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 Bibliothekar beim Abgang eines Schülers |
| 6 | Standortbereich Leipzig |
| 7 - 8 | Landordnung |
| 9 - 11 | Flugordnung |
| 12 - 13 | Lageplan des Flugplatzes |
| 14 | Richtungspfeil |
| 15 | Windständer |
| 16 | Aufstellung der Flugzeuge, Art und Platz |
| 17 - 18 | Technischer Ausbildungsplan |
| 19 | Verfügbarkeit der Lehrer, Schüler und Maschinen |
| 20 - 22 | Bestimmungen für Fluglehrer |
| 23 - 24 | " " Flugschüler |
| 25 | Prüfungsbestimmungen |
| 26 - 28 | Nachträge |
| 29 | Formular des Abgangszeugnisses |
| 30 | " für Motorangrenzung |
| 31 | " " Bruchprotokoll |
| 32 | Fragebogen bei Besichtigung von Fliegerschulen |
| 33 - 54 | Buchführung für den Flugschulbetrieb |
| 34 | Erläuterungen |
| 35 - 36 | Muster eines Startbuches |
| 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 Fallandenbuch |
| 48 - 49 | " " " Prüfungsbuch |
| 50 | Laroyraum |
| 51 - 52 | Muster eines Flugtagebuchs |

## Allgemeine Verhaltungsmaßregeln

Der Dienst bei der Flugtruppe 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 Flugschülerräume von vorneherein mit der Auffassung auf, daß er eine Ausnahmestellung in der Armee einnimmt und sich auf Grund dessen Freiheiten und Ungehörigkeiten gestatten dürfte. Auch lasse 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, kaisersches geistliches 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 Fliegerheim auf dem Flugplatze. Das Verhalten im Fliegerheim 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 Fliegerfeldbekleidung tragen. Aufsetzung blauer Blüse wird empfohlen. Möglichste Schonung der Dienstsachen beim Fliegen und bei den praktischen

Arbeiten. Tragen von Jacken in und außer Dienst ist verboten. Tadellos sauberen und vorschriftsmäßigen Anzug auf der Straße. Keine Portzürtel anstatt der militärischen Dienstkoppel tragen, ebenso keine Brille auf der Mütze. Es ist auf der Straße stets umgeschnallt 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 Sprechen in Lokalen und betrage sich unauffällig und be-

scheiden, nicht den Sportbaron markieren! 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 Auseinander, aus denen leicht Mißstimmungen und Streitereien entstehen können; keine plumpen Vertraulichkeiten im Verkehr einreißen lassen. Sprecht, gut strammes und militärisches Verhalten gegen alle Vorgesetzten. Zu diesen Vorgesetzten gehören im Flugdienste auch die Zivilflugleher und die Militärfliegerflugleher, selbst wenn sie dem Range nach unter dem Flugschüler stehen. Geschenke irgendwelcher Art seinem Lehrer anzubieten, ist streng verboten, auch dann, wenn der Lehrer Zivilist ist oder im militärischen Range unter dem Flugschüler steht.

## Verlassen des Flugplatzes.

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

## Nachtzeichen.

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

Mannschaften und Gefreite nach 10 Uhr abends, Unteroffiziere nach 12 Uhr 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, bez. davon zurückkommt, hat sich beim Kommandoführer und beim Feldwebel dienstlich zu melden. Bei Kontrollurlaub 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 hinbefohlen wird, zu melden. Jeder abgehende Schüler hat vom Bibliotheksverwalter und vom Wirt des Flugerheims eine Bescheinigung darüber zu bringen, daß er bei

beden keinerlei Verpflichtungen mehr hat. Jedoch ist eine Bescheinigung vom Kommeruntroffizier beizubringen, daß die Abgabe der Flugerfahrungen usw. erfolgt ist. Außerdem hat jeder Schüler für zu unterschreiben, daß er keinerlei Forderungen mehr an die Militär-Flugerfahrung 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 dauernd aufgehängt.

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

Auf die große Gefahr der Geschlechtskrankheiten wird besonders hingewiesen. Jeder Kurzsichtige, der sich geschlechtl. Verkehr nicht enthalten kann, vergesse es für seine Pflicht, Vorbeugungsmittel gegen Ansteckung anzuwenden. (Protargollösung usw.) Bei Sauberkeit, rechtzeitiger 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*

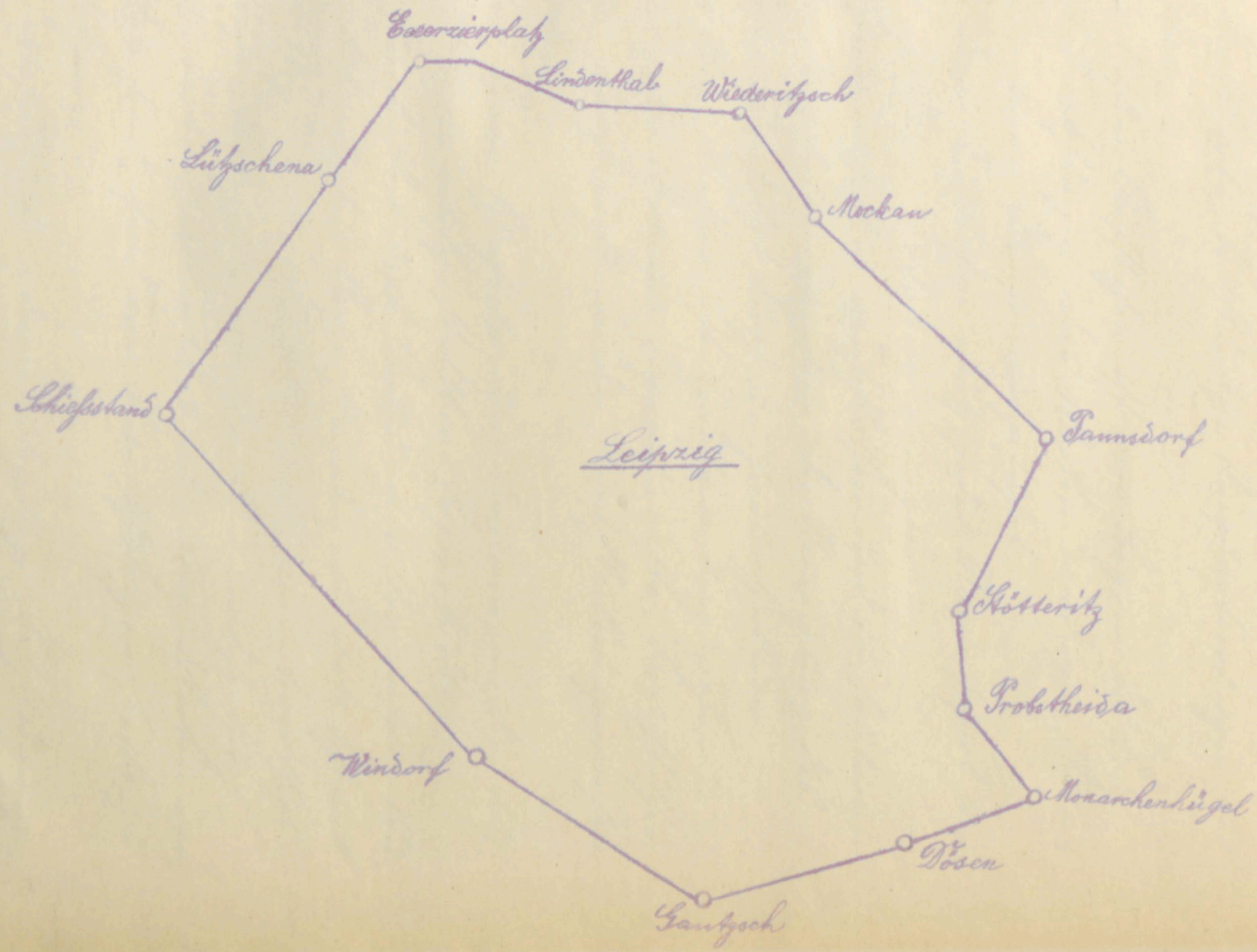
.....

.....

*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 Frühdienstes 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 Stubinspektion.

§5) Mit dem Wasser ist sparsam umzugehen.
Unrat jeder Art, wie Zigarettenreste, Kreuzfölger 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 den Stuben befindlichen Gegenstände, wie Bett, Schrank, Tisch, Stuhl usw., ist jeder selbst verantwortlich.

§7) Wäsche, Bettzeug, Decken usw., welche durch Flüssigkeiten 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 g
verboten.

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

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

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

§12) Es darf niemand seine Sachen umherliegen lassen
an einem anderen als dem ihm angewiesenen Ba
aufhängen, noch weniger zu letzterem Behufe bel
big Nägel einschlagen.

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

§14) Die Verrichtung von Bedürfnissen an anderen
den vorgeschriebenen Orten, sowie jede Unreinli
keit dabei wird bestraft. Ebenso darf nur Klos
und nie Zeitungspapier in die Betten geworf
werden.

