



Groenhoff

**ich
fliege**
mit
und ohne
Motor

Günther Groenhoff

Ich fliege

mit

und ohne

Motor

Dipl.-Ing. R. Kempe
Leiter der Versuchsanstalt
der StBA Berlin

H. Kempe.

Alle Rechte vorbehalten.

Copyright 1932 by Frankfurter Societäts-Druckerei G. m. b. H., Frankfurt a. Main.

Printed in Germany by Frankfurter Societäts-Druckerei G. m. b. H., Frankfurt a. Main.

Umschlag und Gestaltung Albert Fuss.

Vor uns liegt der Werdegang eines Segelfliefers. Günther Groenhoff, der erfolgreichste Pilot des an Segelflugleistungen überreichen Jahres 1931, erzählt vom Auf und Nieder seiner Fliegerlaufbahn bis zu den harterkämpften, wohlverdienten Erfolgen seiner Höchstleistungen. Schlicht und einfach nach Segelfliegerart sind die Berichte und verraten doch das entschlossene Herz, die sichere Hand und den ruhigen Kopf des die Gefahr kennenden und sie meisternden Piloten.

Groenhoffs Werdegang ist kein zufälliger, es ist die Laufbahn des echten Segelfliefers und der Werdegang des deutschen Segelfluges überhaupt. Eine Fliegergeneration ist mit dem Segelflug herangewachsen, die sich mit Entbehrungen abzufinden versteht und mit frischem Wagemut, festen, arbeitsbereiten Händen und regem Erfindergeist sich eine Möglichkeit zur praktischen Betätigung ihrer Flugbegeisterung selbst geschaffen hat. Vom Notbehelf hat sie den Segelflug zur fliegerischen Notwendigkeit emporgeführt. Als man nach dem Krieg der flugbegeisterten Jugend den Flugmotor nahm, besann sie sich auf den motorlosen Flug. Da zum Ankauf von Flugzeugen Geld nicht vorhanden war, wurden Segelflugzeuge selbst gebaut. Als Krisenjahre den Fortschritt des Segelfluges in Frage stellten, wurde allen Zweiflern zum Trotz weitergearbeitet und ein Weg zum neuen Aufstieg erschlossen. Im Dienste von wissenschaftlicher und technischer Forschung gab sich der Segelflugsport einen geistigen Inhalt. In selbstloser Hingabe seines fliegerischen Könnens an diese Sache wächst der deutsche Segelflieger zur Persönlichkeit empor und mit seinen Leistungen entwickelt sich die deutsche Segelflugbewegung zu einer fliegerischen Weltbewegung.

Der Geist, der den Segelflug emporgeführt hat und mit dem die Fliegerfolge erzielt worden sind, ist fast noch höher einzuschätzen als die Leistungen selbst. Die junge Fliegergeneration hat sich in der Segelflugbewegung zusammengefunden in selbstloser, kameradschaftlicher Einmütigkeit, bereit zu jeder Entbehrung und zu jeder Arbeit, die der Flug erfordert, und entschlossen zum Einsatz des höchsten fliegerischen Könnens, wenn es der Fortschritt verlangt.

Dieser Gemeinschaftsgeist hat es vermocht, daß die Segelflugerfolge und die Segelflugbewegung allen äußeren Schwierigkeiten zum Trotz gerade im Jahr der größten Not ihre höchste Entfaltung finden konnten.

Möchte man da nicht wünschen: Liebes Deutschland mach's wie die Segelflieger.

Walter Georgii.

Meine Baumzeit

Ich habe mein ganzes Leben lang immer lieber in der Luft als auf dem Boden gelebt. Zum Entsetzen meiner Eltern flüchtete ich schon mit acht Jahren aus der Wohnung und richtete mich auf einem Baum häuslich ein. Mir war nicht wohl, wenn ich nicht freien Himmel über mir hatte und der Wind mir nicht um die Nase wehte. Geschlossene Räume waren mir ein Greuel. Außerdem legte ich großen Wert darauf, daß sich mein Wohnsitz — bewegte. Wie ein Affe kletterte ich meinen Wohnbaum, den herrlichen alten amerikanischen Nußbaum, der hinter unserem Pfarrhaus in Frankfurt a. M. stand, hinauf und hinab, um mit immer wieder neuer Freude in meine Höheneinsamkeit emporzuklimmen.

Das einzige Wesen, mit dem ich von dort oben Zwiesprache pflog, war der Vater meiner Hühnerfamilie, für dessen stolzgeflügeltes Wesen ich eine besondere Vorliebe hegte, und dessen Kikeriki nachzuzahlen für mich jahrelang — sogar während des Stimmwechsels — das Ziel eifrigen Studiums war.

Meine Luftwohnung, ein Haupthaus und eine Dependance, war mit allem Komfort, mit elektrischem Licht, Speiseaufzug und Aehnlichem versehen. Bei Regen gab es sogar fließendes Wasser. Der zweite Sitz lag in der Krone des Baumes, auf den dünnsten Aesten, die mein Gewicht noch tragen konnten. Im Winter, wenn die „Wohnung“ in den Keller gebracht wurde, sammelte ich bei Bekannten Tannenbäume, zerkleinerte sie und baute mir daraus ein stacheliges Nest.

Mit Neugier und Spannung verfolgten die Nachbarn, was in gleicher Höhe mit ihren Wohnungen vor sich ging. Manchmal schlug einer das Fenster zu und schimpfte auf den Jungen, aus dem nie etwas werden würde. Aber viele hatten auch Spaß daran und warfen mir für meine Hühner Futter in den Garten; manchmal wanderte auch etwas in meine Speisekammer. Mitunter holte ich mir eins von meinen Hühnern herauf, ließ es herunterfliegen und dachte nur: Wenn ich doch sein Passagier sein könnte! Dieser Sport nahm leider ein rasches Ende, da eine böse Nachbarin den Tierschutzverein zu verständigen drohte.

Da die Hühner versagten, mußte eine andere Verbindung mit dem Boden hergestellt werden: ich baute mir kleine Flugmodelle, die ich, mit Lasten versehen, in den Garten fliegen ließ. Aber meistens zerschellten sie an der Hauswand oder besuchten einen der Kritiker im Fenster, der den ungebetenen Gast mit lautem Schelten empfing. Einmal machte ich das Experiment auch mit einem Heißluftballon, der eine Spiritusflamme enthielt. Natürlich blieb der Ballon an einem Wäschegestell hängen und brannte „restlos“ ab. Die Leute waren drauf und dran, die Feuerwehr zu alarmieren.

Bald winkten mir indessen noch höhere Ziele. An der Kirche, an der mein Vater amtiert, entstand langsam — immer mehr an Höhe gewinnend — ein Gerüst. Heimlich erstieg ich das wachsende Holzgewand und lernte jeden Winkel in den äußeren Verzierungen der Kirche kennen. Aus der Unterhaltung meines Vaters mit dem Bauherrn entnahm ich, daß auch der Wetterhahn der Kirche renoviert werden sollte: dann konnte ich den höchsten Punkt der Kirche erklettern! Wie die Einbrecher klotzten wir, mein Freund und ich, eines Tages nach Arbeitsschluß bis zum langersehnten Gipfel hinauf. Als ich oben auf den Balkenspitzen stand, konnte ich das ganze Gerüst in Schwingung versetzen. Alle Kunststücke, die ich sonst auf dem Boden machte, mußte ich, zum Entsetzen meines Freundes, probieren: ich bemerkte dabei nicht, daß ich mich gegen den Himmel wie eine Silhouette abhob, und die Leute in der Stadt glaubten wahrscheinlich, einen Mondsüchtigen am hellen Tage sein Wesen treiben zu sehen. Bald war die Baupolizei hinter uns her, aber wir waren verschwunden.

Als das Gerüst zu meinem Bedauern wieder abgerissen war, blieb zum Klettern an dem Kirchengebäude nicht mehr viel übrig. Die einzige Gelegenheit bot nur noch das riesige Zifferblatt der Turmuhr, wo wir uns bemühten, so gut es ging, die fehlenden Zeiger durch stramme Haltung zu ersetzen.

Daß dabei nicht viel Zeit für Schularbeiten übrig blieb, liegt auf der Hand. Hätte mich nicht die nachsichtige Menschenkenntnis meiner vortrefflichen Lehrer und Erzieher davor bewahrt, so hätte ich meinen späteren Beruf schon in jenen Jahren praktisch begonnen: ich wäre in hohem Bogen aus der Schule „geflogen“.



Das Fannennest im Bau. Mein Bruder und ich werden vom Pfarrhaus aus photographiert.



Ich stehe auf dem Schornstein eines hohen Mietshauses Kopf in Ermangelung eines Kirchturms.

Ich werde „Helfer“ auf der Rhön

Im Jahre 1925 bin ich zum erstenmal mit dabei, und zwar als Zuschauer und freiwilliger Helfer. Mein Bruder erzählte von seinem schönsten Erlebnis, während einer großen Fußwanderung zur Ederaltalsperre: vom Besuch bei den Segelfliegern auf der Wasserkuppe. Das fröhliche Lagerleben, das jedes Jungenherz begeisterte, hatte ihn mächtig gepackt, so daß er nicht müde wurde, davon zu berichten. Bald brachte mir auch mein Vater, der meine Leidenschaft kannte, die ersten Nachrichten von den Stundenflügen von Hentzen und Martens. Mir jedoch war mit Berichten aus anderer Munde nicht gedient: ich mußte mit eigenen Augen sehen und selber mitzufassen. Als die großen Ferien begannen, machte ich mich auf den Weg, allein, als echter Wandervogel, der, wenn es nottut, im Freien kampiert und seinen Hunger, solange es geht, mit Mundvorrat aus Mutters Speisekammer — mit ehrlich gefaßtem und heimlich „hinzu-besorgtem“ — stillt. Auf der Wasserkuppe spät nachts angelangt, fanden wir — ein Wandergenosse, der sich inzwischen hinzugesellt hatte, und ich — eine prima Unterkunft in einer alten Kiste, der wir erst bei Sonnenaufgang, betaut, aber zu neuen Taten gestärkt, entstiegen.

Ich trieb mich im Lager umher: als kleiner dummer August, der überall im Wege steht, aber unverdrossen immer wieder da auftaucht, wo er Betrieb wittert. Endlich kam denn auch der entscheidende Augenblick. Eine abgekämpfte Gruppe, die einen Bruch hatte flicken müssen, ernannte mich zur Zeltwache, um ungestört der wohlverdienten Ruhe zu genießen. Abends schlich ich mich respektvoll in den Dunstkreis der Kanonen und hörte nun so manches von der historischen Entwicklung des Segelfluges.

Im Jahre 1920 rief Oskar Ursinus im festen Glauben an eine Segelmöglichkeit in der Rhön zum ersten Gleit- und Segelflug-Wettbewerb auf. Es rührten sich daraufhin mit nicht voraussehender Begeisterung alle diejenigen, die sich seit Jahren schon im stillen, für sich allein oder im engen Kameradschaftskreise, mit dem Gedanken des Segelflugs beschäftigt hatten.

Die Grundlagen des Segelflugs, auf denen nun weiter aufgebaut werden sollte, hatten vor allem die Darmstädter, der damalige Primaner Hans Gutermuth an der Spitze, geschaffen, die den Spuren Otto Lilienthals gefolgt waren. Gutermuth und viele andere der ersten Pioniere sind als Flieger im Felde geblieben. In Jahre 1911 hatten sie ihre Maschinen so weit, daß sie eines brauchbaren Geländes zum Fliegen bedurften. Sie entdeckten noch im gleichen Jahre die Wasserkuppe und stellten den ersten Flugrekord von 838-m-Strecke

und 1,52 Minuten Dauer auf. Der Krieg brachte die Entwicklung zum Stillstand.

Im Wettbewerb 1920 trug man zunächst die Erfahrungen zusammen, die noch von den Pionieren oder inzwischen neu gewonnen worden waren. Die Leistungen zeigten keinen bedeutsamen Anstieg. Die Strecke wuchs auf 1,83 km (Klemperer), die Zeit (1921) auf 13 Minuten (Klemperer).

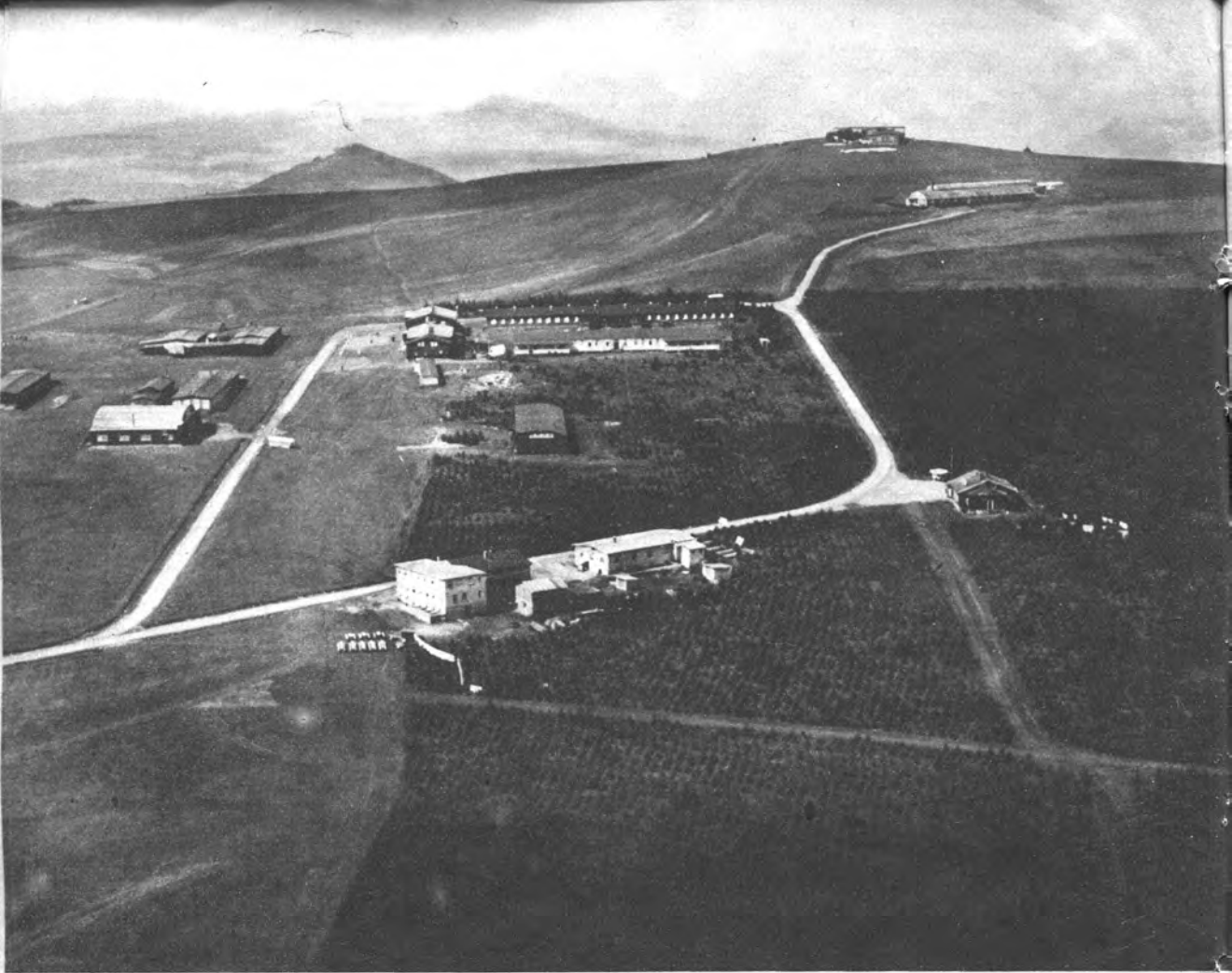
Grundlegend wurde die Entwicklung des Flugzeugs „Vampyr“ von Professor Madelung. Auf diesem Typ vollführten die Hannoveraner Hentzen und Martens die ersten epochemachenden Stundenflüge im Jahre 1922.



Rhönvater Oskar Ursinus
ruft 1920 zum ersten Rhön-Wettbewerb auf.



Das Fliegerdenkmal am Westhang der Wasserkuppe.



So sieht das Fliegerlager auf der Wasserkuppe aus 200 m Höhe aus.



Die ersten Anfänge des Lagers 1920. Links das einzige feste Haus, rechts die Zeltlager der Flieger, die am Wettbewerb teilnahmen.



Diese einfache Holzbaracke stellte 1920 die Küche dar.



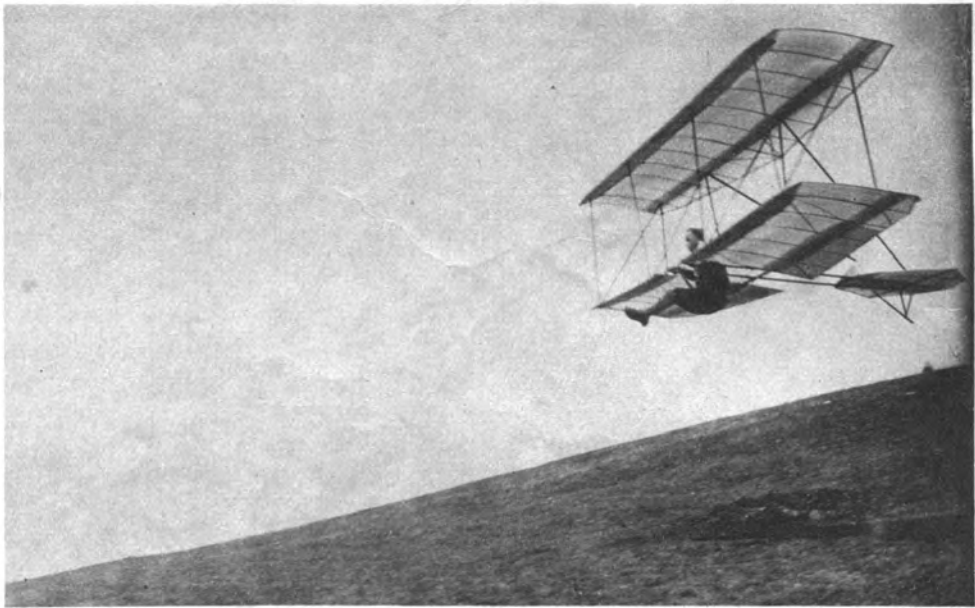
So sah 1923 die Küche aus. Es müssen ein paar hundert Leute gepflegt werden.



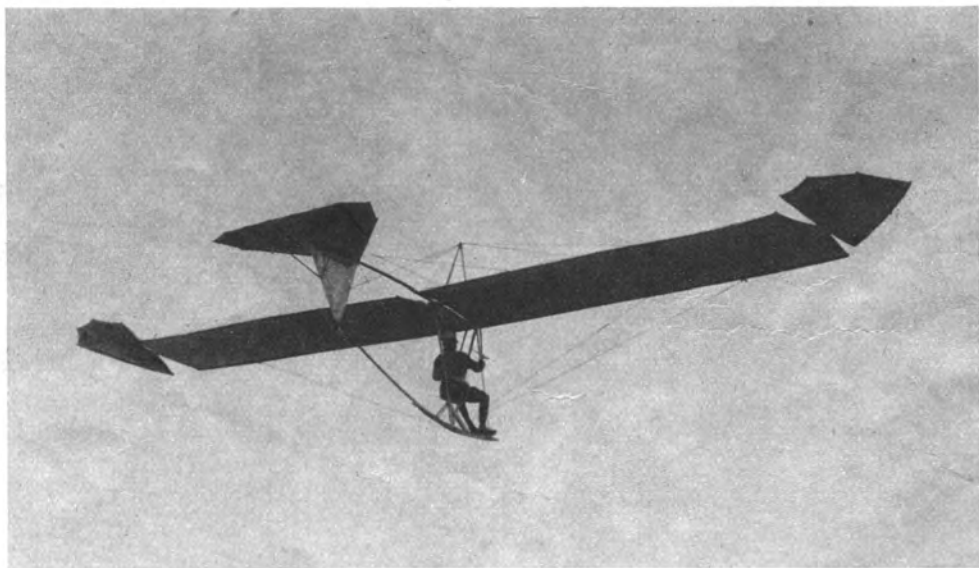
So sah um 1923 der „Schlafwagen“ aus.



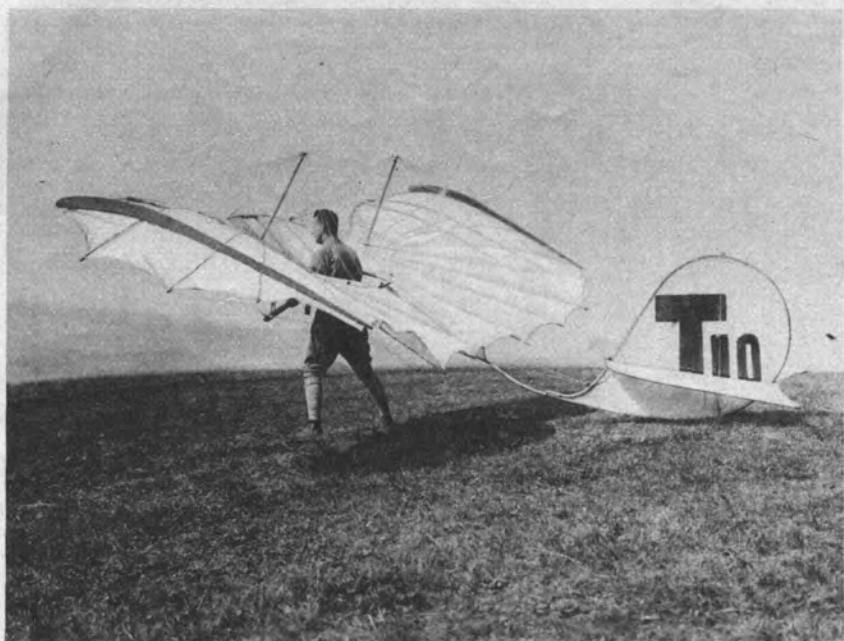
Klemperer fliegt in der Rhön 1921 auf einer eigenen Konstruktion.
Er erzielte gute Leistungen.



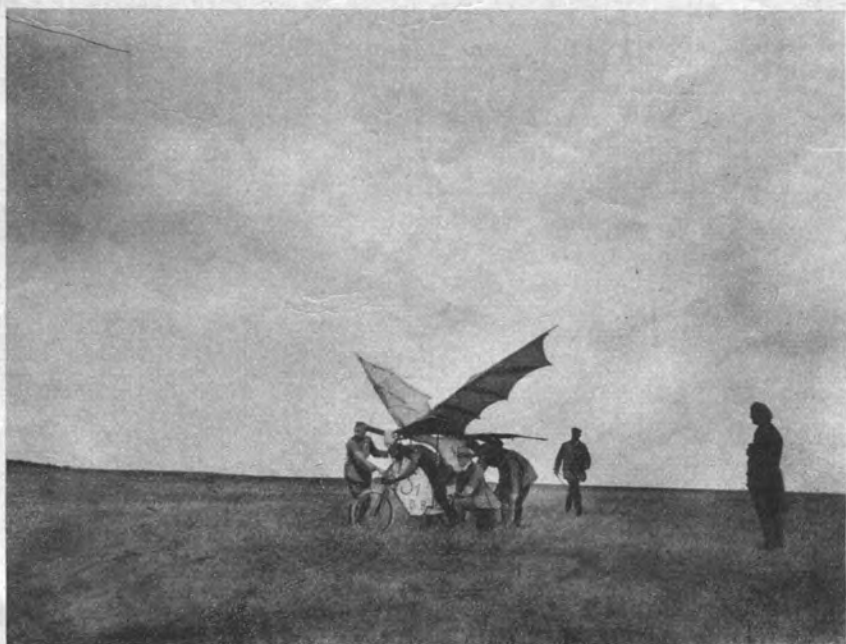
Pelzner in seinem Hängegleiter. Die Landung erfolgte bei diesen Flügen noch auf den Füßen.



Der Ostpreuße Ferdinand Schulz, der später mit einem Motorflugzeug bei Marienburg tödlich abstürzte, flog 1922 in der Rhön auf seinem mit primitiven Mitteln gebauten „Besenstiel“. Er stellte mit dieser Maschine in Rossitten einen Dauerrekord auf.



Ein Hängegleiter beim Start. Der Flieger muß selber anlaufen, um auf genügende Geschwindigkeit zu kommen und um im Gleitflug auf den Hang hinunterzuschweben.



Ein seltsamer Versuch: Auf einem Fahrrad sind Flügel montiert und durch Stoßstangen mit den Pedalen verbunden. Der Erfinder versucht, radelnd durch Schwingenschlag in die Luft zu kommen.

Erster Luftsprung in Rossitten!

Jeden Sommer bin ich dann immer wieder zum Wettbewerb als Helfer in der Rhön gewesen. Die Segelkisten aber waren für die großen Kanonen reserviert, und wir Jungens standen dabei und wurden obendrein noch ausgelacht, wenn wir mit Stielaugen den Luft-Ritten der Prominenten folgten. Hier war kein Weiterkommen.

Daher bat ich meine Eltern um die Erlaubnis, im Juli 1926 einen Kursus in Rossitten mitzumachen. Daß Eltern ihren Kindern das Fliegen nicht gerne gestatten, sah ich ein. Die meinen gingen zwar nicht mit Waffengewalt, jedoch mit Aufbietung aller diplomatischen Künste gegen meine Versteiegenheit vor. Aber selbst die Aufforderung, mit ihnen nach Italien zu reisen, lehnte ich stolz und in unbeirrbarer Haltung ab. Meine Gegen Gründe waren schlagend genug: In Italien könne ich doch keinen Menschen verstehen, außerdem würde ich später im Flugzeug viel schneller dorthin kommen. Außerdem: Italien liefe ja nicht fort, während jeder Tag auf der Wasserkuppe von höchster Wichtigkeit sei. So stimmten meine Eltern, meine Festigkeit anerkennend, schließlich zu.

Damals wurden krasse Anfänger nur in Rossitten geschult. Die Schule auf der Wasserkuppe sollte nur der Fortbildung dienen. Ich trat also die lange Reise nach der östlichen Ecke Deutschlands an.

