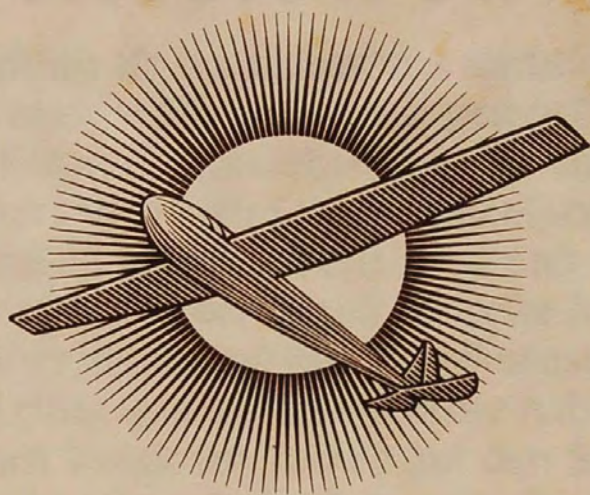


WUNDER DES
SEGELFLUGES



Wunder des
SEGELFLUGES

GELEITWORT

Der Deutsche Segelflug ist ein besonders wichtiger Faktor in der Erziehung der Deutschen Fliegerjugend geworden. Der Deutsche Junge, der sich auf fliegerischem Gebiet betätigen will, sei es im Sport oder Beruf, muß erst durch diese Schule harter Gemeinschaftsarbeit gehen, um den Beweis für seine Begabung und seinen Charakter abzulegen. Die Deutsche Fliegerei muß die beste Jugend in sich aufnehmen, wenn sie ihre hohen und schweren Aufgaben für die Nation erfüllen soll. Die Leistungen der letzten Jahre haben die Aufmerksamkeit des ganzen Deutschen Volkes auf den Segelflug gelenkt. Aus diesem Grunde ist es besonders erforderlich, den Außenstehenden einen Einblick in das Wesen des Segelfluges zu geben. Alle Deutschen Volksgenossen müssen erkennen, welche Opfer an Gut und Blut gebracht werden mußten, bis die Entwicklung zu den zahlreichen 100-km-Flügen dieses Jahres erkämpft war. Weiter soll gezeigt werden, wie allen Widrigkeiten und Gefahren zum Trotz diese Fliegerjugend mit stahlharter Energie und unerschütterlichem Glauben an ihrer Aufgabe weiterarbeitet. Vorliegendes Sammelwerk ist geeignet, die Alten und Jungen für die Deutsche Luftfahrt zu interessieren und sie zu tätiger Mithilfe anzuregen.

Armut Herzog

INHALTSVERZEICHNIS

Titel / Geleit

Kunstdruckblatt: Hermann Göring, Reichsminister für Luftfahrt

Kunstdruckblatt: Bruno Loerzer

Einleitung

- 1 Otto Lilienthal
- 2 Lilienthal im Fluge
- 3 Flugzeug der Gebrüder Wright
- 4 Gleiter des Österreichers Etrich
- 5 Gleitflug-Versuch vor dem Kriege
- 6 Versailles fordert Zerstörung unserer Flugzeuge
- 7 Rhön 1921: Flugzeug des Stuttgarter Segelflug-Vereins
- 8 Rhön 1921: Schlagflügel-Flugzeug von Zeise
- 9 Rhön 1921: Klemperer auf »Blaue Maus«
- 10 Rhön 1921: Leichter Unfall eines Berliner Gleitfliegers
- 11 Rhön 1922: Erster Gleitflieger-Kursus
- 12 Rhön 1922: Schulflugzeug »Albatros«
- 13 Rhön 1922: »Vampyr« im Fluge
- 14 Rhön 1922: Nürnberger Doppeldecker
- 15 Rhön 1922: Beförderung zum Startplatz
- 16 Rhön 1922: Wolf Hirth in der Harth-Messerschmitt-
- 17 Rhön 1922: Hentzen im »Vampyr« (Maschine
- 18 Rhön 1922: Arthur Martens im »Greife«
- 19 Rhön 1922: Schwanzloser Versuchsbau der Weltensegler-
- 20 Winterflug in St. Andreasberg im Harz (Werke
- 21 Rossitten 1923: Rekordflugzeug von Ferdinand Schulz
- 22 Rossitten 1923: Ferdinand Schulz
- 23 Rossitten 1923: Start am Kurischen Haff
- 24 Rossitten 1923: Nach der Notlandung am Kurischen Haff
- 25 Rossitten 1923: Nach dem unfreiwilligen Bad im Haff
- 26 Rossitten 1923: Ein Wasser-Segelflugzeug
- 27 Rhön 1923: Prinz Heinrich und General Ludendorff bei der Einweihung des Fliegerdenkmals
- 28 Rhön 1923: Denkmalsweihe auf der Wasserkuppe
- 29 Rhön 1923: Start des Erfurter Segelfliegers Standfuß †
- 30 Rhön 1923: Im Hängegleiter

Kunstdruckblatt: Fliegerdenkmal

- 31 Rhön 1923: Erprobung eines Hängegleiters
- 32 Rossitten 1924: Peltzner in seinem Hängegleiter
- 33 Rossitten 1924: Hängegleiter startet von der Wanderdüne
- 34 Rossitten 1924: Martens startet auf »Strolche«
- 35 Rhön 1924: Peter Riedel, damals der jüngste Segelflieger
- 36 Rhön 1924: Maschinen der Fliegerschule Martens
- 37 Rhön 1924: Leichtflugzeug - Wettbewerb: Bäume auf »Roter Vogel«
- 38 Rhön 1924: Leichtflugzeug - Wettbewerb: Ernst Udet mit seinem »Kolibri«
- 39 Übergang zum Leichtflugzeug Typ Klemm »L15«
- 40 Leichtflugzeug Klemm »L20«
- 41 Rhön 1924: »Roemryke-Berge«
- 42 Rossitten 1925: Auf dem Kamm der Wanderdüne
- 43 Rossitten 1925: Schwieriger Start
- 44 Rossitten 1925: Im Aufwind der Wanderdüne
- 45 Rossitten 1925: Doppelsitzer »Margarete« über dem Kurischen Haff
- 46 Rhön 1925: Schulflugzeug »Pegasus« beim Start
- 47 Rhön 1925: Matrose signalisiert die Landestelle nach dem Startplatz
- 48 Rhön 1925: Ein Frühstück auf der Wasserkuppe
- 49 Rhön 1925: Gewitter zwang damals noch zur Heimkehr
- 50 Rhön 1926: Max Kegel, der erste Gewitterflieger
- 51 Rossitten 1927: Feuchte Landung im Kurischen Haff
- 52 Rossitten 1927: Ferdinand Schulz nach seinem 14-Stunden-Rekordflug
- 53 Rhön 1928: Flugzeug vom Typ »Prüfling«
- 54 Berlin 1926: Teilnehmer an der Rußland-Expedition deutscher Segelflieger
- 55 Rhön 1928: Leistungssegelflugzeug vom Typ »Professor«
- 56 Rhön 1928: Ein Bruch
- 57 Rhön 1928: Typ »Prüfling« über der Wasserkuppe
- 58 Rhön 1928: Mit Bruch auf dem Heimmarsch
- 59 Rhön 1929: Ein heißer Tag auf der Wasserkuppe
- 60 Beim Zusammenbau
- 61 Rhön 1929: Kronfeld auf »Wien«
- 62 Rhön 1929: Ein origineller Einfall
- 63 Rhön 1930: Luftbild der Wasserkuppe (freigegeben durch RLM)

- 64 Rhön 1930: Segelflugzeug »Darmstadt« vom Motorflugzeug aufgenommen (freigegeben durch RLM)
- 65 Rhön 1930: Segelflugzeug »Fafnir« startet
- 66 Rhön 1930: Günther Groenhoff † im »Fafnir«
- 67 Rhön 1930: Berliner Segelflugzeug »Luftikus«
- 68 Rhön 1931: Reparatur-Arbeit im Fliegerlager
- 69 Rhön 1931: Startplatz auf dem Gipfel der Wasserkuppe
- 70 Rhön 1931: Typ »Kassel 25« im Fluge
- 71 Rhön 1931: Hochbetrieb auf der Wasserkuppe (freigegeben durch RLM)
- 72 Rhön 1931: Segelflug im Wolkenaufwind
- 73 Rhön 1931: Entfernungs-Meßtrupp
- 74 Rhön 1931: Kronfeld auf der »Wien«
- 75 Rhön 1932: Flugpause
- 76 Rhön 1932: Kronfelds »Austria«, Rumpf
- 77 Rhön 1932: »Austria«, das größte Segelflugzeug der Welt
- 78 Rhön 1932: Nach dem Absturz der »Austria«
- 79 Rhön 1932: Günther Groenhoff
- 80 Schwanzloses Versuchsflugzeug »Storch«
- 81 Schwanzloses Versuchsflugzeug »Delta«
- 82 Günther Groenhoff — Hauptmann Köhl
- 83 Rhön 1932: Vor Groenhoffs letztem Start
- 84 Rhön 1933: Transport einer Tragfläche
- 85 Rhön 1933: Typ »Meyer-Aachen«
- 86 Rhön 1933: Fritz Stamer und Alexander Lippisch (rechts)
- 87 Rhön 1933: Betrieb während der Flugpause
- 88 Rhön 1933: Rast unter dem Flügel
- 89 Rhön 1933: Typ »Rhön-Adler« startet
- 90 Rhön 1933: Ein kritischer Start
- 91 Rhön 1933: Parkplatz auf der Wasserkuppe
- 92 Rhön 1933: Geschwadersegeln im Aufwind
- 93 Rhön 1933: »Grunau-Baby II« startet
- 94 Rhön 1934: Massenandrang auf der Wasserkuppe (freigegeben durch RLM)
- 95 Rhön 1934: Auf dem Wege zum Startplatz
- 96 Rhön 1934: Wolf Hirth auf »Moazagotl«
- 97 Rhön 1934: Blick vom Berggasthof »Wasserkuppe« auf den Startplatz
- 98 Rhön 1934: Nach der Landung am Hang der Wasserkuppe
- 99 Rhön 1934: Ein kleiner Bruch
- 100 Rhön 1934: Hochleistungsflugzeug »Fafnir II«
- 101 Rhön 1934: Heini Dittmar

- 102 Rhön 1934: Kein Bombenflugzeug, sondern »Fafnir II«
- 103 Rhön 1934: Transport der Maschinen zum Startplatz
- 104 Rhön 1934: Segler warten auf Wind
- 105 Rhön 1934: Bruch
- 106 Rhön 1934: Das Gesicht des modernen Segelflugzeuges
- 107 Rhön 1934: Lustiger Betrieb auf der Wasserkuppe
- 108 Rhön 1934: Fertigmachen zum Flug
- 109 Rhön 1934: »D.-Stormarn« (Typ »Fafnir«)
- 110 Rhön 1934: Arbeitsdienst hilft
- 111 Rhön 1934: Vor Beginn des Flugbetriebes
- 112 Rhön 1934: Hirths »Moazagot«
- 113 Rhön 1934: Flugzeugteile vor dem Zusammenbau
- 114 Rhön 1934: Wolkenflug
- 115 Rhön 1934: Hochleistungsflugzeug Typ »Fafnir II«
- 116 Rhön 1934: Segelflieger Bräutigam, Hirth und Schempp
- 117 Rhön 1935: Reges Leben im Fliegerlager (freigegeben durch RLM)
- 118 Rhön 1935: Rekordsegelflugzeug »Rhön-Sperber«
- 119 Rhön 1935: Peter Riedel mit seiner »La Falda«
- 120 Rhön 1935: Zwischenspiel
- 121 Rhön 1935: Segelflugzeugparade
- 122 Rhön 1935: Gruppe Bayern vor ihrem »Rhön-Sperber«
- 123 Rhön 1935: Startmannschaft
- 124 Rhön 1935: Haltemannschaft
- 125 Rhön 1935: Reichsluftsportführer Oberst Loerzer im Gespräch mit Segelfliegern
- 126 Rhön 1935: Mittagsruhe
- 127 Rhön 1935: Das Rekordflugzeug »Rhön-Sperber«
- 128 Rhön 1935: Typ »Rhön-Adler« im Fluge
- 129 Rhön 1935: Segelflug im Talkessel
- 130 Rhön 1935: Typ »Kondor« beim Abflug
- 131 Rhön 1935: Rekordflieger Ludwig Hofmann macht sich
- 132 Rhön 1935: In Wind und Wolken [startfertig]
- 133 Rhön 1935: Windiger Tag auf der Wasserkuppe
- 134 Rhön 1935: Silhouette der »Moazagot«
- 135 Rhön 1935: Im Fliegerlager
- 136 Rhön 1935: Wolf Hirth am Segelflugzeug »Minimoa«
- 137 Rhön 1935: Vorbereitung im Fliegerlager
- 138 Rhön 1935: Ein Blick aus der »Rhöngeist-Bar«
- 139 Rhön 1935: Höhenflug
- 140 Rhön 1935: Schöner Flug
- 141 Rhön 1935: Vor Anker
- 142 Rhön 1935: Typ »Kondor« beim Abflug
- 143 Rhön 1935: Das Hamburger »Alsterkind« startet am Nordhang
- 144 Rhön 1935: Glückliche Tal-Landung (freigegeben durch RLM)
- 145 Rhön 1935: Reichsgruppe Luft-Hansabaut ihr Flugzeug auf
- 146 Rhön 1935: Rückkehr vom Streckenflug
- 147 Forschungsflüge über Berlin: Im Schlepp des Motorflugzeuges (freigegeben durch RLM)
- 148 Forschungsflüge über Berlin: »Kondor« über der Reichshauptstadt (freigegeben durch RLM)
- 149 Forschungsflüge über Berlin: Über dem Häusermeer der Reichshauptstadt
- 150 Segelflugzeuge in Tempelhof
- 151 Fliegersturm beim Schulbetrieb
- 152 Massenstart in Trebbin/Mark
- 153 Reichsheer beim Schulbetrieb
- 154 Luftaufsichtsbeamte als Zuschauer
- 155 Ernst Udet im Führersitz eines »Rhön-Sperber«
- 156 Ernst Udet startet zum Kunstsegelflug
- 157 Schulgleiter im Windenschlepp auf dem Flugplatz Hirschberg/Schles.
- 158 Segelflugzeugtaufe
- 159 Segelflugzeugtaufe mit flüssiger Luft
- 160 Keine Bomben, sondern flüssige Luft
- 161 Motorsegler »Maikäfer«
- 162 Segelflugzeuge mit Hilfsmotor: Versuchsbau »Motor-Baby«
- 163 Segelflugzeuge mit Hilfsmotor: Ein Segelflugzeug wird motorisiert
- 164 Segelflugzeuge mit Hilfsmotor: Einbau des Hilfsmotors
- 165 Segelflugzeuge mit Hilfsmotor: Vorbereitung zum Flug
- 166 Segelflugzeuge mit Hilfsmotor: »La Falda«, der erste Motorsegler mit abnehmbarem Motor
- 167 Segelflugzeuge mit Hilfsmotor: »La Falda« über dem Unstruttal bei Laucha
- 168 Segelflugzeuge mit Hilfsmotor: Der Außenbord-Motor des Segelflugzeuges
- 169 Der Reichs-Luftsportführer beim Modellsegelflug-Wettbewerb 1935
- 170 Künftige Segelflieger
- 171 Der Sieger des Reichs-Modellwettbewerbes 1935
- 172 Modellsegelflugzeug über dem Rhöntal
- 173 Start eines Segelflugzeugmodells
- 174 Schweißen beim Segelflugzeugbau
- 175 Reparatur eines Querruders
- 176 Meßtrupp bei der Arbeit
- 177 Die technische Kommission bei der Prüfung
- 178 Kontrolle eines Modells vor Wettbewerbsbeginn
- 179 Technische Kommission
- 180 Führersitzverkleidung 1922
- 181 Führersitzverkleidung des »Kondor«
- 182 Wolf Hirth und seine Schülerin Hanna Reitsch
- 183 Unterricht im Kunstflug: Der Lehrer zeigt eine Fluglage
- 184 Unterricht im Kunstflug: Kunstflugschüler im »Falke« (freigegeben durch RLM)
- 185 Unterricht im Kunstflug: Eine schwierige Fluglage wird erklärt
- 186 Unterricht im Kunstflug: Segelflugzeug im Looping (freigegeben durch RLM)
- 187 Unterricht im Kunstflug: Der Lehrer erklärt das Abtrudeln
- 188 Unterricht im Kunstflug: Das Schulflugzeug beim Trudeln
- 189 Unterricht im Kunstflug: Strenge Kritik
- 190 Unterricht im Kunstflug: Der Fluglehrer fliegt vor
- 191 Unterricht im Kunstflug: Das Übungsflugzeug »Falke«
- 192 Unterricht im Kunstflug: Einhängen des Schleppseils
- 193 Unterricht im Kunstflug: »Falke« im Schlepp
- 194 Unterricht im Kunstflug: Schleppflugstart
- 195 Schulung im Blindflug: Der Sitz des Schülers wird durch eine Kappe verdeckt
- 196 Schulung im Blindflug: Doppelsitzer-Segelflugzeug mit verdecktem Schülersitz
- 197 Anfängerschulung: Anschnallen
- 198 Anfängerschulung: Vor dem ersten Start
- 199 Anfängerschulung: Letzte Anweisungen des Lehrers
- 200 Anfängerschulung: Regler Schulbetrieb
- 201 Anfängerschulung: Am Spitzberg in Grunau/Riesengeb.
- 202 Anfängerschulung: Abtransport des Schulflugzeuges
- 203 Flugkapitäne der Lufthansa lernen Segelfliegen
- 204 Flugkapitän Untucht schult im Segelflugzeug »Kondor«
- 205 Telefon für Flugzeugschlepp
- 206 Startmethoden: Ausziehen des Startseiles
- 207 Startmethoden: Haltemannschaft am Rumpfende
- 208 Startmethoden: Vor dem Abfallen des Startseiles
- 209 Startmethoden: Vorbereitung zum Autoschlepp
- 210 Startmethoden: Die Verbindung zwischen Schleppauto und Flugzeug wird hergestellt
- 211 Startmethoden: Autoschleppstart
- 212 Startmethoden: Autowinde
- 213 Startmethoden: Das Fahrgestell wird abgeworfen
- 214 Startmethoden: Schleppflugvorrichtung, älterer Konstruktion
- 215 Startmethoden: Moderne Vorrichtung für Schlepptaubefestigung am Schwanzsporn
- 216 Startmethoden: Flugzeugschlepp
- 217 Startmethoden: Erster Flugzeugschlepp 1927
- 218 Startmethoden: Erster Flugzeugschlepp in Rossitten 1925
- 219 Startmethoden: Segelflugzeugstart vom Zeppelin
- 220 Startmethoden: Segelflugzeugstart vom Zeppelin

E I N L E I T U N G

Die Kunst des motorlosen Fluges hat sich in den Jahren seit dem Kriegsende allmählich zu dem entwickelt, was sich die Männer, die 1919 diese Bewegung nach dem Ende der deutschen Luftfahrt ins Leben riefen, erträumten, nämlich zu einem Volkssport. Aus den wenigen einzelnen Männern, die 1920 zum ersten Male sich zu einem Segelflugwettbewerb zusammenfanden, sind Tausende und Abertausende geworden. Nicht zuletzt hat an diesem machtvollen Aufschwung die straffe Führung der deutschen Luftfahrt Anteil, die seit Gründung des Dritten Reiches in Händen von Hermann Göring liegt. Erst als 1933 alle Kräfte, die in der deutschen Luftfahrt tätig waren, unter einheitlicher Führung zusammengefaßt wurden, erst da wurde die Luftfahrt wirklich Sache des ganzen Volkes, wirklich eine Bewegung, die jedem Deutschen offenstand. Dieses Buch soll der deutschen Jugend Kenntnis geben von einem Teilgebiet der Luftfahrt, dem Segelflug, seinem Werden und Sein. Ein Teilgebiet zwar, doch vielleicht das wichtigste. Denn aus dem Segelflug der Nachkriegszeit ist die deutsche Luftfahrt neu erstanden. Im motorlosen Flug fand die Fliegerjugend, die sich 1919 vor den Trümmern der zerschlagenen deutschen Luftfahrt sah, die Kraft zum Wiederaufbau. Und auch heute ist für den deutschen Jungen, der sich in der Fliegerei betätigen will, der motorlose Flug die erste Berührung mit der aktiven Fliegerei. Im Gleitflugzeug, das noch sehr dem primitiven Gleiter von Otto Lilienthal ähnelt, macht er seine ersten Sprünge und schreitet langsam über die besseren Übungsflugzeuge zum hochleistungsfähigen Segler vor, der ihm die vollkommene Beherrschung der Luft ermöglicht. Dann gehts weiter zum Motorflug und für die Besten zur Reichsluftwaffe, wo sie ihrem Vaterlande in vorderster Front dienen können. Dieses Buch soll einen Überblick geben über die Entwicklung des motorlosen Fluges von seinen ersten Anfängen, die zusammenfallen mit den Anfängen des Menschenfluges überhaupt, bis zu den Höchstleistungen des Jahres 1935 (wo motorlose Streckenflüge von vielen Hunderten von Kilometern an der Tagesordnung waren und wo man vielleicht mitteilidig lächelnd auf die herabsah, die sich 15 Jahre zuvor über wenige Sekunden Flug und wenige Meter Strecke gefreut hatten). Dieses Buch soll ein Bild geben von dem Ringen, das in diesen Entwicklungsjahren liegt, von dem Idealismus und der unbeugsamen Kraft, mit der die Pioniere des Segelfluges ihren Sport entwickelt und aufgebaut haben. Es soll weiter ein Denkmal setzen denen, die ihr Leben auf dem Altar des Vaterlandes im Kampfe um die Eroberung der Luft opferten, und die der heutigen jungen Fliegergeneration, die alle diese Kämpfe nicht mehr persönlich miterlebt hat, ewig Vorbilder sein werden.

Vorgeschichte des Segelfluges

»Opfer müssen gebracht werden«, das waren die Worte, mit denen Otto Lilienthal, der Vater des Menschenfluges, am 10. August 1896 sein Leben aushauchte. Am Tage vorher war er in den Stöllner Bergen bei Rhinow in der Mark bei einem Gleitfluge, wie er deren unzählige in den Jahren und Monaten vorher ausgeführt hatte, so schwer abgestürzt, daß er seinen Verletzungen erlag. Vater des Menschenfluges wird Otto Lilienthal mit Recht genannt, denn er war der erste Mensch, der systematisch die Grundlagen des Flugwesens erforschte und mit seinen praktischen Versuchen seinen Forschungen folgte. »Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst«, das Werk, in dem Lilienthal seine Erkenntnisse festlegte und veröffentlichte, mußte auch heute noch für jeden, der sich mit der Fliegerei beschäftigen will, das grundlegende Studium sein. In diesem Buch beschreibt Otto Lilienthal, wie er in seiner pommerschen Heimat den Flug der großen Segelvögel belauschte und wie in ihm die Sehnsucht erwachte, es diesen Seglern der Lüfte gleichzutun. Die uralte Sehnsucht des Menschengeschlechts, die bei allen Völkern ihren Niederschlag in Sagen vom fliegenden Menschen fand, war in ihm erwacht und fand hier zum ersten Male ihren Meister. Nach vielen mühseligen Beobachtungen, Berechnungen und Konstruktionen gelang der erste freie Flug, sich allmählich zu einer sicheren Beherrschung des luftigen Elements steigend. Lilienthal kam damals bei seinen Arbeiten zu dem Ergebnis, daß Menschenkraft allein nicht ausreichen würde, um



Bild 1. Otto Lilienthal

den freien Flug durchzuführen. Er war also am Ende seiner Arbeit, als er seine von ihm selbst gebauten Apparate so weit beherrschte, daß eine Steigerung nicht mehr möglich war (Bild 2). Sein Streben als Ingenieur galt von da ab dem Suchen nach einer leichten Kraftquelle, die die Kraft, welche dem Menschen fehlte, um wirklich frei fliegen zu können, ersetzte. Zweifellos wäre der geniale Ingenieur auch auf diesem Gebiete zu einem Ziele gekommen, wenn nicht sein früher Tod seinen Arbeiten ein Ende gesetzt hätte. Der Motorflug, den sieben Jahre später die amerikanischen Brüder Wright verwirklichen konnten, wäre wahrscheinlich früher geboren worden. Die Brüder Wright (Bild 3) bezeichneten sich selbst als Schüler Otto Lilienthals. Auf seinen Studien bauten sie auf und vervollkommeten ihre Flugzeuge. Die Brüder Wright begannen mit ihren Versuchen im Jahre 1900 in Kitty Hawk (Nordkarolina). Ihre ersten Versuche machten sie mit Drachen. Im Jahre 1902 gelangten ihnen die ersten Gleitflüge, die dann schnell vervollkommet wurden. Bis 600 Meter betrugen die Strecken, die erreicht wurden. Im Herbst 1903 konnten sie sich wiederholt bereits über eine Minute in der Luft halten und zum Teil sogar schon richtig segeln, d. h. ohne Höhenverlust fliegen. Während Lilienthal noch in seinem Gleitflugzeug hing, wurden Wrightsche Flugzeuge zuerst im Liegen, später in sitzender Stellung gesteuert. Doch auch die Brüder Wright konnten ihr Ziel nicht im motorlosen Flug erreicht sehen. Die Technik war inzwischen soweit fortgeschritten, daß man in dem Benzinmotor ein geeignetes Antriebsmittel für Flugzeuge gefunden hatte. Die deutschen Ingenieure Daimler und Benz hatten das größte Verdienst an der Konstruktion des leichten leistungsfähigen

Benzinmotors. Mit dem Einbau des ersten Motors in eins ihrer Flugzeuge und dem ersten gelungenen Motorfluge wandten sich die Brüder Wright mehr und mehr diesen neuen Aufgaben zu, die ihnen naturgemäß wichtiger erscheinen mußten. Trotzdem war mit der nun einsetzenden Entwicklung des motorischen Fluges der Gleitflug nicht vergessen. Erwähnt seien hier die Versuche des Österreichers Igo Etrich, der bei seinen fliegerischen Bestrebungen ebenfalls über den Gleitflug zum Motorflug kam. Wichtig sind seine Arbeiten an der Vervollkommnung der Tragflächenform. In Deutschland fand sich ein kleiner Kreis zusammen, der unbeirrt von der Entwicklung der Motorfliegerei dem Gleitflug treu blieb. Bereits vor dem Kriege fanden sich in der Darmstädter Flugvereinigung junge Leute zusammen, die mit primitiven Mitteln Flugversuche anstellten, und die damals bereits die Rhön als ideales Gelände für Gleit- und Segelflugversuche entdeckten. Im Sommer 1911 erschienen die Darmstädter, geführt von Hans Gutermuth, zum ersten Male mit ihren Maschinen auf den kahlen Hängen der Rhön. Das nächste Jahr brachte bereits eine Höchstleistung. Hans Gutermuth erreichte in einem Fluge von 1 Minute 52 Sekunden Dauer eine Flugstrecke von 838 Metern. An dieser Stelle darf auch der leider 1930 tödlich verunglückte Erich Offermann nicht vergessen werden,



