

UNSERE VOLKSFLUGZEUG-SEITE

Nochmals auf 1200 m Höhe

DIE LEIPZIGER „LERCHE“ IM EXAMEN

Es geht auch ohne Verwindung — und nicht einmal schlecht!

VON ING. KARL SEYBOTH

Schon als wir mit dem Bau unserer „Himmelslaus“ in Leipzig begannen, erhielten wir aus dem In- und Auslande eine Menge Zuschriften, die sehr verschiedener Natur waren. Teils war man erfreut, teils war man skeptisch, teils war man sogar böse, daß wir uns überhaupt mit diesem

„lausigen“ Kahn

befaßten. Die Zuschriften der letzteren konnten wir am allerwenigsten verstehen, und sie konnten uns auch nicht davon abhalten, einmal eine „Himmelslaus“ im Bau und in der ganz anders gearteten Flugweise zu erproben, um zu einem eigenen Urteil zu kommen, ob sich die „Himmelslaus“ in dieser oder anderer Form überhaupt zum Volksflugzeug eignet. Bestimmt waren manche der warnenden Zuschriften aus ehrlicher Ueberzeugung geschrieben, aber ebenso konnte man an anderen Mitteilungen eine gewisse Absicht erkennen, die „Himmelslaus“ gegenüber anderen, zum Volksflugzeug geeigneten Flugzeugtypen herabzusetzen. Ausschlaggebend war für mich, der ich sie schließlich fliegen mußte, daß die meisten Kritiker aus dem Lager derer stammten, die weder selbst überhaupt fliegen konnten, noch selbst jemals eine „Himmelslaus“ geflogen hatten. Sie schieden für mich naturgemäß von vornherein für eine Beurteilung im negativen oder positiven Sinne aus. Eigenartig war weiterhin, daß mir von keinem einzigen, der jemals eine „Himmelslaus“ geflogen hatte, eine nachteilige Beurteilung zu Ohren gekommen war.

Trotzdem hatte sich die Zahl der Todesstürze mit der „Himmelslaus“ nach und nach bis auf elf erhöht.

Leider hat man über die eigentlichen Ursachen der Abstürze nur sehr wenig gehört. Es mußte also noch irgendein Geheimnis geben, hinter das man bisher noch nicht gekommen war. Wir haben daher auch auf alle Zuschriften von „Himmelslaus“-Anhängern dringend von einem Nachbau zunächst abgeraten. Insbesondere haben wir davor abgeraten, solche Flugzeuge mehr oder weniger „wild“ zu bauen und zu fliegen, denn ein schlechtes Flugzeug auf einem schlechten Platz ausprobieren zu müssen, ist doppelt gefährlich.

Vor allem nahm ich mir vor, fliegerisch die „Laus“ zunächst nur allein auf die Probe zu stellen, denn schließlich konnte man ja nie wissen, was sich ereignen würde. Ich allein hatte mir die „Laus“ in Paris, wie wir seinerzeit berichteten, im Fluge angesehen, und ich hatte mich auch mit ihrem Konstrukteur unterhalten, so daß ich selbst genügend Zutrauen zu diesem sonderbaren Vogel hatte.

Die ersten Flugversuche beim Einfliegen waren gewiß eine Nervenprobe, denn als am Normalflugzeug ausgebildeter Pilot kann man sich bei dem Gedanken, ein Flugzeug ohne die Verwindungsflächen fliegen zu müssen, kaum eines leichten Gruselns erwehren. So ging es auch mir, obwohl ich in Paris ja verschiedene solche Flugzeuge quicklebendig und sorglos sich in der Luft tummeln sah. Als Pilot der althergebrachten Steuerungsweise, als der man immer und immer wieder die Lage des Flugzeuges zum Horizont kontrolliert und die seitliche Stabilität des Flugzeuges immer und immer wieder schon rein gefühlsmäßig im Unterbewußtsein korrigiert, als solcher kann man es sich einfach nicht vorstellen, daß man mit einem Flugzeug auch ohne die geringste Sorge um die seitliche Stabilität fliegen kann,

ja daß man nur mit Höhen- und Seitensteuer, wie der Zeppelin, „dahingondeln“ kann.

Das Vertrauen zur seitlichen Stabilität der „Himmelslaus“ bekam ich aber sehr bald, und heute vermisse ich die Verwindungsklappen in der Luft gar nicht und bei Start und Landung kaum mehr.

Als wir mit dem Umbau unserer „Himmelslaus“ für den Salmson-Motor fertig waren und ich auf dem Scheuditzer Flughafen an das Einfliegen unserer „Laus“ gehen konnte, nahm ich mir vor, alle Mahnungen und Ermunterungen gleichermaßen zu würdigen und lieber etwas zu pessimistisch als zu optimistisch zu sein. Wie wir in unserem Dezemberheft schon berichten konnten, ist nichts von alledem eingetreten, was von den „Himmelslaus“-Pessimisten befürchtet wor-

den war. Nicht nur, daß ich Dutzende von Starts und Landungen mehr oder weniger ohne Unfall gemacht hatte; die „Himmelslaus“, so, wie wir sie gebaut und zentriert hatten, flog zum Erstaunen mancher Pessimisten fast in jeder Gangart, mit Vollgas, Halbgas, ganz gedrosselt, in Höhen von 0—1200 m, sie flog Kurven und Achten und zeigte sehr wenig von dem, was man ihr berechtigter- oder unberechtigterweise an Untugenden nachgerühmt hatte. Und wenn ich ehrlich sein soll,

