Dienstanweisung der Militär-Fliegerschule Leipzig-Lindenthal

Meyer, ...

1915

No. 5.

Dienstanweisung

der

Militär-Fliegerschule

Leipzig-Lindenthal

Dienstanweisung

der

Militär-Fliegerschule

Leipzig-Lindenthal.

Lindenthal, 1.10.1915.

gez: Meyer,
Oberleutnant.

Nr. des Blattes	Inhalt
2-4	Allgemeine Verhaltungsmaßregeln
5	Formular für Art und Zeit des Abgangs eines Schülers.
6	Handwerkerverein Leipzig
7-8	Fahrordnung
9-11	Flugordnung
12-13	Lageplan des Flugplatzes
14	Richtungspfeil
15	Windfähnchen
16	Aufstellung der Flugzeuge, Hart und Platz
17-18	Technischer Ausbildungsplan
19	Verhältniszahl der Lehrer, Schüler und Maschinen
20-22	Bestimmungen für Fluglehrer
23-24	" " Flugschüler
25	Prüfungsbestimmungen
26-28	Nachträge
29	Formular des Abgangszeugnisses
30	" für Motorenzeichnung
31	" " Bruchprotokoll
32	Fragebogen bei Besichtigung von Fliegerschulen
33-34	Buchführung für den Flugschulbetrieb
34	Erläuterungen
35-36	Muster eines Kartenbuches
37	" der Tabelle der tägl. Flugleistungen
38	" " Personalflugkarte
39	" " tägl. Gesamtflugleistungen.
40-41	Übersichtstafel für Flugzeuge und über Ausbildungsstand der Schüler.
42	Muster des Reparaturenbuchs.
43	" der Monatsübersicht über den Schulbetrieb
44	" " monatl. Flugleistungen der Lehrer
45-46	Graphische Jahresübersicht über den Schulbetrieb
47	Muster für das Stellenbuch
48-49	" " " Prüfungsbuch
50	Barogramm
51-52	Muster eines Flugtagebuchs

Allgemeine Verhaltungsmaßregeln

Der Dienst bei der Flugertruppe stellt an Körper und Geist des Flugschülers sehr hohe Anforderungen. Daher ist die Innehaltung einer soliden Lebensführung und strenge Disziplin unter allen Umständen erforderlich. Der Flugschüler räume von vornherein mit der Auffassung auf, daß er eine Ausnahmestellung in der Armee einnimmt und sich auf Grund dessen Freiheiten und Ungehörigkeiten gestatten dürfte. Auf basse sich der Flugschüler durch die bedeutend bessere finanzielle Stellung, die er dem Frontsoldaten gegenüber hat, nicht zu Leichtsinnigkeiten verleiten.
Die hohe Verantwortung und die große Selbständigkeit, die einem Flieger später zufällt, erfordert ein gesteigertes Maß von Ernst und sittlicher Reife. Wer darüber nicht verfügt, muß ausgeschieden werden.
Während der Ausbildung soviel als möglich Tabak, Alkohol und Weiber meiden. Lieber ein gutes, fachwissenschaftliches Buch lesen, als sich den Magen voll Bier schlagen. An Flugtagen darf Alkohol erst nach beendetem Nachmittagsdienst genossen werden. Die dienstfreie Zeit nach Möglichkeit der Ruhe widmen. Die Sehnsucht nach der Großstadt muß von dem ernsthaften Bestreben, die Ausbildung völlig auszunützen, zurückgedrängt werden.

Unterbringung der Flugschüler.

Die Unterbringung erfolgt, wenn irgend möglich, nur im Flugerheim auf dem Flugplatze. Das Verhalten im Flugerheim siehe beiliegende Hausordnung.
Die Unterbringung in Bürgerquartieren in Lindenthal erfolgt durch das Kommando, nicht durch den Flugschüler selbständig, ebenso keine selbständigen Umquartierungen, sondern diese, wenn nötig, schriftlich beim Kommando beantragen. Quartierzettel werden durch das Kommando ausgegeben. Sie sind sofort beim Quartierwirt abzugeben. Auf tadelloses Einvernehmen mit den Quartierleuten ist zu halten.

Verpflegung.

Die Verpflegung erfolgt mit der Unterbringung.

Gebürnisse.

Gebürnisse werden im Voraus bezahlt. Wer mit Geld nicht umzugehen versteht, erhält die Gebürnisse nur teilweise, während der Rest bis auf weiteres zurückbehalten wird.

Anzug.

Während des Flugdienstes die übliche Flugerfordernisbekleidung tragen. Aufschlagung blauer Hüsen wird empfohlen. Möglichste Schonung der Dienstsachen beim Fliegen und bei den praktischen

Arbeiten. Tragen von Jermaschen in und außer Dienst ist verboten. Tadellos sauberer und vorschriftmäßiger Anzug auf der Straße. Keine Hosenträger anstatt der militärischen Dienstkoppel tragen, ebenso keine Brille auf der Mütze. Es ist auf der Straße stets ungeschnallt zu gehen.

Verhalten im Dienst.

Es muß von jedem Flugschüler großer Eifer und begeisterte Lust und Liebe zur Sache verlangt werden. Das selbsttätige Bemühen, täglich zu lernen, sowohl in Hinsicht auf das Fliegen selbst, als auch auf die sehr notwendigen praktischen und theoretischen Arbeiten muß bei jedem in hohem Maße vorhanden sein. Jede Gelegenheit, seine Kenntnisse zu vervollkommnen, wahrnehmen und dabei keine Mühe scheuen. Der Erfolg eines Fliegers hängt zum großen Teile von seinen technischen Kenntnissen ab. Daher unermüdliches Zugreifen bei technischen Arbeiten notwendig, ohne Rücksicht darauf, daß die Finger schmutzig werden.

Verhalten außer Dienst.

Es wird zunächst auf die Garnison-Bestimmungen hingewiesen, die aus der Bibliothek geliehen werden können. Ferner muß der Flugschüler mit allen Mitteln dahin streben, daß der Ruf, der Flieger sei im allgemeinen ein großsprecherischer Mensch, Lügen gestraft wird. Man vermeide daher alles Prahlen, Aufschneiden und laute Reden in Lokalen und betrage sich unauffällig und be-

pfeifen, nicht der Sportbarren marschieren! Guter, vorschriftmäßiger Straßenanzug, wie schon gesagt, strammer militärischer Gruß und einwandfreies militärisches Verhalten in allen Lebenslagen.

Verhalten gegen Kameraden u. Vorgesetzte.

Hilfsbereites, freundliches Wesen gegen alle Kameraden an den Tag legen; keine fortwährenden Streitereien, aus denen leicht Mißstimmungen und Streitereien entstehen können, keine plumpen Vertraulichkeiten im Verkehr einreißen lassen. Gewandtes und strammes militärisches Verhalten gegen alle Vorgesetzten. Zu diesen Vorgesetzten gehören im Flugdienste auch die Freiflugschüler und die Militärfliegerschüler, selbst wenn sie dem Range nach unter dem Flugschüler stehen. Jeder Schule irgendwelcher Art seinem Lehrer anzubieten, ist streng verboten, auch dann, wenn der Lehrer Freiflieger ist oder im militärischen Range unter dem Flugschüler steht.

Verlassen des Flugplatzes.

Jeder im Fliegerheim wohnende Schüler, der die nähere Umgebung des Flugplatzes und Fabrikgelände verläßt, hat sich im Waschlokale ab- und anzumelden.

Nachtzeichen.

Nachtzeichen werden in der Regel nur am Sonnabend gegeben, wenn am Sonntag vormittag kein Flugdienst ist. Nachzeichen benötigen

Mannschaften und Gefreite nach 10½ abends, Unteroffiziere nach 12 nachts, Fortgeschrittene nicht. Urlaub wird in der Regel nur nach abgelegter 2. Prüfung gewährt, wenn sich der Schüler während seiner Ausbildungszeit tadellos geführt hat. Jeder Urlaub muß schriftlich beantragt werden und vorher von dem betreffenden Fluglehrer gezeichnet sein. Läßt sich jemand auf Urlaub etwas zu Schulden kommen, wobei seine Persönlichkeit festgestellt wird, so hat der Schüler dies dem Kommandoführer und Feldwebel unaufgefordert sofort zu melden. Wer auf Urlaub geht, bz. davon zurückkommt, hat sich beim Kommandoführer und beim Feldwebel dienstlich zu melden. Bei Tagesurlaub ist dies nicht nötig.

Bestrafungen.

Wer sich in und außer Dienst nicht tadellos führt, wird bestraft und als zum Flugzeugführer ungeeignet, zur Ablösung gebracht. Bei Verstößen gegen Flugordnung und Disziplin (Urlaubsüberschreitung, ungehöriges Verhalten gegen Vorgesetzte, ungezogenes Benehmen gegen Kameraden und Zivilisten) tritt Arreststrafe ein.

Abgang von der Schule.

Abmelden im Geschäftszimmer im tadellosen Marschanzug. Im selben Anzug hat sich der Schüler bei der Abteilung, zu der er fortbefohlen wird, zu melden. Jeder abgehende Schüler hat dem Bibliotheksverwalter und dem Wirt des Fliegerheims eine Bescheinigung darüber zu bringen, daß er bei

beim Kommando Verpflichtungen mehr hat. Infolge, dessen ist eine Lösung vom Kommandeur herzubringen, daß die Abgabe der Flugerfahrungen usw. geregelt ist. Außerdem hat jeder Schüler für zu unterschreiben, daß er keinerlei Forderungen mehr an die Militär-Flugerschule zu stellen hat. In Großenhain hat sich der Schüler bei folgenden Stellen zu melden:

1.) Registratur der Abteilung,
2.) 1. Kompagnie,
3.) Abteilung 4, zur Empfangnahme der Kontrollkarte,
4.) Werft, zur Einteilung auf eine Maschine.

Sonstiges.

Das Betreten der Fabrikanlagen ist nur dienstlich oder mit ausdrücklicher Genehmigung des Kommandoführers gestattet.

Unterbringung der Fahrräder hat in den hierfür hergestellten Schuppen zu erfolgen.

Gesuche irgend welcher Art sind in der Regel nur schriftlich anzubringen.

Wichtige Bekanntmachungen werden in den Tagesbefehl aufgenommen, erforderlichen Falles täglich und aufgehängt.

Jeder Schüler, der sich krank fühlt, hat sofort Meldung im Geschäftszimmer zu erstatten. Fürärztliche Behandlung ist nur mit Genehmigung des Kommandoführers gestattet.

Auf die große Gefahr der Gesichtsverletzungen wird besonders hingewiesen. Jeder Anwärter, der sich gefährdet. Verletzungen nicht entziehen kann, erhält dafür seine Pflicht, Vorbeugungsmittel gegen Ansteckung anzuwenden. (Protargollösung usw.) Bei Sauberkeit, sachgemäßer und vorschriftsmäßiger Anwendung der betreffenden Mittel ist Ansteckung so gut wie gänzlich ausgeschlossen.

Dem Inhaber dieses

.....

wird hierdurch bescheinigt, daß er Bücher der Militär-Fliegerschule Leipzig-Lindenthal nicht mehr im Besitz hat. Seinen Verpflichtungen gegenüber den Bestimmungen der Bibliothek ist er gerecht geworden.

Leipzig-Lindenthal, am .....

Bibliothek der Militär-Fliegerschule
Leipzig-Lindenthal.

Im Auftrag:

Ich habe an den heute in Marsch zu setzenden

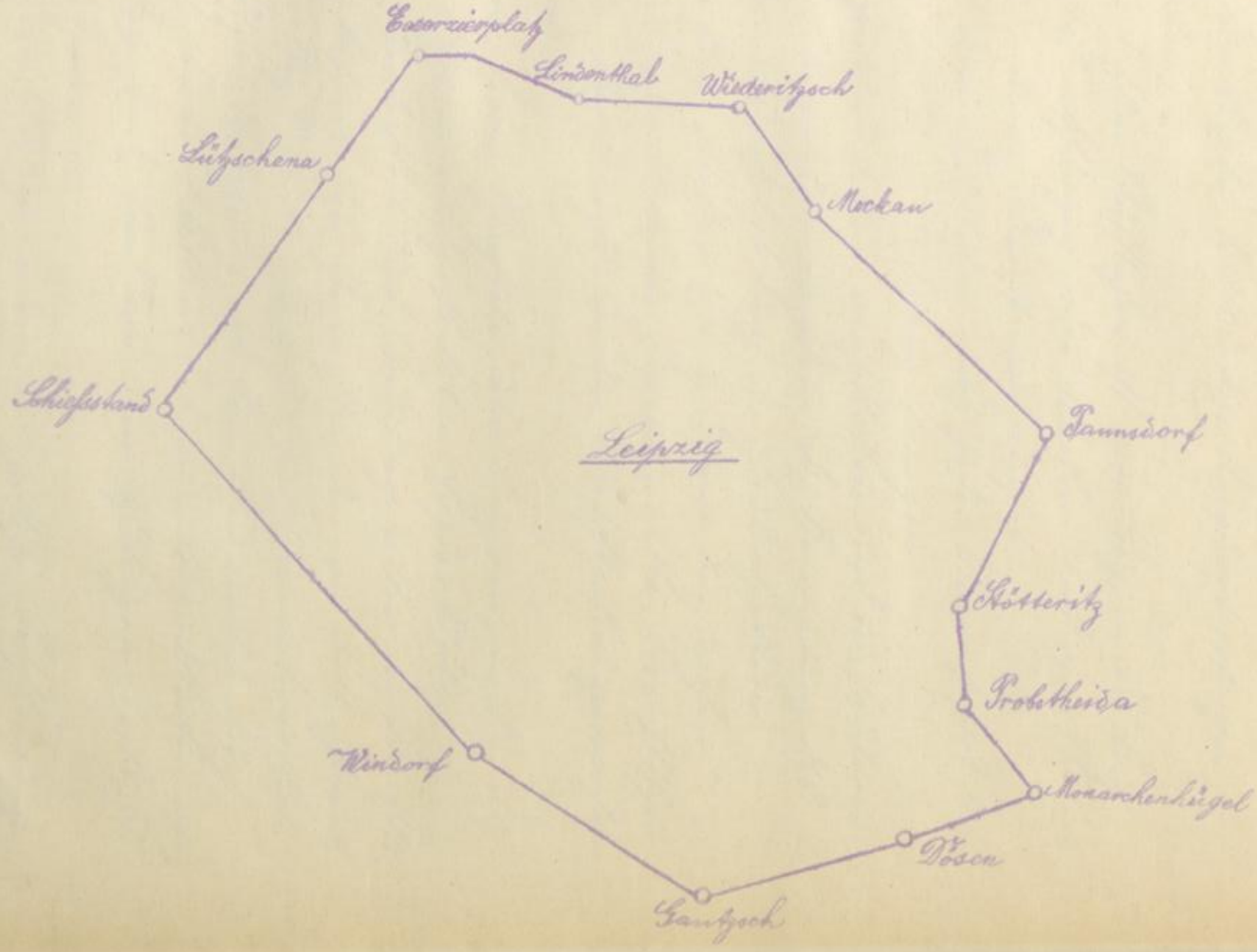
.....