Bild 2. Lilienthal im Fluge



Bild 5. Gleitflug-Versuch vor dem Kriege



Bild 3. Flugzeug der Gebrüder Wright



Bild 4. Gleiter des Österreichers Etrich



Bild 6. Versailles fordert Zerstörung unserer Flugzeuge



Bild 7. Rhön 1921: Flugzeug des Stuttgarter Segelflug-Vereins



Bild 8. Rhön 1921: Schlagflügel-Flugzeug von Zeise



Bild 9. Rhön 1921: Klemperer auf »Blaue Maus«

der in den Jahren von 1907 bis 1910 in der Nähe von Aachen am Hohen Venn Gleitflugversuche anstellte. Auch der damalige Regierungsbaumeister Harth aus Bamberg beschäftigte sich in den Jahren von 1910 bis in den Weltkrieg hinein mit Gleit- und Segelflugversuchen. Auch er führte seine Versuche in der Rhön und zwar am Heidelstein durch. Die Letztgenannten sind als wirkliche Pioniere des Segelfluges anzusprechen. Ihnen schwebte schon die Idee vor, neben dem motorischen Flug eine billige, für jeden mögliche Art des Flugsports zu finden, und nicht zuletzt trieb sie der große Gedanke, wirklich ganz naturnahe, den reinen Menschenflug ohne jede motorische Hilfe zu verwirklichen. Der Ausbruch des Weltkrieges brachte alle diese Versuche zum Stillstand. Die Pioniere des Segelfluges dienten ihrem Vaterlande als Kampfflieger im Felde oder als Konstrukteure von Kriegsmaschinen. Die harten Anforderungen des Krieges entwickelten die Luftfahrt zu einer Größe, wie man sie vorher kaum für möglich gehalten hätte. Doch die Gedanken an den motorlosen Flug mußten in dieser Zeit zurücktreten. Der Weltkrieg ging für Deutschland unglücklich aus. Der Feindbund forderte neben der Vernichtung aller anderen Waffen auch die restlose Zerstörung der deutschen Luftfahrt. Dieser Zerstörungswille machte auch nicht Halt vor den friedlichen Erzeugnissen der deutschen Luftfahrt-Industrie, die sich sofort nach Kriegsende auf rein friedliche Ziele umstellte und die wertvollen Erkenntnisse, die man auf fliegerischem Gebiete während des Krieges gesammelt hatte, einer zivilen Sport- und Verkehrsflucht zugute kommen lassen wollte. Bild 6 zeigt ein damals von Rohrbach gebautes Riesenflugzeug, das auf Geheiß der ehemaligen Feinde der Zerstörung anheimfiel. Die deutschen Flieger sahen sich jeder Betätigungsmöglichkeit beraubt. Da waren es die Pioniere des Segelfluges, die sich auf ihre Arbeit aus der Vorkriegszeit besannen. Der Frankfurter Ingenieur Oskar Ursinus, der bereits im Jahre 1909 einen regelrechten Gleitschulbetrieb durchgeführt hatte, war es, der die Bestrebungen auf dem Gebiete des Gleitfluges zusammenfaßte und damit den deutschen Fliegern ein neues Ziel gab. Im Jahre 1920 trafen sich nach einem Aufruf von Ursinus die Anhänger des Gleitflugsports zum ersten Male zu einem Wettbewerb auf der höchsten Erhebung des Rhön-Gebirges, der Wasserkuppe. 400 Meter ragt die Wasserkuppe aus der Landschaft heraus. Die Winde, die dort oben fast immer in ziemlicher Stärke wehen, werden an dem gewaltigen Bergmassiv nach oben abgelenkt und ergeben für die Gleitflugzeuge den Aufwind, der die Voraussetzung für den Segelflug bildet. 25 Teilnehmer zählte dieser erste Rhön-Segelflug-Wettbewerb. Mit primitiven Konstruktionen waren sie auf der Wasserkuppe erschienen, Konstruktionen, die sich teilweise noch an die Bauart Otto Lilienthals anlehnten, zum Teil in ihren äußeren Formen sehr an den Bau der Kriegsflugzeuge erinnerten. Die beste Leistung in diesem Wettbewerb erzielte der Aachener Dipl.-Ing. Wolfgang Klemperer mit seinem Eindecker »Schwarzer Teufel«. Klemperer flog eine Strecke von 1830 Metern in 2 Minuten 22 Sekunden. Der Rekord von Hans Gütermuth, der selbst im Felde geblieben war, war gebrochen und damit der erste Schritt zur machtvollen Weiterentwicklung der Segelflugsportbewegung getan. In der Klasse der Hängegleiter vollbrachte der Nürnberger Peltzner mit seinem kleinen Doppeldecker die beste Leistung. Er legte Strecken bis zu 500 Meter zurück. Leider bewies das Lilienthal-Wort »Opfer müssen gebracht werden« bereits in diesem ersten Wettbewerb seine ewig bleibende Wahrheit. Am 9. August, auf den Tag 24 Jahre nach dem tödlichen Sturz Otto Lilienthals, stürzte Eugen v. Lössl am Westhang der Wasserkuppe nach einem Fluge von 80 Sekunden ab und wurde tot aus den Trümmern seines Flugzeuges geborgen. Doch auch damals gab es bei den Segelfliegern auf den jähem Tod in ihren Reihen nur eine Antwort: »Es wird weitergeflogen!«

Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1921

Von wesentlichen Segelflügen kann man jedoch erst im Rhön-Wettbewerb 1921 sprechen, als sich 33 Bewerber mit teilweise bereits sehr sinnreich durchkonstruierten Maschinen im August wieder auf der Wasserkuppe trafen. Die Erfahrungen des ersten Wettbewerbes und die Arbeiten in der Zwischenzeit machten sich erfolgreich bemerkbar. Ein eigenartiges Flugzeug brachte der Flieger Zeise auf die Wasserkuppe (Bild 8). Zeise wollte sich dem Vogelflug nähern und hatte hinter der eigentlichen Tragfläche ein Paar Schlagflügel angebracht, die der Pilot betätigte. Erfolge konnte er jedoch auf



Bild 10. Rhön 1921: Leichter Unfall eines Berliner Gleitfliegers



Bild 11. Rhön 1922: Erster Gleitflieger-Kursus



Bild 12. Rhön 1922: Schulflugzeug »Albatross«



Bild 13. Rhön 1922: »Vampyr« im Fluge



Bild 14. Rhön 1922: Nürnberger Doppeldecker



Bild 15. Rhön 1922: Beförderung zum Startplatz

diese Weise nicht erringen. Der modernen Bauart sehr nahe kam bereits das Flugzeug von Klemperer-Aachen, das nach den neuesten Gesichtspunkten der Aerodynamik konstruiert war. Die besten Flüge im Wettbewerb führte jedoch der Hannoveraner Arthur Martens durch, der ein in Hannover von Dr. Mädelung konstruiertes Flugzeug flog, das man seiner ganzen Bauart nach auch heute noch als modern bezeichnen könnte. Die Maschine, die später den Namen »Vampyr« erhielt (Bild 13), war ohne jede Verspannung gebaut, hatte also einen auf das geringste beschränkten Luftwiderstand und ihre Konstruktion war so leicht, daß der Aufwind der Rhön sie spielend trug. Martens erreichte mit einem Fluge von 5 Minuten 33 Sekunden Dauer eine Flugstrecke von 3580 Metern. Die größte Strecke in diesem Wettbewerb legte der Münchener Pilot Koller zurück, der am 25. August 4 Kilometer weit segelte. Die größten fliegerischen Erfolge wurden jedoch erst nach dem Wettbewerb erfliegen. Am 30. August startete Klemperer mit seiner »Blauen Maus« und landete nach 13 Minuten und Zurücklegung einer Flugstrecke von 5 Kilometern in der Nähe von Gersfeld am Fuße der Wasserkuppe. Hiermit waren alle bis dahin aufgestellten, zum größten Teil hart umstrittenen Dauerrekorde gebrochen, die vor und während des Krieges in Deutschland und Amerika erreicht sein sollten. Aber bereits wenige Tage später erreichte Martens mit dem »Vampyr« eine Strecke von 7,5 Kilometern. Er segelte von der Wasserkuppe nach Batten in einer Flugzeit von 15 Minuten 40 Sekunden. Auch dieser Doppelrekord hatte keine lange Lebensdauer. Regierungsbaumeister Harth, der bereits seit 1910 mit motorlosen Flugzeugen experimentierte, flog im September 21,5 Minuten. Harth erreichte bei einem Fluge, den er von seinem Übungsgelände am Heidelberg unternahm, eine Höhe von 70 Metern. Leider endete dieser Rekordflug mit einem sehr schweren Absturz Harths, der ihn auf lange Zeit ans Krankenlager fesselte. Harths Maschine unterschied sich von den damals üblichen Konstruktionen dadurch, daß die Flügel in ihrer ganzen Ausdehnung gesteuert wurden. Bild 16 zeigt den später zu großen Erfolgen gekommenen Segelflieger Wolf Hirth in der Harth'schen Maschine. Die große Leichtigkeit der Konstruktion in Verbindung mit der Flügelsteuerung machte es möglich, daß diese Maschine wiederholt ohne Startmannschaft vom Hang starten konnte. Unfälle gab es auf der Rhön natürlich häufig. Meistens liefen sie aber harmlos ab, wie der gefährlich aussehende Sturz eines Berliner Gleitfliegers, den Bild 10 zeigt, und der für die Maschine zwar tragisch, für den Piloten jedoch ohne Verletzung abging. Ein Todesopfer forderte aber auch das Jahr 1921. Der ehemalige Kampfflieger Leusch stürzte mit einer schwanzlosen Maschine, die der Weltensegler-Flugzeugbau gebaut hatte, nach einem sehr aussichtsreich begonnenen Fluge durch Flügelbruch ab und erlag seinen Verletzungen. In diesem Jahre dachte man auch bereits an die Schulung des Nachwuchses. Alle Fliegerei hatte ja nur Zweck, wenn man es erreichen konnte, daß die Fliegergeneration, die durch den Weltkrieg gegangen war, ihren Geist weiter fortpflanzen konnte auf jüngere Generationen. Fritz Stamer, ein Landsmann von Arthur Martens, widmete sich mit großem Eifer der Frage der Schulung und Erziehung des Nachwuchses. Das Jahr 1922 sah den ersten regelrechten Schulbetrieb auf der Wasserkuppe (Bild 11). Geschult wurde damals noch auf Doppeldeckern, bevor modernere und bessere Schülflugzeuge durchgebildet wurden. Von der Schulung im Motorflug unterschied sich die Segelflugschulung dadurch, daß der Schüler von Anfang an auf sich allein angewiesen war. Ein Schulanfänger am Doppelsteuer, wie es sich in der Motorfliegerei herausgebildet hatte, war hier zunächst nicht möglich, da die Schul-Segelflugzeuge zwei Personen einfach nicht trugen. Aber auch später, als die fortschreitende Technik den Bau von Doppelsitzern ermöglichte, ist man bei der alten Schulmethode geblieben, weil sie von Anfang an den Schüler zu selbständigem Handeln bringt. Die Schulung geht so vor sich, daß der Pilot erst durch kleine »Rutscher« an das Gefühl des Starts und die Flugbewegung gewöhnt wird. Vom flachen Hang geht es dann allmählich immer höher hinauf, bis die ersten wirklichen Flüge und schließlich die ersten Prüfungen gemacht werden können.



Bild 16. Rhön 1922: Wolf Hirth in der Harth-Messerschmitt-Maschine



Bild 17. Rhön 1922: Hentzen im »Vampyr«



Bild 18. Rhön 1922: Arthur Martens im »Greif«

Rhön 1922

Glänzende Erfolge brachte den Segelfliegern der Rhön-Wettbewerb des Jahres 1922, der ebenfalls wieder in den Augusttagen stattfand. Wie weit in der Öffentlichkeit das Vertrauen zu dem Segelflug bereits gewachsen war, zeigt die Ausschreibung eines Industrieprizes, der einen Flug von mindestens 40 Minuten Dauer forderte, eine Leistung, die damals noch geradezu unmöglich erschien. Und doch wurde diese Leistung nicht nur erreicht, sondern sogar noch überboten. Martens war es, der mit seinem »Vampyr« (Bild 13) am 18. August sich um diesen Preis bewarb und mit einem Fluge von 1 Stunde 6 Minuten die eine Bedingung dieses Preises glänzend erfüllte. Die zweite Bedingung, die an diesen Preis gebunden war, nämlich ein Streckenflug von 5 Kilometern, konnte er bei diesem Fluge ebenfalls erfüllen. Nachdem er über 40 Minuten am Hange der Wasserkuppe im Aufwinde gekreuzt hatte, setzte er zum Streckenfluge an und landete schließlich hinter Weyers, 8,9 Kilometer Luftlinie von der Wasserkuppe entfernt. Rekorde hatten damals keine lange Lebensdauer. Ein Studienkamerad von Martens, Hentzen, startete am nächsten Tage auf demselben Flugzeug, segelte über 1½ Stunden im Aufwind der Wasserkuppe und ging dann ebenfalls auf Strecke, wobei er die gleiche Richtung einschlug wie Martens, jedoch dessen Leistung noch um 100 Meter überbot. Hentzen flog bei diesem Fluge 2 Stunden. Aber noch war der Rekordhunger der Piloten nicht gestillt. Wenige Tage später, am 24. August, stellte Hentzen einen neuen Weltrekord im Dauerflug auf. Im Wasserkuppengelände hielt er sich 3 Stunden und 6 Minuten in der Luft und schaffte gleichzeitig dabei mit 350 Meter Startüberhöhung einen neuen Höhenweltrekord, der von der Welt genau so bestaunt wurde, wie die anderen Flugleistungen, die kaum ein

Mensch glauben wollte, weil man sich damals diese Leistungen mit Flugzeugen ohne Motor noch gar nicht vorstellen konnte. Mit sämtlichen Weltrekorden, die es im Segelflug zu erringen gab, in der Tasche, verließ Hentzen den Wettbewerb des Jahres 1922. Bild 17 zeigt den Weltrekordflieger im »Vampyr«, während Bild 18 eine ähnliche Konstruktion, den »Greif« der Hannoveraner mit Martens am Steuer zeigt. Als dritter Dauerflieger muß aus diesem Wettbewerb noch der Darmstädter Pilot Hackmack erwähnt werden, der auf dem Flugzeug »Geheimrat« der Darmstädter Studenten 1 Stunde und 31 Minuten segelte. Eine interessante Erscheinung in diesem Wettbewerb war der holländische Konstrukteur Fokker, der erfolgreiche Erbauer vieler deutscher Kriegsflugzeuge während des Weltkrieges. Fokker hatte auf die Rhön den ersten Doppelsitzer mitgebracht und segelte mit einem Begleiter 13 Minuten, ein Rekord, den er selbst im gleichen Jahre in England noch auf 37 und später auf 49 Minuten hinaufschrauben konnte. Bild 19 zeigt ein schwanzloses Flugzeug, einen Versuchsbaustück des Weltensegler-Flugzeugbaus, Baden-Baden, der sich als erster mit dem Bau schwanzloser Flugzeuge beschäftigte, da er in dieser Bauart große Vorteile gegenüber der normalen Bauweise vermutete. Im Winter 1922/23 machte man im Harz Segelflugversuche. Man schrieb sogar einen Wettbewerb aus, der in St. Andreasberg durchgeführt wurde, größere Erfolge jedoch nicht brachte.

Rossitten 1923

Aber auch in anderen Teilen des Reiches war man nicht müßig. Der ostpreußische Lehrer Ferdinand Schulz, der zum ersten Male 1921 auf der Rhön erschienen war, dort aber mit seinem Flugzeug, einem mit primitivsten Hilfsmitteln zusammengebauten Eindecker, von der technischen Kommission nicht zugelassen wurde, fand in seiner Heimat ein ideales Segelfluggelände. An den ungefähr 50 Meter hohen Wanderdünen der Kurischen Nehrung wurde der vom Lande kommende Wind in die Höhe abgelenkt und bildete ein Aufwindfeld, das sich über viele Kilometer Länge längs der Nehrung erstreckte. In diesem Gelände wurde 1923 der erste Küsten-Segelflug-Wettbewerb veranstaltet. Und hier war es Ferdinand Schulz, der der erstaunten Welt zeigte, daß man auch mit einer primitiven Maschine fliegen kann, wenn nur der richtige Mann am Steuer sitzt. 5,2 Kilometer Streckenflug ist der erste Rekord in Rossitten, aufgestellt von Ferdinand Schulz, der in den nächsten Jahren Rekord auf Rekord flog. Am 11. Mai 1924 flog Ferdinand Schulz — immer auf



Bild 19. Rhön 1922:
Schwanzloser Versuchsbaustück der Weltensegler-Werke



Bild 20. Winterflug in St. Andreasberg im Harz



Bild 21. Rossitten 1923: Rekordflugzeug von Ferdinand Schulz



Bild 22. Rossitten 1923: Ferdinand Schulz



Bild 23. Rossitten 1923: Start am Kurischen Haff



Bild 24. Rossitten 1923: Nach der Notlandung am Kurischen Haff



Bild 25. Rossitten 1923: Nach dem unfreiwilligen Bad im Haff



Bild 26. Rossitten 1923: Ein Wasser-Segelflugzeug



Bild 27. Rhön 1923: Prinz Heinrich und General Ludendorff bei der Einweihung des Fliegerdenkmals

seiner »Besenstiel«-Maschine – den weltbekannt gewordenen Dauerrekord von 8 Stunden 42 Minuten, eine Leistung, die berechtigtes Aufsehen erregte und den Namen des ostpreußischen Lehrers weltberühmt gemacht hat. Im Oktober 1925 erreichte Schulz im russischen Segelflug-Wettbewerb auf der Krim eine Flugdauer von 12 Stunden und 6 Minuten. In den Zwischenzeiten war der Dauerrekord vorübergehend in Händen der französischen Flieger Maneyrol, Thoret und Barbot gewesen, die in der Nähe von Vauville ein für Dauerflüge gut geeignetes Gelände hatten. An diesen Rekordflügen beteiligte sich auch der Belgier Massaux, der im Juli 1925 in Vauville 10 Stunden und 29 Minuten gesegelt war. Der Dauerrekord blieb dann lange Zeit unangefochten in den Händen von Ferdinand Schulz, der seinen eigenen Krimrekord im Jahre 1927 noch mit einem Fluge von 14 Stunden und 7 Minuten entscheidend verbessern konnte. 1929 ereilte auch Ferdinand Schulz das Fliegerschicksal. Mit einer Motormaschine stürzte er in Stuhm (Westpr.), als er bei der Einweihung eines Kriegerdenkmals für die gefallenen Kameraden aus dem Weltkrieg einen Kranz abwerfen wollte, tödlich ab. Doch kehren wir zurück zum ersten Küsten-Segelflug-Wettbewerb Rossitten 1923. Wer jemals dieses herrliche Fleckchen Erde in schönen Mahtagen besucht hat, wird die erhebenden Eindrücke, die ihm dort begegnen, nicht wieder vergessen. Lustiges Treiben herrschte während der Wettbewerbe in dem Fliegerlager, das mitten in den Dünen entstanden war, und bis heute ist die Fliegerschule Rossitten eine der Hauptausbildungsstätten für den deutschen Segelfliegernachwuchs geblieben. Oft gibt es dabei freilich auch Zwischenfälle, die jedoch den Humor der Segelflieger nicht trüben können. Die Bilder 23 bis 25 zeigen den Verlauf eines Fluges, der so stolz von der hohen Düne herab begonnen mit der feuchten Landung im Kurischen Haff endete. Nicht nur die Maschine hat ihre Taufe wegbekommen, auch der Flieger nahm ein unfreiwillig kühles Bad. Doch werden ihm Wind und Sonne die naß gewordenen Sachen bald wieder getrocknet haben. Mancher Flug und besonders natürlich die Flüge von Anfängern wurden auf diese feuchte Art und Weise beendet, wenn die Flugzeuge einmal aus dem Aufwindgebiet der Wanderdüne herauskamen und den Anschluß nicht wieder erreichten. Es war deshalb kein Wunder, daß man schon früh auf den Ausweg verfiel, speziell für Rossitten wasserfeste Segelflugzeuge zu bauen, doch bewährten sich diese Bauarten damals noch nicht, weil sie durch ihre plumpere Form nicht die guten Flugeigenschaften hatten wie die anderen leicht gebauten Maschinen (Bild 26).

Rhön 1923

Auf dem Fluggelände der Wasserkuppe, an der Stelle, wo nach der Zerstörung der deutschen Luftmacht der Wiederaufbau der deutschen Luftgattung von jungen begeisterten Idealisten begonnen wurde, errichtete man den toten Fliegern des Weltkrieges ein Denkmal, das stets der Fliegerjugend eine Mahnung sein soll. Am 31. Mai 1923 wurde der Fliegergedenkstein unter riesiger Beteiligung der Freunde der deutschen Luftfahrt und insbesondere des deutschen Segelfluges eingeweiht. An der Spitze der Feiernden sehen wir den Prinzen Heinrich von Preußen, der, solange er lebte, ein treuer Freund und Kamerad der Rhönflieger war und jeden Wettbewerb mit den jungen Segelfliegern gemeinsam auf der Wasserkuppe verbrachte. Neben ihm zeigt Bild 27 den großen Feldherrn des Weltkrieges, General Ludendorff, der mit seiner Gegenwart bei der Denkmalsweihe die Leistungen der deutschen Kriegsfieger ehrte. In diesem Jahre wurde unter Leitung des Frankfurter Konsuls Dr. Kotzenberg die »Segelflug-Gesellschaft« als Kontroll- und Beratungsstelle für den Segelflug gegründet. Entscheidend für die wissenschaftliche Weiterentwicklung des Segelfluges wurde die ein Jahr später entstandene »Rhön-Rossitten-Gesellschaft« in Frankfurt a. M., die im Jahre 1925 in der Rhön unter Leitung von Prof. Dr. Georgii ein Forschungsinstitut für Segelflug einrichtete, das bei der späteren Weiterentwicklung unerhört wertvolle Arbeit leistete. Bild 29 zeigt den Start eines Segelflugzeuges und zwar des später tödlich abgestürzten Erfurter Piloten Standfuß. Bild 30 zeigt einen Hängegleiter-Flieger, eine Flugzeugart, die in den ersten Jahren des motorlosen Fluges den anderen Flugzeugen fast noch gleichberechtigt war. Allerdings sind wirkliche Segelflüge mit Hängegleitern in der Nachkriegszeit wohl kaum noch durchgeführt worden. Immerhin war der Hängegleiter aber ein Mittel, um jungen Leuten auf billige Art und



Bild 28. Rhön 1923: Denkmalsweihe auf der Wasserkuppe



Bild 29. Rhön 1923: Start des Erfurter Segelfligers Standfuß



Bild 30. Rhön 1923: Im Hängegleiter



Fliegerdenkmal auf der Wasserkuppe



Bild 31. Rhön 1923: Erprobung eines Hängegleiters



Bild 32. Rossitten 1924: Peltzner in seinem Hängegleiter



Bild 33. Rossitten 1924: Hängegleiter startet von der Wanderdüne

Weise die ersten Anfangsgründe des Fliegens beizubringen. Im Gegensatz zu den normalen Flugzeugen besitzt der Hängegleiter keine beweglichen Steuerorgane. Die Flächen am Rumpfende sind fest, dienen also lediglich der Stabilisierung. Gesteuert wird der Hängegleiter dadurch, daß der Flieger durch Körperbewegungen den Schwerpunkt des fliegenden Flugzeuges verlagert. Arme und Beine sind die Steuerorgane des Hängegleiters. Tiefensteuer gibt er durch Vorschwingen der Beine, Höhensteuer durch Rückschwingen oder dadurch, daß er den ganzen Körper nach hinten schiebt. Die richtige Seitenlage wird durch entsprechendes Seitlichschwingen der Beine wieder hergestellt, wenn sie im Fluge unter dem Einfluß von Böen verlorengeht. Genau so hat Otto Lilienthal seine zahlreichen Flüge durchgeführt. Wie schon eingangs erwähnt wurde, änderten die Brüder Wright diese Steuerungsmethode insofern ab, als der Pilot in liegende Stellung gebracht wurde und nun auf etwas bequemere Weise sein Körpergewicht entsprechend den Anforderungen des Fluges verlegen konnte. Beim Hängegleiter sind die Beine des Flugzeugführers gleichzeitig Fahrgestell des Flugzeuges, und die Kunst der Landung muß schon sehr sorgfältig geübt werden, wenn der Flugschüler nicht nach einem arbeitsreichen Flugtage feststellen will, daß seine Körperlänge einige Zentimeter weniger beträgt als am Morgen. Doch die Nachtruhe heilt auch diese Schäden und wer einmal einen solchen Flugbetrieb mitgemacht hat, wird sich daran Zeit seines Lebens gern erinnern. Die richtige Fluglage eines derartigen Flugzeuges wurde, bevor sich der Pilot ihm anvertraute, dadurch ausprobiert, daß man den Hängegleiter ähnlich wie einen Drachen an zwei Halteseilen aufsteigen ließ (Bild 31). Ein Meister des Hängegleiter-Fliegens war der Nürnberger Peltzner, der auf der Rhön und in Rossitten unzählige Flüge mit seinem Fluggerät durchführte. Im Wettbewerb Rossitten 1924 war Peltzner noch eifrig tätig. Als einer der emsigsten Wettbewerbsteilnehmer startete er ein ums andere Mal von der hohen Düne herab auf das Kurische Haff zu und landete auf dem schmalen Strand am Fuße der Wanderdüne (Bilder 32 und 33). In diesem zweiten Küstensegelflug-Wettbewerb finden wir auch Arthur Martens wieder, den Bild 34 auf seinem Flugzeug »Strolch« zeigt. Seine beste Leistung in diesem Wettbewerbe war eine erreichte Höhe von 195 Metern und eine Flugstrecke von 10,3 Kilometern, die er ohne weiteres noch hätte vergrößern können, wenn nicht die litauische Grenze, die er nicht überfliegen wollte, ihn zur Landung gezwungen hätte. Im gleichen Wettbewerb führte Martens sein Flugzeug »Max« vor, das er mit einem 2,4 PS Fahrrad-Motor ausgerüstet hatte. Diese geringe Motorkraft in Verbindung mit dem Aufwind der Düne ermöglichte ihm, in 200 Meter Höhe über dem Fluggelände seine Kreise zu ziehen. Im Jahre 1924 begründete Arthur Martens gemeinsam mit seinem Kameraden Fritz Stamer die Fliegerschule Wasserkuppe (Bild 36), die, ein Jahr danach von der Rhön-Rossitten-Gesellschaft und schließlich 1933 vom Deutschen Luftsport-Verband übernommen, einen großen Teil des deutschen Segelflieger-Nachwuchses ausgebildet hat. Bild 35 zeigt den jüngsten Segelflieger des Rhön-Wettbewerbes 1923 und 1924, Peter Riedel, der 1923 als 17-jähriger Schüler seine Gleitflieger-Prüfung machte und dann später einer der erfolgreichsten Segelflieger geworden ist.

Rhön 1924

Der Rhön-Wettbewerb des Jahres 1924, der 5. Segelflug-Wettbewerb, der auf der Wasserkuppe veranstaltet wurde, war für manche Freunde des Segelfluges eine Enttäuschung. Man hatte nämlich mit dem Segelflug-Wettbewerb gleichzeitig einen Leichtflugzeug-Wettbewerb ausgeschrieben, ursprünglich gedacht in der Art, daß man Segelflugzeuge mit Hilfsmotoren ausrüsten wollte, die dem Piloten ermöglichen würden, von einem Hang zu einem entfernten Segelflughang vorzustoßen und so auf billige Weise unter Ausnutzung aller erreichbaren Aufwinde Streckenflüge zurückzulegen. Den Gedanken, der in diesem Leichtflugzeug-Wettbewerb lag, hatte zum ersten Male Arthur Martens im Frühjahr 1924 in Rossitten verwirklicht durch die erwähnten Flüge mit seinem Flugzeug »Max«. Während der »Max« aber noch wirklich ein Segelflugzeug war



Bild 34. Rossitten 1924: Martens startet auf »Strolch«



Bild 35. Rhön 1924: Peter Riedel, damals der jüngste Segelflieger



Bild 36. Rhön 1924: Maschinen der Fliegerschule Martens



Bild 37. Rhön 1924:
Leichtflugzeug-Wettbewerb: Bäumer auf »Roter Vogel«



Bild 38. Rhön 1924:
Leichtflugzeug-Wettbewerb: Ernst Udet mit seinem »Kolibri«



Bild 39. Übergang zum Leichtflugzeug, Typ Klemm »L15«

und der leichte Motor wirklich ein Hilfsaggregat, waren die Flugzeuge, die zum Leichtflugzeug-Wettbewerb in der »Rhön 1924« erschienen, wohl leichte Flugzeuge, aber keine Segelflugzeuge mit Leichtmotoren, d.h. sie waren nicht mehr ohne Motorkraft segelfähig. Immerhin hatte auch diese Ausschreibung ihr Gutes, und der Segelflug hat bewiesen, daß er nicht nur Selbstzweck zu sein braucht, sondern sehr wohl befruchtend auf die gesamte Fliegerei einwirken konnte. Die auf der Rhön erschienenen Leichtflugzeuge waren nach den Erfahrungen des Segelflugzeugbaues aerodynamisch gut durchgebildet und mit möglicher Gewichtsersparnis gebaut. So gelang es, Motorflugzeuge zu bauen, die nur eine Antriebskraft von ganz wenigen PS brauchten, die also gegenüber den früheren Motorflugzeugen sich durch äußerste Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit auszeichneten. So wurde hier für die Entwicklung der deutschen Sportluftfahrt, die ja auf äußerste Sparsamkeit bedacht sein mußte, eine wichtige Grundlage geschaffen. Das Leichtflugzeug von Bäumer, der »Rote Vogel« (Bild 37), Udet's »Kolibri« (Bild 38), der »Habicht« von Hentzen und Blume und andere, wurden die Vorläufer für die späteren leichten Sportflugzeuge, mit denen deutsche Sportflieger in den folgenden Jahren die größten Erfolge erringen konnten. Den Übergang vom Segelflugzeug zum Leichtflugzeug zeigt am besten das Leichtflugzeug »L15« (Bild 39), das Regierungsbaumeister Klemm vom Daimler-Flugzeugbau, Sindelfingen, konstruierte und allmählich zu dem weltberühmt gewordenen Typ Klemm »L 20« (Bild 40) entwickelte, mit dem z.B. der jugendliche Pilot Frhr. von König-Warthausen einen Flug um die Welt durchführte. Nur 20 PS leistete der kleine Daimler-Motor mit seinen zwei Zylindern. So wurde der Segelflug, eigentlich ohne es bewußt zu wollen, bahnbrechend für die gesamte deutsche Luftfahrt. Diese Erkenntnis und auch die Freude, die man an sich im Jahre 1924 empfand, als die kleinen »Brunner« die Wasserkuppe umschwirren — die lustigen Kapriolen, die Ernst Udet mit seinem »Kolibri« vollführte, erregten nicht wenig Erstaunen und Bewunderung — all das konnte nicht über die gewisse Enttäuschung hinweghelfen, die die Rhön-Segelflieger darüber empfanden, daß ihre eigene Idee mit diesen Versuchen nichts mehr zu tun hatte. Die wirklichen Segelflieger wollten sich aus der Natur selbst die Kraft zu ihren Flügen holen, wollten es den großen Segelvögeln gleichtun, die sie in der Nähe der Wasserkuppe ihre Kreise ziehen sahen und die ja schließlich die Anregung zum Segelfluggedanken überhaupt gegeben haben. Diese restlose Erforschung der Natur und des natürlichen Fluges mußte jedoch erst langsam in den späteren Jahren erkämpft werden. 1924 war die Zeit dafür noch nicht gekommen. Trotz guter Flugzeuge — Bild 41 zeigt das Flugzeug »Roemryke-Berge« einer westfälischen Gruppe — gab es 1924 keine besonders überragenden Flugleistungen. Man flog brav und schneidig im Hangaufwind der Wasserkuppe. Neue Erkenntnisse und Rekordflüge wie in den Jahren vorher blieben jedoch aus.