fast am meisten erstaunt über die „Tugendhaftigkeit“ unserer „Lerche“ war ich selbst,

der ich oft Sekunden und lange Minuten darauf gewartet habe, ob denn die „Himmelslaus“ sich nun endlich aus einer Querlage nicht mehr aufrichten würde, oder ob sie aus irgendeiner Schräglage nach vorn nicht mehr aufzurichten wäre. Oft genug hatte ich dieses nicht gerade langwellige Unternehmen exorbitant, hatte die „Laus“ in allen Drosselstellungen gedrückt, um immer wieder zu meinem eigenen Erstaunen (und meiner nicht geringen Erleichterung) festzustellen, wie hübsch artig sie in jedem Falle auf das Höhensteuer reagierte.

Ich hatte so eigentlich alles unserer „Himmelslaus“ abverlangt, was man von einem Flugzeug normalerweise verlangen kann, und es ist mir nicht möglich gewesen, über die „Himmelslaus“ fliegerisch ein schlechtes Urteil zu fällen. So war ich zu einem gewissen Abschluß in der Beurteilung des Flugzeuges gekommen und hätte mir kaum zu einer nochmaligen Erprobung Zeit genommen, wenn ich nicht eines Tages von einem Schweizer Herrn eine sicher gut gemeinte Zuschrift erhalten hätte, die ich auszugsweise wiedergebe:

Yverdon, den 14. Januar 1937.

„Vor genau einem Jahre warnte ich einen jungen Mann, Küffer hieß er. Er wohnte in der Nähe von Genf und hatte mit seinem Freunde Reichenbach den lausigen Kahn gebaut. Ich schrieb ihm, er antwortete spöttisch. Anlässlich eines Vortrages in der Universität Genf bestritt er die Stüchhaltigkeit meiner Warnungen. Ich redete ihm immer noch zu, alles umsonst. Endlich hat er's begriffen: Aus 200 m kam er in Rückenlage herunter und wurde zerschmettert unter den Trümmern der Mignet-Maschine hervorgezogen. Zwanzig Jahre alt!

Von den anderen Opfern der Irrtümer Mignets kannte ich zwei persönlich, beides Familienväter, der eine mit vier Kindern, der andere mit dreien. Beides bewährte Militärpiloten. Allen Warnungen zum Trotz versuchten auch sie den stellen Gleitflug und beide wurden getötet. Sie sind doch sicher kein Kind mehr! Wozu denn jungen Leuten den Mund wässrig machen mit Fabeln über den verpfuschten Kahn von Mignet?“

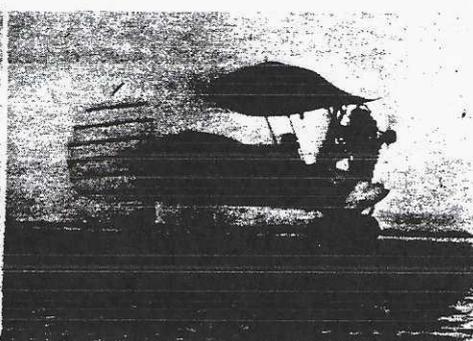
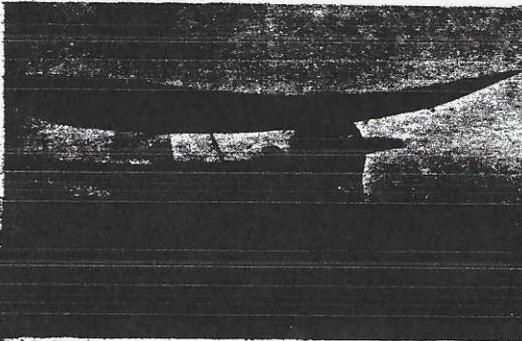
Das war denn doch zuviel für meine zarten Nerven. Bezüglich der „Fabeln“ darf ich schüchtern einwenden, daß einem beim Einfliegen eines solchen nicht gerade als harmlos bekannten Flugzeuges ziemlich ernst zumute ist und daß bei derartigen Gelegenheiten, bei denen man nie weiß, ob man mit heilen Knochen die Mutter Erde wieder erreicht, alles andere als „Fabeln“ entstehen. Fabeln und Ammenmärchen mögen am grünen Tisch oder auch hinterm Ofen gedeihen, aber nicht, wenn es eisern um Sein oder Nichtsein geht und wenn man immer und immer wieder zwischen Himmel und Erde in langen, ungewissen Minuten zu irgendeiner Ueberzeugung zwangsläufig kommen muß.

Sollte ich aber bei der Erprobung unserer „Himmelslaus“ vielleicht doch einen Fehler gemacht haben?

Sollte ich etwa „fälschlicherweise“ oder „versehentlich“ nicht abgestürzt sein?

Vielleicht hatte ich den Fehler gemacht, zu sachgemäß und zu vorsichtig bei der Erprobung verfahren zu sein, denn sonst konnte ich

Einige Bilder vom Startverlauf. Interessant ist besonders das mittlere Bild, das gerade den Moment des Abhebens zeigt. Im Gegensatz zum Normalflugzeug hebt die „Himmelslaus“ mit allen 3 Rädern gleichzeitig ab und steigt in sich, wie das rechte Bild zeigt.



mir die Berechtigung dieser Zuschrift nicht gut erklären. Also, ich wollte nun endlich wissen, warum ausgerechnet ich es — nach mindestens 90 Flügen! — noch nicht begriffen hatte, wie schlecht die „Laus“ ist.