.....

keine Forderungen mehr zu stellen.

Lindenthal, den .....

Standort-Bereich Leipzig.



Hausordnung.

§1) Die Namen der in der Stube liegenden Mannschaften sind an der äußeren Tür in dem daran befindlichen Rahmen zu befestigen, die Namen der Stubenältesten in roter Farbe. Selbständige Umquartierungen sind verboten.

§2) Die Zeit zum Aufstehen ist vom Beginn des Dienstes abhängig. Das Wecken wird vom Unteroffizier vom Dienst ausgeführt.

§3) Nach dem Aufstehen muß jeder Mann sofort sein Bett selbst in Ordnung bringen.

§4) Die Zimmer sollen verschlossen und in sauberem Zustande gehalten werden. Die Reinigung des Fußbodens erfolgt durch die Stubeninspektion.

§5) Mit dem Wasser ist sparsam umzugehen.
Unrat jeder Art, wie Zigarrenreste, Kreuzfolger usw., darf nicht in die Waschbecken geworfen werden
Papier, leere Schachteln usw. kommen in die auf den Fluren aufgestellten Papierkörbe.

§6) Für Reinlichkeit und Ordnung aller in der Stube befindlichen Gegenstände, wie Bett, Schrank, Tisch, Stuhl usw., ist jeder selbst verantwortlich.

§7) Gläser, Bettzeug, Decken usw., welche durch Nachlässigkeiten aller Art oder Brandflecken verdorben sind, sind von dem schuldigen Teile zu ersetzen.

§8) Jede vorsätzliche oder mutwillige Beschädigung, insbesondere das Beschmutzen, Bekritzeln, Beschneiden der Fensterbretter, Türen, Tische, Stühle usw., desgleichen das heftige Zuwerfen der Türen ist strafbar.

das Ausspucken in den Zimmern und Korridoren ist verboten.

§9) Wollene Decken dürfen nicht ohne Überzug benützt, auch nicht an die Überzüge gemäht werden.

§10) Während der Nachtzeit darf in den Räumen keine ruhestörender Lärm gemacht werden, wie auch alles Singen, Pfeifen und laute Sprechen auf Treppen und Korridoren zu unterlassen ist.

§11) Das Rauchen im Bett ist strengstens untersagt; auch darf das Licht in den Zimmern nur bis 10° abends brennen, außer wenn es besonders gestattet worden ist.

§12) Es darf niemand seine Taschen umstülpen lassen oder an einem anderen als dem ihm angewiesenen Orte aufhängen, noch weniger zu letzterem Behufe beliebig Nägel einschlagen.

§13) Kleider und Schuhwerk dürfen nur an dem in Hof und Haus ausdrücklich dazu bestimmten Platze gereinigt werden.

§14) Die Verrichtung von Bedürfnissen an anderen als den vorgeschriebenen Orten, sowie jede Unreinlichkeit dabei wird bestraft. Ebenso darf nur Klosett- und nie Zeitungspapier in die Betten geworfen werden.

§15) Zur Erhaltung der Reinlichkeit auf den Stiegen, Treppen und Zimmern sind die an den Eingängen angebrachten Fußabstreifer zu benützen.

§16) Aus den Fenstern darf nichts gegossen, nichts hinausgeworfen oder hinausgehängt werden.
Beim Öffnen der Fenster müssen die Fensterschutzteller eingelegt werden. Infolge Verschuldens zerbrochene Scheiben müssen ersetzt werden.

§17) Wertgegenstände sind stets sorgfältig aufzube-

waschen; der Brunnen muß stets verschlossen sein, da für abfließendes gekommene Brunnen in keiner Weise Ersatz geleistet wird. Zuwiderhandlungen werden bestraft.

§ 18) Bei Feuersgefahr oder anderen elementaren Ereignissen ist jeder verpflichtet, seine Hilfe unaufgefordert in den Dienst der Öffentlichkeit zu stellen.

§ 19) Mit den im Hause befindlichen weiblichen Dienstboten ist jeder Verkehr zu unterlassen, insbesondere aber auch jedes Zusammentreffen im Wäschehen oder sonst entlegenen Orten innerhalb des Grundstücks der deutschen Flugzeug-Werke. Verstöße werden streng bestraft.

§ 20) Die Haustür wird um 10 Uhr geschlossen. Es müssen sich nach dieser Zeit alle noch außerhalb des Hauses befindlichen Personen, gleichviel ob sie Urlaubsschein besitzen oder nicht, bei der im Grundstück befindlichen Wache melden, um Eintritt in das Haus zu erhalten.

§ 21) Die nachts zur Beleuchtung der Treppen, Flure und Aborte nötige Beleuchtung darf von niemand ausgelöscht werden. Übergriffe werden strengstens untersucht und bestraft.

§ 22) Bettwäsche wird alle 14 Tage gewechselt; jeden Sonnabend werden frische Handtücher durch die Zimmerinspektion ausgegeben, für etwa fehlende jedoch so lange kein Ersatz gegeben, bis sie herbeigeschafft sind.

§ 23) Jede Woche, Mittwoch und Sonnabend, kann in den dafür bestimmten Bädern für Feldwebel, Unteroffiziere und Mannschaften gebadet werden; es erhält jeder zu einem Vollbade zwei Handtücher.

Für jede Benutzung des Bades muß ein Betrag

von 30 Pfennigen entrichtet werden, welcher gegen Rückhändigung einer Bademarke von der Bauinspektion vereinnahmt wird.
Badezeit von früh 10 Uhr bis abends 7 Uhr und zwar für jede Person 30 Minuten Badezeit.
Duschen können jederzeit kostenlos genommen werden.

§24) Vorkommende Verstopfungen an den Wasserleitungen oder sonstige Schäden an der Wasserleitung und elektrischen Einrichtung sind sofort der Bauinspektion zu melden.

§25) Fremdpersonen ist der Eintritt in das Kloppersheim nur gegen Erlaubnis gestattet, weiblichen Personen auch strengste gänzlich verboten.

§26) Dem Bauinspektor muß bei Ausübung seiner Dienstgeschäfte auf Verlangen die nötige Auskunft gegeben werden. Er ist in jeder Weise zu unterstützen. Handwerker, welche mit Ausbesserungen und dergleichen beauftragt sind, dürfen in ihren Arbeiten weder gestört, noch ihnen sonstige Hindernisse in den Weg gelegt werden.

§27) Ohne Vorwissen des Bauinspektors dürfen an den Einrichtungen in den Zimmern keine Veränderungen vorgenommen werden.

§28) Den Mannschaften ist das Betreten der Offiziersräumlichkeiten, inbegriffen Eingänge und Flure, nur zu dienstlichen Meldungen gestattet; jedes Lärmen und laute Sprechen ist dabei strengstens verboten.

Flug-Ordnung

I. Kenntlichmachung des Startplatzes, der Flugbahn und des Landeplatzes.

a) Der Startplatz wird durch den Startmeister gekennzeichnet durch Aufstellung zweier roter Flaggen, an deren Stangen sich Schilder mit der Aufschrift „Linkskurve" bzw. „Rechtskurve" befinden.
Beide Flaggen sind durch eine weiße, gestrichelte Startlinie verbunden.
An der linken Startflagge liegt der Richtungspfeil, an der rechten steht der Windpeilständer, der anzeigt, für welche Art von Flügen der Start durch den Flugältesten (Lehrpiloten) freigegeben wurde.

b) Flugbahn:

siehe Skizze!

c) Landeplatz: das Landezeichen, in der üblichen T-Form, wird vom Startmeister vor Beginn jeden Flugbetriebs mehrere 100 m weit vom Startplatz ausgelegt, damit Störungen zwischen An- und Abflug vermieden werden.

Um das Landezeichen läuft ein weiß gestrichelter Kreis mit dem Radius von 5 km.

II. Flugbetrieb.

A. Kommandos:

1.) Der Flugälteste (Chefpilot) oder sein Stellvertreter bestimmt vor Beginn jedes Vor- und Nachmittagsflugbetriebs in der Regel nach einem Aufstieg, ob Flugwetter ist:

1. für Schulflüge,
2. für Alleinflüge,
3. für 1. Prüfungsflüge,
4. für Freiflüge,
5. für 2. Prüfungsflüge.

Diese Entscheidung teilt er dem Startmeister mit, der sie am Startplatz durch Aufhängen von entsprechenden Wimpeln bekannt gibt und zwar bedeuten:

weißer Wimpel - Schulflüge,
gelber " - Alleinflüge,
roter " - 1. Prüfungsflüge,
blauer " - Freiflüge,
blauer W. mit gelb. Ball - 2. Prüfungsflüge

Ferner bestimmt der Flugälteste Start- und Landerichtung und ob rechts oder links geflogen werden soll. Er teilt diese Entscheidung ebenfalls dem Startmeister mit.
(Bei besonder Nebelgefahr äußerste Vorsicht bei Starterlaubnis.)

2.) Startkommando besteht aus

a) dem Startmeister, der für ordnungsgemäße Aufstellung der zum Flugbetrieb erforderlichen Gerätschaften und Kommandos zu sorgen und auf vorschriftsmäßige Ausführung

führung der Startzeile zu halten hat. Verstöße dagegen sind dem Kommandoführer nach Beendigung jedes Flugdienstes zu melden.
Er ist verantwortlich für gewissenhafte und sorgfältige Führung aller Bücher und Tabellen, die auf den Flugbetrieb Bezug haben.

b) 6 Startgehilfen:

1.) Der Beobachter mit Glas hat die Maschinen, die in der Luft sind, dauernd zu beobachten und Notlandungen, die er wahrnimmt, sofort dem Startmeister zu melden.

2.) Der Beobachter am Landezeichen hat die Landungen zu beobachten und dem Kommandoführer am Schlusse jeden Flugdienstes darüber Bericht zu erstatten.

3.) Der Materialausgeber zur Ausgabe der Winkel und anderer Gerätschaften.

4.) Drei Ordonnanzen zur Vornahme von Feststellungen, Übermittelung von Befehlen und Ausführung besonderer Aufträge. (z.B. Gelbleitung bei rollenden Flugzeugen an der gelben Warnungsflagge.)

c) Das Prüfungskommando, bestehend aus 1 Portepeträger und 2 Flugschülern. Es nimmt die Prüfungen ab und bewirkt die Eintragungen der Prüfungsergebnisse ins Prüfungsbuch.

d) Radkommando. Stärke: 1 Unteroffizier, 6 Mann. Es hat die Aufgabe, Radschäden sofort zu beheben. Der eine Teil des Radkommandos nimmt, mit dem nötigen Ersatzmaterial versehen, Aufstellung am Startplatz, der andere in der Nähe des Landeplatzes.
Sämtliche zum Start-, Prüfungs- und Radkommando gehörigen Leute haben die für sie bestimmten

Linien zu tragen. Die schon am Abend vorher zu den betreffenden Dienstverrichtungen Kommandirten treten 10 Minuten vor den anderen Schülern am Startfaul an.

B. Der Flugdienst selbst.

Aufstellung der Apparate bei Beginn des Dienstes siehe Skizze.
Jedes Flugzeug ist mit den entsprechenden Wimpeln rechtzeitig zu versehen. Ausgabe der Wimpel am Startplatze.
Es bedeuten:

weißer Wimpel	-	Schulflug,
gelber "	-	Alleinflug,
roter "	-	1. Prüfungsflug,
blauer "	-	Zweisitzerflug,
gelber W. mit roter Ball	-	½ Stunden-Flug,
blauer W. mit gelbem Ball	-	2. Prüfungsflug.

Jedes Flugzeug muß, wenn es an der Startlinie, die nicht überrollt werden darf, erscheint, auf reichlich startfertig sein.
Starterlaubnis ist durch deutliches Zurseitestrecken beider Arme nachzusuchen. Sie wird erteilt durch Winken einer roten Handflagge.
Der Start darf nur freigegeben werden, wenn das vorausgeflogene Flugzeug über den Platzrand und schon in die Kurve gegangen ist.
Beim Fluge selbst ist nach Möglichkeit ganz genau die auf der Skizze ersichtliche Route einzuhalten.
Beim Halbstundenflug ist 1 Barograph, bei der 2. Prüfung sind 2 Barographen mitzunehmen.

Die Barogramme sind wie folgt zu beschreiben:

1. (bez. 2.) Halbstundenflug des Fliegers:
am . . . . . 19 . . .
Name des Flugzeuges:
Wetter:
Unterschrift des Fluglehrers:

---

2. Prüfung des Fliegers:
am . . . . . 19 . . .
Name des Flugzeuges:
Wetter:
Unterschrift des Führers des Prüfungskommandos:

Die Barogramme sind sofort wieder abzugeben.

Die Landungen sind als Zielanflüge ~~an~~ das Landezeichen hin zu machen. Ist das Landezeichen nicht frei, so darf nicht nach der Seite, nach der abgerollt wird, gelandet werden.

