, indem es das Auge den Werdegang des Fliegers und der von ihm selbst gebauten Modelle und Flugzeuge miterleben läßt, regt es zu Fragen und Nachdenken an und beantwortet die Fragen, indem es dem Nachdenken zu Hilfe kommt, gleich selber durch leicht verständliche und dabei sachmännische und ergiebige Erläuterungen. So kommt zum Genuß der mit künstlerischem Blick gewählten und nach sachlichen Gesetzen sorgfältig geordneten Bilder noch die Freude über eine vielseitige Bereicherung des Wissens hinzu. Das scheint mir dieses Buch ganz besonders auch für den Gebrauch in den Schulen, für Lehrer und Schüler sowohl, nützlich und wertvoll zu machen. Aber jedem, auch dem Flieger selber, vermag dieses „Bilderbuch“ vom deutschen Flugsport etwas zu bieten, allein schon durch die Schönheit seines vortrefflichen Bilderreichtums. Daß es durch weite Verbreitung seinen Zweck erfülle zum Nutzen unserer geliebten deutschen Fliegerei und zugleich dem Flugsport viele neue Anhänger und Freunde zuführe, ist mein aufrichtiger Wunsch.

F. Lenniplanum



Der Korpsführer des NS.-Fliegerkorps, Generalleutnant Christiansen

125 ausgewählte Bilder

Alle Rechte vorbehalten

Copyright 1938 by Junker und Dünnhaupt Verlag Berlin

Printed in Germany: Ernst Hedrich Nachf. Leipzig

Druckstöcke: Sauer & Co. Berlin

Buchgestaltung: P. Stadlinger Berlin

Der deutsche Flugsport

Flugsport ist mehr als Sport! Flugsport ist das Bekenntnis zu einer neuen Lebensform des Menschen. Flugsport ist der Weg in ein neues Zeitalter.

Nur wer das erkennt und begreift, versteht die eigenartige und bedeutsame Rolle, die der Flugsport im Leben der Völker spielt, ermisst die Leidenschaft und Verschworenheit derer, die ihn ausüben, erfaßt die tiefe und stürmische Bewunderung, mit der jung und alt an ihm teilnimmt und versteht die Pflege und Sorgfalt, die der Staat ihm angedeihen läßt.

Es ist in der Geschichte der Menschheit eine einzigartige Tatsache, daß, wie es beim Flugsport der Fall ist, ein Sport zum Schöpfer und Träger der neuen Lebensform eines neuen Zeitalters geworden ist. Menschen sind auf Pferden geritten, längst ehe es einen Reitsport gab. Menschen sind auf dem Wasser gefahren, längst ehe es einen Wassersport gab. Menschen haben Berge bestiegen, längst ehe es einen Bergsport gab. So ist es mit allen anderen Sportarten auch. Sie sind letzte Kultivierungen alltäglicher Daseinsformen.

Fliegen aber war von allem Anfang an: Sport.

So übermäßig von jeher die Flugschau war, die dem geheimnisvollen Raum über uns, All und Unendlichkeit zustrebte, so irdisch begrenzt und eigensinnig vollzog sich die Verwirklichung der fliegerischen Idee in sportlicher Form.

Als Sport hat Lilienthal, der große Meister der Fliegekunst, diese Kunst ausgeübt. „Das Fliegen ist der schönste Sport, den ich kenne“, sagte er, „und er müßte jungen Leuten immer von neuem Freude bereiten.“ Auch die schweigamen Vollender des Motorflugs und ersten Piloten der Welt, die Brüder Wright, haben das Fliegen zeitlebens als Sport betrieben, indem sie zunächst Tausende von Gleitflügen auf selbstgebauten Apparaten ausführten, später ihre reife Flugkunst auf den Flugplätzen der Alten und Neuen Welt von Triumph zu Triumph gegen ihre sportlichen Rivalen einsegten.

Die Geschichte der Werdejahre der Fliegerei ist Sportgeschichte. Ihre Helden sind Sportsmänner, ihre Ziele Rekorde. Selbst soweit es sich um das Erfinderische und Technische, um das Flugzeug als das sportliche Gerät dabei handelte, waren seine Konstrukteure zumeist die gleichen Sportsmänner, die es in der Luft erprobten und den Wert ihrer Konstruktionen in Wettkämpfen erwiesen.

Aber was beinahe unvermerkt aus der Kopfschüttelnd bewunderten, tollkühnen und halsbrecherischen Luftakrobatik dieser ersten Jahre der Flugkunst hervorging, was ihre wilde Rekordjagd, ihre verlustreichen Wettkämpfe gleichsam krönte und auf eine wunderbare Weise rechtfertigte, war nichts weniger als die Eroberung und die Beherrschung eines Reiches, größer als alle Reiche der Erde, des Luftreichs. Ein neuer Bewegungsräum von unbegrenztem Ausmaß und unermesslicher Tragweite wurde durch die sportlichen Taten einiger weniger kühner Sportsmänner für die Menschheit erschlossen. Im Flugzeug entstand ein neues Bewegungsmittel, im Fliegen eine neue Bewegungsform.

Sportmänner / wiederum eine einzigartige Auswirkung sportlicher Entwicklung / wurden zu Erfindern, Pionieren, Eroberern.

Die Erinnerung an das Heldenamt und den Siegesrausch dieser Wikingerjahre der Fliegerei lebt auch heute noch, mögen Namen und Rekorde vergessen sein, im Gedächtnis des Volkes fort und umgibt den Beherrschter der Lüfte, den Flieger, mit jener staunenden Ehrfurcht, die das Heroische einflößt.

Man denke nur an die zerbrechlichen, unzulänglichen Flugzeuge aus Draht und Bambusrohr jener Frühzeit der Fliegerei, mit ihren unzuverlässigen, plötzlich versagenden Motoren, um die ganze Größe der sportlichen Leistungen jener ersten Helden der Luft zu ermessen.

Doch der erzielte Gewinn lohnte den Einsatz. Das neu eroberte Element, das Lustreich, hat zwar wie das Meer seine Gefahren und Tücken, hat aber auch wie das Meer seine unendliche Schönheit und seinen eigenen Reiz. So hat sich zugleich mit einem neuen Bewegungsraum ein neuer Erlebnisraum von ungeahntem Reichtum der menschlichen Sehnsucht geöffnet. In der Welt der Wolken ist der Flieger heimisch geworden. Ihre wechselvollen Gestalten, lichthelle Gipfel, schattenblaue Schluchten, wogendes Chaos, wehende Schleier, bald von Morgen- und Abendsonne mit rölichem Licht überflutet, bald im Mittagsglanz strahlend, bald gewitterschwarz, sind ein unerschöpfliches und erregendes Schauspiel. Der Blick von oben zeigt ein unbekanntes Gesicht dieser Erde. Rätsel um Rätsel gibt die senkrechte Blickrichtung auf. Wir müssen lernen, mit neuen Augen zu sehen. Landschaften von nie geschauter Weite breiten sich unter uns aus. Dazu kommt für den Flieger die Freude am Fliegen, an der Geschicklichkeit in der Handhabung seines Flugzeugs, die in der Ausführung kunstreicher Figuren ihren Höhepunkt erreicht. Grund genug, sich immer von neuem am Himmel zu tummeln, in sein Handwerk leidenschaftlich verliebt zu sein! Flugsport wirkt für sich selber. Flugsport lässt nicht mehr los.

Wie jeder Sport, der mit den Naturgewalten zu kämpfen hat, wie Segeln und Bergsteigen, erfordert der Flugsport kämpferischen Geist. Noch sind nicht alle Geheimnisse der Atmosphäre erkundet. Noch ist die Stratosphäre nicht erobert. Noch sind nicht alle Gebiete der Erde fliegerisch entdeckt. Anreiz genug für die Jugend, sich der Fliegerei zuzuwenden! Denn immer ist die Jugend da, wo es etwas zu entdecken und zu erobern gilt.

Was aber noch nicht ins Bewußtsein aller gedrungen ist, das ist die Tatsache, daß der Mensch durch die Eroberung des Lustreichen aus einem Flächenwesen, das für all sein Tun nur die Erde zum Schauplatz hatte, zu einem Raumwesen geworden ist, dem sich der Himmel aufgetan hat. Die Dimension der Höhe hat seinem Leben eine neue Richtung gegeben. Er hat eine neue Lebensform sich zu eigen gemacht. Das aber unterscheidet diese Zeit so tief und schicksalhaft von allen vergangenen Zeiten, daß man mit Recht von ihr sagen kann, mit ihr beginne eine neue Zeit der Menschheit: die Flugzeit.

Die Jugend dieser Zeit wächst in ein neues Zeitalter hinein, das von Flieger und Flugzeug maßgebend bestimmt wird. Darum ist es begreiflich, ja, selbstverständlich, daß ihre Begeisterung und Anteilnahme in erster Linie Flieger und Flugzeug gehört. Diese beiden sind als Zeitscheinungen jung wie sie selber und entwickeln sich mit ihr in die Zukunft hinein. Da ist ein Arbeitsfeld, das noch längst nicht all seine Früchte getragen hat! Da ist Raum für die Jugend, an einem großen Werk mitzuschaffen!

Freilich wären Zeitbild und Zeitgefühl niemals so grundlegend von der Luftfahrt beeinflußt und verändert worden, wenn nicht der Flugsport zwei Erscheinungen zur Folge gehabt hätte, deren Möglichkeit schon in frühen Jahren geahnt wurde, deren Verwirklichung aber erst einer längeren flugtechnischen Entwicklung bedurfte: Luftwaffe und Luftverkehr. Luftwaffe und Luftverkehr sind Kinder des Flugsports. Flugsport war das Unfängliche.

Welche Bedeutung die Luftwaffe für die moderne Kriegsführung erlangt hat, haben die letzten Kriege von neuem bewiesen und aller Welt vor Augen geführt. Die Namen der großen Flughelden des Weltkrieges

haben die Namen der großen Sportflieger der Vorkriegszeit, der Eroberer des Luftrechts, überschattet, und ihre Kriegstaten haben deren Friedenstaten im Vergessenheit geraten lassen. Sportflieger aber waren die Lehrmeister der Kriegshelden.

Die Echrankenlosigkeit des Raums hat in Verbindung mit dem geringen Widerstand der Luft das Flugzeug im Laufe der Vervollkommenung seiner Konstruktion und seiner Motoren zum schnellsten Beförderungsmittel von Menschen und Waren gemacht. Das Tempo des Luftverkehrs erweist sich immer mehr als das Tempo eines neuen Zeitalters, das mit keinem früheren zu vergleichen ist. Noch ist der Luftverkehr in voller Entwicklung begriffen. Seine Pionierflüge, darauf gerichtet die Ozeane und weiteste Kontinentalstrecken zu überwinden, werden als Großtaten der jungen Flugzeit gefeiert.

Durch den überragenden praktischen Wert, den Luftwaffe und Luftverkehr im Leben der Gegenwart bekommen haben, würde der Flugsport ganz in den Hintergrund des allgemeinen Interesses gedrängt worden sein, wenn nicht der Flugsport sich immer wieder durch überraschende Leistungen hervorgetan und seinen Eigenwert bewiesen hätte. Nach dem Kriege mit bedeutend besserem Gerät ausgerüstet, haben die Sportflieger, ihrer großen Tradition als Pioniere und Eroberer getreu, sich Aufgaben gestellt, die zu jener Zeit nur sportlicher Geist mit Einsatz des Lebens bewältigen konnte. Die Ozeanflüge wurden zu sportlichen Ereignissen, die den Ehrgeiz der Nationen entflammt und im Fluge Lindberghs der fliegerischen Idee zu einem Triumph ohnegleichen verholfen.

Trotz der Vernichtung fast aller Luftfahzeuge, trotz der böswilligen Beschränkungen, die das Versailler Friedensdiktat unserer Luftfahrt aufzwang, hat der deutsche Flugsport aus eigener Kraft sich behauptet und durch eine Reihe großartiger Leistungen / erinnert sei nur an den ersten Ozeanflug in ostwestlicher Richtung von Köhl, an die Fernflüge des Freiherrn von Hünefeld, des Freiherrn von König-Warthausen, von Wolff Hirth und der beiden Sportfliegerinnen Marga von Eggers und Elli Beinhorn / sich nicht nur im Ausland zu Ehren gebracht, sondern auch dazu beigetragen, das tiefgesunkene nationale Selbstbewußtsein wieder zu heben.

Daneben aber ist, während in den übrigen Staaten, deren Flugsport sich frei entfalten konnte und mit großen staatlichen Mitteln unterstützt wurde, die Rekorde sich häuften, der Flugsport in Deutschland ganz eigene Wege gegangen. Die deutsche Jugend, der das Fliegen mit Motorflugzeugen nahezu unmöglich gemacht wurde und die spürte, daß sie damit von einer Entwicklung abgeschnitten werden sollte, der die Zukunft gehörte, begann sich auf das fast vergessene Erbe Lilienthals. Von einem der kahlen Rhöngräben herab, der Wasserkuppe, der schon vor dem Kriege jungen Darmstädtern zum gleichen Zweck gedient hatte, begann flugbegeisterte Jugend, darunter Kriegsflieger, die nicht mehr vom Fliegen lassen konnten, wieder Gleitflüge auszuführen. An ihre Spitze hatte sich werbend und organisierend Oscar Ursinus gestellt, der Frankfurter Konstrukteur, Herausgeber des „Flugsport“ und temperamentvoller Vorkämpfer der deutschen Luftfahrt. Im August 1919 fand der erste Rhönwettbewerb statt, der seitdem zu einer alljährlich wiederkehrenden Einrichtung und, man kann sagen, zu einer deutschen Wallfahrt geworden ist. Denn von weit und breit strömen während der Wettbewerbstage die Menschen herbei, um am Leben und Treiben der Segelflieger teilzunehmen, am lautlosen Kreisen ihrer schmalen Flugzeuge sich zu erfreuen und den schönen Blick in die hügelreiche Rhönlandschaft zu genießen. Aus kleinsten Anfängen, ein paar Zelten, ein paar Hütten, ist unter dem Gipfel der Wasserkuppe das große Fliegerlager entstanden, das Generalleutnant Christiansen „die Fliegerburg der deutschen Jugend“ genannt hat.

Erst schien, was die jungen Rhönleiter taten, müßloses Spiel. Sie flogen im Gleitflug die Hänge hinab, immer weiter und weiter. Das war schon viel, war schon Welterfolg! Dann kam das erste Wunder. Was Lilienthal geträumt hatte, gelang, der erste Segelflug, der die Starstelle überhöhte. Die Segelflieger lernten, die Aufwinde nutzen und in den Hangwinden segeln. Der Segelflug setzte als neue Fluggattung sich durch.

Allmählich erst wurde die Welt auf ihn aufmerksam. Staunend horchte sie auf, als der 8 Stunden 42 Minuten-Flug eines Ferdinand Schulz durch die Tagespresse gemeldet wurde. Die Gestalt dieses ostpreußischen Volkschullehrers, der sich sein Flugzeug, den berühmt gewordenen „Besenstiel“, mit den einfachsten Mitteln selber baute, ist symbolhaft geworden für den aus der Not der Zeit heraus geborenen jungen deutschen Segelflieger. Dann folgte Wunder auf Wunder. Die Segelflieger entdeckten die günstigen Aufwindfelder in Wolkentürmen und vor Gewitterfronten. Sie spürten die „Thermik“ auf und ließen ihre kreisenden Segelflugzeuge durch die warme Luft hochtragen, die infolge der Sonneneinstrahlung von der Erde aufstieg. Nun begann eine Zeit sich überstürzender Erfolge. Segelflugzeuge legten im Streckenflug mehr als 500 Kilometer zurück. In Brasilien erreichte ein deutscher Segelflieger die Rekordhöhe von 4350 Meter.

Überall in der Welt ahmte man den deutschen Segelflug nach.

Schließlich aber schien es doch nur ein planloses Herumsegeln in den Lüften zu sein, was diesem Sport zwar seine eigene Schönheit verlieh, ihm aber alle Zielhaftigkeit nahm. Da glückten / neues Wunder / die ersten weitgesteckten Zielsegelflüge, und bei der 17. Rhön konnten schon Zielsegelflüge bis zu 250 Kilometer ausgeführt werden. Die genannte Rekordhöhe konnte bei der 19. Rhön von mehr als zehn Segelfliegern überschritten werden, und einer gewann die gewaltige Höhe von 8100 Metern. Bei diesem Wettbewerb wurden 75 990 Gesamtflugkilometer und 265 000 Kilometer auf Transportfahrten zurückgelegt. 17 Zielflüge führten nach Berlin. Ähnliche Ziffern wurden noch bei keinem segelfliegerischen Wettbewerb des In- und Auslandes erreicht.

solche Leistungen erfordern nicht allein hohes Können und mutigen Einsatz der Flieger selber, sie setzen eine Zusammenarbeit sowohl beim Bau wie beim Transport der Flugzeuge voraus, die das Letzte aus sich herausholen muß. Tag und Nacht müssen die Transportmannschaften oft unterwegs sein, um den entflohenen Vogel wieder einzufangen, damit er während des Wettbewerbs am nächsten Startmorgen nicht fehlt. Das alles bedeutet eine Gemeinschaftsleistung, die nur auf planmäßiger Grundlage und durch den geschlossenen Einsatz aller Kräfte erzielt werden kann.

Um diese Grundlage zu schaffen und diese Geschlossenheit herbeizuführen und zugleich in Erkenntnis der allgemeinen Tragweite der fliegerischen Idee wurde durch Erlass des Führers vom 17. April 1937 das NS.-Fliegerkorps geschaffen. Seine Aufgabe besteht nach den Worten des Erlasses darin, den fliegerischen Gedanken im Volke wachzuhalten und zu vertiefen, eine vor der militärischen Dienstzeit liegende fliegerische Ausbildung durchzuführen und die vielseitigen luftsportlichen Betätigungen in Deutschland einheitlich zu gestalten. Der Reichsminister der Luftfahrt, Generalfeldmarschall Göring, dem die Durchführung dieses Erlasses übertragen wurde, stellte an die Spitze des Korps den berühmten Seeflieger des Weltkrieges und Pont le Mérite-Helden, Generalleutnant Friedrich Christiansen. Das NS.-Fliegerkorps ist zum Hort und Halt des deutschen Flugsports geworden. Aufgebaut auf dem Führerprinzip, erzieht es den Nachwuchs zu Disziplin und Kameradschaftsgeist als den wesentlichen Voraussetzungen aller gemeinschaftlichen Leistungen.