So ein Anfängerkursus ist eine eigene Sache. Man wird gleich vom Fleck weg in eine Schulmaschine hineingesetzt, bekommt gesagt: dies ist das Höhensteuer, das ist das Seitensteuer, das ist das Querruder, und im geeigneten Moment müssen Sie das Steuer so-und-so bewegen, Wo man den Knüppel hinstellt, in die Richtung geht auch die Maschine, rechts, links oder hinauf oder hinunter.

Man hört klopfenden Herzens, doch voll Gottvertrauen zu. Aber wenn dann der erste Schuß in die Luft erfolgt, sind alle guten Lehren nichts nütze. Der Ruck, mit dem das Flugzeug wie der Stein von der Schleuder durch die aufgespeicherte Kraft des Gummiseils in die Luft geworfen wird, macht einen benommen; und ehe man rechtzeitig seine Gedanken wieder gesammelt hat, setzt die Maschine schon wieder auf. Gleich ist die Mannschaft zur Stelle, jeder sucht sich einen Platz (sprich: Druckposten), um die Maschine anzuheben und im Galopp, später in langsameren Gangarten und schließlich am Abend im Trauerzug zum Startplatz hinaufzubringen.

So folgt ein Start auf den anderen, und jedesmal als fünfzehnter Mann kommt man wieder dran: 15 Flugzeugtransporte auf einen kurzen Luftsprung. Wenn man abends in die Koje kriecht, weiß man, was man geschafft hat.

Wenn ungefähr zehn Sprünge vollbracht sind, fängt man an mit Ueberlegung durch die Luft zu schaukeln. Es dauert nicht lange, und

die Ueberzeugung wächst, man könne sich mit den Zugvögeln zum Winteraufenthalt nach dem Süden begeben. Solchem Uebermut wird rasch ein Dämpfer aufgesetzt. Nach dem ersten verbogenen Flügel fühlt man sich wie ein sitzengebliebener Quartaner. Das Bewußtsein, durch sein Verschulden außer einem selbst noch 14 andere Mitschüler daran zu verhindern, das Ziel der Klasse rechtzeitig zu erreichen, d. h. auf unabsehbare Zeit hinaus kein Flugzeug zur Verfügung zu haben, verstärkt dies peinliche Gefühl.

Nach solchen Ereignissen fällt dann auch der wohlverdiente Schlaf aus. In treuer Kameradschaft macht sich die Gruppe an den Wiederaufbau. Bisweilen erscheint dem Schuldigen um Mitternacht ein seltsam verummter Ariel und malt dem Missetäter ein Kainszeichen auf die Stirn. Am nächsten Tag geht es von neuem los, bis der nächste Pechvogel die Kiste „breitsegelt“. Aber Beharrlichkeit führt zum Ziel, und nach etwa drei Wochen, wenn Petrus es gut mit einem meint, trägt man das erste Prüfungszeichen, den A-Vogel, für das bestandene Gleitflugexamen stolz im Knopfloch: 30 Sekunden ist man in vorgeschriebener Richtung und ohne Fehler zu machen in der Luft gewesen.

Im allgemeinen spielt sich das Flugstudium so ab, daß die Lernbegierigen in ihren Ferien immer wieder von neuem auf die Übungsplätze kommen, um sich immer weiter auszubilden. Man muß den Enthusiasmus dieser Flugstudenten, die in jedem deutschen Bergland einen Sammelplatz haben, aufs höchste bewundern. Das Taschengeld, das sie sich das ganze Jahr über mühselig ersparen, geht in den wenigen Tagen ihres beruflichen Urlaubs auf, den sie auf den Segelgeländen verbringen. Wer sie sind und woher sie kommen, weiß man zunächst nicht. Sie unterwerfen sich einer wie der andere vom ersten Augenblick an dem Lagergeist, sind sich zum Verwechseln ähnlich, während der heißen Tage nur mit dem Notwendigsten bekleidet, und haben auf ihren Anzügen die typischen Flecken des Kaltleims, mit dem die Flugzeuge zusammengekleistert werden. Alle sprechen die gleiche Sprache. Schon nach zwei Stunden wird nicht mehr „gefahren“, sondern nur noch „geflogen“, nicht in „Segelflugzeugen“, sondern in „Kisten“, man stürzt nicht „kopfüber“, sondern man „bohrt Petroleum“, fürchtet nicht den Nebel, sondern die „Knope“ und was dergleichen Ausdrücke mehr sind.

Auf einer geordneten Schule, wie auf der Wasserkuppe, ist der tägliche Betrieb gut geregelt. Früher wohnte man in luftigen Unterküften, Zelten und Baracken. Jetzt erhebt sich dort ein komfortables Haus mit allen modernen Einrichtungen. Je nach der Wetterlage fängt das Leben im Lager an. Der Fluglehrer vom Dienst peilt verschlafen durch die Gardinen gen Himmel und beschließt, mitunter mit einem Seufzer, sich selbst und seine Schäflein ins Freie zu treiben. Jeder

Fluglehrer übernimmt seine Gruppe: Anfänger, Fortgeschrittene und Altmeister. Die Tore der Schuppen werden geöffnet, die Flugzeuge herausgeholt. In der Reihenfolge, wie es am vorigen Tage aufgehört hat, geht es ans Fliegen. Die Kandidaten für die Segelflugzeugführerprüfung, die sich fünf Minuten über Starthöhe halten müssen, werden mit Interesse verfolgt und lautes Gebrüll setzt ein, wenn die Prüfungszeit glücklich überschritten ist. Alles gratuliert dem neuen Segelflieger herzlich; abends finden sich alle Freunde gemütlich im Kasino zusammen, und die alten Kanonen und Fluglehrer müssen den so wißbegierigen Schülern ihre Flugerlebnisse von früher erzählen, wobei sich denn auch aller Haare in Hochachtung sträuben.



Altmeister Ferdinand Schulz, mein Fluglehrer,
in einem Doppelsitzer.

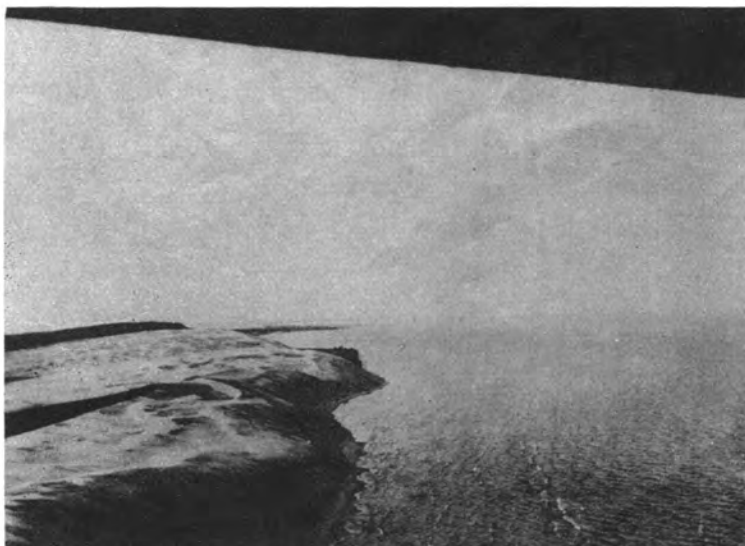
Die Gruppe, mit der
ich in Rossitten
schulte. Im Hintergrund
unser Stolz,
die Flugmaschine.



Mein erster Luftsprung
in Rossitten.



Blick aus dem Zwei-
sitzer-Segelflugzeug,
etwa 400 m hoch,
auf das Kurische Haff
und die Dünen.
Gelände nur für
C-Flieger.





**Schwieriger Transport eines am Ufer gelandeten Segelflugzeuges
über die sandigen Dünen.**

Ich werde Verkehrsflieger

Ich selber, der ich vor drei Jahren noch Helfer, kaum Anfänger im Segelflug gewesen, kam 1929 wieder auf die Wasserkuppe zurück. Drei Jahre rutschte ich zur Ausbildung bis zum Verkehrsflieger von Schule zu Schule. Unter Tausenden wurden damals 80 Schüler für einen Probekursus in Stettin ausgesucht. Zu diesen Glücklichen gehörte auch ich. Der Probekursus wurde sehr streng durchgeführt. Es wurde zunächst keinesfalls geflogen. Es wurden hohe Leistungen in allen Sportsgebieten verlangt und dadurch wurde nochmals die Widerstandsfähigkeit der einzelnen geprüft. Aber nicht nur auf körperliche Dinge wurde gesehen, auch die Anlagen des Charakters, die geistige Beweglichkeit wurde beobachtet. In den Ruhepausen wurden wir auf allen Gebieten, die mit der Fliegerei zusammenhängen, unterrichtet. Nach einem Vierteljahr war nur noch ein Drittel der Schüler übrig. Die anderen waren durch das „Sieb“ gefallen.

Bis dahin durften wir höchstens einmal als Passagier mitfliegen und uns durchschaukeln lassen. Aber jetzt nach der endgültigen Aufnahme kamen wir zum Schulen nach Schleißheim bei München. Wohl durch meine gute Vorbildung im Segelflug machte ich schon nach zehn Tagen nach 26 Schulflügen den ersten Alleinflug. Jeden Tag wurde geflogen, und bald war man so weit, daß man nicht nur auf die Maschine zu achten brauchte, sondern sich auch mal an dem, was man unten auf dem Boden sah, erfreuen konnte. Die ersten Ueberlandflüge waren die schönsten Erlebnisse der ganzen Ausbildungszeit. Wie interessant war mein erster Höhenflug auf 3500 Meter! Auf der Erde lag alles so dicht beieinander, Schleißheim ganz dicht bei München, gar nicht weit die Alpen, und wenn nicht solcher Dunst gewesen wäre, hätte ich bis nach Italien sehen müssen.

Die Ausbildung im Kunstfliegen brachte uns über das Stadium des Anfängers hinweg. Wir lernten jetzt die Maschine in jede Lage zu bringen und zu beherrschen, sie zu drehen, auf dem Rücken zu fliegen. Zu trudeln machte unglaublich viel Spaß. Vor allen Dingen, wenn der Lehrer nicht mehr drin saß und man selber machen konnte, was man wollte.

Nach der Ausbildung auf Landflugzeugen sollten wir das gleiche noch einmal auf Wasserflugzeugen mitmachen. Ein Seeflieger muß genau so gut Pilot wie Seemann sein, denn wenn sein Flugzeug auf dem Wasser treibt, muß er mit den Eigenarten des Wassers und der in ihm auftretenden Kräfte genau vertraut sein. So kamen wir zum Anfang dieser Ausbildung auf die Hanseatische Yachtschule zu Neustadt in der Lübecker Bucht. Dort lernten wir Segeln, in kleinen Booten, Navigieren, Morsen, Winkern und was sonst noch alles ein Seemann braucht. Nach einem halben Jahr Seemannschaft kamen wir dann

endlich wieder zur Fliegerei nach Warnemünde zurück. Von neuem mußten wir mit dem Schulanfang anfangen. Aber das ging diesmal schneller, denn krasse Anfänger waren wir ja nicht mehr.

Mir selber lag die Seefliegerei nicht sehr. Die Maschinen sind alle viel schwerer und nicht so beweglich wie die Landflugzeuge; und ich bin wohl auch nicht als Seebär geboren. Ich kehrte wieder zurück zur Landfliegerei; diesmal nach Staaken bei Berlin. Hier stand uns ein reicher Park von Verkehrsmaschinen zur Verfügung, auf denen wir unsere wichtigsten Erfahrungen für den späteren Beruf sammeln konnten. Ein nochmaliger weitgehender theoretischer Unterricht mit Schlußprüfung beendete meine Ausbildung.

Vom Schüler zum Fluglehrer

Auch in dieser Zeit war natürlich die Rhön nicht vergessen worden. In meinen ersten freien Tagen besuchte ich die mir zur Heimat gewordene Kuppe und alle Bekannten und versuchte mich mit alter Begeisterung im Segelfliegen. Das Motorfliegen machte sich sehr bemerkbar. Ich ging mit Ueberlegung an meine Flüge heran und mußte für jede Neuheit die Ursache wissen. Schnell hatte ich die drei Vögel, meine C-Prüfung, erreicht und machte dann die ersten größeren Flüge, immer noch als Beobachtender. Das Fliegen wurde von einer mechanischen Angelegenheit, wie beim Motorflug, jetzt zu einer persönlichen Aufgabe. In jedem Moment muß man neue Eindrücke erfassen und auswerten. Ich möchte es vergleichen mit dem Wassersport: das Motorflugzeug entspricht dem Rennboot, aus dem man die größte maschinelle Leistung herauszuholen hat, das Segelflugzeug der Regattajacht, die dem Wind jede feinste Regung abzugewinnen hat. Das Wesentliche beim Segelflug ist zunächst nicht der Kampf um die Entfernung, sondern der Kampf um die Höhe. Mit jedem Meter Höhe ist auch eine gewisse Strecke gewährleistet.

Die Maschinen, die ich jetzt auf der Rhön sah, hatten gegen früher ein völlig verändertes Aussehen bekommen. Die Sperrholzvögel hatten eine glattere Figur angenommen. Man versuchte durch Vermeidung von Verspannungen und Streben den Widerstand der Maschine zu verringern, um dadurch bessere Flugleistungen zu erzielen. Auch das ungeschulte Auge sah sofort, daß diese Maschinen bedeutend leistungsfähiger geworden waren. Alle Hochleistungs-Segelflugzeuge hatten jetzt einen vollkommen geschlossenen Rumpf, aus dem der Führer nur aus kleinen Fenstern heraussehen kann oder mit dem Kopf aus dem Rumpf herausragt, also, wie bei den modernen Autos, geschlossene Karosserie.

Ich fand mich schnell in das Neue und doch so Altgewohnte hinein, und es glückten mir ein paar schöne Segelflüge: ein Dauerflug von zwei Stunden, damals noch eine Seltenheit, und ein Höhenflug von 400 Meter, was ebenfalls noch nicht zu den Alltäglichkeiten gehörte.

Diesen Leistungen hatte ich es zu verdanken, daß mein Lieblingstraum in Erfüllung ging: ich wurde als Fluglehrer auf der Wasserkuppe von der Rhön-Rossitten-Gesellschaft angestellt. Honorar, freie Unterkunft und Verpflegung. Da ich weder rauche noch trinke, hatte damit mein Leben eine ausreichende Grundlage und dem pastorlichen Elternhaus gegenüber eine unanfechtbare Operationsbasis gefunden. Mit verständnisvoller Anerkennung stellte mein Vater fest, daß sein Sorgenkind „flügge“ geworden war. Ich war damals 21 Jahre.

Als Fluglehrer auf der Wasserkuppe

Was man dem Segelflieger zuerst erklären muß, ist das Prinzip des Segelfliegens überhaupt. Würde man ein Flugzeug in einer gewissen Höhe bei ruhiger Luft gleiten lassen, so würde es, wie ein Fahrrad den Berg hinabrollt, abwärtsschweben. Die Sinkgeschwindigkeit, die das Flugzeug dabei entwickelt, ist abhängig von der konstruktiven Durchbildung und beträgt bei den heutigen Segelflugzeugen etwa 80 cm pro Sekunde. Die ruhige Luft taugt jedoch für uns nichts. Wir müssen Gebiete aufströmender Luft aufsuchen, die wir am sichersten auf der Windseite von Geländehindernissen mit größerem Gefälle finden. Wird nämlich die Luft über ein Hindernis, wie Gebirge oder Düne, hinweggedrückt, so fließt die Strömung am Hindernis empor. Nehmen wir beispielsweise eine Aufwärtsgeschwindigkeit der Strömung von 1 bis 2 m/sek. an und rechnen die Sinkgeschwindigkeit des Flugzeuges davon ab, so steigt das Flugzeug noch mit etwa 0.20 bis 1.20 m/sek.

Dieses Verhältnis von Aufwärtsbewegung und Sinkgeschwindigkeit ist veränderlich, je nach der Beschaffenheit des Hindernisses, der Windstärke und der Höhe, in der wir den Aufwind über dem Hindernis suchen, wobei die Sinkgeschwindigkeit des Flugzeuges stets die gleiche bleibt.

Man macht einen Unterschied zwischen Gleit- und Segelflügen. Beim Gleitfliegen verliert das Flugzeug ständig an Höhe, die Sinkgeschwindigkeit ist also stets größer als die Aufwärtskomponente des Aufwinds. Das Segelfliegen setzt da ein, wo man die Höhe halten kann oder an Höhe gewinnt.

Beim Einbruch von Kaltluftmassen, wobei sich meist Gewitter bilden, wird die warme Luft auf der Vorderseite der Kaltluftfront in die Höhe

getrieben und bietet einen starken Aufwind, sodaß man sich leicht stundenlang segelnd darin aufhalten kann. (Siehe die späteren Gewitterflüge.)

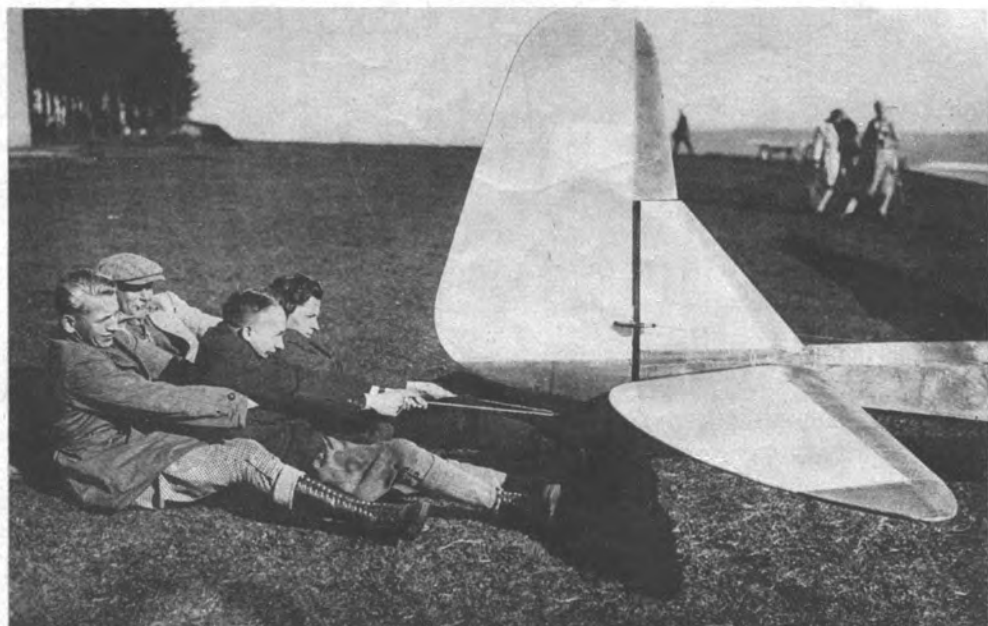
Das klingt alles so weit ganz einfach. Aber man trifft eigentlich bei keinem Flug die gleichen Verhältnisse an. Ueberall gibt es neue Probleme zu lösen, und an Ueberraschungen ist kein Mangel. Was man einem Schüler mitgeben kann, ist nur, sich in die Theorie der Meteorologie hineinzufinden und mit größter Ueberlegung und nach gründlicher Vorbereitung, wie Studium von Gelände und Wetterlage, an jeden Flug heranzugehen. Die Erfahrung bleibt trotzdem das Wertvollste! Je nach Begabung und Neigung wird sich dabei der eine Flieger mehr für das Sportliche, der andere für das Technisch-Konstruktive, der dritte mehr für das Wissenschaftliche interessieren; jeder aber muß auf allen Gebieten bewandert sein.

Der Segelfluglehrer hat gegenüber dem Motorfluglehrer ein schweres Amt. Man muß dem Schüler, der von Anfang an allein in der Maschine sitzt, vor dem Flug, je nach den Eindrücken, die man von seinen letzten Flügen hat, Anweisungen geben, was er bei diesem neuen Fluge beachten soll. Oft vergebliche Liebesmühe! Wenn „das Häschen oben hängt“ und rechts und links verwechselt und alles verkehrt macht, wird der Lehrer unten „klein und häßlich“ und wartet nur auf den Moment, bis die Kiste wieder gelandet ist. Warte, Würstchen, wenn du nach Hause kommst! Aber bis dahin vergeht Zeit, und der Lehrer findet sich zur Sachlichkeit zurück. Und das ist gut so. Man muß mit Tadel und Lob sehr vorsichtig umgehen, denn Uebermut wie Mißmut des Schülers können böse Folgen für seine nächsten Flüge haben. Einen ganzen Tag lang diesen „Versuchsfliegern“ vom festen Boden aus zuzusehen, ohne sie einmal schnell in der Luft besuchen zu können, ist eine anstrengendere Arbeit als die, welche die Schüler haben. Namentlich wenn einen sein Amt so hinreißt wie jenen Herrn Kollegen, der, wenn es aufregend wurde — und es wurde fast immer aufregend —, hinter seinen fliegenden Pfleglingen herlief, laut bellend wie ein Hund, dem das Herrchen ausreißt.

**Auf der Wasserkuppel:
In der Mitte
mit der Schirmmütze
Flugleiter Stamer,
in allen Segelflieger-
kreisen wohlbekannt.**



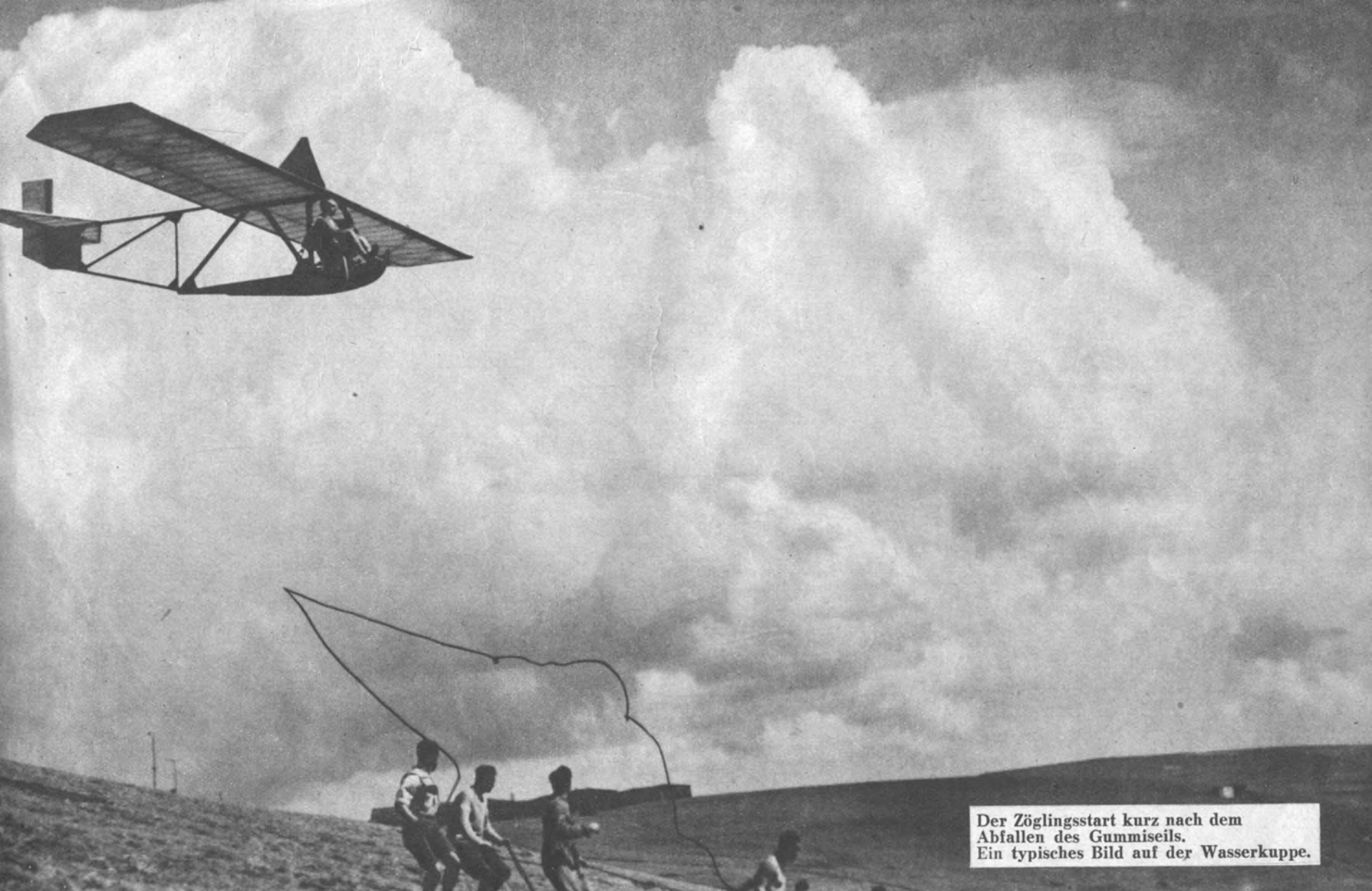
Meine Gruppe und ich. Ich stehe auf der Rumpfspitze und gebe technischen Unterricht, aber ein Photograph bringt mich vom Thema ab.



