

Motor einwandfrei läuft und ob die Maschine in allen Punkten tadellos ist. Bei einem derartigen Probeflug erlebte ich folgendes: In 400 Meter Höhe drehe ich meine Maschine durch eine halbe Rolle in die Rückenlage, um zu sehen, ob auch die Rückenfluglage funktioniert. Kaum haben die Anschnallgurte mein Körpergewicht aufgenommen, als ich einen dumpfen Schlag in meiner Maschine fühle. Der Motor läuft weiter, alles in Ordnung. Blitzschnell suchen meine Gedanken nach der Ursache dieses ungewöhnlich harten Schlages. Da merke ich schon, daß mein Seitensteuer, welches bekanntlich von den Füßen bedient wird, vollkommen feststeht. Bevor ich weiß, was zu tun ist, wird es mir warm. Ich sage zu mir selber, wie ich es im Kriege in kritischen Situationen schon getan habe: Ruhe, Ruhe, Ruhe. — Das hilft! Der erste Schreck ist vorbei, ich kann wieder klar denken. Ich versuche, nach dem Seitensteuerhebel zu sehen, wo ich die Ursache vermutete. Doch ich hing ja in den Gurten, mit dem Kopf nach unten. Trotz größter Anstrengung konnte ich den Seitensteuerhebel nicht sehen. Auch mußte ich feststellen, daß es im Flugzeugrumpf so dunkel war, daß ich nichts erkannt hätte, auch wenn ich den Kopf bis unter die Rumpfverkleidung bekommen hätte. Mein Flugzeug lag ja auf dem Rücken, und folglich fiel zu wenig Licht in meinen Führersitz. Ich versuchte nun, mein Flugzeug ohne Seitensteuer allein mit den Querrudern herumzudrehen. Hierbei rutschte ich aber seitlich ganz gefährlich ab und verlor bis zum Wiederaufrichten etwa 250 m an Höhe. Zum Glück war ich aber zuerst 400 m hoch, so daß ich jetzt noch 150 m über der Erde war, als ich meine Maschine gefangen hatte. Seit dieser Zeit gehe ich bei Probeflügen noch etwas höher. Ich will aber nun die Sache bis ans Ende erzählen und den Zwischenfall aufklären. Mein sonst gewissenhafter Monteur hatte vergessen, den im vorderen Sitz liegenden, ca. 50 cm langen Propeller-Abziehschlüssel von 4 kg Gewicht aus der Maschine zu nehmen. Diese lange und schwere Eisenstange hatte sich nun beim Herumdrehen des Flugzeuges so unglücklich zwischen Seitensteuerhebel und Rumpf geklemmt, daß das Steuer feststand. Nachdem ich den Schlüssel dort gesehen hatte, konnte ich ihn mit einem Fuß wegstoßen und so auf dem Flugplatz landen, den ich gewissermaßen ohne Seitensteuer verlassen hatte.

Oberst a. D. von Abercron Ballon geplatzt!

Ein Ballon kann nicht platzen, wenn er in normaler und richtiger Art aufmontiert ist. Der am unteren Teil des Ballons befindliche Füllansatz wird nach dem Einlassen des Gases zugebunden, damit bei dem noch zunächst festgehaltenen Ballon mit seiner großen Widerstandsfläche der Wind das Gas nicht herausdrücken kann. Ein besonders dazu Beauftragter reißt beim Start mit einer langen Leine den dünneren Bindfaden durch, mit dem der Füllansatz zugebunden war.

Am 28. 9. 08 sollte mit dem neuen, 2300 Kubikmeter fassenden Ballon „Düsseldorf 2“ eine neue Erfindung, der sogenannte Gassack, ausprobiert werden. Das beim Erreichen dünnerer Luftschichten aus dem sonst offenen Füllansatz ausströmende und damit verlorene Gas sollte in einem 100 bis 150 Kubikmeter fassenden Gassack aufgefangen werden, der in Höhe des Ballonkorbes



von Abercron