Nochmals ohne Verwindung in 1200 m Höhe

So fuhr ich gleich am darauffolgenden Sonntag hinaus nach Schkeuditz, um nochmals mit der „Himmelslaus“ ins Examen zu steigen. Diesmal packte ich die Sache von der anderen Seite an, indem ich mir Mühe gab, möglichst sorglos und möglichst unbeschwert von aller Sachkenntnis die „Himmelslaus“ zu schaukeln.

Vielleicht war es doch möglich, auf diese Weise eine noch verborgene Schwäche zu entdecken.

Der Motor sprang diesmal recht schlecht an, kein Wunder, bei diesem „Todeshauch“ von ca. 8° Kälte. Aber bald lief der Salmson auf vollen Touren, und dann ging's ab, über den verschneiten Platz zur Startstelle. Trotzdem es „lausig“ glatt war, ließ ich die „Laus“ mit ihrem steuerbaren Spornrad ohne Schwierigkeit mit erheblicher Geschwindigkeit zum Startplatz dirigieren und in den Wind schwenken.

Vollgas und Knüppel nach vorn! Nach den üblichen 60 m Anlauf kommt die „Laus“ bei normalem Wind vom Boden ab und gewinnt ohne das geringste Pendeln schnell Höhe. Nach der ersten Platzrunde — immer eng in der Flughafenzone gedreht — sind 100 m erreicht, und weiter geht's mit Vollgas und ca. 90 km/h Geschwindigkeit im Steigflug.

In engen Kurven über dem Platz steige ich höher

und achte absichtlich einmal weniger auf die Maschine, als auf die spärlich verschneite Landschaft, die in sonntäglicher Ruhe unter mir liegt. Man hat eine fabelhafte Sicht aus so einer „Laus“, und es macht großen Spaß, sich dem Genuß des Fliegens hinzugeben, umso mehr, wenn man das rege Leben auf der nahen Autobahn verfolgen kann. Stark hebt sich die verschneite Autobahn von der weißen Landschaft nicht ab, und man wundert sich, daß die Automobile ohne zu rutschen mit solch hoher Geschwindigkeit über die verschneite Fahrbahn jagen. Im Winter ist die Autobahn kaum der letzte Rettungsanker für verfranzte Flieger, denn selbst das riesige Schkeuditzer „Kleeblatt“ ist in seinem Winterkleid schon aus geringer Entfernung kaum mehr zu erkennen.

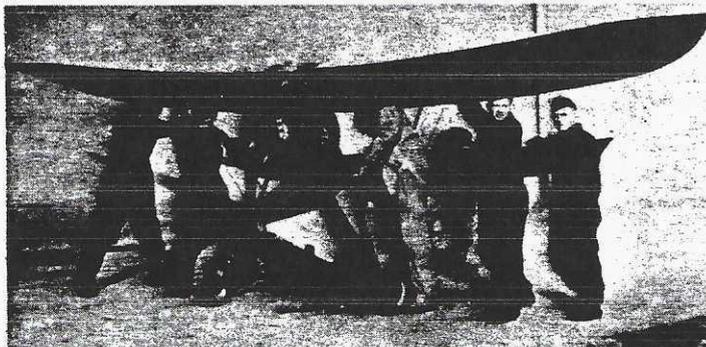
Ohne Flugzeug und Fluglage zu beachten, habe ich rein gefühlsmäßig den der höchsten Steiggeschwindigkeit entsprechenden Höhensteuer-Ausschlag eingenommen, und ein Blick auf den zweiten neu eingebauten Geschwindigkeitsmesser zeigt mir ca. 80 km/h. Knapp zehn Minuten brauche ich so, bis auf 1000 m. Und dann geht's — immer mit Vollgas — weiter im Text; ohne Verwindung und ohne irgendwelche Besorgnis um die seitliche Stabilität der Maschine, das macht sie ganz alleine. Fliege ich geradeaus, so liegt die „Lerche“ genau horizontal ohne, wie manches Normalflugzeug, die rechte oder linke Fläche hängen zu lassen. Fliege ich

gemütlich mit übereinandergeschlagenen Beinen, wie in einer Luftschaukel sitzend,

Kurven, so legt sie sich auf die Seite, genau so weit, wie sie es für richtig hält und wie es bei der gegenwärtigen Geschwindigkeit und bei dem gegenwärtigen Kurvenradius der richtigen Querlage entspricht. Verläßt man sich auf das gesunde Gleichgewichtsgefühl der Maschine, so kann man sorglos Kurven und Achten fliegen, ohne im geringsten eine unangenehme Querlage des Flugzeuges empfinden zu müssen. Ein

Bei überschüssiger Geschwindigkeit kann man durch starkes Ziehen erreichen, daß die „Himmelslaus“ sich aufbäumt, wie ein Normalflugzeug (Bild links). Das mittlere Bild zeigt Geradeausflug in Reisegeschwindigkeit, das Bild rechts gedrückte Fluglage.