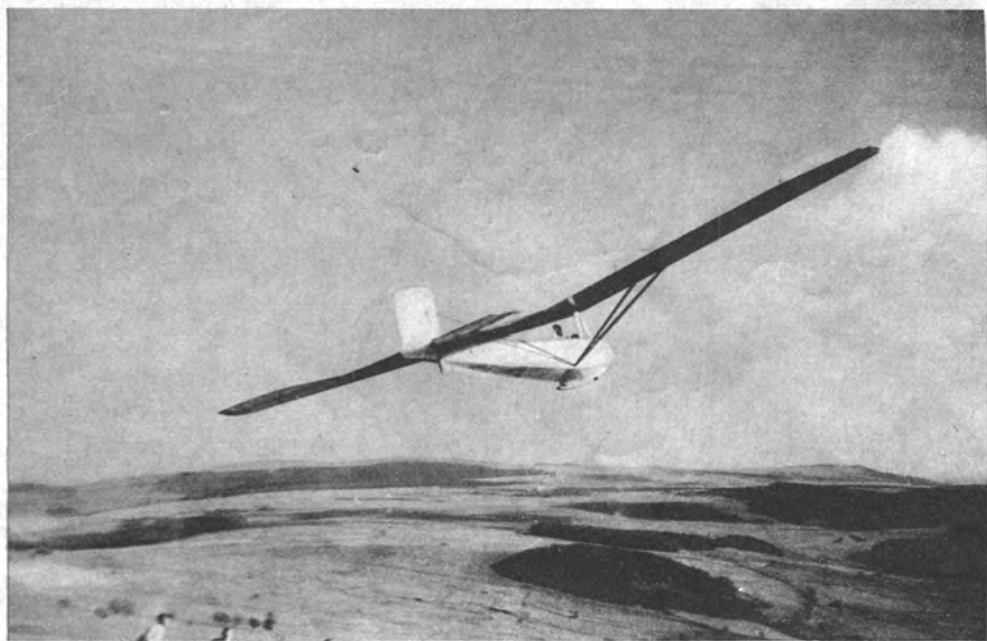
Die Schwanzmannschaft, die das Flugzeug beim Start bis zum Kommando: „Los!“ festhalten muß.



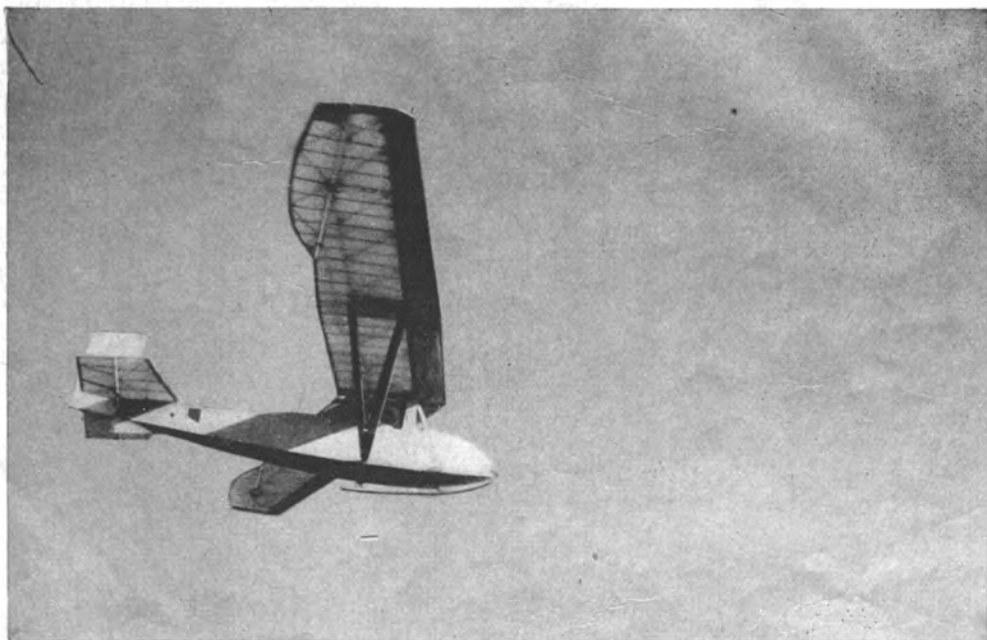
Die Schulmaschine. Auf einem schmalen Brettchen sitzt der Anfänger, in der rechten Hand das Steuer, mit der linken hält er sich an einem Griff an der Tragfläche fest.



Der Zöglingsstart kurz nach dem Abfallen des Gummiseils.
Ein typisches Bild auf der Wasserkuppe.



Ein Schüler startet zur C-Prüfung. Die Maschine ist geschlossen und zum Segeln gut geeignet. Die Startmannschaft unten links noch in voller Bewegung.

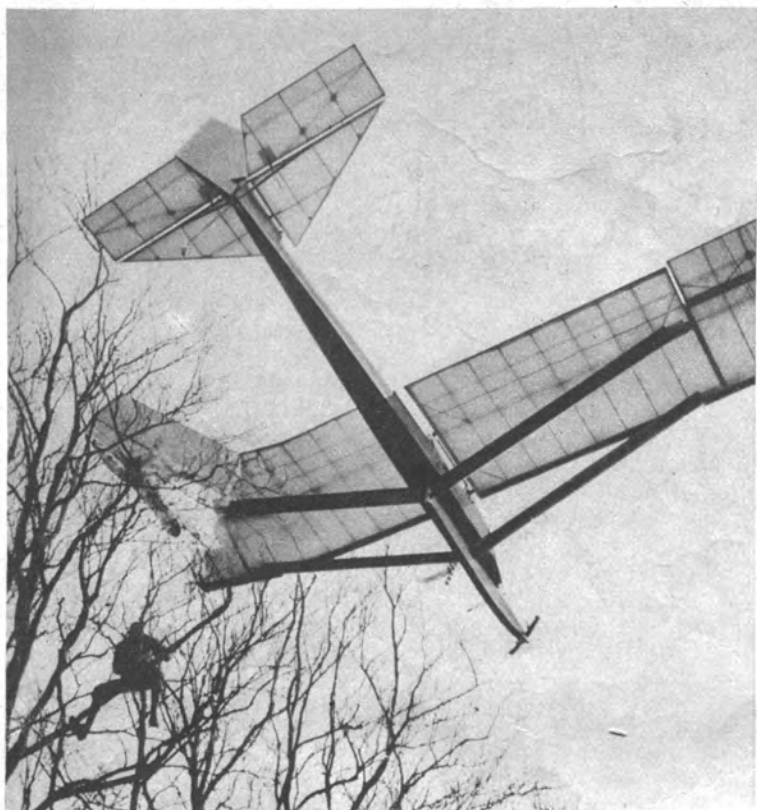


Stolz kehrt die gleiche Maschine nach vollbrachtem Flug zurück. Sie pendelt an dem einen Kilometer langen Hang im Segelflug hin und her.



Durch Hand, auf Kufe, auf Rädern und mit einem „PS“ werden die Flugzeuge den Hang wieder hinaufgebracht.





Landung auf einer
Baumkrone und in
Telegraphendrähten.
Der Flieger klettert
munter vom Baum
herunter.



Hier bohrt einer
„Petroleum“.



Der Vogel
„landet“ im Walde.



Durch die abendliche Stille schießt der Leichtwindsegler lautlos dahin.



Der Rhönggeist

Wer ein Lehramt auszuüben hat, macht bald die Erfahrung, daß die gegenseitige Erziehung der Schüler untereinander ein Moment von größtem Werte ist. Dieser Geist kameradschaftlicher Einwirkung fehlt auch auf der Wasserkuppe nicht. Ja, es ist ein richtiger „Geist“, eine Art Rübezahl, der hier den Namen des „Rhöngestes“ trägt. Er wacht darüber, daß seine Gesetze pünktlich befolgt werden, belohnt die Braven, straft die Bösen und weiß sich vom ersten Augenblick an, da der Neuling die Kuppe betritt, in schuldigen Respekt zu setzen.

Da sind gerade gegen Abend die „Neuen“ angekommen, junge Leute, zu ihnen rechnet auch der sechzigjährige „Onkel Heinrich“. Sie haben mühsam ihre Koffer und Freßpakete von Müttern zwei Stunden lang auf die Kuppe getragen. Es wird ordnungsgemäß angemeldet, Wäsche gefaßt und das Bett gebaut. Sie werden noch in dieser Nacht erfahren, was hier oben los ist.

Ein paar alte „Rhönindianer“ bewaffnen sich mit einem Wattebausch und einem Glas violetter Tinte. Um Mitternacht schleichen sie, schaurige Masken vor dem Gesicht, in gespensterhaften Kleidern, lautlos, wie es eben nur Gespenster tun können, zu den schlafenden Schülern. Der Wattebausch wird in Tinte getaucht, auf Körperwärme gebracht, und dann zieht der „Rhönggeist“ von Bett zu Bett und macht jedem einen schönen Fleck auf die Nase. Manche kratzen sich, weil es so sehr kitzelt, ein anderer wischt sich die Tinte durchs Gesicht, aber niemand wacht auf: die Bergluft hat die Neulinge tüchtig müde gemacht.

Am anderen Morgen im Waschraum sagt einer zum anderen: „Du hast ja einen Fleck auf der Nase.“ — „Ja du auch!“ — Dann stellen sie sich ans Waschbecken und schrubben sich mit der Nagelbürste die Nase. Die Spitze wird immer röter, doch der blaue Fleck ist waschecht und bleibt als Markierung auf der höchsten Erhebung des Gesichts bestehen. Welche Freude beim Kaffee!

Die richtige Stimmung ist bald gefunden und die Schüler wissen, daß dieser „Rhönggeist“ ein sehr guter Erzieher für solche ist, die glauben, sie könnten sich bei der Arbeit schmutzige Hände machen oder im Smoking fliegen.

Einmal waren zwei in Streit gekommen und konnten sich gar nicht wieder versöhnen. Der erzürnte „Rhönggeist“ berief seine dienstbaren Geister und gab ihnen einen geheimnisvollen Auftrag. Die beiden Erzfeinde schliefen in zwei übereinanderliegenden Betten. In Höhe des obersten Bettes solle ein Loch in die Wand gebohrt und von der Bude nebenan ein Bindfaden durchgefädelt und an das Bett angebunden werden. Als nun die beiden, ohne sich eines Blickes zu

würdigen, zu Bett gegangen und in Schlaf gesunken waren, versammelten sich alle die, die den wohlvorbereiteten Geisterspaß von nebenan miterleben wollten. Vorsichtig wurde das Bettgestell der feindlichen Brüder durch Ziehen am Bindfaden in Schwingung gebracht. Nur ein kurzer Augenblick, da rief schon der im oberen Bett: „Hören Sie doch mit dem dummen Gewackel auf.“ Von unten ertönt es: „Oeden Sie mich nicht so dumm an.“ Ein Moment Pause. Dann ziehen die gehässigen Geister wieder unentwegt an der Strippe. Der oben im Bett richtet sich schon auf und läßt einen sehr ernstgemeinten Vortrag steigen. Der unten fällt ihm ins Wort, und als sich die beiden gerade wie zwei junge Hähne in die Haare kriegen wollen, treten die verummten Geister ein: keiner von beiden habe Schuld, so lautet ihr Urteil; aber wenn sich die zwei nun nicht endlich vertragen wollten, würde der „Rhönggeist“ auf noch „zugkräftigere“ Ideen kommen.



Ein neuer Rekord ist gebrochen.
Der Rhönggeist bringt dem Sieger
seine Huldigung dar. Ein
zertrümmerter Flugzeuggrumpf
führt den Zug an.

Ich mache Bruch

Ein Fabrikant hatte mir eine Maschine für den Rhön-Segelflug-Wettbewerb zur Verfügung gestellt, der in diesem Jahre — Juli 1929 — zum zehnten Male ausgeflogen werden sollte. Ich war eifrig auf meiner „Frankfurt“ am Training, große Rosinen im Kopf. Die ersten Tage vergingen ohne Möglichkeit zum Segeln, des schlechten Wetters wegen. Auch am dritten Tage, als Starten möglich wurde, war mir klar, daß keine Lorbeeren zu gewinnen seien; aber wenn der Segelflieger überhaupt Gelegenheit hat zu segeln, dann sticht er in die Luft.

Mühsam krebse ich am Hang mit einigen anderen, um einige Meter Höhe kämpfend, hin und her. Verkehrsregeln gibt es da oben nicht, und so komme ich am Hang-Ende mit einer anderen Maschine ins Gedränge. Zum Unglück, als ich in einer steilen Kurve ausrücke, schmeißt mich eine Bö auf den einen Flügel, die Maschine wird steuerlos und trudelt aus 80 Meter Höhe in den Wald darunter. Mein letzter Eindruck ist das Bild von den Baumstämmen dicht vor mir. Kameraden, die mit Schrecken diesem Absturz zugesehen hatten, kamen mit einer Tragbahre angelaufen. Der Fall sah hoffnungslos aus. Man suchte mich in den Baumspitzen, rief nach mir, hob die Trümmer der Maschine in die Höhe, aber nirgends war der Missetäter, der den Waldfrieden so unverantwortlich gestört hatte, zu finden. Endlich vernahm man aus der Ferne meinen Antwortruf: „Ja, ja, hier bin ich.“ Man lief herbei und fand mich himbeerensuchend im Gestrüpp. Der Unfall, der mein Erinnerungsvermögen gelähmt hatte, schien mir auch auf den Magen geschlagen zu sein. Was wollte man nur von mir? Ich sei abgestürzt! Abgestürzt? „Ja, beim Wettbewerb!“ Sie befühlten mich, fragten, ob ich nicht irgendwo Schmerzen hätte, aber bis auf den duseligen Kopf, ein paar Schrammen und ein zerrissenes Hemd war kein edler Teil verletzt.

Auf der Kuppe großes Aufatmen, als man mich auf eigenen Füßen aus dem Walde herauskommen sah. Droben brachte man den „Schwerkranke“ zu Bett. Immer noch konnte ich nichts tun als fragen, was man mit mir wolle. Als mir der freundliche Schulleiter, es war Herr Stamer, zum dritten Male erklärte, wie ich verunglückt sei, ohne daß ich mich dessen zu erinnern vermochte, bekam ich einen furchtbaren Schreck. Ich schloß mich in meine Bude ein, holte einen Spiegel hervor und stellte eingehende Untersuchungen über meinen körperlichen und geistigen Zustand an. Gottlob, daß kein Psychiater zur Stelle war! Dann ging ich an das Fenster, redete einen Bekannten an und unterhielt mich mit ihm, um festzustellen, wieweit mein Gehirn noch funktioniere. Aber offenbar hatte mich die Angst, irgend etwas in meinem Schädel sei nicht mehr normal, wieder in Schuß gebracht.

Ich lief ans Telefon und gab nunmehr meinen Eltern Nachricht, daß ich einen „Restlosen“ gemacht hätte, daß aber der „Pilot“ unverletzt sei.

Am Abend des gleichen Tages erfahre ich, daß Kronfeld mit einem Gewitter bis nach Jena — 142 km weit — geflogen ist und damit einen neuen Weltrekord aufgestellt hat. Der Gedanke, daß ich nun keine Maschine mehr zur Verfügung habe, machte mich traurig.

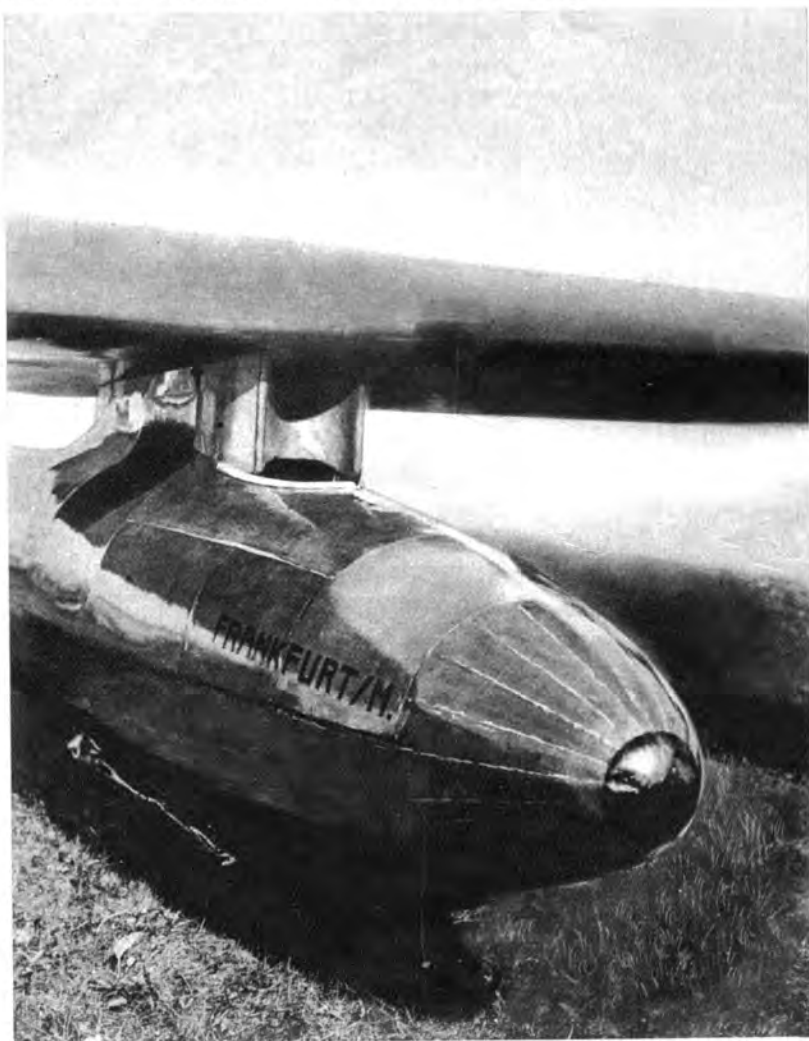
Man fragt mich oft, was man bei einem Bruch denke oder empfinde und welchen Einfluß ein solcher Unfall auf die spätere Fliegerei habe. Wer keinen Bruch gemacht hat, ist kein Pilot, und wer durch einen Bruch für die weitere Fliegerei verdorben wird, muß ausgeschieden werden.

Gerade die Gefahr gibt dem Fliegerberuf eine besondere Eigenart und läßt deshalb nur Menschen zu, die den vollen Einsatz herzugeben bereit sind. So kann man auf die Frage, ob man „hinterher“ noch Lust habe, wieder in eine „Kiste“ zu steigen, nur antworten: Selbstverständlich! Es ist oft nur das Bittere, daß man mit den Trümmern meist nicht weiterfliegen kann.

Im Herbst 1929 sollte ich Hauptmann Köhl die Schwanzlose, den „Storch“, vorfliegen. Zuerst wurde wegen starken Windes abgeblasen. Köhl mußte aber wegreisen, und so entschloß ich mich, weil gerade Flaute war, doch einen Start zu machen. Da der „Storch“ früher einmal ein Segelflugzeug gewesen und dann erst motorisiert worden war, hatte er noch eine Kufe und mußte deshalb mit dem Gummiseil in die Luft geschossen werden. Eine nicht ganz leichte Aufgabe bei dieser schweren Maschine. Der Motor lief schon auf Vollgas, dann gab es einen Ruck, und schon flog die Kiste mit 70 km durch die Luft. Der Wind frischte gerade in diesem Moment zum leichten Sturm auf und schaukelte die „unterernährte“, 8 PS starke Maschine nach Herzenslust und zum Schrecken des Piloten von einer Seite auf die andere. Um nicht durch die Böen aus der Luft zu fallen, nahm ich lieber das Gas weg und wollte mit Rückenwind landen. Aber es war zu spät. Schon sackte ich durch, schlug auf den Boden auf, wobei Rumpf nebst Führersitz brachen, überschlug mich dann und hing nun, mit den Beinen im Freien strampelnd, in den Anschnallgurten wie ein auf den Rücken gefallener Käfer. So schnell wie möglich arbeitete ich mich aus dieser fatalen Lage heraus und flüchtete vor den allzu hilfsbereiten Zuschauern. Bis auf einen dösen Kopf und ein Andenken auf der Stirn ging es mir ganz gut. Der „Storch“ mußte vier Wochen ins Krankenhaus und fügte sich dann seinem alten Führer, ohne diesen Zwischenfall übel zu nehmen.

Noch einmal hatte ich Pech. Ich war mit einer schweren Motormaschine, einem Tiefdecker, notgelandet. Beim neuen Start geht zuerst alles sehr gut. Die Maschine hebt sich vom Boden ab, und ich über-

fliege schon die Garben der nächsten Felder. Mit einem Mal, o welcher Schreck, werden die Umdrehungen des Motors geringer. Das lange Fahrgestell bleibt gleich in einer Garbe hängen, die Kiste geht auf den Kopf, der Motor rennt in den Boden, ich sause mit der Nase gegen ein Lederpolster und lege mich mit der Maschine auf den Rücken. Ich bin eingeklemmt und sehe lauter Sternchen. Etwas schwach wurde es mir dann doch, als das Benzin aus dem Flächentank auslief und laut zischend über den glühenden Auspuff floß. Ich wartete immer auf den Knall, aber es kam nichts. Nach einer halben Ewigkeit rann-ten endlich ein paar Bauern herbei, hoben die Maschine an und befreiten mich aus dem unangenehmen Benzindunst. Eine dicke Nase war das Andenken für die nächsten Tage.



Der Führersitz der „Frankfurt“. Nur der Kopf sieht heraus. Bis zum Hals ist alles geschlossen.



Das war mein letzter
Start mit der
„Frankfurt“, 20 Minuten
vorm restlosen Bruch.



So sah die „Frankfurt“
nach dem Bruch im
Walde aus. Ein Kamerad
kommt und sucht mich.



So landete ich mit
einer Motormaschine,
im Ueberschlag,
den Kopf nach unten,
in einem Getreidefeld.

Der Flug mit dem Ahnungslosen

Höhen- und Streckenrekord für Zweisitzer 30. VII. 29.

... Maschine Nr. 4 „Rhön-Adler“.

Die Trümmer der „Frankfurt“ lagen noch im Wald bei den Himbeeren. Der Wettbewerb, den ich mit dieser Maschine bestreiten wollte, schien für mich erledigt zu sein. Da aber gibt mir am nächsten Tage wieder der Flugzeugbau Schleicher, von dem auch die „Frankfurt“ stammte, einen Doppelsitzer, um ihn vorzufliegen und vielleicht zum Verkauf anzubringen. Als Passagier nehme ich einen Bauernsohn aus Poppenhausen mit, der stets sehr eifrig mitgeholfen hat und auch einmal einen längeren Flug machen möchte.

Am Hang segelten acht Segelkisten in Höhen von 100 bis 500 Meter Höhe. Es ging schon dem Abend entgegen, und die Kuppe stand voller Menschen, die die Wettbewerbsflüge beobachteten. Sechzehn Mann versammelten sich am Startseil. Mein Vogel ist ziemlich schwer und steigt deshalb nur langsam. Ich fliege die Maschine zum erstenmal auf einem größeren Flug und beobachte interessiert die Flugeigenschaften. Langsam erreiche ich eine Maschine nach der anderen in der Höhe. Mein Beobachter vorne gibt durch lautes Rufen zum Ausdruck, wie er sich freut, unten in Poppenhausen seine Kameraden auf den Feldern zu erkennen, und erzählt mir, wie 1912 drunten am Hang die ersten Gleitversuche von Darmstädter Studenten ausgeführt wurden.

Wir sind schon so weit gestiegen, daß ich die höchste Maschine, die „Darmstadt“, erreicht habe und meinem Kameraden Neining Grüße zurufen kann. Beim weiteren Höhengewinn macht sich das große Gewicht der Maschine besonders bemerkbar. Haben wir doch immerhin 7 Zentner Fluggewicht in der Luft liegen. Aus Westen von Fulda her zieht eine dicke Kumuluswolke heran, wie man sie in dieser Jahreszeit, im August oft sieht.

Eigentlich habe ich mein Programm bereits erfüllt und den Zuschauern gezeigt, was die Maschine leistet; doch es macht Spaß, jede Möglichkeit auszunutzen. Ich fliege vom Westhang der Wasserkuppe fort der Wolke entgegen. Dort werden die Segelmöglichkeiten vielleicht sehr gut sein. 15 Kilometer von der Kuppe entfernt habe ich die Wolke erreicht, und nun zieht fahrstuhlartig der Aufwind den „Rhön-Adler“ an die Wolke heran.

Da ich für den stets schwierigen Blindflug in Wolken keine Instrumente an Bord habe, scheint es mir ratsam, mich außerhalb der Wolke aufzuhalten. Der Aufwind ist jedoch unerwartet gut und zieht mich hinauf, in die unteren Schwaden hinein. Um mich herum wird es grau, die Luft ist feucht. Es ist eine ganz ungewöhnliche Anstrengung, nur nach dem Geräusch der Maschine und nach den Eindrücken der Be-

schleunigungen zu fliegen. Mein Beobachter erzählt immer weiter, nichtsahnend, in welcher schwieriger Lage wir uns befinden.

Das Fliegen klappt soweit ganz gut, bis auf einmal starke Böigkeit einsetzt, die die Maschine in schneller Aufeinanderfolge herauf- und herunternimmt, so daß ich kaum gegensteuern kann. Wie das Barogramm später zeigte, wurde ich in 45 Sekunden einmal 90 Meter hinauf-, dann 120 Meter herunter- und wieder 80 Meter hinaufgeworfen.

Dies ließ sich der treue „Rhön-Adler“ nicht gefallen. Bei der letzten harten Bö gibt es einen Knack, der durch die ganze Maschine geht, — und mit mehr als gemischten Gefühlen erblicke ich einen Riß im Mittelteil des Flugzeugs (Hals genannt), an dem die Fläche aufgehängt ist. Bei jeder stärkeren Luftbewegung verkürzt oder verlängert sich dieser zerbrochene Halsturm nur um Millimeter, aber das genügt. Immer noch bleibe ich in der mächtigen Wolke. Wenn jetzt eine harte Bö kommt, zerlegt sich die Kiste in ihre Bestandteile.

Unentwegt schwatzt der Beobachter. Ich muß gestehen, daß ich nicht mehr recht weiß, wovon er spricht. Mein Ohr hat jetzt auf ganz andere Dinge zu hören. Mein Blick sucht nach einer Stelle, an die ich mich anklammern könnte, um mit der Tragfläche, falls sie sich selbständig macht, langsamer als so allein herabzusegeln.

Die Zeit wird mir furchtbar lang. Mitten im Dunst! gerate ich in ein Wolkenloch, durch das ich zur Erde zu flüchten hoffe, aber es wird daraus nichts. Die Luftströmung hält mich in gleicher Höhe fest, das Loch wird immer kleiner und die Wolke nimmt mich wieder auf.

Endlich wird es etwas heller, ein Zeichen dafür, daß die Wolkenhöhe über mir nicht mehr sehr groß ist: schon suche ich nach der weißglänzenden Scheibe der Sonne, die jeden Augenblick den Dunst durchdringen muß. Kurze Hoffnung! Der „Rhön-Adler“ fängt langsam und gleichmäßig zu fallen an. Offenbar löst sich die Wolke auf, und der Aufwind verwandelt sich in Abwind.

