

Hamburger Gaswerken drei Füllstellen im Hamburger Flughafen Füllbühnen angelegt worden, so daß eine ganze Anzahl Ballone zum gleichzeitigen Abflug jetzt in Hamburg gefüllt werden kann. Es ist zu wünschen, daß dieser Sport, welcher den Mitfliegenden einen besonders hohen Genuß bietet, recht fleißig gepflegt wird. Außer den sportlichen Zielen hat der Freiballon wissenschaftlichen Wert, vor allen Dingen verschafft er jedoch seinen Freunden im Vergleich zum Flugzeug einen ungleich schöneren Genuß wegen der wundervollen Ruhe, die während der Fahrt herrscht.

Um in das Wesen der Fliegerei einzudringen, eignen sich für unsere Jugend die kleinen Modellflugzeuge ganz ausgezeichnet. Diese kleinen Apparate können selbst gebaut werden und zeigen, mit Gummizug-Motor getrieben, recht schöne Ergebnisse. Die sich mit diesem Sport befassenden Personen arbeiten sich allmählich spielend in das Wesen der Aerodynamik ein.

Wohl allgemein bekannt sind die Bestrebungen, ohne Motor in der Luft segeln zu können. Dieser Segelflugsport, welcher sein Hauptübungsgebiet in der Rhön und im Haffgebirge bei Rossitten hat, zeitigte in den letzten Jahren sehr schöne Erfolge. In Hamburg suchte sich der Fluchttechnische Verein in das wellige Gelände hinter Harburg bei Hausbruch für seine Übungen aus. Die Basis für diese Sportbewegung bilden zumeist Vereine, welche sich dann an den Bau von Segelflugzeugen machen, die ein bis zwei Personen zu tragen imstande sind. Es gehört natürlich außer großem Eifer besondere Geschicklichkeit und Sorgfalt zum Bau dieser Leichtflugzeuge und die vielseitige zum Bau erforderliche Tätigkeit bringt den Vereinsmitgliedern recht schönen Nutzen, besonders, da später die eigentliche Werkstattbetätigung durch die Flugversuche mit dem fertigen Apparat bei gesunder Bewegung in frischer Luft ersetzt wird. Der Segelflugsport ist jedoch nicht Selbstzweck, sondern dient erfolgreich dazu, aerodynamische Erfahrungen zu sammeln, die Kenntnis der Luftströmung zu verbessern und letzten Endes die Möglichkeit zu bieten, auf billige Weise, nämlich ohne den teuren Motor, das Fliegen zu erlernen.

Wir kommen nun wieder zu dem zunächst aufgeführten Motorflugsport. Vor dem Kriege und jetzt in anderen Ländern wird die Motorfliegerei in der Hauptsache in Anlehnung an das Militär ausgebildet. In Deutschland fällt dies fort und daher ist es für uns so unendlich schwer, diesen Sport auf starke Beine zu stellen. Im Motorsport können sich einmal die Piloten betätigen, welche während der Kriegszeit das Fliegen erlernt haben; alle Nachkriegspiloten nennt man Jungflieger, ihre Zahl ist recht bescheiden. Rein als sportliche Flieger sind in Deutschland nur sehr wenige Piloten zu bezeichnen, wenn man von denjenigen absieht, die sich berufsmäßig in der Luftfahrt betätigen. Von den letzteren gibt es jedoch erfreulicherweise eine verhältnismäßig große Zahl, denen also der Beruf erlaubt und ermöglicht, sich an Konkurrenzen zu beteiligen, oder sonst rein sportliche Fliegerei auszuüben.

Von den großen sportlichen Ereignissen dieses Jahres führen wir vor allen Dingen den Deutschen Rundflug, den Internationalen Flugwettbewerb anläßlich der Tagung der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt in München und den Sachsen-Rundflug auf. Der Deutsche Rundflug führte in fünf Schleifen von je 1000 Kilometer Länge durch fast alle Gegenden Deutschlands und berührte am ersten Tage Hamburg, wo 45 Teilnehmer kontrolliert wurden. Die Vorbereitungen hierzu hatte der Hamburger Verein für Luftfahrt in Verbindung mit der Flughafenverwaltung der Hamburger Luftschiffhallen-Gesellschaft übernommen und in ausgezeichneter Weise durchgeführt. Beteiligt waren am Rundflug und am anschließenden Lilienthal-Wettbewerb auch zwei in Hamburg bei der Bäumers Aero G. m. b. H. konstruierte und gebaute Flugzeuge, von denen der von Herrn Bäumers geflogene „Sausewind“ mit einem 60 PS Wright-Motor mit Preisen für Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und bestes Steigvermögen bedacht wurde. Außerdem nahmen Sportflugzeuge folgender Firmen teil: Daimler Motoren-Gesellschaft, Flugtechnischer Verein Lübeck, Dietrich-Flugzeugwerke, Albatros-Werke, Udet Flugzeugbau, Stahlwerk Mark, Focke-Wulf Bremen, Junkers Flugzeugwerk, Caspar-Werke, Sportflug G. m. b. H., Luftfahrzeug-Gesellschaft, Heinkel Flugzeugwerke u. a.