Mit achtzehn Jahren kann der junge Deutsche in das Fliegerkorps eintreten. Aber schon von seinem zwölften Jahre an übernehmen die Lehrer des Korps seine fliegerische Ausbildung. In den Modellflugarbeitsgemeinschaften des Deutschen Jungvolks erhalten die Jüngsten von den Lehrern des Korps ihren ersten Unterricht im Modellbau und die ersten Belehrungen über die Theorie des Fluges und der Luftkräfte. Treten die Jungen dann mit vierzehn Jahren in die Reihen der Flieger-Hitler-Jugend ein, so lernen sie nicht mehr nur Flugmodelle bauen, sondern sie dürfen am Bau richtiger Gleit- und Segelflugzeuge mitarbeiten. Ist diese technische Ausbildungszeit vorüber, dann lernen sie fliegen, zunächst im Gleitflugzeug. Bald geht es zum Segelflug über. Und wieder sind es die Lehrer des Fliegerkorps, die hier den Unterricht erteilen. Im ersten Jahr seit Bestehen des Korps

haben 15 000 Hitlerjungen im Alter von 15 und 16 Jahren ihre Gleitsflugausbildung erhalten. Im Verlauf der weiteren Ausbildung kann die A-, B- und C-Prüfung abgelegt werden. Dann tragen die jungen Flieger stolz die drei weißen Möwen im blauen Feld.

Nach dem Eintritt in das NS-Fliegerkorps wird im Segelflug fleißig weiter geschult und die Ausbildung im Handwerklichen wird vollendet. Die Vorbildung im Motorflug beginnt. Als Zwischenstufe wird die Ausbildung auf Motorkleinflugzeugen eingeschaltet, wofür gerade erst in letzter Zeit besonders geeignete und billige Flugzeuge entwickelt worden sind. Daneben wird auch der Freiballonsport, als der älteste Luftsport, gepflegt. Die Ballone des Korps werden auch für wissenschaftliche Fahrten eingesetzt.

Alljährlich finden auf allen fliegerischen Gebieten zahlreiche Wettbewerbe statt, bei welchen den alten und jungen Fliegern Gelegenheit gegeben wird, ihre Kräfte zu messen. Da ist der Fliegerhandwerker-Wettbewerb, die Reichswettbewerbe für Segelflug- und Motorflug-Modelle, der Rhönsegelflug-Wettbewerb, der Deutschlandsflug, um nur die wichtigsten zu nennen. In jedem Jahr wird auch die Meisterschaft im Geschicklichkeitsflug ausgetragen. Außerdem beteiligen sich die deutschen Sportflieger an vielen internationalen Wettbewerben.

In alledem aber erschöpft sich die Sportfliegerei nicht. Ihr schönstes Ziel ist es, zu fliegen um des Fliegens willen. Der Segelflieger holt seinen „Vogel“ hervor, um in die blaue Weite des Himmels aufzusteigen, sich des Kreisens und Gleitens im unendlichen Raum zu erfreuen. Der bunte Teppich der Erde breitet sich unter ihm aus. Die Lerchen zwitschern neben ihm im Blau. Wie fern liegt der Alltag! Wie nah das Ewige!

Was sind Entfernungen für den, der im Motorflugzeug spazierenfliegen kann. Zu den Alpen, zum Meer trägt ihn sein Flugzeug in kurzer Zeit. „Nur der kennt seine Heimat wirklich“, sagt Lindbergh einmal, „der sie auch von oben gesehen hat.“ Dem Sportflieger steht wie keinem anderen die Welt offen. Freundschaft verbindet ihn mit den Fliegern vieler Länder. Die Kameradschaft der Flieger ist sprichwörtlich geworden. Viel trägt das gegenseitige Eichkennenlernen zum gegenseitigen Eichverstehen bei. So dient die Sportfliegerei der Verständigung unter den Völkern und dem Werk des Friedens.

Hält man sich die ethischen und erzieherischen Werte vor Augen, die im Flugsport liegen, und bedenkt man, welche große Bedeutung das Fliegen, ein neues Zeitalter einleitend, für die Zukunft der Nation hat und welche Rolle es für die Landesverteidigung spielt, so versteht man, daß Flugsport mehr ist als Sport. Darum nimmt sich auch der Staat des Flugsports in ganz besonderer Weise an. Es wächst in Deutschland keine Generation mehr auf, die nicht mit der Luftfahrt groß wird. Wie es in einem seefahrenden Volk keine Jugend geben darf, die wasserscheu ist, so darf es in einem fliegenden Volk auch keine luftschöne Jugend mehr geben.

Deshalb beginnt die flugsportliche Erziehung in Deutschland bereits in der Schule.

Den Werdegang des deutschen Sportfliegers in Bild und Wort lebendig werden zu lassen, Liebe und Verständnis für den Flugsport zu erwecken und zu verbreiten, ist Aufgabe dieses Buches.

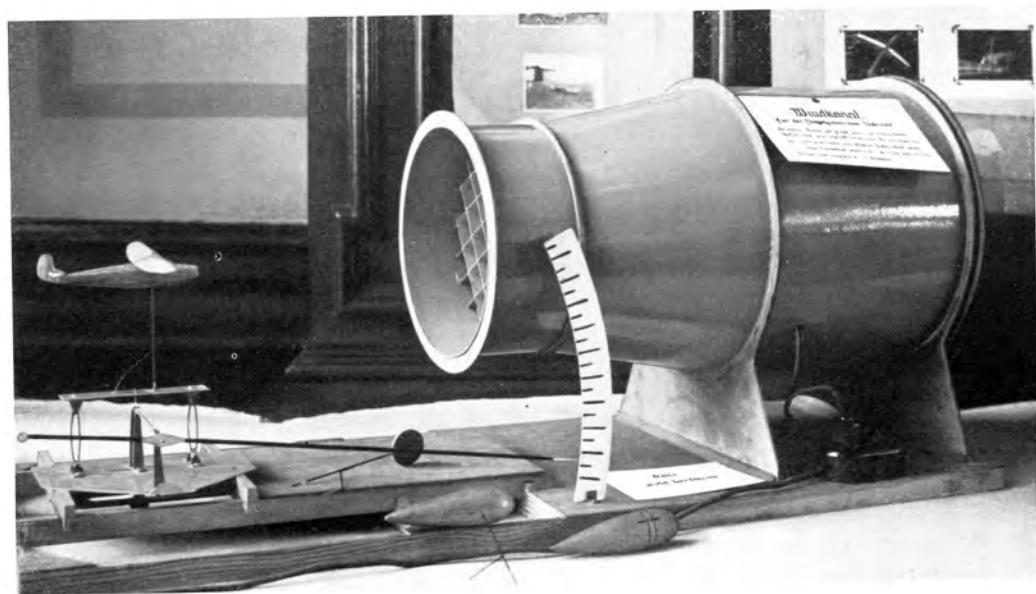
Die Bilderreihe



Die Schule macht den Anfang. In jeder deutschen Schule, auch der kleinsten, wird der Flugmodellbau als Pflichtfach gelehrt. Wie man sich auch bei beschränkten Raumverhältnissen zu helfen weiß, zeigt das obige Bild. Der Unterricht im Flugmodellbau beginnt mit dem 11. Lebensjahr und setzt sich vom 6. in das 7. Schuljahr fort. Er führt vom Leichten zum Schwereren, geht von der Verarbeitung von Papier und Pappe zu Holz und Sperrholz über. Die Lehrer selber haben ihre Ausbildung auf einer Reichsmodellbauschule erhalten. Ferner wird der Luftfahrtgedanke in jedem Schulalter, jedem Schulfach und jeder Schulart berücksichtigt. Die Tüchtigsten werden nach einem Jahr in die Modellflug-Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Jungvolks (MFG) aufgenommen.



Wer einmal Freude am Flugmodellbau gefunden hat, den lässt er nicht mehr los. In den Freistunden wird mit dem Lehrer zusammen über das Verlangte hinaus weitergearbeitet. Hier prüft der Lehrer kritisch den Rumpf eines „Strolch“. Mehrere Jungen zugleich arbeiten am Tragflügel eines Motorflugmodells. Ganz links bespannt ein Junge einen „Baby“-Flügel. Die Tafel an der Wand wird als Zeichenbrett benutzt. Die vielen kleinen Modelle sind meist Einheitsmodelle oder „Winkler-Junior“.



Der Windkanal dient dazu, die Wirkung der Luftströmung auf ein Modellflugzeug zu veranschaulichen. Diesen Windkanal haben sich Schüler selber gebaut und dabei einen alten Staubsaugmotor verwendet.

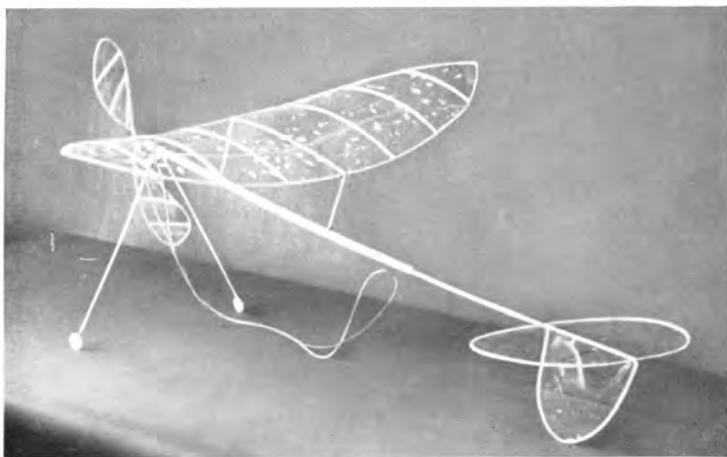
Modellbau und Modellflug



In den Modellflugarbeitsgemeinschaften wird nach dem Arbeitsplan des NS.-Fliegerkorps die Arbeit fortgesetzt. Zur Förderung der handwerklichen Schulung baut grundsätzlich jeder, von der ersten Rippe angefangen, sein Segelflugzeugmodell allein. Doch wenn, wie hier, die Sperrholznase am Tragflügel aufgezogen wird, möchte man tausend Hände haben. Dann hilft kameradschaftlich einer dem andern. Mit dem 14. Lebensjahr schließt der Pimpf seine modellfliegerische Laufbahn ab und tritt in die Flieger-H.J. über, in der er mantragende Gleit- und Segelflugzeuge bauen lernt.

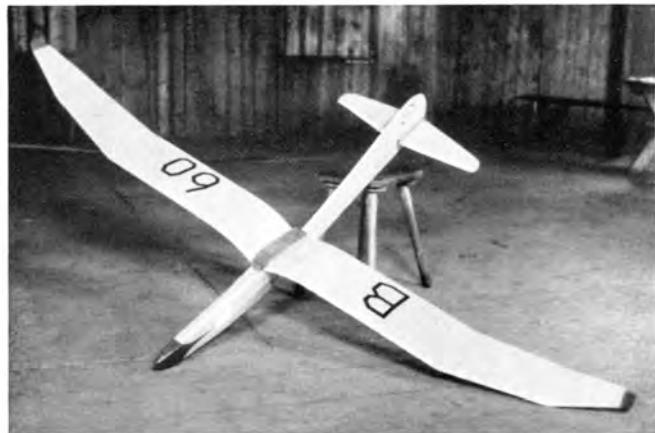


Die Hohe Schule des Flugmodellbaus ist das Saalflugmodell. Die kleinen leichten Modelle werden zum Start bereit gemacht. Der Flugmodellbaulehrer des NS.-Fliegerkorps, rechts in der Mitte des Bildes, erteilt den Hitlerjungen die letzten Weisungen.

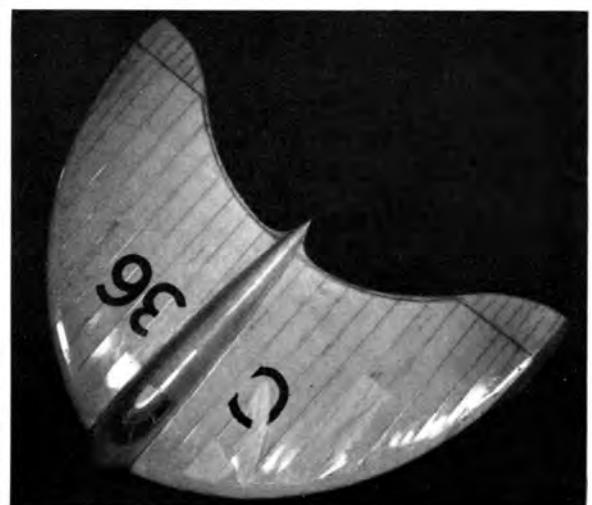


Wie eine Libelle, schillernd in allen Farben und auch so leicht, steht das Saalflugmodell da. Seine Flügelspannweite beträgt nahezu 60 cm. Dabei hat es nur ein Gewicht von 4,5 kg! Es ist mit farbigem Mikrofilm bespannt, der nur 1/500 mm stark ist.

Die jungen Erbauer gehen gern eigene Wege und glauben mit Baumustern, die von den normalen abweichen, das Rennen machen zu können. Bei diesem Segelflugmodell wächst die auf dem Rumpf aufgesetzte Kielfläche bis ins Seitenleitwerk hinein.



Gleichfalls ein Seitensprung ist dieses Nurflügelmodell, das sich entfernt an die Form des Zanonia-samens anlehnt, dem die alte Etrich-Taube ihre Entstehung verdankte.



Ein Motorflugmodell mit aufgebogenen Flügelenden zur Erhöhung der Eigenstabilität. Die Luftschaube wird durch 18 im Inneren des Rumpfes angebrachte Flachgummifäden von 4×1 mm Breite angetrieben.



Jede NSFK.-Gruppe entsendet alljährlich ihren besten Nachwuchs zu dem bereits klassisch gewordenen großen Reichswettbewerb für Segelflugmodelle auf der Wasserkuppe. Hoffnungsvoll bauen die jungen Wettbewerber nach der Ankunft vor dem Ursinus-Haus ihre Flugmodelle zusammen, um sich noch vor Beginn des Wettbewerbs mit Hang- und Aufwindverhältnissen vertraut zu machen.



Auf einem Flugmodell-Transportwagen, der gleichzeitig einen Reparaturkasten in sich birgt, werden die Flugmodelle auf die Kuppe gebracht; dem schleppenden Motorrad ist bei der Steigung die „Puste“ ausgegangen.



Zu Fuß dauert es etwas länger, aber der Marsch zur Kuppe hin- auf wird zum unvergesslichen Erlebnis. Hitlerjungen mit ihren Nurflügelmodellen.



Flieger-H.J. bezieht, von den Kameraden begrüßt, das große Lager an der Fuldaquelle, um beim Wettbewerb zuzuschauen.



Der Korpsführer des NS.-Fliegerkorps, Generalleutnant Christiansen, als „Kri-schan“ bei Jung und Alt geliebt und verehrt, unterhält sich in einer Wettbewerbspause mit Hitlerjungen. Ihm vertrauen sie gern all ihre kleinen Sorgen an, und ihre Fragen nehmen kein Ende. Selbstverständlich will jeder von ihnen einmal Flieger werden und fühlt sich schon ein wenig als Kamerad der „alten Kanonen“.



Das Lager ist bezogen. Musterhaft hat die Flieger-HJ. ihre Zelte ausgerichtet. Nun hat sie sich häuslich eingerichtet. Drei Tage dauert der Wettbewerb. Hier winkt die Flieger-HJ. begeistert einem Foto-Flugzeug zu, das über sie wegfliegt. Alle denken jetzt das gleiche: „Da möchte ich auch mitfliegen und mir die schöne Rhön und unser Zeltlager von oben besehn!“ Die Aufnahme ist ein Ergebnis des Fotoflugs.



Der Wettbewerb ist in vollem Gange. Am Südhang der Wasserkuppe liegt eine Startstelle dicht neben der andern. Wettbewerber und Zuschauer beobachten gespannt die Flugleistungen der gestarteten Modelle. Viele warten noch, neben ihren Modellen lagernd, darauf, aufgerufen zu werden. Im stillen hofft jeder, daß sein Modell den Vogel abschießt. Auch alte „Rhönindianer“ sieht man dazwischen, die es sich nicht nehmen lassen, immer einmal wieder dabei zu sein.

Der Westhang ist für den Hochstart der Segelflugmodelle besonders günstig. Im Hintergrund steht das den toten Kameraden gewidmete Rhöndenkmal mit der Inschrift: „Wir toten Flieger blieben Sieger durch uns allein. Volk flieg du wieder, und du wirst Sieger durch dich allein.“



Für viele Hitlerjungen ist es schon immer ein brennender Wunsch gewesen, einmal durch einen Entfernungsmesser zu sehen. Erstaunt stellen sie fest, daß eine Skala im Innern des Instrumentes die Entfernung des beobachteten Flugmodells anzeigt.



Wer die Aufwindverhältnisse in der Rhön schon einmal kennengelernt hat, wird beim Einfliegen seines Flugmodells vorsichtig. Er sucht eine Ebene auf und startet es zunächst aus der Hand zu einem Gleitflug. Dabei lässt sich feststellen, ob das Modell durch den langen Transport nicht gelitten hat. Hier startet ein Königsberger Hitlerjunge sein selbst entworfenes Segelflugmodell. Einen kleinen Verzug im linken (im Bilde vorderen) Tragflügel hat er bereits durch eine von der hinteren Flügelkante abstehende Bremsklappe ausgeglichen.

Weit den freien „Weltenseglerhang“ hinab kann das Modell fliegen. Nicht alle freilich tun es. Die Zeitnehmer links im Bilde hinter den Startpulten stellen mit der Stoppuhr die Flugzeit jedes Modells fest.



„Na, was hab ich gesagt, dein Kahn fliegt nicht. Aber du wolltst es nicht glauben, nun ist er hin. Deine Rhönreise wirst du auf das nächste Jahr verschieben müssen.“ Belauschtes Gespräch bei einem Ausscheidungsfliegen für den Reichswettbewerb.



Einen Augenblick nur läßt ein bekannter Modellflieger sein Modell allein, und schon machen sich die Pimpfe darüber her, um den darin eingebauten Zweitakt-Klose-Motor eingehend zu studieren.