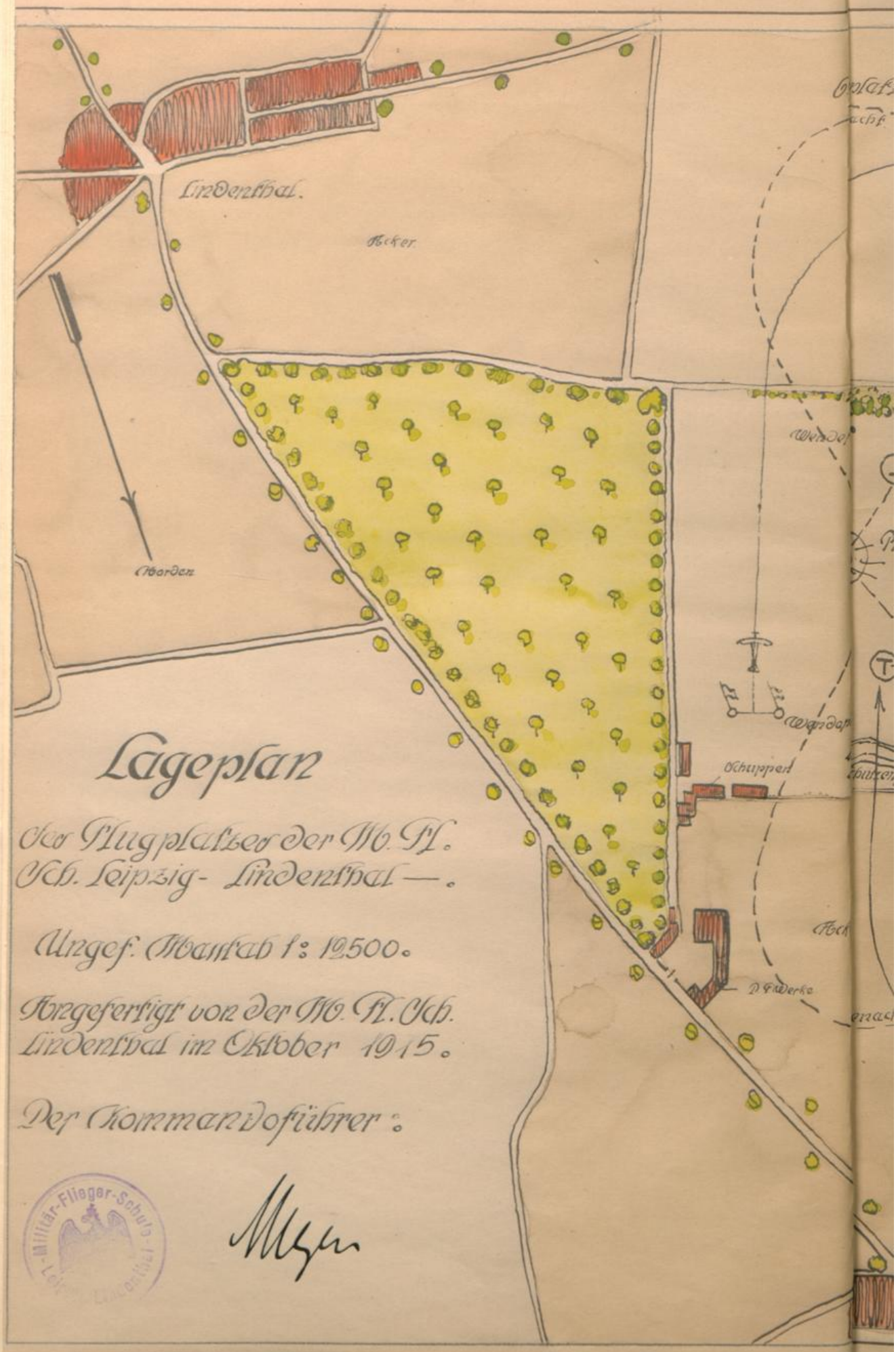
Das Zurückrollen hat auf dem vorgeschriebenen Wege (siehe Skizze) zu erfolgen.

Das Kommando der Mil. Fliegerschule Leipzig-Lindenthal.

gez. Meyer,
Oberleutnant.

Nachtrag zu B (Wimpel betr.): Außerdem wird die Anzahl der in der Luft befindlichen Piloten durch Aufhängen roter Wimpel sichtlich am Wimpelständer angezeigt.

Während des Flugbetriebes hat stets ein Kraftwagen sich zu Hilfeleistungen für Unfälle bereit zu halten. Der Kraftwagen ist vor Beginn des Flugbetriebes mit folgenden Gegenständen zu belasten: Tragbahre mit Krankentasche, Sanitätskoffer; außerdem Werkzeugkiste, Handfeuerlöscher, ein Paar Asbest, handschuhe.



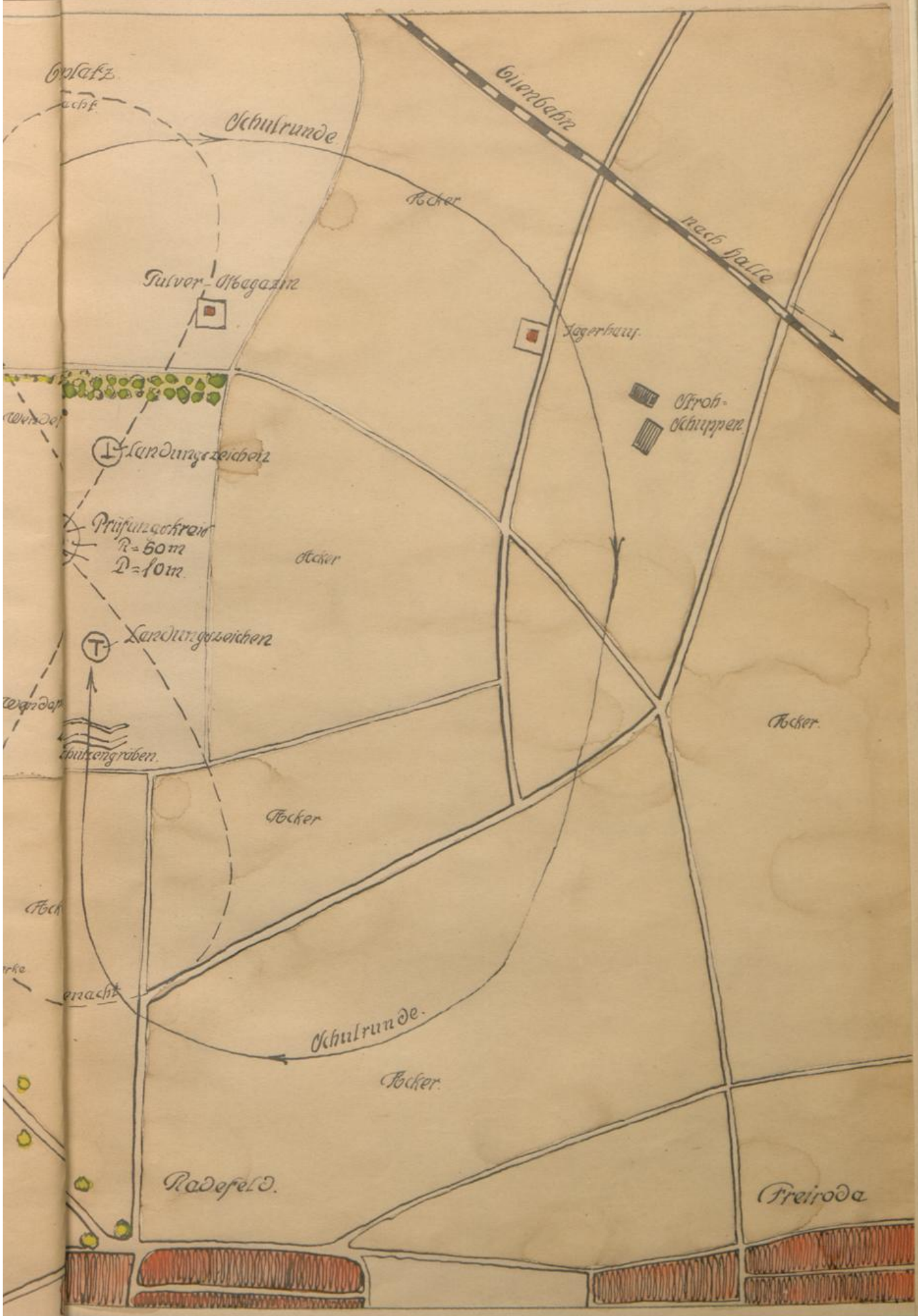
Lageplan

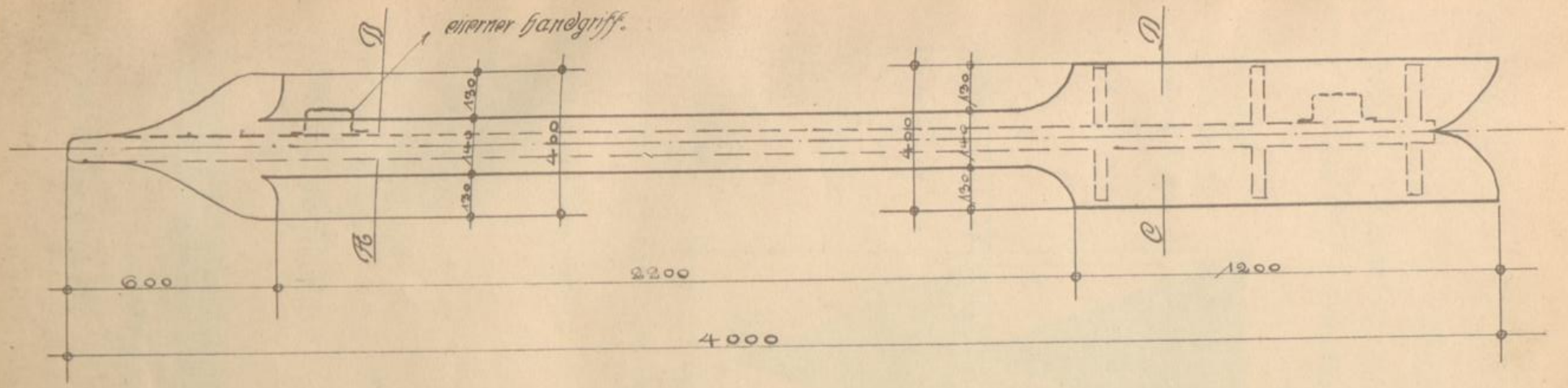
der Flugplatzes der Mil. Fl. Sch. Leipzig-Lindenthal —.

Ungef. Maßstab 1: 12500.

Angefertigt von der Mil. Fl. Sch. Lindenthal im Oktober 1915.

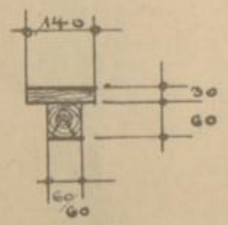
Der Kommandoführer:


Schulrunde
Acker
Eisenbahn
nach Halle
Pulver-Abgazin
Lagerhaus
Stroh-
Schuppen
Landungszeichen
Prüfungskreis
R=60m
D=10m
Acker
Landungszeichen
Acker
Schutzengräben
Acker
Schulrunde
Acker
Radefeld
Freiroda

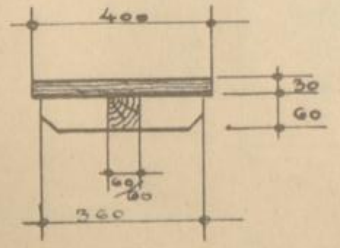


Material: Fichtenholz Anstrich: Rückseite, Karbolineum. Aufsicht, weiner Ölfarbenanstrich mit schwarzer Aufschrift: Starkrichtung.

Maßstab: 7cm = 1m.



Schnitt A–B.



Schnitt C–D.

Richtungspfeil für die Mbil. Fl. Sch. L. Lindenthal.

Lindenthal am 1. 10. 15. Der Kommandoführer:

Meyer

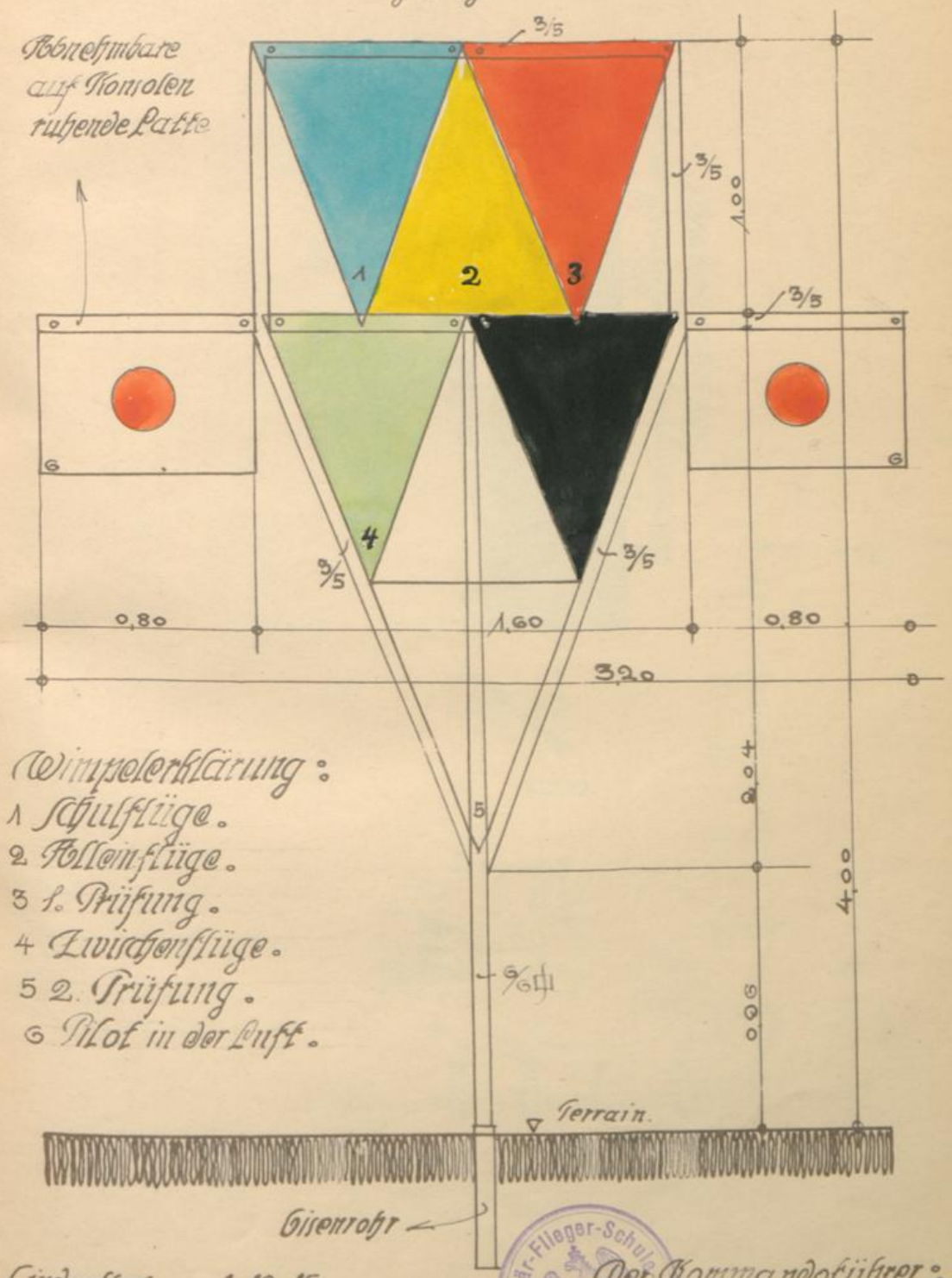
Taf 2

Blatt 3.