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

§16) Aus den Fenstern darf nichts gegossen, nichts hin
geworfen oder hinausgehängt werden.
Beim Öffnen der Fenster müssen die Fensterbe
steller eingelegt werden. Infolge Verschulden
zerbrochene Scheiben müssen ersetzt werden.

§17) Wertgegenstände sind stets sorgfältig aufzube

nachzen; der Schrank muß stets verschlossen sein, da für abhanden gekommene Sachen 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 Wäldchen 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 Urlaubspaß 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 Saubinspektion 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 Ab-
fänligung einer Bademarke von der Saalinspektion
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 Wasserbecken or-
sonstige Schäden an der Wasserleitung und elektri-
schen Einrichtung sind sofort der Saalinspektion zu
melden.

§25) Fremdpersonen ist der Eintritt in das Fluggerätein-
nur gegen Erlaubnis gestattet, weiblichen Per-
nen aufs strengste gänzlich verboten.

§26) Dem Saalinspektor muß bei Ausübung seiner Dienst-
geschäfte auf Verlangen die nötige Auskunft
gegeben werden. Es ist in jeder Weise zu unterst
Handwerker, welche mit Ausbesserungen und Verg
ihn beauftragt sind, dürfen in ihren Arbeiten
weder gestört, noch ihnen sonstige Hindernisse i
den Weg gelegt werden.

§27) Ohne Wissen des Saalinspektors dürfen an d
Einrichtungen in den Zimmern keine Veränd
rungen vorgenommen werden.

§28) Den Mannschaften ist das Betreten der Offizier
räumlichkeiten, inbegriffen Eingänge und
Flure, nur zu dienstlichen Meldungen gest
tet; jedes Lärmen und laute Sprechen ist
bei 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 Startflaggen liegt der Richtungspfeil, an der rechten steht der Windsackständer, 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 Flugdienstes mehrere 100 m weit vom Startplatz ausgelegt, damit Störungen zwischen An- und Abflug vermieden werden.

Um das Landezeichen läuft ein weiß-gestrichter Kreis mit dem Radius von 5 m.

# II. Flugbetrieb.

## A. Kommandos:

1.) Der Flugältester (Gefpilot) oder fein Stellvertreter bestimmt vor Beginn jedes Vor- und Nachmittagsflugdienstes in der Regel nach einem Aufstiege, ob Flugwetter ist:

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

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

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

Ferner bestimmt der Flugältester Start- und Landerichtung und ob rechts oder links geturnt 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 Aus

führung der Startzeichen zu halten hat. Verstöße dagegen sind dem Kommandoführer nach Landung jedes Flugdienstes zu melden.
Er ist verantwortlich für gewissenhafte und sorgfältige Führung aller Listen 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 Materialienausgeber zur Ausgabe der Winkel und anderer Gerätschaften.

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

c) Das Prüfungskommando, bestehend aus 1 Fortepetrager 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 Kommandierten treten 10 Minuten vor den anderen Schülern am Startfaus 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 rotem 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 sofortig startbereit sein.
Starterlaubnis ist durch deutliches Zurseitestrecken beider Arme nachzusuchen. Sie wird erteilt durch Senken einer roten Handflagge.
Der Start darf nur freigegeben werden, wenn das vorausgeflogene Flugzeug über den Platz weg und schon in die Kurve gegangen ist.
Beim Fluge selbst ist nach Möglichkeit ganz genau die auf der Skizze ersichtliche Kurve einzuhalten.
Beim Halbstundenflug ist 1 Barograph, bei der 2. Prüfung sind 2 Barographen mitzunehmen.

Die Barogramme sind wie folgt zu beschreiben:

1. (bis 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 auf 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 (Winkel betr.): Außerdem wird die Anzahl der in der Luft befindlichen Piloten durch Aufhängen roter Winkel seitlich am Winkelständer angezeigt.

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


# Lageplan

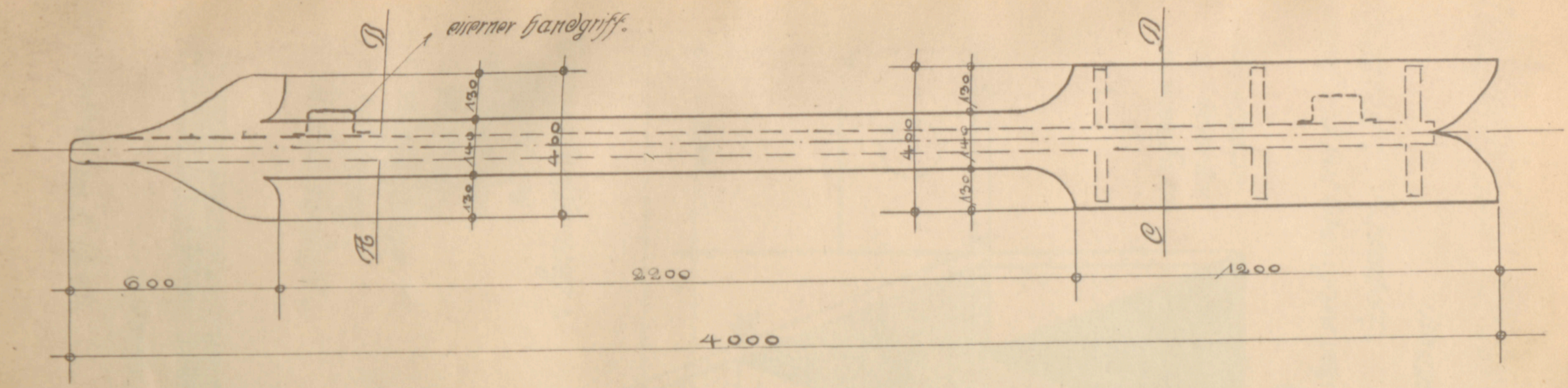
der Flugplatz der Ill. Fl. Sch. Leipzig-Lindenthal —.

Ungef. Maßstab 1: 12500.

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

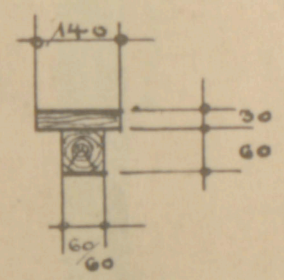
Der Kommandoführer:


Eisenbahn
nach Halle
Schulrunde
Acker
Pulver-Magazin
Jagerhaus
Stroh-
Schuppen
Landungszeichen
Prüfungskreis
R=60m
D=10m
Acker
Landungszeichen
Acker
Schützengraben
Acker
Acker
Schulrunde
Acker
Radefeld
Freiroda

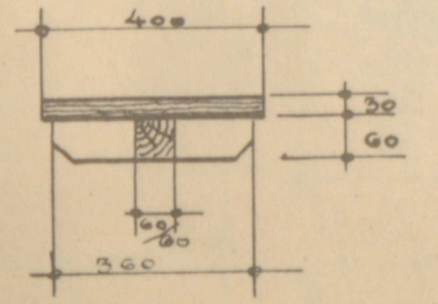



Material: Fichtenholz Anstrich: Rückseite, Karbolineum. Aufsicht, weisser Ölfarbenanstrich mit schwarzer Aufschrift: Startrichtung.

Maßstab: 7cm = 1m.




Schnitt A–B.




Schnitt C–D.

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

Lindenthal am 1. 10. 15. Der Kommandoführer:

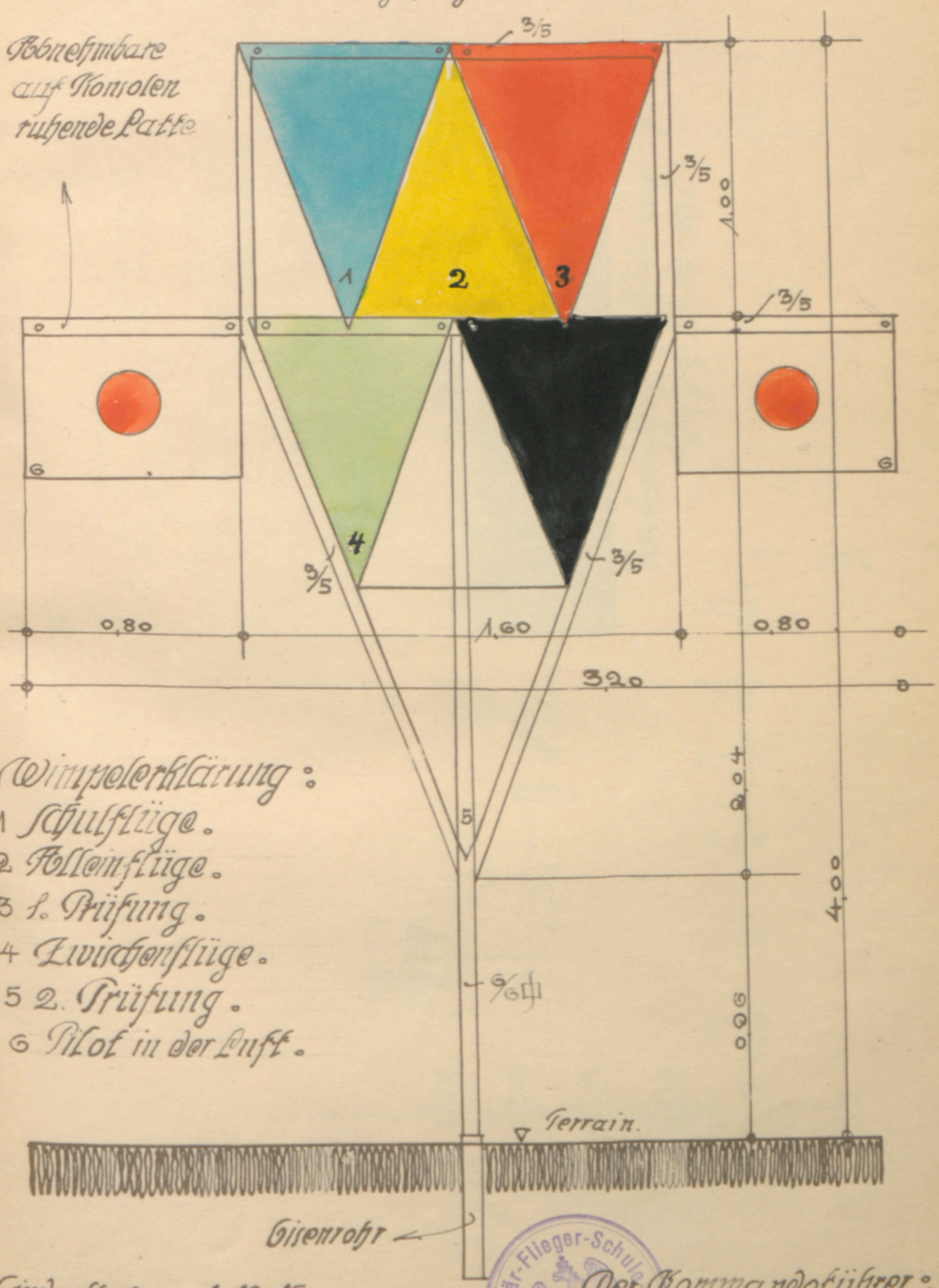
Meyer

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 vers. u. werden an breitköpfige Messingschrauben gehängt.



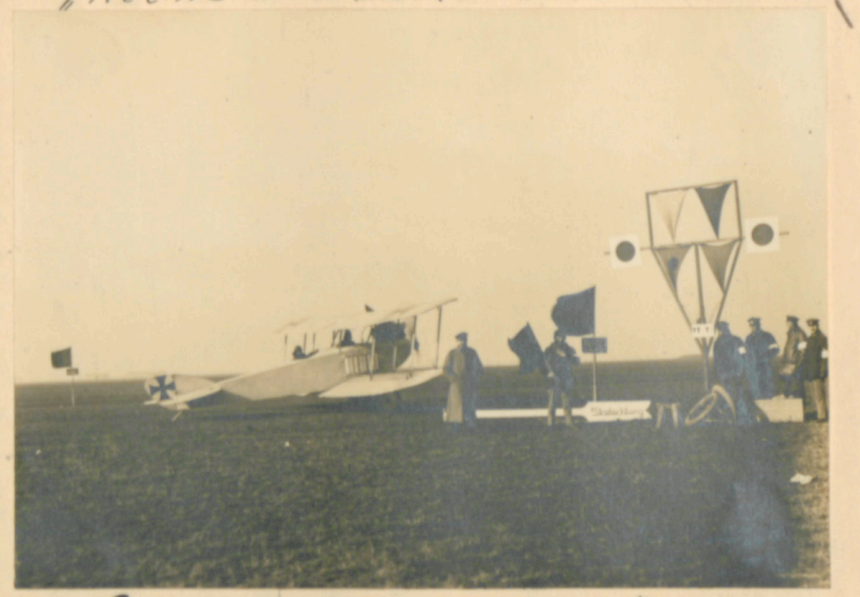

Wimpelerklärung:
1 Schulflüge.
2 Alleinflüge.
3 1. Prüfung.
4 Zwischenflüge.
5 2. Prüfung.
6 Pilot in der Luft.

Lindenthal am 1. 10. 15.