Rossitten 1925

Die Bilder 42 bis 45 führen uns wieder in die Dünen der Kurischen Nehrung, mitten in den Betrieb des 3. Küsten-Segelflug-Wettbewerbes. Bild 42 führt uns auf den Kamm der Wanderdüne, die dort 50 Meter aus dem Kurischen Haff emporragt. Man sieht, wie damals der Transport der Flugzeuge zum Start durchgeführt wurde. Zwei »PS« ziehen den Eindecker von Espenlaub durch den Dünen sand. Bild 43 zeigt, daß es beim Start manchmal aufpassen heißt. Wird das Flugzeug nicht beim ersten Schwung von dem Gummiseil hoch in die Luft torpediert, dann müssen die Startmannschaften schnell die Köpfe einziehen oder sich hinwerfen, um nicht in unangenehme Berührung mit den Vorderkanten der Tragflächen zu kommen. Auch Bild 44 zeigt einen reizvollen Ausschnitt aus dem Flugbetrieb. Bild 45 zeigt eine von der Darmstädter Akademischen Fliegergruppe konstruierte Maschine, den Doppelsitzer »Margarete«, der viele erfolgreiche Flüge durchführte. Das nächste Bild zeigt eines der ersten erfolgreichen Schulflugzeuge, den von Martens konstruierten Schulhochdecker »Pegasus«, auf dem in der damaligen Zeit viele Jungsegelflieger ihre Anfangsausbildung erhielten. Überhaupt waren diese Jahre, die dem Segelflug



Bild 40. Leichtflugzeug Klemm »L 20«



Bild 41. Rhön 1924: »Roemryke-Berge«



Bild 42. Rossitten 1925: Auf dem Kamm der Wanderdüne



Bild 43. Rossitten 1925: Schwieriger Start



Bild 44. Rossitten 1925: Im Aufwind der Wanderdüne



Bild 45. Rossitten 1925:
Doppelsitzer »Margarete« über dem Kurischen Haff

vom wissenschaftlichen Standpunkt zwar weniger Fortschritte brachten, dennoch nicht nutzlos veran. Galt doch die Sorge in erster Linie der Heranziehung eines brauchbaren Nachwuchses, da die Kriegsfieger, die die Bewegung ins Leben gerufen hatten, sich allmählich »zur Ruhe setzten« bzw. zu höheren Aufgaben herangezogen wurden und sich deshalb der aktiven Segelfliegerei nicht mehr so widmen konnten, wie in den ersten Jahren. Ein nettes Stimmungsbild aus dem Rhön-Wettbewerb 1925 zeigt Bild 47, wo ein Matrose mit seinen Winkelflaggen die Landung eines Flugzeuges zur Startstelle signalisiert. Diese schmucken Helfer hatte man sich als schnelle Nachrichtenübermittler für den Rhön-Wettbewerb gesichert. In der Hauptflugrichtung am Hang der Wasserkuppe, auf den umliegenden Höhen waren die Signalgäste der Marine stationiert und tauschten mit Hilfe ihres Winkeralphabets Start- und Landemeldungen aus. Typisch für die damalige Zeit ist Bild 49: vor einem heranziehenden Gewitter machten die Segelflieger damals kurz kehrt und brachten ihre Maschinen vom Startplatz in die Zelte und Hallen, um sie vor den mit dem Gewitter verbundenen Böen zu schützen. Das wurde später anders, als man erkannte, daß die Luftkräfte eines Gewitters nicht unbedingt Feinde des Segelfiegers sein mußten, sondern im Gegenteil zu schönen Erfolgen verhelfen konnten. Der erste Segelflieger, der das ausprobierte, war der Kasseler Luftpolizist Max Kegel, der seit den ersten Jahren der Fliegerei Gast auf der Wasserkuppe war, die zu seinem Dienstrevier gehörte. Max Kegel (Bild 50) konnte sich den Reizen des motorlosen Fluges nicht verschließen und fing selbst an zu fliegen. In den Jahren 1924 und 1925 schulte er fleißig, 1926 gehörte er bereits zu den Rekordfliegern. In diesem Wettbewerb war ein Zielflugpreis zu der in der Nähe der Wasserkuppe gelegenen Milseburg ausgeschrieben, bei dem eine Rückkehr zur Startstelle verlangt wurde, für die damalige Zeit eine äußerst schwierige Aufgabe. Am 12. August wollte Max Kegel zu einem Flug um diesen Milseburgpreis starten. Ein aufziehendes Gewitter konnte ihn in seinem Tatendrang nicht hindern. Aber bald nach dem Start mußte er erkennen, daß mit einem Gewitter nicht zu spaßen ist. Die Aufwinde vor der Gewitterfront und in den Gewitterwolken zogen ihn wie magnetisch an und plötzlich merkte er, daß er mitten in der schwarzen Gewitterwolke ohne jede Erdsicht, ohne jede Möglichkeit zur Orientierung flog. Sein Flugzeug wurde von heftigen Böen geschüttelt, Regen und Hagel trommelten auf Rumpf und Flächen der Maschine. Aber das Flugzeug stieg höher und höher. Der Geschwindigkeitsmesser pendelte hin und her und zeigte dem Piloten deutlich, daß sein Flugzeug einmal mit Geschwindigkeiten fliegt, die um die 100-Kilometer-Grenze herum liegen, ein anderes Mal so langsam, daß die Maschine schließlich über den Schwanz abrutscht. Doch niemals verlor der erfahrene Pilot bei diesem Flug ganz die Herrschaft über sein Flugzeug. Schließlich gelingt es ihm, durch ein Wolkenloch wieder in Erdsicht zu kommen. Er stellt fest, daß er aus dem Gewitter heraus ist und in großer Höhe, weit über der Höhe der Wasserkuppe (951 Meter) über der Landschaft segelt. Bald kann er auch die Orientierung wieder aufnehmen und feststellen, daß er über Neustadt an der Saale fliegt. Mit Rückenwind wird der Flug fortgesetzt. Als er seine Höhe soweit verloren hatte, daß er zur Landung ansetzen muß, ist er in der Nähe von Koburg bei Gumbertshausen. 55,6 Kilometer beträgt die Flugstrecke, die von der Wettbewerbsleitung auf der Wasserkuppe vermessene wird. Dort hatte man schon die Hoffnung aufgegeben, Max Kegel lebend wiederzusehen. Um so größer war die Freude über diesen Erfolg, der den bisherigen Streckenrekord weit um das Doppelte überbot. Ungeahnt hatte Max Kegel neue Kräfte für den Segelflugsport entdeckt, die nun in systematischer Arbeit weiter erforscht wurden und in der Folgezeit zu den schönsten Erfolgen des motorlosen Fluges führten. Der Name »Gewittermaxe« blieb Max Kegels Ehrentitel. Der Milseburgpreis, von dem oben gesprochen wurde, fiel im Jahre 1926 an den Darmstädter Piloten Johannes Nehring, der sich damit in die erste Reihe der Segelflieger stellte. Man muß sich stets vorstellen, daß zur damaligen Zeit als einzige Kraftquelle für den Segelflug nur der Hangaufwind bekannt war. Der Segelflieger, der auf Strecke gehen wollte, mußte also sehen, daß er an seinem Starthang genügend Höhe erreichte, um mit Hilfe dieser Höhe eine größere Strecke gleiten zu können. Wenn er diese



Bild 46. Rhön 1925: Schulflugzeug »Pegasus« beim Start



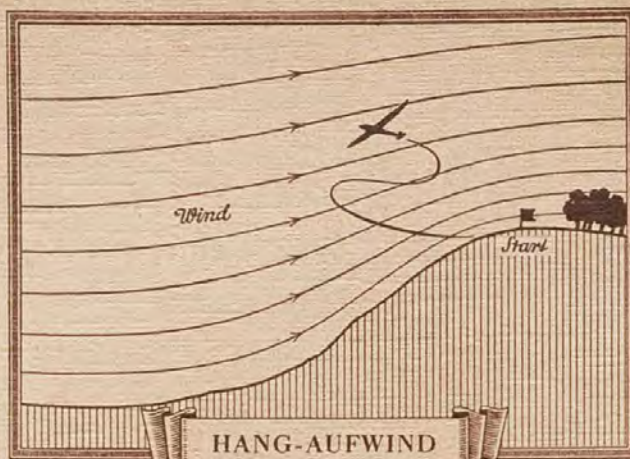
Bild 47. Rhön 1925:
Matrose signalisiert die Landestelle nach dem Startplatz



Bild 48. Rhön 1925: Ein Frühstück auf der Wasserkuppe



Bild 49. Rhön 1925: Gewitter zwang damals noch zur Heimkehr



Höhe eingebüßt hatte, mußte er sich wieder einen günstig gelegenen Hang suchen und an diesem erneut ständig kreisend seine Höhe verbessern. Ungeheuer schwer war also die Aufgabe, von der Wasserkuppe nach einem niedriger gelegenen Berg zu fliegen und dann wieder zur Wasserkuppe zurückzukehren, wo in einem bestimmten Umkreis um die Startstelle gelandet werden mußte. Ein außerordentliches fliegerisches Können und das feinste Gefühl in der Ausnutzung des Aufwinds gehörten dazu, um eine solche Aufgabe zu erledigen. Nehrung schaffte es. Am Westhang der Wasserkuppe kreiste er, langsam Höhe gewinnend, bis diese ausreichte, um im gestreckten Fluge die Milseburg, die zirka 7,5 Kilometer nördlich von der Wasserkuppe liegt, zu erreichen. Dann begann der schwierige Rückflug. Jede Aufwindströmung an den auf dem Wege liegenden Bergen mußte bis aufs letzte ausgenutzt werden, um wieder das Wasserkuppengebiet zu erreichen: ein ständiger Kampf um jeden Zentimeter Höhe, der die Meisterschaft Nehrings bewies und schließlich den gewünschten Erfolg brachte. Bild 54 zeigt links Nehrung im Kreise seiner Kameraden, als sie sich in Berlin zur Teilnahme an einer Segelflug-Expedition auf der russischen Halbinsel Krim trafen. Im Jahre 1927 wurde Nehrung Gesamtsieger des 8. Rhön-Segelflug-Wettbewerbes. Er hatte sich allmählich zum Streckenflugmeister im Hangwind entwickelt. Auch bei diesem Wettbewerb konnte er auf dem Flugzeug »Darmstadt« (Bild 64) den Fernzielflugpreis, der in diesem Jahre von der Wasserkuppe zum Heidelberg und zurück führte, gewinnen. Außerdem erreichte er mit einem Streckenfluge von 51,8 Kilometern, der ihn von der Wasserkuppe bis in die Nähe von Berka führte, die beste Leistung des Wettbewerbes. Rekord jagt Rekord. Das Jahr 1927 war das Rekordjahr für Ferdinand Schulz, der im 4. Küsten-Segelflug-Wettbewerb in Rossitten eine Flugdauer von 14 Stunden 8 Minuten erreichte und damit einen neuen Weltrekord im Dauerflug aufstellte. Im gleichen Wettbewerb konnte er am 14. Mai den Streckenrekord von Max Kegel brechen und mit einem Fluge nach Memel von 60,2 Kilometer Streckenlänge auch den Strecken-Weltrekord an sich bringen. Diesen Rekord konnte erst im nächsten Jahre im 9. Rhön-Segelflug-Wettbewerb Nehrung überbieten, als er mit einem Fluge von der Wasserkuppe nach Treffurt bei Eisenach 71,2 Kilometer zurücklegte. Der Wettbewerb des Jahres 1928 brachte wieder große Erfolge. Die Flugmethode von Nehrung fand Schüler, und eine ganze Reihe kleinerer Streckenflüge wurde von Nachwuchs-Segelfliegern vollbracht. In diesem Wettbewerb taucht der Wiener Jungflieger Robert Kronfeld zum ersten Male mit Leistungsflügen auf. Ein 41-Kilometer-Flug führt ihn über ein Gelände, das bis dahin segelfliegerisch nicht erforscht war, bis in die Nähe von Königshofen



Bild 52. Rossitten 1927: Ferdinand Schulz nach seinem 14-Stunden-Rekordflug



Bild 50. Rhön 1926: Max Kegel, der erste Gewitterflieger



Bild 53. Rhön 1928: Flugzeug vom Typ »Prüfling«



Bild 51. Rossitten 1927: Feuchte Landung im Kurischen Haff



Bild 54. Berlin 1926: Teilnehmer an der Rußland-Expedition deutscher Segelflieger



Bild 55. Rhön 1928: Leistungssegelflugzeug vom Typ »Professors«



und bringt ihm den »Streckenforschungspreis« ein. Auch die Bedingungen des »Fernzielflugpreises«, der in diesem Jahre dem 7,9 Kilometer entfernten Himmeldunkberg galt, konnte Kronfeld als Erster erfüllen. In diesem Wettbewerb wurde wieder eine neue Aufwindart für den Segelflug erschlossen. Das unter Leitung von Prof. Georgii stehende Forschungsinstitut für Segelflug beschäftigte sich schon seit längerer Zeit mit der Erforschung der sogenannten »thermischen Aufwinde«. Man hatte gefunden, daß durch Sonneneinstrahlung die Erdoberfläche verschiedenartig erwärmt wird und daß durch diese verschiedenartige Erwärmung vertikale Luftströmungen hervorgerufen werden. Durch systematische Erforschung wurde in Darmstadt festgestellt, daß die Aufwindströme, die dabei entstehen, die Sinkgeschwindigkeit der Segelflugzeuge bedeutend übertreffen, daß also in solchen Aufwindschläuchen Segelflugzeuge leicht



Bild 58. Rhön 1928: Mit Bruch auf dem Heimmarsch



Bild 56. Rhön 1928: Ein Bruch



Bild 59. Rhön 1929: Ein heißer Tag auf der Wasserkuppe



Bild 57. Rhön 1928: Typ »Prüflinge« über der Wasserkuppe

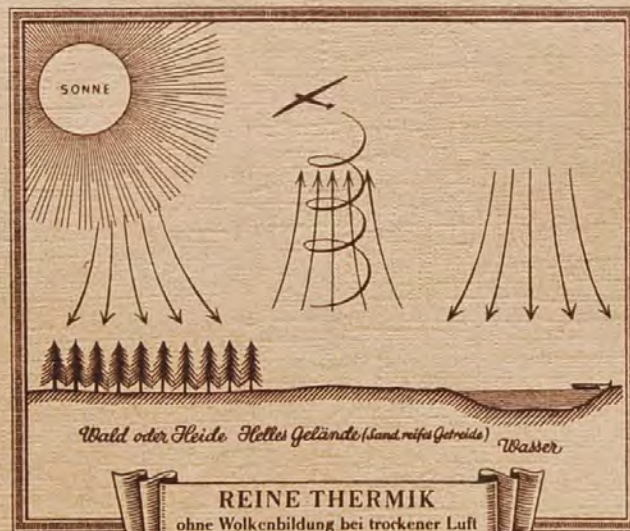


Bild 60. Beim Zusammenbau



Bild 61. Rhön 1929: Kronfeld auf »Wien«



Bild 62. Rhön 1929: Ein origineller Einfall



Bild 63. Rhön 1930:
Luftbild der Wasserkuppe (freigegeben durch RLM)

Höhe gewinnen konnten. Praktisch wurden diese thermischen Aufwinde zum ersten Male im Wettbewerb 1928 von Kronfeld ausgenutzt. Für den Segelflieger bedeutete es eine Erleichterung für das Auffinden dieser an sich unsichtbaren Windströmungen, daß sich bei sonst geeigneter Wetterlage am Kopfe eines solchen Aufwindschlauches eine Wolke bildete. Diese Wolken entstehen dadurch, daß die Feuchtigkeit der aufsteigenden Luft in den kälteren Höhenschichten kondensiert. Der Segelflieger, der eine solche »Kumuluswolke« ansteuert, kann also mit ziemlicher Sicherheit damit rechnen, daß er unter dieser Wolke ein Aufwindfeld vorfindet. Dazu wurde durch die praktischen Flüge dann festgestellt, daß innerhalb der Wolken selbst durch die Kondensationsvorgänge noch zusätzliche Aufwinde entstanden. Die Ausnutzung dieser Aufwinde war jedoch gefährlich dadurch, daß die Flieger in der Wolke selbst beim Fehlen jeder Sicht leicht das Gefühl für die Fluglage der Maschine verloren und dadurch in Gefahr kamen. Erst die Einführung der Blindflug-Instrumente für Segelflugzeuge und die Schulung der Segelflieger selbst im reinen Instrumentenflug brachte die Möglichkeit, die Aufwinde der Wolken bis zum letzten auszunutzen und dadurch manchmal außerordentliche Höhen zu erreichen. Es ist selbstverständlich, daß von dieser Zeit ab Fallschirme benutzt wurden, und wiederholt hat dieser »Rettungsring der Luft« Segelfliegern, die aus Wolken abstürzten, das Leben gerettet. Später wurde festgestellt, daß die Bildung von Wolken über den Aufwindschläuchen, die durch »Thermik« hervorgerufen werden, nicht immer stattfindet, daß es also vollkommen unsichtbare thermische Aufwinde gibt, zum Unterschied von den vorher geschilderten »Wolken-Aufwinden« »reine Thermik« genannt. Zur Ausnutzung dieser letztgenannten Segelflug-Möglichkeiten hilft nur feinstes segelfliegerisches Gefühl, das, wie wir sehen werden, in den späteren Jahren aber auch zur Selbstverständlichkeit wurde. Einstweilen sind wir aber noch nicht so weit. Das Jahr 1928 ist im allgemeinen noch ein Jahr des Hangsegelfluges. Um so aner kennenswerter ist es, wenn in diesem Jahre bereits eine ganze Zahl bedeutender Streckenflüge durchgeführt wurden. Eine Berliner Wochenzeitschrift setzte gegen Ende des Jahres einen wertvollen Preis für den ersten Segelflug, der die 100-Kilometer-Grenze überschritt, aus. Nehring und Kronfeld waren die Hauptbewerber um diesen Preis. Nehring versuchte es an der Bergstraße und den Hängen des Schwarzwaldes und erreichte dort im Frühjahr 1929 zunächst eine Strecke von 70,6 Kilometern, die er kurze Zeit darauf auf 72,3 Kilometer verbessern konnte. Dieser Flug, der einen neuen Strecken-Weltrekord bedeutete, erbrachte Nehring zugleich mit 1209 Metern Startüberhöhung den Höhen-Weltrekord. Den Preis errang jedoch Kronfeld, der sich als Fluggelände den Teutoburger Wald auserwählt hatte, mit einem Streckenfluge von Bergeshövede bei Rheine bis nach Horn. Die Streckenlänge dieses Fluges betrug 102 Kilometer und brachte für Kronfeld außer dem Preis die Ehre, das erstmalig in der Weltrekordliste verzeichnet zu sein, auf der er dann noch viele Male zu finden war. Im Wettbewerb des Jahres 1929 machte Kronfeld seinen ersten Gewitterflug und konnte dabei mit 143 Kilometern wieder einen neuen Rekord aufstellen. Er landete in der Nähe von Gera in Thüringen. An dieser Stelle sei noch etwas über die Entstehung der Gewitter-Aufwinde gesagt. Gewitterwolken bilden sich durch schnell aufsteigende Luftströme, also an heißen Sommertagen, wenn, wie wir gesehen haben, durch die verschiedenartige Erwärmung der Erdoberfläche thermische Aufwinde entstehen. Haben diese thermischen Aufwinde eine ungewöhnlich große Steiggeschwindigkeit, so daß die Kondensationsvorgänge in großen Höhen und mit großer Geschwindigkeit vor sich gehen, dann entstehen aus den zunächst harmlosen Kumuluswolken die schwarzen Gewitterwolken, die wir alle kennen. Die Gewitter, die für den Segelflug zu großer Bedeutung gelangt sind, sind jedoch noch anderer Natur, es sind die sogenannten »Gewitterfronten«,



Bild 64. Rhön 1930: Segelflugzeug »Darmstadt« vom Motorflugzeug aufgenommen (freigegeben durch RLM)



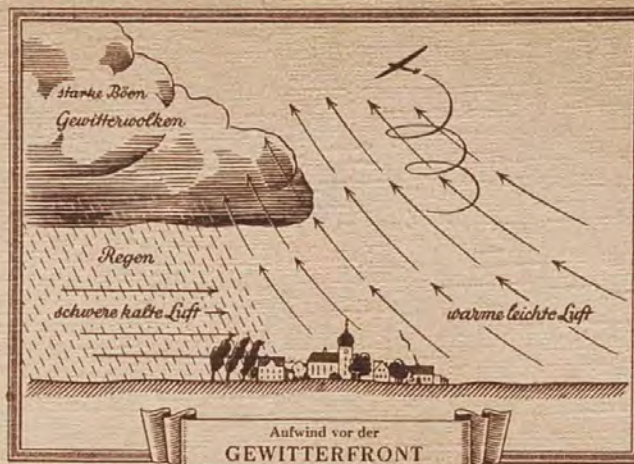
Bild 65. Rhön 1930: Segelflugzeug »Fafnir« startet



Bild 66. Rhön 1930: Günther Groenhoff† im »Fafnir«



Bild 67. Rhön 1930: Berliner Segelflugzeug »Luftkuss«



die im Sommer entstehen, wenn im Verlaufe meteorologischer Vorgänge, auf die hier nicht weiter eingegangen werden kann, kalte Luftmassen in warme Gegenden einströmen. Die kalte Luft zieht, da sie schwerer ist als die erwärmte Luft, am Boden und zwingt die warme Luft zum Aufsteigen. Derartige Kaltluftmassenbrüche gehen in breiter Front und mit großer Geschwindigkeit vor sich. Das schnelle Aufsteigen der warmen Luftmassen führt nun zu denselben Erscheinungen, wie sie oben dargestellt wurden. Es entstehen Gewitterwolken, nun aber nicht einzelne kleine Gewitter, sondern eine breite sich manchmal über Hunderte von Kilometern erstreckende Gewitterfront zieht mit großer Geschwindigkeit über das Land. Der Segelflieger, der eine solche Gewitterfront ausnutzen will, hat die Aufgabe, sich stets innerhalb der vor dem Gewitter aufsteigenden Luft zu halten. Mit der Front kann er dann, bis diese sich auflöst oder bis ihn Dunkelheit zur Landung zwingt, Streckenflüge unter Umständen von mehreren hundert Kilometern durchführen. Vor der Gewitterfront herrscht ein verhältnismäßig ruhiger stetiger Aufwind, der Flieger muß sich jedoch hüten, sich in die Wolke hineinziehen zu lassen, denn dort herrscht eine außerordentlich starke Böigkeit und Turbulenz, die an das Flugzeug die größten Anforderungen stellt, und auch fliegerisch bietet der Flug in einer Gewitterwolke sehr große Schwierigkeiten, selbst wenn das Flugzeug mit Blindfluginstrumenten ausgerüstet ist und der Pilot das Blindfliegen beherrscht. Zum Meister des Gewitterfluges bildete sich der jugendliche Segelflieger Günther Groenhoff heran, der, wenn man vom Segelflug spricht, immer als einer der ersten genannt werden muß. Als erfolgreicher Segelflieger trat Groenhoff zum ersten Male im Wettbewerb 1929 auf. Er begann seine Laufbahn mit einem schweren Absturz mit dem Flugzeug »Frankfurt«, bei dem ihm selbst aber nichts passierte. Bald nach diesem Fluge konnte er aber auf bessere Weise von sich reden machen. Mit einem zweisitzigen Segelflugzeug, »Rhönadler«, einen Bauernburschen als Passagier an Bord, stellte er einen Weltrekord im zweisitzigen Segelflug auf, indem er bei einem Fluge von 35 Kilometer Strecke eine Höhe von 1250 Metern erreichte. Groenhoffs große Zeit beginnt jedoch erst im Jahre 1930, als ihm das von Alexander Lipisch, dem Konstrukteur der »Rhön-Rossitten-Gesellschaft«, gebaute Hochleistungs-Segelflugzeug »Fafnir« (Bilder 65 und 66) in die Hand gegeben wurde. Der »Fafnir« sollte eigentlich schon im Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1930 zu größeren Leistungen eingesetzt werden, doch wurde die Maschine zu spät fertig, um noch ernsthaft in die Konkurrenz eingreifen zu können. Bei einem Fluge zum Kreuzberg mit Rückkehr zur Wasserkuppe, einer Flugleistung, die bisher nur Kronfeld geglückt war,



Bild 70. Rhön 1931: Typ »Kassel 25« im Fluge



Bild 68. Rhön 1931: Reparatur-Arbeit im Fliegerlager



Bild 71. Rhön 1931: Hochbetrieb auf der Wasserkuppe (freigegeben durch RLM)