Wimpelständer für die Militär Fl. Sch. L. Lindenthal.

Maßstab = 1:20.

Material: Fichtenholz. Anstrich: 2 x mit Karbolineum getränkt, Wimpel sind mit Messingösen versehen u. werden an breitköpfige Messingschrauben gehängt.



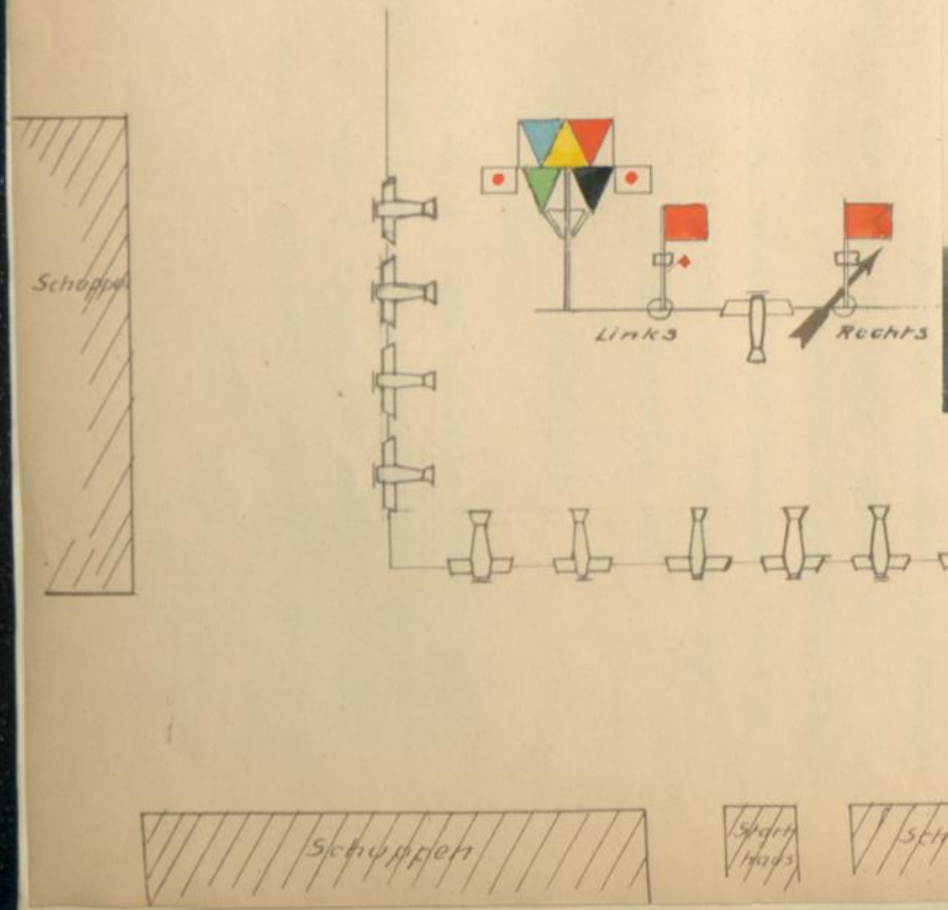
Wimpelerklärung:
1 Schulflüge.
2 Allemflüge.
3 1. Prüfung.
4 Zwischenflüge.
5 2. Prüfung.
6 Pilot in der Luft.

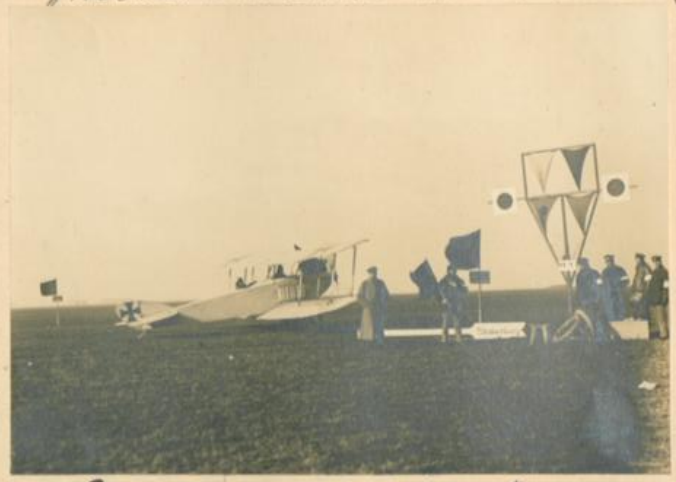
Lindenthal am 1. 10. 15.

Der Kommandoführer:
Meyer

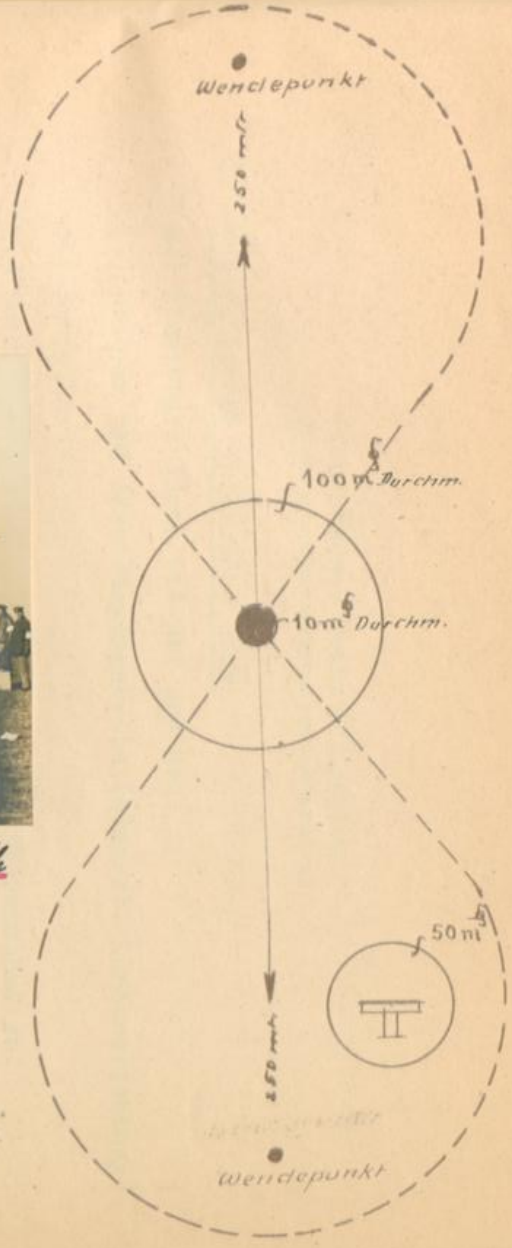
Aufstellung der Flugzeuge Start und Platz Markierung.

Anmerkung:
An beiden Startflaggen sind 2 Schilder angebracht mit der Bezeichnung: „Rechts und Links-Kurve."





Vorbereitung der Militär-Flieger-Schule Leipzig-Lindenthal



Technischer Ausbildungsplan.

I. Theoretischer Unterricht über:

a.) Flugzeuge, ihren Entwurf und Bau.

b.) Motoren und ihre Wirkungsweise (einschl. Zündvorrichtung).

c.) Propeller.

d.) Betriebsstoffe und ihre chemischen Eigenschaften.

e.) Luftwiderstände.

f.) Festigkeitslehre.

g.) Materialienkunde.

h.) Hilfsinstrumente (Höhen-, Neigungs- Druckmesser) usw.

i.) Wetterkunde.

k.) Orientierung nach Karte und Kompass.

l.) Heereseinteilung, Länge und Zusammensetzung von Marschkolonnen, ihre Unterscheidungsmerkmale.

m.) Verhalten des Flugzeugführers bei Kriegsflügen. (Erkundung, Bombenabwurf, Luftkampf usw.)

Dadurch, dass einzelne Vorträge im Auszug (siehe Anlagen) schriftlich niedergelegt und diese Ausführungen vervielfältigt den Schülern gegeben werden, ist eine Vertiefung und Festigung der Kenntnisse zu erwarten, namentlich auch dann wenn jeder Schüler mindestens 1 mal in der Woche eine schriftliche, kurze technische Arbeit (Extemporale) unter Aufsicht schreiben muss.

Der theoretische Unterricht ist abzuhalten:

1.) von geeigneten Fluglehrern,

2.) von Jngenieuren der in Frage kommenden Flugzeugfabrik,

3.) von anderen Fachleuten, die sich namentlich dann leicht finden lassen, wenn die Schule sich in der Nähe einer Stadt befindet, die Universität oder technische Anstalten hat,

4.) von geeigneten Schülern. Oefter wird unter den Schülern der eine oder andere sein, der infolge seiner technischen Vorbildung dazu brauchbar ist.

Der Unterricht muss so voraussetzungslos und anschaulich wie möglich sein. Motorteile (am besten durchschnittene), Modelle, Photographien, Skizzen, Experimente usw. in weitestem Masstabe benutzen.

II. Praktischer Unterricht.

1.) Tägliches Arbeiten aller Schüler an ihren Flugzeugen und Motoren unter Anleitung und Aufsicht ihrer Lehrer. (Auffüllen des Betriebsstoffes, Reinigen der Zündkerzen, Verteilerscheiben usw. Einspritzen von Petroleum, Unterbocken des Flugzeuges usw.)

2.) Tatkräftige Hilfeleistung der Schüler bei Instandsetzungsarbeiten, namentlich bei solchen, zu denen sie selbst die Veranlassung gegeben.

3.) Unterricht am laufenden Motor über Störungen, woran man sie erkennt, wie man ihre Ursachen feststellt und sie behebt.

Die Störungen sind absichtlich an einem Unterrichtsmotor hervorzurufen.

4.) In Gruppen von 6 - 8 Mann sind folgende Tätigkeiten unter geeigneter Anleitung und Aufsicht auszuführen:

a.) Auseinandernehmen, Reinigen und Zusammensetzen eines alten, nicht mehr gebrauchsfähigen Lehrmotors.

b.) Auf- und Abmontieren eines Lehrflugzeuges (einschliesslich Verspannen).

c.) Verladen eines Flugzeuges.

d.) Schweissen, Löten, ferner Bohren, Sägen, Schneiden von Metallen usw.

e.) Eingehende Besichtigung der einzelnen Abteilungen

der in Frage kommenden Flugzeugfabrik (Tragdeckbau, Rumpfbau, Anschlägerei usw. einschliesslich Erläuterung der verschiedenen Metallbearbeitungsmaschinen).

Ueber die in den Gruppen 4a - 4e arbeitenden Leute ist Buch zu führen, da jeder Schüler mindestens 1 mal in jeder Gruppe gearbeitet haben muss.

Die Arbeit in den Gruppen geht anderen Dienst in der Regel vor, abgesehen vom Flugdienst selbst.

5.) Alle sonstigen Gelegenheiten, wie Materialbelastungsproben, Bergen eines verunglückten Flugzeuges, in Gangsetzen eines unregelmässig laufenden Motors sind nach Möglichkeit für Unterrichtszwecke stets auszunutzen.

6.) Empfehlenswert ist es fernerhin, gelegentlich technische Betriebe zu besichtigen, um den Horizont und das allgemeine technische Verständnis des Flugschülers zu erweitern. (z.B. Elektricitätswerke, Gasanstalten, Telegraphen und Fernsprechämter, Maschinenanlagen usw.)

Verhältniszahl der Schüler,Lehrer und Maschinen.

=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=

Das Vorteilhafteste ist es,wenn jeder Lehrer 2 mit voller Doppelsteuerung versehene Maschinen hat,auf welchen seine Schüler geschult und auch ihre Alleinflüge ausführen.Es muß eine Flugreserve da sein von mehreren Maschinen,sodaß bei Brüchen,welche innerhalb 48 Stunden nicht repariert sein können,sofort eine Ersatzmaschine gestellt werden kann.Bei einer größeren Fliegerschule empfiehlt es sich zur Erleichterung der Flugältesten,wenn etwa 5 - 6 Lehrer zu einer Fluggruppe zusammengefaßt werden.An der Spitze der Fluggruppe steht ein Lehrer als Fluggruppenführer.Alle Fluggruppen,die in sich selbständig wie möglich sein sollen,unterstehen der einheitlichen Leitung des Flugältesten.

Zur Beachtung für die Herren Fluglehrer.