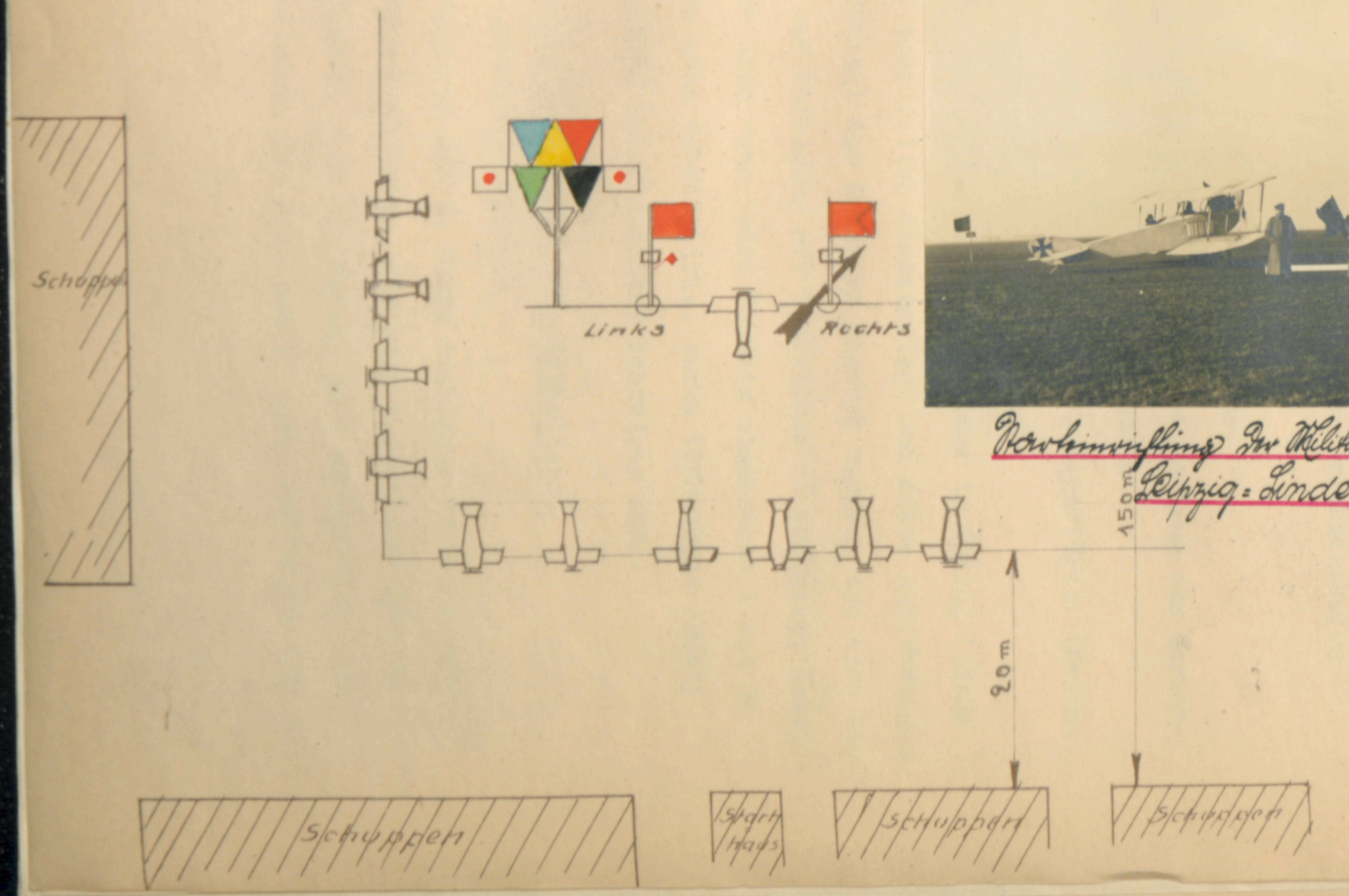
Der Kommandoführer:
Meyer

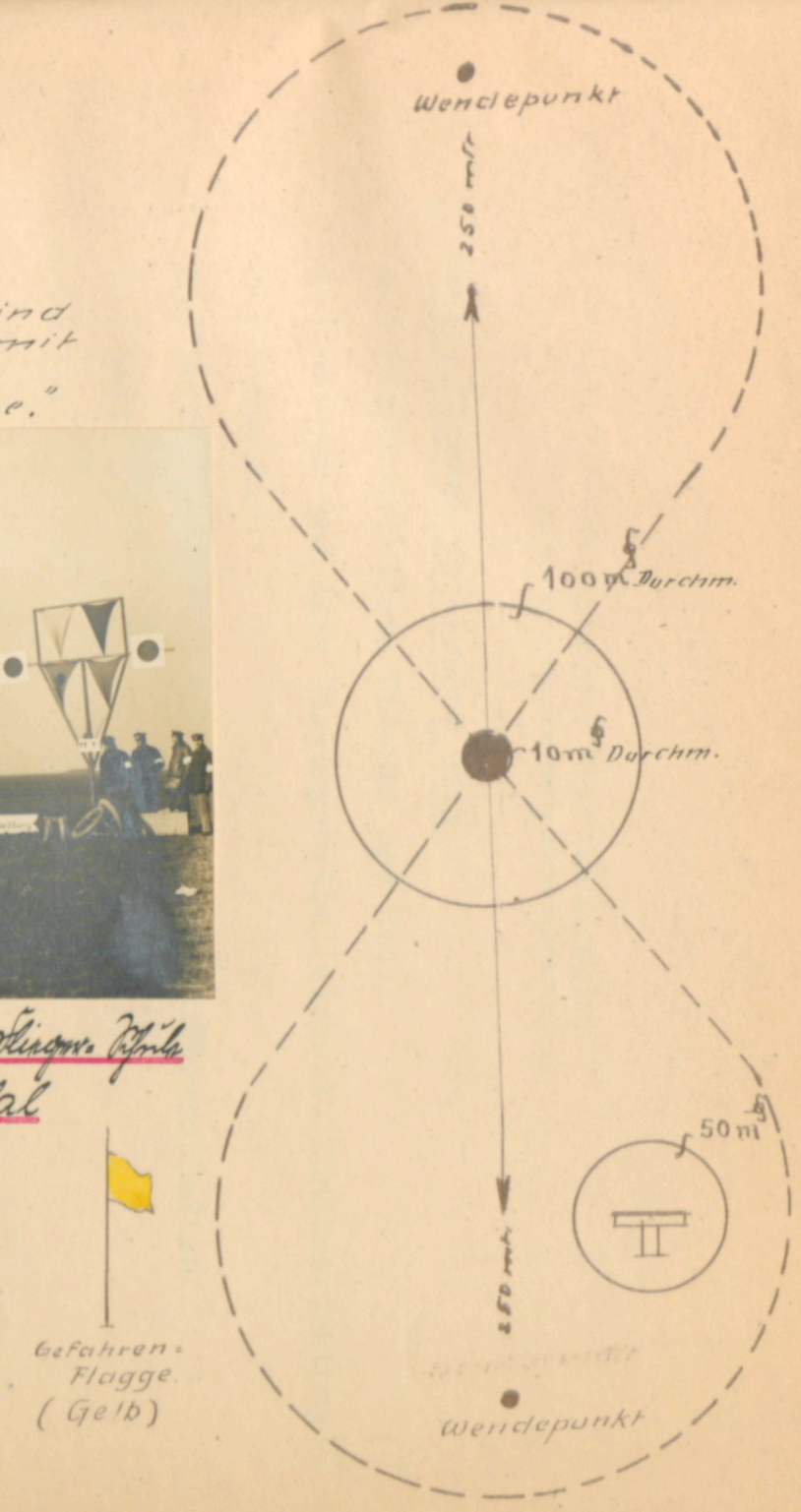
# Aufstellung der Flugzeuge, Start und Platz Markierung.

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



Vorkommnisse 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 Flug - schülers 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=

Das Vorteilhafteste ist es,wenn jeder Lehrer 2 mit voller Doppelsteuerung versehene Maschinen hat,auf welchen seine Schüler ge - schult und auch ihre Alleinflüge ausführen.Es muß eine Flugreserve da sein von mehreren Maschinen,sodaß bei Brüchen,welche innerhalb 48 Stun - den nicht repariert sein können,sofort eine Ersatzmaschine gestellt werden kann.Bei einer größeren Fliegerschule empfiehlt es sich zur Er - leichterung 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 30 normale Schulflüge gegeben haben, ehe er die Ablösung beantragen darf. Zuvor ist dieses Schreiben 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, gediegene 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 Schulflüge als zu wenige. Demnach trachten, 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 Schulflüge bekommen.

40 Schulflüge (zu mindestens je 1 geschlossene Normalrunde) sind das Minimum bis zum 1. Alleinflug. Vor dem 1. Alleinflug 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 Fluggruppenführer vorzuführen. Dieser prüft den Schüler bei einem Flug, wobei der betreffende Schüler nach Möglichkeit hinten zu sitzen hat.

Der betreffende Fluggruppenführer stellt dann die Reife des Schülers zum 1. Alleinflug fest oder verlängert weitere Schulung an.

6.) Unmittelbar vor dem Start zum 1. Alleinflug hat der Lehrer dem Schüler nochmals mindestens einen Schulflug 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. Lieber zur 1. Prüfung möglichst viel Alleinflüge machen lassen. Erst wenn der Schüler mindestens ~~10~~ 15 beruhigt, 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. 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 dann dessen Fehler mit ihm eingehend bespricht. Der Lehrer darf nicht erlahmen, den Schüler fortdauernd zu belehren, auch über die von anderen 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 beschwerlos, gut durchgeführte Zweisitzflüge einschließlich 2 Halbstundenflügen.

10.) Der erste Halbstundenflug soll nicht vor dem 12., der zweite nicht vor dem 20. Zweisitzflug stattfinden. Dabei soll sich der Schüler allmählich an Höhe gewöhnen. Beim 1. Halbstundenflug soll der Schüler in der Regel etwa 100 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 schwere 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-Flugerschule Leipzig-Lindenthal

gez. Meyer,
Oberleutnant.

<u>Nachtrag zu Punkt 10:</u>
Jeder Schüler muß auf der Maschine: Typ N.A.D. 15 sicher 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 (Chefpilotan) 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 zufällig gewiß einmal nicht zum Bruch 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. Flugerfschule Leipz.-Lindenthal)

1.) Wer sich nicht wohl und frisch fühlt, meldet dies sofort seinem Lehrer. Er darf unter keinen Umständen allein fliegen.
Es ist unzulässig, vor Antritt des Fluges auszutreten.
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 Abreiben 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.
Vorwärtsrichtung gerade stellen.

3.) Start selbst nur vom Startplatze aus und nur dann beginnen, wenn durch Flaggenzeichen frei gegeben. 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 startfertig sein.

Allmählich Vollgas geben; dabei volle Vorzündung.
Bei starkem Links- oder Rechtslaufen der Maschine sofort Gas weg!
Langer Start mit horizontal stehendem Wasserstandsrohr.
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 Kurzflüge.
Steigen nach Gefühl unter Ausnützung des Wasserstandsrohres. Der Tourenzähler ist nicht für richtiges Steigen maßgebend.
Nach anderen Maschinen umsehen. Instrumente beobachten, vor allem dieses Benzindruckmesser.
Ohne zwingenden Grund nicht in niedriger Höhe über den Wald oder die Schuppen fliegen. In unmittelbarer Nähe des Flugplatzes bleiben.
Unter keinen Umständen in die Wolken fliegen.
Orientierung darf nicht verloren gehen; sonst 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 Zieh steuer zur Gleitflug-lage übergehen. Bei Gleitflügen aus größerer Höhe Manometer scharf unter Beobachtung halten.
Hat es den Anschein, daß der Platz nicht mehr

weicht wird oder hindern andere Maschinen beim Landen, Apparat warmgerecht stellen, gleichzeitig langsam Gas geben, neue Runde.

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

8.) <u>Nach der Landung</u> 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 Spätzündung 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 den Motoren sofort abgelassen wird; ist dieses mit Spiritus oder Glycerin vermischt, darf es nicht weggegossen werden.)

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

Ihm 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.

Nachtrag zu Punkt 10: Vor Antritt der 1. und 2. Prüfung hat der Prüfling sein Vorhaben dem Prüfungskommando zu melden bez. melden zu lassen.

Nachtrag zu Punkt 1: 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 Starten zu fliegen. Nach je 5 ist eine Ziellandung 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. Aus dieser Höhe ist im Gleitflug zur Landung zu schreiten. Nichterfüllte Zielanflüge können nachgemacht werden. Die Höhe wird schätzungsweise festgestellt. Eine angefangene Prüfung muß innerhalb 14 Tagen erledigt sein, sonst von neuem abzulegen.
Flugbahn und Zielanflugstelle 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 Zuladung sind im Vordersitz mitzunehmen. Die Landung hat im Gleitflug aus mindestens 500 m Höhe zu erfolgen.
Es sind 2 Barometer 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 Notenprüfung 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 aufs Strengste untersagt.

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

Außerhalb des offiziellen Flugschulbetriebes 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 u. Schülern nur 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 von kommandierten Schülern geschieht durch den Flugältesten nach Rücksprache mit sämtlichen Lehrern.

Zu Allgemeine Bestimmungen, Abschnitt Urlaub u. Krankheit:

Um keine Flugpause eintreten zu lassen zwischen Beendigung der Ausbildungszeit bei der Fliegerschule 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:

Jeder Schüler muß selbst dafür sorgen, daß er soviel als irgend möglich und ihm dienlich ist, fliegt. Ist der Schüler mit seinem Flug in Rückstande, so hat er in der ihm zukommenden Form sofort seinen Lehrer darauf aufmerksam zu machen. Treten Schwierigkeiten ein, so hat er sich zunächst an seinen Fluggruppenführer, 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.

Gebrüder Meyer, Leipzig.

# Ortsstatut

## § 1. Geltungsbereich

Das Ortsstatut gilt für die Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis.