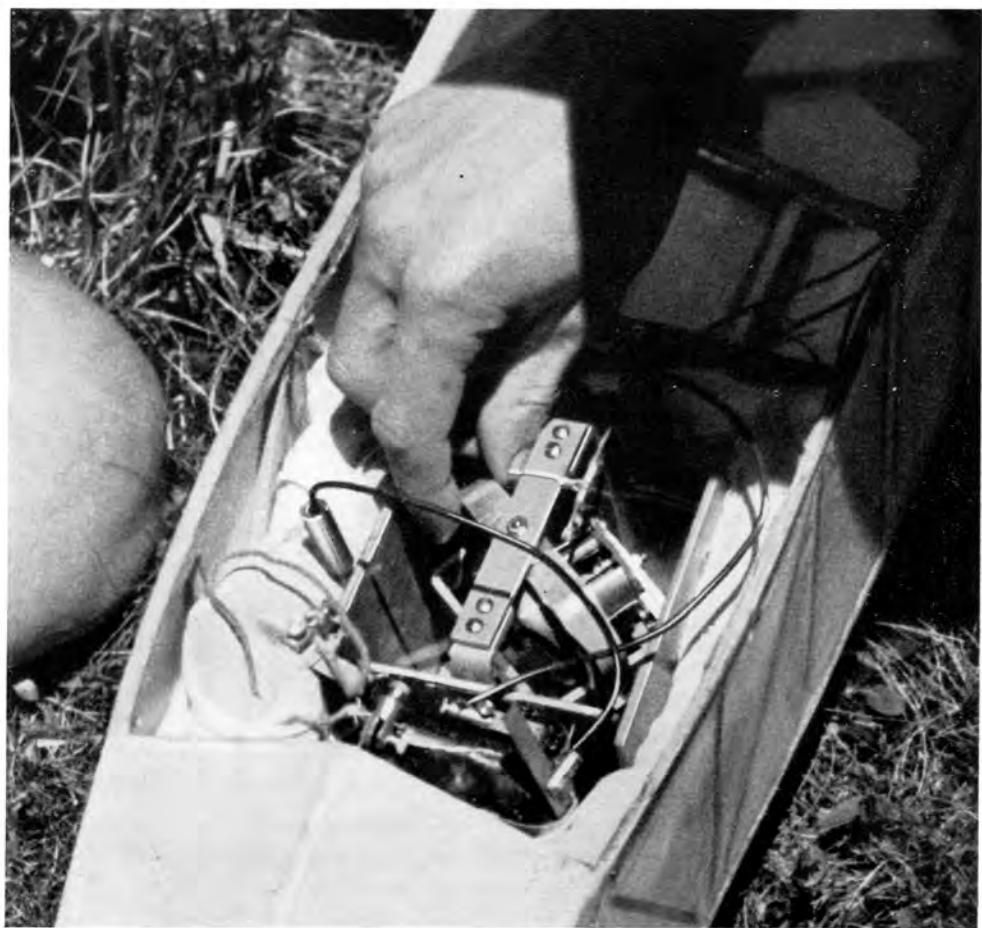
Die Flugmodelle werden so gebaut, daß bei harter Landung der Tragflügel von selbst abspringt, damit er vor Beschädigung bewahrt bleibt. Schnell ist er wieder auf dem Rumpf befestigt, und das Modell ist wieder startklar.



In den zwei letzten Jahren hat der Bau von Benzинmotorflugmodellen in Deutschland einen gewaltigen Aufschwung genommen. Besonders tüchtige Jungen sind hierfür zu Leistungsgruppen zusammengefaßt. Der kleine Kratzsch-Motor, der einen Rauminhalt von 10 ccm hat, leistet 0,35 PS und macht 4000 Umdrehungen in der Minute. Er ist auf dem Tragflügel angebracht, damit er durch den freien Luftstrom genügend Kühlung erhält.



Ältere Hitlerjungen stellen sich größere Aufgaben. Dieses Segelflugmodell gehört zur Sonderklasse der Flugmodelle mit Selbststeuerung. Sie tragen die Bezeichnung DS. Die Selbststeuerung dient dazu, das Modell in der Startrichtung zu halten. Zu diesem Zweck ist ein Kompaß eingebaut. Weicht das Modell aus seiner Richtung ab, so berührt die Kompaßnadel einen Kontakt, der einen Stromkreis zwischen der vorn eingebauten Batterie und dem hinter dem Tragflügel eingebauten Relais kurzschließt. Das Relais betätigt das Seitensteuer, und das Modell kehrt in die Startrichtung zurück.



Dieses Modell hat zur Selbststeuerung keinen Kompaß, sondern einen Kreisel eingebaut bekommen, der durch einen kleinen Elektromotor betrieben wird. Durch das Beharrungsvermögen des Kreisels wird bei einem Abweichen vom Kurs das Seitenruder zu einem Ausschlag gezwungen, der das Modell wieder in die Drehrichtung des Kreisels und damit wieder in die Startrichtung zurückführt.

Ein NSFK.-Mann hilft einem Hitlerjungen sein Flugmodell wieder flugbereit machen. Der Tragflügel hat bei einer Baumlandung ein Loch bekommen und wird mit Hilfe eines schnelltrocknenden Klebstoffs geflickt. In 5 Minuten ist es wieder startklar.



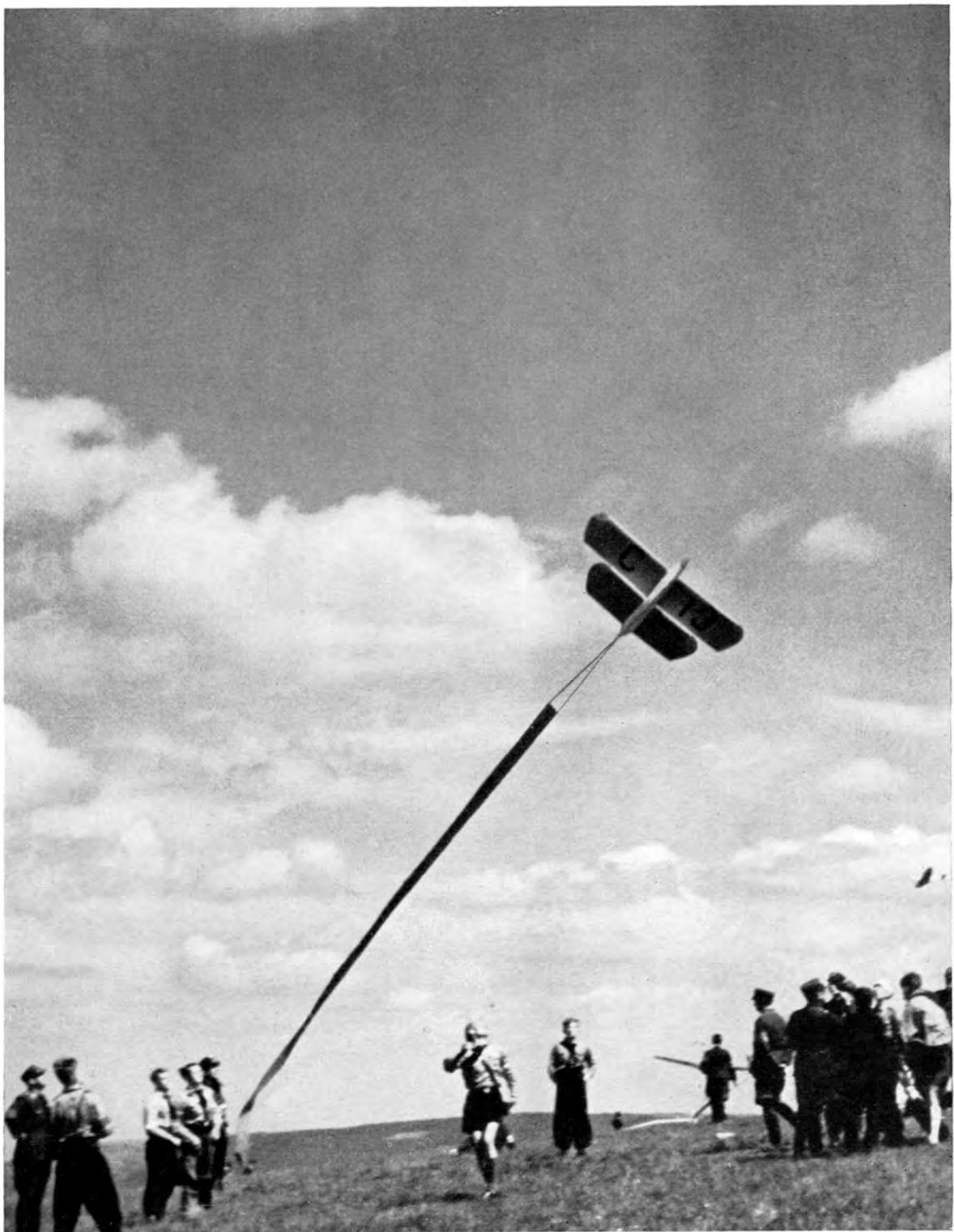
Jedem Wettbewerb geht eine Bauprüfung voraus. Hierbei wird festgestellt, ob die Bauvorschriften eingehalten werden. Verboten ist die Verwendung ausländischer Werkstoffe. Dieser junge Wettbewerber hatte irrtümlicherweise japanisches Holzpapier zur Beplankung des Rumpfes verwendet. Um nicht vom Wettbewerb ausgeschlossen zu werden, riß er in der Nacht die ganze Bespannung herunter und ersetzte sie behelfsmäßig durch Zeitungspapier. Der Bauprüfer läßt daraufhin nachträglich das Modell zum Wettbewerb zu.



Flugzeugschlepp im kleinen. Ein Segelflugmodell wird von einem Benzinmotorflugmodell in die Höhe geschleppt. Das ist die neueste Startart für Modelle, die beim Reichswettbewerb 1938 zum erstenmal erfolgreich vorgeführt wurde.



Alles vollzieht sich im Kleinen genau wie im Großen. Erst muß der kleine Benzinmotor sich warmgelaufen haben, bis der Start erfolgen kann. Er wird bis auf Vollgas aufgedreht. Beim Start wird das Segelflugmodell so lange mit der Hand geführt, bis das schleppende Motorflugmodell die zum Fliegen notwendige Geschwindigkeit erreicht hat.

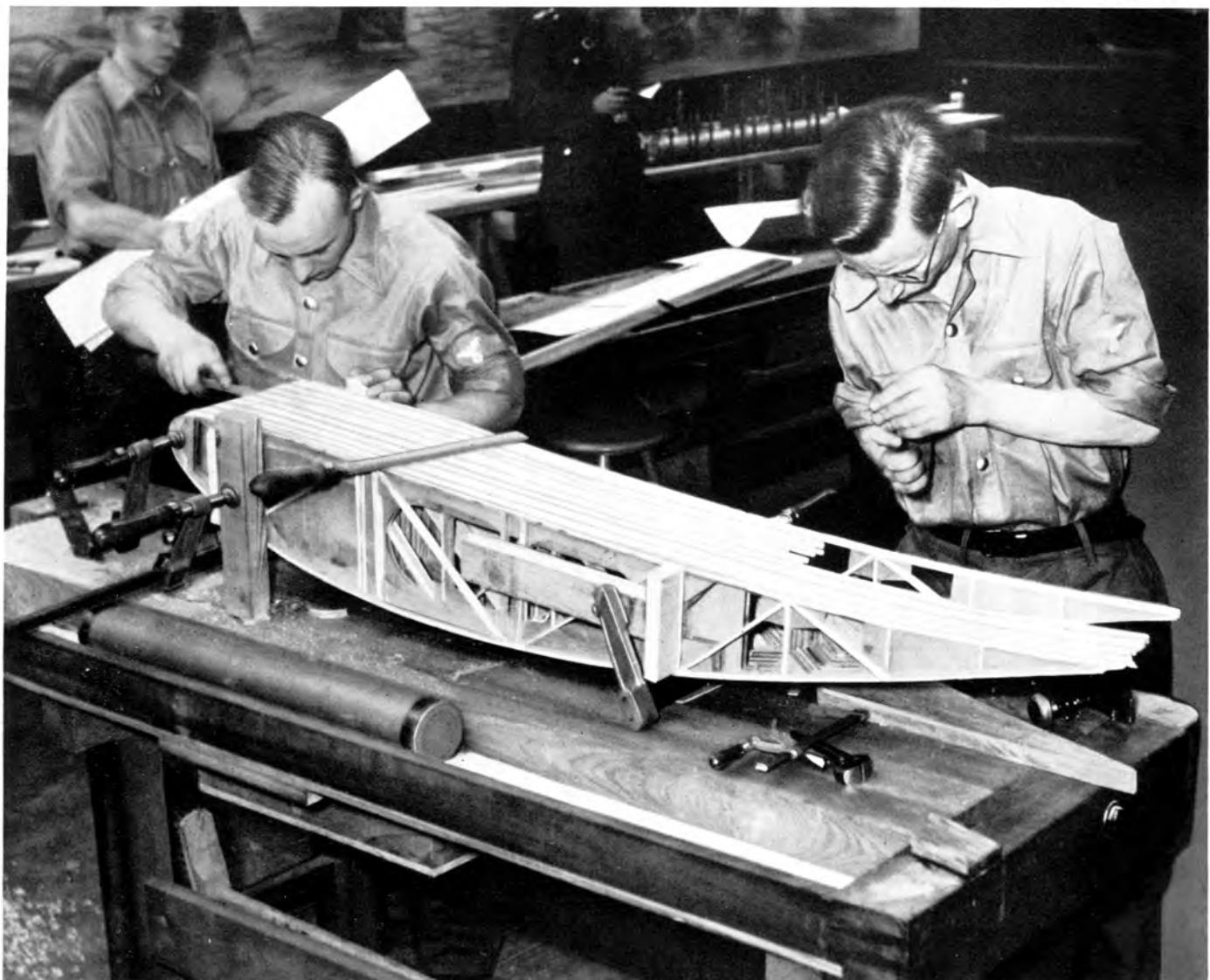


Ein von einem Hitlerjungen dem französischen Kleinflugzeug „Pou du ciel“ nachgebautes Segelflugmodell, auf deutsch „Himmelslaus“ genannt. Mit einem solchen Modell lässt sich wohl ein guter Handstart ausführen, ein Hochstart jedoch bereitet einige Schwierigkeiten. Es wird dazu ein Seil benutzt, das zu 25% aus Gummi, zu 75% aus Drachenschnur besteht. Zur Erhöhung der Flugstabilität hat man der „Himmelslaus“ einen künstlichen Schwanz aus einem breiten Leinenband angehängt, der zusammen mit der Hochstartleine im höchsten Punkt der Flugbahn abfällt.

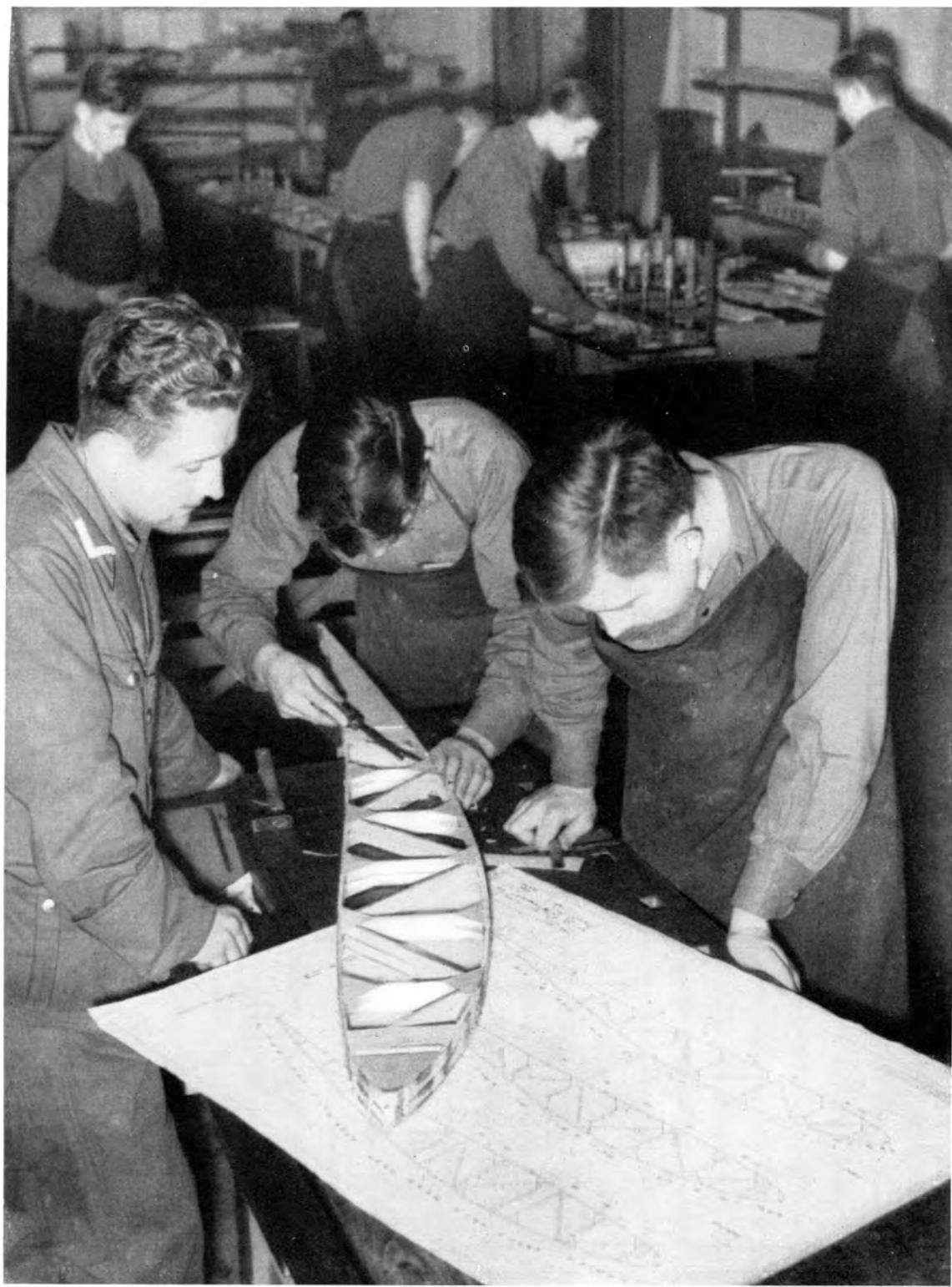


Jetzt hat er doch einen Schreck bekommen, wie stark der Aufwind auf der Wasserkuppe ist. Das Modell droht zu „überzieh‘n“.