Bild 69. Rhön 1931: Startplatz auf dem Gipfel der Wasserkuppe



Bild 72. Rhön 1931: Segelflug im Wolkenaufwind



Bild 73. Rhön 1931: Entfernungs-Meßtrupp



Bild 74. Rhön 1931: Kronfeld auf der »Wien«



Bild 75. Rhön 1932: Flugpause

konnte jedoch Groenhoff beweisen, was in ihm und in dem neuen Flugzeug steckte. Die großen Erfolge brachte für Groenhoff das Jahr 1931. Bereits Anfang dieses Jahres gelingt ihm ein Flug von Darmstadt nach Bühl am Schwarzwald, mit 140 Kilometern eine ausgezeichnete Flugleistung für dieses Gelände. Aber bereits wenige Tage später kann er diese Flugleistung um fast das Doppelte überbieten. Anlässlich einer flugmeteorologischen Tagung in München sollte Groenhoff Segelflüge vorführen. Inzwischen war die Schleppstartmethode mit Motorflugzeugen entwickelt worden. Von Peter Riedel, der inzwischen auch Motorflieger geworden ist, läßt sich Groenhoff auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld in die Höhe schleppen, um im Aufwind der am Himmel stehenden Kumuluswolken zu segeln. Nachdem er eine Weile über München gekreuzt ist, zeltweise in den Wolken, naht eine Gewitterfront, von Groenhoff als willkommene Gelegenheit, eine größere Flugleistung zu zeigen, freudig begrüßt. Mit dem Gewitter, zeitweise im schweren Hagelunwetter fliegend, zieht der »Fafnir« in nordöstlicher Richtung über Land. Nach einem ereignisreichen Fluge, der nicht ohne Gefahr war, zwingt ihn der Einbruch der Dunkelheit zur Landung. Der erste Mensch, den er nach der Landung trifft, verrät ihm, wo er gelandet ist: in der Nähe von Kaaden in der Tschechoslowakei, 272 Kilometer von seinem Startort entfernt. Der »Fafnir« ist von Hagelkörnern durchlöchert, ein deutlicher Beweis für die Schwierigkeit des Fluges. Als Weltrekord wurde dieser Flug nicht anerkannt, da die damaligen Rekordbestimmungen den Flugzeugschleppstart noch nicht erfaßten. Weiter macht Groenhoff von sich reden durch seine Alpen-Segelflüge, die er vom Jungfraujoch durchführte. In die Rekordliste trägt er sich offiziell im Wettbewerb 1931 ein, als er, wieder vor einem Gewitter, einen Flug bis in die Nähe von Magdeburg durchführt. Diese Leistung wird mit 220 Kilometern als internationaler Streckenrekord anerkannt. Vor derselben Gewitterfront segelte auch auf seinem »Musterles Wolf Hirth, der mit Groenhoff und Kronfeld damals das höchste Segelflugkunst verkörpernde Dreigestirn des motorlosen Fluges bildet. Er erreichte 175 Kilometer mit der Landung in der Nähe von Halle. Günther Groenhoffs Hochleistungen liegen nicht auf dem Gebiete des Segelfluges allein. Als Versuchsflieger der Rhön-Rossitten-Gesellschaft hat er hervorragenden Anteil an der Entwicklung der schwanzlosen Flugzeugkonstruktionen. Bild 80 zeigt das von Alexander Lippisch (Bild 86) entwickelte schwanzlose Versuchsflugzeug »Storch«. Aus diesem Versuchsflugzeug entstand in Zusammenarbeit mit dem Ozeanflieger Hauptmann a. D. Köhl (Bild 82) das Flugzeug »Delta«, auch »Fliegendes Dreieck« genannt, das uns Bild 81 zeigt. Mit dieser Maschine, die mit einem 30-PS-Motor ausgerüstet wurde, gelangen dem jugendlichen Piloten eine ganze Reihe Aufsehen erregender Flüge, die gleichzeitig bewiesen, daß die schwanzlose Bauart sich bewährte. Sogar Kunstflüge konnte Groenhoff mit diesem Flugzeug durchführen. Mit einem eigenen schwanzlosen Flugzeug, das auf den Namen »Hans Hucklebein« hörte, wieder eine Konstruktion von Alexander Lippisch, ausgerüstet mit einem nur 24 PS leistenden Motor, flog Groenhoff im Dezember 1931 von der Wasserkuppe nach Berlin und gewann den von einer Berliner Mittagszeitung ausgesetzten 3000-Mark-Preis. Mit einer reinen Flugzeit von 1 Stunde 55 Minuten und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 145 Stunden-Kilometern zeigte auch dieser Flug wieder die Brauchbarkeit der schwanzlosen Flugzeuge. Im Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1932 erfüllte sich auch Günther Groenhoffs Fliegerschicksal (Bild 83). Bei einem eiligen Start, einem Gewitter entgegen, kam das Flugzeug ungünstig vom Boden ab, wurde am Schwanz beschädigt und Günther Groenhoff stürzte in die Tiefe. Er wagte noch einen Fallschirmabsprung, doch die Höhe reichte nicht aus, um den Schirm zur Entfaltung zu bringen. Günther Groenhoff, der erfolgreichste Segelflieger der damaligen Zeit, von dem man noch Großes hätte erwarten können, war nicht mehr. Und wieder gab es für die Rhön-Segelflieger am Grabe



Bild 76. Rhön 1932: Kronfelds »Austria«, Rumpf



Bild 77. Rhön 1932: »Austria«, das größte Segelflugzeug der Welt



Bild 78. Rhön 1932: Nach dem Absturz der »Austria«



Bild 79. Rhön 1932: Günther Groenhoff

Maschine aus der Wolke herausstürzen. Die Böigkeit und starke Turbulenz innerhalb der Wolke waren für diese Maschine mit ihrer großen Spannweite eine Zerreißprobe gewesen, der sie nicht standhalten konnte. Die Tragflächen brachen. Kronfeld erkannte die Gefahr und sprang mit dem Fallschirm ab. Dicht neben seinem Landungsort zerschellte die »Austria« in tausend Stücke (Bild 78). Die »Austria«, in die Kronfeld und der Konstrukteur Dr. Kupper so große Hoffnungen gesetzt hatten, brachte also dem erfolgreichen Flieger nicht soviel Glück wie sein Rekordflugzeug »Wien« (Bild 74), auf dem Kronfeld eine beispiellose Reihe von Erfolgen erzielt hatte. Erwähnt sei noch die Überfliegung des Ärmelkanals im Juli 1931, zu der ein von der englischen Zeitung »Daily Mail« ausgesetzter Preis den Anreiz gab. In Calais ließ sich Kronfeld zu diesem Fluge auf 2000 Meter Höhe schleppen, um dann die Kanalüberquerung durchzuführen. Kronfeld blieb dann eine Zeitlang in England und führte den englischen Fliegern seine Kunst



Bild 80. Schwanzloses Versuchsflugzeug »Storch«

ihres besten Kameraden nur eine Antwort: »Es wird weiter geflogen!« Einen Tag vorher, am 22. Juli, konnte sich Kronfeld gerade noch durch einen Fallschirmabsprung vor demselben Schicksal retten. Kronfeld hatte zu diesem 13. Segelflug-Wettbewerb ein nach seinen Angaben gebautes »Übersegelflugzeug«, die »Austria«, mitgebracht. Mit 30 Metern Spannweite war die »Austria« (Bilder 76 und 77) das größte Segelflugzeug der Welt, das jemals gebaut worden ist. Die eigenartige Bauform, die aus den Bildern zu ersehen ist, erklärt sich aus dem Bestreben, die riesigen Tragflächen möglichst hoch über den Boden zu bringen, um einen reibungslosen Start zu sichern. Die riesigen Seitensteuer brachten der Maschine den Spitznamen »Elefant« ein. Kronfeld ließ sich mit seinem Flugzeug von einer Motormaschine hochschleppen, um für den ausgesetzten Tagespreis, der eine möglichst große Höhe verlangte, zu starten. Nachdem er einige Kreise gezogen hatte, verschwand er über Gersfeld in einer Wolke. Plötzlich sahen die zahlreichen Besucher der Wasserkuppe und die Segelflieger, die interessiert den Flug verfolgten, die Maschine aus der Wolke herausstürzen. Die Böigkeit und starke Turbulenz innerhalb der Wolke waren für diese Maschine mit ihrer großen Spannweite eine Zerreißprobe gewesen, der sie nicht standhalten konnte. Die Tragflächen brachen. Kronfeld erkannte die Gefahr und sprang mit dem Fallschirm ab. Dicht neben seinem Landungsort zerschellte die »Austria« in tausend Stücke (Bild 78). Die »Austria«, in die Kronfeld und der Konstrukteur Dr. Kupper so große Hoffnungen gesetzt hatten, brachte also dem erfolgreichen Flieger nicht soviel Glück wie sein Rekordflugzeug »Wien« (Bild 74), auf dem Kronfeld eine beispiellose Reihe von Erfolgen erzielt hatte. Erwähnt sei noch die Überfliegung des Ärmelkanals im Juli 1931, zu der ein von der englischen Zeitung »Daily Mail« ausgesetzter Preis den Anreiz gab. In Calais ließ sich Kronfeld zu diesem Fluge auf 2000 Meter Höhe schleppen, um dann die Kanalüberquerung durchzuführen. Kronfeld blieb dann eine Zeitlang in England und führte den englischen Fliegern seine Kunst vor, wie überhaupt ein großes Verdienst Kronfelds darin liegt, daß er im Auslande durch großartige Flugleistungen den Ruhm des deutschen Segelfluges verbreitete. Eine erstaunliche Flugleistung vollbrachte derselbe Pilot im 12. Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1931, als er bei einem Wetter ohne Wolken und fast ohne Wind, also unter Ausnutzung der vorn beschriebenen »reinen Thermik«, 165 Kilometer weit bis nach Westfalen hinein segelte. Die beste Leistung in dieser damals neuen Segelflugart vollbrachte aber zweifellos Wolf Hirth, der am 2. August von der Rhön ins Rheinland flog, eine Flugrichtung, die bis dahin noch kein Segelflieger von der Rhön aus eingeschlagen hatte. Dieser Flug, der bei einem Wetter durchgeführt wurde, in dem Jahre vorher kein Mensch Segelflugmöglichkeiten gesehen hätte, setzte mit Recht sogar die Fachleute in Erstaunen. 192,4 Kilometer betrug die Strecke von der Wasserkuppe bis nach Brühl an der Mosel, wo Hirth gelandet war. Günther Groenhoff war am gleichen Tage 107 Kilometer weit bis Usingen im Taunus geflogen. Bild 86 zeigt die alten Rhön-Vorkämpfer Fritz Stamer und Alexander Lippisch. Die Geschichte der Rhön und des Segel-

fluges ist mit diesen Namen untrennbar verbunden. Seit 1920 sind die beiden der Wasserkuppe treu geblieben. Die ganze wilde Romantik der ersten Jahre haben sie beide miterlebt. Damals, als es noch kaum feste Bauten auf der Wasserkuppe gab, haben sie in windigen Baracken in dem rauhen Klima der Rhön überwintert, um stets an dem Aufbau des Segelfluges zu arbeiten, der damals für die ehemaligen Kriegsfieger das einzige Ziel war, welches das Leben lebenswert machte. Fritz Stamer entwickelte sich, wie schon erwähnt, zu dem hervorragenden Lehrer, der den Segelfliegernachwuchs heranzog, Schulungsmethoden entwickelte und vor allen Dingen auf den Nachwuchs den Geist der Frontfliegergeneration übertrug. Lippisch wurde der Konstrukteur des Segelfluges. Manches Hochleistungsflugzeug ist auf seinem Zeichenbrett entstanden. Der »Fafnir« und seine schwanzlosen Flugzeuge machten seinen Namen in der Welt bekannt und berühmt. Fritz Stamer hat die Entwicklungsgeschichte des Segelfluges in seinem Buch »12 Jahre Wasserkuppe« niedergelegt, und es gibt wohl keine unterhaltsamere Lektüre als diese mit kräftigem Humor gewürzte Schilderung vom Werden und Sein des motorlosen Flugsportes. Die Bilder 87 und 88 zeigen ein paar Ausschnitte aus dem Betrieb am Startplatz. Besonders in früheren Zeiten mußten die Segelflieger, nachdem sie ihre Maschinen aus den Zelten und Hallen auf die höchste Erhebung der Wasserkuppe gebracht hatten, manchmal stundenlang auf günstigen Wind und damit auf Startmöglichkeiten warten. Sie ertrugen diese Wartezeiten, wie wir aus diesen Bildern und einigen an späterer Stelle sehen (siehe Bilder 120 und 122), mit Humor und verkürzten sich die Zeit mit Spiel und Sang und allerlei lustigen Späßen. Der Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1933, aus dem die Bilder 84 bis 93 stammen, hat insofern eine besondere Bedeutung, als es der erste Wettbewerb ist, der unter der Schirmherrschaft des ersten Reichsministers der Luftfahrt, Hermann Göring, vom neugegründeten Deutschen Luftsport-Verband veranstaltet wurde. Der Sieg des Nationalsozialismus hatte auch in der Gestaltung des deutschen Luftsports eine grundlegende Änderung gebracht. Der Führer Adolf Hitler ernannte seinen treuen Mitkämpfer, den Pour-le-mérite-Flieger Hauptmann a. D. Hermann Göring, zuerst zum Reichskommissar der Luftfahrt und dann zum Reichsminister der Luftfahrt. Hermann Göring, der letzte Kommandeur des ruhmreichen Richthofen-Geschwaders, nahm sich der ihm gestellten Aufgabe mit der ihm eigenen besonderen Tatkraft an. Das erste war die Vereinheitlichung des Luftsports. Die vielen verschiedenen Organisationen und Verbände, die SA- und SS-Fliegerstaffeln, Traditionsverbände und auch die Rhön-Rossitten-Gesellschaft, kurzum, alles was zum deutschen Luftsport gehörte, wurde unter Führung von Görings Kriegskameraden, dem Pour-le-mérite-Flieger Hauptmann a. D. Loerzer, im Deutschen Luftsport-Verband zusammengefaßt. Die Fliegerschulen der Rhön-Rossitten-Gesellschaft auf der Wasserkuppe und in Rossitten wurden vom Deutschen Luftsport-Verband übernommen, ebenso wie das Forschungsinstitut der RRG unter Leitung von Prof. Georgii in Darmstadt. Wo früher viele Einzelinteressen nebeneinander herliefen, meistens zum Schaden des Ganzen sich befahdeten, da konnte



Bild 81. Schwanzloses Versuchsflugzeug »Deltac«



Bild 82. Günther Groenhoff — Hauptmann Köhl



Bild 83. Rhön 1932: Vor Groenhoffs letztem Start



Bild 84. Rhön 1933: Transport einer Tragfläche



Bild 85. Rhön 1933: Typ »Meyer-Aachen«

jetzt unter einheitlicher straffer Führung wirklich Großes geschaffen werden. Die tausende von jungen Leuten, die sich für den Luftsport interessierten, wußten jetzt, wohin sie gehörten und wo sie die Erfüllung ihrer Sehnsucht fanden, nämlich in den Motor- und Segelflieger-Stürmen des Deutschen Luftsport-Verbandes, denen der Reichsminister der Luftfahrt die schicke graublaue Flieger-Uniform verlieh. In großen und kleinen Städten entstanden Flieger-Ortsgruppen des DLV, überall wurden Segel- und Gleitfluggelände erschlossen und für die Schulung eingerichtet. Dort, wo beim besten Willen keine Hänge in greifbarer Nähe zu finden waren, da halfen die in der Zwischenzeit entwickelten Startmethoden, die einen Schul- und Flugbetrieb auch in der Ebene ermöglichten. Die Hochleistungen im Segelflug waren nun auch nicht mehr in dem Maße wie früher an die jährlichen Wettbewerbe auf der Wasserkuppe gebunden. Überall konnte man mit Hilfe der Autowinde oder des Motorflugzeuges Segelflugzeuge in solche Höhen schleppen, daß sie Anschluß an die thermischen Aufwinde finden konnten. Eine große Zahl von Strecken- und Dauerflügen wurde mit Hilfe dieser Startmethoden im Laufe des Jahres durchgeführt. 16 Flüge außerhalb des Rhön-Wettbewerbes überschritten die 100-Kilometer-Grenze, 4 davon erreichten sogar über 200 Kilometer. Hierbei zeichnete sich besonders Peter Riedel aus, der von diesen Flügen allein 3 auf über 200 Kilometer ausdehnen konnte. Am 7. Juni 1933 flog er von Darmstadt nach Frankreich hinein und landete bei Vomecourt in der Nähe von Epinal. 229 Kilometer betrug die Länge dieses Fluges, die den offiziellen Rekord Groenhoffs aus dem Jahre 1931 (220 Kilometer) also um 9 Kilometer übertraf. Allerdings war Groenhoffs Höchstleistung von 272 Kilometern noch nicht erreicht. Bei einem anderen Fluge, von Griesheim nach Grenderich, schaffte Peter Riedel ebenfalls etwas über 200 Kilometer. Von Berlin aus segelte er bis an die polnische Grenze mit einer Streckenlänge von 209 Kilometern. Es war also kein Wunder, wenn Riedel auch im Rhön-Wettbewerb selbst Streckensieger und Gesamtsieger des Wettbewerbes wurde. Peter Riedel sahen wir bereits in den Rhön-Segelflug-Wettbewerben 1923 und 1924 als jüngsten Teilnehmer auf der Wasserkuppe. Als 17-jähriger hatte er 1923 seine Gleitflieger-Prüfung abgelegt. In den folgenden Jahren wandte er sich der Motorfliegerei zu, kam aber dann wieder zum Segelflug zur Rhön-Rossitten-Gesellschaft, wo er als Schleppflugzeugführer an den Flügen von Günther Groenhoff Anteil hatte. Durch die enge Verbindung mit dem Segelflug erwachte der Ehrgeiz wieder in ihm, auch hier Besonderes zu leisten. Er beendete seine Segelflug-Ausbildung 1931 mit dem amtlichen C-Schein als Schüler von Kronfeld. Im Frühjahr 1932 gelang ihm ein Dauerflug von 8¼ Stunden. Am 19. Mai war der erste große Streckenflug, bei dem er in 5 Stunden die 160 Kilometer lange Strecke von der Wasserkuppe nach Plauen im Vogtland zurücklegte. Das Jahr 1933 brachte ihm bereits die höchste Auszeichnung des Segelfluges, den Hindenburg-Pokal für Segelflug, den Reichspräsident von Hindenburg im Jahre 1930 zur Förderung des Segelflugsports gestiftet hatte, und den vorher als erster Robert Kronfeld, dann Günther Groenhoff und schließlich Wolf Hirth gewinnen konnten. Dieser Preis wird für jedes Jahr ausgeschrieben und vom Preisgericht demjenigen Piloten zuerkannt, der die besten Leistungen auf dem Gebiete des Segelfluges für das betreffende Jahr zu verzeichnen hat. Für das Jahr 1934 wurde der wertvolle Preis einem Flieger der jüngeren Generation, Heini Dittmar (Bild 101), zuerkannt, dem in diesem Jahre die Aufstellung von zwei internationalen Segelflugrekorden, nämlich in Höhe und Strecke, gelang. Heini Dittmar hatte als Modellbauer in den Jahren von 1929 bis 1931 in der Werkstatt der Rhön-Rossitten-Gesellschaft auf der Wasserkuppe begonnen. Wer so lange auf der Wasserkuppe tätig ist, kann gar nicht anders: er muß mitmachen! Aber ein Hindernis schien unüberwindbar. Es fehlte das Geld für eine Leistungsmaschine. Doch auch das konnte



Bild 86. Rhön 1933: Fritz Stamer und Alexander Lippisch (rechts)



Bild 87. Rhön 1933: Betrieb während der Flugpause



Bild 88. Rhön 1933: Rast unter dem Flügel



Bild 89. Rhön 1933: Typ »Rhön-Adler« startet



Bild 90. Rhön 1933: Ein kritischer Start



Bild 91. Rhön 1933: Parkplatz auf der Wasserkuppe

den jungen Segelflieger nicht entmutigen, er baute sich eben seine Maschine selbst, es wurde der »Kondor«, mit dem Heini Dittmar im 13. Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1932 den Sieg in der Junioren-Klasse erringen konnte und der ihn später zu vielen Erfolgen trug. 1933 wird Dittmar beim Forschungsinstitut in Darmstadt als Pilot angestellt und bald beteiligt er sich an den Hochleistungen im Segelflug. Im Rhön-Wettbewerb 1933 gelingt ihm der schwierige Fernzielflug nach der 19 Kilometer von der Wasserkuppe entfernten Kissinger Hütte, dessen Bedingung außer ihm nur Peter Riedel erfüllen konnte. Peter Riedel, Wolf Hirth und Heini Dittmar sind es, die Prof. Georgii 1934 auf eine Forschungs-Expedition nach Süd-Amerika als Mannschaft mitnimmt. Hier gelingt dem jungen Piloten Heini Dittmar im Anschluß an einen Schleppflug die Aufstellung eines Höhenweltrekordes, der nur aus den besonders günstigen thermischen Aufwindverhältnissen der tropischen Gegenden zu erklären ist. Er erreicht am 17. Februar eine Höhe von 4350 Meter über Start. Außerdem gelangen ihm mehrere Streckenflüge von über 100 Kilometern. Eine besondere Flugleistung des Jahres 1933 muß an dieser Stelle noch Erwähnung finden, weil sie weit über den Rahmen des bis dahin Erreichten hinausragt. In Ostpreußen, auf einem Segelfluggelände der Königsberger Flieger-Ortsgruppe am Frischen Haff, gelingt es dem Königsberger SA-Mann Kurt Schmidt, den Dauerflugweltrekord auf 36 Stunden 36 Minuten hinaufzuschrauben. 1½ Tage war der junge Pilot im Aufwinde der Dünen hin und her gependelt, und gern wäre er noch länger geflogen, wenn seine Kameraden nicht in Besorgnis um seine durch den langen Flug beeinträchtigte Leistungsfähigkeit den Abbruch des Fluges verlangt hätten. Wir haben jetzt den fliegerischen Werdegang der meisten Segelflug-»Kanonen« kennengelernt. Nur mit Einem haben wir uns noch nicht eingehender beschäftigt, wenn auch, wie es gar nicht anders möglich war, sein Name schon vielfach genannt werden mußte. Es ist Wolf Hirth, einer der ältesten und bis heute der erfolgreichsten Segelflieger. Wolf Hirth ist der Bruder des bekannten Vorkriegsfliegers Helmuth Hirth, der sich jetzt erfolgreich als Flugmotorenfabrikant betätigt. Wolf kam als Student auf die Wasserkuppe. Wir sahen ihn bereits auf Bild 16 in der »3. Rhön« als Pilot der Harth-Messerschmitt-Maschine. Aber bereits 1920 hatte er auf der Wasserkuppe seine ersten Sprünge auf einem Hängegleiter, den er sich selbst gebaut hatte, gemacht. 1923 stürzte er in der Rhön mit der Harth-Messerschmitt-Maschine so unglücklich ab, daß er 5 Monate lang mit Beckenbruch im Krankenhaus zubrachte. Trotzdem ließ er sich von der Fliegerei nicht abbringen, sondern besuchte jeden Wettbewerb in der Rhön, außer denen, wo er, wie 1923, durch Unfälle ans Krankenlager gebunden war. Auch 1925 konnte er nicht mittun. Allerdings war der Unfall, den er damals hatte, nicht der Fliegerei zuzuschreiben, sondern einer Verletzung bei einem Motorradunfall — Wolf Hirth fuhr damals für den Motorenbau seines Bruders Rennen — als dessen Folge ihm ein Bein amputiert werden mußte. Auch das konnte den sportlichen Tatendrang Wolf Hirths nicht eindämmen. 1927 wurde Hirth Motorflieger, und auch auf diesem Gebiete war er bald einer der Erfolgreichsten, sodaß ihm 1929 für die besten fliegerischen Leistungen des Jahres der »Hindenburg-Pokal für Sportflieger« verliehen wurde. Zu den Flügen, die Hirth bekannt gemacht haben, gehört auch der Versuch, mit einem 40 PS Klemm-Sportflugzeug über Island und Grönland einen Ozeanflug nach Nord-Amerika durchzuführen. Der Anfang dieses Fluges, der Wolf Hirth und seinen Begleiter über England und Schottland und von dort über die erste große Meeresstrecke nach Island führte, ging programmgemäß vonstatten. Dann scheiterte der Weiterflug daran, daß den Fliegern die Einflug-Erlaubnis nach Grönland nicht erteilt wurde. Hirth fuhr dann mit dem Dampfer nach den Vereinigten Staaten, wo er es unternahm, den Segelflug zu organisieren. Durch seine hervorragenden Segelflüge, die vielfach unter Ausnutzung thermischer Aufwinde durchgeführt wurden,



Bild 92. Rhön 1933: Geschwadersegeln im Aufwind



Bild 93. Rhön 1933: »Grunau-Baby II« startet



Bild 94. Rhön 1934: Massenandrang auf der Wasserkuppe (freigegeben durch RLM)



Bild 95. Rhön 1934: Auf dem Wege zum Startplatz

erregte Wolf Hirth bei den Amerikanern ungeheures Aufsehen. Hier probierte Hirth auch die Wärmeaufwinde der Großstadt New York zum ersten Male aus. Bereits vorher hatte Hirth im Auslande erfolgreich den deutschen Segelflug vertreten. In einem französischen Wettbewerb, der 1928 in Veauville veranstaltet wurde, errang Hirth alle vier ersten Preise des Wettbewerbes, für Höhe, Strecke, größte Höhensumme und größte Zahl der Starts mit anschließenden Flügen von mindestens 30 Minuten Dauer. Dann war Hirth, bevor er nach Amerika ging, zwei Jahre lang technischer Berater und Segelflug-Organisator des Württembergischen Luftfahrt-Verbandes. Nach seiner Rückkehr aus den Vereinigten Staaten übernahm Hirth die Leitung der schlesischen Segelflugschule Grunau im Riesengebirge. Ständig hat sich Hirth nicht nur als Flieger, sondern auch als erfolgreicher Konstrukteur von Schul- und Hochleistungs-Segelflugzeugen betätigt. Seit 1933 ist Hirth wieder in seiner württembergischen Heimat tätig, wo er auf dem Hornberg eine Segelflugschule aufbaute und sich der Heranbildung des Segelfliegersnachwuchses widmete. Die fliegerischen Hochleistungen Wolf Hirths sind im einzelnen bei den Beschreibungen der Segelflug-Wettbewerbe verzeichnet.



Bild 98. Rhön 1934:
Nach der Landung am Hang der Wasserkuppe

15. Rhön-Segelflug-Wettbewerb

Der Rhön-Wettbewerb des Jahres 1934 zeigte in vollem Umfange, in wie günstiger Weise sich die straffe Führung des Segelfluges durch den Deutschen Luftsport-Verband auswirkte. Fast 100 Segelflugzeuge der verschiedenen Flieger-Landesgruppen kamen aus allen Teilen des Deutschen Reiches zu diesem Wettbewerb auf die Wasserkuppe, die damit einen Hochbetrieb erlebte, wie nie zuvor. Bild 94 gibt einen Begriff von dem kaum zu beherrschenden Andrang der Segelflugzeuge am Westhang der Wasserkuppe. Zeitweise mußte sich die Wettbewerbs-Leitung entschließen, noch einen zweiten Startplatz von der unterhalb der Kuppe befindlichen Stufe, auf der sich das Fliegerdenkmal erhebt, zu eröffnen. Wie die Zahl der Flugzeuge, so hatte sich auch in dem einen Jahr des Bestehens des Deutschen Luftsport-Verbandes die Zahl der Piloten erhöht. Gleich am ersten Tage des Wettbewerbes konnte sich ein bis dahin der Allgemeinheit wenig bekannter Segelflieger, der Mannheimer Pilot Ludwig Hofmann, durch eine gute Leistung in die Reihe der Hochleistungs-Segelflieger stellen. Im Gewitteraufwind fliegt er 115 Kilometer bis in die Nähe von Kulmbach. Mit 1180 Kilometer Gesamtflugstrecke wird Hofmann, ein Schüler Peter Riedels, Sieger dieses Wettbewerbes im Kampfe um die größte Streckensumme. Überhaupt zeichnete sich die »15. Rhön« durch die große Zahl der Streckenflüge aus, ein Erfolg, der einmal auf die gute fliegerische Durchbildung der Piloten im ganzen Reich, die auf den Erfahrungen der älteren Meister aufbauten, zum anderen auf das ausgezeichnete Flugzeugmaterial, das die Flieger-Ortsgruppen des DLV ihren Flugzeugführern zum Wettbewerb mitgeben konnten, zurückzuführen ist. Hervorgehoben sei besonders der von Lippisch in Weiterentwicklung von Groenhoffs »Fafnir« konstruierte »Fafnir II« (Bilder 100, 102 und 115), der »Kondor« von Heini Dittmar (Bild 101), »D.-Stormarn«, ein Fafnirtyp (Bild 109) und Wolf Hirths erfolgreiche Konstruktionen, das »Musterle« und »Moazagotl« (Bilder 96 und 112). Der eigenartige Name des letztgenannten Flugzeuges ist nicht etwa indianischer Herkunft und von Wolf Hirth als Ausbeute der Süd-Amerika-Expedition mitgebracht, sondern stammt aus dem Riesengebirge, wo Hirth mehrere Jahre die Leitung der Segelflugschule Grunau hatte. Das »Moazagotl« wird eine sogenannte »stehende Wolke« genannt, die ständig zwischen dem Riesengebirge und Hirschberg zu sehen ist und deren Entstehung und Beständigkeit noch nicht restlos geklärt ist. Auch Segelflieger, die sich natürlich für alle Vorgänge in der Atmosphäre interessierten und denen diese Naturerscheinung auffallen mußte, konnten mit ihren Flügen