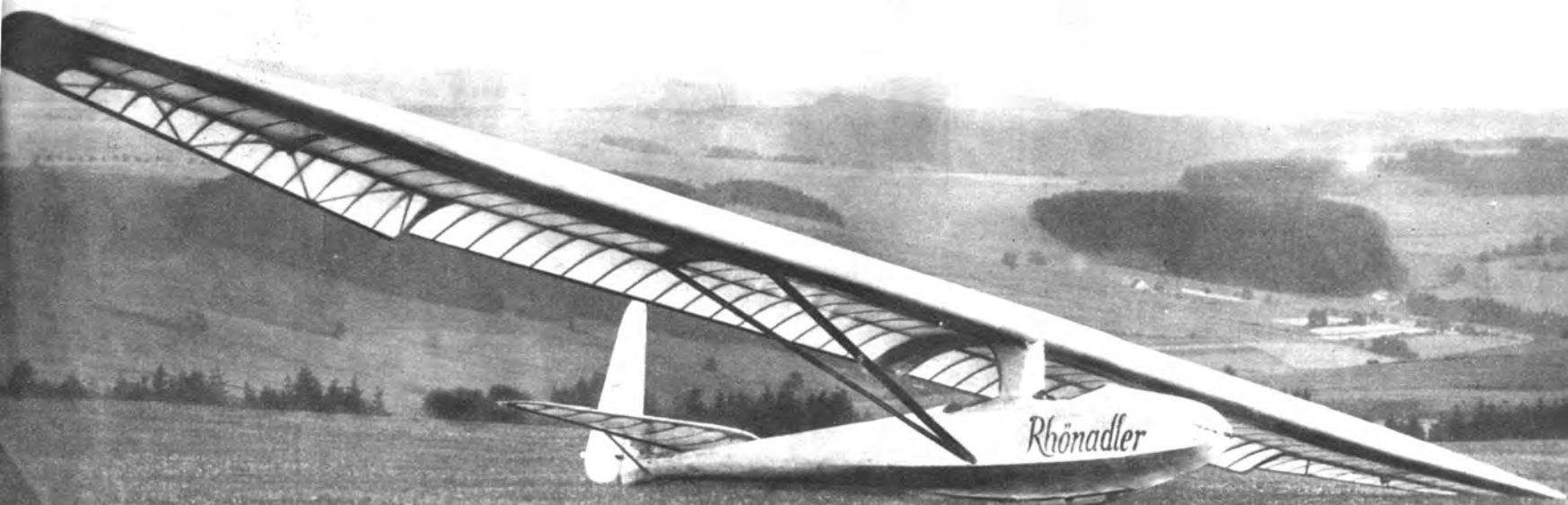
Unter mir wird es dunkel, mit einem Male sehe ich die Erde schief vor mir. Eine Sinnestäuschung, die nicht gleich weichen will. Das Gleichgewichtsgefühl versagt in der Wolke. Nun muß erst der Verstand wieder lehren, daß nicht die Erde schief liegt, sondern daß das Flugzeug „hängt“.

Mit dem Segeln ist es aus, es ist schon Abend geworden und ich sehe, daß sich alle Wolken dort hinter der hohen Rhön zur Nachtruhe begeben wollen. So ruhig, wie sonst nur einmal im Ballon, ziehe ich über die Landschaft weg und beobachte, mit meinem Passagier diskutierend, die Gegend unten und versuche festzustellen, wo wir hinausgesegelt sind. Im Gleitflug geht es an kleinen Hängen entlang. Nach welcher Himmelsrichtung? Der kleine Kompaß fällt mir ein, den ich als Talisman zu mir gesteckt habe, und der mich einmal auf einer

Skitour in den Alpen gut nach Hause gebracht hat. Ich stelle fest, ich bin mit der Wolke nach Osten gewandert und nutze den Wind nun aus und fliege nach meinem kleinen Kompaß weiter nach Osten. Wir sind jetzt vielleicht nur noch 500 Meter hoch und hören schon die Geräusche vom Boden.

Unten im Dorf Glockenläuten, brüllendes Vieh, kleine Kinder, große Kinder. Seltsam wirken die üblichen Massenversammlungen, blank schimmern die emporgereckten Häuse durch die beginnende Dämmerung. Wie der Rattenfänger ziehen wir einen Schwarm außer Rand und Band geratener Göhren hinter uns her. Bei jeder Ortschaft wiederholt sich das Schauspiel. Wo sind wir hingeraten? Eine Anfrage nach unten ergibt, daß wir in der Nähe von Römheld, 33 Kilometer von der Wasserkuppe sind. Die Erde kommt immer näher. In einer steilen Kurve setze ich die Maschine in ein reifes Roggenfeld hinein. Die Ähren schlagen sich um die Streben und halten den großen Vogel wie Leimruten fest.

Die Sportzeugen von der Wettbewerbsleitung der Wasserkuppe waren alsbald zur Stelle und stellten fest, daß ich mit 1250 m Höhe und 33 km Entfernung von der Kuppe, wo ich etwa 2 Stunden vorher gestartet war, den Höhen- und Streckenrekord für Zweisitzer gewonnen hatte!



Der Rhönadler, ein Zweisitzer, mit dem ich im Wolkenflug auf 1250 m Höhe kam.

Ich werde Versuchsflieger

Meine Tätigkeit als Lehrer hinderte mich nicht daran, selber nach Vervollkommnung zu streben.

In dieser Zeit brachte der tüchtige Lippisch (mit seinem Rhönnamen „Hangwind“ genannt), der schon seit 1921 an neuen Flugzeugen arbeitete und seine Konstruktionen meist auf der Wasserkuppe im Modell und im Segelflugzeug praktisch ausprobierte, die Neukonstruktion eines schwanzlosen Segelflugzeugs heraus. Lippisch, mit dem Notabiturium in den Krieg gegangen, wurde nachher dank seiner mathematischen Befähigung zum Flugzeugwerk Dornier berufen und arbeitete dort in der aerodynamischen Abteilung. Nach Kriegsende entlassen, beschäftigte er sich mit der Konstruktion von Segelflugzeugen. Ein Schweizer gab das Geld für eine Maschine her. Er wandte sich bald dem Bau des schwanzlosen Typs zu, für den er eines Versuchsfliegers bedurfte.

Ich kam seiner Aufforderung, diesen Posten zu übernehmen, mit großem Eifer nach, denn ich konnte mir nichts Interessanteres vorstellen, als technische Errungenschaften auf meinem Fachgebiet in der Praxis zu erproben. Diese Tätigkeit wurde immer umfangreicher, so daß ich mein Lehramt, das ich nur gut ein Jahr ausgeübt hatte, erst einzuschränken und dann niederzulegen genötigt war.

Rege Förderung erfuhr ich zu jener Zeit von Professor Georgii. Er ließ mich erkennen, daß ohne wissenschaftliche Grundlagen die Segelfliegerei nur ein grobes Handwerk sei. Wenn man den Segelflug weiterbringen wolle, müsse man das Element des Fliegens, die Atmosphäre, in ihren Eigenarten erforschen.

Er war es, der — bald mit der Leitung des Forschungsinstituts für Segelflug betraut — die wissenschaftlichen Methoden schuf, die dem Segelflugwesen, das in den Jahren 26 bis 28 auf einem toten Punkt angelangt zu sein schien, vollkommen neue Wege wies. Jetzt erst konnte sich der Segelflug, der bis dahin von den Fachleuten allenfalls als eine brauchbare Vorschule für das Motorfliegen und als Forschungsmittel für die Entwicklung von Leichtflugzeugen angesehen wurde, zu einem völlig selbständigen Gebiet der Luftfahrt herausbilden.

Ich nahm diese Gedanken mit Begeisterung auf. Nun erst begriff ich, was es mit der Segelfliegerei auf sich hatte, und was mich ganz unbewußt an dieser Tätigkeit immer gelockt hatte. Für diese Art Fliegerei konnte ich mich aus vollem Herzen einsetzen. Die Tatsache, daß ich von der Richtigkeit der Georgiischen Theorien und der Lippischen Konstruktionen überzeugt war, befähigte mich, auch meinerseits an der Aufgabe mitzuarbeiten.

In der Werkstatt der Rhön-Rossitten-Gesellschaft auf der Wasser-

kuppe entstand ein neues Segelflugzeug, wegen seines gespenstischen Aussehens „Fafnir“ genannt. Das Flugzeug war speziell für Segelflüge in Gewittern und für Forschungsflüge konstruiert, mir nach Maß angepaßt, vollkommen geschlossen und hatte an beiden Seiten je ein kleines Fenster, aus dem ich herauslugen konnte. Die Arbeiten zogen sich arg in die Länge; erst am Tage des Wettbewerbsbeginns 1950 konnte ich den ersten Versuchsflug machen. Ein kleiner Fehler an der Maschine verschlechterte die Flugeigenschaften so stark, daß ich zunächst nicht konkurrieren konnte. Die Kopfverkleidung, die schuld sein sollte, mußte geändert werden. Endlich, nachdem eine ganze Woche verflossen war, war der „Fafnir“ wieder startbereit.

Mein Vater, der davon wußte, daß die Maschine nicht ganz so geworden war, wie man gehofft hatte, und der an einem Sonntag auf die Kuppe gekommen war, um mich zu trösten, konnte dem neuen Probeflug zusehen. Der eleganteste aller Sperrholzvögel hatte sich endlich auf sein besseres Ich besonnen und konkurrierte sofort mit den besten Maschinen um die größte Höhe: der „Fafnir“ war wettbewerbsbereit!

900 Meter über der Kuppe faßte ich den Entschluß, trotz der z. Zt. nicht günstigen Windrichtung, den Flug nach dem Kreuzberg, einem benachbarten Gipfel, auf dem Mönche ein weithin bekanntes Bier brauen, zu versuchen. Dieser Gipfel liegt 15 km von der Wasserkuppe entfernt. Ein Preis war ausgesetzt, ihn zu umrunden und ohne Zwischenlandung zurückzukehren. Zahllose Versuche waren gemacht worden, diese Bedingungen zu erfüllen, aber nur einmal war es bisher Kronfeld gelungen, zur Wasserkuppe zurückzukehren.

Mit der Höhe, die ich gewonnen hatte, konnte ich gerade bis zum Kreuzberg gelangen. Um die Rückfahrkarte hingegen schien es schlecht bestellt. Nur mit der größten Ausdauer gelang es mir, die Wasserkuppe zu erreichen. Dort landete ich vor der Nase der Sportleitung, die schon längst auf eine Landemeldung von mir gewartet hatte.

Welche Schwierigkeiten der Rückflug machte, zeigt, daß er drei Stunden Flugdauer beanspruchte, während ich für die 15 km des Hinflugs nur 15 Minuten gebraucht hatte.

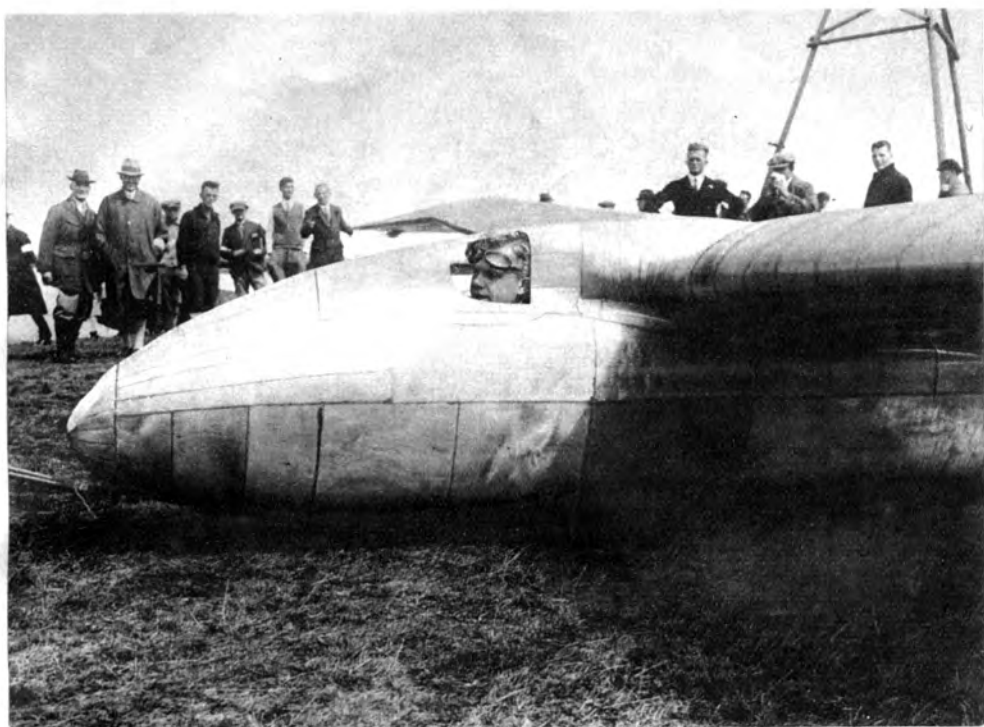
Mein Vater, der seinen Frankfurter Zug versäumt hatte, um auf mich zu warten, oder wenigstens um Nachrichten von mir zu hören, war höchst erstaunt, als ich plötzlich hinter ihm stand und ihm auf die Schulter klopfte.



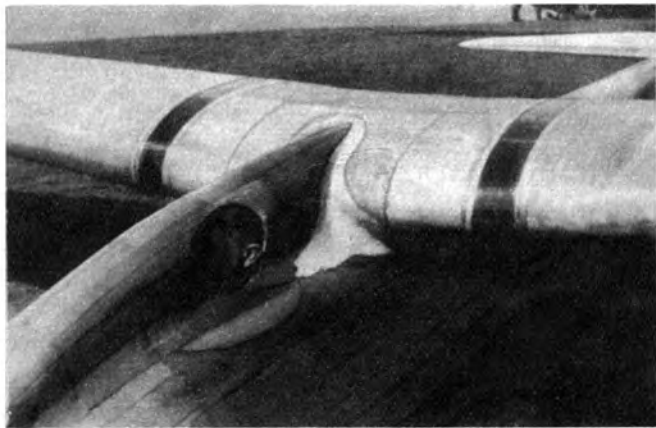
**Professor Georgii,
der Leiter des Forschungsinstitutes
der Rhön-Rossittengesellschaft,
der Organisator des Segelfluges.**

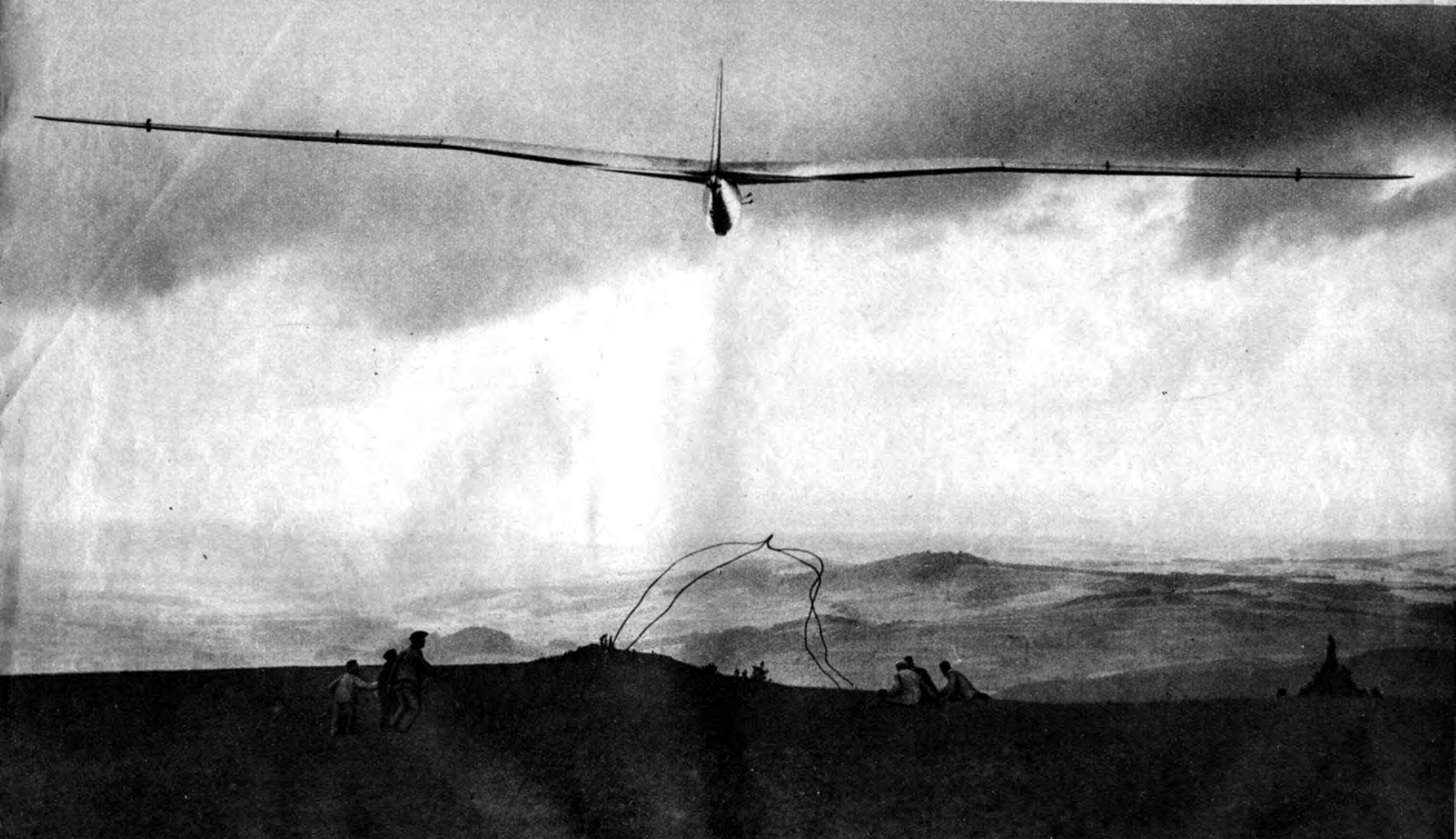


**Alexander Lippisch, der bewährte
Konstrukteur des „Fafnir“
und der schwanzlosen Maschinen.**



**Drei Photos, die zeigen,
daß ich im „Fafnir“ wie in
einer Limousine sitze.**





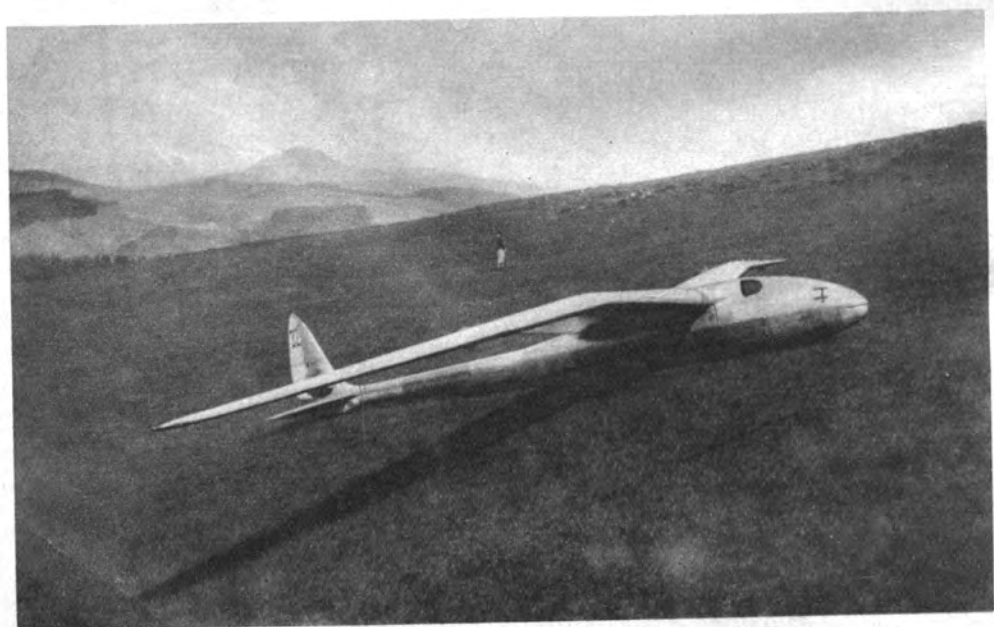
Auf diesem Bild zeigt der „Fafnir“ seine ganze Schönheit. Sein Konstrukteur A. Lippisch kann stolz auf diese vollendete Maschine sein.



„Fafnir“ beim Start.



„Fafnir“ am Hang.



Glatt ist die Landung am Westhang erfolgt.

Forschungsflüge

Der Herbst dieses Jahres erbrachte interessante Forschungsarbeiten, die der Erprobung neuer Startmethoden dienten. Es wird gut sein, bei dieser Gelegenheit etwas über die Startmethoden der Segelflugzeuge im allgemeinen zu berichten.

Schon die ersten Segelflugzeuge wurden nicht, wie die Motormaschinen, mit Rädern ausgerüstet, sondern bekamen für Start und Landung eine Kufe. Sie ist im Aussehen einem Ski sehr ähnlich. Durch ihre Länge werden bei Landungen die Unebenheiten des Bodens besser überwunden.

Beim Starten hängte man anfangs vorn an die Maschine in einen nach unten offenen Haken ein Hanfseil und zerrte mit ein paar Startleuten die Maschine auf eine solche Geschwindigkeit, daß sie sich durch die Luftkräfte selber vom Boden abhob. Natürlich ging dies oft schief, wenn nicht genügend Geschwindigkeit erreicht wurde. Schon im Jahre 1920 kam Klemperer auf die Idee, ein Gummiseil vor der Maschine auf ungefähr doppelte Länge zu spannen, so daß nach Loslassen der bis dahin am Schwanz festgehaltenen Maschine das Flugzeug kraft der im Gummiseil aufgespeicherten Energie in die Luft geschleudert wurde. Die Loslösung des Seils vom Starthaken erfolgt im Augenblicke des Ueberfliegens der Startmannschaft selbsttätig, da das Seil aus dem unten offenen Haken herausfällt. Diese Startmethode hat sich bis heute erhalten und ist überall, wo Segelflug betrieben wird, verbreitet.

Bei einem solchen Start ist es natürlich Bedingung, daß das Flugzeug, sowie es in der Luft ist, an einen Hang hinausfliegt und im Aufwind segeln kann. Deshalb finden wir die ersten Segelfluggelände an kahlen Höhenzügen wie der Wasserkuppe und den Dünen von Rositten. Als der Segelflug jedoch größere Verbreitung fand und auch von den Flugplätzen bei den Städten ausgeführt werden sollte, mußte man andere Startmethoden ersinnen. So kam man auf das Hochschleppen vermittels eines Automobils. Das Auto zerrt das Flugzeug so lange hinter sich her, bis beide etwa 40 km Geschwindigkeit erreicht haben. Dann hebt sich das Segelflugzeug vom Boden ab und steigt wie ein Drachen, immer noch am Seil hängend, hinter dem Kraftwagen in die Höhe. Je länger das Seil ist, desto größere Höhen können auf diesem Wege erreicht werden. Oben löst dann der Führer das Segelflugzeug vom Schleppseil und kehrt im Gleitflug zur Erde zurück. Da hierbei nur begrenzte Höhen erreicht werden können, ist diese Startmethode in der Hauptsache dafür geeignet, den Flugbegeisterten in der Stadt eine Möglichkeit zur Schulung zu geben. Ein Ersatz für die Segelfluggelände in bergigem Gelände kann durch diese Methode nicht geschaffen werden.

Mehr Aussicht, den Segelflug der Stadt näher zu bringen, bietet der Start im Schlepp eines Motorflugzeuges. Anfänglich war dieses Schleppfliegen nur eine Sensation für Flugtage. Professor Georgii erkannte jedoch bald den Wert für den Segelflug und setzte mit Forschungsschleppflügen ein. Es mußten erst vielerlei Erfahrungen gesammelt und manche Neukonstruktionen erprobt werden, bis man den gefahrlosen Schleppflug weiteren Flugkreisen anempfehlen durfte. Beim Rhönsegelflugwettbewerb 1931 war es so weit, daß sich alle um den Schwachwindsegelpreis konkurrierenden Maschinen, zwölf an der Zahl, mit einer Motormaschine hochschleppen ließen. Das Schleppseil, aus dünnen Stahldrähten, zwischen beiden Maschinen ist ungefähr 120 m lang. Die Seilenden werden am Schlepper und am Anhänger so eingehängt, daß der Führer jeder Maschine das Ende des Seils jederzeit durch einen Hebeldruck ausklinken kann. Meinerseits geschah die praktische Auswertung der Schleppmethode zum erstenmal im April 1931. Wie mein erster Streckenflug mit Schleppstart verlief, ist im nächsten Abschnitt zu lesen.



Das Segelflugzeug wird vom Motorflugzeug im Schleppflug auf größere Höhen gebracht.

Mein Segelflug von Darmstadt nach Bühl

Aprilwetter! Erst Sonnenschein, dann eine kleine Dusche und frischer Wind aus Nordwesten: das geeignete Wetter, auf das ich gewartet habe. Seit Wochen schon werden auf dem Flugplatz Griesheim bei Darmstadt unter Leitung von Prof. Georgii Versuche gemacht, Segelflugzeuge durch eine Motormaschine in die Luft zu schleppen. Und nun kommt die erste Gelegenheit, die bisher gemachten Erfahrungen praktisch auszuprobieren.