Bilder: Der Deutsche Sportflieger



Bei Vollgas ist es drei Männern unmöglich, den „ausgetretenen Holzpantoffel“ zu halten. Hilfsbereite Zuschauer sind aber immer in der Nähe, um helfend zuzugreifen.

wahrlich idealer Zustand. Inzwischen bin ich auf 1200 m angelangt, und ich gebe mir die größte Mühe, recht amateurmäßig und unbeschwert Kurven und Achten zu fliegen. Die „Lerche“ macht das in allen Geschwindigkeiten zwischen 80 und 120 mit mehr oder weniger starker Querlage meisterhaft. Nach einer Viertelstunde bin ich wieder felsenfest überzeugt, daß die fehlenden Querruder der „Himmelslaus“ im Fluge keinesfalls ein Nachteil sein können, wenn man nicht gerade Messerflug oder andere Kunstflugfiguren machen will.

Ein Blick auf den Benzinstand zeigt mir, daß ich noch eine knappe halbe Stunde Zeit habe, und so probiere ich nochmals alle Geschwindigkeiten bei den verschiedenen Drosselstellungen durch, ohne daß ich einmal den Eindruck gewinne, daß die „Himmelslaus“ steuerlos wird oder gar neigt, auf den Kopf zu gehen.

Ich habe mir auch in dieser Beziehung verschiedene Freiheiten herausnehmen können im guten Vertrauen auf den mitgeführten Fallschirm und die 1200 m Höhe, die mich von der Erde trennen.

So fange ich denn wieder langsam an zu „pumpen“.

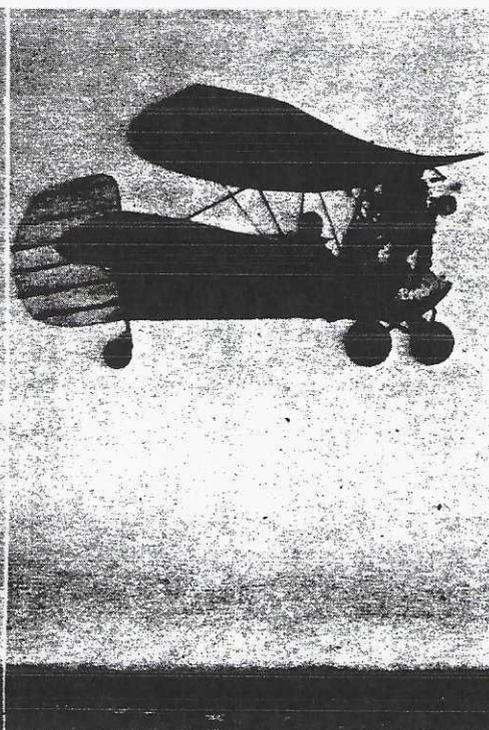
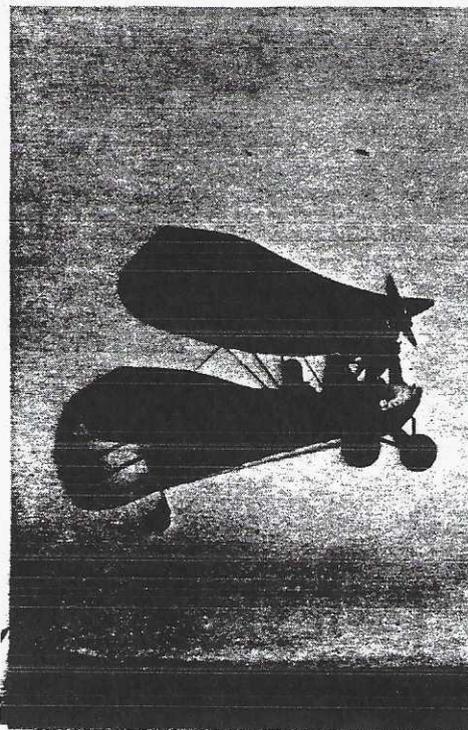
Aus der Normalfahrt von 110 ziehe ich bis auf 65 km/h Geschwindigkeit bei Vollgas und drücke dann langsam nach, bis der Kilometerzähler immer schneller auf 70, 80, 90, 100, 110, 120, 130 km/h steigt, und ziehe dann langsam wieder an, ohne das Gas wegzunehmen, bis sich die Maschine wieder auf 70 km/h verlangsamt. Jetzt drücke ich wieder und merke, daß bei 140 in gedrücktem Flug die hinteren Spanndrähte sanft zu schlackern anfangen. Ich greife nach dem Motorbock, doch der steht felsenfest, ich greife nach den hinteren Spannungskabeln und merke, daß durch Handauflegen sich auch diese wieder straffen, anscheinend sind sie nur etwas zu locker angezogen. Beim Abfangen straffen sie sich von selbst wieder und ich habe auch bei 140 km Geschwindigkeit im gedrückten Flug beim Herausnehmen das Gefühl,

daß die Maschine sicher auf das Steuer reagiert.