Bild 96. Rhön 1934: Wolf Hirth auf »Moazagotl«



Bild 99. Rhön 1934: Ein kleiner Bruch



Bild 97. Rhön 1934:
Blick vom Berggasthof »Wasserkuppe« auf den Startplatz



Bild 100. Rhön 1934: Hochleistungsflugzeug »Fafnir II«



Bild 101. Rhön 1934: Heini Dittmar



Bild 102. Rhön 1934: Kein Bombenflugzeug, sondern »Fafnir II«



Bild 103. Rhön 1934: Transport der Maschinen zum Startplatz

noch keine endgültige Antwort auf diese Frage geben. Ihren Namen hat die Wolke der Sage nach von einem wunderlichen Manne, der sich besonders für sie interessierte und den Leuten erzählte, daß es mit ihr eine besondere Bewandnis haben müßte, da sie nicht, wie andere »anständige Wolken«, bei Südwind mit diesen fortziehe. Dieser Mann hörte auf den Namen Gottlieb Motz, auf schlesisch »der Moaza Gottle«. Von den Flugzeugen des 15. Rhön-Wettbewerbes, der Jubiläums-Rhön, muß noch das Leistungsflugzeug »Grunau-Baby II« (Bild 93) Erwähnung finden, das in vielen Exemplaren im Wettbewerb vertreten war. — Doch zurück zu den fliegerischen Hochleistungen. Eine Aufgabe, die die besten Segelflieger schon seit einigen Jahren zu lösen versuchten: der Zielflug nach dem etwa 30 Kilometer nördlich der Wasserkuppe liegenden Ochsenberg mit Rückkehr zur Startstelle, wurde am 3. Wettbewerbstage von Wolf Hirth auf seinem »Moazagottle« gelöst. Ein paar Tage später gelang auch dem Berliner Segelflieger Philipp die Durchführung dieses Fluges. Was diesen Wettbewerb kennzeichnet, sind jedoch, wie schon angedeutet, die zahlreichen Streckenflüge. Der 4. Tag brachte z. B. 20 größere Überlandflüge mit einer Streckensumme von über 1500 Kilometern, wobei Peter Riedel den besten Flug mit 171 Kilometern aufwies. Wieder hatte man eine neue Flugmethode entdeckt. An sich waren diese Flüge durch thermische Aufwinde möglich geworden. Zu der guten Thermik gesellten sich aber starke westliche Winde, die die Flugzeuge vorwärts trieben. Aus der Thermik wurde der Auftrieb geholt, die starke horizontale Luftbewegung brachte die großen Strecken zustande. Eine derartige Wetterlage herrschte am 26. Juli, als Wolf Hirth und Ludwig Hofmann als erste Segelflieger die 300-Kilometer-Grenze überflogen. Wolf Hirth gab seine Landemeldung aus Görlitz in Schlesien. 352 Kilometer betrug die von ihm zurückgelegte Strecke. Ludwig Hofmann brachte es auf 310 Kilometer. Bereits am nächsten Tage schaffte der Darmstädter Pilot Wiegmeier einen Flug von 315 Kilometern. Er landete bei Raudnitz in der Tschechoslowakei. Die beste Leistung vollbrachte jedoch Heini Dittmar, der an diesem Tage ebenfalls in tschechisches Gebiet einflog und mit 375 Kilometern den neuen Streckenweltrekord von Wolf Hirth schon wieder überbot und damit für sich den zweiten Weltrekord (zu seinem Höhenfluge in Süd-Amerika) verbuchen konnte. Günther Groenhoffs Rekordflug aus dem Jahre 1931 von München nach Kaaden war um über 100 Kilometer überboten worden. Und doch lassen sich diese Flüge von Hofmann, Wiegmeier, Hirth und Dittmar nicht mit all den Flügen vorher vergleichen. Wie schon gesagt, hatte man wieder neue Kräfte der Atmosphäre entdeckt bzw. es verstanden, sie nutzbar zu machen. Zwar hatte man auch nach dem großartigen Fluge von Groenhoff durchaus nicht die Meinung vertreten, daß diese Leistung nicht zu überbieten wäre. Auch Flüge vor Gewitterfronten konnten, wenn günstige Umstände vorlagen, noch größere Ausmaße annehmen. Angenommen, daß eine Front rechtzeitig am Tage auftrat, daß sie mit genügend großer Geschwindigkeit zog und daß sie bis zum Einbruch der Dunkelheit sich nicht auflöste, konnte man annehmen, daß sich Flüge von noch sehr viel größerer Strecke durchführen ließen, als das Günther Groenhoff gelang. Immerhin mußten schon eine ganze Reihe von günstigen Umständen zusammentreffen, um eine derartige große Leistung zusammenzubringen. Weit besser waren die Erwartungen, die man an die neuentdeckte Flugart knüpfen konnte. Während die Gewitterfronten mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 40 bis 50 Kilometern in der Stunde zu ziehen pflegten, so daß also für einen Flug von 300 Kilometern 6 bis 8 Stunden zur Verfügung stehen müssen, waren bei den Rekordflügen des Wettbewerbs 1934 schon Geschwindigkeiten von 80 Kilometern pro Stunde erreicht worden, wohl-gemerkt Reisegeschwindigkeiten, also eingerechnet die Zeiten, während derer der Pilot an einzelnen Stellen verweilen mußte, um kreisend die auf dem Fluge verlorengewonnene Höhe zurückzugewinnen. Im Wettbewerb des nächsten Jahres sind diese Geschwindigkeiten noch wesentlich überboten worden. Rechnen wir die Eigengeschwindigkeit eines Segelflugzeuges mit ungefähr 60 bis 70 Kilometer pro Stunde, dazu einen scharfen Wind von etwa 20 Sekunden/Meter, das sind 72 Kilometer



Bild 104. Rhön 1934: Segler warten auf Wind



Bild 105. Rhön 1934: Bruch



Bild 106. Rhön 1934: Das Gesicht des modernen Segelflugzeuges



Bild 107. Rhön 1934: Lustiger Betrieb auf der Wasserkuppe



Bild 108. Rhön 1934: Fertigmachen zum Flug



Bild 109. Rhön 1934: »D.-Stormarn« (Typ »Fafnir«)

in der Stunde, dann kommen wir schon auf Fluggeschwindigkeiten von ungefähr 140 Kilometern in der Stunde. Die gute aerodynamische Durchbildung der Segelflugzeuge führte dazu, daß die Segelflieger nur noch sehr wenig Zeit aufwenden mußten, um verlorene Höhe durch längeres Kreisen wieder zu gewinnen. Ja, vielfach genügte schon das einfache Durchfliegen von thermischen Aufwindschläuchen, um die auf dem Zwischenwege von Schlauch zu Schlauch verlorene Höhe auszugleichen. Fast wie Motorflugzeuge konnten also die Segelflugzeuge mit dem Winde über Land ziehen. Dazu kommt, daß die Wetterlage, die für den Beginn solcher Flüge günstig ist, früher am Tage zustande kommt, als Gewitter gewöhnlich auftreten. Für die Überlandflüge der Segelflieger steht also bei dieser Art der »Windthermik« an günstigen Tagen eine größere Zeitspanne zur Verfügung als für Gewitterflüge. Prof. Georgii teilte einmal mit, daß bei einer derartigen Wetterlage etwa 10 Flugstunden am Tage zur Verfügung stehen könnten. Man kann sich leicht ausrechnen, welche Ausmaße die Flugstrecken also noch annehmen können, die unter günstigen Bedingungen von Segelfliegern im motorlosen Überlandfluge erreicht werden können. Tatsächlich gelang bereits im nächsten Jahre gleich vier Segelfliegern die Überschreitung der 500-Kilometer-Grenze. Doch davon erst später. Der Rhön-Wettbewerb 1934 brachte noch eine Neuerung, die nicht vergessen werden darf. Von dem Gedanken ausgehend, den der Reichsluftfahrtminister für den deutschen Flugsport als Grundsatz geprägt hatte, daß die Gemeinschaftsleistung der Einzelleistung vorangestellt werden müsse, hatte der Deutsche Luftsport-Verband Preise für Kettenflüge ausgeschrieben, also für Flugleistungen, die nicht vom einzelnen Flugzeug, sondern von einem Flugverband gemeinsam vollbracht werden. Selbstverständlich konnte man an die Kettenflüge mit Segelflugzeugen nicht etwa Anforderungen stellen, wie sie von den Motorstaffeln und -Geschwadern verlangt werden. Die Aufgabe lautete hier, daß die Flugzeuge in einem bestimmten Winkel, dessen Spitze vom Start gebildet wurde, sich zusammenhielten und innerhalb dieses Winkels landeten. Die Flugstrecke der zu einem Verbande gehörenden Flugzeuge konnte dabei verschieden sein, denn selbstverständlich sollte jeder Pilot für sich und seine Kameraden die beste Flugleistung herausholen. Den ersten geglückten Kettenflug führten in diesem Wettbewerb die württembergischen Piloten Baur, Hakenjos und Proppe durch, die nach einem Fluge von etwa 45 Kilometern alle bei Berka in Thüringen landeten. Den besten Kettenflug schafften die Flieger Peter Riedel, Heini Dittmar zusammen mit der Pilotin Hanna Reitsch, als sie insgesamt eine Strecke von 581 Kilometern erreichten. Auch der Weltrekordflieger Kurt Schmidt konnte sich in dieser Flugart auszeichnen. Zusammen mit seinen Kameraden Carius und Pernthaler schaffte er eine Gesamtstrecke von 295 Kilometern, von denen 125 Kilometer mit der Landung bei Hof auf sein Konto kamen. Mit all den erwähnten Leistungen und noch vielen anderen, die in diesem Rahmen keine Würdigung finden konnten, war der Rhön-Wettbewerb 1934 ein Erfolg, wie man ihn vorher nicht zu erträumen gewagt hätte. Und genau wie dieser Wettbewerb, waren auch die anderen Leistungen, die im weiteren Verlaufe des Jahres 1934 vollbracht wurden, ein Beweis für den Aufschwung, den der Flugsport durch die Gründung des Deutschen Luftsport-Verbandes und die damit gesicherte starke einheitliche Führung im nationalsozialistischen Geiste erfahren hatte. 77 Fernsegelflüge mit mehr als 100 Kilometern Strecke, darunter 9 Flüge über 200 Kilometer und 5 Flüge über 300 Kilometer, dazu ein Höhenweltrekord von 4350 Metern, sind die segelfliegerische Bilanz des Jahres 1934.



Bild 110. Rhön 1934: Arbeitsdienst hilft



Bild 111. Rhön 1934: Vor Beginn des Flugbetriebes



Bild 112. Rhön 1934: Hirths »Moazagotte«

Rekord-Wettbewerb 1935

Was kaum ein Mensch zu glauben gewagt hatte, wurde Wahrheit. Der Wettbewerb des nächsten Jahres übertraf den Erfolg des Vorjahres noch um ein Vielfaches. Ein Jahr hatten die Flieger-Ortsgruppen des Deutschen Luftsport-Verbandes wieder Zeit gehabt, um auf den heimischen Übungsplätzen ihre jungen Piloten zu schulen. Sie haben diese Zeit auszunutzen verstanden. Die Teilnehmerzahl des Rhön-Wettbewerbes hatte man dadurch eingeschränkt, daß man in den einzelnen Luftsport-Landesgruppen vorher in regionalen Wettbewerben eine scharfe Auslese gehalten hatte, um zur Hauptprüfung des Jahres auf der Wasserkuppe wirklich nur die besten Piloten zusammenzuziehen. Diese Maßnahme war notwendig, um die technische Durchführung des Wettbewerbes überhaupt zu ermöglichen. Wir wollen im folgenden diesen Rekord-Wettbewerb, den letzten, der vor der Zusammenstellung dieses Buches abgehalten wurde, etwas mehr ins einzelne gehend miterleben. Rund 60 Hochleistungsflugzeuge waren von 15 Luftsport-Landesgruppen, zu denen sich die Reichsgruppe »Deutsche Lufthansa« gesellte, auf die Wasserkuppe zum Wettbewerb gebracht worden. Nur das beste Flugmaterial und die besten Flieger hatten sich hier zu der größten Prüfung des Jahres zusammengefunden. Gleich vom ersten Tage an fiel eine bedeutende Wandlung auf, die auf das Wirken des Deutschen Luftsport-Verbandes in der Zwischenzeit zurückzuführen war, nämlich das schneidige, disziplinierte Auftreten der einzelnen Mannschaften. Wurde doch in diesem Wettbewerb nicht mehr allein die fliegerische Leistung bewertet, sondern auch das allgemeine Auftreten, der Gemeinschaftsgeist und die Gemeinschaftsarbeit der Gruppen. Auch in der fliegerischen Bewertung war man von der Bewertung der Einzelleistung abgegangen. Dem Willen des Reichsministers der Luftfahrt, General der Flieger Hermann Göring, folgend, kämpfte nicht Pilot gegen Pilot, sondern Gruppe gegen Gruppe. Die Einzelleistung wurde in den Dienst der Gemeinschaft gestellt, getreu dem Grundsatz: Einer für alle, alle für einen. Und aus diesem Geiste heraus sind wohl auch die großen Leistungen zu erklären, die dieser Wettbewerb brachte. Gleich der erste Tag begann mit einer Rekordleistung, die kaum ein Mensch für möglich gehalten hätte. Es war Sonntag, der 21. Juli. Die Wetterlage war so, wie wir sie vorn als Windthermik bezeichnet haben, ein scharfer Wind und strahlender Sonnenschein vereinigten sich und boten unseren Fliegern gleich am ersten Tage Gelegenheit, zu zeigen, was sie konnten. Die Reihe der Starts eröffnete der Mannheimer Pilot Ludwig Hofmann, der bereits im Jahre vorher durch einen Flug von über 300 Kilometern seine Meisterschaft bewiesen hatte. Und dann das gewohnte Wettbewerbsbild: einer der schlanken Segler nach dem anderen wird von den starken Fäusten der Startmannschaften in die Lüfte torpediert. Bald kreisen über 20 Segler über der Wasserkuppe und den anliegenden Höhen. Um eine Überfüllung am Westhang, wo gestartet werden mußte, zu vermeiden, hatte die Wettbewerbsleitung die Bestimmung getroffen, daß der Westhang nach einer bestimmten Zeit verlassen werden mußte. Ludwig Hofmann (Bild 131) war mit seinem »Rhön-Sperber«, einer Neukonstruktion von Hans Jacobs, bald nach dem Start auf Strecke gegangen. Eine anständige Leistung erwartete man nach den Flügen, die man bisher von ihm kannte, schon von ihm. Als er dann endlich nach langem gespannten Warten seine Landemeldung auf die Wasserkuppe telefonierte, da war aber doch alles vor Erstaunen und Freude zugleich überwältigt. Die Meldung kam aus der Tschechoslowakei. Bei Olesnice im Bezirk Boskowitz war Hofmann gelandet. 474 Kilometer ergab die Nachmessung der Strecke. Der Rekord des Vorjahres von Heini Dittmar, der in diesem Jahre nicht mitflog, war wieder um 100 Kilometer überboten. Aber nicht nur einmal, sondern auch einem anderen Piloten, dem jugendlichen Berliner Hans von Miakich, der ebenfalls



Bild 113. Rhön 1934: Flugzeugteile vor dem Zusammenbau



Bild 114. Rhön 1934: Wolkenflug



Bild 115. Rhön 1934: Hochleistungsflugzeug Typ »Fafnr II«



Bild 116. Rhön 1934: Segelflieger Bräutigam, Hirth und Schempp



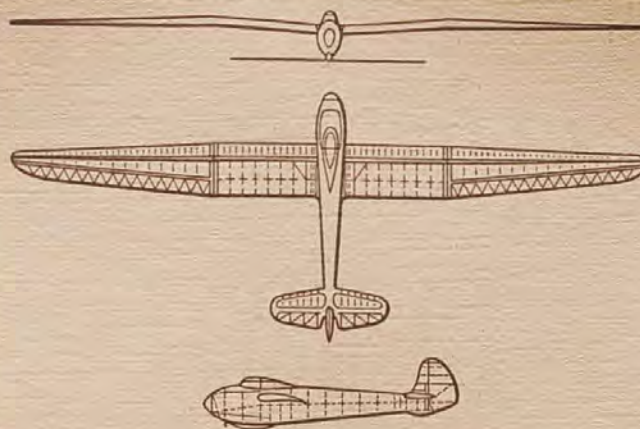
Bild 117. Rhön 1935: Reges Leben im Fliegerlager (freigegeben durch RLM)



Bild 118. Rhön 1935: Rekordsegelflugzeug »Rhön-Sperber«



Bild 119. Rhön 1935: Peter Riedel mit seiner »La Falda«



»RHÖN-SPERBER«



Bild 122. Rhön 1935: Gruppe Bayern vor ihrem »Rhön-Sperber«



Bild 120. Rhön 1935: Zwischenspiel

einen »Rhön-Sperber« flog, gelang die Überschreitung der 300-Kilometer-Grenze. Sein Landungsort lag ebenfalls in der Tschechoslowakei bei Rican. Seine Strecke betrug 340 Kilometer. Zwei weitere Flüge überschritten die 200-Kilometer-Grenze. Bei Kaaden landete der Dresdner Pilot Bräutigam mit 237 Kilometern Flugstrecke. Der Stuttgarter Kraft schaffte 202 Kilometer. Auch er hatte die tschechische Grenze überflogen und war bei Karlsbad gelandet. Sechs andere Flüge lagen zwischen 100 und 200 Kilometern. Und eine ganze Reihe weiterer guter Flugleistungen unter 100 Kilometer vervollständigten die fliegerische Ausbeute dieses ersten vielversprechenden Wettbewerbstages. Der zweite Tag brachte nicht so günstiges Flugwetter wie der erste Rekordsonntag, da es nicht so warm war und infolgedessen die thermischen Aufwinde fehlten. Die Teilnehmer des Wettbewerbes beschränkten sich also darauf, am Hang größere Dauerflüge auszuführen. Die beste Flugdauer erreichte der Pilot Kennel von der Luftsport-Landesgruppe Hannover, der etwa 10½ Stunden in der Luft blieb. 1 Stunde weniger betrug die Flugzeit von Steinhoff von der Luftsport-Landesgruppe Weimar. Heidrich, Essen, schaffte 9 Stunden und 10 Minuten. Seinem Landesgruppenkameraden Brinkmann, gelang es, 8 Stunden 55 Minuten in der Luft zu bleiben. Dazu kamen eine ganze Reihe von weiteren Flügen, die die 5-Stunden-Grenze überschritten. Flüge unterhalb dieser Dauer wurden gar nicht gewertet, ein Zeichen für den gewaltigen Fortschritt des Segelflugsports, der solche Anforderungen als selbstverständlich hinnahm. Der dritte Wettbewerbstag brachte wieder eine ganz andere Wetterlage. Ganz schwacher Ostwind herrschte, dazu aber eine gute Sonnenstrahlung, so daß sich bald gute thermische Aufwinde bildeten. In früheren Wettbewerben hätte man bei diesem schwachen Wind die Flugzeuge erst gar nicht aus dem Schuppen geholt. Diesmal fehlte von allen am Wettbewerb beteiligten Flugzeugen, soweit sie von der technischen Kommission schon zugelassen waren, nicht ein einziges am Start. Die Wettbewerbsleitung hatte als Tagespreis den Milseburgflug ausgeschrieben, der die Umrundung der 7,5 Kilometer entfernten Milseburg mit Rückkehr zur Startstelle verlangte, eine Aufgabe, an der sich vor Jahren die besten Piloten die Zähne ausgebissen hatten. In diesem Jahre gelang es zwei Fliegern, nämlich Späte, Chemnitz, und Krenz von der Landesgruppe Halberstadt, die Bedingungen dieses Preises sogar zweimal zu erfüllen. 13 weitere Flieger machten außerdem den Flug, im ganzen also 17 Milseburgflüge. Zu diesen Flügen kamen eine Reihe von Überlandflügen, die natürlich in Anbetracht des geringen Windes nicht solche Ausmaße annehmen konnten wie die Rekordflüge des ersten Tages, deshalb aber kaum geringer zu bewerten sind.



Bild 123. Rhön 1935: Startmannschaft



Bild 121. Rhön 1935: Segelflugzeugparade



Bild 124. Rhön 1935: Haltemannschaft



Bild 125. Rhön 1935: Reichsluftsporthführer Oberst Loerzer im Gespräch mit Segelfliegern



Bild 126. Rhön 1935: Mittagsruhe



Bild 127. Rhön 1935: Das Rekordflugzeug »Rhön-Sperber«

Die beste Leistung erreichte Peter Riedel, der, inzwischen Verkehrsflieger geworden, für die Reichsgruppe Lufthansa flog. Er schaffte mit seinem »Kondor« eine Strecke von 138 Kilometern. Auch am nächsten Wettbewerbstage herrschte eine ähnliche Wetterlage, also warme Sonneneinstrahlung und wenig Wind. Nach den Erfolgen des Vortages riskierte die Wettbewerbsleitung eine Verdoppelung der Flugbedingungen für den Tagespreis. Diesmal sollte der 15 Kilometer entfernte Habelberg umflogen werden mit anschließender Rückkehr zur Wasserkuppe. Auch diese Aufgabe bot einer ganzen Reihe von Piloten keine Schwierigkeiten mehr. Der Berliner Flieger Hans von Mälich, der Aachener Peters, der Nürnberger Wagner, Spilger-Darmstadt und Frowein-Stuttgart teilten sich in den Preis. Wolf Hirth flog an diesem Tage zum ersten Male seine Neukonstruktion »Minimoa«. Er begnügte sich nicht mit den 15 Kilometern, sondern führte einen Zielflug nach dem 30 Kilometer entfernten Ochsenberg aus und kehrte anschließend zur Startstelle zurück. Eine ganze Reihe anderer Piloten gingen auf Strecke, bei der völligen Windstille eine schwierige Aufgabe. Trotzdem gelangen einige recht gute Flüge bis in die Gegend von Vacha, Gelnhausen, Darmstadt, Frankfurt a. M., Mainz, Kaiserslautern und Köln. Die beste Leistung des Tages vollbrachte Peter Riedel, von dem die Landemeldung aus der Nähe von Aachen, 270 Kilometer von der Wasserkuppe entfernt, eintraf. Diese Leistungen zeigen, wie der Nachwuchs durch das Vorbild der älteren Meisterpiloten lernte, denn diese bei Windstille durchgeführten reinen Thermikflüge stellen allesamt Leistungen dar, die man wenige Jahre vorher noch für unmöglich gehalten hätte. Die Tatsache, daß völlige Windstille herrschte, wird dadurch erwiesen, daß die Flüge sich an diesem Tage in alle Himmelsrichtungen erstreckten. Auch am nächsten Tage dasselbe Bild. Das Fliegerlager war bald nach der Starteröffnung völlig »geräumt«. Alles, was startfähig war, ging auf Strecke, und nur die wenigen Maschinen, die reparaturbedürftig waren, blieben im Lager zurück. Die beste Leistung dieses Tages vollbrachte der Mannheimer Pilot Ludwig Hofmann, der nach Zurücklegung einer Strecke von etwa 330 Kilometern in Belgien bei Arlon landete. Auch Peter Riedel und der Merseburger Rudolf Oeltzschner hatten dieselbe Flugrichtung, sie landeten in der Nähe von Düren und Trier. Oeltzschners Flugstrecke betrug 270 Kilometer, Peter Riedel schaffte diesmal »nur« 250 Kilometer, 18 weitere Streckenflüge zwischen 100 und 200 Kilometern wurden am Abend dieses Tages der Wettbewerbsleitung gemeldet. Aus Karlsruhe, aus Köln, aus dem Sauerland und aus Westfalen kamen die Landemeldungen. Bei 56 Starts an diesem Tage wurden über 4000 Kilometer Flugstrecke motorlos zurückgelegt, eine Zahl, die früher für ganze Wettbewerbe etwas Außersordentliches gewesen wäre. Am nächsten Tage, dem sechsten dieses Wettbewerbes, herrschte Ruhe im Fliegerlager. Den Anlaß dazu gab eine Botschaft, die recht betrüblich für eine Reihe von Wettbewerbspiloten war. Bei dem Typ »Rhön-Sperber« hatten sich bei einer genauen Untersuchung Konstruktionsmängel herausgestellt, wie es bei einer Neukonstruktion häufig vorkommt, und die zuständige Behörde sah sich infolgedessen gezwungen, die Maschine bis zur Vornahme einiger Verstärkungen am Flügelschulterstück zu sperren. Das war gerade für die erfolgreichsten Piloten des Wettbewerbes eine traurige Nachricht, denn die im Wettbewerb befindlichen neuen »Rhön-Sperber« hatten sich in diesem Wettbewerb bisher außerordentlich gut bewährt. Da half der die Rhön beherrschende Kameradschaftsgeist über die schlimme Situation hinweg. Der Flugbetrieb wurde für einen Tag eingestellt, um die von dem Mißgeschick betroffenen Wettbewerbsteilnehmer nicht zu benachteiligen. Sofort erklärten sich die Landesgruppen bereit, Ersatzflugzeuge herbeizuschaffen, sodaß schon am nächsten Tage die »Rhön-Sperber« durch andere Hochleistungs-Flugzeuge ersetzt werden konnten. Inzwischen wurde eifrig Tag und Nacht an der Vornahme der konstruktiven Verbesserung an den »Rhön-Sperbern« gearbeitet, und



Bild 128. Rhön 1935: Typ »Rhön-Adler« im Fluge



Bild 129. Rhön 1935: Segelflug im Talkessel



Bild 130. Rhön 1935: Typ »Kondor« beim Abflug



Bild 131. Rhön 1935:
Rekordflieger Ludwig Hofmann macht sich startfertig



Bild 132. Rhön 1935: In Wind und Wolken



Bild 133. Rhön 1935: Windiger Tag auf der Wasserkuppe

wenige Tage später gehörte dieser Zwischenfall bereits der Vergangenheit an. Am Sonnabend, dem 27. Juli, herrschte also wieder Hochbetrieb im Fliegerlager. Wieder gab es »Wind-Thermik«. Allerdings waren die thermischen Aufwinde recht schwach, so daß die geflogenen Leistungen überraschten. Bei frischen Winden gab es wieder zahlreiche längere Streckenflüge in östlicher Richtung. 11 Flüge von über 200 Kilometern Entfernung wurden durchgeführt. Die beste Leistung konnte Wolf Hirth verzeichnen, der in der Nähe von Zlabings in der Tschechoslowakei, 420 Kilometer von der Wasserkuppe entfernt, landete. Auch Hirths Landsmann, Hakenjos-Stuttgart, überflog die tschechische Grenze. Er landete mit seinem »Rhön-Adler« bei Pilsen. 330 Kilometer betrug seine Strecke. Peter Riedel brachte es mit seinem »Kondor« auf 320 Kilometer. Sein Landungsort liegt in der Nähe von Passau. Weitere Flüge bis an die 300-Kilometer-Grenze führten in die westliche Tschechoslowakei und in die bayrische Ostmark. Besonders bemerkenswert ist der Flug von Späte-Chemnitz, der beim Start ankündigte, daß er seiner Heimatstadt einen Besuch abstatten werde. Tatsächlich landete er »fahrplanmäßig« auf dem Flughafen von Chemnitz, 215 Kilometer von der Wasserkuppe entfernt. Die zweite Wettbewerbswoche begann am Sonntag, dem 28. Juli, mit einem ungewollten Ruhetag. Den ganzen Tag über war die Wasserkuppe in Wolken und Nebel eingehüllt, die berühmte oder vielmehr berüchtigte »Knoke« herrschte wieder einmal und legte jeden Flugbetrieb lahm. Nur in den Vormittagsstunden konnte der Startbetrieb für kurze Zeit eröffnet werden. 6 Starts wurden durchgeführt, doch fanden die Flüge bald in der Nähe der Wasserkuppe ihr Ende, da eben beim besten Willen kein Aufwind zu finden war. Pech hatten die zahlreichen Besucher, die von fern und nah auf die Wasserkuppe kamen, um unseren erfolgreichen Segelfliegern einen Besuch abzustatten. Sie mußten enttäuscht wieder abziehen und konnten sich höchstens durch einen Besuch der DLV-Wanderschau, die an diesem Tage in Gersfeld eröffnet wurde, etwas entschädigen. Überhaupt war es in diesem Jahre schlimm für die Besucher der Wasserkuppe. Garantieren kann man ja bei einem Segelflug-Wettbewerb niemals, ob an einem bestimmten Tage etwas zu sehen ist. Gerade auf der Wasserkuppe, die manchmal tagelang in »Knoke« liegt, muß man immer mit Überraschungen rechnen. Doch in diesem Jahre war auch an Tagen mit regstem Flugbetrieb das einzige, was die Besucher vorfanden, ein vollständig »geräumtes Lager«. Denn die Segelflieger hielten sich ja alle nicht lange mit der »Vorrede« auf, sondern verließen bald nach dem Start, nachdem sie sich an oder in der Nähe der Wasserkuppe Höhe geholt hatten, das Wasserkuppengelände und gingen über Land. Wer dann mittags auf die Kuppe kam, fand im Fliegerlager höchstens noch ein paar Maschinen, an denen repariert wurde, vielleicht diesen oder jenen Segelflieger, der in der Nähe blieb, um auf Dauer zu fliegen, sonst aber nichts von jenem schönen Flugbetrieb der vergangenen Jahre, wo manchmal stundenlang, einem Mückenschwarm gleich, 20 bis 30 große Segler ruhig ihre Kreise zogen. Dieses wundervolle Bild erlebte man in diesem Jahre nur kurz nach dem Start, wenn die Piloten sich im Hang- und thermischen Aufwind die genügende Höhe holten, um dann auf Strecke zu gehen. Also, liebe Rhönbesucher, im nächsten Jahre früh aufstehen, sonst gibts nichts zu sehen. Auch der Montag, 29. Juli, begann nicht sehr vielversprechend. Zwar hatte der Wind gut aufgefrischt, doch die Thermik ließ zu wünschen übrig. Trotzdem ließen sich unsere Segelflieger nicht abhalten, und es spricht Bände für die Eigenschaften der Flugzeuge sowohl wie für das Können der Piloten, wenn an einem solchen Tage Rekordleistungen in großer Zahl geflogen wurden. Dieser Montag wird für lange Zeit der große Tag des deutschen Segelfluges bleiben. Wurde doch der von Ludwig Hofmann am ersten Tage des Wettbewerbes aufgestellte Weltrekord von 474 Kilometern nicht weniger als viermal geschlagen. Die Piloten Bräutigam, Luftsport-Landesgruppe Dresden, auf »Bau 10«, Steinhoff, Luftsport-Landesgruppe Halberstadt, auf »Rhön-Adler«, Oeltzschner, Luftsport-Landesgruppe Dresden, auf »Kondor«, und Heinemann, Luftsport-Landesgruppe Halberstadt, auf »Rhön-Sperber«, landeten auf dem Flughafen Brünn in der Tschechoslowakei. Sie erreichten mit diesem Fluge die 500-Kilometer-Grenze und überschritten sie um 2 Kilometer. Zu beachten ist der schöne Gemeinschaftsgeist, der sich darin äußert, daß die nach dem zuerst gelandeten Flieger Ankommenden sich unter Hintansetzung eigener Rekordwut zu ihren Kameraden auf den gleichen Platz setzten. Das ist der neue Geist der »Rhön«. Außer diesen vier Weltrekordleistungen brachte dieser Tag aber noch eine ganze Reihe weiterer schöner Leistungen, die in ihrer Gesamtheit alles bisher Dagewesene schlugen. Den vier Weltrekordlern am nächsten kommt die Leistung von Bartaune, Luftsport-Landesgruppe Hannover, auf »Rhön-Adler«, der in Tichnowitz, 30 Kilometer von Brünn entfernt, landete und damit eine Strecke von 483 Kilometern zurücklegte. Heini Dittmar-Schweinfurt, der außer Konkurrenz startete, brachte es mit seinem »Kondor« auf 450 Kilometer, sein Landungsort liegt etwa 50 Kilometer vor Brünn. Zwei weitere Piloten, nämlich Peters-Aachen auf »Rhön-Sperber« und Späte-Chemnitz auf »Kondor«, konnten die