Nacheinander werden drei Maschinen in die Höhe geschleppt. Als dritter werde ich mit dem „Fafnir“ gestartet. In 1000 m Höhe löse ich mich vom Schleppseil der Motormaschine und habe das Glück, gleich den Anschluß an eine Wolkenfront zu finden. Langsam werde ich immer höher gehoben und verschwinde sogar für einige Zeit in der Wolke. Als ich wieder nach unten sehen kann, habe ich schon den Odenwald unter mir. Doch drückt mich jetzt der Abwind sehr stark nach unten, so daß ich mich schnell in den Aufwind am Hang des Melibokus flüchten muß. Als ich dort einige Zeit gesegelt bin, bekomme ich plötzlich einen günstigen Aufwind, der mich in wenigen Sekunden von 900 auf 1600 m pustet. Ich komme seitlich aus einer Wolke heraus und kann nun in der etwas ruhigeren Luft genau in Richtung Heidelberg davonfliegen. Wie ein Erholungsreisender komme ich mir vor. Begleitet vom leisen Pfeifen der Maschine, fliege ich in dem wunderbaren Sonnenschein über die hübschen Städte der Bergstraße hinweg. Seitlich, im Westen, begleitet mich das helle Glitzern des Rheins. Von unten kommen die Geräusche von Autohupen, tätigen Menschen und das Hämmern in einem Steinbruch. Wie schön ist es, so lautlos zu segeln! Ab und zu kann ich meine verlorene Höhe wieder unter einer Wolke zurückgewinnen. Aber die Zeit vergeht. Es ist vier Uhr. Ich will noch vor der Flaute am Abend eine gute Strecke zurücklegen. Also: keine Zeit verlieren!

Am Königsstuhl bei Heidelberg kommt jetzt die schwerste Strecke meines Fluges. Zwischen Heidelberg und Bruchsal gibt es keinen Hang, in dessen Aufwind ich verlorene Höhe wieder bekommen könnte. Es ist eine Strecke von dreißig Kilometer.

Am Königsstuhl setzte starke Böigkeit ein. Der Aufwind am Hang brachte mir keinen Höhengewinn. Mit 1000 m flog ich weiter und büßte langsam mehr und mehr von meiner Höhe ein. Eine andere Segelmaschine, die vor mir gestartet war, sah ich plötzlich unter mir auf einer Wiese liegen. Es war also den Kameraden heute genau so gegangen wie früher schon einmal Nehring, der ebenfalls in diesem schwierigen Gelände zur Landung gezwungen worden war. Es beginnt für mich ein Kampf um jeden Meter Höhe. In ganz schwachem Auf-

wind gewinne ich noch einmal 200 m, aber dies genügt, um gerade noch den ersten Hang bei Bruchsal zu erreichen.

Ich freue mich über die Ueberwindung aller Schwierigkeiten und genieße in dieser Freude den Blick auf das hübsche Bruchsal mit seiner herrlichen Schloßanlage. In sehr geringer Höhe geht es nun immer an den Hängen entlang. Ich sehe im Westen Karlsruhe und überfliege in etwa 50 m Höhe viele hübsche kleine Städte, deren Namen mir unbekannt sind. Die Einwohner rufen und winken mir zu. Ich antworte nur: Hallo, hallo! Ich habe mit meiner Maschine genug zu tun.

Ich bin jetzt am Schwarzwald. Die Berge werden immer höher, und das Segeln sollte nun eigentlich leichter werden. Aber der Abend kommt, und der Wind dreht und läßt nach, so daß es immer schwerer wird, über die Wälder und Dörfer hinwegzukommen. Ich sehe noch links von mir das Murgtal mit seiner Burgruine, dann das langgestreckte Baden-Baden, muß mich aber kurz darnach auf einer Wiese bei Bühl, dem Paradies der Frühzwetschen, zur Landung entschließen. Die Freude der Bühler ist groß. Jemand redet mich mit meinem Namen an. Ein Bekannter von der Wasserkuppe.

Wie weit ich geflogen war, merkte ich an dem Dialekt, der mir fremd und doch so freundlich entgegenklang. In drei Stunden hatte ich in der Luftlinie eine Strecke von ungefähr 138 km zurückgelegt und damit den deutschen Streckenrekord an mich gebracht.

Ich segle mit dem „Fafnir“ 272 Kilometer weit!

Von München in die Tschechoslowakei hinein

Mit dem Flug nach Bühl hatte sich die Brauchbarkeit des Hochschleppens von Segelflugzeugen ergeben. Im Auftrage der Rhön-Rossitten-Gesellschaft sollte ich in München zur Wetterflieger-Tagung die neue Methode, die auch der Forschung auf dem Gebiete der Meteorologie dienstbar gemacht werden sollte, vorführen.

Am 4. Mai 1931 morgens beginnt die Wetterflug-Tagung in München. Bei dem herrschenden Nordwestwind ist der Plan aufgetaucht, einmal einen Alpensegelflug zu versuchen. Mit dem „Fafnir“ bin ich schon am Tage vorher im Schleppflug nach München gekommen. Als auf dem Flugplatz in Oberwiesenfeld alles zum Start klar gemacht ist und ich mit den guten Ratschlägen der Meteorologen starten will, dreht natürlich der Wind und wirft meinen Plan um. Aber es sind so viele schöne Kumuluswolken am Himmel. Unter ihnen mußte man ein Segelflugzeug eine Zeitlang halten können.

Peter Riedel in der schleppenden Motormaschine gibt Vollgas und

schon zerrt mich das 120 m lange Schleppseil über den Flugplatz. Der „Fafnir“ macht an einem Maulwurfhaufen einen tüchtigen Sprung und schwebt dann artig hinter der Maschine her. Die Menschen und Häuser unten werden immer kleiner. Wir haben genug Höhe und zeigen uns über München. Genau beobachte ich jede Bewegung des „Fafnir“, um den richtigen Moment zum Loslösen vom Schleppseil zu erwischen. Es gibt einen leichten Ruck. Das Schleppseil fällt nach unten. Riedel fliegt sofort zum Flugplatz zurück und überläßt mich meinem Schicksal.

Mit größter Aufmerksamkeit suche ich nach einem „Aufwindfeld“. Endlich am Rande einer Wolke wird der „Fafnir“ leicht gehoben. Vorsichtig kurvend taste ich mich langsam in das unsichtbare Aufwindgebiet hinein. Eine Kurve folgt der anderen und bringt mich immer einige Meter den Wolken näher. Hier oben ist ein merkwürdiger Dunst, aber die Sicht nach unten ist wunderbar. Es ist gerade Mittagszeit. In den Straßen reges Leben. Ich kann erkennen, wie der Schupo den Verkehr regelt. Einmal bewegt sich die vierrädrige Herde in der einen und nach kurzer Pause in der anderen Richtung. Dort stehen auch ein paar Gruppen zusammen. Ob sie vielleicht mich hier oben, diesen merkwürdigen Raubvogel, beobachten? Dort von Süden, es scheint mir gar nicht weit, leuchten die klaren Alpenberge. Aber es gibt nicht viel Zeit zum Sehen. Wie mich der Aufwind eben 400 Meter in die Höhe getragen hat, wirft mich der Abwind wieder ein paar hundert Meter hinunter. Es beginnt ein Kampf um jeden Meter Höhe. Eine Stunde halte ich mich nun schon über der Stadt auf, aber es scheint auch dem Ende entgegenzugehen. Ich habe noch gerade soviel Höhe, daß ich nach Oberwiesenfeld zurückfliegen kann. Aber im Norden schwebt so ein schöner Kumulus!

Ich muß versuchen, ob er mich nicht noch einmal mitnehmen will. Bald hört der „Fafnir“ auf zu fallen, ja, er fängt an zu steigen. In vielen Kreisen geht es in die Höhe. Nun zieht es mich in die Wolke hinein. Der Blindflug in ihr ist nicht ganz einfach, denn die Turbulenz in der Wolke bringt den „Fafnir“ immer wieder in kritische Situationen. Wenn ich einmal seitlich aus der Wolke herauskomme und mitten zwischen riesigen Wolkenbergen fliege, kurve ich schnell wieder zurück in das feuchte Grau und versuche, im Aufwind der Wolke zu steigen. Doch sehr hoch geht es nicht mehr. Der Aufwind hört auf und gleichmäßig an Höhe verlierend, falle ich aus der unteren Wolkenschicht heraus.

Mit dem Kumulus bin ich nun eine ganze Strecke fortgeflogen. Unter mir liegt das hübsche Schleißheimer Schloß. Erstaunt sehe ich, daß sich über mir, besonders im Süden, die Wolkendecke vollkommen geschlossen hat. Nur ein paar ganz vereinzelt Sonnenstreifen fallen zur Erde. Die eben noch so klare Alpenkette verschwindet hinter

Regenstreifen. Bald ist alles in ein merkwürdiges Grau gehüllt. Nur im Osten strahlt die Sonne. Von Aufwind ist nichts mehr zu finden. Während ich in Richtung Oberwiesenfeld fliege, verliere ich stetig an Höhe.

Die dicken Wolken verdunkeln den Himmel immer mehr. Endlich zuckt der erste Blitz. Das Rätsel ist gelöst. Eine große Aufgabe steht vor mir. Ich muß mit dem Gewitter eine lange Strecke zurücklegen. Es wäre ein großes Ereignis für die Wetterflug-Tagung. Aber der Höhenmesser sinkt immer mehr. Wo kann ich den Gewitteraufwind finden? Eine Gewitterwalze ist nicht zu erkennen. Unten in Oberwiesenfeld startet noch schnell eine große Verkehrsmaschine und reißt vor dem Unwetter aus. Es gibt für mich nur noch eine Möglichkeit, wenn ich nicht meine restliche Höhe verlieren will, direkt in das Gewitter hineinzufliegen. Ich nehme also Kurs Süden!

Die ersten Hagelkörner fallen mit unheimlicher Gleichmäßigkeit auf die Tragdecks. Vor mir hängen dicke, unten zerrissene Wolkenfetzen herunter. Der Donner folgt jedesmal gleich dem Blitz und poltert unheimlich durch die Luft, als wenn alles ein großer Raum geworden wäre. Angestrengt höre ich noch einmal, ob auch drinnen meine registrierenden Instrumente ticken, denn der bisherige Flugverlauf und das, was jetzt kommen wird, wird für die wissenschaftliche Auswertung des Fluges von außerordentlicher Bedeutung sein. Noch einmal überlege ich, ob ich es auch verantworten kann, diesen Flug in diese gewaltige Naturkraft hinein zu wagen. Aber die Entscheidung war ja schon gefallen. Als ich meine Pläne schmiedete, hatte ich genügend Zeit gehabt, zu überlegen, was ich in einem solchen Falle tun wollte. Gedanken kommen und gehen. Endlich naht die Erlösung. Mitten unter den schweren dunklen Wolken fängt der „Fafnir“ gleichmäßig mit 3 Meter in der Sekunde an zu steigen. Die Sicht nach unten wird immer schlechter. Hinter den weißen Hagelstreifen verschwinden langsam die letzten Flecken der Erde. Seitlich zuckt ein Blitz durch das Grau. Aber vom Donner ist nichts zu hören. Die Hagelkörner schlagen mit großem Lärm auf den „Fafnir“. Mein Instrument zeigt noch immer: Steigen. Die Luft wird unruhiger. Es wird immer schwieriger, den „Fafnir“ in Normallage zu halten. Der Geschwindigkeitsmesser geht plötzlich ganz zurück. Ich drücke schnell nach, um auf Fahrt zu kommen. Aber der Zeiger springt hin und her, und der „Fafnir“ pfeift laut durch die zu hohe Geschwindigkeit. Der Geschwindigkeitsmesser ist durch Hagel verstopft und fällt aus. Aehnlich geht es mit dem künstlichen Horizont. Nur mit dem Kompaß und nach Gefühl muß ich fliegen.

Die Böen werden immer härter und zerren an den Decks. Die Hagelkörner fallen in Kirschengröße und prallen mit solcher Wucht

gegen die Bespannung, daß langsam große Risse entstehen. Das Höhensteuer ist nur noch ein Sieb. Eine starke Bö hebt mich mit dem Rumpfdeckel auf dem Kopf vom Sitz. Die Maschine kommt auf so hohe Geschwindigkeit, daß ich nach den Flügeln ausblicke, um zu sehen, wie sie brechen. Aber sie biegen sich nur durch, in einem Grade, wie ich es nie für möglich gehalten hätte. Zwischendurch zuckt ein Blitz. Scheinbar ganz in der Nähe. Der Donner kracht, als wenn der Blitz in die Maschine geschlagen wäre, dann poltert es langsam von oben hinterher. Immer wieder versuche ich, nach dem Kompaß nach NO zu fliegen, um auf die Vorderseite des Gewitters zu kommen. Tatsächlich, es gelingt mir. Der Hagel prasselt nur noch leiser, und auf einmal sehe ich unter mir wieder ganz schwach die Erde erscheinen. Sofort drücke ich den „Fafnir“ in einer steilen Spirale nach unten heraus.

Es ist, als wenn ich seit langer Zeit zum erstenmal wieder tief atmen könnte. In der Helligkeit sehe ich mir schüchtern die Tragdecks an. Sie haben lange Risse und viele kleine Löcher. Wasser und Hagelkörner liegen als dicke Schicht im Flügel. Aber der treue Vogel fliegt noch so schön, daß ich mir keine Sorge zu machen brauche. Vielleicht hundert Meter hinter mir zieht die schwere Gewitterwalze, die mir bisher zum Segeln gefehlt hat. Das ganze Grau der Walze ist dauernd in Bewegung. Große Wirbel bilden sich. Eine kaum zu überwindende Zone für Flugzeuge. Vor mir weiter im NO liegt wunderbar von der Sonne beschienene Landschaft und im Süden vor dem Gewitter ganz klar die lange Alpenkette.

Zuerst gehe ich auf Patrouille, um zu sehen, wie groß die „Front“ ist und wo der beste Aufwind zu finden ist. Das geht schnell. Das Gewitter ist, fachmännisch gesehen, nur klein, vielleicht 15 Kilometer Ausdehnung. Es gibt Fronten von 1000 Kilometer Breite. Vor der Gewitterwalze ist der Aufwind gleichmäßig und kräftig, so daß ich schnell auf ungefähr 2200 Meter komme. Ab und zu bilden sich Wolken um mich herum. Aber im Blindflug fliege ich immer wieder mit Kurs NO vorne heraus. Stundenlang geht es so mit dem Gewitter vorwärts.

Mit einemmal entdecke ich in diesen unglaublichen Höhen einen Schmetterling. Ich denke so bei mir, ob dieser kleine Kerl wohl auch so friert wie ich; aber schon bin ich an ihm vorbei. Mit einemmal wird mein Sitz feucht. Die Hagelkörner, die sich in den Flächen angesammelt haben, schmelzen. Das Wasser läuft im Rumpf zusammen und beginnt langsam zu steigen. Ich bohre so lange, bis ich ein Loch durch das Sperrholz im Rumpfboden habe, durch das das Wasser abfließen kann.

Interessant zu beobachten, was unten auf dem Boden vor sich geht, wenn ein Gewitter kommt. Wenn irgendwo eine große Rauchfahne

auftaucht, beobachte ich den Weg genau, den der Rauch nimmt, wenn die Front vorbeizieht. Ich kann genau sehen, wie der Wind sich vor dem Gewitter langsam dreht, und wie dann mit dem Einsetzen des Gewitters der Rauch mit an der Front in die Höhe genommen wird. Am Rand des Gewitters zieht sich eine lange Spirale in die Höhe. Unten auf den Straßen rennen die Fahrzeuge. Sie wollen noch vor der kalten Dusche nach Hause kommen. Bisweilen kann ich beobachten, wie der Regen ihnen immer näher kommt und sie dann tüchtig begießt. In den Bäumen setzt der Sturm vor dem Gewitter ein. Dauernd zucken Blitze zur Erde. Manchmal auch in eine Ortschaft. Ob es irgendwo brennt? Nichts ist zu sehen. Nach langem Flug erkenne ich vor mir den Lauf der Donau und dann unter mir die Walhalla. Von Regensburg sehe ich nicht mehr viel, denn überall um mich herum bilden sich Wolken und schließen mich bald vollkommen ein.

Im Blindflug versuche ich wieder mit Kurs NO auf der Vorderseite herauszukommen, aber es dauert ewig lange. Mit einemmal setzt wieder Hagelfall ein. Es ist mir unerklärlich. Ich nehme bestimmt an, daß der Kompaß versagt hat und ich wieder zurück ins Gewitter geflogen bin. Aber plötzlich fällt der „Fafnir“ schnell nach unten. Ich komme aus den Wolken heraus und nähere mich schnell dem Boden. Ich erkenne, daß ich in ein vorgelagertes Gewitter im Blindflug gekommen bin und nun auf der Rückseite vom Abwind heruntergedrückt werde. Ich kurve dahin zurück, von wo ich hergekommen bin. Aber es scheint zu spät. In vielleicht 150 Meter über der Erde hört der Abwind endlich auf. Gerade noch genügend Höhe, um sich einen Landungsplatz zu suchen. Vor mir entdecke ich einen kleinen Hang. Ich muß versuchen, mich dort vielleicht ein paar Minuten zu halten. Mit größter Vorsicht kurve ich ungefähr zehn Minuten hin und her und behalte ungefähr meine Höhe. Der einsetzende Sturm von dem alten Gewitter, das mich nun wieder eingeholt hat, verstärkt den Aufwind, und dann zieht mich die Gewitterwalze wieder auf meine alte Höhe von 2000 Meter. Das Gewitter geht nun über den Böhmerwald, staut sich dort noch einmal tüchtig und entlädt sich unheimlich über den Bergen. Langsam kommt der Abend. Die Sonne erscheint an dem klaren Horizont und überflutet alles mit glühendem Rot. Ein mächtiges Bild nach diesen vielen aufregenden Eindrücken. Um noch vor Dunkelheit zur Landung zu kommen, fliege ich jetzt von der Front und dem guten Aufwind fort. Langsam verliere ich im Gleitflug meine Höhe. Aber die Dunkelheit bricht viel schneller herein, als ich vermutet hatte. Als ich noch knapp 1000 Meter hoch bin, gehen unten schon die ersten Lichter an. Die Sicht wird immer schlechter. Ich sehe nach einiger Zeit, wie in einer größeren Stadt vor mir die Straßenbeleuchtung in einem Viertel

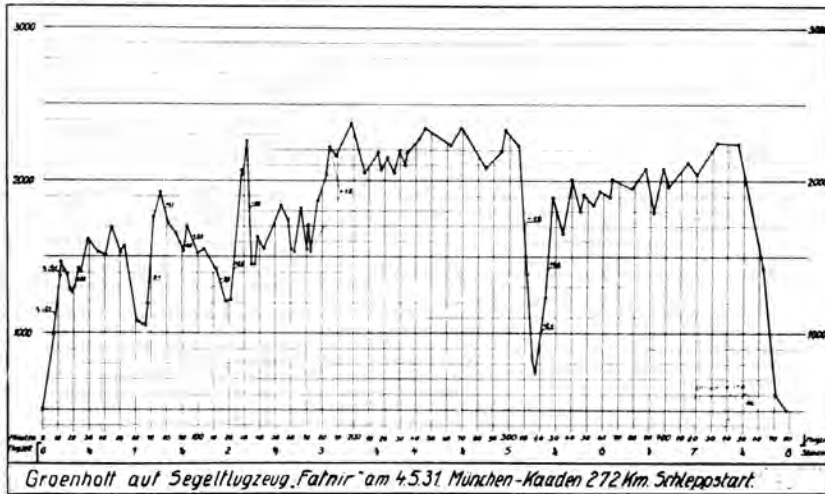
nach dem anderen angesteckt wird. Ich fliege in Richtung auf die Stadt weiter. Da bekomme ich am ersten Hilfe. Das Gelände unter mir kann ich nicht mehr erkennen. Plötzlich sehe ich dicht unter mir Lichter eines Hauses. Es ist klar: ich muß gleich landen. Ich rufe so laut ich kann, um mich bemerkbar zu machen. Jedoch plötzlich befinde ich mich wieder über einem tiefen und steilen Flußbett. Zwischen den steilen Hängen fließt, ohne jegliches Ufer, die Eger. Ich will zurückkurven. Aber die Hangkante kann ich nicht mehr erreichen, die Höhe reicht nicht mehr.

Die andere Seite liegt niedriger. Ich versuche, hinüberzukommen. Jetzt merke ich, wie schlecht der „Fafnir“ durch die Hagelschäden geworden ist. Schnell geht es nach unten. Es wird ^sannend. Aber mit ein paar Meter Höhe erreiche ich die andere Seite und lande glatt, genau vor einer Hochspannung, in einem jungen Haferfeld. Da es ja niemand hört, rufe ich mal erst laut: Hurra! hebe meine steifen Glieder, die sich gar nicht mehr bewegen wollen, aus dem Rumpf heraus und sehe mir nun, neben meinem lieben „Fafnir“ stehend, den treuen Vogel an. Er sieht übel zerrupft aus. Die Instrumente ticken noch immer zu ihrer gleichmäßigen Arbeit. Als ich mir eine Viertelstunde lang die Kehle heiser gerufen habe und noch immer kein neugieriges Publikum erscheint, entschliefte ich mich, an der Hochspannung entlang bis zur nächsten Siedlung zu tippeln. Immer geht es über Felder, Wiesen und Felder. Ab und zu zuckt noch ein Blitz in der Ferne. Auf der anderen Seite von der Eger, an der ich entlang gehe, liegen so viele Häuser, aber nirgends ist ein Boot zu finden, mit dem ich hätte hinüberkommen können. Nach ungefähr dreiviertel Stunden sehe ich vor mir einen alten Mann mit einem großen Kasten auf dem Rücken. Ich rufe ihn an. Er bekommt einen solchen Schreck, daß er sofort ausrückt und versucht, hinter ein paar Büschen zu verschwinden. Aber ich bin viel schneller. Ich beruhige ihn mit einigen Worten und erfahre, daß er nach der nächsten Ortschaft, nach Kaaden will. Ich erzähle ihm gleich, daß ich mit einem Segelflugzeug, also einem Flugzeug ohne Motor, ganz in der Nähe gelandet bin. Aber dafür konnte er sich wenig interessieren. Auf mein Befragen hin schilderte er dann gerne während unseres gemeinsamen Weges von seinen netten Erlebnissen, die er als wandernder Drehorgelspieler in seinem interessanten Leben gehabt. So zogen wir als gute Bekannte in Kaaden ein und sagten uns ein herzliches Auf Wiedersehen.

Die Behörden in Kaaden hatten mehr Interesse für mich. Man beschlagnahmte den „Fafnir“ und nahm ihn und mich in militärische Obhut. Noch in der Nacht mußte ich den „Fafnir“ abmontieren und auf drei Pferdewagen, das Flugzeug auf Stroh gebettet, zogen wir morgens um fünf Uhr in die Kaserne ein. Um sieben Uhr wurde endlich der Telegraph geöffnet. Ich konnte telephonisch die Nachricht

von meiner glatten Landung durchgeben. Dies war wohl mit der schönste Moment von meinem Fluge, denn ich wußte, wie sehr man auf meine Landmeldung gewartet hatte und wie sehr sich alles mit mir freute.

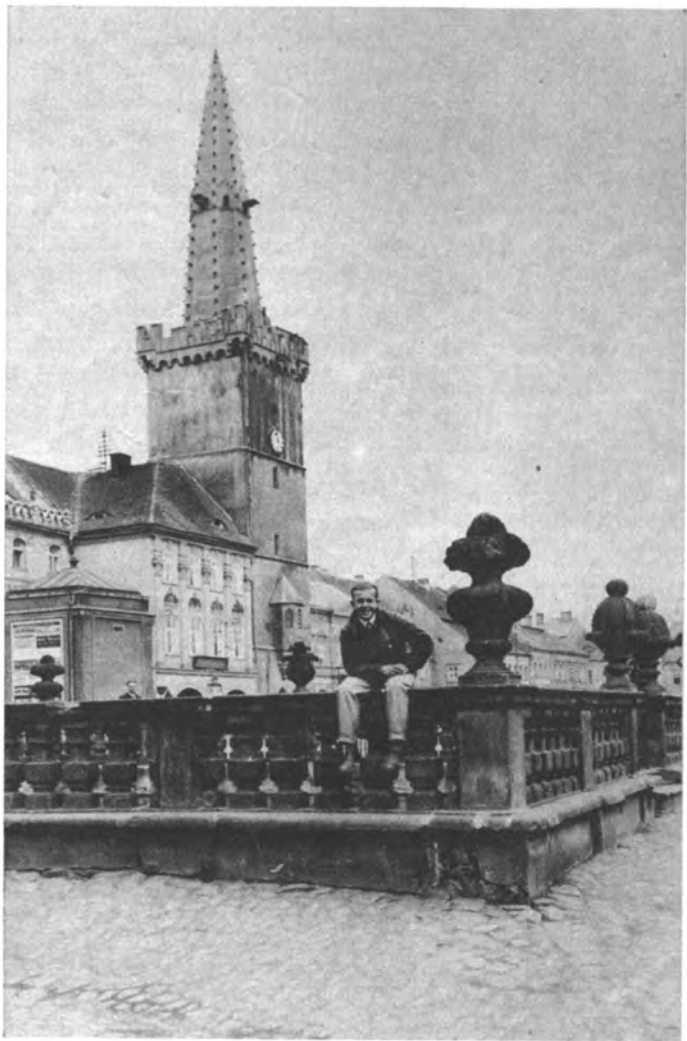
In achteinhalb Stunden Flug war ich 272 Kilometer weit geflogen! Ich brachte reiches Material für die meteorologische Forschung mit nach Hause.



In der Kaserne mußte der „Fafnir“ abmontiert stehen bleiben, bis er von der tschechischen Behörde freigegeben wurde.



Auf dem Marktplatz von Kaaden sitze ich, von der Behörde wieder freigelassen, auf einem alten Brunnengeländer und muß mich photographieren lassen.



Segelflugezpedition zum Jungfrauoch (3400 Meter)

Der Gewitterflug nach Kaaden hatte alle Welt interessiert. So wurde ich mit meinem „Fafnir“ zu einem Flugmeeting in Basel eingeladen. Das brachte uns auf die Idee, eine schon lange geplante Alpensegelflugezpedition hiermit zu verbinden. Die Baseler hatten die ersten Vorbereitungen übernommen.

Nur einmal vorher waren systematische Segelflugversuche von Alpenbergen aus unternommen worden. Kronfeld hatte sich dazu das Gelände der Rax ausgesucht. Aber über die Segelflugmöglichkeiten in diesen Höhen und an den steilen Hängen gab es noch vieles zu klären. Was konnte es für mich Schöneres geben, als beruflich auf eine so interessante und aufgabenreiche Expedition geschickt zu werden!