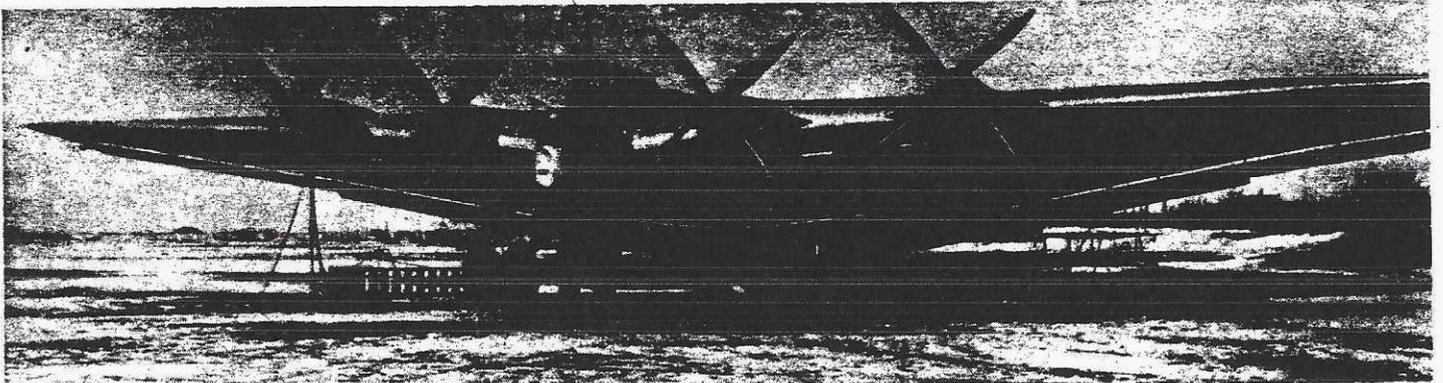
So setze ich das „Pumpen“ unter allmählicher Steigerung bei Vollgas immer weiter fort, und der Geschwindigkeitsmesser durchläuft jedesmal die Skala von 70 km/h bis auf 140, dann auf 160, schließlich auf 180 km und endlich bis auf 170 km/h. Ca. 110 km/h mehr, als der Startgeschwindigkeit der Maschine entspricht.

Auch jetzt spricht die Maschine auf Höhensteuer sofort an und läßt sich bei 170 km/h mit Vollgas glatt aufrichten.

Da wir einen zu schweren Motor eingebaut haben, so möchte ich die Geschwindigkeit im gedrückten Fluge durch noch stärkeres



D. Sp. F2 2/32



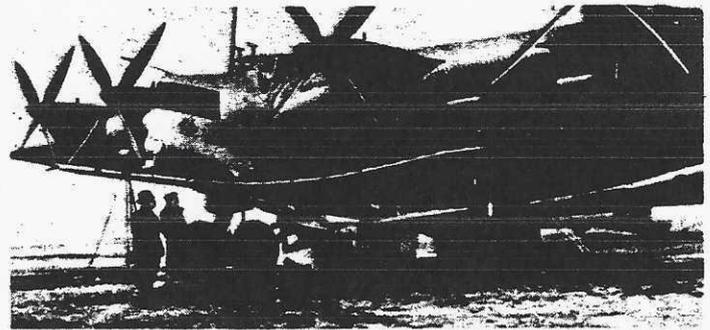
Unsere „Lerche“ in bester Gesellschaft. Unter den weiten Tragflächen und den riesigen Propellern des Junkers-Großflugzeuges G 38 „von Hindenburg“ kommt sie sich recht wichtig vor, wenn ihr auch die riesigen Anlaufräder der Junkers fast bis zum Oberflügel reichen.

Drücken nicht steigern. Welche Längeneigung ich im äußersten Fall erreicht habe, konnte ich leider nicht messen. Jedenfalls war es wesentlich mehr, als man im Normalfall irgendwann wird erreichen wollen. Ich kann weder behaupten, daß die Maschine bei zunehmender Neigung schlechter auf das Steuer reagiert, noch möchte ich behaupten, daß es notwendig ist, beim praktischen Fluge die „Himmelslaus“ auch nur annähernd so stark zu drücken, wie ich es getan habe. Anschließend fliege ich noch einige Rechts- und Linkskurven mit stark gedrosseltem Motor, wobei die Maschine fühlbar kopflastig wird, ohne daß sie nur einen Moment der Kontrolle entweichen will.

In Steilschrauben gehe ich schnell tiefer, wobei ich die Maschine nie mehr als 120 km/h Geschwindigkeit aufholen lasse. Ueber dem Platz noch eine Steilkurve und aus der Kurve heraus direkt auf das Landkreuz zu. Sanft setzt die Maschine auf 3 Rädern auf nach 46 Min. Flugzeit und rollt mit ca. 60 m aus.

Doch das war noch nicht der letzte Flug. Ich bin noch weiterhin gestartet und habe die Flugeigenschaften der „Himmelslaus“ auch beim Kurven überm Platz und über freiem Gelände — wohl gemerkt nie über Häusern — in geringer Höhe zur Genüge erprobt, worüber ich im einzelnen später noch berichten will. Vorerst tut es mir leid, abgesehen von vielen Verbesserungen, die die „Himmelslaus“ zweifellos notwendig hat, diese Konstruktion fliegerisch nicht verurteilen zu können, so wenig ich damit den „Himmelslaus“-Gegnern eine Freude mache.