## § 2. Bebauungsplan

Der Bebauungsplan für die Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis ist in Gemäßheit des § 2 des Gesetzes vom 28. April 1875 aufgestellt und in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Januar 1900 einschließlich in den Geschäftsräumen der Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis zur Einsicht ausgelegt worden.

Die Auslegung ist durch Anschlag an den Gemeindetafeln und durch Bekanntmachung in den Tageblättern der Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis bekannt gemacht worden.

## § 3. Bauordnung

Die Bauordnung für die Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis ist in Gemäßheit des § 2 des Gesetzes vom 28. April 1875 aufgestellt und in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Januar 1900 einschließlich in den Geschäftsräumen der Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis zur Einsicht ausgelegt worden.

Die Auslegung ist durch Anschlag an den Gemeindetafeln und durch Bekanntmachung in den Tageblättern der Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis bekannt gemacht worden.

## § 4. Fluchtlinienplan

Der Fluchtlinienplan für die Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis ist in Gemäßheit des § 2 des Gesetzes vom 28. April 1875 aufgestellt und in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Januar 1900 einschließlich in den Geschäftsräumen der Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis zur Einsicht ausgelegt worden.

Die Auslegung ist durch Anschlag an den Gemeindetafeln und durch Bekanntmachung in den Tageblättern der Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis bekannt gemacht worden.

## § 5. Ortsstatut

Das Ortsstatut ist in Gemäßheit des § 2 des Gesetzes vom 28. April 1875 aufgestellt und in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Januar 1900 einschließlich in den Geschäftsräumen der Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis zur Einsicht ausgelegt worden.

Die Auslegung ist durch Anschlag an den Gemeindetafeln und durch Bekanntmachung in den Tageblättern der Gemeinden Leipzig-Lindenthal und Leipzig-Gohlis bekannt gemacht worden.

## § 6. Genehmigung

Die Genehmigung des Ortsstatuts ist durch Verfügung des Königlichen Ministeriums des Innern vom 19. April 1900 erfolgt.

## § 7. Inkrafttreten

Das Ortsstatut tritt mit dem Tage der Bekanntmachung in Kraft.

Leipzig-Lindenthal, den 19. April 1900.

Gemeinderat und Gemeindevorstand.

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 Kaserne?
" " " " Luxusquartier?
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 für Startbücher werden geführt?
Wie oft wird exerziert?
Arbeiten die Schüler an den Maschinen?
Gibt es Übersichtstafeln 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?
Sind 2 Gruppen, welche getrennt schulen?

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

Sitzt der Lehrer vor dem 1. Alleinflug vorne beim Schüler?
Hat vorher bei Vorzeichnung, Gebrauchsel, Führung usw.?
Werden kurz vor dem Start zum 1. Alleinflug noch 1 oder mehrere Schülflüge gemacht?
Wird 1. Alleinflug auch am Nachmittag gemacht?
Grundsätze in Bezug auf Ablösung?
Bei Bruch?
Wird vor Ablösung eines Schülers der Betreffende von einem andern Lehrer geprüft?
Kennzeichnung der verschiedenen Maschinen durch Klingel?
(Alleinflug, Zeichenflug, 1. oder 2. Prüfungsflug)
Prämien an Lehrer bei bruchloser Ausbildung ihrer Schüler?
Höhe bei Halbstundenflügen?
Was für Vordrucke und Bücher werden für den Schulbetrieb benützt?
Gibt es Vordrucke für die Zellg.? welche Schematas?
" " " " den Kommandoführer?
Ist der Kommandoführer immer bei jedem Flugdienst zugegen?
Wird die Statistik teilweise aufbewahrt und auf Kartenblätter gelegt?
Sind Schlüssel für Lehrer aufgehängt?
Muß jede Maschine vor dem Schulen bez. Alleinflug von dem Lehrer allein geflogen werden?
Gibt es eine Zeugtreferenz 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. | Ge Fl |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Anz. | St. | Anz. | St. | Anz. | St. | Anz. | St. | Anz. | St. | | |

| Wetter | Bemerkungen: |
| --- | --- |
| | |

# Flugtabelle

(Muster)

Gesamtbreite = 70 cm.

## Erläuterung:

Schulfl. Alleinfl. ½ Pilot Pilot Zwischenfl. Feldpilot-Feldfl. Führ.

| 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 | Garrer | 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 | | | | | | 15 | | |
| 7 | 6/6 | " | Winkler | | 5 | | | | | | | | |

| Summe der Flüge v. 1.–15/10. Schulflüge. | Alleinflüge | Pilot. | Zwischenflüge. | Feld-Pilot. | Feld-Führ-meister. | 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.

37

# Pesonalkarte. 38.

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

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

| Dat. | 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. M

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. Anz. | 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. Aufsetzen 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.
Ob. Fl. Sch. L. Lindenthal.