Bild 134. Rhön 1935: Silhouette der »Moazagot«



Bild 135. Rhön 1935: Im Fliegerlager



Bild 136. Rhön 1935: Wolf Hirth am »Minimoa«



Bild 137. Rhön 1935: Vorbereitung im Fliegerlager



Bild 138. Rhön 1935: Ein Blick aus der »Rhöngeist-Bar«

400-Kilometer-Grenze überschreiten. Peters landete in der Nähe von Iglau, Tschechoslowakei, mit einer Entfernung von 423 Kilometern, während Späte bei Deutschbrod, 419 Kilometer von der Wasserkuppe entfernt, landete. Wagner, Luftsport-Landesgruppe Nürnberg, auf »Rhön-Bussard«, landete bei Sedlsany, Tschechoslowakei. Seine Strecke beträgt 320 Kilometer. Die 200-Kilometer-Grenze überschreiten die Flüge von Blech-Breslau, Kregel-Darmstadt und von Nein, Reichsgruppe Lufthansa. Im ganzen wurden an diesem erfolgreichen Tage 25 Flüge von über 100 Kilometer Strecke durchgeführt. Nach dem Rekordtage, also am Dienstag, 30. Juli, wurde den Rhön-Segelfliegern durch den Wettergott wieder etwas Ruhe beschert. Nebel und Regen hüllten die Wasserkuppe den ganzen Vormittag über ein, so daß der Start nicht eröffnet werden konnte. Als es dann gegen Mittag aufklarte, da waren die Segelflieger nicht mehr zu halten, und trotzdem das Wetter auch jetzt noch nicht viel versprach, war sofort alles am Start. Thermische Aufwinde waren fast gar nicht vorhanden, nur ein frischer Wind schien Hang-Segelflüge zu ermöglichen. Wenn bei dieser Wetterlage doch 3 Flüge von über 100 Kilometer Streckenlänge geschafft wurden, dann sind diese Leistungen besonders hoch zu bewerten. Die beste Leistung des Tages vollbrachte Ludwig Hofmann. Er landete in der Nähe von Weiden, Oberpfalz. Am Mittwoch, 31. Juli, herrschte im Fliegerlager vollständige Ruhe, da niedrige Wolken und fast völlige Windstille jeden Flugbetrieb lahmlegten. Für die Wettbewerbsteilnehmer bot sich dadurch eine sicherlich willkommene Möglichkeit, nach dem Hochbetrieb der letzten Tage, an den Maschinen zu arbeiten und sie für weitere Großtaten startklar zu machen. Auch am nächsten Tage konnte sich ein größerer Flugbetrieb nicht entfalten. Erst in den Mittagsstunden gestattete die Wetterlage einige Starts, im ganzen 16, aber das beste, was herausgeholt werden konnte, waren einige Flüge bis zu Stundendauer.

Kurze Zeit, nachdem der Startbetrieb wegen der ungünstigen Wetterlage wieder eingestellt wurde, traf im Fliegerlager die Nachricht ein, daß Rudolf Oeltzschner bei der Rückkehr im Motorschlepp von seinem Rekordfluge nach Brünn tödlich abgestürzt sei. Die Flaggen des Fliegerlagers gingen auf Halbmast. Einer der Besten des deutschen Segelfluges — wie sich dann später bei Ermittlung der Punktwertung ergab, der Beste des 16. Rhön-Segelflug-Wettbewerbes — hatte sein Leben, das er so oft einsetzte, hingegeben für den deutschen Luftsport, für das Vaterland. Rudolf Oeltzschner hatte Deutschland in Portugal erfolgreich vertreten und dort durch seine Leistungen seinem Vaterlande Ehre gemacht. Das Segelfliegerlager Laucha war Oeltzschners Werk. Am Abend des 1. August traten die Segelflieger zu einer kurzen Gedenkfeier für den toten Kameraden an. Ausklang: »Es wird weitergefliegen!« Am 2. August, dem 14. Wettbewerbstage, setzte der Flugbetrieb wieder mit voller Kraft ein. Das aufklarende Wetter versprach vom frühen Morgen an gute Flugleistungen, wenn auch die Thermik nicht besonders stark war. Die thermischen Aufwinde waren erst in größerer Höhe zu spüren, sodaß es schwierig war, Anschluß zu bekommen, und viele, auch erfahrene Piloten, »kochten ab« und landeten in der Nähe der Kuppe. In Anbetracht dieser Wetterlage war der von der Wettbewerbsleitung ausgesetzte Tagespreis, der eine Ziellandung auf dem Flugplatz Kassel-Waldau verlangte, eine recht beträchtliche Anforderung. Bewußt hatte man aber den Fliegern einmal eine solche Aufgabe gestellt, um sie zu zwingen, ihre Orientierungskunst zu üben, hatte sich doch bei vielen der vorher durchgeführten Fernflüge gezeigt, daß jüngere Flieger stur drauflosflogen, ohne zu wissen, wo sie sich befanden. Erfreulich ist es festzustellen, daß die gestellte Aufgabe von fünf Fliegern erfüllt wurde, während andere wohlbewußt, zugunsten einer größeren Streckenleistung, von dem Kampf um den Tagespreis absahen. Eine ganze Reihe schöner Streckenflüge bis nahe an 200 Kilometer sind das Ergebnis der 63 Starts dieses Tages. Besonders erwähnenswert ist die Leistung des Lufthansa-Piloten Nein, der als erster Segelflieger auf dem Brocken, der höchsten Erhebung des Harzes, 200 Meter höher als die Wasserkuppe, landete. Im übrigen liegen die Landungsorte wieder in alle Windrichtungen verstreut. Die Bedingungen des Zielfluppreises erfüllten die Piloten Kennel-Hannover,



Bild 139. Rhön 1935: Höhenflug



Bild 140. Rhön 1935: Schöner Flug



Bild 141. Rhön 1935: Vor Anker



Bild 142. Rhön 1935: Typ »Kondor« beim Abflug



Bild 143. Rhön 1935:
Das Hamburger »Alsterkind« startet am Nordhang



Bild 144. Rhön 1935:
Glückliche Tal-Landung (freigegeben durch RLM)

Schilling-Dortmund, Wolf-Stettin, Geering-Hamburg und Hakenjos-Stuttgart. Durch die gute Lösung der Orteraufgabe am Freitag angeregt, stellte die Wettbewerbsleitung den Fliegern auch am folgenden Tage eine ähnliche, allerdings noch schwerere Aufgabe. Diesmal war der Flugplatz der Reichs-Segelflugschule Laucha das Ziel. Die Wetterlage war aber noch etwas ungünstiger als am Vortage, so daß kein Segelflieger die Bedingungen des Tagespreises erfüllen konnte. Auch die sonstigen Streckenflugleistungen, die bei 57 Starts herauskamen, mußten angesichts der Witterungsbedingungen verhältnismäßig gering bleiben, womit nicht gesagt sein soll, daß sie deshalb gering zu bewerten wären. Die beste Streckenleistung schaffte Kennel, Luftsport-Landesgruppe Hannover, auf »Rhön-Adler« mit 215 Kilometern, Landung südlich Stuttgart. Die anderen Flüge liegen wieder in allen Windrichtungen: Fulda, Gießen, Frankfurt a. M., Darmstadt usw. Es folgen der Entfernung nach: Frowein, Luftsport-Landesgruppe Stuttgart, auf »Moazagotk« mit 130 Kilometern, Wolf, Luftsport-Landesgruppe Stettin, auf »Rhön-Bussard« mit 108 Kilometern, Hofmann, Luftsport-Landesgruppe Stuttgart, auf »Rhön-Sperber« mit 105 Kilometern. Weiter wurden 9 Flüge zwischen 50 und 100 Kilometer durchgeführt. Mit dem Sonnabend, 3. August, schloß der eigentliche Wettbewerbsbetrieb ab, da sich die Wettbewerbsleitung den Sonntag für die Ermittlung der Punktwertungs-Ergebnisse freihalten mußte. So wurden am Sonntag nur noch Tagespreise ausgeflogen. Die Hauptaufgabe, die gestellt wurde, war ein Zielflug nach dem Exerzierplatz Fulda, der von den Fliegern Frowein, Luftsport-Landesgruppe Stuttgart, auf »Moazagotk« und Vergens, Luftsport-Landesgruppe Berlin, auf »Rhön-Bussard« vorschriftsmäßig erreicht wurde. In der Nähe landeten: Büchner und Hakenjos von der Luftsport-Landesgruppe Stuttgart auf »Kondor« bzw. »Rhön-Adler«, Wagner, Luftsport-Landesgruppe Nürnberg, auf »Rhön-Bussard« und von Miakich, Luftsport-Landesgruppe Berlin, auf »Rhön-Sperber«. Mit diesen Flügen fand die Flugtätigkeit im Rahmen des 16. Rhön-Segelflug-Wettbewerbes ihr Ende. Bereits im Laufe des Tages konnte der Reichs-Luftsportführer Oberst Loerzer, der seit Sonnabend unter seinen Segelfliegern weilte, dem Reichsminister der Luftfahrt mit folgendem Telegramm das stolze Ergebnis des Wettbewerbes melden:

Reichsminister der Luftfahrt General Göring, Berchtesgaden.

Ich melde die Beendigung des 16. Rhön-Wettbewerbes. Der Wettbewerb stellt den Höhepunkt der diesjährigen fliegerischen Schulungsarbeit dar. Sein Sinn war das kameradschaftliche Zusammenwirken in einer Arbeitsgemeinschaft von Piloten, Handwerkern, Startmannschaften und Kraftfahrern. Diese Gemeinschaftsarbeit war ein voller Erfolg. Das Ergebnis ist mit 61 Flugzeugen 513 Starts, eine Gesamtstreckenleistung von rund 35000 Kilometern, darunter 140 Flüge über 60 Kilometer, 113 Flüge über 100 Kilometer, 30 Flüge über 150 Kilometer, 41 Flüge über 200 Kilometer, 6 Flüge über 250 Kilometer, 16 Flüge über 300 Kilometer, 9 Flüge über 400 Kilometer, 4 Flüge über 500 Kilometer, höchste Höhe 3600 Meter. Gesamtleistung der Kraftfahrer zum Rücktransport der Flugzeuge im Tag- und Nachtdienst rund 110 000 Kilometer.

Der Reichs-Luftsportführer
Loerzer

Bald traf die Antwort des Ministers ein:

Berchtesgaden, den 4. August, 14.08

Oberst Loerzer, Wasserkuppe/Rhön

Ihnen und den deutschen Segelfliegern zum Rhönerfolg meine aufrichtigsten Glückwünsche.

gez. Hermann Göring



Bild 145. Rhön 1935:
Reichsgruppe Luft-Hansa baut ihr Flugzeug auf



Bild 146. Rhön 1935: Rückkehr vom Streckenflug



Bild 147. Forschungsflüge über Berlin:
Im Schlepp des Motorflugzeuges (freigegeben durch RLM)



Bild 148. Forschungsflüge über Berlin: »Kondore« über der Reichshauptstadt (freigegeben durch RLMA)

hause angeschlagen wurde. Kaum war diese Meldung da, lief schon der Motor, und der Transportzug brauste nach Ost, Süd, West oder Nord, vielfach Hunderte von Kilometern weit, über Berg und Tal, um ja schnell mit dem Flugzeug und seinem Piloten wieder im Fliegerlager und damit im Wettbewerb zu sein. Zum Sieger im Kampf um die Gruppen-Kraftfahrerpreise wurden die Kraftfahrer der fünf Flugzeuge der Luftsport-Landesgruppe 7, Dresden, erklärt. Nun wollen wir uns noch einmal kurz die Bilder vom 16. Rhön-Segelflug-Wettbewerb betrachten. Bild 117 zeigt eine Luftaufnahme des Fliegerlagers mit seinem regen Leben und Treiben. Auf dem nächsten Bilde bringen wir das Rekordflugzeug »Rhön-Sperber«, auf Bild 119 den erfolgreichen Flieger Peter Riedel beim Transport seines »Kondore«, dem er in Erinnerung an die Süd-Amerika-Expedition den Namen »La Faldas« gegeben hat. Daß sich die Flieger, während sie oben auf der Wasserkuppe auf den Start warten mußten, die Zeit zu vertreiben wußten, zeigt Bild 120. Auf Bild 121 (siehe auch 135) sehen wir einen Teil der Wettbewerbs-Flugzeuge in Paradeaufstellung zum Empfang des Staatssekretärs der Luftfahrt, Generalleutnant Milch, der am 1. August den Rhön-Segelfliegern einen Besuch abstattete und ihnen Grüße des Reichsministers der Luftfahrt überbrachte. Die

Bilder 122 und 126 führen uns in das Fliegerlager selbst, zu einer Zeit, wo kein Flugwetter ist. Die Flugzeuge sind startfertig, bleiben aber noch mit ihren Mannschaften vor den Hallen liegen, um günstigere Startbedingungen abzuwarten. Die Bilder 123 und 124 führen uns an den Start. Auf Bild 123 ist das Flugzeug eben von den Haltemannschaften am Schwanz (Bild 124) losgelassen worden. Die Startmannschaften, die das Gummiseil ausgezogen hatten, bremsen gerade den Startschwung ab und sehen nach dem Flugzeug, ob der Start gelungen ist. Aufmerksam verfolgen die Zuschauer vom Abhang der Wasserkuppe ein unten im Tal seine Kreise ziehendes Segelflugzeug (Bild 129). Wird es landen müssen, wie der »Rhön-Sperber« auf Bild 127, oder wird es noch einen thermischen Aufwindschlauch finden, um sich wieder in die Höhe zu schrauben? Auf Bild 131 sehen wir, wie der erfolgreiche Flieger Ludwig Hofmann seinen »Rhön-Sperber« startfertig macht. Bild 133 zeigt uns den Startplatz, nachdem ihn alle Flugzeuge verlassen haben. Wenn wir das Bild genau betrachten, sehen wir über dem einzelnen Flugzeug im Vordergrund eine ganze Menge von Segelflugzeugen, die hoch über den Bergen der Rhön im Aufwind der Wolken bereits ihre Kreise ziehen und wohl bald auf Strecke gehen werden. Auf Bild 136 sehen wir einen der ältesten und erfolgreichsten Segelflieger, der gleichzeitig auch Konstrukteur seiner Maschinen ist, Wolf Hirth, an seiner »Minimoa«. Das nächste Bild ist wieder eine Aufnahme aus dem Fliegerlager, im Hintergrunde die zwischen den Wettbewerben 1933/34 erbaute größte Halle des Fliegerlagers, die »Hermann-Göring-Halle«, in der über 50 Flugzeuge Platz finden können. Die Unterschrift zu Bild 138 ist nicht so ernst zu nehmen, wie es zunächst scheint. Es ist eine recht primitive »Bare«, in der Flieger und Besucher des Rhön-Wettbewerbes bei einer Tasse Kaffee, vielleicht auch einem »Rhöngelst«, Erquickung finden. Auf Bild 146 sehen wir einen jener Transportzüge, wie sie vorhin erwähnt wurden.



Bild 149. Forschungsflüge über Berlin: Über dem Häusermeer der Reichshauptstadt



Bild 150. Segelflugzeuge in Tempelhof



Bild 151. Fliegersturm beim Schulbetrieb



Bild 152. Massenstart in Trebbin/Mark



Bild 153. Reichsheer beim Schulbetrieb



Bild 154. Luftaufsichtsbeamte als Zuschauer



Bild 155. Ernst Udet im Führersitz eines »Rhön-Sperber«

Forschungsflüge über Berlin

Wir nehmen nun Abschied von den schönen Hängen der Rhön und wollen uns einmal die Segelfliegerei im Reiche ansehen. Wir beginnen in der Reichshauptstadt selbst. Die Bilder 147 bis 149 stammen von einer Segelflug-Forschungsreise bekannter Segelflieger nach Berlin im Juni 1933, an der die Piloten Hirth, Riedel, Dittmar und Kenschke beteiligt waren. Die Piloten hatten die Aufgabe gestellt bekommen, die Segelflugmöglichkeiten über der Reichshauptstadt zu erforschen. Über Großstädte herrschen im allgemeinen günstige Aufwindverhältnisse, da im Sommer die Steinmassen der Großstadt die Hitze, die sie aufnehmen, wieder ausstrahlen. Im Winter bildet die Großstadt eine Wärmeinsel innerhalb der winterlichen Landschaft. Wolf Hirth hat bereits früher anlässlich eines Besuches in Amerika diese Segelflugmöglichkeiten über New York einer Erprobung unterzogen und damals bei den Amerikanern ungeheures Aufsehen erregt. Das ging so weit, daß Hirth seine Flüge abbrechen mußte, weil sich die erstaunten New Yorker in den Straßen stauten und den Verkehr der Weltstadt lahmlegten. Natürlich braucht man zu Segelflügen über der Großstadt das Schleppflugzeug, das die Segler in eine genügende Höhe bringt, bis sie Anschluß an die thermischen Aufwinde finden. Bild 147 ist vom Schleppflugzeug aus aufgenommen. Am Schleppseil hängt Riedels »Fafnir«. Unten sehen wir das Vorgelände des Tempelhofer Flughafens, von dem der Schleppzug gestartet ist. Auf diesem Vorgelände findet alljährlich am 1. Mai der riesige Aufmarsch der Berliner schaffenden Bevölkerung zum »Tag der Arbeit« statt. Das nächste Bild zeigt den »Kondor« von Heini Dittmar über dem Zentrum der Stadt. Links oben an der Flügelspitze Potsdamer Bahnhof und Potsdamer Platz. Auf Bild 150 sehen wir die startbereiten Segelflugzeuge auf dem Berliner Zentralflughafen Tempelhof.

Andere Segelflug-Gelände

Die nächsten Bilder führen uns in das Hauptübungsgebiet der Berliner Segelflieger, nämlich auf den Segelflughafen, den die Luftsport-Landesgruppe Berlin auf dem Löwendorfer Berg in der Nähe von Trebbin, etwa 40 Kilometer südlich der Reichshauptstadt, hat entstehen lassen. Hier haben wir eine jener Übungsstätten, wie sie in den Jahren seit 1933 überall im Reich entstanden sind. Hier wurde der Nachwuchs herangebildet, der im Rhön-Wettbewerb 1935 so glänzende Erfolge erzielen konnte. Bild 151 zeigt uns den Schulbetrieb eines Fliegersturms. Die jungen Segelflieger in ihrer schmunken Bekleidung transportieren gerade ein Schulflugzeug zum Start. Auf dem nächsten Bild sehen wir einen Massenstart von Übungsflugzeugen vom Muster »Gronau 9« mit Führersitzverkleidung. Bild 153 zeigt uns, daß nicht nur die Fliegerstürme des deutschen Luftsport-Verbandes in Trebbin schulen, sondern daß auch Angehörige der Wehrmacht die Schönheiten des motorlosen Flugsports zu würdigen wissen. Auf dem Bilde tragen sie gerade ihren Schulgleiter nach einem Talfluge wieder hangaufwärts. Ihre Kameraden von der Luftüberwachung sind auf Bild 154 nur interessierte Zuschauer bei einem Groß-Segelflugtag, der im Sommer 1935 Tausende von Berlinern nach Trebbin gelockt hatte. An anderen Tagen können wir auch sie als eifrige Jünger des Segelfluges hier am Start bewundern. An diesem Flugtage war auch Ernst Udet beteiligt. Er zeigte seine alles überragende Beherrschung in der Luft hier durch atemberaubende Kunstflüge im Segelflugzeug. Bild 155 zeigt, wie er sich zum Start fertig macht. Auf Bild 156 sehen wir das Schleppflugseil bereits eingehängt, also den Moment kurz vor dem Start. Das nächste Bild führt uns in eine andere Gegend unseres Vaterlandes und zwar nach Hirschberg, wo auf dem Flughafen gerade ein Schulgleiter im Windenschlepp zu einem kurzen Schulfluge startet. Die freudigsten



Bild 156. Ernst Udet startet zum Kunstsegelflug



Bild 157. Schulgleiter im Windenschlepp auf dem Flugplatz Hirschberg/Schles.



Bild 158. Segelflugzeugtaufe



Bild 159. Segelflugzeugtaufe mit flüssiger Luft



Bild 160. Keine Bomben, sondern flüssige Luft



Bild 161. Motorsegler »Maikäfer«

Ereignisse bei dem machtvollen Aufbau des deutschen Segelfluges im Dritten Reich sind immer die Flugzeugtaufen gewesen. Die Mittel des Deutschen Luftsport-Verbandes sind knapp, und deshalb mußten hier alle Volkskreise, Industrie und befreundete Verbände helfend einspringen. Manchem Schul- und Leistungsflugzeug wurde bei der feierlichen Taufe, wie wir sie auf den Bildern 158 und 159 sehen, der Name des Spenders als dankbare Anerkennung verliehen. Noch schöner als diese Anerkennung wird aber für alle Spender, die durch solche Hilfe am Aufbau des deutschen Luftsports mitarbeiteten, das Bewußtsein gewesen sein, der deutschen Jugend bei ihrem Ziele geholfen zu haben, Deutschland in der Luft wieder stark zu machen. Als Tauf Flüssigkeit dient den Fliegern das Element, das sie mit den Flugzeugen beherrschen wollen, nämlich die Luft selbst in flüssiger Form. Beim Auftreffen auf den Rumpf des Flugzeuges geht die flüssige Luft, weiße Wolken bildend, wieder in ihren natürlichen Zustand über, so ein gutes Vorzeichen gebend für den glücklichen Flug des Täuflings. Bild 160 zeigt uns eine »Tankstelle« für flüssige Luft. Die fünf Taufbehälter lassen erkennen, daß es sich um eine Massentaufe handelt, die hier vorgenommen werden soll, daß also jungen Segelfliegern wieder einmal eine größere Zahl von Flugzeugen gespendet worden ist.

Segelflugzeuge mit Hilfsmotor

Der Gedanke, Segelflugzeuge mit Hilfsmotoren auszurüsten, ist, wie wir bereits zu Anfang dieses Buches gesehen haben, nicht neu. Zu Grunde liegt ihm der Wunsch, einen Segelflug über Land nicht abbrechen zu müssen, wenn einmal der Aufwind an irgendeiner Stelle der Flugstrecke spärlich wird, sondern mit Hilfe des mitgeführten Motors einen derartigen für den Segelflieger »toten Raum« überwinden zu können, bis wieder genügend Aufwind vorhanden ist, um den Flug ohne motorische Hilfskraft fortsetzen zu können. Grundbedingung dabei ist, daß das Flugzeug auch mit Motor in seinen Eigenschaften als Hochleistungs-Segelflugzeug nicht erheblich beeinträchtigt wird. Etwas wird ja schon das mitgeführte Gewicht des Motors die Leistung beeinflussen, und auch der vergrößerte Luftwiderstand des Motoraufbaues wird sich ungünstig bemerkbar machen. Das Streben der Konstrukteure geht deshalb dahin, den Motor für die Zeit, in der er nicht gebraucht wird, in den Flugzeugrumpf zu versenken. Wir haben gesehen, daß im Jahre 1924 die Zeit für die Erfüllung dieser Aufgaben noch nicht gekommen war. Was dort auf der Rhön flog, waren leichte Motorflugzeuge, deren Wert für die Weiterentwicklung des Motorflugsports besonders hervorgehoben wurde, aber mit dem Segelflug hatten diese Maschinen nichts mehr gemein. Doch der Gedanke wurde nicht fallen gelassen, und es scheint, als wenn jetzt die Zeit gekommen ist, um

ihn auch so verwirklichen zu können, wie der wirkliche Segelflieger es sich gewünscht hat. Noch ein Gedanke war für die Ausrüstung von Segelflugzeugen mit Motoren ausschlaggebend. Es wird immer auch für den begeisterten Segelflieger das erstrebenswerte Ideal sein, auch den Motorflug zu beherrschen. Nun kann man nicht einen Segelflieger, auch wenn er mit den besten Leistungen in seinem Sport aufwarten kann, einfach in ein Motorflugzeug setzen, denn Motorflug und Segelflug sind in ihren Grundbedingungen doch sehr verschieden. Hier sollte ebenfalls das motorisierte Segelflugzeug die Brücke bilden zum billig durchzuführenden Übergang des Segelfliegers auf den motorischen Flug. Das waren die Grundgedanken, die zur Konstruktion und Bau des Motorseglers »Maikäfer« und des motorisierten »Grunau-Baby« (Bilder 161 und 162) führten. Peter Riedel dachte, als er seinen »Kondor« »La Folda« mit einem Motor ausüstete (Bilder 163 bis 168), wohl mehr an den vorhin skizzierten ersten Gedanken, nämlich mit Hilfe des Motors Strecken-Segelflüge unabhängig von Aufwindflauten zu machen und dadurch eine billige Art des »Luftwanderns« zu schaffen. »Maikäfer« und »Motor-Baby« sind beide mit einem 600 ccm Zweizylinder-Zweitakt-Motor ausgerüstet, der von dem Wittenberger Ingenieur Köller entwickelt wurde. Bei einem Gewicht von nur etwas



Bild 162. Segelflugzeuge mit Hilfsmotor:
Versuchsbau »Motor-Baby«



Bild 163. Segelflugzeuge mit Hilfsmotor:
Ein Segelflugzeug wird motorisiert



Bild 164. Segelflugzeuge mit Hilfsmotor:
Einbau des Hilfsmotors



Bild 165. Segelflugzeuge mit Hilfsmotor:
Vorbereitung zum Flug



Bild 166. Segelflugzeuge mit Hilfsmotor:
»La Falda«, der erste Motorsegler mit abnehmbarem Motor



Bild 167. Segelflugzeuge mit Hilfsmotor:
»La Falda« über dem Unstruttal bei Laucha

über 20 Kilogramm gibt dieser kleine Motor eine Leistung von 17 PS ab. Der in Peter Riedels »La Falda« eingebaute Motor ist dasselbe Fabrikat, aber bereits etwas weiter entwickelt, so daß die Leistung auf 19 PS gesteigert werden konnte. Die Bilder 163 bis 165 zeigen die Montage des Motors auf dem Tragflügel der »La Falda«. Bild 147 zeigt die motorisierte »La Falda« über dem Unstruttal in der Nähe der Reichs-Segelflugschule Laucha.