Ich bin überzeugt davon, daß man diese wie jede andere Konstruktion weder totschießen noch lebendigreden oder -schreiben kann. Letzten Endes wird die Zeit darüber entscheiden, was an dieser Konstruktion gut ist und ob sie lebensfähig ist oder nicht. Vorläufig genügt uns, festgestellt zu haben, wie sich eine „Himmelslaus“ baut und wie sie sich fliegt. Die Erfahrungen, die wir mit dieser Konstruktion gemacht haben, sind jedenfalls nicht schlechter, als wir sie beschrieben



Eine Nahaufnahme zeigt den gewaltigen Höhenunterschied noch besser.

haben. Sie sind insbesondere nicht so schlecht, als die „Himmelslaus“-Pessimisten es glauben behaupten zu müssen, denn sonst könnte der, der dies geschrieben hat, es nicht mehr geschrieben haben. (Fortsetzung folgt.)

Fliegen mit der „Himmelslaus“ in Frankreich bis auf Widerruf verboten

Die „Himmelslaus“ ist nunmehr in Frankreich im Anschluß an die bereits ergangene Verfügung des französischen Luftfahrtministeriums endgültig auf staatlichen Flugplätzen verboten. Das Verbot ist gezeichnet von dem Präsidenten der französischen Republik und dem Innenminister. Allerdings enthält es einen Passus „bis auf Widerruf“. NBH. — Da die „Himmelslaus“ in Frankreich nicht zugelassen ist, ist dieses Verbot eigentlich überflüssig. Versuchsflugzeuge werden davon nicht betroffen. D. Schriftl.

Rekordbestimmungen für Motorsegler

Von der „Fédération Aéronautique Internationale“ sind Rekordvorschriften für Motorsegler erlassen worden, die seit Januar 1936 in Kraft getreten sind. Als Grundlage für diese Rekordvorschriften sind von der IFAI Begriffsbestimmungen für Motorsegler festgelegt und von der FAI angenommen worden. Bei der FAI liegt z. Zt. ein Ergänzungsantrag der „National Aeronautic Association“ (USA), welcher bei der Sitzung der Conseil Général der FAI, in Paris im Januar 1937 beraten werden soll.

1. Kategorie: Einsitzige Motorsegler

Diese Kategorie umfaßt alle einsitzigen Motorsegler, die den folgenden technischen Bedingungen entsprechen:

Fluggewicht	Maximum	350 kg
Zylinderinhalt	„	1000 cm ³
Klatterflächenbelastung	„	2,5 kg/m ²

2. Kategorie: Doppelsitzige Motorsegler

Diese Kategorie umfaßt alle doppelsitzigen Motorsegler, die den folgenden technischen Bedingungen entsprechen:

Fluggewicht	Maximum	450 kg
Zylinderinhalt, einmotorig	„	1800 cm ³
do. zweimotorig	„	1600 cm ³
Klatterflächeninhalt	„	2,5 kg/m ²

Einsitzige wie doppelsitzige Motorsegler müssen den folgenden Start- und Landbedingungen entsprechen:

1. Start vom Boden des Flugplatzes bei Windstille und Ueberfliegen eines Hindernisses von 8 m auf eine Entfernung von 250 m vom Startpunkt.

2. Landung: Ueberfliegen eines Hindernisses von 8 m, Landen nach 250 m Entfernung.

Die internationalen Rekorde für Motorsegler in diesen beiden Kategorien sind:

1. Dauer mit Rückkehr zum Startplatz;
2. Strecke;
3. Höhe über dem Startplatz.

Für alle Rekorde wird eine Betriebsstoffmenge für 4 Flugstunden (Vollgas) zugelassen. Diese Betriebsstoffmenge wird für jeden Motor bei der amtlichen Zulassungsprüfung festgelegt.

Volksflugzeugstart der Zukunft oder das Katapult des kleinen Mannes



10/11 2004

Mein erster Flug mit der Himmelslaus

Dieser Bericht vom Bau und dem ersten Flug mit einer „Himmelslaus“ zeigt so richtig, mit welcher Sehnsucht jung und alt am Fliegen hängt, welche Opfer gebracht werden, nur um den jahrtausendalten Wunschtraum vom Fliegen Wirklichkeit werden zu lassen. Und welch' Freude und Stolz bringt die Erfüllung dieses Wunsches! Sie läßt alle Opfer an Zeit und Geld leicht vergessen und gibt neuen Ansporn, verstärkte Kraft und Opferbereitschaft allen denen, die sich noch jung genug fühlen, selbst zu fliegen. Wäre es nicht eine große, schöne und dankenswerte Aufgabe, jung und alt auch ohne große Unkosten das Fliegen zu ermöglichen? Ungeahnte Energien könnten, damit dem Luftsport erschlossen werden. Tausende und aber Tausende, die heute noch dem aktiven Flugsport fernstehen, könnten für die Fliegerei gewonnen werden, und würden ihr für alle Zeiten untrennbar verbunden bleiben, wenn erst ein wirklich billiges und sicheres Volksflugzeug geschaffen ist. Mignet wäre der große Wurf fast geglickt. Der unbestreitbare Verdienst dieses oft verspotteten und verlachten Idealisten und Phantasten ist es aber zum mindesten, daß er das Volksflugzeug-Problem wieder in den Brennpunkt des Interesses gerückt hat. Wollen wir hoffen, daß die Bestrebungen zur Schaffung eines wirklich billigen und sicheren Flugzeuges, die jetzt vielerorts sowohl im In- wie im Auslande im Gange sind, endlich den gewünschten Erfolg bringen.

Die Schriftleitung.