Bei dem Flugwettbewerb in München wurden zum Teil andere Aufgaben gestellt und bewertet; zum Beispiel seien aufgeführt: Kunstflug-Übungen (Looping, seitliches Überschlagen um

180 Grad mit Flugrichtungsänderung um 180 Grad, seitliches Überschlagen um 360 Grad mit Beibehaltung der gleichen Flugrichtung, seitliches Abrutschen auf einem Flügel, senkrecht Trudeln mit kontinuierlicher Drehung um die Längsachse, Rückenflug) und Geschicklichkeits-Landungen (Unterfliegen eines markierten Hindernisses in acht Meter Bodenabstand ohne Bodenberührung und unmittelbar anschließend Überfliegen eines 100 Meter vorwärts liegenden Hindernisses von sechs Meter Höhe, sodann Landung innerhalb eines nahen Zielfeldes).

Außer diesen großen sportlichen deutschen Ereignissen haben wir im Sommerhalbjahr in Hamburg örtliche Veranstaltungen, so einen Wettbewerb im Kunstfliegen und in Geschicklichkeitslandungen, einen Wettbewerb im Zielabwurf, im Angeln aus dem Flugzeug heraus, im Rammen von frei fliegenden Pilotballonen u. a. — Um eine engere Verbindung zwischen dem Flugsport und den anderen sportlichen Betätigungen herzustellen, war ein Flugplatz-Staffetten-Wettbewerb besonders geeignet. Hierbei wurde in die Reihe der Staffetten, die aus Reitern, Läufern und Autos bestanden, auch das Flugzeug eingeschaltet. Eine derartige Veranstaltung ist in hohem Maße geeignet, den Flugsport populär zu machen.

Natürlich ist es immer außerordentlich schwer, die mit dem Flugsport verbundenen hohen Kosten zu decken. Im Auslande sind es immer Militärflieger, welche sich an derartigen größeren Wettbewerben beteiligen, während hier in Deutschland die Flugzeugfabriken den Hintergrund hierfür bilden müssen, während sie doch selbst nur mit geringem Absatz von Flugzeugen an die zivile Luftfahrt rechnen können. In Hamburg beteiligen sich an diesen Veranstaltungen regelmäßig die Bäumer Aero, die Gesellschaft für Luftverkehrsunternehmen und die Fliegerschule Ahrens und Schulz.

Es interessiert gewiß, auch über den Gang der Ausbildung eines Jungschülers etwas zu erfahren. Auf einer Schule der Sportflug G. m. b. H. oder einer anderen Privatschule (in Hamburg handelt es sich um die Bäumer Aero G. m. b. H. und die Schule Ahrens und Schulz) hat der Jungflieger zunächst 60 bis 100 Schullüge zu machen, um dann nach einer Prüfung im Alleinfliegen den Zwischenschein zu erhalten. Die Kosten für die Ausbildung bis zu diesem Zeitpunkt belaufen sich auf 2500 Mark. — Um nun auch weitere Personen in seinem Flugzeug mitnehmen zu dürfen, muß er den Führerschein A (Sportpilot) erwerben, zu welchem Zweck weitere Prüfungen, bestehend in einem Überlandflug mit Zwischenlandungen und einem Höhenflug, nötig sind. Diejenigen Piloten, welche erwerbsmäßig andere Personen befördern wollen, müssen im Besitze des Scheines B sein, d. h. sie müssen im regelmäßigen Luftverkehr 20 000 Luftkilometer hinter sich gebracht haben.

Der Wert des Flugsports besteht insbesondere in der Weiterbildung der Flugzeugtypen. Im Zusammenhang hiermit stehen die Rekorde bezüglich Weite, Höhe, Schnelligkeit und Nutzlast. Weiterhin muß man zum Flugsport auch die Bestrebungen der Umliegung des Erdballes rechnen und die Versuche, den Nordpol mit dem Flugzeug zu erreichen.

Wenn der Flugsport eine allgemeinere Verbreitung finden soll, so müßten wir über ein Sportflugzeug verfügen, an welches folgende Forderungen gestellt werden sollten: Beförderungsmöglichkeit für zwei Personen mit etwas Nutzlast, das Flugzeug muß leicht zu fliegen sein, es muß zusammenklappbare Tragdecks besitzen, um in kleineren Schuppen untergestellt werden zu können, vor allen Dingen muß außer einer mittleren Reisegeschwindigkeit eine geringe Landegeschwindigkeit verlangt werden, um auf jeder Wiese landen und starten zu können, und die Anschaffungskosten dürfen die eines Kleinautos nicht überschreiten.

Aus diesen ganzen Betrachtungen geht hervor, daß der Flugsport leider in Deutschland nur eine geringe Ausdehnung hat, und daß die Beschäftigung hiermit leider einer verhältnismäßig geringen Anzahl von Personen vorbehalten ist. Wenn wir aber ganz allgemein davon ausgehen, daß die Luftfahrt noch in den Kinderschuhen steckt und noch große Überraschungen auf konstruktivem Gebiet sicherlich bringen wird, so braucht uns die zur Zeit bestehende geringe Ausdehnung des deutschen Flugsports keineswegs mutlos zu machen. Es wird sicherlich in nicht allzu ferner Zeit die Möglichkeit bestehen, daß wesentlich allgemeiner der schöne Flugsport auf leicht zu fliegenden und nicht kostspieligen Apparaten ausgeübt werden kann.