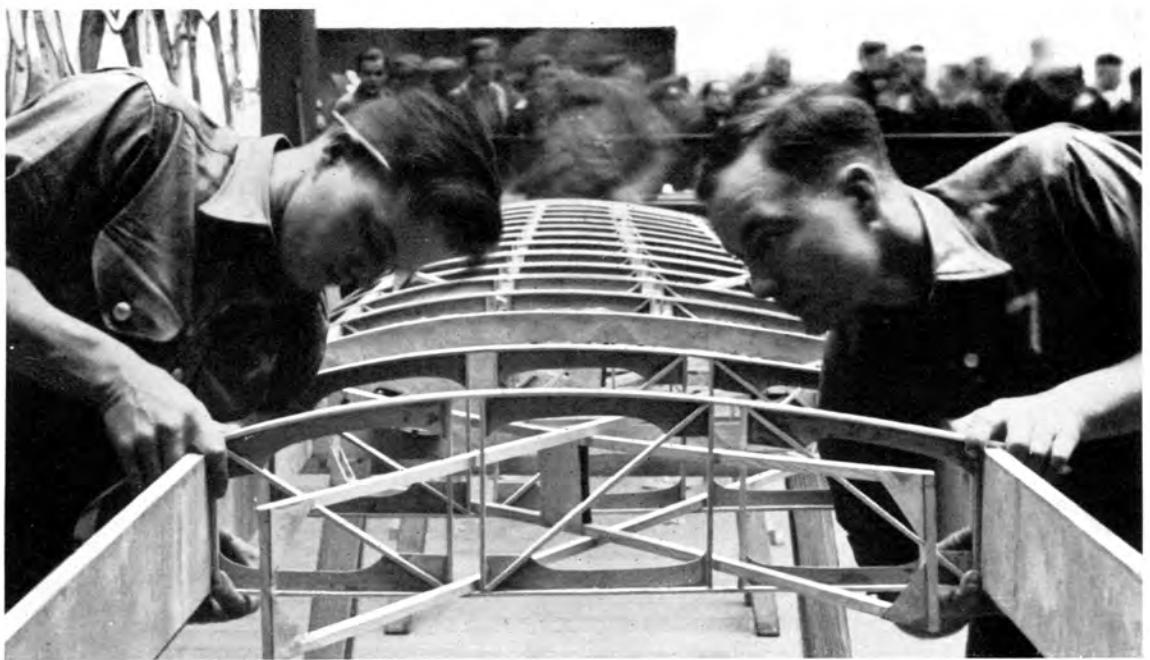
Gleit- und Segelflugzeugbau



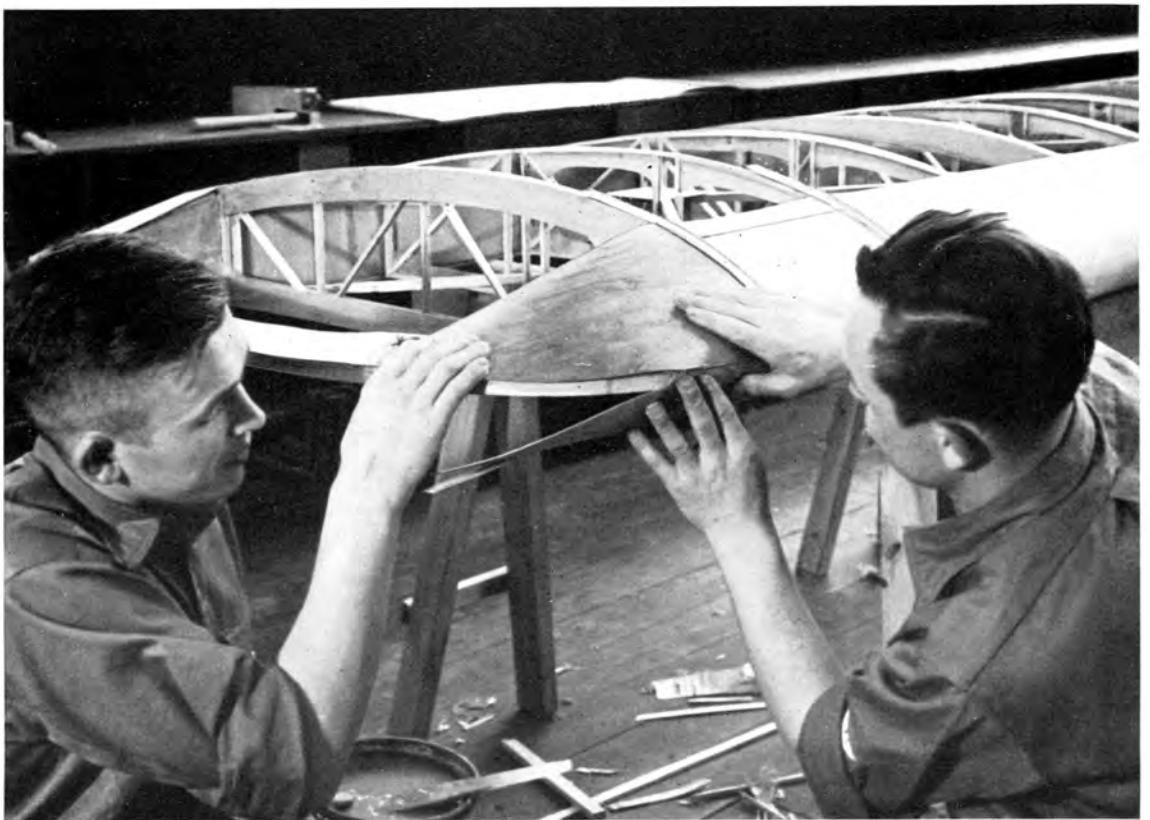
Alles, was der junge Modellbauer in den 4 Jahren seiner modellfliegerischen Ausbildung gelernt hat, soll er vom 14. Lebensjahr an beim Bau von Gleit- und Segelflugzeugen verwerten. Auch das geschieht wieder nach Feierabend unter Aufsicht der Werkstattleiter und in den Werkstätten des NS.-Fliegerkorps. Mit den Flugzeugen, die hier in allen Einzelheiten hergestellt werden, lernt später der junge Erbauer selber fliegen. Er weiß, welche Sorgfalt und Genauigkeit in jedem Teil steckt und hat so volles Vertrauen zu der Haltbarkeit des Fluggerätes. Zuerst werden die Rippen angefertigt, die zum Aufbau des Tragflügels benutzt werden. Die Rippen werden nebeneinanderliegend mit Schraubzwingen zusammengepreßt, und die Rippennasen werden durch Nachfeilen gleichmäßig abgerundet.



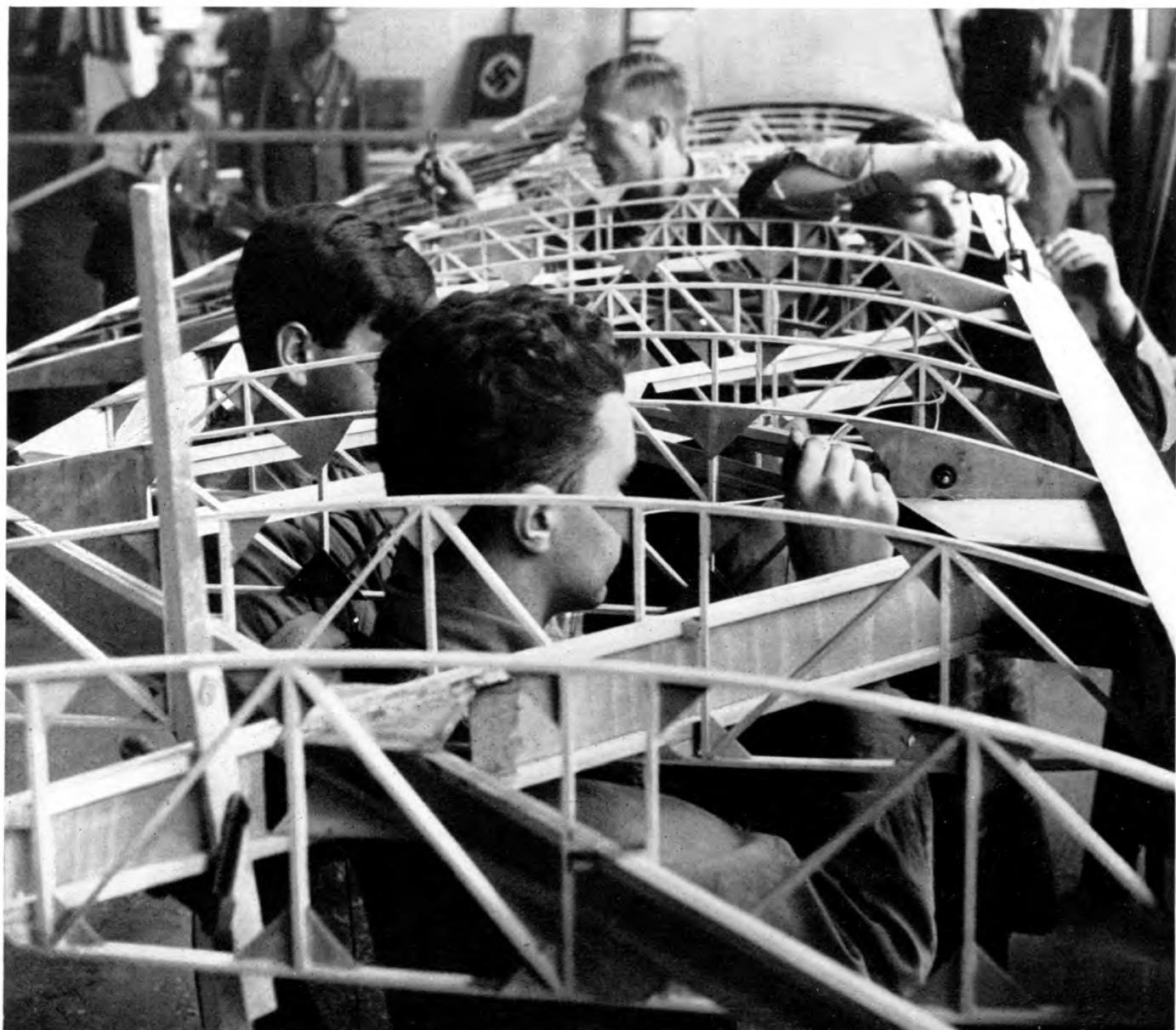
Während beim Gleitflugzeug die Rippen alle die gleiche Länge haben, verjüngen sie sich beim Hochleistungssegelflugzeug der zugespitzten Flügelform entsprechend. Es können deshalb nach der Bauzeichnung nur jeweils zwei gleiche Rippen angefertigt werden, die einen für die rechte, die anderen für die linke Tragfläche.



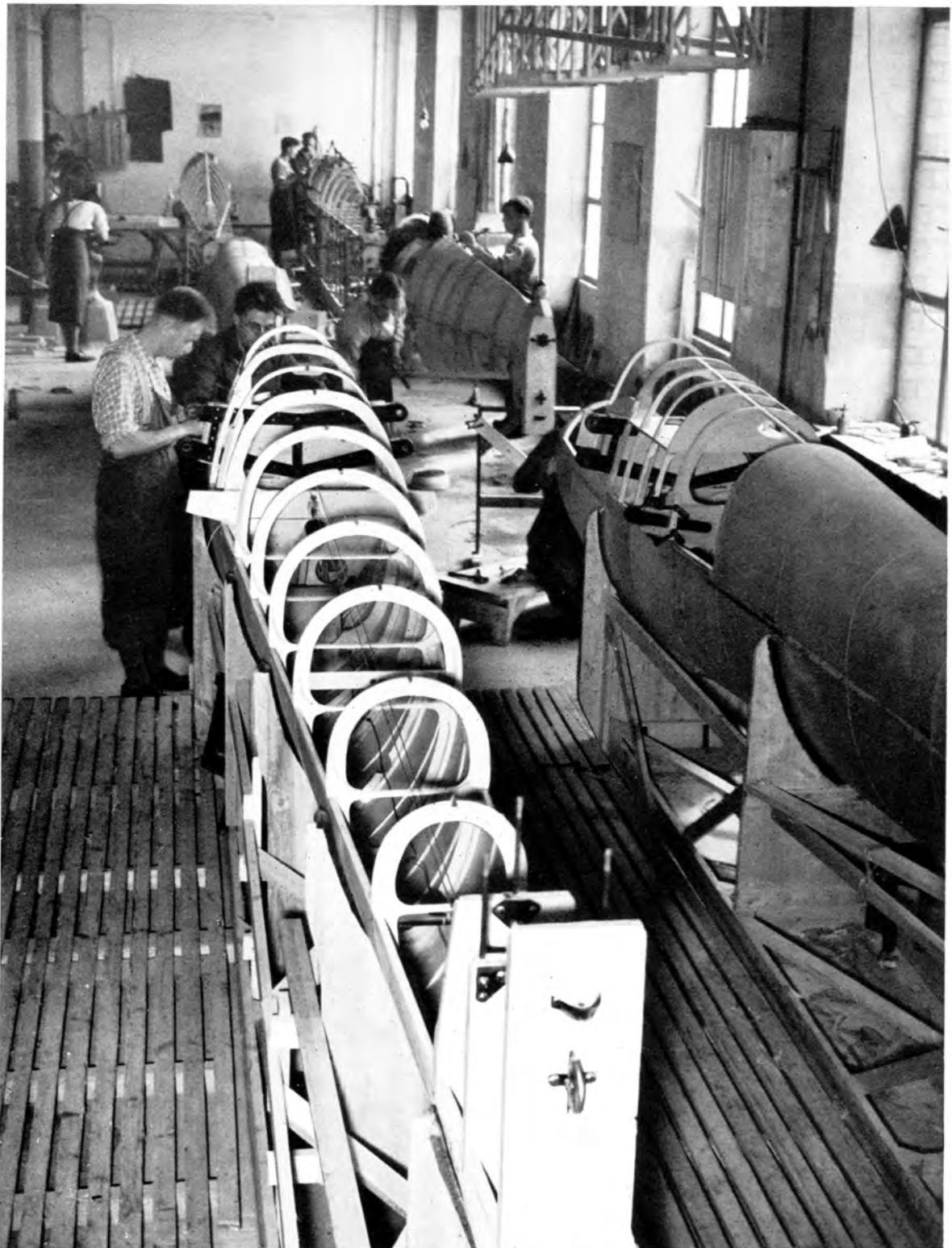
Nicht nur die Rippen geben dem Tragflügelaufbau zwischen Vorder- und Hinterholm seine Festigkeit, es werden noch Auskreuzungen eingebracht. Diese bestehen aus Kiefernleisten mit aufgeleimten Sperrholzzecken.



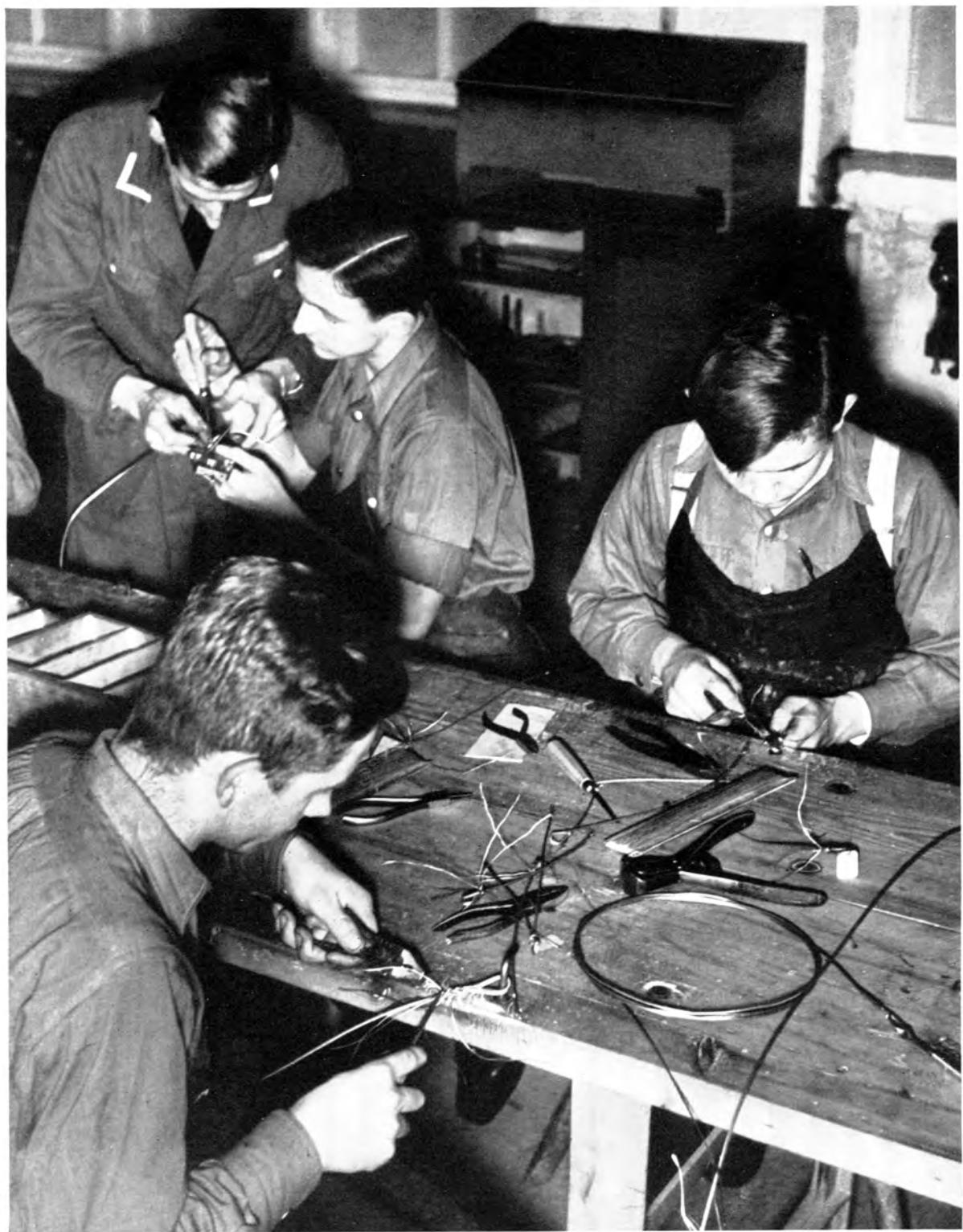
Am äußeren Ende des Tragflügels befindet sich ein Randbogen, der aus vielen Holzschichten zusammengeleimt ist. Da er fast bei jeder Landung den Boden berührt, wird er durch Beplanken mit Sperrholz stoßfest gemacht.