Einmal fliegen zu können und ein eigenes Flugzeug zu haben, war schon als Schuljunge lang vor dem Kriege mein Wunsch, als ich von den ersten Flügen der Wright, Farman, Euler und Grade hörte. Modell um Modell entstand in meiner Schülerrube, meist sehr originalgetreu, dafür flogen sie schlecht oder gar nicht. Schwerpunkt und Druckmittelpunkt waren noch unbekannte Begriffe. Zu einem Hängegleiter, den ich nach Angaben des neuen „Universums“ bauen wollte, verweigerte mir der besorgte Vater die Mittel, dafür hatte ich auch meine ganzen Knochen noch, als der Krieg begann. Sofort meldete ich mich freiwillig zu den Fliegern, da ich jedoch nur Pennäler und nicht Mechaniker war, konnten sie mich nicht brauchen und ich ging enttäuscht zur Infanterie. Noch einmal meldete ich mich 1916 zu den Fliegern, wurde angenommen, aber da haben mir die Franzosen kurz vor meiner Abkommandierung die fliegerische Laufbahn abgeschnitten, indem sie mich gefangen nahmen. Doch, wen die Fliegerei einmal gepackt hat, den läßt sie nicht mehr los.

Im Frühjahr 1935 sah ich im Kino zum ersten Male eine Himmelslaus. So ein Maschinchen müßte man sich bauen können. Ein glücklicher Zufall spielte mir die Baubeschreibung der Himmelslaus in die Hände. Ein junger Schweizer, dem ich vor Jahren auf einem selbstgebaute Gleiter die Anfangsgründe des Segelfliegens beigebracht hatte, gab mir das Mignet'sche Buch zum Lesen, und nach wenigen Tagen wußte ich:

Das ist die Erfüllung deines Jugendtraumes!

Diese Maschine kannst du bauen und fliegen. Sofort ginge an die Arbeit. Etwas handwerkliche Kenntnisse hatte ich mir beim Bau eines Gleitflugzeuges erworben und so entstand in wenigen Monaten in den kurzen Stunden, die mir mein Geschäft täglich frei ließ, der Rohbau der Himmelslaus. Die ganze Arbeit war viel leichter als etwa der Bau eines Zöglings. Die schwierigste Frage war die Motorbeschaffung. Zu einem neuen Kleinmotor reichte das Geld nicht. Ein Inserat brachte mir für wenig Geld einen

25 PS Anzani-Motor,

der früher in einem Kleinflugzeug eingebaut war, und schon ein Jahr halb vergessen auf einem Speicher einbalsamiert war. Diesen Motor samt dem zugehörigen Benzin- und Oeltank baute mein Freund, seines Zeichens Mechaniker, in das Maschinchen ein. Ein Schreiner und Bastler schnitzte, raspelte und polierte in wenigen Stunden nach Mignets Angaben die Luftschaube, und fertig war die Kiste.

Und nun sollte der feierliche Augenblick des ersten Fluges kommen.

Ich war, außer als Passagier im Verkehrsflugzeug, noch nie mit Motor geflogen.

Meine fliegerischen Kenntnisse beschränkten sich auf einige Dutzend

Gleitflüge und die B-Prüfung. Und doch wollte ich meine selbstgebaute Kiste auch selbst einfliegen. Ein freies Gelände mit abgemähten Wiesen und bebauten Aeckern war der Flugplatz. Bewaffnet mit einem großen Sturzhelm und mit mehr Gottvertrauen als Zuversicht kletterte ich in den Sitz. Mein Freund Mechaniker warf den Motor an und — ab brummte die Kiste. Aber nicht weit. In Abweichung von Mignets Angaben hatten wir eine gefederte Kufe statt lenkbaren Spornrädern angebracht, und nun konnte ich am Boden das kurze Maschinchen nicht auf geraden Kurs bekommen. Immer wieder brach es links aus und schmiß zum Gaudium der zum Glück nicht sehr zahlreichen Zuschauer um. Dieses neckische Spiel wiederholte sich mehrmals, ohne daß der Apparat, dank der heraufgebogenen Flügelenden, beschädigt wurde. Auch Motor und Schraube hatten die Umstürze gut überstanden. Einiges Nachdenken brachte mich auf die Idee, einfach schneller zu rollen, damit das Seitensteuer genügend in Wirksamkeit treten konnte. Und siehe, es klappte. Schnurgerade rollte und holperte das leichte Maschinchen über Wiesen und Felder. Jetzt mußte auch das Fliegen gelingen. Noch einmal wurde alles gründlich nachgesehen. Sturzhelm auf, rin in die Kiste, Vollgas! Wie besessen raste die Himmelslaus mit mir über das Feld, leichtes Höhensteuer, das Rütteln hörte auf,

und als ich recht zum Bewußtsein kam, schwebte ich schon 20 Meter hoch über der Landschaft.

Von ihr sah ich allerdings nicht viel. Ich hatte zu tun, das Flugzeug geradeaus und im Gleichgewicht zu halten. Ruhig brummte der Motor, leichtes Ziehen am Höhensteuer, steil gins aufwärts, drücken, schon schwebte ich wieder in wenigen Metern Höhe über dem Boden.

Linkskurve, Rechtskurve, alles klappte viel besser als im Zögling.

