



Damals

Segelflieger gab es nicht nur auf der Wasserkuppe

In Schweinheim am Fuß des Stengerts widmete sich 1940/1942 die Schweinheimer Jugend dem Fliegen

Die Wasserkuppe in der Rhön gilt als Wiege des Segelflugs, wo 1911 erste Gleitflüge stattfanden. In der Zeit der Nazi-Herrschaft wurden alle fliegerischen Aktivitäten gleichgeschaltet und auch die Fliegerei auf der Wasserkuppe dem damaligen Fliegerkorps unterstellt. Die Zeit des privaten Fliegens war somit vorbei, es wurde allein unter militärischen Gesichtspunkten geflogen.

Auf dem Fluggelände des Schweinheimer Exerzierplatzes sah man in den 1940er Jahren die Gleitflugzeuge des Fliegerkorps. Man beobachtete, wie die Anfänger und auch die Fortgeschrittenen über das Fluggelände schweben und dabei ihre Prüfungen ablegen.

Und wenn Sie dann den frischen Wind spüren, der da oben weht, dann gefällt es Ihnen dort so gut, dass Sie gar nicht merken, wie die Zeit verrinnt.

Von Sonntag zu Sonntag war damals die Zuschauermenge größer geworden. Das Fliegerkorps hatte die Aufgabe, den Fluggedanken ins Volk hineinzutragen.

Dies geschieht durch eine Vorschulung auf Gleitflugzeugen in weitestem Rahmen. Jeder, der flugbegeistert war, konnte seine



Im Hintergrund ist die Schneise am Stengerts zu sehen

erste fliegerische Grundausbildung erhalten. Es war selbstverständlich, dass die fliegerische Ausbildung durch geprüfte Fluglehrer nach strengen Richtlinien geschah. Das Mindestalter für den flugbegeisterten

Anfänger war 16 Jahre. Der Flugschüler wurde, nachdem er in der Werkstatt bei Modell- und Flugzeugbau und im Unterricht allgemeine praktische und theoretische Kenntnisse erlangte, vertraut gemacht. Dann wurden „Rutscher“ durchgeführt, d.h. die Maschine wird nur ganz schwach ausgezogen und rutscht mit geringer Geschwindigkeit über den Boden.



Startvorbereitung

Dabei soll der Flugschüler die Querlage des Flugzeuges meistern lernen. Wird die Bedienung der Quer- und Seitenruders beherrscht, so wird der Flugschüler mit einem kleinen Sprung mit der Bedienung des Höhenruders vertraut gemacht. Nach verschiedenen harmlosen Sprüngen konnte der Fluglehrer beurteilen, ob der Schüler reif ist für einen Gleitflug. Die Maschine wird auf eine Anhöhe gebracht, von der aus mittels Gummistartseils das Flugzeug in die Luft



Saubere Landung



Hau Ruck – Hochziehen am Stengerts



Helmut Schadler bei der Flugprüfung – 1942



Segelflugstart am Stengerts

geschnellt wird. Nun ist der große Augenblick da, wo der Flieger ganz allein auf sich angewiesen ist und auf jede Windbewegung sofort reagieren muss. Kann er dies, so geht seine Ausbildung weiter, und er wird nach vielen Übungsflügen seine A-Prüfung ablegen, die darin besteht, dass der Flugschüler sechs einwandfreie Geradeausflüge mit Ziellandung in einer 20 m breiten Landegasse ausführt.

Nach abgelegter A-Prüfung begann die Kurvenschulung, die mit der B-Prüfung abschloss. Dieselbe bestand aus fünf Flügen mit Links- und Rechtskurven und anschließender Ziellandung. Hernach kam die C-Prüfung, die eine schwere Anforderung an den Segelflieger stellte. Zur Ablegung dieser wie aller übrigen Prüfungen



Die komplette Mannschaft



Arbeitsdienst an der Segelflughalle am Stengerts

standen den Flugschülern die verschiedensten Flugschulen, wie Wasserkuppe, Hornberg, Hesselberg usw. zur Verfügung. Durch die Art der Schulung sowie durch die ständige Überwachung der Maschinen war größte Sicherheit beim Flugbetrieb gewährleistet. Das Fliegen ist bestimmt nicht so gefährlich, wie vielfach angenommen wurde. Jeder kann sich ohne irgendwelche Hemmungen dem Flugsport widmen.



Gemeinsam wird das Gummiseil gezogen

Für diejenigen Kameraden, die aus irgendeinem Grunde nicht aktiv am Flugdienst teilnehmen konnten, waren so viele Möglichkeiten anderweitiger Betätigung (Bodendienst, Werkstattdienst usw.) gegeben, so dass jeder Kamerad seinen Teil zum Aufbau der Fliegerei beitragen konnte.

Fotos: Archiv HUGV
Textpassagen aus „Aschaffburger Zeitung“
und „Beobachter am Main“