Das Jungfrauoch schien uns als Startplatz und Ausgangspunkt der Expedition am geeignetsten. Die Direktion der Jungfraubahn, die bis zum Joch führt, hatte uns bereitwillig alle nur mögliche Hilfe zugesichert. An der Expedition nahmen vier Mann teil. Ein technischer Leiter, Diplomingenieur Riedel, ein wissenschaftlicher Leiter, cand. Ing. Harth und der Flugzeugmonteur Wilhelm waren außer mir dabei. Mit einem Auto und angehängtem Transportwagen für den „Fafnir“, Werkzeug, Startseil und Zeltbahnen machten sich meine Kameraden auf den Weg nach Basel. Als ich am Samstag abend mit unserer Motormaschine, dem „Flamingo“, in Basel landete, rollte auch gerade der Transportzug mit dem „Fafnir“ zum Flugzeugschuppen. Der Flugplatz in Basel befindet sich direkt am Rhein. Gleich gegenüber liegt ein schöner Berg. Im Schleppflug bringt mich Riedel mehrere Male auf 1000 Meter und ich versuche dann, dem Publikum einen Segelflug vorzuführen. Zwanzig Minuten lang kann ich mich an diesem nahen Hang aufhalten. In ein paar eleganten Kurven fliege ich noch einmal den „Fafnir“ vor und lande dann zum Staunen der Zuschauer auf der Kufe dicht vor ihren Augen. Am Abend noch wurde der „Fafnir“ verpackt und alles setzte sich dann in Richtung Lauterbrunn in Bewegung. In Lauterbrunn mußten wir auf die Zahnradbahn verladen. Es ging nicht ohne Schwierigkeiten. Der Rumpf und die langen Flügel mußten auf zwei Wagen gesetzt werden, um nicht in den Kurven im Tunnel hängen zu bleiben. Die Bergriesen, die ich zum ersten Male so dicht vor mir sah, machten einen mächtigen Eindruck. Wunderbar klar lagen vor uns die hohen Gipfel, an denen überall kleine Wolkenketzen hingen. Die großen weißen Schneefelder grenzten sich scharf vom Himmel ab. Man zeigte mir: dort oben in dem Einschnitt am Steilhang liegt das Jungfrauoch. Mit der Bahn geht es immer höher. Die Vegetation läßt nach, nur noch die höchsten Alpenblumen stehen auf den Wiesen und dann, nach der Station

Eigergletscher, verschwindet die Zahnradbahn in dem elf Kilometer langen Tunnel. Nach einer Stunde Fahrtzeit kommen wir auf der Station Jungfrauoch an.

Nachdem wir uns eingerichtet und Umschau gehalten haben, wollen wir die „Fafnir“-Teile hinaus ins Joch bringen. Aber wie ist das anzufangen? Der Tunnel von der Bahn endet im Gestein und hat nur einen Ausgang zum Hotel Jungfrauoch. Nach langem Ausprobieren und Vermessen stellen wir fest, daß die Teile durch das Hotel auf einen Balkon transportiert werden können. Dort werden sie angeseilt und von den geschickten Bergführern den steilen Hang hinaufgebracht und zum Jungfrauoch getragen. Recht etwas für Schwindelfreie. Alle unsere Arbeiten wurden mit großem Interesse von den eleganten Besuchern, bei denen man alle Sprachen der Welt hörte — Sächsisch, Berlinerisch, Deutsch — verfolgt. Vor Wind geschützt, in einer Schneegrube, nahm der „Fafnir“ langsam Form an. Schon am nächsten Morgen lag er startfertig im Schnee. Das Wetter war ausgezeichnet, nur der Wind mit 10 bis 15 m/sek. und heftiger Böigkeit war etwas zu stark.

Vielleicht 100 Meter vom Steilhang entfernt machte ich den „Fafnir“ startklar. Die Helfer von der Jungfraubahn bekamen ihre Posten, die sie beim Start einnehmen sollten, gezeigt und erklärt. Das „Ausziehen“ war für die Leute nicht einfach, denn in die wenig verschneiten Gletscherspalten konnte man leicht einsacken. Riedel übernahm das Startkommando. Wegen der Kälte so dick eingepackt, paßte ich kaum noch in den schmalen „Fafnir“-Rumpf. Ich gebe das Zeichen „Startklar“. Auf das Kommando „Ausziehen“ setzt sich die Startmannschaft in Bewegung und spannt das Gummiseil. Auf „Laufen“ wollten alle ihre äußerste Kraft hergeben. Aber plötzlich reißt sich der angefrorene „Fafnir“ vom Schnee los. Auf den Ruck ist die Haltemannschaft hinten nicht gefaßt. Der „Fafnir“ geht ihnen zu früh aus den Händen und rodelt mit großer Geschwindigkeit, aber nicht rasch genug, um fliegen zu können, der Kante vom Steilhang zu. Die Startmannschaft wirft sich flach auf den Boden, und ich fege mit der Fläche dicht über ihre Köpfe weg. Es gibt kein Zurück mehr. Die Rumpfspitze stößt in eine verharschte Schneewächte, daß das Sperrholz zerbricht. Im selben Augenblick kippt die Maschine über die Hangkante und fällt in die Tiefe. Trotz hoher Geschwindigkeit spricht das Höhensteuer nicht an. Es läßt sich nur schwer bewegen, es muß zerbrochen oder beschädigt sein. Nach etwa 100 Meter Sturzflug fängt sich die Maschine von selber. Ich probiere noch einmal alle Steuer, aber schon wieder stellt sie sich auf den Kopf, fällt 80 Meter herunter und fängt sich wieder. Mit dem Seitensteuer bringe ich den „Fafnir“ mal erst von den nahen Felsen fort. Ich kann mir nicht erklären, was passiert ist. Durch meine

kleinen Fenster bringe ich auch nicht den Kopf soweit heraus, daß ich nach hinten sehen könnte.

Ich ergebe mich in mein Schicksal, fliege in Richtung Interlaken und nehme mir vor, spätestens in 500 Meter Höhe mit dem Fallschirm herauszuspringen. Wie auf einer Treppe verliere ich meine Höhe, komme aber trotzdem noch bis über Interlaken. In allen möglichen Fluglagen versuche ich den „Fafnir“ wenigstens einigermaßen steuerfähig zu bekommen. Aber vollkommen ohne Erfolg. Der Höhenmesser kommt der 500 immer näher. Ich sehe mir den Wind an und berechne die Stelle, wo ich ungefähr abspringen muß, um auf dem kleinen, freien Platz bei Interlaken zu landen. Ich löse den Verschlußdeckel und nehme die Leika schußbereit in die Hand, um den letzten Flug des „Fafnir“ festzuhalten. 500 ist erreicht. Aber wie ich den Deckel anheben will, kann ich es nicht. Den bewährten „Fafnir“ einfach verlassen und aufgeben, fällt mir zu schwer. Ich denke an den Kaadener Flug und an den kommenden Rhön-Wettbewerb, bei dem ich ihn dringend brauche. In 300 Meter kann ich auch noch rausspringen. Wieder probiere ich alles aus. Einmal, als der „Fafnir“ auf dem Kopf steht, gebe ich volles Tiefensteuer. Richtig bleibt er auf dem Kopf stehen und fängt durch die Geschwindigkeit an zu pfeifen. Langsam gebe ich Höhensteuer, solange, bis ich merke, daß er sich wieder selbständig machen will. Mit weit über 100 Kilometer Geschwindigkeit komme ich dem Boden in steilem Gleitflug schnell näher. Jetzt muß es sich entscheiden. Entweder bleibt er im Steuer oder es gibt Bruch. Der Boden kommt heran, ich überspringe ein paar Bäume, und als ich die Maschine über dem Boden horizontal nehmen will, neigt sie wieder von selber ihren Kopf, schlägt auf den Boden auf und dreht sich durch das Bremsen an der Spitze um 90° und rutscht so seitlich noch vielleicht 20 Meter durch das ein Meter hohe Gras. **G l a t t g e l a n d e t!**

58 Minuten brauchte ich vom Jungfraujoch bis zur Landung, genügend Zeit, um graue Haare zu kriegen. Hier unten ist es ekelhaft heiß. Vor allen Dingen bei meiner dicken Verpackung. Ich steige aus und sehe zu meinem Erstaunen, daß das halbe Höhensteuer fehlt. Ich ziehe meine Flugbekleidung aus und lege mich einen Augenblick in das kühle Gras, um etwas auszuruhen. Von einem Zuschauer leihe ich mir ein Fahrrad und strampele so schnell wie ich kann zum nächsten Telephon. Ich merke meinen Leuten die Freude an, als sie nun hören, daß es mir noch gut geht. Sofort spreche ich mit der Wasserkuppe und bestelle ein neues Höhensteuer. Am Nachmittag schon treffen meine Leute mit dem Transportwagen ein und bringen den Vogel wieder auf den Weg zum Jungfraujoch. Am Abend setzen wir uns zusammen und feiern meinen „neuen Geburtstag“. Für die Zuschauer muß dieser Fehlstart mindestens ebenso schlimm gewesen sein wie

für mich. Sie sahen, wie mir nun erzählt wurde, wie die Rumpfspitze vom „Fafnir“ ein Loch in die hohe Schneewächte schlug, wie der Rumpf hindurchrutschte und dabei zum Glück nur die Hälfte des Höhensteuers abriß und mit der Maschine zusammen über die Hangkante hinweg in die Tiefe fiel. Sie standen starr da und warteten auf den Krach des Aufschlages. Aber wie ein Wunder erschien ich, wenn auch manchmal in merkwürdigen Fluglagen, in ihrem Blickfeld.

Schon nach zwei Tagen war das Ersatzhöhensteuer auf dem Jungfraujoch und der „Fafnir“ wieder startklar. Ich machte einen interessanten Flug, der von Herrn Harth vermessen wurde. Kurze Zeit segelte ich an dem Steilhang am Jungfraujoch hin und her. Ein wunderbares Bild. Unter mir lag der große Guggigletscher und an dessen Fuß die Station Eigergletscher. Auf einem hervorspringenden Felsmassiv thronte oben einsam die Guggihütte. Ueber Männlichen und Schynige Platte flog ich das Lauterbrunner Tal entlang und erschien wieder über Interlaken. Diesmal mit bedeutend mehr Ruhe. Interlaken, zwischen zwei Bergrücken, ist auf beiden Seiten vom Briener See und Thuner See eingeschlossen. Auf einem Berg dicht bei der Stadt liegt auf dem höchsten Punkt ein nettes Hotel. Ich umfliege es einige Male und begrüße die winkenden Gäste mit lauten Rufen. Es geht noch einmal dicht über die Stadt hinweg. Alles steht in den Straßen still und dann lande ich wieder auf der mir schon bekannten Wiese.

Nun vergeht einige Zeit. Oben auf dem Joch haben wir das wunderbarste Wetter, aber in 2000 Meter Höhe fängt das Wolkenmeer an, das unten das schlechte Wetter bringt. Abends wird der „Fafnir“ ganz in den Schnee eingeschaufelt, damit plötzlich aufkommender Sturm keinen Schaden anrichten kann. Morgens holen wir ihn wieder aus seiner Höhle heraus und stellen ihn zum Trocknen an die Sonne. Nach ein paar Tagen ist das Wetter wieder für einen neuen Start geeignet. Wir starten wie bei den ersten zwei Flügen nach Norden.

„Ausziehen . . . Laufen!“ Aber als gerade das Kommando „Los“ kommen soll, kracht es. Die beiden Pedale vom Seitensteuer, auf denen meine Füße stehen, gehen von selber nach vorn und der „Fafnir“ schießt in die Luft. Wieder ein Defekt! Ich will die Maschine gleich in den Schnee schmeißen, aber ich merke, das Höhensteuer funktioniert noch. Das Seitensteuer ist außer Dienst. Es ist schwierig, so zu fliegen, aber doch viel leichter als mit unbrauchbarem Höhensteuer. Ich komme manchmal in kritische Situationen, aber lande nach einer Stunde wieder glatt auf meinem Flugplatz in Interlaken. Ich springe ärgerlich über diesen neuen Zwischenfall aus der Maschine und sehe, daß das Seitensteuer aus den Lagern gerissen ist und nur noch an dem Steuerseil hängend sich wie ein Druckpropeller hinter der Maschine herdreht. Wie mir meine Kameraden erzählten, riß beim Start durch den großen Gummiseilzug ein Holzklotz, an dem das

Halteseil befestigt war, aus dem Rumpf heraus. Unglücklicherweise befand sich auf dem Klotz auch das Hauptlager vom Seitensteuer und wurde so mit abgerissen.

Enttäuscht über dies neue Pech hielten wir Ratschlag, was wir nun tun sollten. Wir stellten fest, daß uns dieser Bruch ebensogut auf der Wasserkuppe hätte passieren können. Ueber Nacht und am nächsten Tag wurde der Schaden wieder behoben und der „Fafnir“ zum neuen Start im Joch klar gemacht. Da unsere finanziellen Mittel knapp geworden waren, nahmen wir eine Einladung zu einem Flugtag nach Bern an, wodurch wir in die Lage kamen, ein paar weitere Tage zu finanzieren.

Ich mußte ja auch mal wieder Glück haben. Ich versprach, am Samstag mittag mit dem „Fafnir“ vom Jungfrauojoch hersegelnd in Bern auf dem Flugplatz zu landen. Am Samstag morgen Südwind und dicke „Knofe“. Als es zum Start höchste Zeit wurde, sah ich mir nochmal die Wetterlage im Joch an. Als ich ein paar Meter nach Norden hinuntergestiegen war, löste sich die Wolkendecke auf und zwischen den Nebelfetzen hindurch sah ich den klaren blauen Himmel. Im Jungfrauhotel machte ich schnell alles mobil und ließ den „Fafnir“ ein Stück den Hang hinunterbringen. Alle Helfer sind schon Fachleute geworden. Der Start klappt so gut wie auf der Wasserkuppe. Ich fliege durch ein paar Wolkenfetzen hindurch und komme, da Südwind ist, in starken Abwind und falle mit vier bis sechs Meter pro Sekunde nach unten. Diese Abwindzone ist aber nur sehr schmal. In ruhigem Flug geht es bald weiter über die hübschen Berge hinweg. In großer Höhe überfliege ich Interlaken, nutze den Aufwind an den Hängen, die am Thuner See liegen, aus und komme dem Flachland näher. Hinter Thun kann ich mich an eine Wolke hängen und wieder etwas Höhe gewinnen. Als ich an niedrigen Hängen entlangsegele, sehe ich Bern und schon weiter vorn den Flugplatz. 300 Meter bin ich noch hoch, als ich über die Hallen wegfliege. Alles rennt heraus, grüßt mich durch Winken und die Start sirene ertönt zu meinem Empfang.

Dies war der letzte Flug, den ich vom Jungfrauojoch ausführen konnte. Wir hatten viele Erfahrungen gesammelt, aber doch bei weitem nicht die Arbeit geleistet, die geplant war. Wir müssen unbedingt noch mehrere Unternehmungen dieser Art machen, um alle Fragen zu klären, die sich uns dort gestellt haben.



Wir sehen auf einer Station der Jungfraubahn, während der Zug hält, schnell einmal in die Eiswüste hinaus.



Der andere Flügel folgt. Unter großer Vorsicht werden die einzelnen Teile aneseilt und hinaufgezogen.



Die Maschine wird zum Startplatz geschleppt.



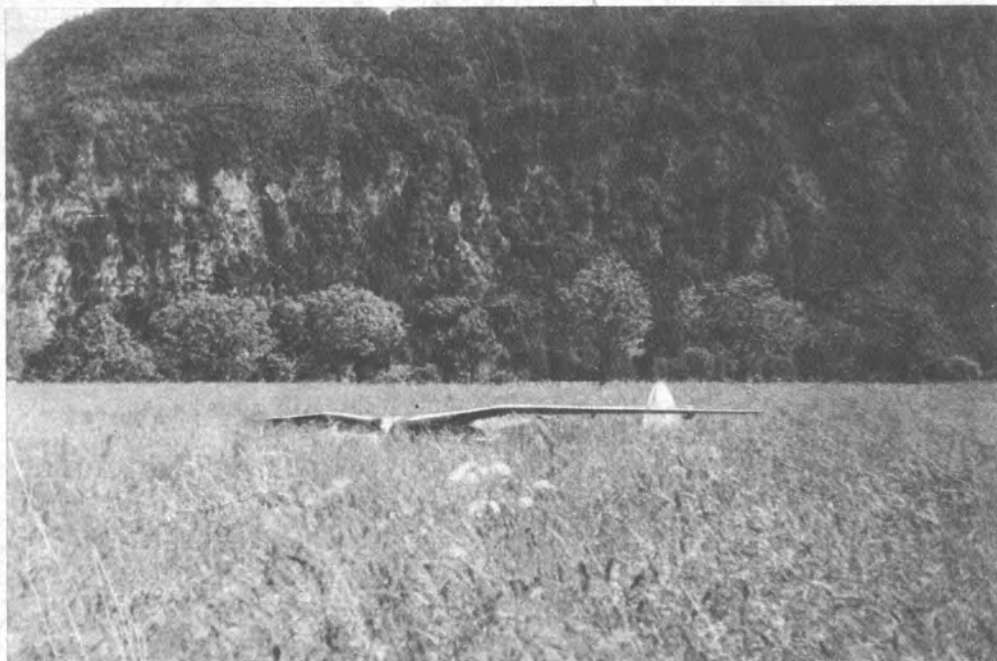
Wo die Gruppe der kleinen schwarzen Männer zu sehen ist, war der Startplatz, im Vordergrund der steile Abhang, über den der „Fafnir“ beim ersten Start hinwegfiel und sein halbes Höhensteuer hängen ließ. (Aufnahme von einem Flugzeug aus.)



Ich nehme Platz
zum Start.



Eine Aufnahme vom „Fafnir“ aus auf die „Zwei Silberhörner“.



Landung mit Höhensteuerbruch im hohen Gras einer sommerlichen Wiese bei Interlaken.



Das ist der Höhensteuerbruch. Die ganze rechte Seite der Steuerfläche ist weggerissen.



In 2000 m Höhe lagen die Wolken am Abhang. An Fliegen war nicht zu denken.
Wir mussten über Nacht den „Fafnir“ in Schnee einschaufeln,
um ihn vor Stürmen zu schützen.

Das fliegende Dreieck!

Das Bestreben, durch immer größere Motorenstärke die wirtschaftlichen Leistungen der Flugzeuge zu erhöhen, bietet keine rechten Entwicklungsmöglichkeiten. Um nur ein Beispiel zu nennen:

Um die Geschwindigkeit von 600 Kilometer pro Stunde zu erreichen, werden bei den ausländischen Rennflugzeugen ca. 2000 PS aufgeboten. Der Brennstoffverbrauch beträgt dabei stündlich 700 kg, d. h. der Gesamtverbrauch in vier Stunden ist gleich dem Gesamtflugzeuggewicht. Tatsächlich vermag ein solches Rennflugzeug nicht mehr als 30 bis 40 Minuten zu fliegen, also ca. 400 Kilometer zurückzulegen. Das Flugzeuggewicht ist schon so hoch, daß es eine Zuladung an Betriebsstoff für eine längere Flugdauer nicht verträgt.

Ein so krasses Beispiel, sagt Lippisch mit Recht, zeigt nur zu deutlich, daß trotz aller technischen Vervollkommnung der praktische Wert solcher Spitzenleistungen recht zweifelhaft erscheint.

Da der Luftverkehr nur auf Langstrecken wirtschaftlich rentabel ist, muß man zuerst darauf achten, einen großen Aktionsradius zu erreichen. Nicht nur der erforderliche Betriebsstoff muß mitgeführt werden können, sondern bezahlte Fracht und Passagiere.

Was wir brauchen, sind also kurz gesagt: Flugzeuge, die mit geringer Motorleistung, d. h. mit geringem Benzinverbrauch große Geschwindigkeiten erreichen und eine gute Zuladung haben. Dieses Ziel ist teilweise zu erreichen durch Verbesserung der aerodynamischen Eigenschaften, zum Beispiel durch Verminderung der Luftwiderstände am Flugzeug. Auch Verminderung des Baugewichtes, die wiederum eine höhere Nutzlast zulassen würde, spielt eine Rolle.

Der einzige noch gangbare Weg liegt darin, alle entbehrlichen Teile des Flugzeuges fortzulassen. Diese Idee liegt schon 1909 dem Junkerschen Patent eines Nurflügelflugzeuges zugrunde. Praktisch vermochte sich der an sich richtige Gedanke nicht durchzusetzen, da in dieser Art gebaute Maschinen dem Piloten zu große Schwierigkeiten machten. Es hat keinen Zweck, Fortschritte zu erzwingen, die auf Kosten der Sicherheit des Flugzeuges gehen.

Das Problem zu lösen, machte sich A. Lippisch zu einer Lebensaufgabe. Er beschritt einen neuen Weg, der über Modell- und Segelflugzeug geht. Er entwickelt seine Typen in der Weise, daß er zuerst ein 2 bis 3 Meter großes Modell baut, es so lange in die Luft schießt, bis es einwandfrei fliegt und dann maßstäblich getreu dieses Modell in ein bemanntes Segelflugzeug umkonstruiert. Hat es auch dann seine Fluchtüchtigkeit erwiesen, so geht der Konstrukteur einen Schritt weiter und motorisiert die Segelmaschine. Ein solch letztes Entwicklungsstadium erreichten wir im Herbst 1929 mit dem schwanzlosen

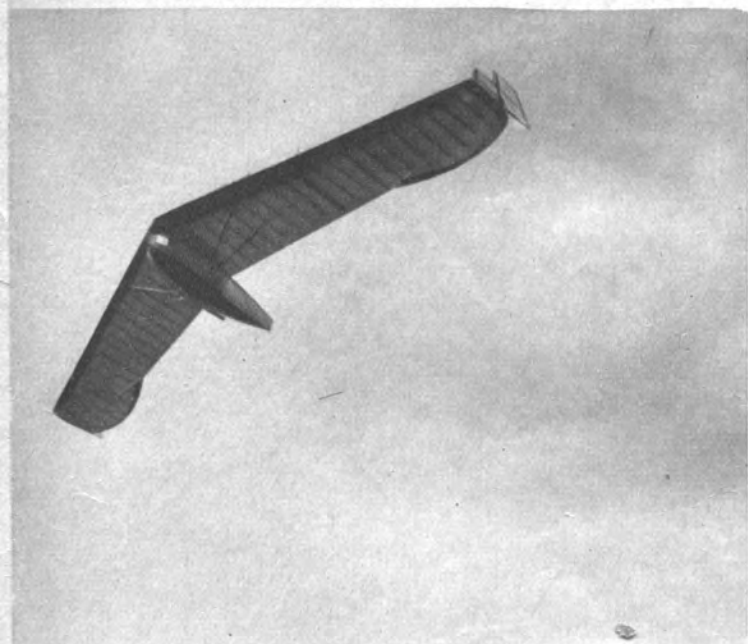
Flugzeug „Storch“, das mit einem 8 PS DKW-Motorrad-Motor ausgerüstet war. Der erste Probeflug auf der Wasserkuppe bildete für alle Beteiligten, mich eingeschlossen, ein großes Ereignis; die Freude war groß, daß sich die Konstruktion unerwartet gut bewährte.

Bei der darauf folgenden Vorführung in Berlin-Tempelhof erregte die Maschine in den Fachkreisen größte Aufmerksamkeit. Wir erzielten mit dieser minimalen Motorenstärke eine sehr hohe Geschwindigkeit von 125 km/Std. und ausgezeichnete Flugeigenschaften. Mit den dabei gemachten Erfahrungen ging man an den Bau eines neuen schwanzlosen Typs und kam über dieselben Entwicklungsstufen im Jahre 1931 zur Fertigstellung des „Dreiecks I“, das in der Öffentlichkeit unter dem Namen „Köhlmaschine“ bekannt ist. Die Grundform des normalen Flugzeugtyps ist hier verlassen und dem neuen Typ die Form eines stumpfwinkligen Dreiecks zugrunde gelegt. Ein Rumpf befindet sich nur noch andeutungsweise auf der Oberseite des Decks, um den Führer zu verkleiden. Der Motor sitzt am hinteren Teil dieses Mittelaufsatzes, zieht also die Maschine nicht, sondern drückt sie vorwärts. Die Steuerflächen, die früher am Schwanzende angebracht waren, befinden sich längs der Hinterkante und als Endscheiben an den Flügelenden. Der Abstand von der Flügeloberseite bis zur Unterseite mißt 60 cm. Bei konsequenter Weiterentwicklung und der so gewonnenen Vergrößerung ist die Möglichkeit gegeben, in diesem Hohlraum Motoren, Passagiere und Fracht geräumig unterzubringen.

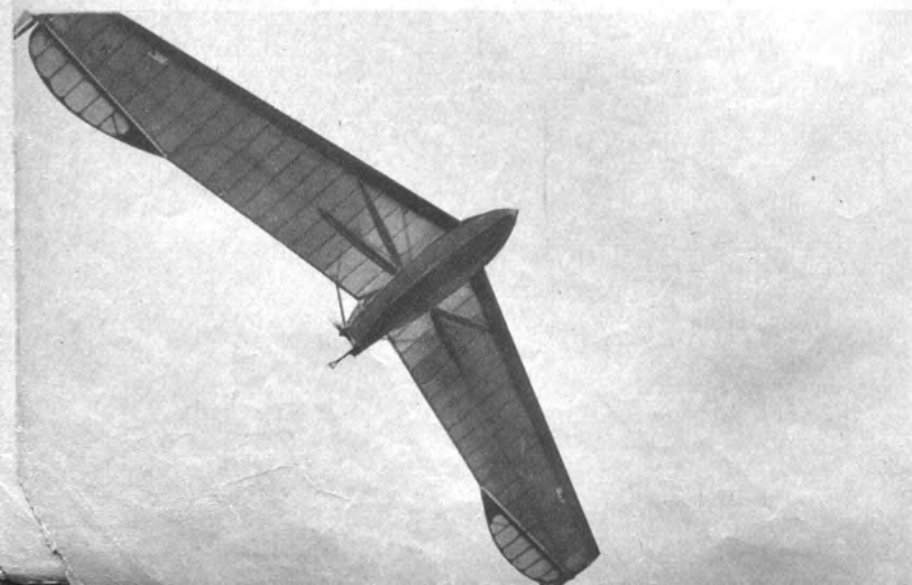
In Berlin versammelte sich im Herbst die Fachwelt, um sich den neuen Typ vorfliegen zu lassen. Ich habe selten eine Maschine so gern durch die Luft geschaukelt wie gerade diese „Köhl“ mit ihren 30 PS. In steilen Kurven ging es dicht über die Zuschauer hinweg. Ich flog Loops mit dieser merkwürdig aussehenden Maschine und trudelte zuletzt auch noch. Ich wüßte nicht, was man noch mehr von einem fliegenden Dreieck verlangen kann.