(Auszug aus der Dienstanweisung der Militär-Flugerschule Leipzig-Lindenthal.)

1.) Jeder Lehrer muß bei jedem Flugdienst die ihm zugewiesenen Flugzeuge in der Luft ausprobieren, bevor er sie den Schülern zum Alleinflug übergibt. Es ist empfehlenswert, auch Schulflugzeuge allein zu fliegen, bevor Schüler mitgenommen werden.

2.) Von außerordentlicher Bedeutung ist es, daß der Lehrer rechtzeitig erkennt, ob sein Schüler sich zum Fliegen eignet. Ist dies nicht der Fall, so beantragt der Lehrer umgehend beim Kommandoführer schriftlich die Ablösung mit eingehender Begründung. Liegen keine körperlichen Fehler beim Schüler vor, so muß der Lehrer ihm mindestens 10 normale Schulflüge gegeben haben, ehe er die Ablösung beantragen darf. Zuvor ist dieses Gesuch dem Flugzeugführer zur schriftlichen Stellungnahme vorzulegen, welcher zu diesem Zwecke den Schüler beim Fliegen zu prüfen hat.

Schon im Interesse ihrer selbst müssen unfähige oder minder begabte Schüler sobald als möglich abgelöst werden. Eine nicht aus disziplinaren Gründen erfolgte Ablösung ist nie eine Schande für den Schüler.

3.) Das Hauptziel der Ausbildung ist, sicherfliegende Schüler zu erziehen, die sich durch solide, geheegene Flugkenntnisse und durch Besonnenheit auszeichnen.

Die Schnelligkeit der Ausbildung darf nie zum leitenden Gedanken werden.

4.) Die Anzahl der Schulflüge richtet sich nach der

Beschäftigung des Lernenden; lieber zu viel Schülflüge als zu wenige. Darauf achten, daß jeder Schüler möglichst an jedem Flugtage mehrere Male fliegt, jedoch soll während eines Vor- bz. Nachmittagsflug, dienstes der Schüler in der Regel nicht mehr als 5 Schülflüge bekommen.

40 Schülflüge (zu mindestens je 1 geschlossene Normal, runde) sind das Minimum bis zum 1. Alleinflug. Vor dem 1. Alleinfluge muß der Lehrer seinem Schüler einige Flüge gegeben haben, wobei der Schüler im hinteren Sitze saß, soweit dies bei dem jeweiligen Maschinenbestand durchführbar ist.

5.) Nachdem die unter 4 genannten Bedingungen einwandfrei erfüllt sind, hat der Lehrer seinen Schüler zur Vornahme einer Prüfung seinem Flugzeugführer vorzuführen. Dieser prüft den Schüler bei einem Fluge, wobei der betreffende Schüler nach Möglichkeit hinten zu sitzen hat.
Der betreffende Flugzeugführer stellt dann die Reife des Schülers zum 1. Alleinflug fest oder verlangt weitere Schulung an.

6.) Unmittelbar vor dem Start zum 1. Alleinflug hat der Lehrer dem Schüler nochmals mindestens einen Schülflug zu geben, wobei der Schüler nach Möglichkeit hinten zu sitzen hat. Wenn es sich irgend, wie machen läßt, ist dazu dieselbe Maschine zu benutzen, auf der der Schüler nachher seinen 1. Alleinflug ausführt.

Wenn der Schüler seinen 1. Alleinflug antritt, ist es empfehlenswert, denselben vor dem Start so wenig wie möglich durch Anweisungen und Ratschläge zu stören.

7.) Vor Antritt der Alleinflüge ist es bis zur Ablegung der 1. Prüfung empfehlenswert, den

Schüler stets erst noch einmal zu schulen, nach Maßgabe der unter Punkt 6 gegebenen Anweisungen. Dies ist dann unerläßlich, wenn zwischen den einzelnen Flügen ein längerer Zwischenraum als ein Tag liegt.
Vorsicht in der Ausbildung ist das sicherste Vorbeugungsmittel gegen den Bruchschaden. Bis zur 1. Prüfung möglichst viel Alleinflüge machen lassen. Hat nun der Schüler mindestens 40 bruchfreie, gut durchgeführte Alleinflüge gemacht hat, darf er frühestens zur 1. Prüfung zugelassen werden.
Es ist darauf zu achten, daß der Schüler bei seinen Alleinflügen vor der 1. Prüfung sowohl Rechts- als auch Linkskurven geflogen hat. Empfehlenswert ist ferner, daß der Lehrer (vorn, sitzend) mit seinem Schüler einmal eine vorschriftsmäßige Prüfungsfahrt geflogen hat.
Nach der ersten Prüfung ist sofort vom Lehrer auf vorbereitetem Formulare eine schriftliche Beurteilung der Motorenkenntnisse des Schülers an das Kommando einzureichen.
8.) Bei den ersten Alleinflügen ist es wichtig, daß der Lehrer seinen Schüler dauernd beobachtet und dem offen Fehler mit ihm eingehend bespricht. Der Lehrer darf nicht erlahmen, den Schüler fortdauernd zu belehren, auch über die von andern gemachten Fehler.
Bei guten Leistungen mit Lob und Anerkennung nicht zurückhalten; das stärkt das zum Fliegen notwendige Selbstvertrauen.
9.) Zwischen erster und zweiter Prüfung sollen möglichst viele Zwischenflüge ausgeführt werden, lieber mehr als zu wenig.

das Minimum sind ~~25~~ 30 bruchfreie, gut durchgeführte Zweisitzerflüge einschließlich 2 Halbstundenflügen.

10.) Der erste Halbstundenflug soll nicht vor dem 12., der zweite nicht vor dem 20. Zweisitzerflug stattfinden. Dabei soll sich der Schüler allmählich an Höhe gewöhnen. Beim 1. Halbstundenflug soll der Schüler in der Regel etwa 700 m, beim 2. etwa 1200 m erreichen, wenn nicht zwingende Gründe dagegen sprechen.
Kein Lehrer darf seinen Schüler zum 1. Alleinflug, zur 1. oder 2. Prüfung loslassen, ehe sich derselbe beim Kommandoführer gemeldet hat, möglichst tags zuvor.

11.) Sofort nach Abl-gung der 1. und 2. Prüfung hat der Lehrer auf besonders vorbereitetem Formular eine schriftliche Beurteilung des Schülers an den Kommandoführer einzureichen.
Die Beurteilung nach der 2. Prüfung muß vorher dem Flugzeugführer zur Zeichnung oder Stellungnahme vorgelegt werden.

12.) Über schwerere Brüche ist sofort auf vorbereiteten Formularen ein Protokoll aufzunehmen. Nach Brüchen ist der Schüler grundsätzlich wieder so lange zu schulen, bis der Lehrer die Überzeugung hat, daß der nächste Alleinflug glatt von statten gehen wird.

Das Kommando der Militär-Fliegerschule Leipzig-Lindenthal

gez. Meyer,
Oberleutnant.

Nachtrag zu Punkt 10:
Jeder Schüler muß auf der Maschine: Typ A.E.G. 15 schon ausgebildet sein u. mehrere gut gelungene Alleinflüge darauf ausgeführt haben. Die Ausbildung muß sich auf mindestens 5 Flüge erstrecken.

Nachtrag zu Punkt 2, Absatz 1:

Ein von einem Flugzeugführer eingereichtes Ablösungsgesuch muß zuvor dem Flugältesten (Chefpiloten) vorgelegt werden. Reicht jedoch der Flugälteste selbst ein Ablösungsgesuch ein, so wird vom Kommandoführer ein Fluglehrer gemäß schriftlicher Begutachtung der Ablösung jeweilig bestimmt, um der Verfügung der Inspektion vom 13. 10. 15 Abteilung IV b B Nr. 6931 K 15 gerecht zu werden.

Nachtrag zu Punkt 12:

Es ist selbstverständlich, daß jeder Alleinflieger, der beim Fliegen einen Kardinalfehler machte, welcher zufälligerweise einmal nicht zum Bruche führte, noch einmal zu schulen ist. Größte Vorsicht in der Ausbildung ist das beste Vorbeugungsmittel gegen Bruch und liegt auch sehr im Interesse des Lehrers selbst

Bestimmungen für Flugschüler.

(Auszug aus der Dienstvorschrift der Mil. Flugschule Leipz.-Lindenthal.)

1.) Wer sich nicht wohl und frisch fühlt, meldet dies sofort seinem Lehrer. Er darf unter keinen Umständen allein fliegen.
Es ist empfehlenswert, vor Antritt des Fluges aufzutreten.
Zum Fliegen ist stets eine Fluggkappe aufzusetzen.
Jeder darf nur die Maschine benützen, zu der er eingeteilt und nur so viele und so lange Flüge machen, als ihm erlaubt wurde.
Jeder hat die für ihn in Betracht kommende Maschine mit Flaggen zu versehen.
Zu jedem Fluge ist mit Benzin getränkte Putzwolle zum Abwischen der verölten Brille mitzunehmen.

2.) Vor dem Start: Maschine genau nachsehen.
Vorsicht beim Durchdrehen der Luftschraube; sich nie in die Ebene des laufenden Propellers stellen.
Motor erst mit – Zündung – einige Zeit langsam laufen lassen, dabei nicht andere Maschinen mit Propellerwind belästigen.
Bequemer Sitz und gut angepaßte Brille sind von außerordentlicher Wichtigkeit.
Verwindung gerade stellen.

3.) Start selbst nur vom Startplatze aus und nur dann beginnen, wenn durch Flaggensignal freigegeben. Der Start wird erst dann freigegeben, wenn es ausgeschlossen ist, daß die startende Maschine in den Propellerwind der vorher gestarteten kommen kann.
Wer am Startplatze erscheint, muß auch wirklich startbereit sein.

Allmählich Vollgas geben; dabei volle Vorzündung.
Bei starkem Luft- oder Rythmuslaufen der Maschine sofort Gas weg!
Langer Start mit horizontal stehendem Wassersammler.
Bei unregelmäßig laufendem Motor unter keinen Umständen Flug ausführen.

4.) Das Abheben der Maschine hat beinahe von selbst zu erfolgen; auf keinen Fall Maschine überziehen; nicht gleich in die Kurve gehen.

5.) In der Luft Steuerungsausschläge allmählich einleiten und nicht übertreiben. Keine scharfen Kurven, keine Kunstflüge.
Steigen nach Gefühl unter Ausfierung des Wassersammlers. Der Tourenzähler ist nicht für richtiges Steigen maßgebend.
Nach anderen Maschinen umsehen. Instrumente beobachten, vor allem Benzindruckmesser.
Ohne genügenden Grund nicht in niedriger Höhe über den Wald oder die Ortschaften fliegen. In unmittelbarer Nähe des Flugplatzes bleiben.
Unter keinen Umständen in die Wolken fliegen.
Orientierung darf nicht verloren gehen; sofort sobald als möglich landen; kein langes Suchen nach dem Aufstiegsplatz. Ebenso bei schlecht laufendem Motor, ungünstiger werdendem Wetter, drohendem Nebel usw. sobald als möglich niedergehen; wenn angängig, den Platz zu erreichen suchen.

6.) Das Abstellen des Motors nicht ruckweise, sondern allmählich. Sofort durch Tiefsteuer zur Gleitflug-lage übergehen. Bei Gleitflügen aus größerer Höhe Manometer stark unter Beobachtung halten.
Hat es den Anschein, daß der Platz nicht mehr

erreicht wird oder hindern andere Maschinen beim Landen, Apparat waagrecht stellen, gleichzeitig langsam Gas geben, nur Runde.

7.) Landung möglichst nur auf das Landezeichen zu. Vorher von weitem die genaue Richtung dorthin aufnehmen; dann erst Motor abstellen. Blick beim Landen in der Hauptsache geradeaus; nicht seitwärts hinunter sehen.
Nach längeren Flügen vor der Landung erst an der Fahne und am Landezeichen feststellen, ob Wind nicht aufgefrischt oder Richtung gewechselt. Stets gegen den Wind landen.
Bei Brand sofort Gas und Zündung weg, Benzinhahn zudrehen, Druck ablassen.

8.) Nach der Landung sofort ohne Aufenthalt und nur auf vorgeschriebenem Wege langsam mit möglichst gleichmäßiger Tourenzahl zurückrollen, dabei Augen auf. Nicht mit beschädigten Rädern oder Achsen lange Strecken zurückrollen, sondern erst an geeignetem Orte reparieren. Motor vor Abstellen einige Minuten langsam mit Zündung laufen lassen, dann erst ausschalten.
Nach Beendigung des Flugdienstes Motor mit Petroleum einspritzen.
(Bei Frost muß nach Beendigung des Flugdienstes darauf gehalten werden, daß das Wasser aus dem Motoren sofort abgelassen wird; ist dieses mit Spiritus oder Glycerin vermischt, darf es nicht weggegossen werden.)

9.) Bei Außenlandungen sofort Landeplatz und eingetretene Maschinenbeschädigung genau melden, unter sorgfältiger Angabe der Adresse, unter der der Flieger schnellstens zu erreichen ist.

Ohne die dazu erforderliche Erlaubnis darf unter keinen Umständen wieder aufgestiegen werden.

10.) Vor Antritt des ersten Alleinfluges, der ersten und zweiten Prüfung ist persönliche Meldung beim Kommandoführer erforderlich.

11.) Rauchen während des Flugdienstes, außerdem in der Nähe der Maschinen sowie in den Schuppen ist verboten.

12.) Wer vorstehenden Bestimmungen, die am 1. und 15. jeden Monats beim Antreten zu verlesen sind, zuwiderhandelt, wird bestraft und unter Umständen abgelöst.

Das Kommando der Militär-Fliegerschule Leipzig-Lindenthal

gez. Meyer,
Oberleutnant.

<u>Nachtrag zu Punkt 10:</u> Vor Antritt der 1. und 2. Prüfung hat der Prüfling sein Vorhaben dem Prüfungskommando zu melden bzw. melden zu lassen.