Modellflug

Die nächsten Bilder führen uns ein in den Flugsport der jüngsten Fliegergeneration, nämlich das Modellflugwesen. Die Bilder 169 bis 173 stammen vom Reichs-Modell-Wettbewerb 1935 auf der Wasserkuppe. Dort treffen sich alljährlich zu Pfingsten die jungen Modellbauer, genau wie ihre älteren Kameraden, zum Wettbewerb, um zu zeigen, was sie im vergangenen Jahre geleistet haben, und um im gegenseitigen Erfahrungsaustausch wieder neue Anregungen für die Weiterarbeit mitzunehmen. Die Modellbaukunst ist älter als die gesamte Fliegerei, ja, eigentlich ihr Ursprung, denn all die Menschen, die sich einmal mit dem Problem des Fliegens beschäftigten, haben ihre ersten Versuche mit Modellen gemacht, und schließlich wird auch heute noch fast jede Neukonstruktion in der Fliegerei erst einmal im Modell ausprobiert. In den Jahren vor dem Kriege, als die Fliegerei sich zu entwickeln begann, da begann auch der Aufschwung des Modellflugwesens. In flugtechnischen Vereinen widmete man sich diesem Sport, der auf billige und unterhaltsame Weise in die Geheimnisse der Fliegerei einführt. Neuerdings wird der Flugmodellbau auf Grund eines Erlasses des Reichs-Erziehungsministers bereits in den Schulen betrieben. Ursprünglich baute man in der Hauptsache Flugmodelle, die eine Antriebskraft besaßen, die also das Motorflugzeug nachahmten. Als Motoren dienen für die kleinen Modelle vorwiegend die aus einer Anzahl von Gummischnüren bestehenden Gummimotoren, aber auch leichte Preßluftmotoren, ja, sogar ganz kleine Benzinmotoren. Als dann der Segelflug aufblühte, nahmen sich auch die Modellbauer des motorlosen Fluges an und strebten genau wie die Segelflieger danach, die Kraft zum Fliegen dem Luftraum selbst zu entnehmen. Es ist erstaunlich, welche Flugleistungen auf diesem Gebiete bereits erzielt werden konnten. Unter Ausnutzung thermischer Aufwinde konnten mit motorlosen Modellen bereits Rekordflüge von über 1 Stunde Dauer und bis an 20 Kilometer Strecken durchgeführt werden. Es lag für die Erbauer von motorlosen Flugmodellen nahe, ihren alljährlichen Reichs-Wettbewerb ebenfalls auf der Wasserkuppe mit ihren guten Aufwindverhältnissen auszutragen. Wer einmal einen solchen Wettbewerb miterlebt hat, wird erstaunt sein über die Fülle von Arbeitskraft und Sorgfalt, die diese junge Fliegergeneration an ihren Sport wendet. Keine Mühe wird gescheut, um die manchmal bis zu mehreren Metern spannenden Modelle zu höchster Leistungsfähigkeit durchzubilden. Alle möglichen kleinen Erfindungen werden gemacht, um die Leistungen zu verbessern. Man denke zum Beispiel an die sinnreich durchkonstruierten Selbststeuergeräte, mit denen manche Modellbauer den Flug ihrer kleinen Wunderwerke auch dann noch beeinflussen, wenn das Modell frei im Luftraum segelt.



Bild 168. Segelflugzeuge mit Hilfsmotor:
Der Außenbord-Motor des Segelflugzeuges

Flieger-Handwerker

Wenn wir an die Tätigkeit des Deutschen Luftsport-Verbandes denken, so ist es ganz natürlich, daß man in erster Linie an den praktischen Flugsport, also an das Fliegen selbst denkt. Lange Zeit hat man viel zu wenig an die Arbeit gedacht, die dem Fliegen vorangeht, nämlich an den Bau der Flugzeuge. Auch hier hat der motorlose Flug ganz neue Grundlagen geschaffen. Von Anfang an war es bei den Gruppen, die sich im Gleit- und Segelflug betätigten, selbstverständlich, daß die Flugzeuge, die man flog, auch in der eigenen Werkstatt entstanden. Genau so wurden die Schäden, die im Schulbetrieb auftraten, von den Fliegern selbst wieder behoben. Und so ist es bis heute geblieben. Neben dem Fliegen einher geht eine Werkstattausbildung, die bei den hohen Anforderungen, die der Flugzeugbau in bezug auf handwerkliche Vollkommenheit stellt, auf einem hohen Niveau steht. Nur die Hochleistungs-Segelflugzeuge werden in der neueren Zeit in der Hauptsache von Spezialwerkstätten hergestellt. In den Werkstätten der Fliegerstürme dagegen entstehen auch heute noch im Selbstbau die Schulflugzeuge und die Übungsflugzeuge bis



Bild 169. Der Reichs-Luftsportführer
beim Modell-Segelflug-Wettbewerb 1935



Bild 170. Künftige Segelflieger

Landesgruppe eine. Die Bauaufgabe wurde gestellt: Tragflügel, Rumpf und Leitwerksteile eines Schulflugzeuges mußten von allen Gruppen gleichmäßig gebaut werden. Eine Woche lang war der Raum, in dem sonst Tennisbälle durch die Luft sausten oder große Massenversammlungen veranstaltet wurden, erfüllt von dem Klang der Hämmer, Kreissägen und anderen Werkzeugmaschinen. Eifrig wurde um die Wette gebaut. Saubere Bauausführung wurde genau so gewertet wie Schnelligkeit bei der Erfüllung der gestellten Aufgabe. Aber auch Sauberkeit und Ordnung in der Werkstatt, Sparsamkeit mit dem Material fielen bei der Ermittlung des Siegers in die Waagschale. Alljährlich soll nun dieser Wettbewerb wiederholt werden, der einen Blick hinter die Kulissen des Fliegens gewährt, der zeigt, daß der junge Flieger erst eine harte Schule durchmachen muß, ehe er sich den Genuß des Fliegens verdient hat, der auf der anderen Seite aber auch zeigt, wie die deutsche Luftfahrt sich auf ein gesundes handwerkliches Können gründet, das genau so zur Fliegerei gehört, wie die Beherrschung des fertigen Flugzeuges. Bild 174 zeigt uns einen Segelflieger bei der Ausführung von Schweißarbeiten, die beim Bau der Stahlbesläge notwendig sind. Bild 175 zeigt den Bau des Querruders eines Segelflugzeuges.

Wettbewerbsbetrieb

Die nächsten Bilder führen uns noch einmal in den Betrieb eines Rhön-Wettbewerbes. Auf Bild 176 sehen wir den Meßtrupp bei der Arbeit. Auf einem hohen Turm in der Nähe des Starts sind die Entfernungsmesser aufgebaut, mit deren Hilfe der Meßtrupp den Flug der Segelflugzeuge verfolgt und vermißt. So werden die Leistungen der Segelflieger auch von der Erde aus kontrolliert zur Ergänzung der in den Flugzeugen selbst mitgeführten Meßinstrumente, die jeden Flug genauestens registrieren. Die nächsten drei Bilder zeigen uns das Wirken der gefürchteten »Teko«, der technischen Kommission, die

jedes Flugzeug vor Beginn eines Wettbewerbes genau untersuchen muß, ob es den Anforderungen der Sicherheit entspricht. Bild 177 zeigt uns den berühmten Segelflugzeug-Konstrukteur Alexander Lippisch, wie er gerade als Leiter der »Teko« einem Tragflügel mit kritischem Blick in die »Eingeweide« schaut. Was dieser in langen Jahren geschulte Blick noch nicht entdeckte, wird noch genau mit dem kleinen Hämmerchen untersucht (Bild 178), mit dem man genau feststellen kann, ob die Leimung zwischen Flügelrippen und Sperrholzbeplankung überall gefaßt hat. Kein Wunder, wenn die Wettbewerbsteilnehmer den »Klopfgeistern« der technischen Kommission den Spitznamen »Spechte« verliehen. Auf Bild 179 wird eine Reparatur durchgeführt, die infolge Beanstandung durch die technische Kommission notwendig wurde. So hat diese technische Kommission, die auf allen Rhön-Wettbewerben bisher arbeitete, hervorragenden Anteil an der Entwicklung des Segelfluges. Diese Durchentwicklung in den Jahren seit Bestehen des motorlosen Flugsports zeigen noch einmal die beiden nächsten Bilder an einem Konstruktionsdetail. Bild 180 zeigt uns den verhältnismäßig primitiven Führersitz des »Vampyr«, des Rekordflugzeuges aus dem Jahre 1922, im Gegensatz zu dem auf Bild 181 zu sehenden Führersitz von Heini Dittmars Hochleistungs-Segelflugzeug »Kondor«.

Kunstflug

Der Flieger, der sein Flugzeug wirklich beherrschen will, ist mit dem Lernen nicht dann fertig, wenn er geradeaus fliegen kann und die Kurventechnik sowie Start und Landung beherrscht. Fertig ist erst der Flieger, der wirklich in jeder Fluglage weiß, was er zu tun hat, der also auch dann, wenn seine Maschine durch irgendwelche äußeren Einflüsse in eine anormale Fluglage gerät, sich nicht verblüffen läßt und in der Lage ist, sein Flugzeug stets wieder in den normalen Flug zurückzubringen. Diese vollkommene Beherrschung des Flugzeuges vermittelt erst der Kunstflug, wie wir ihn oft bei Flugtagen und anderen Gelegenheiten als Vorführung gesehen haben. Das ist beim Segelflug genau so wie beim Motorflug. Ja, wir haben gesehen, daß im Segelflug solche Umstände, die das Flugzeug in eine anormale Fluglage bringen können, sehr leicht eintreten, wenn der Flieger – gewollt oder ungewollt – in Wolken hineinkommt und nun durch das Fehlen jeder Sicht das Gefühl für die Lage seines Flugzeuges verliert. Bei solchen Flügen ist es zum Beispiel vorgekommen, daß der Flieger nach einem längeren Fluge ohne Erdsicht auf einmal wieder herauskommt und die Erde über sich sieht. Er merkt also erst jetzt, daß er auf dem Rücken fliegt. Hanna Reitsch, die bekannte Segelfliegerin, die wir auf Bild 182 mit ihrem Lehrer im Kunstflug, Wolf Hirth, sehen, hatte einmal ein solches Erlebnis. Um hier also jede Gefahrausschaltung, verlangt man heute von dem Hochleistungs-Segelflieger, daß er auch im Kunstflug ausgebildet ist. Die nächsten Bilder zeigen uns den Betrieb auf einer derartigen »Hochschule des Segelfluges« und zwar auf dem Flugplatz Griesheim bei



Bild 172. Modellsegelflugzeug über dem Rhöntal



Bild 171. Der Sieger des Reichs-Modellwettbewerbes 1935



Bild 173. Start eines Segelflugzeugmodells



Bild 174. Schweißen beim Segelflzeugbau

fallen. Die Flugschüler sind sich ihrer Unvollkommenheit voll bewußt, wie ihre langen Gesichter erkennen lassen. Da ist man froh, wenn der Lehrer selbst in die »Kiste« steigt (Bild 190), um es einmal richtig vorzumachen. Beim nächsten Male wird es dann auch der Schüler besser können. Auf den nächsten beiden Bildern wird gerade wieder der Schleppzug startfertig gemacht. Vorn am Segelflzeug und am Schwanzsporn des Motorflugzeuges wird das Schleppseil eingehängt und nun kann es zum neuen Fluge losgehen. Bild 194 zeigt uns den Schleppzug kurz nach dem Start. Das Schleppflugzeug ist ein Klemm-Tiefdecker, es hat sich gerade vom Boden erhoben. Weit hinter ihm, am Seil hängend, der »Falk«. Im Vordergrund dieses Bildes sehen wir noch einmal ein weiteres Schul-Segelflzeug gleichen Typs.

Schulung im »Blindflug«

Kein Kunstflug und doch eine vielleicht noch schwerere Kunst ist der Blindflug, das heißt, der Flug ohne Sicht. In der Verkehrsfliegerei werden die Piloten seit langer Zeit darin geschult, ihr Flugzeug auch in den Wolken genau so sicher zu steuern wie bei voller Sicht. Als Hilfsmittel dazu dienen eine Anzahl von kunstvoll durchgeübten Instrumenten, in der Hauptsache der »Wendeweiseger«, der dem Flieger genau die jeweilige Lage des Flugzeuges zum Horizont anzeigt und ihn so in die Lage versetzt, immer die richtigen Steuerbewegungen zu machen. Bei der Besprechung des Wolken- und Gewitterfluges haben wir gesehen, daß der Segelflieger, der alle Flugmöglichkeiten ausnutzen will, auch im Blindflug geschult sein muß. Die Bilder 195 und 196 zeigen uns das Fertigmachen eines Schulflugzeuges für Blindflug. Hier muß nun natürlich der Fluglehrer mit im Flugzeug sitzen. Es ist also ein doppelsitziges Flugzeug, in dem der Schüler vorn und der Lehrer hinten sitzt. Beide Sitze sind, wie beim Motor-Schulflugzeug, mit der kompletten Steuerung ausgerüstet, so daß Fehler des Flugschülers sofort vom Lehrer korrigiert werden können. Der Sitz des Flugschülers wird mit einer Haube dicht verschlossen. Auf Bild 195 sehen wir, wie die Verschlusshaube gerade aufgesetzt wird, auf dem nächsten Bild wird bereits das Schleppseil eingehängt. Zum Start und zur Landung kann der Flugschüler, wie wir sehen, eine kleine Gardine vor den Cellonfenstern fortziehen, denn Start und Landung werden ja auch im Ernstfalle nicht »blind« ausgeführt.



Bild 175. Reparatur eines Querruders

Kunstflug und Blindflug sind die Schlüsselsteine der segelfliegerischen Ausbildung. Aber noch nie ist ein Meister vom Himmel gefallen, und auch die Hochleistungs-Segelflieger, die ihr Flugzeug »in allen Gangarten beherrschten«, haben einmal klein angefangen, wie der Hitlerjunge auf Bild 197, der sich gerade zum ersten Schulfluge fertigmacht. Sehen wir uns einmal einen solchen Anfänger-Lehrgang näher an. Beim ersten Male mag es wohl ein etwas sonderbares Gefühl sein, wenn der Fluglehrer den Anfänger auffordert, auf dem luftigen Sitz des Schulflugzeuges Platz zu nehmen. Aber keine Angst, erst werden einmal auf der Stelle alle Steuerbewegungen genau durchgeübt. Der Fluglehrer faßt das Flugzeug an der Tragfläche, bewegt es in alle möglichen Richtungen



Bild 176. Meßtrupp bei der Arbeit



Bild 177. Die technische Kommission bei der Prüfung



Bild 178. Kontrolle eines Modells vor Wettbewerbsbeginn



Bild 179. Technische Kommission

wieder aufsetzen, aber immerhin, das stolze Gefühl, nun das erste Mal richtig geflogen zu sein, ist nicht unberechtigt. Jetzt geht es langsam den Hang hinauf. Immer höher werden die Starts angesetzt und immer wieder »steuert« der Schüler sein Flugzeug geradeaus den Hang hinunter. Dort, wo in ebenem Gelände geschult wird, müssen diese weiteren Starts mit Hilfe der Autowinde, die wir noch kennen lernen, durchgeführt werden. Bald ist mit einem Fluge von 30 Sekunden Dauer der Prüfungsflug für das Gleitflieger-Abzeichen A geschafft. Für diese Prüfung wird außer der Dauer von 30 Sekunden verlangt, daß die Landung in einer vom Fluglehrer bestimmten markierten Landegasse von 20 Meter Breite durchgeführt wird; selbstverständlich muß die Landung ohne Beschädigung des Flugzeuges und ganz einwandfrei sein. Vor diesem eigentlichen Prüfungsflug muß der Schüler bereits 5 Flüge von mindestens 20 Sekunden Dauer unter sonst gleichen Bedingungen nachweisen können. Man lächelt vielleicht über diese kurze Dauer, die für diese ersten Prüfungsflüge verlangt wird. Für den Flugschüler selbst sind es schon ganz respektable Leistungen, die von ihm nach verhältnismäßig kurzer Zeit der Ausbildung verlangt werden, und 20 bis 30 Sekunden Flug sind für den Anfänger bereits ein großes Erlebnis. Ist er doch in diesen Sekunden voll und ganz auf sich angewiesen, mit der ganzen Verantwortung für sich und das Flugzeug belastet. Nach der A-Prüfung folgt das Üben der Kurven. Die nächste Prüfung, die Gleitflieger-Prüfung B, fordert bereits 5 Prüfungsflüge von je mindestens 60 Sekunden Dauer, wobei jeder Flug eine S-förmige Flugbahn aufweisen muß. Vorgeschrieben für die Prüfung sind bei jedem dieser 5 Flüge je eine Rechts- und Linkskurve von mindestens 45 Grad Kursänderung. Diesmal müssen die Landungen in einem Kreis von höchstens 50 Meter Durchmesser, dessen Mittelpunkt durch ein Landezeichen markiert ist, ohne Beschädigung des Flugzeuges erfolgen. Bei Auto- bzw. Windenstart sind die Prüfungsbedingungen insofern etwas anders, als nicht S-Kurven gefordert werden, sondern volle Umkreisungen einer vom Fluglehrer bestimmten Wendemarke, zweimal in Linkskurven und dreimal in Rechtskurven. Die eigentliche Segelflugschulung beginnt nun erst, denn alles, was wir bisher sahen und was in den Prüfungen A und B verlangt wurde, waren noch Gleitflüge, bei denen die Startstelle bzw. beim Schleppstart die Ausklinkhöhe nicht überhöht wurde. Die

Segelflieger-Prüfung C ist erst erfüllt, wenn der Flugschüler einen Prüfungs-Segelflug von mindestens 5 Minuten Dauer über Starthöhe ausgeführt hat. Aber auch hiermit ist die Ausbildung noch nicht abgeschlossen, denn die Segelflieger-Prüfung C berechtigt den Piloten noch nicht zu Flügen über Land. Wenn nämlich der Segelflieger auf Strecke geht, begibt er sich in den Geltungsbereich des Luftverkehrs-Gesetzes, das auch vom Segelflieger, genau wie vom Motorflieger, eine amtliche Bescheinigung über seine fliegerische Befähigung verlangt, denn schließlich muß jeder, der sich im Luftraum bewegt, alle Bestimmungen kennen, die für den Verkehr in der Luft, für Start und Landungen auf Flugplätzen und im freien Gelände gelten. Der Segelflieger muß also auch noch eine theoretische Prüfung ablegen, muß noch mehr fliegerische Erfahrung nachweisen als sie zur Erlangung des C-Scheines notwendig ist, erst dann erhält er den amtlichen C-Schein, der ihm nun volle Freiheit als Segelflieger gibt. Jeder Segelflieger, der Freude an seinem Sport hat, wird aber danach streben, auch noch die Bedingungen für das Leistungs-Abzeichen für Segelflieger zu erfüllen, dessen Besitz ihn in die Reihe der »Besten des Landes« eingliedert. Dieses Abzeichen in Form des C-Abzeichens — drei weiße Möwen auf blauem Grund — mit einem silbernen Eichenkranz umgeben, erhält der Segelflieger, der folgende drei Mindestleistungen nachweisen kann: einen Flug von mindestens 5 Stunden Dauer, einen Streckenflug von über 50 Kilometer und einen Höhenflug, bei dem der Start um mindestens 1000 Meter überhöht wurde. Übrigens sind die deutschen Gleitflieger- und Segelflieger-Abzeichen, ein, zwei bzw. drei Möwen im blauen Felde, von allen Segelflug treibenden Staaten übernommen worden. Diese, in der unter Leitung von Prof. Georgii stehenden Internationalen Studienkommission für Segelflug (ISTUS) vereinigten Staaten fügen jeweils zu dem einfachen Abzeichen die Anfangsbuchstaben des einzelnen Landes, zum Beispiel England ein G (Großbritannien), Belgien ein B usw. Nur für Deutschland ist von dieser besonderen Kennzeichnung der Nationalität Abstand genommen worden, womit dokumentiert



Bild 180. Führersitzverkleidung 1922



Bild 181. Führersitzverkleidung des »Kondor«



Bild 182. Wolf Hirth und seine Schülerin Hanna Reitsch



Bild 183. Unterricht im Kunstflug: Der Lehrer zeigt eine Fluglage



Bild 184. Unterricht im Kunstflug: Kunstflugschüler im »Falke« (freigegeben durch RLM)

Flieger bereits auf dem Seitensteuer stehen. Zwischen seinen Beinen erkennen wir den Steuerknüppel, mit dem Höhen- und Tiefensteuer und die Verwindung betätigt werden. Das nächste Bild zeigt uns das eingehängte Gummiseil, wir erkennen, daß es sich um einen der geschilderten Anfängerstarts handelt, bei denen sich das Flugzeug in den meisten Fällen noch gar nicht vom Boden erhebt, denn die Startmannschaft besteht nur aus vier Männern am Seil (an jedem Seilende zwei), während bei richtigen Starts zehn oder zwölf Mann das Gummiseil ausziehen. Denselben Moment der Startvorbereitung zeigt Bild 199. An einem Flügelende sorgt ein Helfer dafür, daß das Flugzeug waagrecht vom Start wekommt, am Schwanz sehen wir die Haltemannschaft. Bild 200 zeigt einen gelungenen Start von zwei Schulgleitern, Bild 201 ein Schulflugzeug im Fluge in etwa 6 Meter Höhe über dem Boden. Das nächste Bild zeigt uns den Rücktransport des Schulflugzeuges an den Start durch die Startmannschaft, und es bedarf keiner großen Phantasie, sich auszumalen, daß am Ende eines ereignisreichen Schulungstages die Startmannschaft müde in die Betten sinkt, denn ein ganzer Tag Startbetrieb ist eine recht beträchtliche körperliche Anstrengung.

Flugkapitäne lernen Segelflug

Welche große Bedeutung die Deutsche Lufthansa, die Trägerin des deutschen Luftverkehrs, dem motorlosen Flugsport beimißt, zeigen die nächsten drei Bilder. Einen Vertreter der Deutschen Lufthansa haben wir bereits im Verlauf der Rhön-Wettbewerbe kennengelernt. Wir sahen ihn in den ersten Wettbewerben als jüngsten Teilnehmer und dann später als einen der besten Hochleistungs-Segelflieger, nämlich Peter Riedel. Auf Bild 203 treffen wir ihn wieder, diesmal als Lehrer für seine Kameraden von der Deutschen Lufthansa. Gerade steigt Flugkapitän Untucht in das Segelflugzeug ein, Peter Riedel, mit Fallschirmgurt versehen, ist startfertig,

um das Motor-Schleppflugzeug zu führen. Die Tatsache, daß sich Verkehrsflieger im Segelflug ausbilden lassen, ist recht bezeichnend dafür, welche Bedeutung dem Segelflug im Rahmen der ganzen Fliegerei heutzutage zuerkannt wird. Es war nicht immer so. Früher gab es viele Motorflieger, die verächtlich auf die Anhänger des motorlosen Flugsports herabsahen und diesen gern als Spielerei mit einer Handbewegung abtaten. Es hat sich jedoch im Laufe der Zeit erwiesen, daß die Beherrschung der Luft mit dem motorlosen Flugzeug vielleicht noch viel mehr fliegerisches Feingefühl erfordert als das Fliegen mit starken Motoren. Der Segelflieger ist dem Element, das er beherrschen gelernt hat, viel enger verbunden als der Führer eines Motorflugzeuges, der die feinsten Luftbewegungen und Luftkräfte nicht mehr so spüren kann wie der Insasse des leichten Segelflugzeuges, der außerdem gezwungen ist, jede, auch die feinste Luftregung seinen Zwecken nutzbar zu machen. Es liegt auf der Hand, daß dieses feine Einfühlen in die Geheimnisse der Luftkräfte auch dem Motorflieger von Nutzen sein muß. Denken wir nur einmal daran, daß es für einen Motorflieger selbstverständlich war, vor einem Gewitter kehrtzu-machen, oder es in weitem Bogen zu umfliegen. Erst der Segelflieger hat uns gelehrt, daß man sich auch die Kräfte eines Gewitters nutzbar machen kann, wenn man mit ihrer Natur vertraut ist und es gelernt hat, sie in richtiger Weise auszunutzen. Auf den Bildern 204 und 205 sehen wir ein Hilfsmittel für die Schleppflugschulung, nämlich eine telefonische Verbindung zwischen dem Führer des Schleppflugzeuges und dem Führer des hinten am Seil hängenden Seglers. Wir bemerken auch, daß vor dem Führersitz des Motorflugzeuges, das wir auf Bild 205 sehen, ein Rückblickspegel angebracht ist, der es dem Fluglehrer ermöglicht, genau die Bewegungen des am Seil hängenden Flugschülers zu beobachten. Mit Hilfe der telefonischen Verbindung kann er dann sofort, wenn er Fehler entdeckt, diese korrigieren und so die Schulung sehr viel schneller vorwärtstreiben als das früher möglich war. Als Führer des Motorflugzeuges erkennen wir wieder unseren Freund Peter Riedel. Es ist selbstverständlich, daß die Schulung der altbewährten Verkehrsflieger im Segelflug keine großen Schwierigkeiten bereitet. Wer eine so große Flugerfahrung besitzt wie sie, dem wird auch der Segelflug nicht lange ein Problem bleiben, und sobald sie einmal die vielleicht vorher bestehende Abneigung gegen den motorlosen Flugsport überwunden haben, dauert es nur kurze Zeit, bis sie selbst begeisterte Segelflieger sind. Wir sahen an dem Kameraden, den Peter Riedel im Rhön-Wettbewerb 1935 mit auf die Wasserkuppe brachte, dem Verkehrsflieger Nein, daß es dann auch bis zu Hochleistungen nicht mehr lange dauert. Nein hatte, ehe er auf die Wasserkuppe kam, nur ganz wenige Starts im Segelflugzeug hinter sich und konnte nach wenigen Wettbewerbsstarts bereits den aufsehenerregenden Flug nach dem Harz mit Landung auf dem Brocken durchführen.