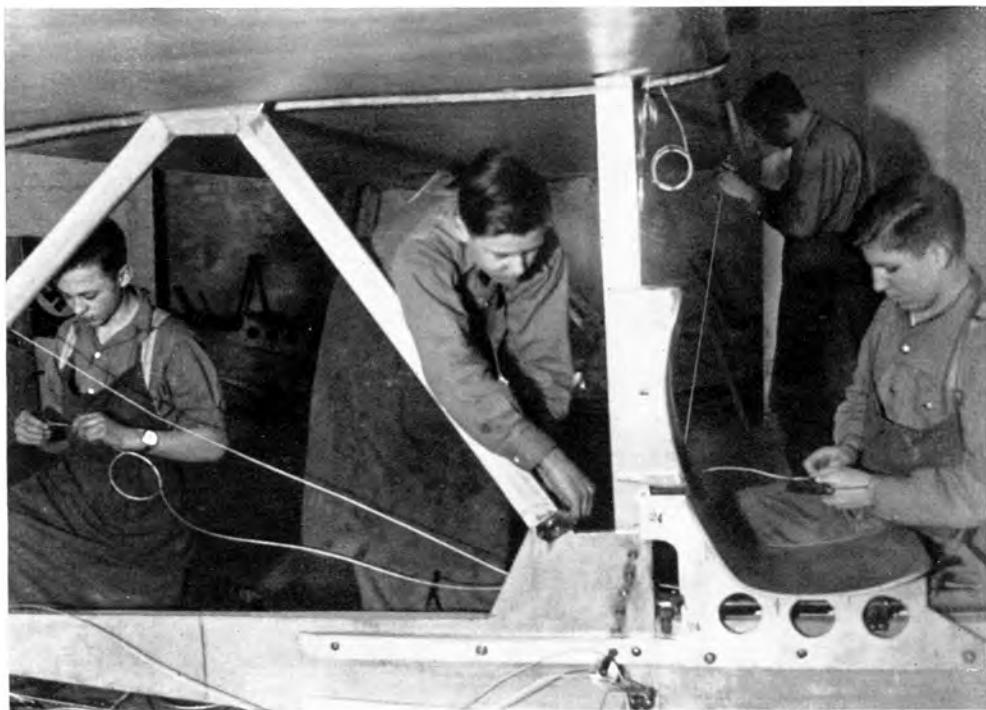
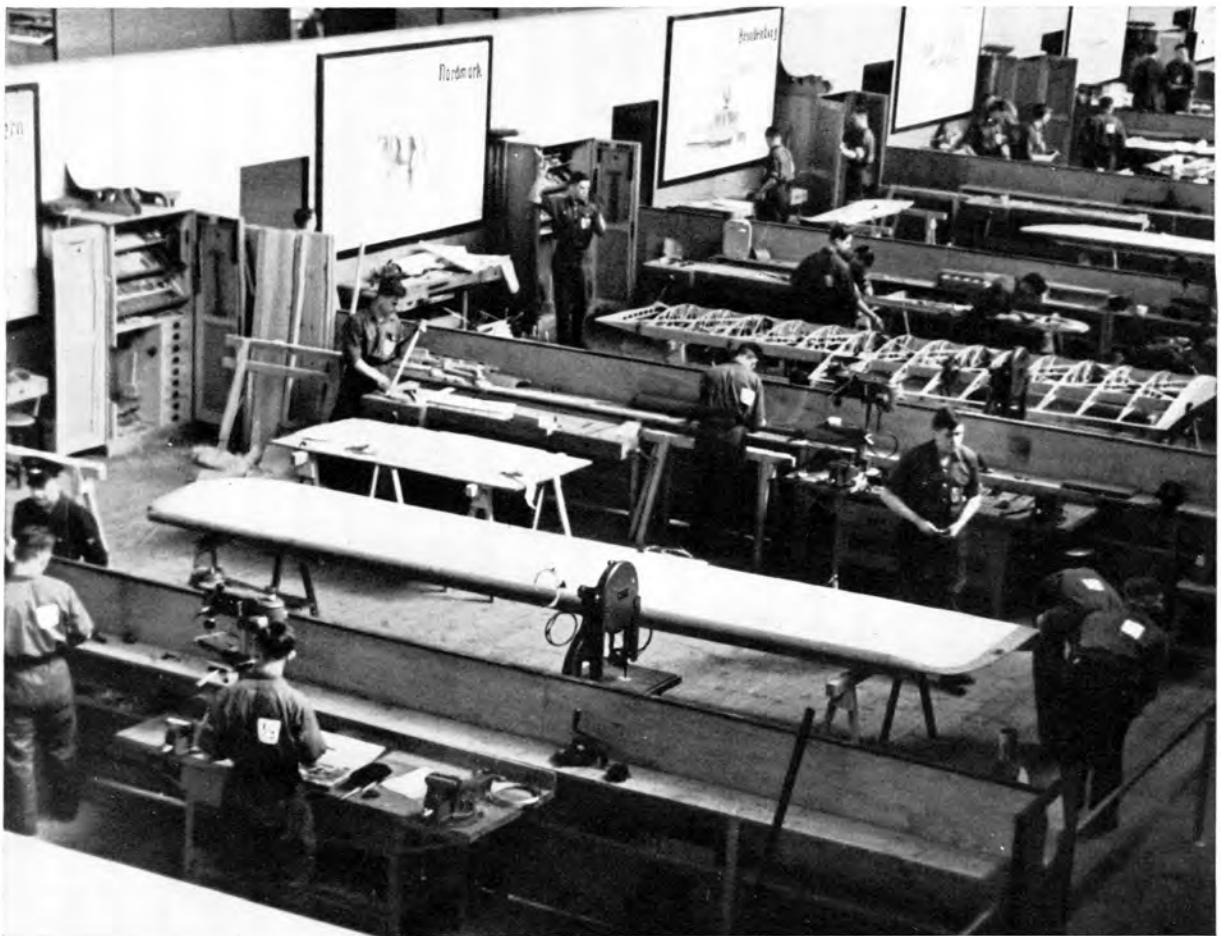
Nachdem der Rohbau des Tragflügels beendet ist, geht es an den Einbau der notwendigen Stahlblechbeschläge, an denen später die Spannräthe befestigt werden. Das Querruder, links abstehend, muß drehbar gemacht werden. Zu diesem Zweck werden Augen und Gabelbolzen in die Holme eingelassen. Ist auch diese Arbeit fertig, so werden die Seilrollen innerhalb des Tragflügels angebracht. Darüber laufen später die Steuerseile, welche die Querruder mit dem Steuerknüppel verbinden. Durch alle Rippen hindurch müssen die Steuerseile geführt werden, ohne irgendwo an einem Holzteil zu schleifen.



In den größeren Werkstätten der NSFK.-Segelflugbauschulen werden oft viele Rümpfe von Leistungssegelflugzeugen gleichzeitig fertiggestellt. Die gewölbten Rumpfspannen werden in eine Rumpfhellung eingespannt. Nach dem Einleimen der Rumpfgurte aus astreinen Kiefernleisten wird der Rumpf mit Sperrholz verkleidet.



Die Steuerseile bestehen aus vielen dünnen Stahldrähten. Am Ende der Steuerseile werden sogenannte Seilkauscheneingespleißt, wie im Vordergrund sichtbar. Das Spleißen ist ein Verflechten der einzelnen Drähte, das deren Aufziehen unmöglich macht. Die Spleißenadel und die Kombinationszange sind dabei die wichtigsten Werkzeuge.



Alljährlich veranstaltet das NS.-Fliegerkorps einen Fliegerhandwerkerwettbewerb. Jede NSFK.-Gruppe entsendet aus ihrem Bereich den tüchtigsten Nachwuchs unter der Führung eines Werkstattleiters. Alle erhalten den gleichen Bauauftrag, der in einer bestimmten Zeit geschafft sein muß. Einige Gruppen haben ihre Tragflügel schon bespannt, andere noch nicht.

Die Steuerseile werden paßrecht gemacht, so daß sie alle in der richtigen Länge zum Steuerknüppel führen. Kleine Längenunterschiede werden durch zwischengespleißte Spannschlösser wie im Bilde links ausgeglichen. Der Sitz (rechts) ist gut der Körperform angepaßt. Der Steuerknüppel liegt unmittelbar davor.



Ein junger Fliegerhandwerker aus Hessen ist emsig mit der Anfertigung eines Sitzes für ein Gleitflugzeug beschäftigt. Das Sperrholz wird mit vielen Schraubzwingen in die gewölbte Form gebracht.



Ist das Segelflugzeug in der Werkstatt fertiggestellt, vom Bauprüfer geprüft und zugelassen, geht es mit ihm zum erstenmal hinaus an den Hang. Der Fluglehrer ist der erste, der das neue Flugzeug besteigt. Er vergewissert sich, daß alle Steuerorgane, Seiten-, Höhen- und Querruder in Ordnung sind. Die Haltemannschaft setzt sich an den Schwanz des Flugzeugs. Das Startseil wird eingehängt. Die Startmannschaft nimmt an den beiden Seilenden Aufstellung. Schließlich ertönen kurz hintereinander die Kommandos: „Startmannschaft fertig!“ – „Ausziehen!“ – „Laufen!“ – „Los!“ Die „Gummihunde“ setzen sich in Bewegung. Das Gummiseil dehnt sich. Auf „Los!“ gibt die Haltemannschaft das Flugzeug frei. Das Seil fällt beim Erschlaffen von selbst aus dem nach unten leicht gekrümmten Starthaken heraus.



Um recht erkennen zu können, auf welch hoher Entwicklungsstufe heute der deutsche Segelflug steht, muß man sich einmal der primitiven Flugzeuge der Anfangszeit erinnern. Und trotzdem stellte ein Ferdinand Schulz mit einem solchen aus Stangen und Bettbezügen zusammengebastelten Flugzeug, das er „Besenstiel“ taufte, weil alle Streben die Dicke eines Besenstiels hatten, schon im Mai 1923 über dem Haff bei Rossitten segelnd, seinen weltberühmten 8-Stunden-42-Minuten-Rekord damit auf.

Ohne den „Rhönvater“ ist die Rhön nicht denkbar. Was Darmstädter Studenten vor dem Kriege begannen, ließ Oskar Ursinus, der Herausgeber des „Flugsport“, der ältesten deutschen Luftfahrtzeitschrift, nach dem Krieg aus dem Dornröschenschlaf wieder auferstehen. Sein Aufruf rief von neuem alle für den Flug Begeisterten herbei. Er machte aus der Wasserkuppe den heiligen Berg der deutschen Jugend, den alljährlichen Wallfahrtsort aller jungen und alten Segelflieger. „Überall auf der Wasserkuppe ist er zu finden mit seinem historischen, jetzt schon museumsreifen, grauen Lodenhütchen, das er wie ein alter Nordseefischer an der Stirnseite hinaufgeschlagen hat — und mit seiner ebenso traditionellen Lederjacke mit dem kleinen Pelzchen und dem Dreieck für Segelflugverdienste an seiner Brust.“ (Georg Brütting)





Auf einem kleinen Brettchen sitzend, beide Füße hintereinander auf die schmale Kufe gestützt, steuerte Ferdinand Schulz seinen „Besenstiel“ nicht mit einem stehenden Knüppel, sondern mit zwei an dem Flügelholm hängenden Steuerknüppeln, deren einer die Querruder, deren anderer das Höhenruder betätigte. Alles an seinem Flugzeug hatte er selbst hergestellt. Sogar den Geschwindigkeitsmesser, der durch eine kleine Lufschraube betätigt wurde.



Bei keinem Sport gilt so sehr das Wort: „Alle für einen, einer für alle.“ Einer fliegt den Hang hinunter, und alle müssen helfen, das Flugzeug wieder hinaufzuschleppen. Die schwerste Last trägt der Mann, der das Ende des Gitterrumpfs schultert. Auf einem Schulgleiter von der Art dieses „Zöglings“ haben schon viele Tausende junger Segelflieger ihre erste Prüfung, die A-Prüfung, abgelegt.

Leicht hat es diese Mannschaft, die zum Hinaufbefördern ihres Einheitsschulgleiters „Grunau 9“ einen „Grunau-Einradtransportwagen“ benutzen kann. Die ganze Last liegt hierbei auf dem Rad.



Am schwersten ist die Arbeit des Hinaufschaffens im weichen Dünensand, zumal wenn die Sonne heiß brennt. Aber die Begeisterung erlahmt nicht. Immer wieder wird der große Vogel mit seiner Flügelspannweite von 16 m zum Sylter „Roten Kliff“ hinaufgeschleppt.



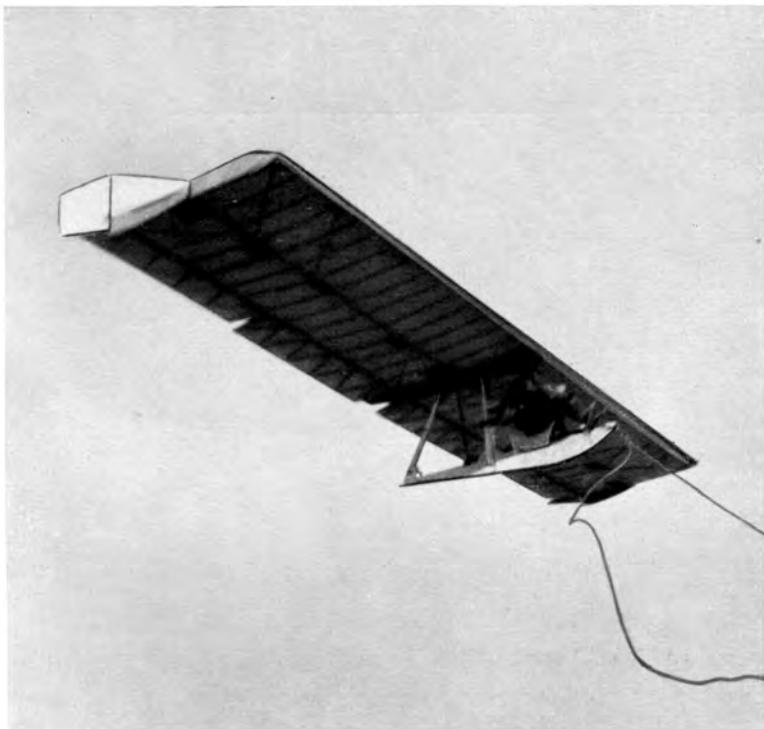
Der Flugschüler ist bereits angeschnallt. Das Startseil ist in den Starthaken eingehängt. Der Lehrer hat dem Schüler gerade noch die letzten Weisungen erteilt, worauf er bei dem Flug zu achten hat. Nun ist er vorgetreten, um die Startmannschaft zu beobachten, die nun gleich das Seil ausziehen wird. Es ist verpönt, mit einer Schutzbrille zu fliegen, der Sturzhelm aber ist eiserne Pflicht für einen Schüler.



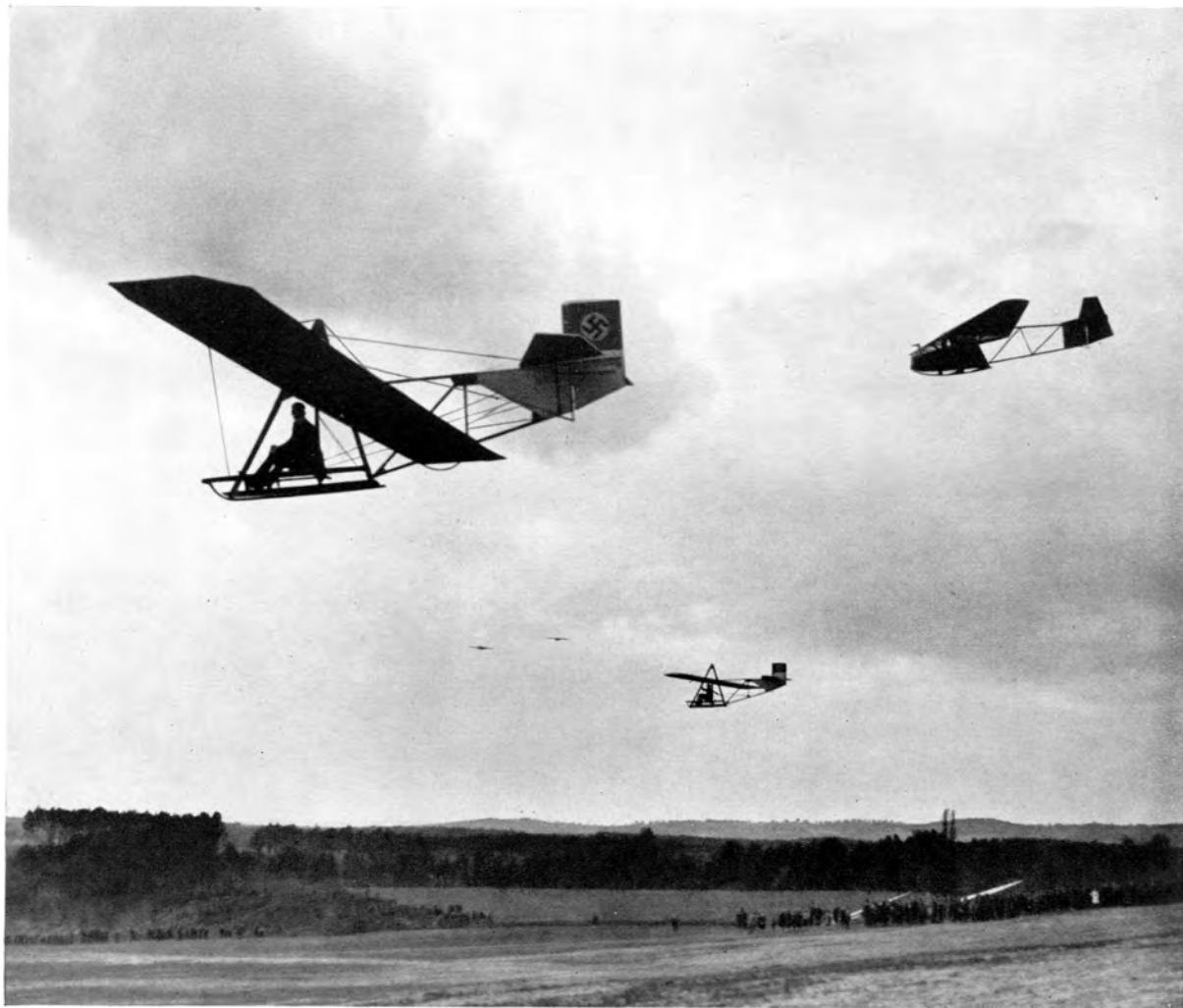
Weil man bei einem Hochleistungssegelflugzeug jeden unnützen Luftwiderstand vermeidet, verwendet man keine Halteseile, wie bei einem Schulgleiter, sondern einen kurzen Haltegriff, der es gerade noch ermöglicht, daß sich vier Mann, jeder mit einer Hand, daran festhalten können. Damit bei der zunehmenden Zugkraft des Gummi-Startseils, sobald es ausgezogen wird, die vier flach auf dem Boden liegenden nicht mitgezogen werden, halten sie zwei weitere an den Beinen fest.