<u>Nachtrag zu Punkt 1:</u> Das selbständige Rollen auf Flugmaschinen darf nur von Alleinfliegern geschehen. Rollübungen sind mit dem Rollapparat zu Zeiten, wo nicht geflogen wird, vorzunehmen.

Prüfungsbestimmungen.

Jede Prüfung ist bei dem Prüfungskommando anzumelden bzw. anmelden zu lassen.

Bei der I. Prüfung sind 2 mal je 5 Flüge zu fliegen. Nach je 5 ist eine Zellandung mit abgestelltem Motor auf eine vorher bestimmte Stelle hin zu machen, wobei das Flugzeug innerhalb eines Umkreises von 50 m zum Stehen kommen muß. Es muß bei dem Fluge eine Höhe von mindestens 100 m erreicht werden. Auf dieser Höhe ist im Gleitflug zur Landung zu schreiten. Mißerfolgte Zellandungen können nachgemacht werden. Die Höhe wird schätzungsweise festgestellt. Eine angefangene Prüfung muß innerhalb 14 Tagen erledigt sein, sonst von neuem abzulegen.
Flugbahn und Zellandungsstelle siehe Skizze!

Die II. Prüfung besteht in einem Überlandflug von 1 stündiger Dauer, wobei eine Höhe von mindestens 2000 m zu erreichen ist. 75 kg Ballast sind im Vordersitz mitzunehmen. Die Landung hat im Gleitflug aus mindestens 500 m Höhe zu erfolgen.
Es sind 2 Barographen mitzunehmen.

Es wird kein Schüler zur II. Prüfung zugelassen, der nicht vorher dem Kommandoführer vorgeflogen hat.

Jeder neu eintretende Schüler hat sofort eine mündliche und längere schriftliche Motorprüfung zu machen, damit ein klares Bild über seine technischen Vorkenntnisse gewonnen wird.

Nachträge:

~~zu Allgemeine Bestimmungen:~~
Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften ist die Annahme irgendwelcher Geschenke von der Firma oder das Anbieten solcher an die Fluglehrer bzw. an die Angestellten der Firma auf Strengste untersagt.

Nachtrag zur Flugordnung: Bei Anwesenheit größerer Truppenkörper auf dem Flugplatze dürfen nur Lehrer und höhere Schüler, die die 1. Prüfung schon abgelegt haben, fliegen.

Außerhalb des offiziellen Flugschulbetriebs darf kein Militärflugzeug oder Schüler aufsteigen, wenn sie nicht die ausdrückliche Genehmigung des Kommandoführers haben oder seines Stellvertreters.

Für den Fall der Abwesenheit des Kommandoführers oder des Chefpiloten hat der nächst ältere ohne weiteres dessen Stellvertretung zu übernehmen.

Bei Unglücksfällen sind die Flugschüler, soweit sie nicht zu Hilfeleistungen gebraucht werden, von der Unglücksstelle fern zu halten.

Während des Flugbetriebes dürfen von Militärflugzeugen keine, ohne mit Genehmigung des Kommandoführers solche Flüge ausgeführt werden, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Schulbetrieb stehen. (Abnahmeflüge, Ausprobierungsflüge.)

Zum Mitfliegen mit andern Fliegern, als den bei der Schule tätigen Lehrern, ist die Genehmigung des Kommandoführers erforderlich.

Die Verteilung neu kommandierter Schüler geschieht durch den Flugältesten nach Rücksprache mit sämtlichen Lehrern.

Zu Allgemeine Bestimmungen, Abschnitt Urlaub, Aufsichten:

Um keine Flugpause eintreten zu lassen zwischen Beendigung der Ausbildungszeit bei der Flugerschule und Beginn der weiteren fliegerischen Tätigkeit bei der Ersatz Flieger Abteilung ist es ratsam, nach der 2. Prüfung keinen Urlaub zu geben, sondern den Urlaub kurz vor der 2. Prüfung zu gewähren.

Zu Abschnitt: Verhalten im Dienst:

1. Der Schüler muß selbst darüber wachen, daß er soviel als irgend möglich und ihm dienlich ist, fliegt. Ist der Schüler mit seiner Kurs in Rückstande, so hat er ihn eifrig zu bekommen, den Lehrer sofort seinen Lehrer darauf aufmerksam zu machen. Treten Schwierigkeiten ein, so hat er sich zunächst an seinen Flugzeugführer, dann an den Geschwaderführer und nötigenfalls an den Kommandeur zu wenden.

Abgangs-Zeugnis von der Militär-Fliegerschule Leipzig-Lindenthal

Des Schülers		Kurze Personalien:				Bestand I. Prüfung						Beurteilung und Bemerkungen
Dienstgrad	Name (in Klammer darunter der Name des Lehrers)	Geboren		Schulbildung und Zivilberuf	Familienstand	am	nach wieviel Schulflügen	nach wieviel Alleinflügen	nach wieviel Tagen seit Kommandierung	auf welchem Flugzeug	mit welchem Motor	
		am	in									
	( )											

Bestand II. Prüfung						Brüche während der ganzen Ausbildung		Motoren-Kenntnisse usw.
am	nach wieviel Alleinflügen nach der I. Prüfung	nach wieviel Tagen seit Kommandierung	in welcher Höhe	auf welchem Flugzeug	mit welchem Motor	leichte	schwere	

Leipzig-Lindenthal, den 191

Oberleutnant und Kommandoführer.

Kunstdruck Wenzel, Leipzig.

Beurteilung der Motorenkenntnisse des Flugschülers:

Kommandiert seit :

Zivilberuf :

Beurteilung :

.....

Lindenthal, den ..... 1915. Fluglehrer

Bemerkung:
Diese Beurteilung ist sofort nach Ablegung der I. Prüfung abzugeben.

Ursache des Bruches mit kurzer Beschreibung des Vorfalles :

Lindenthal, den ....

Fluglehrer.

Bemerkung :

Jeder Fluglehrer hat über den von seinem Schüler oder ihm selbst gemachten Bruch s o f o r t vorstehendes Formular ausgefüllt auf dem Geschäftszimmer abzugeben.

Anhaltspunkte bei Besichtigung von Fliegerschulen.

Wohnen die Flugschüler in Kasernen?
" " " " Bürgerquartier?
Werden gemeinsame Abende zwischen Lehrern, Offizieren und Schülern veranstaltet?
Dürfen die Schüler, wenn dienstfrei, in die Stadt?
Bis wieviel Uhr: Feldwebel, Unteroffiziere, Mannschaften?
Wo wohnen die Lehrer?
Wann beginnt der Dienst für Lehrer?
" " " " " Schüler?

Gibt es gedruckte Verordnungen für Schüler und Lehrer?
Haben Lehrer und Schüler einen Ausflugstag?

Ist ein ständiger Startmeister angestellt?
Bestimmungen über Start und Landung?
Strafen beim Überschreiten dieser?
" nach Brüchen? (Startverbot usw.)
Wie und wo sind für Startbücher werden geführt?
Wie oft wird exerziert?
Arbeiten die Schüler an den Maschinen?
Gibt es Unterschriftstafeln über Reparaturen an den Maschinen?
Dienst bei schlechtem Wetter?
Einteilung der Tage?
Werden technische Werke benutzt?
und andere als flugtechnische Vorträge gehalten?

Wieviel Schüler hat ein Lehrer?
Wieviel Lehrer schulen bei einem Dienst?
Und 2 Fragen, welche getrennt schulen?

Wieviel Schulflüge bis zum 1. Alleinflug?
" Flüge bis zur 1. Prüfung?
" " " " 2. " ?

Sitzt der Lehrer vor dem 1. Alleinflug vorne beim Schüler?
Hat vorher die Vorrichtung, Gabelroffel, Steuerung usw.?
Werden kurz vor dem Start zum 1. Alleinflug noch 1 oder
mehrere Schulflüge gemacht?
Wird 1. Alleinflug auch am Nachmittag gemacht?
Grundsätze in Bezug auf Ablösung?
Bei Bruch?
Wird vor Ablösung eines Schülers der Betreffende von
einem anderen Lehrer geprüft?
Kennzeichnung der verschiedenen Maschinen durch Ringel?
(Alleinflug, Zweiteinflug, 1. oder 2. Prüfungsflug)
Prämien an Lehrer bei bruchloser Ausbildung ihrer Schüler?
Höhe bei Halbstundenflügen?
Was für Vorräte und Lager werden für den Schul-
betrieb benützt?
Gibt es Vorräte für die Flieg.? welche Schematas?
" " " " den Kommandoführer?
Ist der Kommandoführer immer bei jedem Flugdienst zugegen?
Wird die Istzeit teilweise unbezahlt und auf Sportkonto
gelegt?
Sind Geldstrafen für Lehrer aufgehoben?
Muß jede Maschine vor dem Schulen bez. Alleinflüge
von dem Lehrer allein geflogen werden
Gibt es eine Zeugtrefferer von Schulmaschinen?
Werden 1. Alleinflüge auf besonderen Maschinen
gemacht oder auf Schulmaschinen?

Buchführung
für den
Flugschulbetrieb.

1; Startbuch, die massgebende Grundlage für alle Monatsübersichten, Statistiken, Flugberichte usw. Es ist sehr sorgfältig mit Tintenstift zu führen und wenn es nicht gebraucht wird, vom Startmeister stets unter Verschluss zu halten. Nach Schluss jeden Vor- und Nachmittagflugdienstes wird es vor versammelten Lehreren und Schülern zwecks Kontrolle vorgelesen. (Anlage 1)

2; Die farbige Uebersichtstabelle der täglichen Flugleistungen bringt aus dem Startbuch die einzelnen Flugleistungen jeden Schülers, die dort verstreut standen, zeitlich geordnet und zusammen gefasst in farbiger Darstellung zum Ausdruck. Dadurch wird eine klare Uebersicht über die Tätigkeit und die Leistungen eines jeden Flugschülers gewährleistet. (Anlage 2)

3; Die Personalflugkarte. Sie wäre eigentlich durch die unter 2 erwähnte Tabelle hinfällig, da sie im Wesentlichen - abgesehen von den Aufzeichnungen des Bruches usw. - nur dasselbe bringt. Jnfolge ihrer Handlichkeit, die bei Aufstellung von Berichten, Statistiken usw. sich als sehr vorteilhaft erwiesen hat, ist ihre Führung nötig, zumal da auch infolge der alphabetischen Ordnung das Conto eines Schülers sofort auffindbar ist. Auf der genannten farbigen Uebersichtstabelle nämlich lassen sich die Namen der Schüler nicht streng alphabetisch ordnen, wegen fortwährenden Zu - und Abganges. (Anlage 3)

4; Tabelle für tägliche Gesamtflugleistungen bietet eine Uebersicht darüber, was täglich insgesamt geleistet wurde. (Anlage 4)

5; Uebersichtstafel für die Flugzeuge. Die Uebersichtstafel zeigt die Anzahl der flugfähigen und in Reparatur befindlichen Maschinen an. Die Tafel weist das Datum aus, wann einzelne Maschinen beschädigt wurden und voraussichtlich wieder fertiggestellt sein werden. (Anlage 5)

6; Das Reparaturbuch gibt eine Uebersicht über die Beschädigung der Maschinen und deren Fertigstellung usw. Es bildet eine Vervollständigung der Uebersichtstafel der Flugzeuge. (Anl.6)

7; Uebersichtstafel über den Ausbildungsstand der Schüler. Aufgehängte Täfelchen geben ein deutliches Bild über den Ausbildungsstand der Schüler eines jeden Lehrers. (Anlage 7)

8; Monatliche Uebersichten über die Leistungen der Schule. (Anl.8)

9; Monatliche Uebersichten über die Leistungen der Lehrer. (" 9)

10; Graphische Darstellung über die Leistungen der Schule. (" 10)

11; Das Ziellandebuch. Jede Landung soll nach Möglichkeit als Ziellandung ausgeführt werden. Zu diesem Zwecke ist um das Landezeichen ein Kreis mit Radius von 50 mtrn geschlagen. Das Ziellandebuch gibt an, wievile Landungen im Zielkreis stattfanden und wieviel Landungen daneben erfolgten. (Anlage 11)

12; Das Prüfungsbuch ~~fasst alle wichtigen Ereignisse~~ enthält genaue Angaben über die Prüfungsergebnisse usw. Die Barogramme der II. Prüfungen werden beschrieben und aufgeklebt. (Anlage Nº 12)

13; Das Flugtagebuch fasst alle wichtigen Ereignisse des Flugtages übersichtlich geordnet zusammen. (Anlage Nº 13)

Muster
eines Startbuches

Dat.	Tages-zeit.	Name des Tages	Namen des Lehrers	Namen des Schülers	Probefl.		Schulfl.		Alleinfl.		I. Prüfg.		II. Prüfg.		III. Prüfg.	Ges. Flüg.
					Anz.	Zt.	Anz.	Zt.	Anz.	Zt.	Anz.	Zt.	Anz.	Zt.		

Ges. Flüg.	Wetter	Bemerkungen:

Flugtabelle

(Muster)

Gesamtbreite = 70 cm.

Erläuterung:

Schulfl. Alleinfl. 1/2 Pilot Pilot Zwischenfl. Feldpilot-Feldfl. Nacht

Lfd. Nr.	Eintritt	Dienst-Grad	Namen	Lehrer	Schulflüge	1. Bedeckt Anzahl	1. Bedeckt Zt.	2. Klar u. heiter Anzahl	2. Klar u. heiter Zt.	3. Stürmisch Anzahl	3. Stürmisch Zt.	4. u.s.w. – 16 Starker Nebel Anzahl	4. u.s.w. – 16 Starker Nebel Zt.
1	9/9 15	Gefr.	Berkling	höfig	16		4						
2	9/8	Unteffz.	Müller	gauer	14				16				
3	10/7	Fl.	Hoffmann	"	20						14		
4	6/8.	"	Scharf.	"	10								15
5	9/10	"	Rudolf.	"	15		11		20				
6	11/9.	"	Paul	schlerf.	10						16		
7	6/6	"	Winkler		5								

Summe der Flüge v. 1.–15/10.						
Schulflüge	Alleinflüge	Pilot	Zwischenflüge	Feld-Pilot	Feld-Flug-wetter	Gesamtflüge
1						

Anmerkung:
H bedeutet:
der Schüler hat bei den Flügen hinten im Führersitz gesessen.
Die Benutzung der versch. Flugzeug Typen wird durch Diagonal-Striche in den einzelnen Feldern kenntlich gemacht.