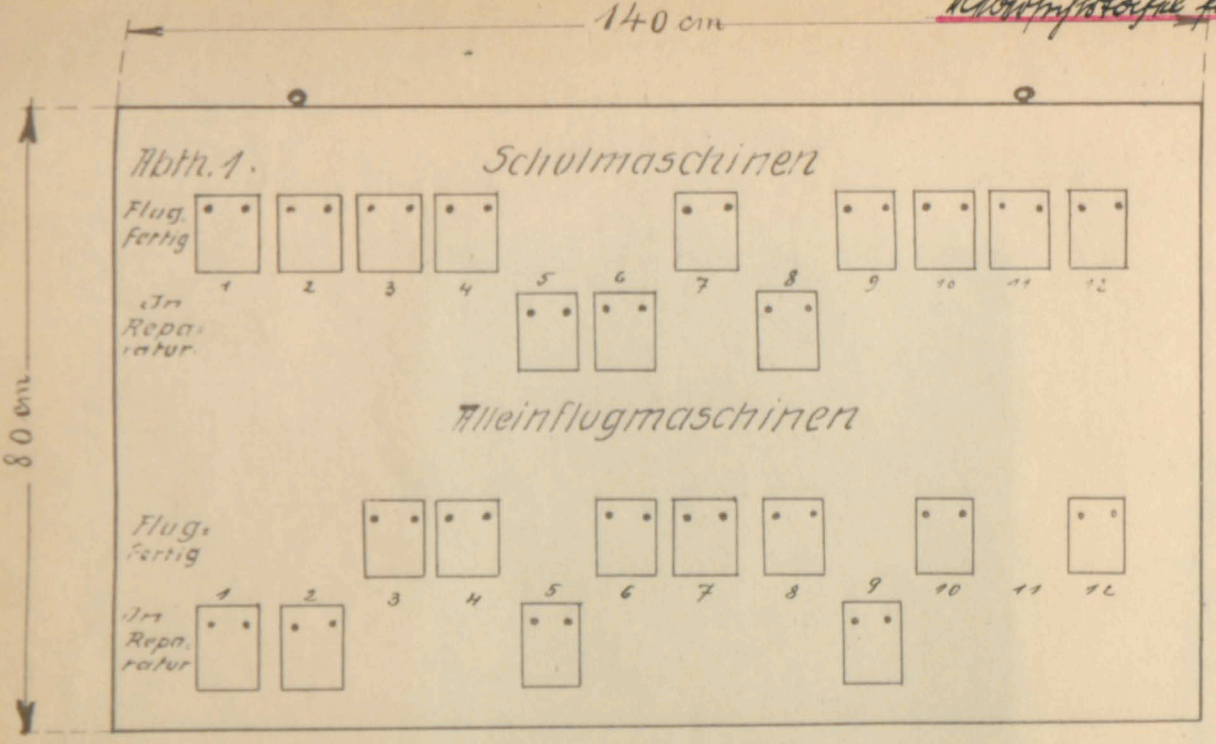
Der Kommandoführer:
Meyer

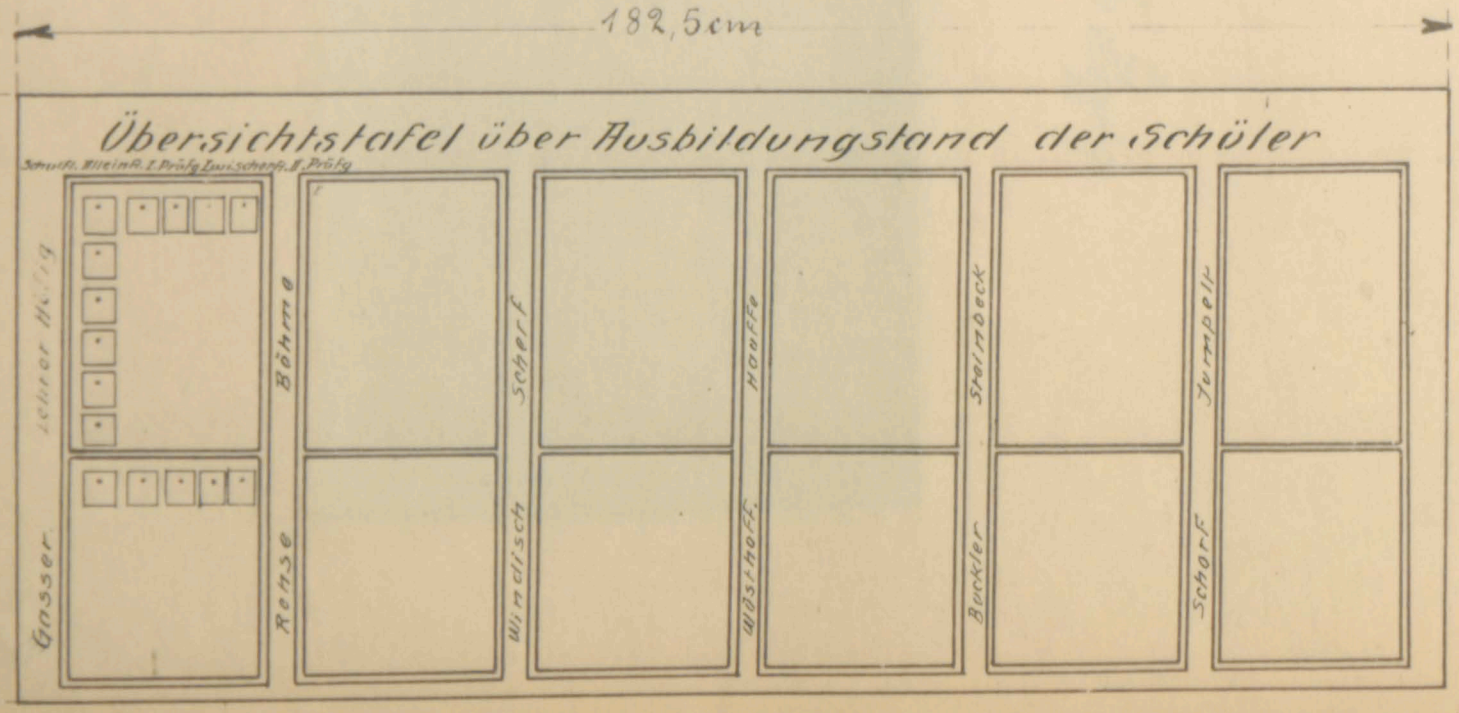
Militär-Flieger-Schule-Leipzig-Lindenthal

Uffz. Merke

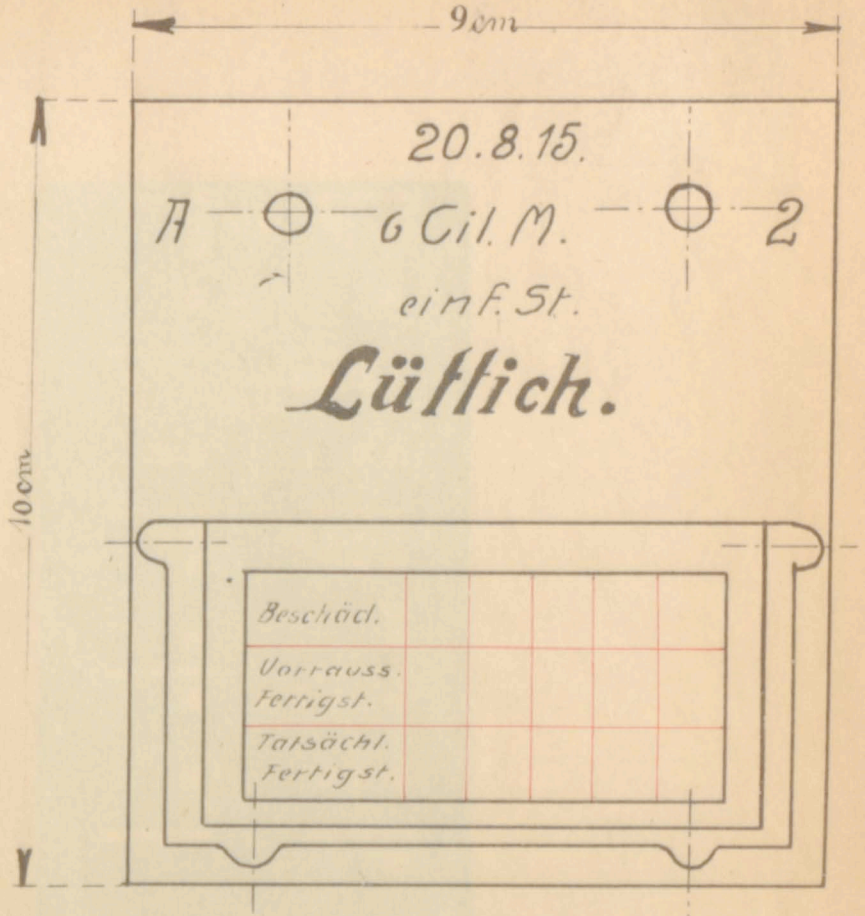
## Uebersichtstafel für Flugzeuge.

Schwarze Holztafel
weiße Schrift.



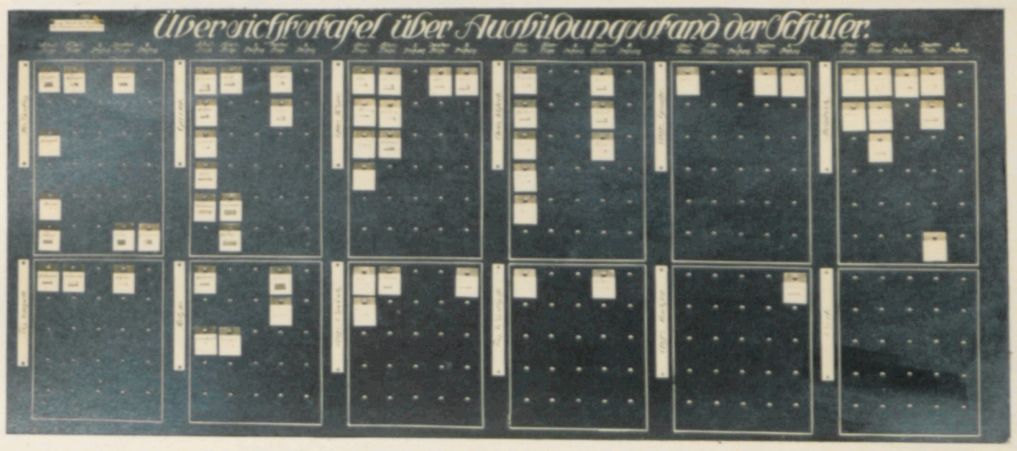

Orginal - Grösse
Naturholz poliert



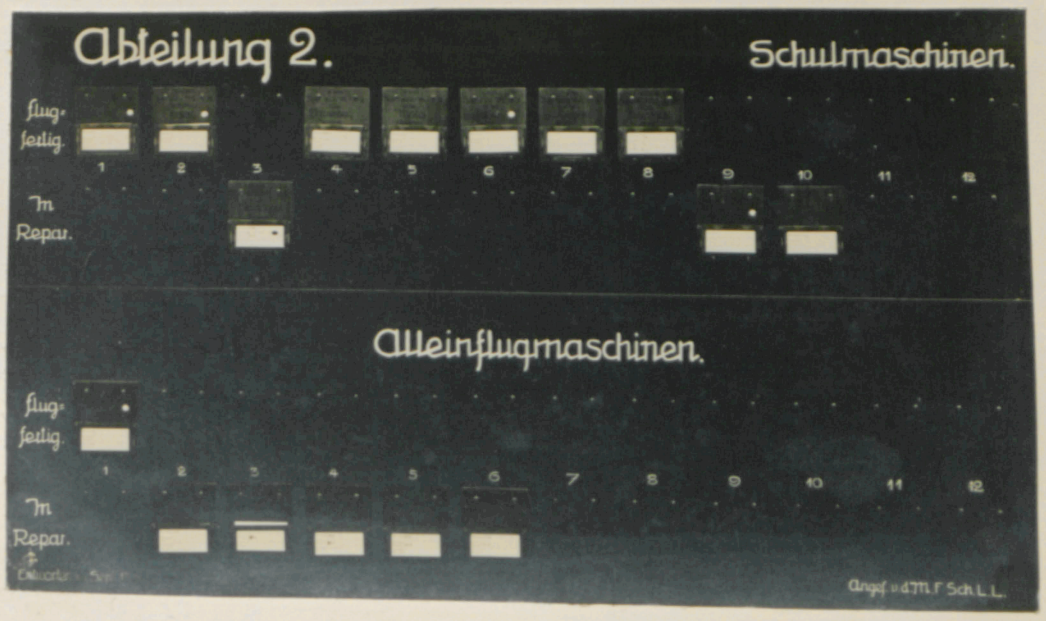

Schwarze Tafel
weiße Schrift


Anzahl der Monate →

Orginal - Grösse




Fabrikstafel für Flugzeuge



# Albatros-Wilhelm

| Lfd. No. | Datum | Beschädigt durch wen? | Bei welcher Gelegenheit | Art der Reparatur | Voraussichtl. Fertigstellung am | Fertiggestellt am | Bemerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | 24. 8. 15 | — | — | Druck hält 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 Rumpf gebrochen | 9. 9. Abend | 9. 9. Abend | |
| 4. | 11. 9. 15 | Mannschaft | Landung | Fahrgestell, Propeller, beide Tragflächen eingedrückt | 13. 9. 15 | 13. 9. 15 | |
| 5. | 15. 9. 15. | Herz. Hauptl. | Sturz | " " Rumpf, Tragdecks. | 15. 10. 15 | 15. 10. 15 | |

Reparaturbuch (Muster)

Grösse = 20½ × 32

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

Entworfen u. angefert. v. d. Abt. Pl. Ckb. L. Lindenthal im Oktober 1915.