Wenn der Schüler seine A-Prüfung bestanden hat, wird er zur B-Prüfung weitergeschult. Während er bei der A-Prüfung nur 5 Geradeausflüge zu machen hat, verlangt die B-Prüfung 5 Kurvenflüge von doppelter Flugdauer wie bei der A-Prüfung. Das Bild zeigt ein Übungsflugzeug vom Baumuster „Falke“, das schon einen richtigen geschlossenen Rumpf besitzt. Der Schüler sitzt unter dem Baldachin des Tragflügels.



Dies ist nicht etwa ein „Zögling“, der aus Versehen ohne Gitterschwanz losfliegt, sondern versuchsweise ist hier der Gitterschwanz mit den Leitwerken fortgelassen. Man nennt dieses Flugzeug das „fliegende Brett“. Alle Ruder, die sonst am Gitterschwanz sitzen, sind in den Tragflügel mit eingebaut.



Zwei „Grunau-Schulgleiter“ und hinter ihnen eine „Fliege“, ein Übungsflugzeug, mit dem sich schon Segelflüge ausführen lassen, geben dem Zuschauer ein Beispiel von der Ungefährlichkeit und Schönheit des Gleitfluges.



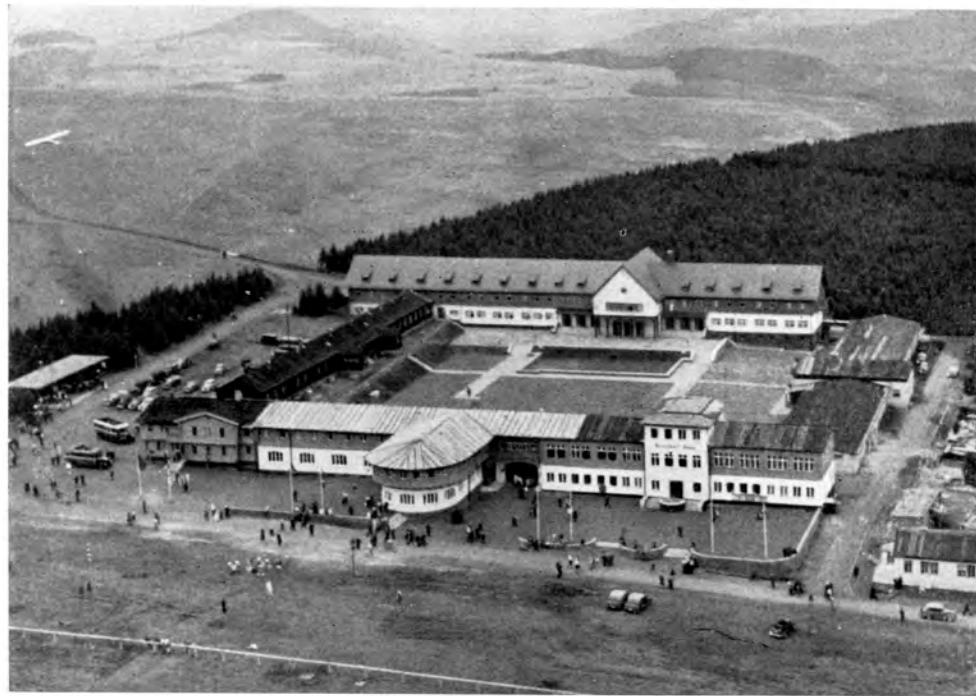
Ein Hochleistungssegelflugzeug startet auf der Wasserkuppe zu einem Überlandflug, da die Wolken in der Ferne Aufwind verheißen. Das Startseil fällt. Der Flug in die Weite des Himmels beginnt. „O durch die Ferne hin zur Ferne reisen!“



Dieses Bild zeigt den Start eines zweisitzigen Segelflugzeuges vom Baumuster „Mü 10“, das beim 18. Rhönsegelflugwettbewerb 1937 einen überragenden Sieg davontrug. Mit der zunehmenden Entwicklung der Thermikfliegerei ist das langersehnte Ziel erreicht worden, planmäßige Streckenflüge sogar mit Rückkehr zur Startstelle ausführen zu können.



So sieht der Segelflieger nach seinem Start die Wasserkuppe unter sich liegen. Überall stehen die Segelflugzeuge, die zum Wettbewerb herbeigeschafft worden sind, im Gelände, daneben die Transportwagen. Aus allen Teilen Deutschlands sind sie gekommen. Jede NSFK.-Gruppe schickt ihre besten Flugzeuge und ihre tüchtigsten Piloten. Im Hintergrund ragt der „Pferdskopf“ empor. Bald werden die Transportwagen Tag und Nacht über die Landstraßen rollen, um die nach ihren Fernflügen irgendwo gelandeten Flugzeuge mit ihren Besatzungen zurückzuholen. Manche Transportmannschaft hat es während eines Wettbewerbes auf über 10 000 km Fahrstrecke gebracht.

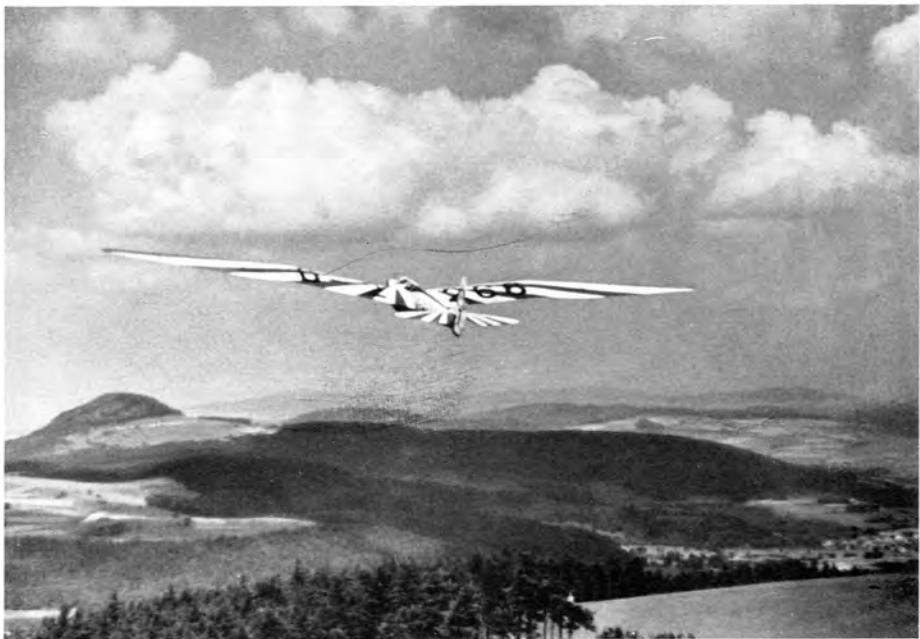


Ein Segelflugzeug der Gruppe „Lufthansa“ des NS.-Fliegerkorps startet am Westhang der Wasserkuppe. In den letzten Jahren haben auch unsere Lufthansseaten Freude an dem schönen Segelflug gefunden und vertauschen gern einmal ihre schweren, mehrmotorigen Verkehrsflugzeuge mit einem leichten Rhönsperber, um mit ihm „auf Strecke zu gehen“.

„Die Fliegerburg der deutschen Jugend“ auf der Wasserkuppe 1938. Dem wachsenden Raumbedürfnis entsprechend, ist Haus um Haus dazugekommen, das Ursinus-Haus vorn links, dahinter das Ring-Haus, die beiden ältesten Bauten, das Grönhoff-Haus vorn rechts, dahinter das Stamer-Haus und im Hintergrund das langgestreckte Lilienthal-Haus mit dem Badebecken davor.



Der Motorschleppflug wird nicht nur dazu verwendet, Segelflugzeuge in flachem Gelände auf größere Höhen zu schleppen, sondern auch, um sie auf dem Luftwege wieder an die Startstelle zurückzubringen. Dadurch wird viel Zeit erspart, weil die Flugzeuge nach der Ankunft am Wettbewerbsort sofort wieder startbereit sind.



Ein Kunstflugzeug „Habicht“ bei der Vorführung eines Kürprogramms. Immer wieder setzt es in Erstaunen, wie man mit einem solchen Segelflugzeug die gleichen verblüffenden Kunstflugfiguren wie mit einem Motorflugzeug am Himmel beschreiben kann.



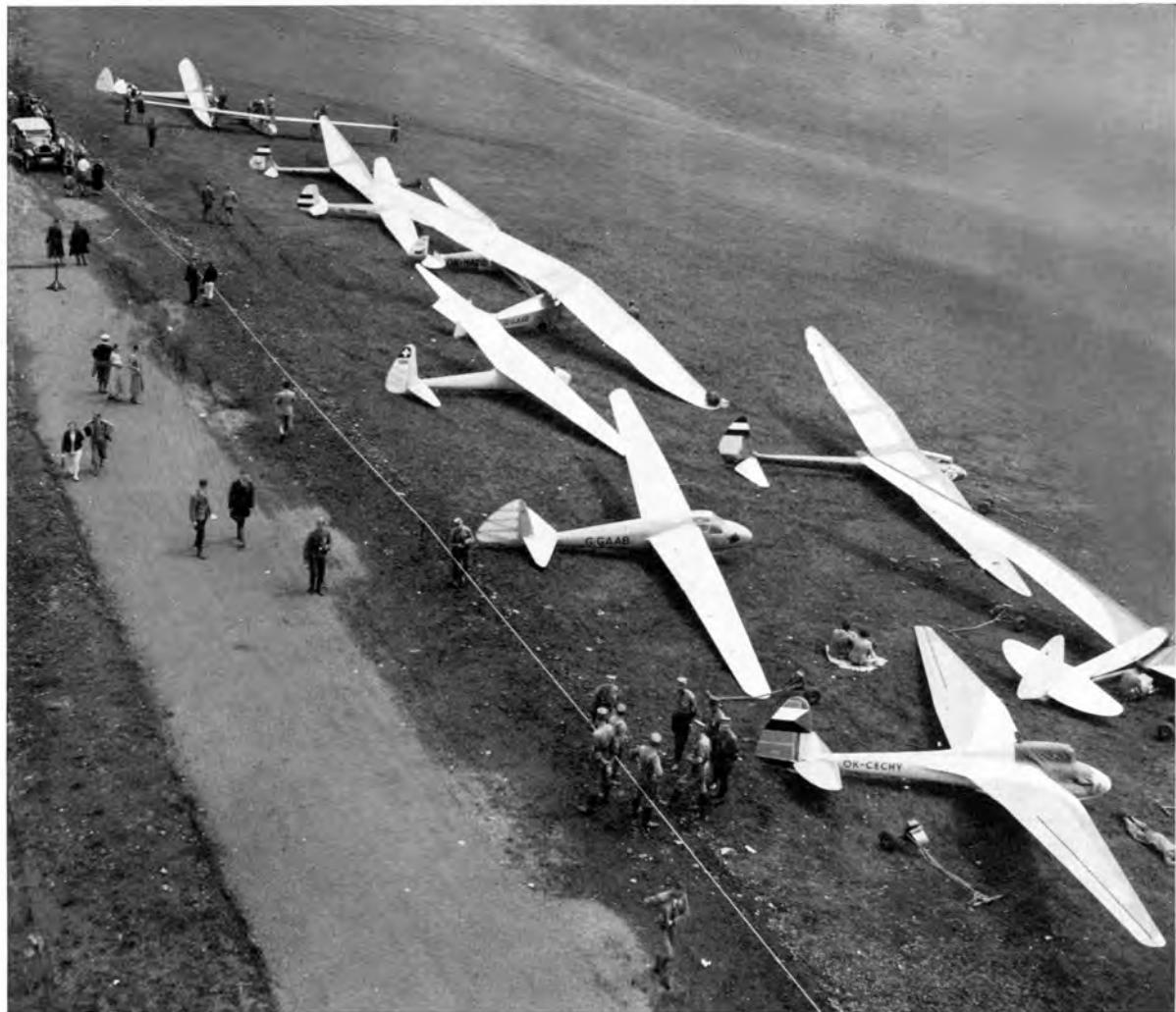
Hoch über das Rhöndenkmal hinweg geht der Flug. Sehnsüchtig hat der Flieger auf diese Wolkenbildung gewartet, denn er weiß, daß er unter diesen Wolken aufsteigende Luftströmungen findet.



Ein schöner Blick auf die Täler der Rhön. Im bläulichen Dunst der Ferne liegt der Thüringer Wald. Lautlos gleitet das Flugzeug durch die Luft. Sein Variometer zeigt dem Flieger jedes Auf- und Abwärtsströmen der Luft an. Findet er kein Aufwindfeld, so muß er bald wieder landen. Kommt ihm der Aufwind zu Hilfe, so beginnt er zu kreisen, um das entdeckte Aufwindfeld „auszufliegen“. Die gewonnene Höhe wird dann nachher wieder im Gleitflug verbraucht oder, fliegerisch gesprochen, „in Strecke umgesetzt“.

Die ausländischen Segelflugzeuge werden beim Internationalen Wettbewerb zum Start auf die Kuppe gebracht. Immer freilich sind bisher die deutschen Segelflieger Sieger geblieben.

Der deutsche Segelflug hat sich die Welt erobert. Beim Internationalen Rhönsegelflugwettbewerb 1937 kamen Segelflieger vieler Länder auf die Wasserkuppe, um sich mit den deutschen in friedlichem Wettkampf zu messen. Die Hoheitszeichen an den Seitenleitwerken und die Beschriftung an den Rümpfen verraten die Herkunft.





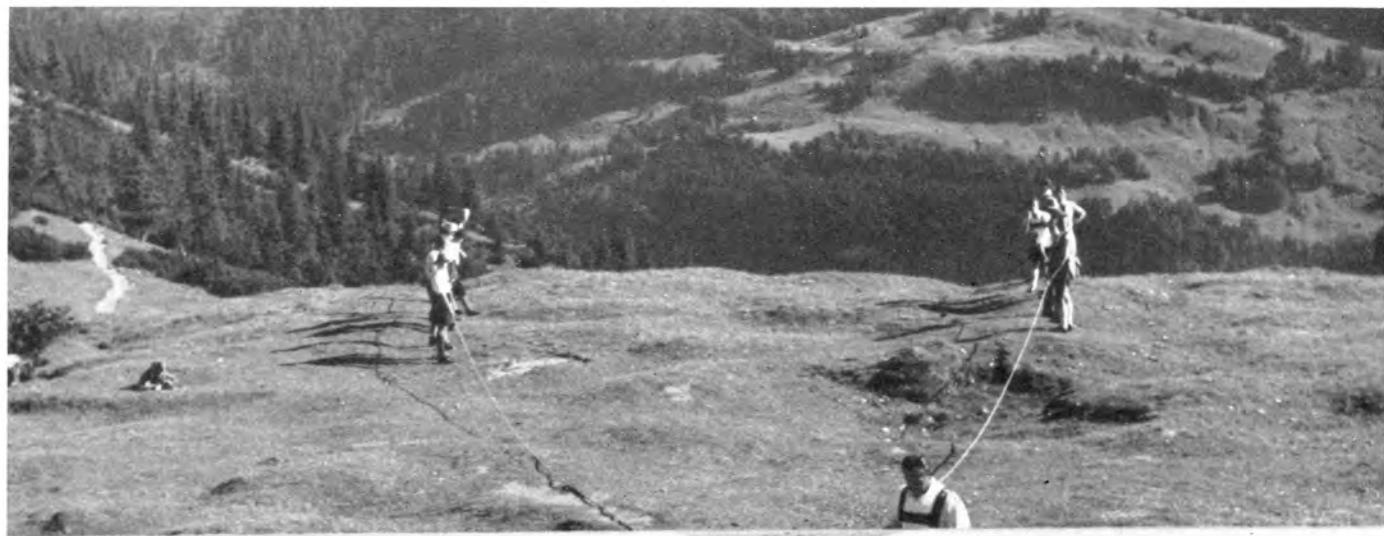
Besonders formenschöne Flugzeuge brachten die Polen mit auf die Wasserkuppe. Sie haben es verstanden, den großen Vorsprung der Deutschen im Bau von Hochleistungssegelflugzeugen einzuholen. Überflügeln aber konnten sie die Leistungen unserer Segelflieger nicht.

Eine „Front“ kommt heran. Alle Flugzeugführer möchten sofort starten. Aber es geht streng der Reihe nach, wie die Meldungen erfolgt sind. Die Zahlen auf der Starttafel sind die Wettbewerbsnummern der Segelflugzeuge. Nach jedem Start wird die betreffende Zahl gestrichen. Oft stehen die Flugzeugführer aufgeregt vor dieser Tafel, um festzustellen, wann sie endlich herankommen.





Es herrscht Segelwind. Steif vom Westwind gebläht, steht der Windsack. Zwischen dem dreibeinigen Gerüst ist auf einer Stange ein Windgeschwindigkeitsmesser angebracht, dessen kleine, halbrunde Schalen lustig im Winde surren. Auf und ab spielt der Zeiger auf dem Instrument, jede Schwankung des Windes anzeigen. Alles wartet, bis der Wind stetig geworden ist, und macht sich inzwischen stark klar. Der „Röhn-Adler“ im Vordergrund wird an seinen Startplatz gebracht.