Pesonalkarte 38.

ad.	Vor und Zuname	Beruf	Schulbildg	Fluglehrer	Kom z Milit. Fl. Sch.

Mon.	Schulfl.	Zeit	Alleinfl.	Zeit	Pilot	Zeit	Zwischen Flüge		Feldpil.	Zeit	Ges Anz.	Zeit

Tag	Mon.	Schulfl.	Zeit	Alleinfl.	Zeit	Pilot	Zeit	Zwischen Flüge	Zeit	Feldpil.	Zeit	Ges Anz.	Zeit
1.													
2.													
3.													
4.													
5.													
6													
7.													
8													
9.													
10.													
11.													
12.													
13.													
14.													
15													
16													
17.													
18.													
19													
20.													
21													
22													
23.													
24.													
25.													
26.													
27.													
28.													
29													
30.													
31													

Monat ..... Ges. Anzahl: Std. Min. Monat ..... Ges. Anzahl: Std. Min.

Pilotenprüfung am: Feldpilotenprüfung am:

Brüche: leichte am:
schwere am:

Zurück zum Truppenteil am:

Bemerkungen:

Tägliche Gesamtflugleistungen
im Oktober 1915.

Dat.	Schulfl.	Alleinfl.	1. Prüfg.	2. Prüfg.	Probefl.	Ges. Std.	Wetter u. Bemerkungen
1.	71	7	—	1.	13	93	Bedeckt u. Dunstig
2.	87	35	1/2	—	5	128	" "
3.	Sonntag:	Flugdienst ausgefallen, Grund: Überholen u. Instandsetzen d. Maschinen.					
4.	—	—	—	—	—	—	Sturm u. Regen.
5.	128	33	1	—	17	179	Klar u. Heiter.
6.	106	46	—	—	—	156	Bedeckt.

Entworfen u. Angefertigt v. d.
Off. Fl. Sch. L. Lindenthal.

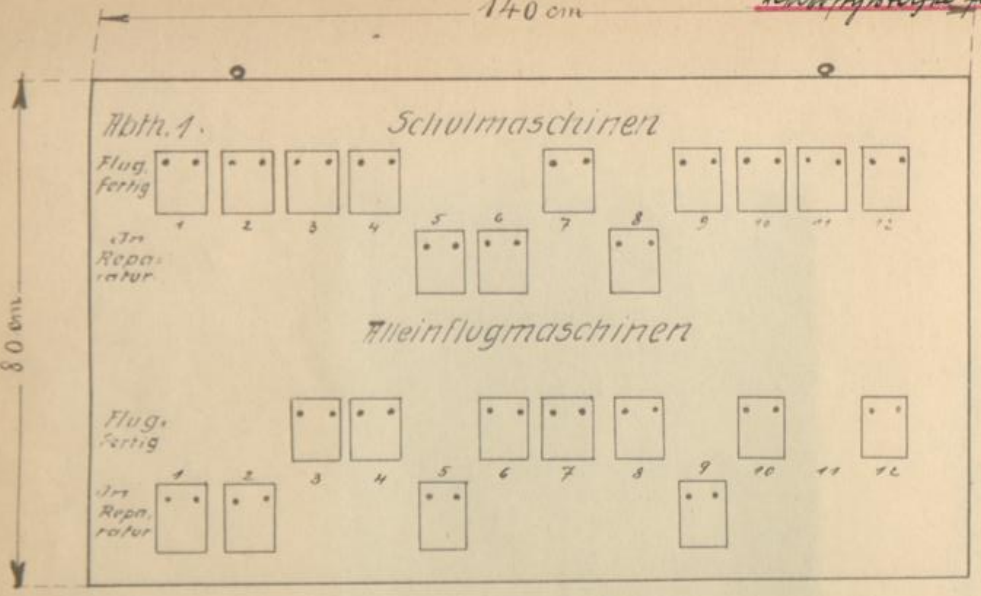
Der Kommandoführer:
Meyer

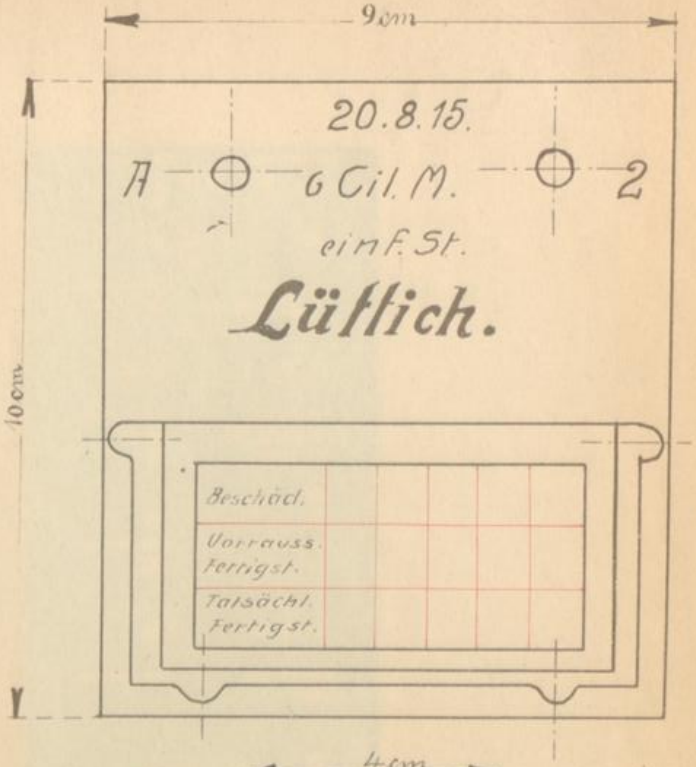
Militär-Flieger-Schule-Leipzig-Lindenthal

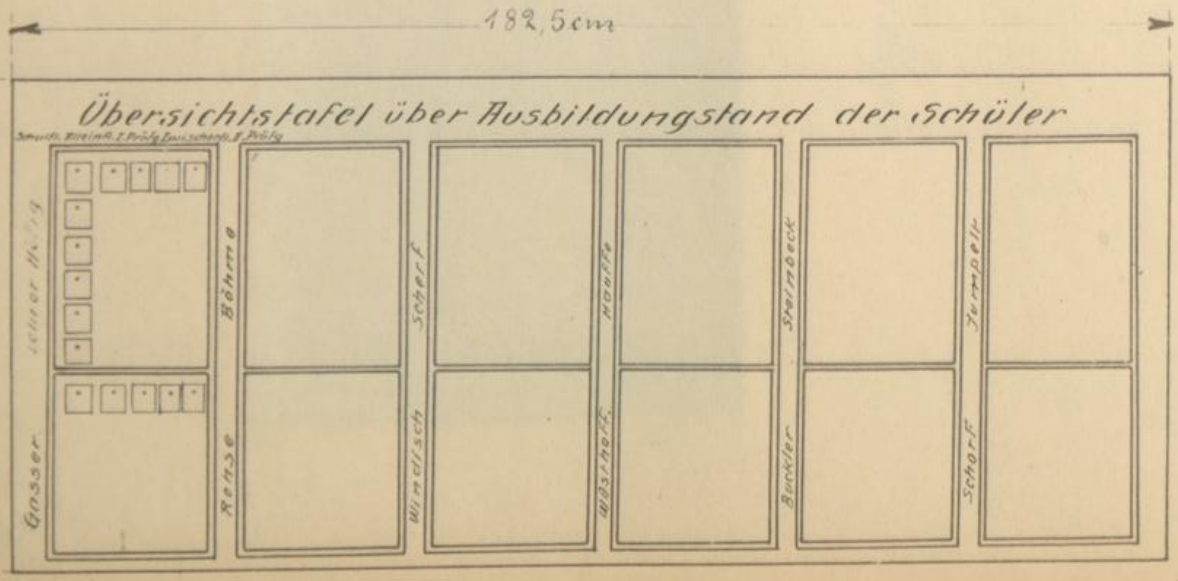
Wgs. Merke

Übersichtstafel für Flugzeuge.

Schwarze Holztafel
weiße Schrift.

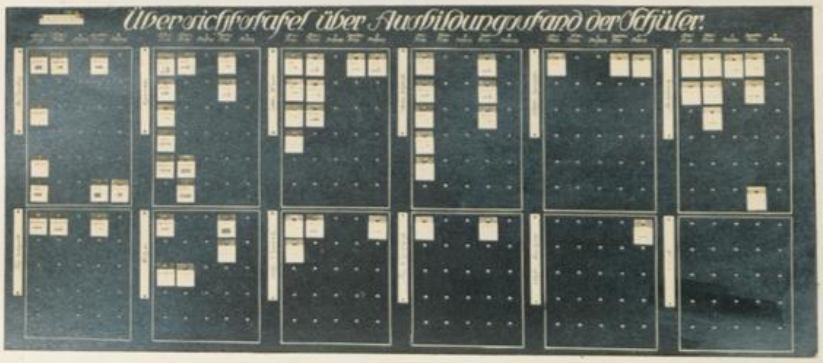




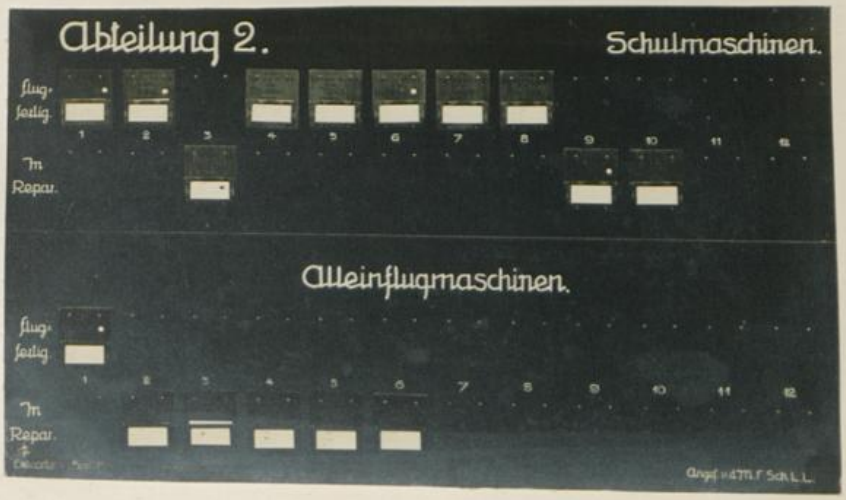


Schwarze Tafel
weiße Schrift

Orginal-Grösse



Fabrikstafel für Flüggings



Albatros-Wilhelm

Lfd. No.	Datum	Verursacht durch wen?	Bei welcher Gelegenheit	Art der Reparatur	Voraussichtl. Fertigstellung am	Fertiggestellt am	Bemerkung
1	24.8.15	—	—	Druckhalt nicht	25.8. Vorm	25.8.15	
2.	7.9.15	—	—	Tourenzähler nachsehen	8.9.15 Vorm	8.9.15 Vor.	
3	9.9.15	—	—	Linker Holm vorderer Stumpf gebrochen	9.9. Abend	9.9. Abend	
4	11.9.15	Abomm	Landung	Fahrgestell, Propeller, beide Tragflächen eingedrückt	13.9.15	13.9.15	
5	15.9.15	Herz Abdt	Sturz	Rumpf, Tragdeckt.	15.10.15	15.10.15	

Reparaturbuch (Muster)

Grösse = 20½ × 32

Für jede Maschine besteht ein Conto von eä 8 Seiten, welches am Rande der Fortzahl der Maschine entsprechend registriert ist. Auf Seite 1 befindet sich ein Inhaltsverzeichnis.

Untersucht u. angefert. v. D. Fb. L. Lindenthal im Oktober 1915.

Der ~~Kommando~~führer:

Meyer

Militär-Flieger-Schule-Leipzig-Lindenthal

Uffz. Herbe

Uffz. Herbe

Kurz | Kurzgefaßter | Anzahl der | Gesamte Flug- | Kleider | Korper- | Kurzgefaßt

Monat	Anzahl der Lehrer	Anzahl der Schüler	Anzahl der Flugtage Vorm.	Anzahl der Flugtage Nachm.	Flugtage Stunden und einzelne Flugtage betriebsfähig waren vormittags	Flugtage Stunden und einzelne Flugtage betriebsfähig waren nachmittags	Anzahl der Probeflüge Anzahl	Probeflüge Zeit Std.	Anzahl der Schulflüge Anzahl	Schulflüge Zeit Std.	Anzahl der Schüler-Alleinflüge Anzahl	Schüler-Alleinflüge Zeit Std.	abgelegte Prüfungen erste Pr. Anzahl	erste Pr. Zeit	abgelegte Prüfungen zweite Pr. Anzahl	zweite Pr. Zeit	Summe der abgelegten Prüfungen Anzahl	Summe der abgelegten Prüfungen Zeit	Auf Ufa R. Umgeschult	Gesamte Flug-Leistungen der Lehrer Anzahl	Gesamte Flug-Leistungen der Lehrer Zeit	Gesamte Flug-Leistungen der Schüler Anzahl	Gesamte Flug-Leistungen der Schüler Zeit	Gesamte Flug-Leistungen der Lehrer und Schüler zusammen Anzahl	Gesamte Flug-Leistungen der Lehrer und Schüler zusammen Zeit	Schüler ausbildungszeit bis zur 1. Prüfg. Tage	Schüler ausbildungszeit bis zur 2. Prüfg. (ausgenommen 1. Prüfg.) Tage	Korpervert. Leichte	Korpervert. Schwere	Anzahl der Vorfälle	Anzahl der Vorfälle mit Totalschaden		Bemerkungen
													Monats-Übersicht pro Juli 1915.																					
1	11	101	24	17	9,5	9,5	102	0 28/60	2034	138 18/60	420	53	15	13	16	16	31	31	—	2136	145 22/60	2491	222 12/60	2593	229 06/60	37½	55	—	1+	—	—				15 Juli
													Monats-Übersicht pro August 1915																					
2	12	89	24	16	12,5	12,5	171	19 52/60	2037	141 31/60	390	44 36/60	20½	20 20/60	17	17	37 20/60	37 20/60	13	2228	158 32/60	2484 ½	223 32/60	2655 ½	240 70/60	44½	65	—	—	24	—				
													Monats-Übersicht pro September 1915																					
3	11	10	26	23	18	18	250	25 32/60	1288	100 13/60	708	78 27/60	34½	35 20/60	30	30	65 20/60	65 20/60	55	1538	125 27/60	2061 ½	244 32/60	2311 ½	270 06/60	57,7	74,7	—	1+	29	7				1 Juli

Monats Übersicht über den Schulbetrieb der Ufa. Pf. Sch.