Der Commandoführer:

Meyer

Militär-Flieger-Schule-Leipzig-Lindenthal

Uffz. Herke

42.

Uffz. Herke

Leipzig-Linden

| Monat | Anz. der Lehrer | Anz. der Schüler | Anzahl der Flugtage Vorm. | Anzahl der Flugtage Nachm. | Anzahl der Flugzeuge die an den einzel. Flugtagen betrieben werden Vormtg. | Anzahl der Flugzeuge Nachmtg. | Anzahl der Probeflüge Anz. | Probeflüge Zeit Std. | Anzahl der Übungsflüge Anz. | Übungsflüge Zeit Std. | Anzahl der Schülerflüge Anz. | Schülerflüge Zeit Std. | abgelegte Prüfungen erste Pr. Anz. | erste Pr. Zeit | zweite Pr. Anz. | zweite Pr. Zeit | Summe der abgelegten Prüfungen Anz. | Summe der abgelegten Prüfungen Zeit | Auf die R. D. umgerechnet | Gesamte Flug-Leistungen der Lehrer Anz. | der Lehrer Zeit | der Schüler Anz. | der Schüler Zeit | der Lehrer und Schüler zusammen Anz. | der Lehrer und Schüler zusammen Zeit | Schülerausbildungszeit bis zur 1. Prüfg. Tage | 2. Prüfg. (einschl. 1. Prüfg.) Tage | Körperverl. Leichte | Körperverl. Schwere | Anzahl der Vorträge | Anzahl der Vorträge Dauer (einschl. Einzel-Vorträge) | | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | Monats-Übersicht pro Juli 1915. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 11 | 101 | 24 | 17 | 9,5 | 9,5 | 102 | 6 48/60 Std. | 2034 | 138 18/60 | 420 | 53 | 15 | 15 | 16 | 16 | 31 | 31 | — | 2136 | 145 25/60 | 2491 | 222 12/60 | 2593 | 229 06/60 | 37½ | 55 | — | 1+ | — | — | | | | 1 total |
| | | | | | | | | | | | | | Monats-Übersicht pro August 1915 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 12 | 89 | 24 | 16 | 12,5 | 12,5 | 171 | 16 51/60 | 2057 | 141 31/60 | 390 | 44 36/60 | 20½ | 20 30/60 | 17 | 17 | 37 30/60 | 37 30/60 | 13 | 2228 | 158 34/60 | 2484 ½ | 223 47/60 | 2655 ½ | 240 40/60 | 44½ | 65 | — | — | 24 | — | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | Monats-Übersicht pro September 1915 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 11 | 90 | 26 | 23 | 18 | 18 | 250 | 25 32/60 | 1288 | 100 13/60 | 708 | 78 47/60 | 35½ | 35 20/60 | 30 | 30 | 65 20/60 | 65 20/60 | 55 | 1538 | 125 47/60 | 2061 ½ | 244 32/60 | 2311 ½ | 270 06/60 | 57,7 | 74,7 | — | 1+ | 29 | 7 | | | | 1 total |

Monats Übersicht über den Schulbetrieb der Mil. Fl. Sch.

Der Commandoführer:

Militär-Flieger-Schule-Leipzig-Lindenthal

Meyer

Entworfen u. angefertigt v. d. Mil. Fl. Sch. L. Lindenthal im Oktober 1915.

Uffz. Herbe

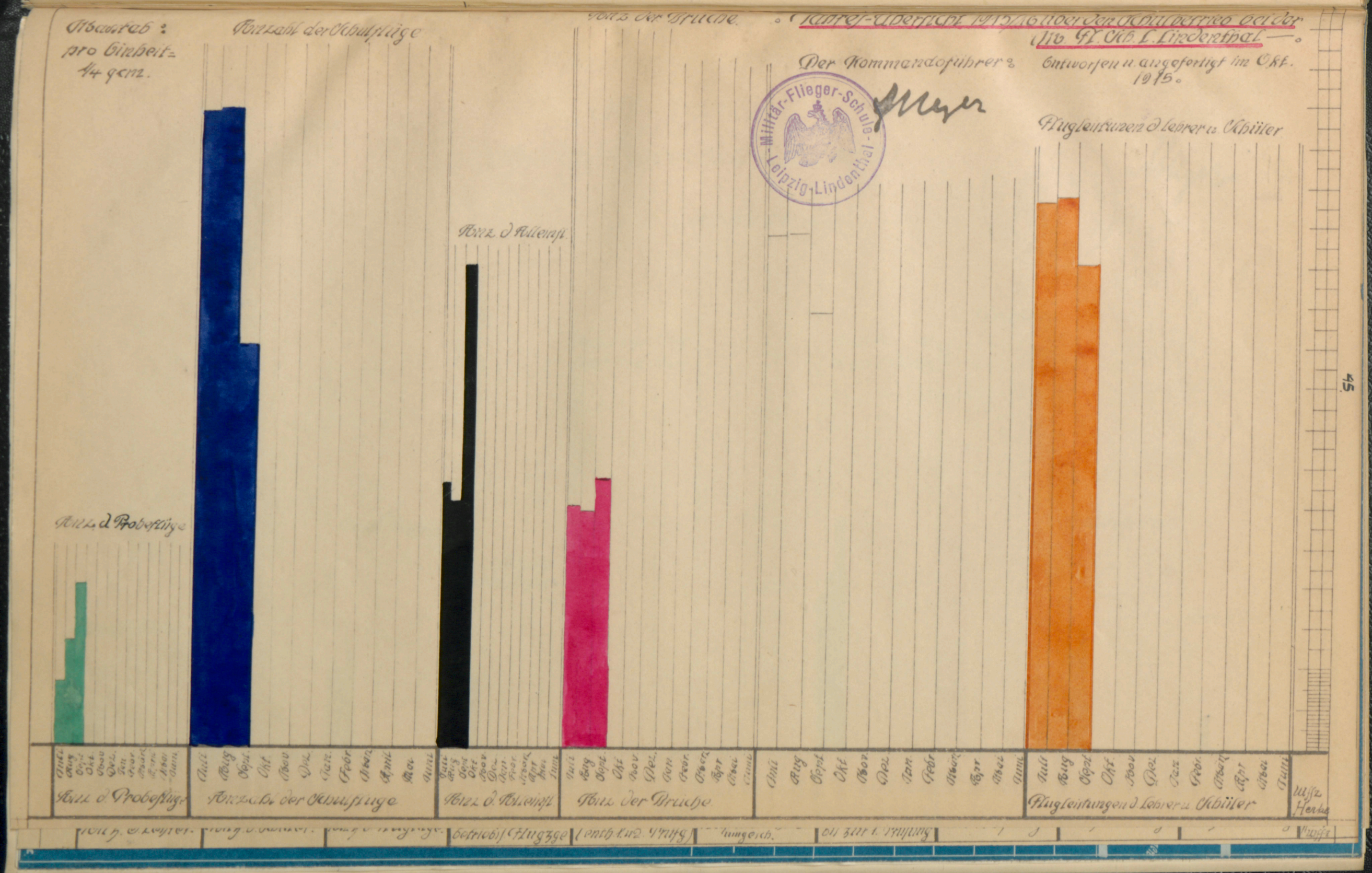
# Flugleistungen der Lehrer der M. F. Sch. Lindenthal.

| Monat | Namen der Lehrer. | Anz. der Schüler. | Anzahl der Probeflüge: Anz. | Probeflüge: Zeit Stunde | 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. F. D. 15 umgesch. | Flugtager-Durchschnittsleistungen aus den ges. Flügen. Der Lehrers: Anz. | Der Lehrers: Zeit Std. | Der Lehrers: Allgem. Durchschnitt | Der Schüler: Anz. | Der Schüler: Zeit Stun. | Der Schüler: Allgem. Durchschnitt | Schüler-ausbildungszeit bis zur 1. Prüfg. Tage | Schüler-ausbildungszeit bis zur 2. Prüfg. Tage | Körperverletzungen: leichte | Körperverletzungen: schw. | Brüche: leichte | Brüche: schw. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Juli | Stv. Höfig | 16 | 19 | 1 16 | 276 | 19 40 | 94 | 9 57 | 2 | 2 | 4 | 4 | 6 | 6 | — | 14 4 | 1 1 | 10,3 | 1,15 | 6,5 | 1,2 | 28,5 | 45 3/4 | | | | | |
| Aug | | 10 | 15 | 3 10 | 240 | 18 | 15 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | — | 12 25 | 1 5 | 9,3 | 1,3 | 6,3 | 1,27 | 71 | 43 | | | | | |
| Sept. | | 14 | 26 | 3 31 | 160 | 14 33 | 134 | 13 52 | 6 | 6 | 6 | 6 | 12 | 12 | 7 | 7 6 | 0 44 | 5,7 | 0,9 | 7,2 | 0,94 | 71 | 84 | | | | | |
| Juli | Herr Gaiser | 4 | 19 | 0 10 | 323 | 22 28 | 85 | 8 10 | 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 34 | 102 | 11 44 | 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 55 | 108 | 13 08 | 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