Längst haben die Segelflieger es gelernt, auch von den Bergen der Alpen herabzusegeln. Nicht immer steht wie hier auf dem Wank bei Garmisch eine Alm als Startstelle zur Verfügung. Oft muß der Start von den Schneefeldern zwischen Gletschern erfolgen, oder ein Stück des Hochwaldes wird niedergelegt, um einen Startplatz zu schaffen. Die alpinen Aufwindverhältnisse stellen die Segelflieger vor ganz neue Aufgaben.



Die Hornisgrinde im Schwarzwald. An Sonntagen kommen zu Fuß, mit Motorrädern oder in Kraftwagen viele Besucher herbei, um den neuen Sport aus der Nähe zu sehen. Ein „Grunau-Baby“ wird gerade startklar gemacht.



Mit einem „Condor“ werden zum erstenmal die thermischen Aufwinde über dem Häusermeer Berlins erforscht.



Schön ist ein Flug im zweisitzigen „Kranich“ über die grünen Wälder entlang der wegweisenden Reichsautobahn.



Ein idyllisch gelegenes Städtchen, das jeder Segelflieger kennt, „Gersfeld“ am Fuß der Wasserkuppe.



Friedlich liegt die württembergische Segelschule Hörnberg oben am Hang. Einzige Nachfrage ist die nach Segelbooten. Die guten Aufwindverhältnisse ist es schön vielen deutschen Segelfliegern möglich gewesen, dort eine Segelschule zu erwerben.



Weiβ leuchtet die Segelfliegerschule vom Hummerich, einem Bergkegel in den Ausläufern der Eifel, ins Tal.



Das „Rote Kliff“ auf Sylt. An dieser unscheinbaren Düne wurden Weltrekorde im Dauersegelflug aufgestellt.



Wie im Süden des Reiches die Wasserkuppe die erste Heimat der Segelflieger wurde, so bot im Norden Rossitten an der Kurischen Nehrung ihnen eine zweite.



Wasser-Segelflugzeuge wie dieser „Seeadler“ können von Motorflugzeugen und Motorbooten hochgeschleppt werden. Damit die Flügel beim An- und Abwassern nicht mit dem Wasserspiegel in Berührung kommen, sind zu beiden Seiten des bootartigen Rumpfes zwei kleine Hilfsschwimmer angebracht.



Die bewegte, immer neu sich gestaltende Wolkenwelt erschließt sich dem Segelflieger in ihrer ganzen unendlichen Schönheit.



Der Motorflug ist die Krönung der fliegerischen Ausbildung. Ein Motorflugzeug zu steuern, ist das höchste Ziel jedes jungen Fliegers. Denn dann erst kann er in die Welt hinausfliegen, wohin er will. Das ist das Schöne am Sportflug, daß sich der Flieger selber sein Ziel setzen und die Welt kennenlernen kann. Deutsche Sportflieger haben in fast allen Erdteilen die deutschen Farben gezeigt. Hier stehen drei der bekanntesten deutschen Sportflugzeuge zusammen: Ein Heinkel „Kadett“ (H 6), ein Focke-Wulf „Stieglitz“ (C 5) und eine Klemm Kl 35 (B 4). Wie die Bezeichnung verrät, sind es Wettbewerbsflugzeuge. Gleich wird der Start beginnen.



Auf dem Reichssportflughafen Rangsdorf befindet sich die größte Reichsschule für Motorflugsport des NS.-Fliegerkorps. Eine Reihe von Klemm-Flugzeugen, die für die Anfangsausbildung benutzt werden, stehen startbereit. Im Hintergrund sieht man eine Werfthalle, in der die Schulflugzeuge wieder instand gesetzt und überholt werden. Gleichzeitig werden jeweils etwa 60 Flugschüler ausgebildet. Rangsdorf ist die einzige Flugschule, auf der außer der reinen Sportfliegerausbildung bis zum A 2-Schein auch die Ausbildung bis zum B 2-Schein erfolgt, der zum Führen von sechssitzigen Flugzeugen berechtigt.



„Drei von der Tankstelle“ versorgen in ganz Deutschland den Tankdienst: Shell, Intava und Olex. Sie liefern: Benzin und Öl. Der Tankwagen rollt heran. Der Benzintank des Flugzeugs, hier ein Rumpftank, wird aufgeschraubt, der große Benzinrichter wird eingesetzt, und wehe, wenn der Lederlappen fehlt. Ein Tropfen Regenwasser, der die Düse verstopft, kann zur Notlandung führen. Bei jeder Tankung muß der Ölstand geprüft werden. Die Ölkannen stehen neben dem Tankwagen auf der Erde.



Die Flugschüler sind angetreten. Vor jedem Flugbeginn unterrichtet der Fluglehrer vom Dienst die Schüler über Start- und Landerichtung und über die Wetterverhältnisse. Auch junge Mädchen und Ausländer sind unter den Schülern, hier ein Japaner, der zweite links vom Lehrer.



Ein großer Augenblick im Leben jedes jungen Fliegers ist der erste Alleinflug. Vor dem Start erteilt der Fluglehrer noch einmal die Ermahnungen, die er für den Schüler für richtig hält. Denn das Fliegenlernen kann nicht schematisch beigebracht werden. Jeden Flugschüler muß der Fluglehrer seinen Eigenheiten entsprechend besonders behandeln; den einen muß er zügeln, den andern ermuntern.



Auf allen deutschen Flughäfen regeln Beamte der Reichsluftaufsicht den Flugbetrieb. Hier kontrolliert vor dem Start zu einem Überlandflug ein Feldwebel der Luftaufsicht das Bordbuch einer Sportfliegerin. Die Tätigkeit der Luftaufsicht erstreckt sich auf Überprüfung der Zulassungspapiere, Reglung des Start- und Landebetriebs, Untersuchung von Flugunfällen.



„Aus!“ ruft der am Steuer sitzende Flugzeugführer, und nun kann der Orter ohne Gefahr die Luftschaube durchdrehen. Auf „Frei!“ schaltet der Führer die Zündung wieder ein und lässt den Motor an.



Auch die Ausbildungszeit geht einmal vorüber. Dann steht dem jungen Flieger der Himmel offen. Er kann seine erste Flugreise antreten und die Schönheiten der im grünen Schmuck der Wälder und blinkenden Flüsse unter ihm liegenden Erde mit vollen Zügen genießen. Zur leichteren Orientierung folgt er gern dem Lauf eines Flusses.

Ein Focke-Wulf FW 44 „Stieglitz“, der für Kunstflug, Schulung, Sport und Reise verwendet wird und mit einem 150 PS Sh 14 A-Motor ausgerüstet ist. Lustig brummt der kleine Doppeldecker gen Himmel.



Schön ist es, am Wochenend über Land zu fliegen und unter Kameraden seinen Sonntag zu verbringen. Diese Sportflugzeuge sind auf dem Motorflugplatz der Was- serkuppe gelandet. Einige halten sich dort ständig auf, um bei ungünstiger Windrichtung Segelflugzeuge hochzuschieleppen.





Der „Deutschlandflug“ ist in jedem Jahr das größte flugsportliche Ereignis der deutschen Motorfliegerei. Er stellt härteste Anforderungen an Besetzungen und Flugzeuge. Bewertet werden dabei keine Einzelleistungen, sondern die Gemeinschaftsleistung im Verband. Zwischendurch sind Geschicklichkeitsprüfungen und Orteraufgaben zu erledigen. Durch die gemeinsam ertragenen Strapazen wird die Kameradschaft noch enger gefestigt. Im Reichssportflughafen Rangsdorf stehen hier etwa 360 Flugzeuge zum Start für die 2. Etappe des Deutschlandfluges 1938 bereit. Zahlreiche Zuschauer und Förderer des NS.-Fliegerkorps haben sich eingefunden, um dem Start zuzuschauen.



Die Wettbewerbsflugzeuge starten in Ketten, so nennt man den Dreierverband im Gegensatz zum Schwarm, der aus 5 oder 7 Flugzeugen, und der Staffel, die aus 9 Flugzeugen besteht.

Eine sehr wichtige Rolle spielt bei allen Flügen die Wetterberatung und besonders bei den Wettbewerbsflügen, bei denen Hunderte von Flugzeugen gleichzeitig starten. Der Leiter der Flugwetterwarte Tempelhof unterrichtet die Flugzeugbesatzungen vor dem Start über die auf ihrer nächsten Strecke anzutreffenden Wetterverhältnisse.



Ein Siebenverband von Heinkel „Kadetten“ mit dem Führerflugzeug an der Spitze am Wolkenhimmel unterwegs.



Das zweisitzige Reiseflugzeug Arado 79 mit einziehbarem Fahrwerk, das 1938 eine Reihe internationaler Rekorde aufstellte,



Die viersitzige Limousine Messerschmitt „Taifun“, eines unserer erfolgreichsten Sport- und Reiseflugzeuge, über den Alpen.



Der Korpsführer des NS.-Fliegerkorps, Generalleutnant Christiansen bei einer Wettbewerbszwi schenlandung. Hinter ihm sein Orter, Oberregie rungsrat Klüter.



Wer sicher und schnell sein Ziel erreichen will, muß sich vorher seinen Flugweg genau ansehen. Flieger-HJ., kenntlich an den Armbinden, beim eifrigen Studium der Landkarte.

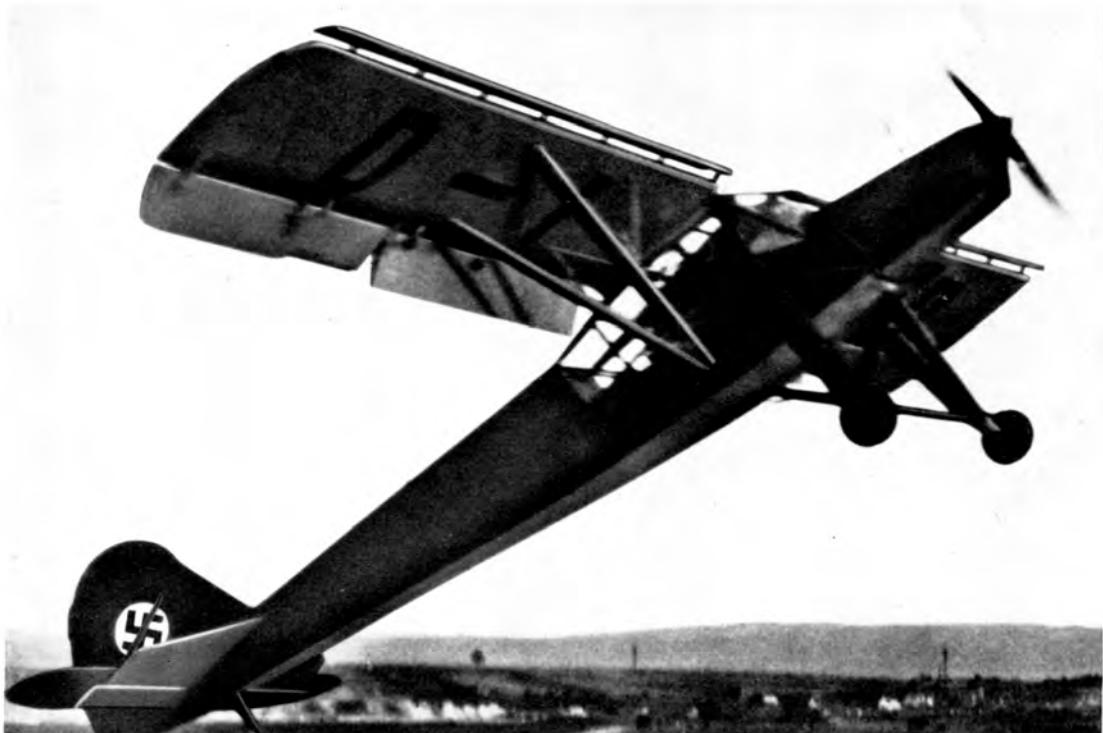
Mit der Landung allein ist es noch nicht getan. In der Nacht kann ein Sturm auftreten, der das Flugzeug umwirft und beschädigt, deshalb muß es gut verankert werden. Entweder, wie hier, durch Festigen von Sandsäcken, oder, häufiger noch, durch Einschlagen von Pflocken und Spannen von Seilen. Aber nicht nur die Verankerung ist nötig, auch der Motor muß allabendlich sorgfältig nachgesehen werden. Bei Wettbewerben muß dies die Besatzung selbst erledigen, sonst geschieht dies, wie hier auf dem Bilde, durch einen Flugzeugwart.



Überall wo Flieger landen, ist die flugbegeisterte Jugend zur Stelle. Mit großem Interesse verfolgt sie die Reinigung eines Vergasers, die von Offizieren der Luftwaffe beim Deutschlandflug selbst vorgenommen wird.



Bei der Geschicklichkeitsprüfung muß ein 1,50 m hohes Hindernis überflogen und in ein Zielfeld von 20 m Breite und 20 m Länge gelandet werden. Jeder Meter näher als 200 m vom Hindernis entfernt, bringt 0,5 Gtpunkte.



Eine der erstaunlichsten Flugzeugschöpfungen der letzten Zeit ist der Fieseler „Storch“, der selbst auf einem Fußballplatz gefahrlos starten und landen kann. Auch sein Langsamflug wirkt verblüffend.



Ein Bücker „Jungmeister“, auf dem beim Geschicklichkeitsflug 1938 16 von 21 Bewerbern am Wettbewerb teilnahmen und der hierbei wie auch bei vielen internationalen Kunstflugwettbewerben der letzten Zeit siegreich hervorging. Er ist mit einem 160 PS Bramo Sh 14A-Motor ausgerüstet.

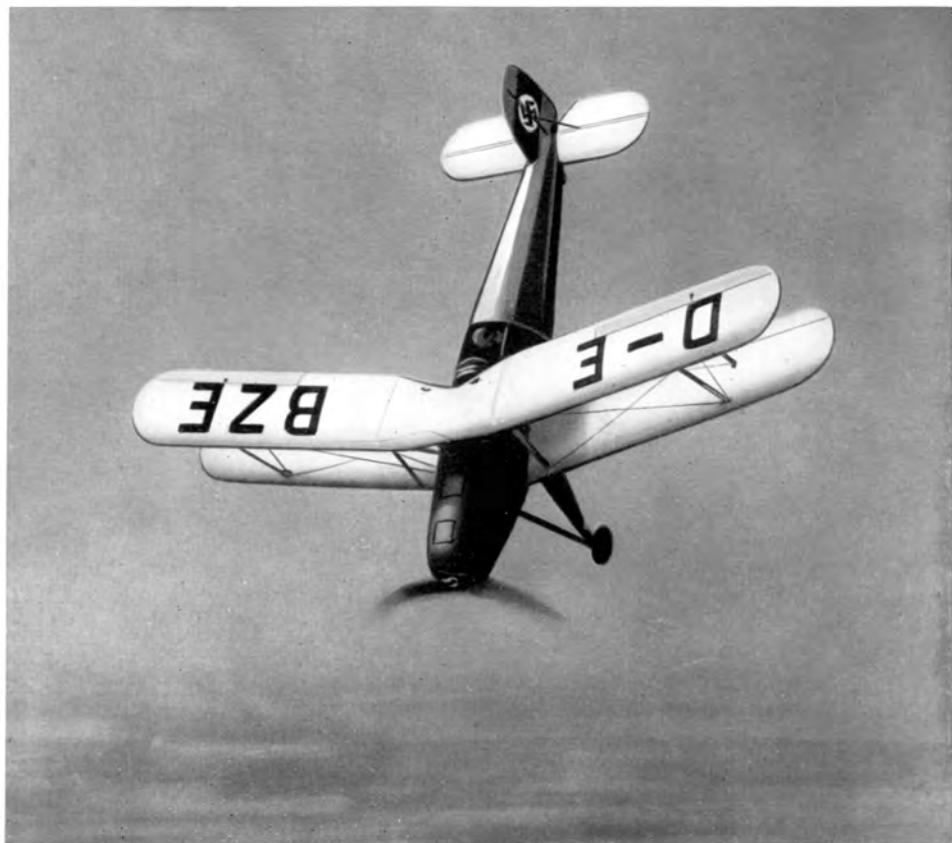


Seit dem ersten „Looping“ des Franzosen Adolph Pégoud 1913 hat der Kunstflug überraschend viele neue Kunstflugfiguren entwickelt. Die häufigsten sind Überschlag nach oben und unten, Immelmann-Turn, Rolle rechts und links, Trudeln rechts und links, Rückenflug, Messerflug, Pierrette, Männchen. Dieses Flugzeug beschreibt einen Immelmann-Turn, der darin besteht, daß das Flugzeug durch kräftiges Hochziehen bis zum Totpunkt, bei dem die Steigkraft aufhört, 180 Grad um seine Querachse gedreht wird, so daß es in umgekehrter Richtung zum Ausgangspunkt zurückkehrt.

