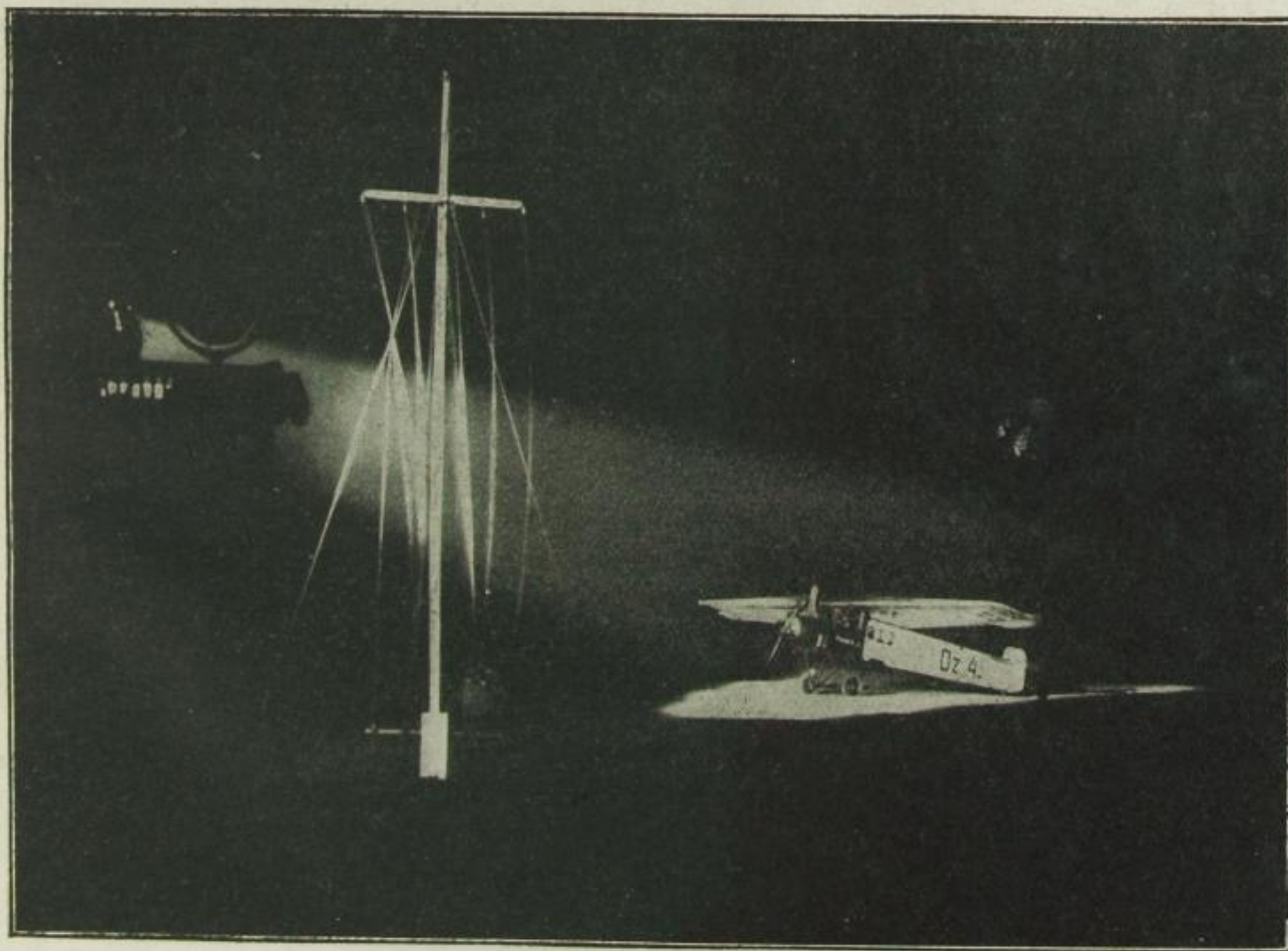


— die Motoren hatte ich wegen der Beschränktheit des Flugplatzes schon abgestellt — glaubte ich ein Bodenhindernis zu bemerken, das meine Maschine auf den Kopf stellen konnte. Ich parierte mit dem Höhensteuer, überzog es aber dabei, und die sechzig Zentner schwere Maschine stieg steil mit mir an. Da die Motoren nicht mehr zogen, ich sie auch wegen einer nahen Hochspannungseitung nicht mehr anspringen lassen durfte, verlor die Maschine sehr schnell die Fahrt und damit die Steuerfähigkeit. Der Erfolg war ein Rückwärtsabrutschen der Maschine aus etwa dreißig Meter Höhe, das ich nur mit Mühe durch heftige Höhensteuerbetätigung noch in ein senkrechtes Durchsacken verwandeln konnte. Es gelang mir so, statt des sonst wohl erfolgten Todessturzes mit verhältnismäßig geringen Verletzungen davonzukommen. Das Flugzeug allerdings war restlos zertrümmert. Hätte ich hier mehr Luft-

raum gehabt, d. h. mich höher befunden, so wäre es mir sicher noch gelungen, im Gleitflug den Boden zu erreichen.

Man sieht also, daß die Annahme, ein Unfall in größerer Höhe sei verhängnisvoller als einer in geringerer Höhe, durchaus irrig ist. Die dem Flugzeug in der Luft, also während des eigentlichen Fluges drohenden Gefahren sind sehr gering zu veranschlagen, bei genügendem Luftraum kann kaum etwas passieren. Die kritischen Zeiten sind die des Abflugs und vor allem der Landung, beschränken sich also auf wenige Minuten. Der Vorteil für den Flugzeugführer beispielsweise dem Kraftwagenführer in der Großstadt gegenüber liegt darin, daß er innerhalb weniger Minuten genau den Zeitpunkt kennt, in dem er seine Aufmerksamkeit ganz besonders konzentrieren muß, hingegen der letztere während seines ganzen Fahrdienstes jeden Augenblick auf eine plötzlich auftretende Gefahr gefaßt sein muß.



Phot. Aero-Lloyd

Nacht - Start

Starke Scheinwerfer beleuchten taghell Start- und Landeplatz und gewährleisten so ein sicheres Manövrieren.