Schon sah ich vor mir eine abgemähte Wiese, auf die ich zur Landung zusteuerte. Gas weg, langsam ging's abwärts, und sanft setzte ich auf. Wenige Meter voraus war ein Rübenacker, auf den die Maschine zurollte. Mit beiden Händen packte ich die Räder, und das Maschinchen stand. Im Acker hätte es unweigerlich einen Kopfstand gegeben, der der Luftschaube sicher nicht gut bekommen wäre. Der Motor lief noch. Linke Hand ans linke Rad, mit der rechten leicht Gas gegeben, das hatte ich beim Rollen schon geübt, die Kiste drehte sich auf dem Platz, und zurück ging's im Flug zur Startstelle. Groß war die Freude bei den beiden Mitarbeitern, daß die Maschine geflogen war, und vor allem, daß ich wieder heil auf dem Boden war. Mir selbst ging's auch nicht anders. Für den ersten Tag hatte ich genug. Die Nervenanspannung war größer, als ich gedacht hatte. Eine Zigarette brachte wieder das seelische Gleichgewicht.

Leider war dann die Himmelslausfliegerei bald zu Ende. Die Todesopfer, die der Pou in Frankreich und England gefordert hatte, ließen uns zunächst unsere Flüge einstellen. Einsam steht nun die Himmelslaus im Schuppen. Aber das Bewußtsein, als Laie ein Motorflugzeug gebaut und geflogen zu haben, wiegt die Arbeit in vielen freien Stunden und die Geldopfer, die übrigens für Zelle und Motor nur etwa je 250 Mark betragen hatten, reichlich auf.

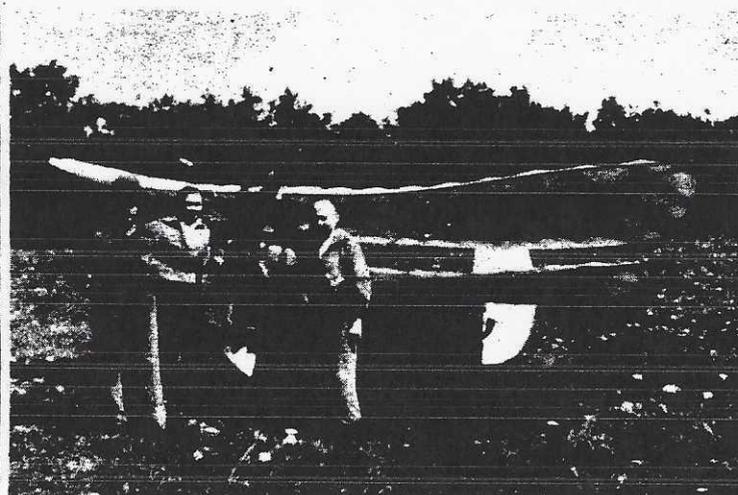
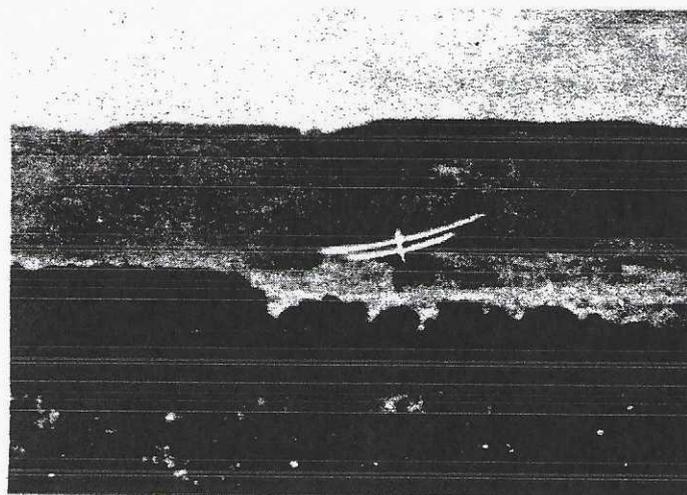
Vorläufig bleibt uns nur zu hoffen:

Einmal muß sich doch auch die Volksflugzeugbewegung durchsetzen! Tausende von Segelfliegern warten seit Jahren auf die Maschine, die ihnen endlich das Fliegen unabhängig von Wind und Sonne ermöglicht. Segelfliegen ist herrlich; gewiß, ich weiß kein schöneres Erlebnis, als den halbstündigen Segelflug, den ich kürzlich machte. Aber, wer hat gerade Zeit, Flugzeug und Startmannschaft am Hang, wenn zufällig einmal im Monat C-Wind bläst? Wir Segelflieger kommen mit unendlich viel Energie, Zeit- und Geldaufwand einmal zu unserer C, dann aber ist der Zapfen ab, wir kommen nicht mehr weiter. Und hier muß das Volksflugzeug einsetzen, das von dem C-Flieger in die Hand geben kann. Dann ist die Kette vom Segelflug zum Motorflug geschlossen. Dann behalten wir die flugbegusterten Männer, die alles für die Fliegerei einsetzen, dann kommen auch die Flieger, die den Heeresdienst geleistet haben, wieder in unsere Reihen. Sie können das Rückgrat bilden für die Ortsgruppen und den starken Halt für die Jungflieger, die meist mit großer Begeisterung, aber wenig großer Ausdauer zum Segelflug kommen.

Hermann Stoll, Erzingen, Baden.

Links: Der erste Flug. — Rechts: Stoll mit seinen Mitarbeitern.

Bilder: Stoll (2)



D. Sp. F. 2/137