Der Kommandoführer:

Meyer

Entworfen u. angefertigt von Ufa Pf. Sch.
L. Lindenthal im Oktober 1915.

Wissz. Herbe

Flugleistungen der Lehrer der M.F.Sch. Lindenthal.

Monat	Namen der Lehrer	Anz. der Schüler	Anzahl der Probeflüge Anz.	Probeflüge Zeit Std.	Schulflüge Anz.	Schulflüge Zeit Std.	Schüler Alleinflüge Anz.	Schüler Alleinflüge Zeit Std.	abgelegten Prüfungen 1. Prüfung Anz.	1. Prüfung Zeit Std.	2. Prüfung Anz.	2. Prüfung Zeit Std.	Summe der abgelegten Prüfungen Anz.	Summe der abgelegten Prüfungen Zeit Std.	Auf M.K.D. 15 umgesetzt	Flugtage-Durchschnittsleistungen auf den gef. Flügen der Lehrer Anz.	der Lehrer Zeit Std.	der Lehrer Allgem. Durchschnitt	der Schüler Anz.	der Schüler Zeit Min.	der Schüler Allgem. Durchschnitt	Schüler-ausbildungszeit bis zur 1. Prüfg. Tage	Schüler-ausbildungszeit bis zur 2. Prüfg. Tage	Korpervertretungen Leichte	Korpervertretungen schw.	Brüche Leichte	Brüche schw.	Bemerkungen
Juli	Strehöfig	16	19	1 16	276	19 40	94	9 57	2	2	4	4	6	6	—	14 2	1 1	10,3	1,15	6,5	1,2	28,5	45 34					
Aug.		10	15	3 10	240	18	15	1	1	1	1	1	2	2	—	12 25	1 2	9,3	1,3	6,3	1,27	71	43					
Sept.		14	26	3 21	160	14 33	134	13 55	6	6	6	6	12	12	7	7 2	0 44	5,7	0,9	7,2	0,94	71	84					
Juli	Herr Gauer	4	19	0 12	323	22 21	85	8 12	2	2	1	1	3	3	—	16	1 7	10,3	1,25	6,15	1,2	27,3	41					
Aug.		12	9	0 37	205	13 32	102	11 47	4	4	4	4	8	8	7	10,7	0 45	9,3	1,3	8,3	1,27	30,5	56 75					
Sept.		15	—	—	116	7 28	108	13 03	5	5	7	7	12	12	9	4,7	0 12	5,7	0,6	5,1	0,94	61	67					

Der Kommandoführer:

Meyer

Entworfen u. angefertigt v. d. M.F. Schule
L. Lindenthal im Oktober 1915 —.

Uffz. Herke

Observac:

Versuch der Schulpflege

Vers. der Gemeinde.

Nachtr. Uebersicht über die Schulversäumnisse der Kinder

Die Gef. E. Lindenberg.

Kurzer Überblick über den Schulbetrieb bei der Flg. Abt. Schl. I. Lindenthal.

Maßstab: pro Einheit = 1/4 qcm.

Anzahl der Schulflüge

Anz. d. Probeflüge

Anz. d. Alleinfl.

Anz. der Brüche

Der Kommandoführer:

Entworfen u. angefertigt im Okt. 1915.

Flugleistungen d. Lehrer u. Schüler

Militär-Flieger-Schule Leipzig-Lindenthal

Okt. Aug. Sept. Okt. Nov. Dez. Jan. Febr. März. Apr. Mai. Juni.

Anz. d. Probeflüge | Anzahl der Schulflüge | Anz. d. Alleinfl. | Anz. der Brüche | Flugleistungen d. Lehrer u. Schüler | Maße Herstellung

Verh. d. Lehrer | Flug d. Schüler | Flug d. Anfänger | betriebl. Flugzge | Verb. zur Flugl. | Umgesch. | Ob zur f. Prüfung | Maße

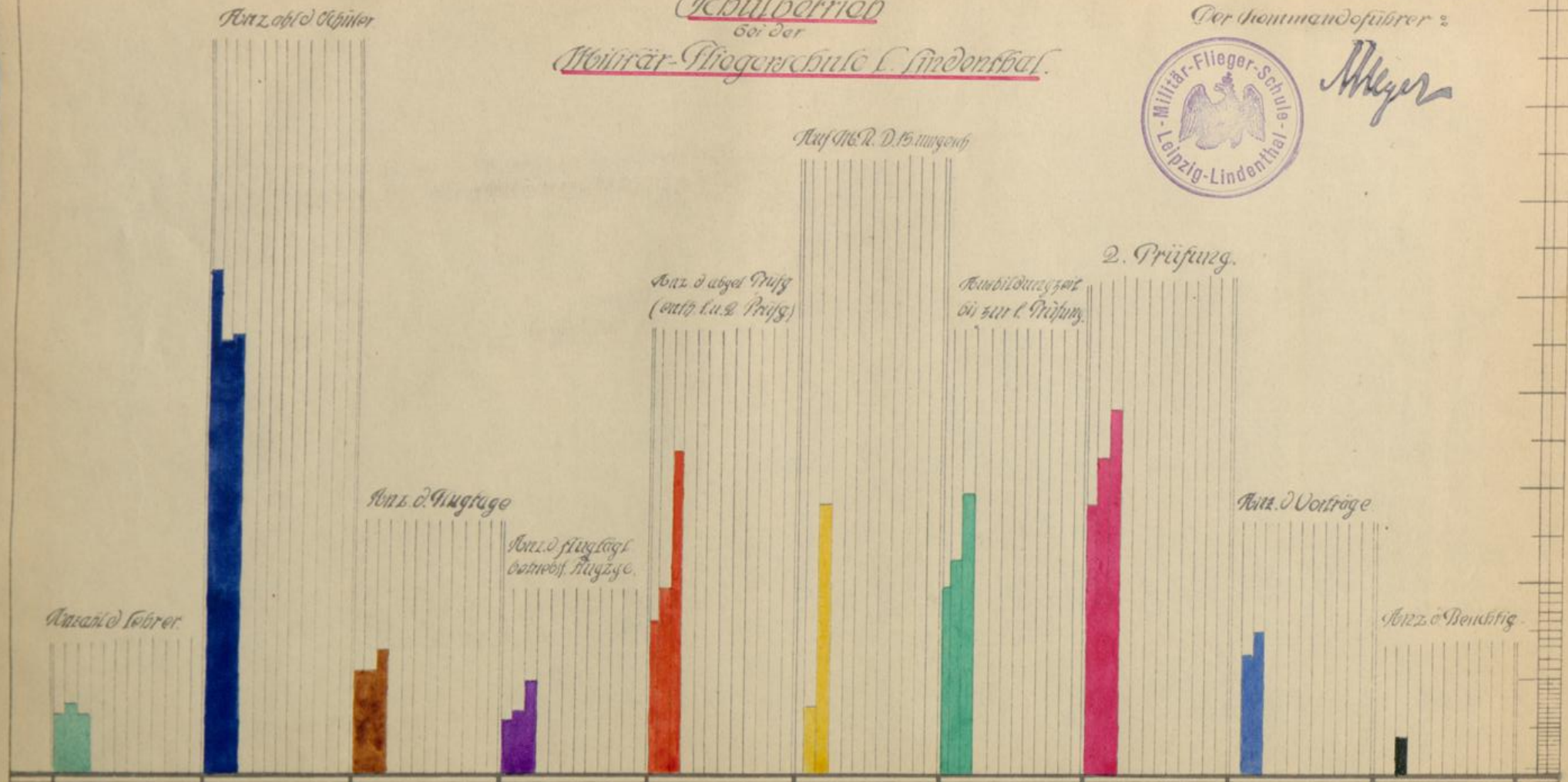
Maßstab pro Einheit = 1/2 cm

Jahres-Übersicht 1915/16.
über den
Schulbetrieb
bei der
Militär-Fliegerschule L. Lindenthal.

Entw. u. angefertigt v. d. Abt. Gr. Sch. L. Lindenthal im Oktober 1915.

Der Kommandoführer:

Meyer



Ziellandungen.

Datum	Tageszeit	Zielkreis Anzahl	Zielkreis %	Vom Zielkreis entfernt 50–100 m Anzahl	50–100 m %	100–200 Anzahl	100–200 %	200–∞ Anzahl	200–∞ %	Summe aller bewerteten Landungen	Nicht bewertete Landungen weil Zielkreis nicht erreicht wurde	Bemerkungen

Nr.	Eigen-erd	Name der Maschine	Ausbildungsdauer	Lehrer	Monatsdurchschnitt	1. Alleinflug Datum	nach wie viel Tagen	wie viel Stunden geflogen	2. Prüfung Datum	nach wieviel Alleinflügen	Gesamtzahl der Alleinflüge	Wetter	Flugzeug Art	Motor	Brüche Zeitl.	gewerb.	Unterschrift der Prüfungs-Kommission	Meldung an Gr. B.A.6	Bemerkung	Bemerkung

Buchmuster für 1. Prüfungen auf 9. Seiten, Normalformat Größe des Buches 35/27 cm.

Entworfen u. eingeführt u. d. Nr. Gr. A.6.
L. Lindenthal im Oktober 1915.
Der Kommandoführer:
Meyer

Militär-Flieger-Schule Leipzig-Lindenthal

Uz. Herbe

2. Prüfung.

Nr.	Dienstgrad	Nahmen Vorname	Kommando Nr.	Führer	2. Prüfung Dat. Nach wieviel Zwischenpr.	Flugzeug Art	Motor	Wetter	Brüche leichte	schwere	Höhe	Unterschrift des Prüfungskommissars.	Meldung an die Gl. B. K. G	Wann und wohin Versetzt	Rechnung vermerk	Bemerkung.

Buchmuster für 2. Prüfungen
herzustellen auf 2. Seiten Grosse
des Buches 35/27 cm.

Entworfen u. angefert. v. d. No. Gl. K.D.
L. Lindenthal im Oktober 1915.
Der Kommandeur:
Meyer.

Militär-Flieger-Schule-Leipzig-Lindenthal

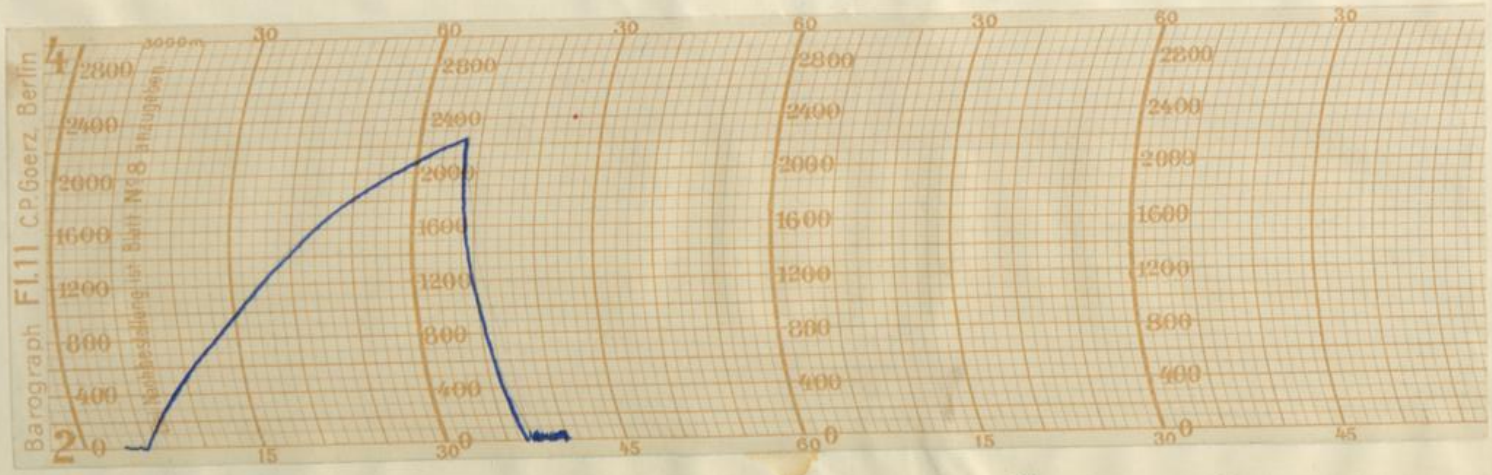
Alfa Förster

2. Prüfung des Fliegers: Kesslau.

am 9. August 1915.

Flugzeug: Franzl. M. R. D. 15. 6 Cyl. Merc.

Wetter: Westwind. Leicht bewölkt.



Führer des Prüfungskommandos:
Hptm: Schröder.

Muster eines Flugtagebuches

Dat.	Dienst Beginn		Anz. der anwes. Lehrer	Anz. der Schüler	Anz. der Flugf. Masch.	Gesammt Flüge	Zeit des Exerz.	Zeit des Dienst Unterricht	Zeit des Masch. Unterricht	Vorträge		Brüche	
	Vor.	Nach.					von bis	von bis	von bis	Namen	Gegenst.	nicht	schw.

Brüche		Wetter	Ende des Dienstes		Aussenlandung	Sonstiges
leicht	schw.		Vor	Nach		