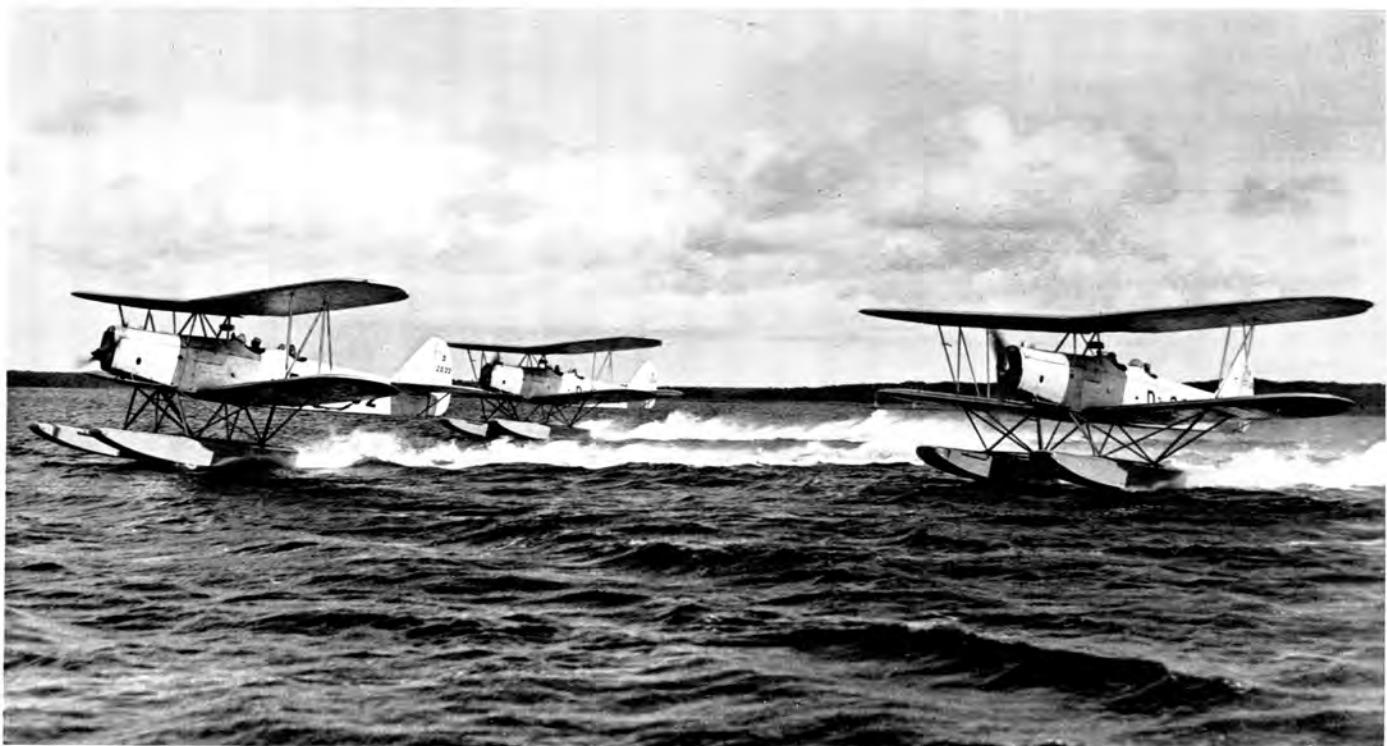


Bei einer „Rolle“, wie sie dieses Flugzeug ausführt, wird es 360 Grad um seine Längsachse gedreht. Dabei wird zwischen gerissener und gesteuerter Rolle unterschieden. In einem Fall wird rasch und kräftig das Querruder nach links oder rechts gerissen, im andern mit allen Steuerorganen langsam und stetig in jeder Phase der Rolle geführt.

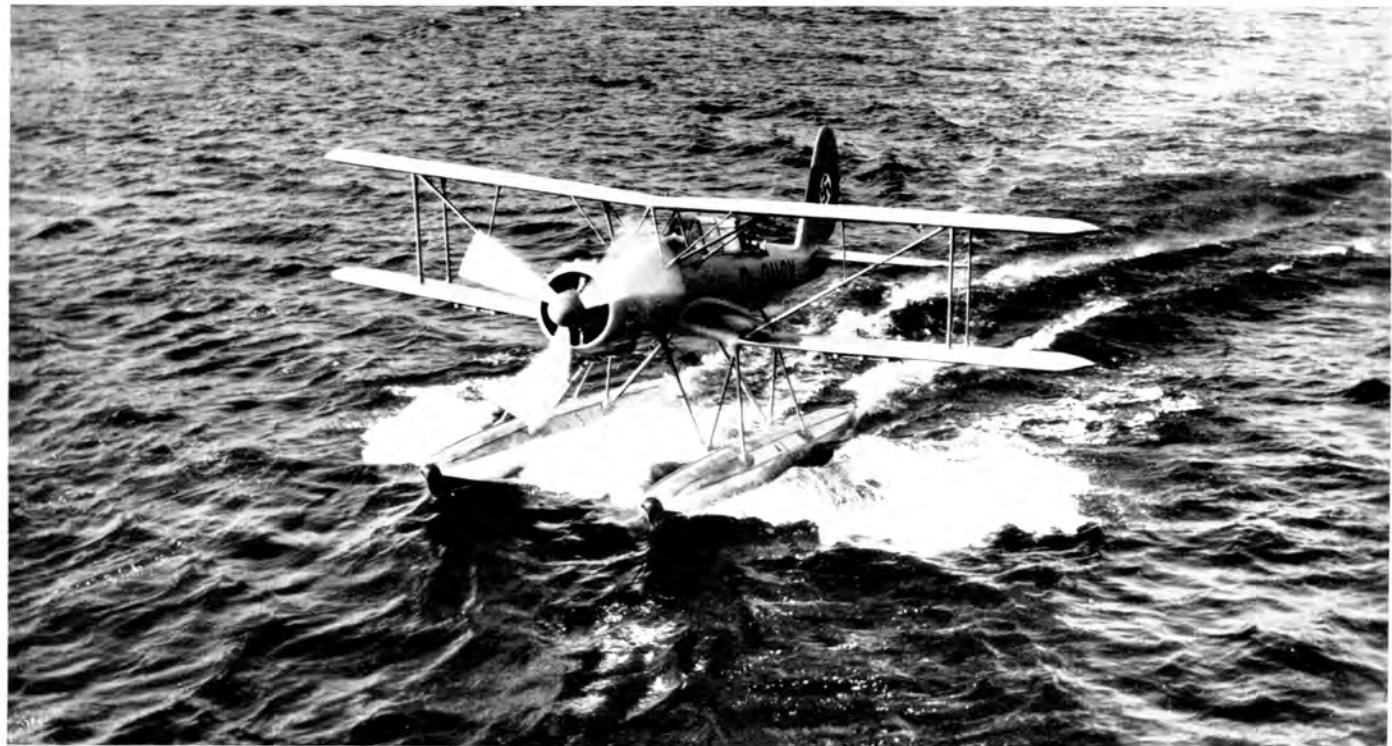
Ein Sturzflug, der ebenso wie vorher der Immelmann-Turn, von einem zweisitzigen Flugzeug des Baumusters Bücker „Jungmann“ ausgeführt wird, während die beiden andern Kunstflugfiguren von einsitzigen Flugzeugen des Baumusters Bücker „Jungmeister“ beschrieben werden.



Um in die Rückenlage zu kommen, wird das Flugzeug durch Querruderausschlag nach rechts oder links 180 Grad um seine Längsachse gedreht. Damit es wieder in die Normallage zurückkehrt, wird das Flugzeug gleichfalls durch Querruderausschlag entweder um 180 Grad weiter- oder zurückgedreht.



An Meeresküsten und auf Binnenseen kommt auch die deutsche Seefliegerei zu ihrem Recht. Eine Kette Heinkel He 42 beim Start in Warnemünde.



Das Besondere am Seeflugzeug ist das Schwimmfahrwerk, welches das Flugzeug auf dem Wasser trägt. Der große Widerstand des Wassers, insbesondere bei starkem Seegang, bedingt ein sehr festes Fahrwerk, wie es auch diese Arado Ar 95 besitzt.



Im Mondschein glitzert das Wasser unter dem Flugzeug, das am Abend die Küste überfliegt. Die Seefliegerei verlangt eine besondere seemännische und navigatorische Ausbildung. Das Anwassern bei starkem Seegang will gelernt sein.



Schnell wechselnd liegen die Landschaften der Erde unter dem Blick des Fliegers, und Schneegipfel, Gletscher grüßen zu ihm herauf. Die Täler öffnen sich unter ihm. Winzig liegen, eingebettet in die typisch Schweizer Landschaft, die Dörfer.

Neben dem „Deutschlandflug“ finden alljährlich in Deutschland ein „Küstenflug“ und ein „Alpenflug“ statt. Ein Heinkel „Kadett“ auf dem Wege zur Zugspitze.



„Nur der kennt seine Heimat wirklich, der sie auch einmal von oben gesehen hat“ (Lindbergh). Dieses Wort wird jeder Sportflieger bestätigen. Ganze weite Landschaften umfaßt er mit einem Blick.

Über die ganze Welt haben die großen Brennstofffirmen den Tankdienst ausgebreitet. Selbst einsam in der Wüste liegen ihre Tankstellen. Erst dadurch wird es dem Sportflieger möglich, einen ganzen Kontinent zu überfliegen,



Viele deutsche Sportflieger haben in den letzten Jahren Afrika überflogen. Über Gegenden haben sie dabei ihren Weg genommen, die noch nie von Menschenaugen erblickt wurden, Urwälder und Steppen mit unerschöpflichem Reichtum an Tieren. Ein deutscher Sportflieger umkreist die Spitze einer Pyramide.



Eingeborene aus dem Sudan sind herbeigekommen, um sich den fremden Wundervogel anzusehen. Sie umstehen den jungen Flieger, der zu kurzer Rast hier gelandet ist.



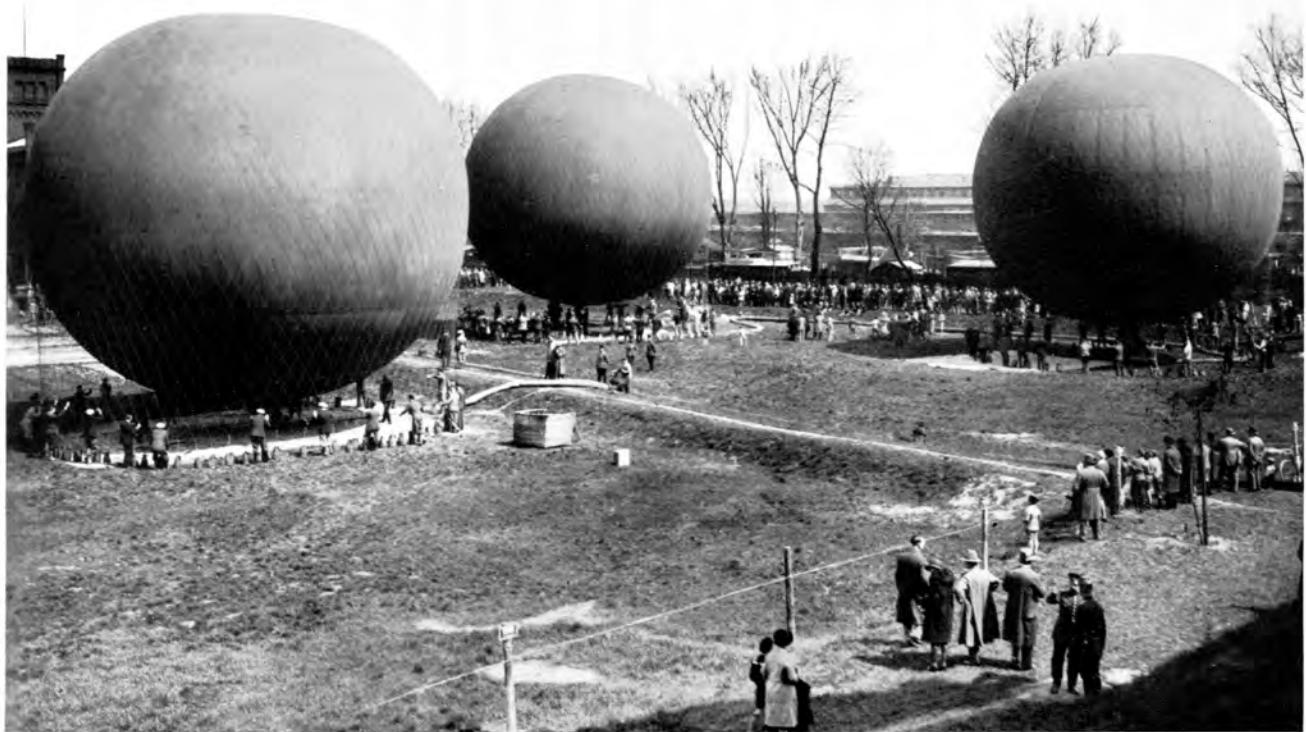
Zum Schutz gegen die sengende Hitze mit Palmläppern zugedeckt, steht das Flugzeug auf dem Steppengrund. Neugierig haben die kleinen Kongoneger es bestaunt. Nun äugen sie mißtrauisch zu dem Flieger hin, der sie mit seiner Kamera aufnimmt.



Immer aufs neue begeistert sich das Auge des Fliegers an dem Meer der Wolken, das weißleuchtend oder drohend dunkel ihn umgibt. Kein Wolkenhimmel gleicht dem andern. Ewig wechselt das Farbenspiel. Bald hat der Flieger die Wolken über, bald unter sich. Bald fliegt er durch ihre grauen Schleier hindurch, sicher von seiner Kreiselsteuerung geführt.



Bevor Flieger und Luftschiffer in die Unendlichkeit des Luftmeers eindrangen, war der Freiballon das einzige Mittel des Menschen, sich in die Luft zu erheben. Seine Eigenart als Luftsportgerät hat ihm heute im NS.-Fliegerkorps zu seinen alten Freunden zahlreiche neue gewonnen. In jedem Jahr nehmen etwa 3000 Personen an Freiballonaufstiegen des NS.-Fliegerkorps teil. Als Auftakt zum Olympiagroßflugtag starteten vor Tausenden von Zuschauern auf dem Tempelhoferfeld Freiballone, die von Fahrzeugen des NSKK. verfolgt wurden.



Die Ballone sind soeben mit Leuchtgas gefüllt worden, noch liegen die Schläuche für die Gaszufuhr am Boden. Die Körbe stehen für das Anknebeln bereit.



Der Ballon ist hochgelassen. Am Ring, der die Auslaufleinen aufnimmt, hängt der zur Fahrt gerüstete Korb. Man sieht das aufgerollte Schlepptau und die Ballastsäcke an der Korbwand. Noch wird der Ballon von der Mannschaft an den Hochlaßleinen gehalten. Rechts vom Ballon herunter hängen die Manöverleinen, Reiß- und Ventilleine.



Drei Ballone bei einem vom NS.-Fliegerkorps veranstalteten Aufstieg. Im Vordergrund der Korb des Ballons „Chemnitz“. Links etwas höher der Korb des Ballons „Bitterfeld“ mit der NSKK.-Flagge. Der winzige Korb darüber gehört zu dem Ballon „Hermann Göring“.



Aufsteigende Freiballone. In tiefer Ruhe schiebt der Freiballon mit den Wolken am Himmel. Der Wind bestimmt seine Geschwindigkeit, der Wille seines Führers sein näheres oder ferneres Ziel. Nicht gestört von Motorengeräusch kann der Ballonfahrer aus seiner Höhe herab die wechselnden Landschaften der Erde genießen. Die Schönheit einer solchen Ballonfahrt weckt in jedem, der einmal an ihr teilgenommen hat, den Wunsch der Wiederholung.



Glatte Landung. Die Hülle des Ballons hat sich auf das Feld niedergesunken, das Gas entweicht. Der Korb hat sich auf die Seite gelegt. Gleich machen die Ballonfahrer sich ans Verpacken. Mit einem Bauernwagen geht's dann zum nächsten Bahnhof. Die schöne Fahrt ist zu Ende.

Inhalt

| | | |
|--|--------------|----------------|
| Geleitwort | Seite | 4 |
| Der deutsche Flugsport | | 7 - 12 |
| Luftfahrt und Schule | | 13 - 14 |
| Modellbau und Modellflug | | 15 - 32 |
| Segelflugzeugbau | | 33 - 40 |
| Segelflug | | 41 - 64 |
| Motorflug | | 65 - 88 |
| Ballonfahrt | | 89 - 94 |
| Inhaltsverzeichnis und Bildnachweis | | 95 |
| Fliegerbücher von Peter Supf | | 96 |

Bildnachweis: Umschlagbild „Academia“ Dr. Kühle – Heinz Meyer, Warnemünde 2, 85 – NSFK-Archiv 5, 14 o, 17 (3), 42, 48 u, 51 u, 65 o u, 69 u, 70, 74, 75 o u, 78 o, 92 o u – Scherl, Berlin 6 – Brandt 13 – Atlantic 14 u – Schaller, Berlin 15, 18, 20 u, 21, 24, 28 u, 29 o u, 31, 39 o, 49, 50, 61 o, 66, 94 o – Hoffmann, Berlin 16, 23 u, 78 u, 80 o, 87 u – Rexhausen 17 u – Schirner 19 o u, 20 o, 26 o, 33 – Presse Bild Zentrale 22, 27, 32, 34, 38, 40, 56 o, 68, 71 – Winkelser 23, 25 o, 28 o, 30 u – Roeßler 25 u – Wagner 26 u, 45 o – Atlantic, Berlin 30 o, 39 u, 64, 79 o – Jarchow 35 o u, 41 – Weltbild 36, 57 – Stöcker, Berlin 37, 43, 46 u, 51 o, 52 o, 54, 55 o u, 60, 61 u, 70 u, 73 u, 91 – Göllner 42 u – Mauritius 44, 45 u, 48 o – Alexander 46 o, 47 o u – Schneider 52 u, 56 u – Krekel 53 – Beckert 58 – Keller 59 – Strähle 62 – v. Pechmann, Altona 63 – Gerspach, Neustadt 67 – Scherl, Berlin 69 o – Klemm, Böblingen 72 – Focke-Wulf, Bremen 73 o – Brandenburgische Motorenwerke, Berlin 76 o, 79 u, 90 – Arado, Babelsberg 76 u, 84 u – BFW 77 – Fieseler 80 – Bücker 81, 83 o – Ruge, Berlin 82 o u, 83 u – Schäfer, Warnemünde 84 o – JFM 86 – Heinkel, Warnemünde 87 o – Shell 88 o – Schwabe, Partenkirchen 88 u – Pullkowski 89 o u – Osterwisch, Berlin 93 – Solmecke 94.

Fliegerbücher von Peter Supf

Lieder aus den Lüften

Gedichte eines Fliegers

Eugen Diederichs, Jena

Die schönsten Märchen vom Fliegen

Mit farbigen Bildern und Zeichnungen von Hildegard Weinitzschke

Herbert Stuffer, Berlin

Der Tod der Flieger

Novelle mit einem Nachwort „Damals und später“

Philipp Reclam, Leipzig

Flieger sehen die Welt

Neuausgabe „Das neue Welterlebnis“ mit 103 Bildern

Dietrich Reimer, Berlin

Das Buch der deutschen Fluggeschichte

Zwei Bände, 1152 Seiten und 1103 Abbildungen

Verlagsanstalt Hermann Klemm, Berlin-Grunewald

Das hohe Lied vom Flug

Sammlung der Flugdichtung

Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Berlin

Die Welt ohne Horizont

Aus den Schriften eines Fliegers

Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Berlin

Die Welt der Flieger

Von Peter Supf und Heinz Orlovius

Reimar Hobbing, Berlin

Alle Luftbildaufnahmen dieses Buches
sind freigegeben durch NLM.