Bild 186. Unterricht im Kunstflug: Segelflugzeug im Looping (freigegeben durch RLM)



Bild 185. Unterricht im Kunstflug: Eine schwierige Fluglage wird erklärt



Bild 187. Unterricht im Kunstflug: Der Lehrer erklärt das Abtrudeln

Startarten



Bild 188. Unterricht im Kunstflug: Trudeln



Bild 189. Unterricht im Kunstflug: Strenge Kritik



Bild 190. Unterricht im Kunstflug: Der Fluglehrer fliegt vor

Nun wollen wir uns noch einmal die verschiedenen Startmethoden, die bereits verschiedentlich Erwähnung fanden, etwas näher ansehen. Wir sahen, daß durch die Entwicklung neuer Startmethoden der Segelflug unabhängig gemacht wurde vom bergigen Gelände, daß man mit Hilfe von Auto und Flugzeug jetzt überall, auch im flachen Lande, Segelflugsport treiben kann, daß man überall sowohl schulen als auch zu Hochleistungen starten kann. Auf den Bildern 206 bis 208 sehen wir noch einmal die älteste und ursprünglichste Startmethode, den Gummiseilstart, bei dem das Segelflugzeug katapultartig in die Luft geschleudert wird. Vorne am Flugzeug ist in einem Haken das Gummiseil eingehängt. An den beiden Enden des Seils verteilt sich die Startmannschaft, die auf Bild 206 aus zehn Mann besteht. Der Flugzeugführer gibt das Kommando zum Start: Ausziehen – Laufen – Los! Auf das Kommando: Ausziehen! setzt sich die Startmannschaft in Flugrichtung in Bewegung und zieht das Gummiseil bis zur äußersten Ausnutzung seiner Spannkraft aus. Um das Flugzeug nicht vorzeitig vom Start wegrutschen zu lassen, wird es hinten von der sogenannten Schwanzmannschaft gehalten, die auf Bild 207 aus drei Mann besteht. Die drei müssen sich kräftig in den Boden stemmen, wenn sie den gewaltigen Zug des Gummiseils aufhalten wollen. Auf das Kommando: Laufen! setzt sich die Startmannschaft in schnelle Bewegung und kurz darauf ertönt das Kommando: Los!, worauf die Schwanz-Haltemannschaft das Flugzeug freigibt und damit den Start vollendet. Auf Bild 208 können wir sehen, wie die Maschine in die Luft schnellt; noch hängt das Gummiseil im Haken, aber im nächsten Moment wird es abfallen, und der Segler schwebt vor der Wasserkuppe im Aufwind und wird versuchen, in ständigem Kreisen Höhe zu gewinnen. Die nächsten Bilder 209 bis 211 sind auf dem Flughafen Tempelhof im Winter aufgenommen. Sie zeigen uns den sogenannten Autostart. Am Steuer des Flugzeuges erkennen wir Wolf Hirth, der diese Startmethode von seiner Amerikareise mit nach Deutschland gebracht hat. Beim Autostart, für den ein weites Gelände benötigt wird, hängt man das Segelflugzeug mit einem langen Stahlseil an das Schleppauto an (Bild 210). Wenn das Seil ausgelegt ist, setzt sich das Auto, erst langsam, dann immer schneller werdend, in Bewegung, und sobald es eine Geschwindigkeit von 40 bis 50 Kilometer in der Stunde erreicht hat, erhebt sich das Segelflugzeug vom Boden. Mit zunehmender Geschwindigkeit gewinnt das Segelflugzeug dann an Höhe. Im übrigen ist der ganze Vorgang genau derselbe, den wir alle von unseren Drachenstarts in der Jugend kennen, wo wir, wenn nicht genügend Wind war, schnell liefen und den Drachen dadurch in die Höhe zogen. Auf Bild 212 steht das Auto fest und das Schleppseil wird mit Hilfe einer Winde, die durch den Automotor betrieben wird, aufgerollt. Der Hilfsmann steht an der Winde, um das Seil notfalls kappen zu können, wenn der Start irgendwie nicht programmäßig vonstatten geht. Im übrigen hat auch der Segelflieger durch eine Ausklinkvorrichtung jederzeit die Möglichkeit, sich vom Seil zu lösen. Diese Ausklinkvorrichtung muß er betätigen, wenn das Flugzeug soviel Höhe gewonnen hat, daß die Seillänge voll ausgenutzt ist. Für diese Startarten benutzt man, um leichter auf Geschwindigkeit zu kommen, leichte Fahrgestelle, die unter dem Segelflugzeug befestigt werden, die dann aber, wenn das Flugzeug in der Luft ist, vom Piloten abgeworfen werden. In der Luft wäre das Fahrgestell nur hinderlich, denn es erhöht unnötigerweise den Luftwiderstand, und landen tun ja die Segelflugzeuge von jeher auf der unter dem Rumpf angebrachten Kufe. Mit Hilfe des Autowindenstarts kann man bereits solche Höhen erreichen, um, günstige Wetterverhältnisse vorausgesetzt, Anschluß an die thermischen Aufwinde zu bekommen, die sich an schönen Sommertagen überall bilden. Der Autowindenstart ist so ein einfaches Hilfsmittel für den Segelflieger, um ohne große Unkosten zu Hochleistungsflügen zu starten. Die Autowinden werden von den Segelfliegergruppen meistens selbst gebaut. Alte Autos sind für diesen Zweck fast überall billig zu haben. Interessant ist ein Vorschlag von Peter Riedel, mit Hilfe von Autowinden einen regelrechten Wandersegelflug einzuführen. Voraussetzung dafür wäre, daß an möglichst vielen Orten diese Startmöglichkeit bereitgestellt würde. Aus den Erfahrungen der letzten Rhön-Segelflug-Wettbewerbe



Bild 191. Unterricht im Kunstflug: Das Übungsflugzeug »Falke«



Bild 192. Einhängen des Schleppseils



Bild 193. Unterricht im Kunstflug: »Falke« im Schlepp



Bild 194. Unterricht im Kunstflug: Schleppflugstart



Bild 195. Schulung im Blindflug:
Der Sitz des Schülers wird durch eine Kappe verdeckt



Bild 196. Schulung im Blindflug:
Doppelsitzer-Segelflugzeug mit verdecktem Schülersitz

wissen wir, daß es im Sommer für Hochleistungs-Segelflieger keine Schwierigkeit bedeutet, Hunderte von Kilometern motorlos zu fliegen. Wenn den Segelfliegern, die auf diese Weise das Luftwandern betreiben wollen, nun die Möglichkeit geschaffen würde, von überall wieder auf billige Weise weiter zu starten, dann ließe sich auf diese Art der Segelflugsport noch in reizvoller Art bereichern. Die beste und sicherste Art des künstlichen Starts wird natürlich stets der Schleppflug bleiben, denn dabei sind die Höhen, die man erreichen will, in keiner Weise begrenzt und die Möglichkeit, Anschluß an thermische Aufwinde zu bekommen, besteht beim Schleppflugstart auf jeden Fall. Der Nachteil dem Autowindenstart gegenüber ist der, daß das Schleppflugzeug sorgfältiger vorbereitete Plätze braucht und daß diese Art des Starts naturgemäß teurer ist als der Autostart. Betrachten wir nur einmal die Anschaffungskosten, dann wird ohne weiteres klar, daß es sehr viel leichter möglich ist, mit Hilfe des Autowindenstarts vielen Segelfliegern diese Flugmöglichkeiten zu verschaffen. Die Bilder 214 bis 218 zeigen uns Segelflugzeugstarts mit Hilfe von Schleppflugzeugen. Früher machte man sich die Sache schwerer als es eigentlich notwendig war. Auf dem Rumpf des Schleppflugzeuges wurden umständliche Aufbauten montiert (Bild 214), an denen das Schleppseil geführt wurde. Heute ist die Befestigungsart wesentlich vereinfacht worden (Bild 215). Das Schleppseil wird am Schwanzsporn des Motorflugzeuges befestigt und zwar so, daß es vom Führer des Motorflugzeuges ebenso ausgeklinkt werden kann wie von dem Segelflieger. Auf Bild 216 sehen wir einen Schleppzug kurz nach dem Start. Wenn dieser Schleppzug genügende Höhe erreicht hat, so daß der Segelflieger glaubt, mit Hilfe der Wärmeaufwinde allein weiterfliegen zu können, dann betätigt er die Ausklinkvorrichtung und löst sich auf diese Weise vom Schleppflugzeug. Dieses kehrt an den Startort zurück. Vor der Landung wirft der Flugzeugführer das Schleppseil über dem Flugplatz ab, da er natürlich mit dem nachschleppenden Seil nicht landen kann. In der Rhön hat man verschiedentlich, wenn der Wind zum Start ganz ausblieb, zum Hilfsmittel des Schleppflugstarts gegriffen, um den Wettbewerbsbetrieb trotz der Flaute weiter durchführen zu können. Interessant ist übrigens, daß man Schleppflüge nicht nur mit einem Segelflugzeug, sondern bereits bis zu drei geschleppten Seglern durchgeführt hat. Im letzten Rhön-Segelflug-Wettbewerb des Jahres 1935 hat sich der Schleppflug als unentbehrliche Methode für den Rücktransport der Segelflugzeuge nach der Wasserkuppe erwiesen. Wie wir gesehen haben, gingen die Streckenflüge in diesem Wettbewerb bis zu Entfernungen von über 500 Kilometern. Der normale Rücktransport mit Hilfe der Transportwagen brachte bei diesen Entfernungen für die Wettbewerbsteilnehmer nicht nur außerordentliche Strapazen mit sich, sondern dazu noch große Zeitverluste. Die Flieger bzw. die Gruppen, die Schleppflugzeuge mit zum Wettbewerb gebracht hatten, waren dieser Sorge enthoben. Wenn abends die Landemeldung des Segelfliegers auf der Wasserkuppe eintraf und Gruppen ohne Schleppflugzeug sofort mit den Transportwagen starten mußten, manchmal zu anstrengenden Tag-und-Nacht-Fahrten, dann konnte der Führer des Schleppflugzeuges einer Gruppe in aller Ruhe seinen Start für den nächsten Morgen vorbereiten. In aller Frühe flog er dann am nächsten Tage zu dem Landungsplatz seines Kameraden. Dieser hatte bei der Landung bereits Rücksicht darauf genommen, daß ein Schleppstart sich an dem Landungsplatz oder in der Nähe durchführen ließ — vielfach landeten die Segelflieger direkt auf Motorflughäfen —, und in den meisten Fällen konnte das Wettbewerbs-Flugzeug bereits wenige Stunden später wieder auf der Wasserkuppe am Start erscheinen. Es ist wahrscheinlich, daß für spätere Rhön-Segelflug-Wettbewerbe die Schleppflugmethode allgemein für den Rücktransport der Wettbewerbsteilnehmer durchgeführt werden wird. Auch bei dem im Herbst 1935 vom Schweizer Aeroklub durchgeführten »Internationalen Segelfliegerlager« am Jungfraujoch zeigte sich, daß Segelflieger, die ein Schleppflugzeug zum Wettbewerb mitgebracht hatten, ihren Kameraden gegenüber außerordentlich im Vorteil waren. Gerade bei den schwierigen Transportverhältnissen von den im Tal liegenden Landeplätzen zurück auf das Jungfraujoch mußte sich die vereinfachte Transportmöglichkeit durch



Bild 197. Anfängerschulung: Anschnallen



Bild 198. Anfängerschulung: Vor dem ersten Start



Bild 199. Anfängerschulung: Letzte Anweisungen des Lehrers



Bild 200. Anfängerschulung:
Reger Schulbetrieb



Bild 201. Anfängerschulung:
Am Spitzberg in Grunau/Riesengebirge



Bild 202. Anfängerschulung:
Abtransport des Schulflugzeuges

Flugzeuge in erhöhtem Maße auswirken. Übrigens ist der Schleppflug gar nicht so jungen Datums, wie man allgemein annimmt. Unsere Bilder 217 und 218 stammen aus dem Jahre 1925 und zeigen die ersten Schleppflugversuche, die der Segel- und Motorflieger Espenlaub in Rossitten zum ersten Male vorführte. Auf Bild 217 können wir deutlich die Ausklinkvorrichtung an dem Segelflugzeug erkennen. Bild 218 zeigt uns den startfertigen Schleppzug auf der Vogelwiese, in der Nähe des Fliegerlagers Rossitten. Damals glaubte man vielfach, daß der Schleppflieger eine wirtschaftliche Bedeutung zukommen würde. Man dachte vielleicht daran, daß man für Verkehrsflugzwecke derartige Luftschleppzüge zusammenstellen und mit einem derartigen Zuge über Land fliegen würde. Unterwegs wollte man dann einen Anhänger nach dem anderen auf den Zwischenstationen, für die diese Anhänger bzw. ihre Fracht oder Passagiere bestimmt waren, loskuppeln. Diese Idee hatte damals vielleicht eine gewisse Begründung, denn die Verkehrsflugzeuge waren noch verhältnismäßig langsam, die Zwischenlandungen erforderten eine geraume Zeit und für Reisen über lange Strecken wurde die Flugzeit unnötig durch die vielen Zwischenlandungen verschlechtert. Heute fallen diese Gründe weg, nachdem die Reisegeschwindigkeit der Verkehrsflugzeuge sich mit zunehmender technischer Entwicklung außerordentlich verbessert hat. Aber auch heute noch gibt es hier und da Menschen, die glauben, durch Anhängen von Schleppflugzeugen an ein Motorflugzeug eine Vergrößerung der Transportleistung erreichen zu können. Das ist natürlich nicht der Fall. Denn die Arbeitsleistung, die durch das Schleppen von Flugzeugen mit ihren Besatzungen vollbracht wird, muß natürlich auch aus dem Motor des Schleppflugzeuges herausgeholt werden. Einfacher und wirtschaftlicher ist es deshalb, die gesamte Nutzlast in einem einzigen Flugzeug unterzubringen. Bei dieser Gelegenheit erinnern wir uns aus der ersten Zeit der Segelfliegerei an einen Vorschlag, der — es mag 1922 gewesen sein — eines Tages bei einer akademischen Fliegergruppe, die sich mit Segelflug beschäftigte, einlief. Ein Erfinder meldete sich mit der Idee, mit einem Motorflugzeug mehrere Anhänger zu befördern. Wir haben damals über diesen Vorschlag herzlich gelacht — und mehrere Jahre später eingesehen, daß es in der Technik ein »Unmöglich« so leicht nicht gibt. Denn da flogen bereits die Schleppzüge, wenn auch nicht wirtschaftlichen Zwecken dienend, wie es der Erfinder damals glaubte. Die Schleppflüge wurden dann mehrere Jahre lang hauptsächlich Schauzwecken bei Flugtagen nutzbar gemacht, ehe sie in den Dienst des Segelfluges gestellt wurden, um dort wertvolle Hilfe zu leisten. Die nächsten beiden Bilder gehören eigentlich nicht mehr in diesen Rahmen der Segelflugzeug-Startmethoden, denn ein Start vom Luftschiff dürfte immer noch etwas Besonderes vorstellen. Die auf den Bildern gezeigten Versuche wurden in der Hauptsache zu Schauzwecken durchgeführt. Der Segelflugzeugführer, der diese Flüge durchführte, war der Darmstädter Pilot Wiegmeier. Wir sehen auf den Bildern die Aufhängung des Segelflugzeuges unter dem Luftschiffkörper. Nach den Versuchen berichtete der Pilot, daß es gar nicht so einfach gewesen sei, diese Starts durchzuführen. Wenn nämlich das Luftschiff eine Geschwindigkeit von etwa 100 Kilometern in der Stunde fährt, dann hat das Segelflugzeug beim Loslösen vom Luftschiff einen solchen Auftrieb, daß es großer Mühe des Segelflugzeugführers bedarf, um aus der Nähe des Luftschiffes, die unter Umständen für den Segelflieger gefährlich werden kann, herauszukommen. Dem geschickten Darmstädter Piloten, der als Versuchsflieger des Forschungsinstituts für den motorlosen Flug große Erfahrungen hatte, gelangen diese Starts trotzdem.

Ausblick

Die 220 Bilder, die an uns vorüberzogen, gaben uns ein ausführliches Bild vom Werden und Sein der Deutschen Segelflugbewegung. Wir sahen den motorlosen Flugsport sich aus den ersten, damals von Vielen belächelten Anfängen zu einer Bewegung enormen Ausmaßes entwickeln. Diese Fortentwicklung geht weiter. Es ist zwar anzunehmen, daß vom rein wissenschaftlichen Standpunkt gesehen, nun neue Erkenntnisse kaum noch gewonnen werden können. Die Kräfte der Atmosphäre



Bild 203. Flugkapitäne der Lufthansa lernen Segelfliegen



Bild 204. Flugkapitän Untucht schult im Segelflugzeug »Kondor«



Bild 205. Telefon für Flugzeugschlepp



Bild 206. Startmethoden: Ausziehen des Startseiles



Bild 207. Startmethoden: Haltemannschaft am Rumpfende



Bild 208. Startmethoden: Vor dem Abfallen des Startseiles

sind durch die Segelflieger so eingehend erforscht worden, daß man auf Überraschungen in dieser Beziehung kaum noch warten darf. Auf der anderen Seite wird aber der Segelflug sich noch weit mehr ausbreiten, als das jetzt bereits der Fall ist. Die Arbeit, die der Deutsche Luftsportverband in den ersten zwei Jahren seines Bestehens geleistet hat und die in dem Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1935 so überreiche Früchte trug, wird mit großer Energie fortgesetzt. Überall finden sich flugbegeisterte junge Leute in den Segelfliegerstürmen zusammen und huldigen diesem schönen Sport. Sie alle haben den einen Wunsch, es den »Kanonen« gleichzutun, und nach dem, was wir im Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1935 erlebten, können wir mit Bestimmtheit erwarten, daß die Leistungen der wenigen Spitzenflieger, die es bis dahin gab, sehr bald Allgemeingut der jungen Segelfliegergeneration sein werden. Doch ein großes Erlebnis hat das Jahr 1935 noch gebracht. Es hängt zwar nicht unmittelbar mit dem Segelflug zusammen, doch ist die Idee letzten Endes aus dem Segelflug geboren. Wir erlebten im September die ersten Flüge, die ein Mensch mit eigener Muskelkraft durchführte. Auf dem Flughafen Frankfurt a. M. legte der junge Segelflieger Dünnebeil auf einem von den Dessauer Konstrukteuren Haeßler und Villinger konstruierten Flugzeug mit eigener Muskelkraft eine Flugstrecke von fast 300 Metern zurück, nachdem bereits vorher verschiedene Flüge von mehreren hundert Metern Länge durchgeführt wurden. Den Anstoß zu diesen Versuchen gab ein Preisausschreiben, das im Jahre 1933 von der Polytechnischen Gesellschaft, Frankfurt a. M., herausgebracht wurde für den ersten Flug mit Menschenkraft, der über eine geschlossene Strecke von 1000 Metern führte. Als dieses Preisausschreiben erschien, mögen auch wieder viele der »Neunmalklugen« gelächelt und diese Idee als sinnlose Phantasterei abgetan haben. Ja, zuerst schien es, als wenn die Zweifler recht behalten würden. Im ersten Jahre des Preisausschreibens meldete sich noch kein Bewerber. Trotzdem wurde aber in aller Stille gearbeitet und mancher Zweifel wird bereits verstummt sein, als man vernahm, daß sich Konstrukteure von Weltruf durchaus nicht ablehnend zu dieser Angelegenheit verhielten. So machte zum Beispiel Alexander Lippisch, den wir als einen der erfolgreichsten Segelflugzeug-Konstrukteure kennengelernt haben, Vorschläge für die Durchführung des Muskelkraftfluges. Erwähnt muß übrigens werden, daß einer der eifrigsten Träger dieser Idee der Frankfurter Ingenieur Oskar Ursinus ist, den wir als Anreger der Rhön-Segelflug-Wettbewerbe, als »Vater der Rhön«, kennenlernten. Aus dem Streben und der Sehnsucht, den Vögeln gleich die Luft zu beherrschen, ist ja schließlich der Segelflug entstanden und zu dem geworden, was er heute ist. Eine noch vollkommene Erfüllung dieser Sehnsucht wäre es, wenn man sich auch noch vollkommen unabhängig von den Luftkräften machen könnte, wenn der Mensch genau wie der Vogel mit eigener Kraft durch die Luft ziehen könnte. Kurz vor Ablauf des zweiten Jahres, seitdem das Preisausschreiben bestand, meldeten sich die beiden Dessauer Konstrukteure und ihr Pilot bei der ausschreibenden Gesellschaft zur Vorführung ihrer Arbeit an. Zwar gelang es ihnen bei dieser Gelegenheit noch nicht, die Ausschreibungs-Bedingungen ganz zu erfüllen, doch stellt ihre Leistung unbedingt einen vielversprechenden Anfang dar, der den Beweis erbrachte, daß es sich bei dem Muskelkraftflug nicht um eine sinnlose Utopie handelt, sondern daß hier noch neue Möglichkeiten auszuschöpfen sind, die vielleicht für die Zukunft noch einmal eine ganz andere Grundlage des Menschenfluges schaffen. Denken wir nur einmal daran, daß es mit Hilfe des Muskelkraftantriebs dem Segelflieger gelingen würde, über Flauten innerhalb der atmosphärischen Aufwinde hinwegzukommen und dadurch seine Flugleistungen erheblich zu verbessern. Die Dessauer Konstrukteure versuchten die Lösung des Problems durch Propellerantrieb, der mit Hilfe der Beinmuskulatur fahrradähnlich in Betrieb gesetzt wurde. Andere Arbeiten auf diesem Gebiete zielen darauf ab, den Schwingenflug zu verwirklichen, also tatsächlich dem Vogelflug noch sehr viel näher zu kommen. Es gibt viele Stimmen, die dieser Idee noch mehr Aussicht auf Erfolg zuerkennen, als den bisher zu Erfolg gekommenen Versuchen. Doch muß man abwarten, was die praktischen Ergebnisse dieser Arbeiten sein werden, ehe man irgendwie dazu Stellung nehmen kann. Auf jeden



Bild 209. Startmethoden: Vorbereitung zum Autoschlepp



Bild 210. Startmethoden: Die Verbindung zwischen Schleppauto und Flugzeug wird hergestellt



Bild 211. Startmethoden: Autoschleppstart



Bild 212. Startmethoden: Autowinde



Bild 213. Startmethoden: Das Fahrgestell wird abgeworfen



Bild 214. Startmethoden:
Schleppflugvorrichtung älterer Konstruktion

Fall sehen wir, daß hier noch Wege offen sind, die bestimmt irgendwann einmal beschriftet werden und die sicherlich die Menschheit wieder ein Stück vorwärtsbringt. Übrigens hat die Frankfurter Ausschreibung den Bewerbern die Sache noch verhältnismäßig leicht gemacht. In der Ausschreibung war vorgesehen, daß der Pilot vor dem Fluge mit Hilfe irgend eines Kraftspeichers Muskelkraft aufspeichern konnte, um beim Start eine gewisse Anfangskraft zur Verfügung zu haben. Beim Fliegen erfordert der Start zunächst immer die volle Kraftanstrengung des Triebwerks. Wenn das Flugzeug erst vom Boden weg ist, wird nur noch ein Teil der zur Verfügung stehenden Antriebskraft benötigt. Auf der anderen Seite wurde jedoch diese Erleichterung zum Teil wieder dadurch ausgeglichen, daß man die Forderung aufstellte, der Kraftspeicher müsse mit dem Flugzeug mitgeführt werden. Für die Ausführung eines derartigen Kraftspeichers gibt es verschiedene Möglichkeiten. In einigen Vorschlägen wird zum Beispiel daran gedacht, in dem Flugzeug einen Gummimotor unterzubringen, ähnlich wie er zum Antrieb von Flugmodellen benutzt wird. Der Flieger würde diesen Motor dann vor dem Start aufziehen können, mit ihm den Start selbst bewerkstelligen und dann mit eigener Muskelkraft weiterfliegen. Auch unterwegs bestünde die Möglichkeit, wenn der Flieger natürlichen Aufwind gefunden hat, den Kraftspeicher wieder zu laden, um ihn zur Überwindung von Flaute zur Verfügung zu haben. Die jungen Dessauer Ingenieure, die in Frankfurt den beschriebenen Erfolg errangen, lösten die Aufgabe auf folgende Weise: Ähnlich wie bei dem beschriebenen Gummiseilstart für Segelflugzeuge, wurden bei dem Muskelkraftflugzeug eine Anzahl von Gummiseilen zur Erzielung des Startschwungs benutzt. Der Pilot sicherte das Flugzeug durch Befestigung an einem in die Erde getriebenen Pflock mit Ausklinkvorrichtung und zog dann die einzelnen Gummiseile nacheinander zum Start aus, vorn wurden sie ebenfalls an einem Erdflock befestigt. Nach gelungenem Start konnten die Gummiseile, die sich auf der Erde selbsttätig aushakten, von dem Flugzeugführer mit Hilfe einer Vorrichtung an Bord genommen werden, um den Ausschreibungsbedingungen, die die Mitführung des Kraftspeichers verlangten, zu genügen. Die Flüge von Dünneil, die auf diese Art ausgeführt wurden, sind nun nicht etwa zu ihrem größeren Teil auf Ausnutzung dieser ersten Startenergie zurückzuführen, sondern, wie man deutlich sehen konnte, vom Start weg wirklich mit der Muskelkraft des Piloten durchgeführt. Sie führten ein bis zwei Meter hoch über dem Erdboden dahin, ein Beweis also, daß keine Gleitenergie zur Ausnutzung kam. Diese Flüge wecken wieder eine Erinnerung: es war im Rhön-Wettbewerb 1924. In den Zelten, die das Fliegerlager bildeten, wurde eifrig an der Reparatur der Flugzeuge oder an der endgültigen Fertigstellung von Maschinen gearbeitet, die vor dem Wettbewerb nicht rechtzeitig fertig geworden waren. Eines Tages, als, wie üblich, große Zuschauermassen durch das Lager zogen, um das Wunder des Segelfluges miterleben, kam in das Zelt der Charlottenburger Flieger ein biederer Handwerksmeister aus der Umgebung der Wasserkuppe. Etwas zaghaft trat er an einen der jungen Segelflieger heran und fragte ihn, was denn die Steuerklappen an den Flügelenden der Flugzeuge, die er überall sehe, zu bedeuten hätten. Es wurde ihm erklärt, daß das die Verwindungsklappen seien, die man dazu brauche, um die Querlage des Flugzeuges im Fluge sicherzustellen. Befriedigt nahm der Besucher diese Erklärung zur Kenntnis. Er habe nämlich zu Hause auch ein Flugzeug im Bau, bei dem er diese Klappen noch nicht angebracht habe. Da er aber sowieso noch ein zweites Tragdeck aufbauen müsse, könne er dann ja auch die Verwindungsklappen anbringen. Den Antrieb des Flugzeuges wollte er mit einem Fahrradretzwerk, das einen Propeller betätigte, bewerkstelligen. Auch für Höhenflüge war er bereits vorbereitet, denn er hatte eine umschaltbare Übersetzung vorgesehen, »um in der dünneren Luft in größeren Höhen dem Propeller eine erhöhte Drehzahl zu geben«. Wir haben uns damals nicht anmerken lassen, daß uns diese Ideen reichlich fruchtlos erschienen. Heute müssen wir freimütig bekennen, daß der biedere Handwerksmeister doch nicht unrecht hatte, wenn auch noch sehr viel Arbeit auf wissenschaftlichem Gebiet geleistet werden mußte, um dem Muskelkraftflug die technische Grundlage zu schaffen. Und auch heute wird es bis zum endgültigen Erfolg noch geraume Zeit dauern. Doch der Anfang ist gemacht, damit das Schwerste erst einmal überwunden und um die Weiterarbeit braucht uns nicht mehr bange zu sein.



Bild 215. Startmethoden: Moderne Vorrichtung für Schlepptaubefestigung am Schwanzsporn



Bild 216. Startmethoden: Flugzeugschlepp



Bild 217. Startmethoden: Erster Flugzeugschlepp 1927

Wie wird man Flieger?

Der Zweck dieses Buches wäre nicht erfüllt, wenn nicht in den jungen Menschen, die diese Bilder gesammelt haben, jetzt der Wunsch erweckt wäre, selbst mitzutun, selbst das Steuer eines Flugzeuges zu führen. Deshalb sei noch der Weg aufgezeigt, der die flugbegeisterte Jugend zu ihrem Ziele führt. Träger des gesamten deutschen Sportflugwesens ist der auf Veranlassung des Reichsluftfahrtministers 1933 gegründete Deutsche Luftsportverband, an dessen Spitze als erster Reichsluftsportführer der Pour-le-mérite-Flieger Oberst Loerzer stand. Wer Flugsport betreiben will, ganz gleich ob Segelflug oder Motorflug, muß in die Reihen der Fliegerstürme des Deutschen Luftsportverbandes eintreten. Überall im Deutschen Reiche, auch in den kleinsten Orten, bestehen heute Ortsgruppen des DLV., so daß also jedem Deutschen die Möglichkeit gegeben ist, sich fliegerisch zu betätigen. Aber die Berührung mit der Fliegerei fängt bereits sehr viel früher an. Nach einem Erlaß des Reichserziehungsministers beginnt bereits in der Schule die Einführung in das Flugwesen und die praktische Betätigung. Die Kleinsten lernen am Modell das Wesen des Fluges kennen, sie bauen selbst Modelle und machen sich mit allem, was in der Fliegerei wissenswert ist, dadurch spielend vertraut. Später in den Berufsschulen und in den höheren Schulen werden auch schon Gleitflugzeuge gebaut und mit dem praktischen Flugbetrieb begonnen. Der Deutsche Luftsportverband



Bild 218. Startmethoden: Erster Flugzeugschlepp in Rossitten 1925



Bild 219. Startmethoden: Segelflugzeugstart vom Zeppelin



Bild 220. Startmethoden: Segelflugzeugstart vom Zeppelin

arbeitet eng mit der Reichsjugendführung zusammen und nach einem Abkommen zwischen dem Reichsluftsportführer und dem Reichsjugendführer wird der Deutsche Luftsportverband seinen Nachwuchs aus der Hitlerjugend entnehmen, wo bis zum 14. Lebensjahre in den Modellbauarbeitsgemeinschaften des Deutschen Jungvolkes, dann in den Luftsportscharen der Hitler-Jugend die jungen Leute, die sich zum Flugwesen hingezogen fühlen, bereits ihre Vorbildung in fliegerischen Dingen, zuerst in Modellbau, dann auch in Flugzeugbau und Gleitflugschulung erhalten. Mit Erreichung des 18. Lebensjahres tritt der Flieger-Hitlerjunge in den Fliegersturm des Deutschen Luftsportverbandes über. Aus dem Fliegersturm steht dann dem jungen Piloten oder Fliegerhandwerker der Weg zur Reichsluftwaffe offen, ein Ziel, das sicherlich jedem deutschen Jungen vor Augen schwebt, der an der Fliegerei interessiert ist. In der Reichsluftwaffe, unter Führung ihres Oberbefehlshabers, General der Flieger Hermann Göring, lebt der Geist unserer großen Flieger Richthofen und Boelcke, derselbe Geist, aus dem heraus 1920 die ersten Segelflieger auf die Wasserkuppe zogen mit dem festen Willen, die deutsche Luftfahrt durch alle Not aufrecht zu erhalten und im Geiste der großen Helden des Weltkrieges weiterzuarbeiten. Die Pioniere des Segelfluges haben ihre Aufgabe erreicht. Sie haben durchgehalten, bis ein Adolf Hitler dem deutschen Volke die Wehrhoheit wiedergab und damit die Möglichkeit, die Tradition eines Richthofen und eines Boelcke nicht nur im Geiste, sondern auch in der Tat fortsetzen zu können.

Textliche Gestaltung des Sammelwerks: Wilhelm Spiegel, Berlin.
Fotos: Deutscher Luftsport-Verband, Berlin, Alex Stöcker, Berlin-
Friedenau und Hans Schaller, Berlin-Wilmersdorf. Nachdruck
des Sammelwerks, auch auszugsweise, sowie Übersetzung in
fremde Sprachen sind nicht gestattet. Ebenfalls sind Nachdruck
der Bilder und Ausfuhr der Bilder und des Sammelwerks aus
Deutschland verboten. Alle Druck- und Verlags-Rechte sind
ausschließliches Eigentum der Bilderstelle Lohse, Dresden A 24,
Nossener Str. 1. Copyright 1935 by Bilderstelle Lohse, Dresden