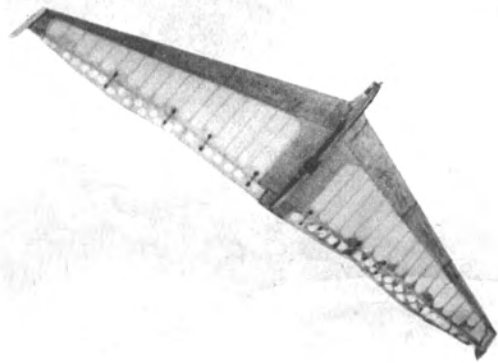
Das schwanzlose
Segelflugzeug „Storch“
des Forschungsinstituts
der Rhön-Rossitten-
Gesellschaft.



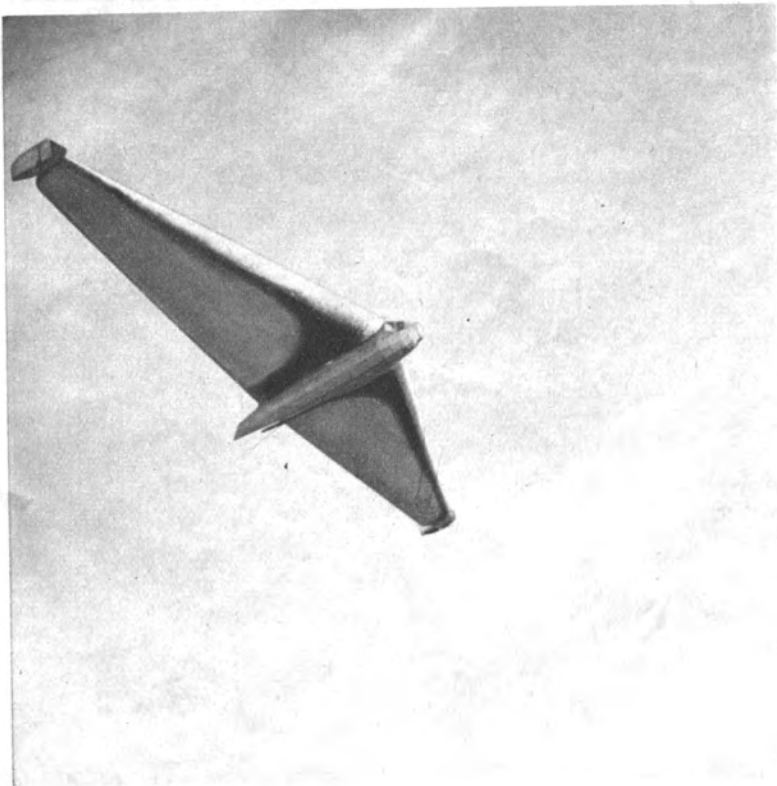
Das gleiche Flugzeug,
das in dieser Situation am
besten den Grundriß der
Konstruktion zeigt.



Der „Storch“ hat jetzt
am Rumpfeinde einen
8-PS-Motor erhalten,
der ihn vorwärts



Dieses Modell
konstruierte Lippisch
und als es erprobt
war —
— setzte er die
Konstruktion in die
Wirklichkeit um
und baute das Modell
zu einem bemannten
Segelflugzeug, genannt
„Hermann Köhl“.





Dieses Bild zeigt die fertige motorisierte Dreieck „Hermann Köhl“ in ihrer ganzen konstruktiven Linie und Schönheit. Der Pilot sitzt vorn links unter der weiß eingerahmten Zellscheibe. An der ganzen Hinterkante des Flügels entlang laufen die Steuerflächen, die sonst bei Normalflugzeugtypen weit hinten am Schwanz der Maschine sitzen. Auch die Seitensteuer, die jetzt an den Flügelenden sind, sind beim Normalflugzeug am Schwanzende montiert.



Die K hlmaschine bekommt hinten einen 30 PS starken Motor, der sie schiebt.

Ich gewinne den internationalen Streckenrekord

Trotzdem bin ich meinem „Fafnir“ nicht untreu geworden. Ich nehme mit ihm an dem 3. Rhönsegelflug-Wettbewerb im Juli 1931 teil.

Zwölf Maschinen stehen auf der Kuppe und dazwischen rennen mindestens zehnmal so viel aufgeregte Leute hin und her, sprechen von Wind, Gewitterwalze und warten gespannt auf den ersten, der das Zeichen zum Start gibt. Ich kontrolliere noch einmal meine startfertige Maschine und verstaue zuletzt noch schnell einen dicken Scheinwerfer. Vielleicht geht es in die Nacht hinein. Es ist schon 17 Uhr. Die Sonne ist längst hinter den Wolken verschwunden. Die schwarze Gewitterwand kommt aus Westen schnell näher. Mit einem Mal setzt Bewegung unter den Piloten ein, einer hat seine Leute zum Start gerufen. Das Rennen beginnt!

In 7 Minuten werden die zwölf Maschinen in die Luft geschossen. Ich bin als zweiter losgekommen und sehe nun, wie einer nach dem anderen von unten heraufwächst. Der Aufwind ist überall so gut, daß sich die Segler an den Hängen der Wasserkuppe bis nach Gersfeld verteilen. Es wird schon ekelhaft bockig. Wolkenfetzen ziehen unter einem weg, und der Wind wird so stark, daß man wie angenagelt über einem Punkt auf der Erde stehen bleibt. Es fängt an zu regnen. Tief durchgewölbte und zerfetzte Wolken ziehen in gleicher Höhe heran. Ich stelle fluchend fest, daß wir alle die Front verpaßt haben. Es gibt nur noch eine Rettung: ihr schnell nach Osten nachfliegen. Schon im Lee der Wasserkuppe zieht der Abwind nach unten. Die Böen zerren an den langen Decks, daß das Holz ächzt. An der Hohen Rhön pustet der Aufwind wieder in die Höhe. Unten zieht der Sturm durch die Bäume. Es geht wieder hinauf bis auf 1500 m. Jetzt wird es schwierig. Mit 4 und 5 m/sek. geht es oft nach unten. Die Böen machen mit dem „Fafnir“, was sie wollen. Die Flügel winken, als wenn sie ein hübsches Mädchen auf dem Boden entdeckt hätten. Es ist geradezu, um sich zu ärgern, aber Petrus hat recht, man soll auch etwas arbeiten, wenn man zum Erfolg kommen will. An der Diesburg gibt es wieder Aufwind. Die Höhe reicht, um gleich weiter zur Geba zu fliegen. Dort habe ich nur noch Wasserkuppenhöhe. Aber wieder fliege ich weiter. Ich muß der Front dicht auf den Fersen sein, denn nicht weit vor mir scheint schon die Sonne. Mit einem Mal liegt der „Fafnir“ ruhig wie ein Brett und steigt mit vier bis sechs Meter pro Sekunde der nun gut sichtbar gewordenen Gewitterwalze zu. In nur 3 Minuten steige ich von 1000 auf 2000 m Höhe! In der ruhigen Luft vor der Front patrouilliere ich hin und her und habe Zeit, Umschau nach meinen Kameraden zu halten. An der Front scheint niemand zu sein, aber da unten dicht über dem Wald bewegt sich ein kleiner weißer Strich. Tatsächlich: da kurvt an den Hängen dicht vor Meinigen eine Segelkiste. Deutlich

kann ich verfolgen, wie sie in den Frontaufwind kommt und sich schnell meiner Höhe nähert. Es vergehen ein paar Minuten, und schon segeln wir vielleicht nur 20 m aneinander vorbei: Wolf Hirth mit seinem „Musterle“. Mit der Front ziehen wir stundenlang gemeinsam weiter. Zuerst geht es über den Thüringer Wald, dann nach Gotha und nun erscheint Erfurt mit seinem mir so gut bekannten Flugplatz. Die Wolkenbildung vorm Gewitter wird oft so dicht, daß ich sehr aufpassen muß und das „Musterle“ aus den Augen verliere.

Ich legte nun allen Wert darauf, möglichst große Höhe zu bekommen für den Höhenforschungspreis des Wettbewerbs, der eine Höhe von 2000 m über Start vorschrieb. Richtig erreiche ich mit viel Geduld 3000 m, das sind 2050 m über der Wasserkuppe. Dann fliege ich ein Stück von der Front fort, um zu sehen, welche Ausdehnung sie hat und wie stark sie überall ist. Geschlossen zeigt sich die ganze Gewitterwalze: in dieser Wolkenwand von vielleicht 300 m Höhe, in der unheimlich viel Bewegung und Turbulenz ist, bilden sich die Dunstmassen um. Wirbel entstehen, werden immer größer und verschwinden ins Gewitter. Manchmal drehen sich die ganzen Wolkenmassen in großen Walzen und werden wieder durch kleine Walzen, die quer dazu liegen, unterbrochen. Aber die ganze Front bildet einen geschlossenen Streifen, den ich, soweit es die diesige Luft zuläßt, ganz verfolgen kann. Weiter dahinter zucken, abwechselnd an der einen Stelle und dann wieder viel weiter weg, ein paar Blitze zum Boden. Der Donner folgt, bald schnell, bald langsam, mit eigenartigem Dröhnen. Es wird dunkler. Ich muß mich entscheiden, ob ich lieber eine sichere Landung noch bei Dämmerung oder einen Nachtsegelflugversuch am Gewitter machen will. Aber gerade dazu hatte ich mir ja den Scheinwerfer beim Start noch schnell eingepackt. Wo Hirth ist, weiß ich nicht. Es ist Wettbewerb. Ich muß alles versuchen.

Die Front ist immer schlechter zu erkennen. Ich fliege nun immer niedriger, um bessere Uebersicht zu haben. Die Blitze erleuchten hin und wieder die Wolken und die Erde so hell, daß ich geblendet bin. Wie merkwürdig die Erde aussieht! Alles ganz flach, ohne plastisch zu erscheinen. Jedesmal, wenn es blitzt, halte ich schnell Umschau, um meine Flugrichtung für kurze Zeit zu bestimmen. Unten in den Ortschaften brennen die Lichter. In den Städten sehen sie blendend weiß aus. In den kleinen Dörfern erscheinen nur schwache, rötliche Lichter. Die Scheinwerfer der Autos bestrahlen in langen, hellen Streifen die Straßen und suchen die Gegend ab. Ein D-Zug fährt auf der geraden Eisenbahnstrecke gegen Südwesten. Der Rauch der Lokomotive wird beim Heizen rot erleuchtet.

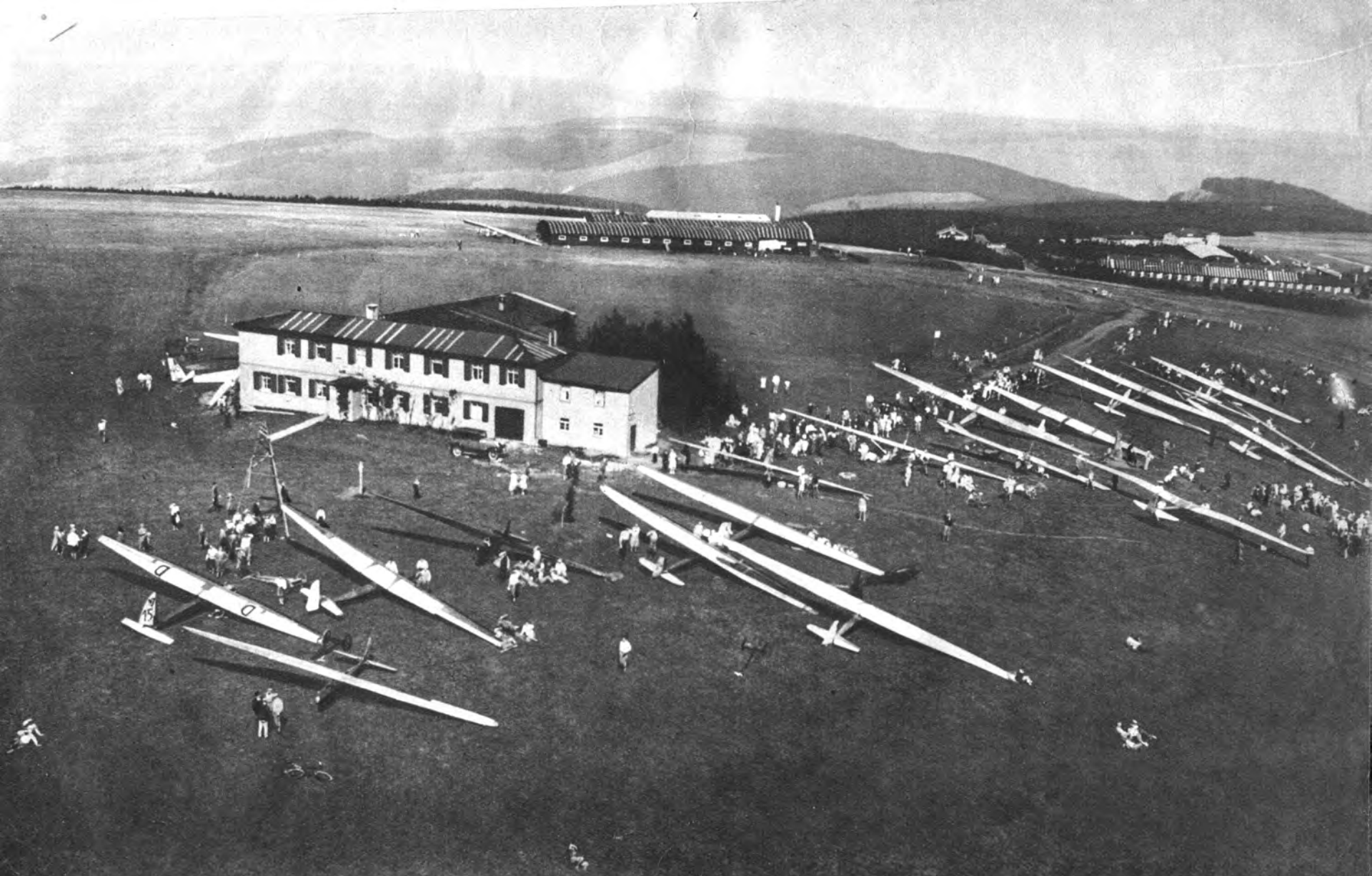
Ich muß furchtbar aufpassen. Die Front ist sehr unregelmäßig geworden. Ich kann ihre Struktur nicht mehr erkennen. Plötzlich kann ich nichts mehr sehen. Ich kurve sofort zurück nach Osten, aber da

schließt mich auch eine Wolkenbildung ein. Nach unten kann ich nicht mehr entweichen, so bleibt nur noch der eine Weg durch die Wolken nach Osten. Ich sehe schon die unglaubliche Bewegung in der Wolke. Aber je schneller ich sie durchfliege, um so besser ist es. Ich darf die Orientierung nicht verlieren.

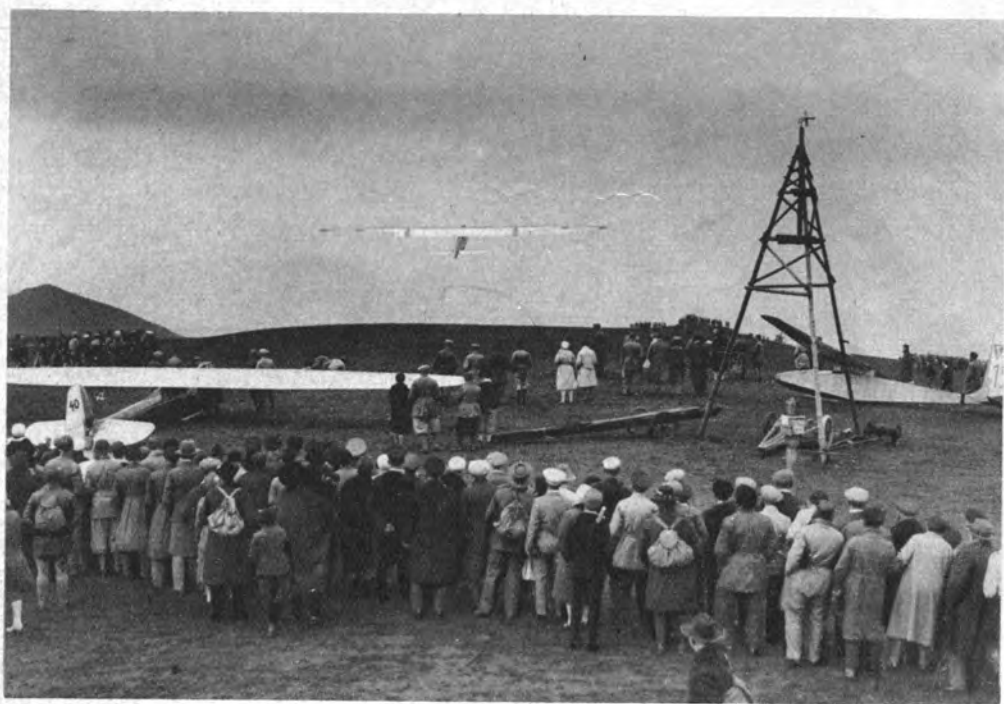
Armer „Fafnir“! Ich bin in eine vorgelagerte Gewitterwalze geraten, wo er in unbeschreiblicher Weise hin- und hergeworfen wird. Ich bin nicht angeschnallt und muß mich, wenn mich eine Bö vom Sitz hebt, mit gestreckten Armen fest am Steuer halten, um in der Maschine zu bleiben. So plötzlich die Böen wechseln, so wenig kann und darf ich sie durch Steuern ausgleichen, um nicht noch zusätzliche Beanspruchungen in die schon überstark belasteten Tragdecks zu bringen. In der Dunkelheit sehe ich nur schwach, wie die Flügelenden sich bis auf das Äußerste verbiegen! Ich fühle, wie die Steuerflächen am Schwanz in Schwingung kommen. Es ist ein Wunder, daß der „Fafnir“ aushält.

Vier Minuten lang verbleibe ich in dieser turbulenten Zone. Sie erscheinen mir wie eine Ewigkeit. Noch einmal gewinne ich an Höhe, verliere aber im Dunkeln an der sehr unregelmäßigen Front den Anschluß und komme soweit herunter, daß ich an die Landung denken muß. Vor mir liegt ein Lichtermeer, das ich noch zu erreichen hoffe. Der Boden kommt näher. Ich suche nach einem Flugplatz, kann aber nichts erkennen und strebe deshalb den großen Ackerflächen eines Gutshofes zu. Ich hole den Scheinwerfer heraus, beleuchte durch meine kleinen Fenster abwechselnd den linken und den rechten Flügel und rufe so laut ich kann: „Hallo, hallo! Hier ist ein Segelflugzeug. Ich muß landen!“ Dann lege ich den Scheinwerfer in meinen Schoß und lasse mich selbst anstrahlen, so daß — wie die Leute mir später erzählten — mein Kopf durch die Löcher der Führersitzverkleidung gut zu sehen war. Um nicht geblendet zu werden, mache ich schließlich das Licht aus und konzentriere mich auf die Ziellandung. Ein merkwürdiges Gefühl! Mit äußerster Anstrengung sucht das Auge das Bild des Bodens zu erkennen. Dann hört die Ueberlegung auf, der Boden kommt näher. Ich erhasche jeden Schatten eines Hindernisses, um einen sicheren Flugweg zu finden. Ich schwebe dicht über dem Boden. Es bremst stark, die Seitenwände des Rumpfes werden eingedrückt und eine Menge Ackererde fliegt mir ins Gesicht.

Ich springe heraus und entdecke dicht bei der Maschine ein paar Leute, die mich schon in der Luft beobachtet hatten. Auf dem schnell zusammengebauten Radgestell ziehen wir im Galopp mit dem „Fafnir“ in den Windschatten eines Hauses, um vor dem Gewitter noch ins Trockene zu kommen. Ich hatte mit diesem Flug den internationalen Streckenrekord mit 220 km und den deutschen Höhenrekord mit 2050 m gewonnen. Ich bin in Meitzendorf dicht bei Magdeburg gelandet!



Bei einem Wettbewerb auf der Wasserkuppe liegen die Segelflugzeuge bei Windstille dicht bei dicht und warten auf den ersten Windstoß.



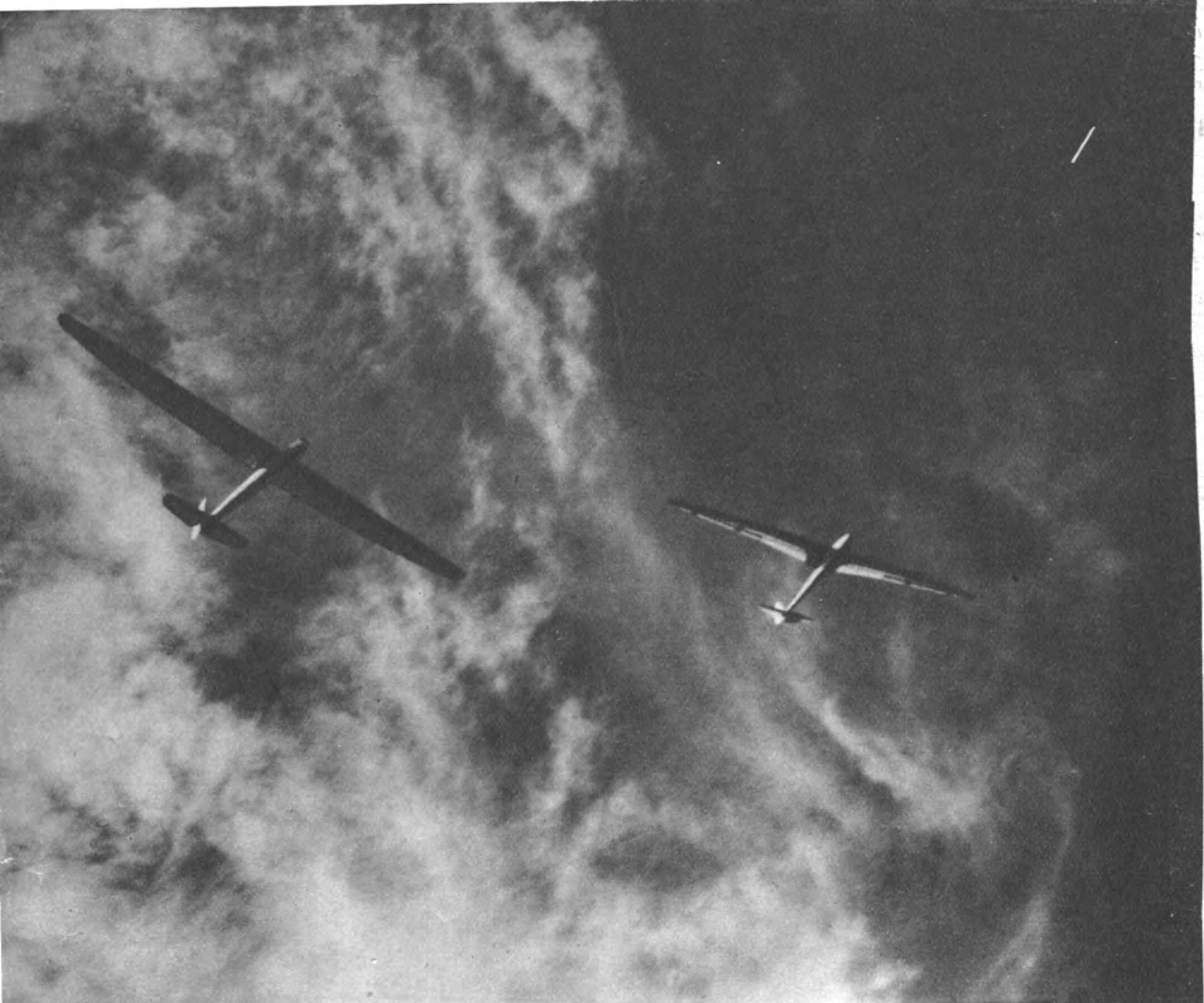
Der Startplatz am Westhang der Wasserkuppe, ihrer höchsten Stelle, die durch den trigonometrischen Punkt bezeichnet ist (siehe das Gerüst).



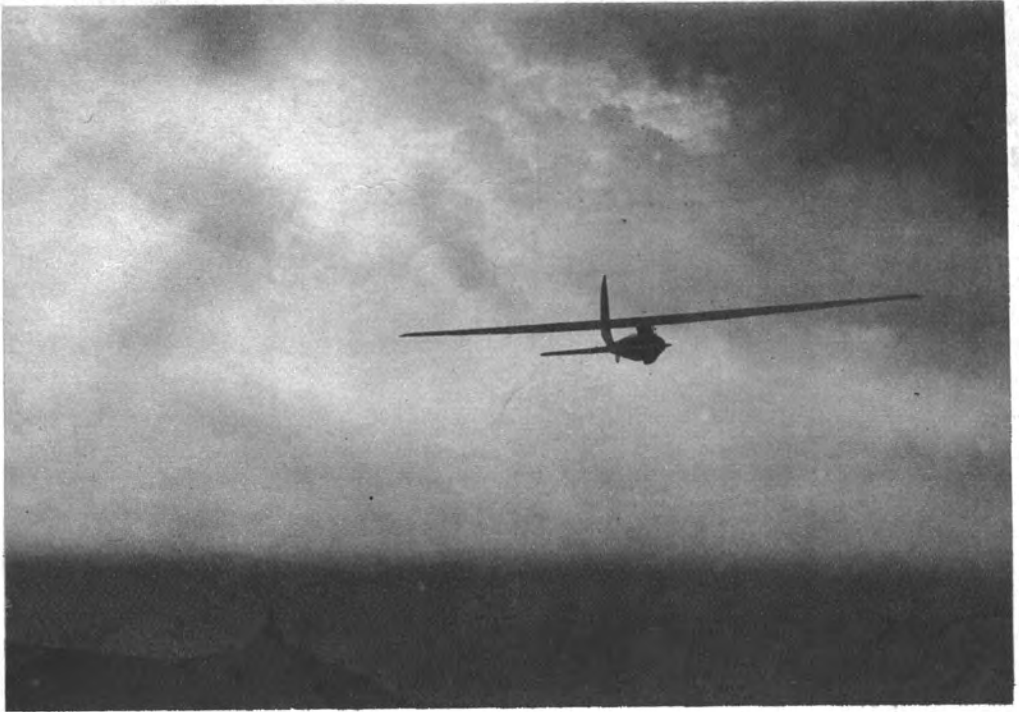
Die Windrichtung ist nicht brauchbar. Man sieht's am aufgeblähten Hemd rechts. Man liegt in der Sonne und wartet.