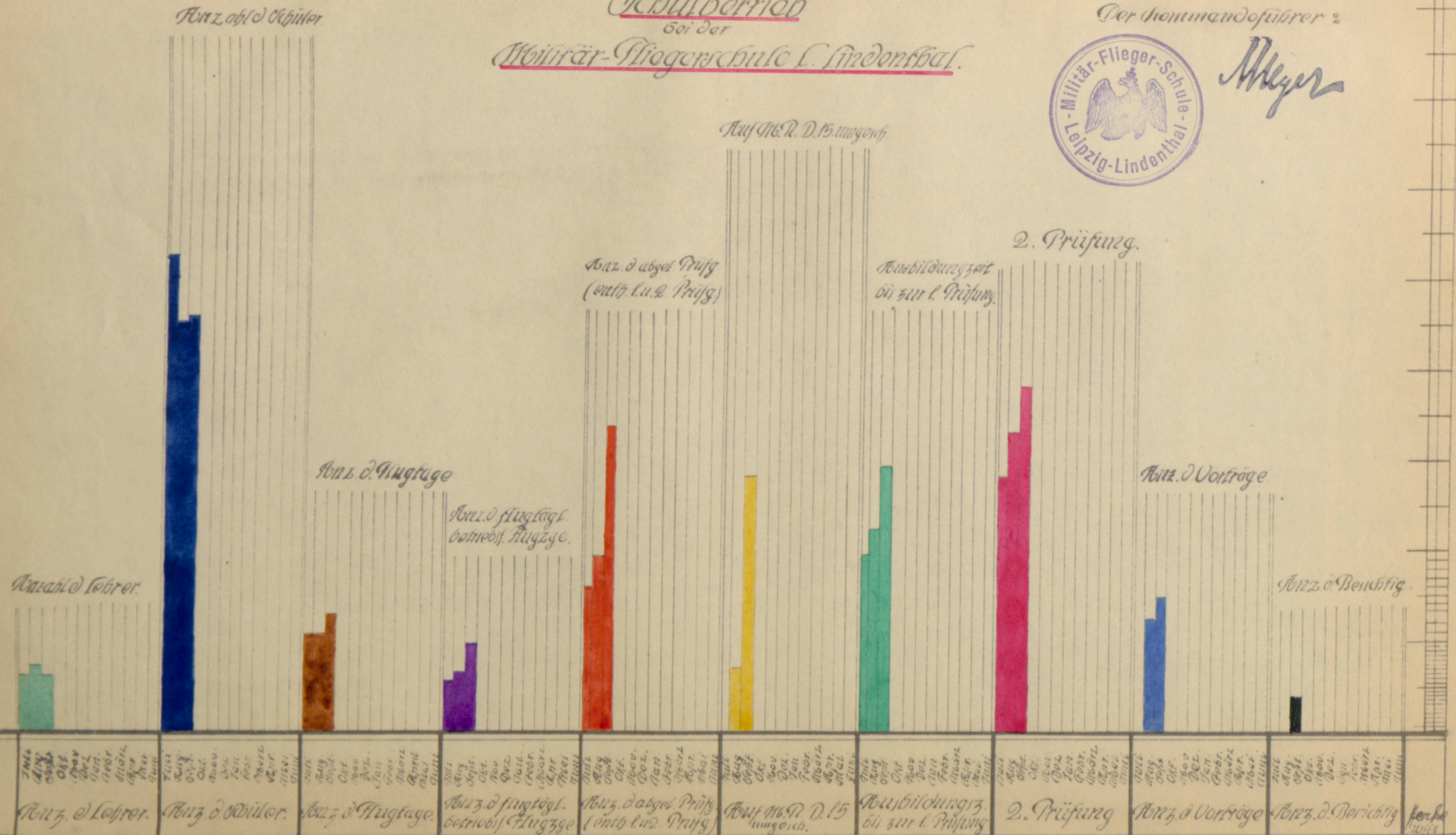
Maßstab pro Einheit = 1/2 cm

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

Entw. u. angefertigt v. d. Mb. Fl. Sch. L. Lindenthal im Oktober 1915.

Der Kommandoführer:

Meyer



# Zielland ungen.

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

| Nr. | Datum | Name, Vorname | Ausbildungsdauer | Lehrer | Kommandoort | 1. Alleinflug | | | 2. Prüfung | | Entfernung vom Zielpunkt | Wetter | Flugzeug | | Brüche | | Unterschrift der Prüfungskommission | Abteilung | Bemerkung | Bemerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Datum | nach wie viel Tagen | nach wie viel Stunden Flügen | Datum | nach wie viel Stunden Flügen | | | Art | Motor | Landung | Motor | | | | |

Buchmuster für 1. Prüfungen
auf 2 Seiten herzustellen Größe
des Buches 35/27 cm.

Entworfen u. angefert. u. d. Nr. 21 KD.
L. Lindenthal im Oktober 1915.
Der Kommandoführer:
Meyer

Militär-Flieger-Schule Leipzig-Lindenthal

Uzz Herde

48.

2. Prüfung.

| Nr. | Dienstgrad | Name | Abteilung usw. | Lehrer | 2. Prüfung Dat. | Flugzeug Art | Motor | Wetter | Brüche leichte | schwere | Höhe | Unterschrift des Prüfungskommissars | Meldung an die Pl. B. A. 6 | Wann und wohin abgesetzt | Rechnungsvermerk | Bemerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | wieviel Zwischen- | | | | | | | | | | | |

Buchmuster für 2. Prüfungen
herzustellen auf 2. Seiten Größe
der Bücher 35/27 cm.

Entworfen u. angefert. v. d. No. Gr. Kd.
L. Lindenthal im Oktober 1915.
Der Kommandeur:
Meyer

Militär-Flieger-Schule-Leipzig-Lindenthal

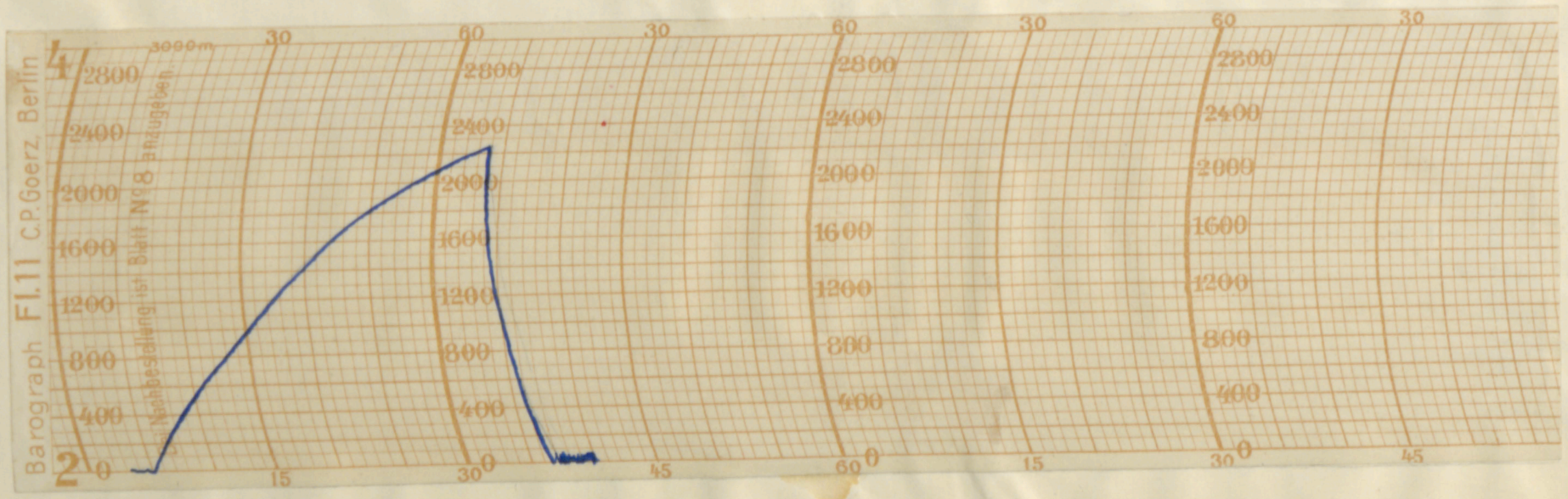
Alfa Hirke

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:

Lenk: 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 | | Bri |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vor. | Nach | | | | | vom bis | vom bis | vom bis | Namen | Gegenst. | leicht |
| | | | | | | | | | | | | |

| Wetter | Ende des Dienstes | | Aussenlandung | Sonnstiges |
|---|---|---|---|---|
| | Vor | Nach | | |
| | | | | |