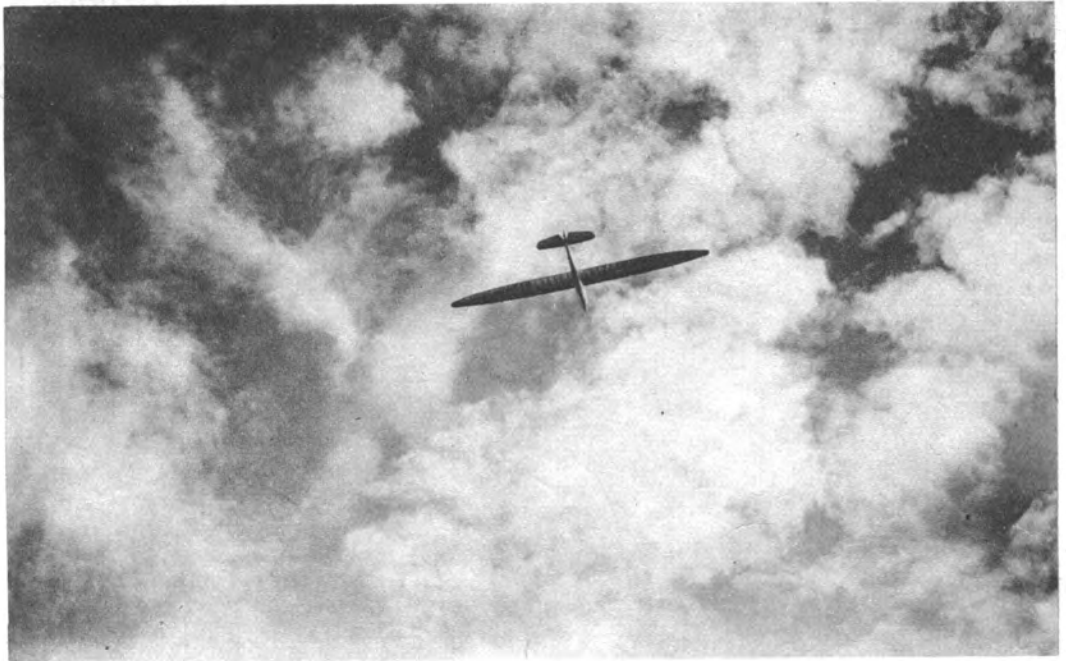
Ruhe am Startplatz.



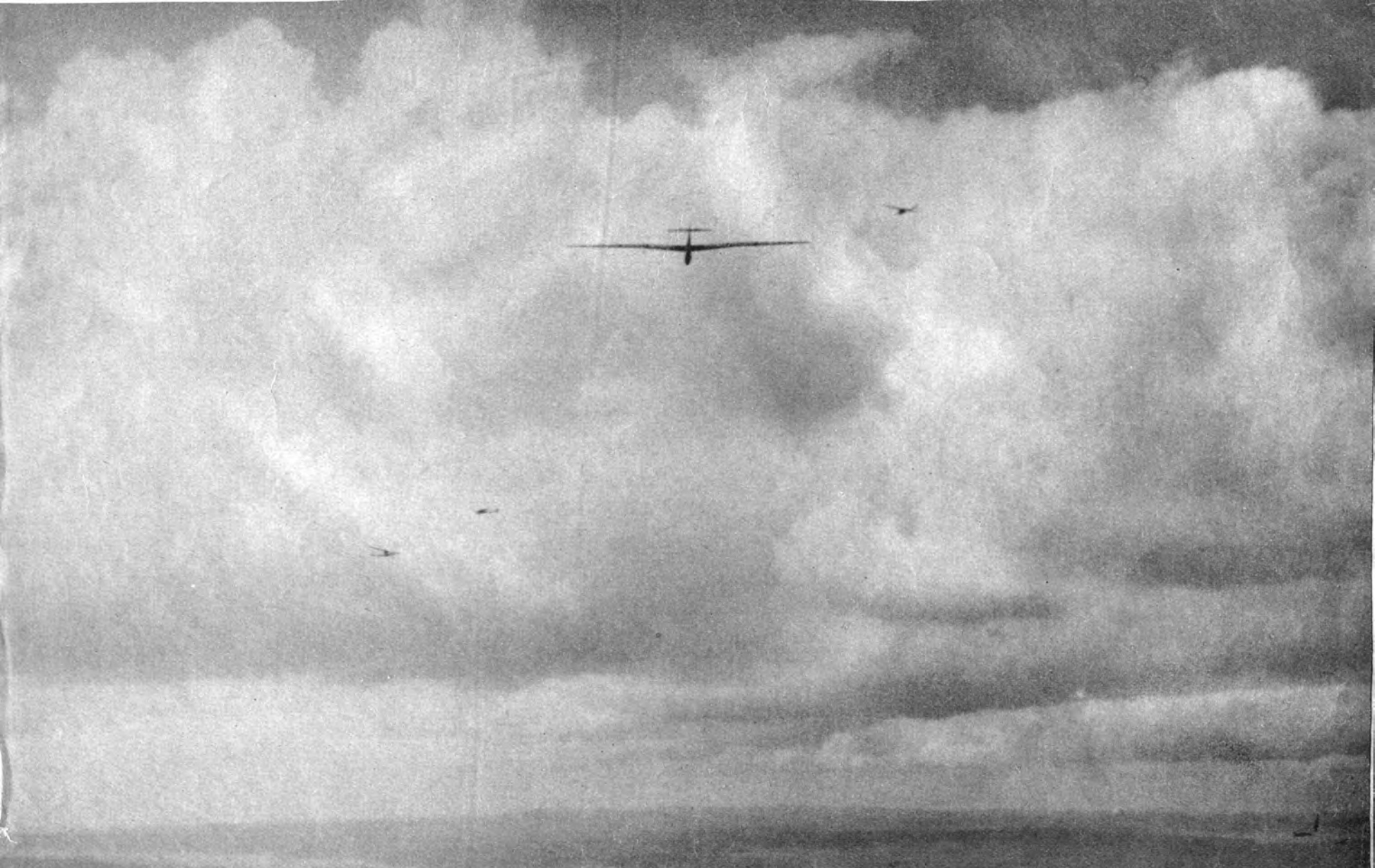
Die „Darmstadt“ links und der „Fafnir“ rechts segeln bei einem Wettbewerbsflug.
Der blaue Himmel ist auf der Photographie „schwarz“ geworden.



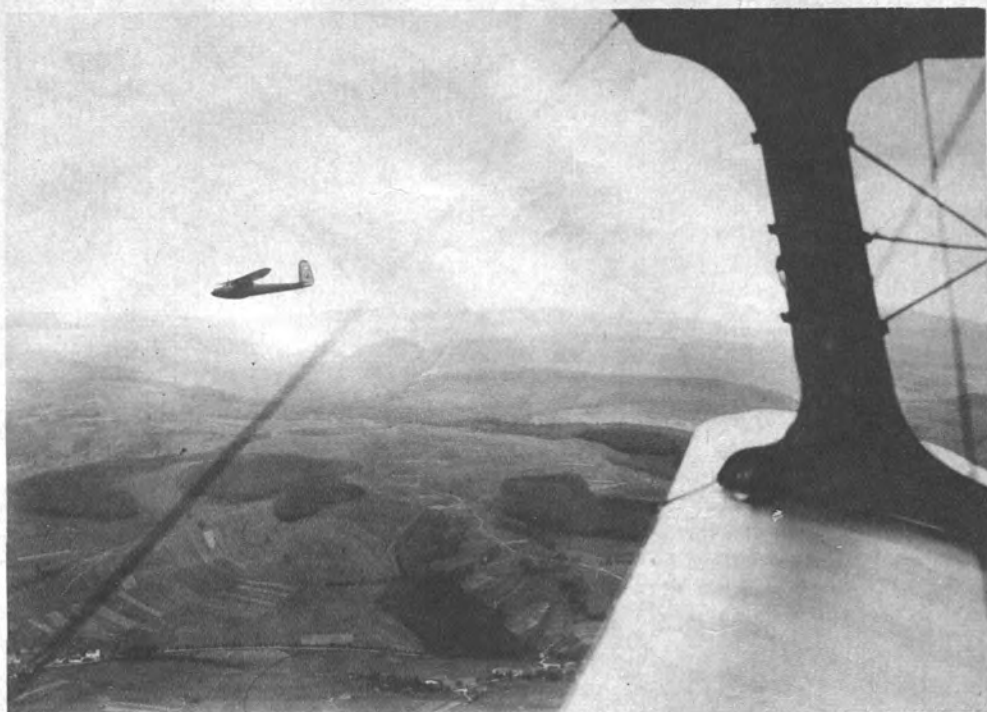
Malerischer Start bei untergehender Sonne. Unten links das Fliegerdenkmal der Wasserkuppe.



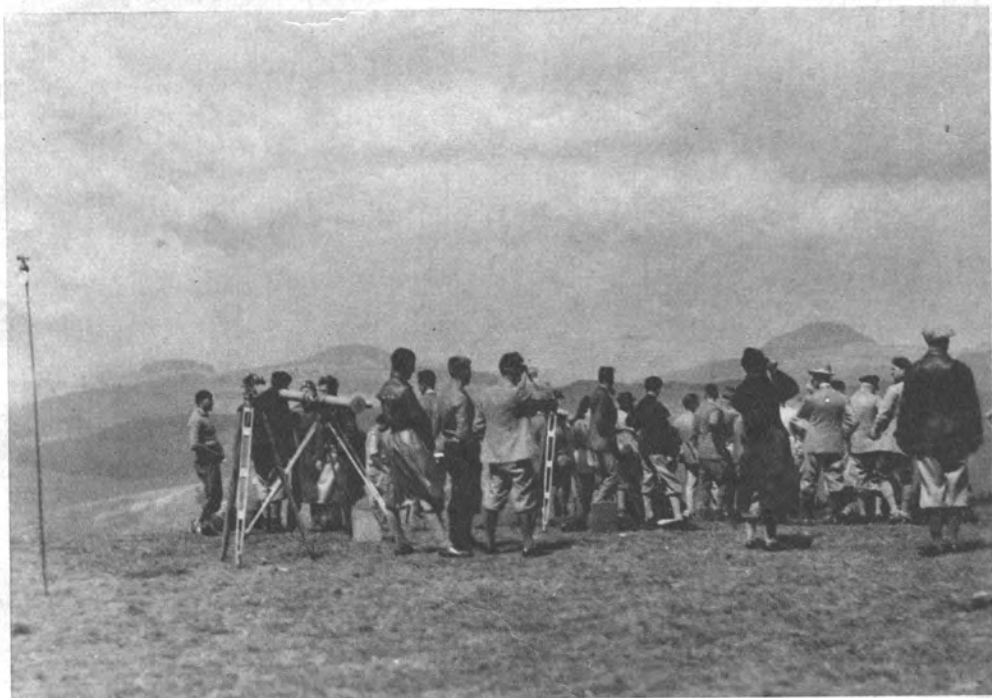
Ein typisches Wettbewerbsbild.



Hoch überm Tal!



Ein Motorflugzeug fliegt am Hang, um Aufnahmen von den Seglern in größeren Höhen zu machen. Ein Teil der Tragfläche des Motorflugzeuges: rechts.



Der Hang ist leer, alle Flugzeuge sind auf Strecke.



Die Sportleitung wartet auf Startmeldungen.



Gleich muß er landen.



Die Wettbewerbsleitung freut sich über die Windstille. Sie kann sich's auch einmal bequem machen.



Immer gibt's im Lager etwas zu tun, immer muß geflickt werden. Vor jedem Start wird die Maschine noch einmal gründlich durchgesehen.

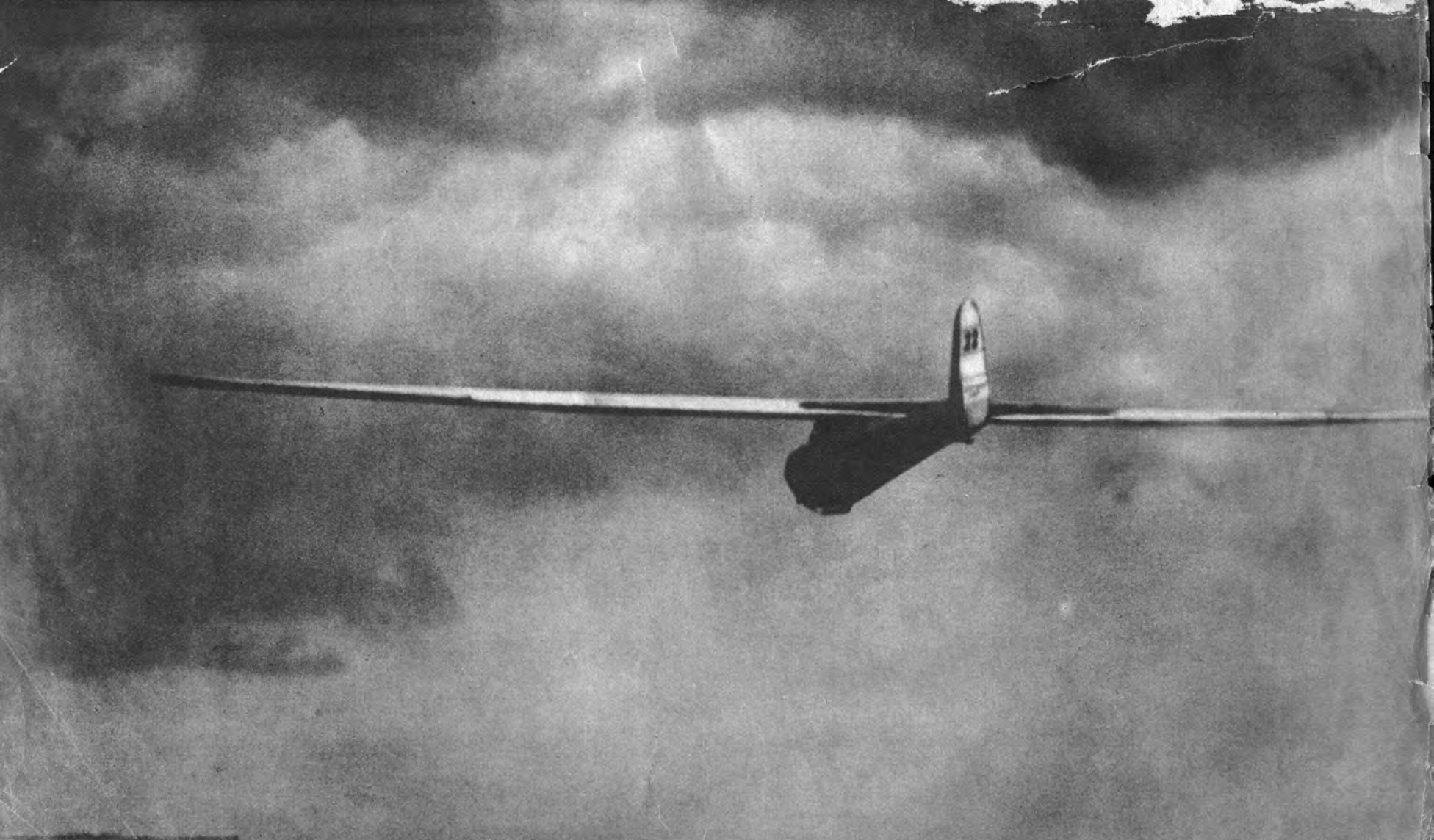




Der Oesterreicher Robert Kronfeld in seiner bewährten „Wien“, mit der er schon manchen Rekord aufgestellt hat. Auch in dem Wettbewerb 1931 machte er einen aufsehenerregenden Thermikflug nach Westfalen.



Wolf Hirth mit seinem „Musterle“, mit dem er auch seine Segelflüge über New York ausführte.



Start zum Gewitterflug. Eine Maschine nach der anderen wird in die Luft geschossen. Gleich wird es Sturm und Hagel geben.

Jahresbarogramm 1931!

Mit „Hans Huckebein“ nach Berlin

Ich hatte mit meinen Flügen beim Wettbewerb 1931, namentlich mit meinem Fluge nach Magdeburg, die Hauptpreise gewonnen: den Fernsegelflugpreis, den Höhenforschungspreis, den Prinz-Heinrich-Preis u. a. m. Der Streckenrekord wurde international anerkannt. Damit war ein Hauptpunkt des Programms, das ich mir schon von Anbeginn meiner Tätigkeit auf der Wasserkuppe gestellt hatte, erfüllt.

Schon lange hatte ich ein schwanzloses Flugzeug, Konstruktion Lippisch, selber in Bau genommen. Seine Fertigstellung hatte sich immer wieder hinausgeschoben, da die Schwierigkeiten groß und die verfügbaren Mittel knapp waren. Die wertvollen Geldpreise, die ich gewann, konnte ich zur Fertigstellung des Flugzeuges, das auf den Namen „Hans Huckebein“ hörte, verwenden. So wurde der vor 1 $\frac{3}{4}$ Jahren begonnene Bau kurz vor Weihnachten fertig. Es war hohe Zeit. Zu Ende des Jahres lief die Ausschreibung ab, die die „B. Z. a. Mittag“ in Höhe von Mk. 3000 für den ersten Ueberlandflug von 300 km mit einem schwanzlosen Flugzeug ausgesetzt hatte.

Im Dezember startete ich von der Wasserkuppe Richtung Berlin. Da die Ausschreibung ein Fahrgestell verboten hatte, mußte die schwere Maschine auch mit Gummiseilen auf Kufen gestartet werden. Da die entsprechende Menge Helfer zum Ausziehen des Gummiseiles nicht zur Stelle war, bauten wir in 300 m Entfernung einen Traktor auf und ließen diesen das Startseil bis auf über 100 Prozent, bis zur äußersten Grenze, dehnen. Die rückwärtige Haltemannschaft war ersetzt durch eine Vorrichtung, die den Zug des Seils von vorne aufnehmen konnte. Ein Helfer hatte im geeigneten Augenblick die Maschine durch einen großen Hebel auszulösen. Die Startbeschleunigung war mehr als ausreichend. „Hans Huckebein“ kam gleich auf große Höhe. Eine Ehrenrunde noch, und ich nahm Kurs nach Nordosten. Die Landschaft lag im Winterschmuck, die Wolken, die bis zum Mittag auf den Bergspitzen gelegen hatten, waren verschwunden. Sie hatten die Höhen mit weißem Rauhreif bestreut. Dem Thüringer Wald mußte ich wegen „Knofe“ ausweichen und meinen Flugweg durchs Tal von Eisenach nehmen. Klopfenden Herzens hörte ich dem Brummen des Motors zu, dessen Durchhalten Sieg oder Niederlage bedeutete. Nach einer Stunde 55 Minuten sah ich Tempelhof, dessen weiter Flugplatz sich fast bis ins Zentrum von Berlin erstreckt. Ich hatte den Preis gewonnen und über seine Bedingungen hinaus mit 24 PS eine Geschwindigkeit von 145 Stunden-km erzielt, die zeigte, welche Vorzüge die schwanzlose Bauart gegenüber den Normaltypen auszeichnet.

Das Jahr 1931 hatte mir einen überraschenden Aufstieg gebracht.

Mancher wird denken, daß die Ursache dafür in wer weiß welchen wunderbaren Schickungen zu suchen ist. Ich sehe es anders an. Ich hatte das Glück, Mitarbeiter so vieler vortrefflicher Männer wie Professor Georgii, Lippisch, Stamer zu werden. Dadurch wurde mir so mancher Weg eröffnet, auf dem ich mit meiner eigenen Arbeit einsetzen konnte. Aber auch sieben Jahre beständiger, oft harter Arbeit sind die Voraussetzung dafür gewesen, daß es mir schließlich gelang, nennenswerte Erfolge zu erzielen. Ich schätze deshalb auch jede Anerkennung, die mir namentlich aus Fachkreisen zuteil wird, hoch ein. Aber nicht weniger freut mich ein Brief wie der folgende, der mir beweist, daß jede rechte Leistung auch das Herz der Mitmenschen, vor allem der Jugend gewinnt. Deshalb setze ich diese einfachen Zeilen an den Schluß meiner Betrachtungen:

L a h r b a c h b. T a n n (R h ö n), am 22. 12. 51.

Sehr geehrter Herr Groenhoff,

heute las uns unser Herr Lehrer Wolf aus der Zeitung vor, daß jetzt ein Amerikaner den Weltrekord im Dauerflug von Dinort erobert hat. Das dürfen Sie sich aber nicht gefallen lassen! Diesen Kerl müssen Sie doch schlagen. Denn die meisten Erfolge hat Deutschland schon errungen. Die Deutschen müssen immer an der Spitze marschieren! Verlieren Sie nur nicht den Mut. Es wäre ja gelacht, wenn Sie im nächsten Jahre nicht den ersten Preis gewinnen würden!

Noch etwas. Ach bitte, bitte, liebster Herr Groenhoff, kommen Sie im Sommer 1952 doch einmal hier nach Lahrbach. Jung und alt, groß und klein würden da zusammenkommen, wenn Sie gar hier landen. Erkennen würden wir Ihr Flugzeug an den langen Spitzflügeln. Um das Starten wäre es nicht schlimm. Denn wir wissen es von der Wasserkuppe her, wie es gemacht wird. „Ausziehen, laufen, los!“ lautet das Kommando.

Wir wollen aber auch fleißig die Wetterbeobachtungen weiterführen, daß Sie Aussichten haben, mit Ihrem „Fafnir“ hierher zu kommen. Verlieren Sie nur nicht den Mut!

Wir wünschen Ihnen frohe und glückliche Weihnachten und viel Glück im neuen Jahre.

Viele Grüße senden Ihnen

unser Herr Lehrer Wolf
und die ganze Oberklasse.
Berta Hohmann, 8. Schulj.
Alois Müller, 7. „
Rita Hauck, 6. „
Albert Schwerd, 5. „
Marie Nüdling 5. „



Ha!

Endlich „schwanzlos“

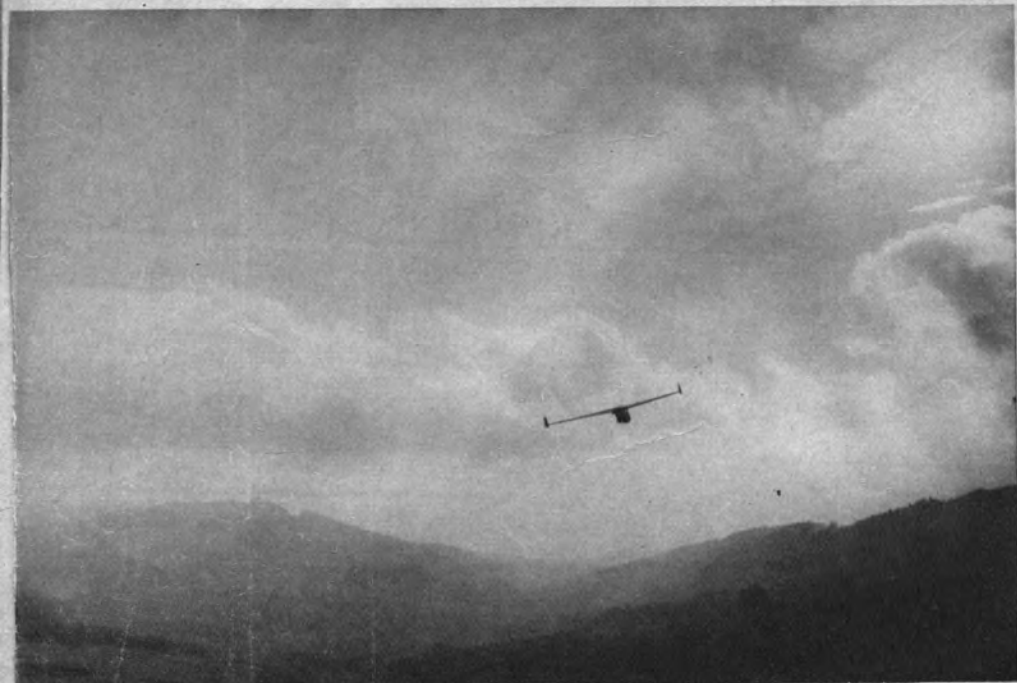
Lustig



Vorm Start wird noch einmal der Motor gestreichelt — das Sorgenkind
Das Startseil zum Traktor ist schon eingehängt.



„Hans Huckebein“ fliegt nach Berlin.



Hans Huckebein verschwindet im Dunst.

Die Bilder des Buches sind zu einem großen Teil Aufnahmen des Verfassers.
Die übrigen Photos stammen von: Alex Stöcker, Berlin: S. 8, 29 Mitte, 45 oben,
46, 47, 74, 75, 79, 80 oben, 83 oben, 85 oben, 88, 89, 90. Hermann Eckert; Eisenach:
S. 9, 10, 25 unten, 26 oben, 29 unten, 31 oben, 33, 81, 82, 83, 85 unten, 87, 91.
Adolf Baumcker S. 14. Schirner, Berlin: S. 36 unten. Von der Ufa S. 66.