

Nr. 5.

Dienstsanweisung

der

Militär-Siegereschule

Leipzig-Lindenthal

18a
102



Dienstweisung

See

Militär-Fliegerschule:

Leipzig-Lindenthal

Lindenthal, 1. 10. 1915.

gez. Meyer,
Oberleutnant

Zur Dienstleistung
Der Bundesminister des Innern
Ausgegeben am 1. 10. 1915.
Verwendungsstelle
3338/53

2-4	Allgemeine Verfassungsmassregeln
5	Formular für Markt und Löhlofsetzer beim Abgang eines Schiffes
6	Handortbarrief Leipzig
7-8	Lohnordnung
9-11	Flüchordnung
12-13	Lageplan des Flugplatzes
14	Flüchungsplan
15	Flüchplan
16	Aufstellung der Flüchlinge, Markt und Platz
17-18	Verzeichnis der Ausbildungsstellen
19	Verfassungsmassregeln der Lehrer, Schüler und Maschinen
20-22	Bestimmungen für Flüchlinge
23-24	" " " Flüchlinge
25	Flüchbestimmungen
26-28	Marktregeln
29	Formular des Abgangszeugnisses
30	" " für Motoranwendung
31	" " für Dampfboote
32	Fragebogen bei Befristung von Flüchlingen
33-54	Flüchordnung für den Flüchlingsbetrieb
34	Solamitteilungen
35-36	Muster eines Marktbriefes
37	" " der Tabelle der högl. Flüchleistungen
38	" " Personalflüchliste
39	" " högl. Gesamtflüchleistungen
40-41	Verpflichtung der Flüchlinge und über Ausbildungsstellen
42	Muster des Reparaturbriefes (der Schüler)
43	" " der Monatsübersicht über den Schiffsbetrieb
44	" " monatl. Flüchleistungen der Lehrer
45-46	Fragebogen zur Aufsicht über den Schiffsbetrieb
47	Muster für den Zellenbrief
48-49	" " " Flüchleistungsbrief
50	Lehrplan
51-52	Muster eines Flüchleistungsbriefes

Allgemeine Verhaltungsmassregeln

Der Schiffsbetrieb bei den Flüchlingen, Kräfte stellt an Körper und Geist der Flüchlinge, besonders jene der Anforderungen. Dieser ist die Erfüllung einer soliden Lebensführung und strenge Disziplin unter allen Umständen erforderlich. Der Flüchling muss sich von vornherein mit der Auffassung auf, dass er eine Arbeitsaufstellung in der Armee einnimmt und sich auf Grund dessen Disziplin und Anstand, Fertigkeiten erhalten muss. Auf diese Weise der Flüchling muss die besten Dienste leisten, manuelle Stellung, die er dem Frontsoldaten gegenüber setzt, nicht zu Lasten der Fertigkeiten der Arbeiter.

Die hohe Verantwortung und die große Wichtigkeit, die einem Flüchlingen später zufällt, erfordert ein gesteigertes Mass von Fleiss und sittlicher Reife. Der Flüchling muss sorgfältig, nicht nachlässig sein.

Während der Ausbildung soviel als möglich Verbot, Alkohol und Rauchen meiden. Lieber ein gutes, saures, pflanzliches Bier trinken, als sich von Magen voll Bier schlagen. Am Flüchlingen, von dem Alkohol erst nach beendeter Ausbildung mit Vorsicht genossen werden. Die Dienstzeit muss nach Möglichkeit der Reife widmen. Die Disziplin muss der Grösse der Aufgabe entsprechen. Die Ausbildung sollig und zurecht, zurechtgedrängt werden.

Unterbringung der Flugschüler.

Die Unterbringung erfolgt, wenn irgend möglich, nur im Flügersheim auf dem Flugplatze. Das Verhalten im Flügersheim folgt beizuhaltende Gebräuche.

Die Unterbringung im Flügersheim in Lindenberg erfolgt durch das Kommando, nicht durch den Flugschüler selbstständig, ebenso keine selbstständigen Anwesenheitsnachrichten, sondern diese, wenn nötig, schriftlich beim Kommando beizubringen. Quartiergeld werden durch das Kommando ausbezahlt. Die sind sofort beim Quartiermeister abzugeben. Auf bestelltes Zimmerausgaben mit dem Quartiermeister ist zu halten.

Verpflegung.

Die Verpflegung erfolgt mit der Unterbringung.

Gebühren.

Gebühren werden im Voraus bezahlt. Hiermit Geld nicht anzunehmen vorbest, erfüllt die Gebühr, nicht nur teilweise, während der Rest bis auf weiteres zurückbehalten wird.

Anzug.

Während des Flugunterrichts die übliche Flügersform, Erhaltung wegen. Auffassung blauer Hüte wird angefohlen. Möglichste Ordnung der Kleider, passen beim Fliegen und bei den praktischen

Arbeiten. Tragen von Gemäßen in und außer Dienst ist verboten. Festes Schuhwerk und saubere, müßigen Anzug und der Hosen. Keine Sportartikel außer der militärischen Einheitskleidung tragen, ebenso keine Leinwand auf der Straße. Kost auf der Straße steht ungeschwächt zu geben.

Verhalten im Dienst.

Es muß von jedem Flugschüler großer Eifer und begeisterte Lust und Liebe zur Sache verlangt werden. Das selbstthätige Lernen, täglich zu lernen, sowohl im Fliegen als auch das Fliegen selbst, als auch die sehr notwendigen praktischen und theoretischen Arbeiten muß bei jedem in jedem Maße voranzutreiben sein. Jede Gelegenheit, seine Kenntnisse zu vervollkommen, wachzuhalten, man und dabei keine Mühe sparen. Der Eifer, folgt sind Flieger streng zum großen Teile von seinen bescheidenen Kenntnissen ab. Dieser unermüdeliche Eifer bei praktischen Arbeiten notwendig, ohne Rücksicht darauf, daß die Flieger pflichtig werden.

Verhalten außer Dienst.

Es wird gewünscht auf die persönlichen 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 großmüthiger Mensch, liegen gestärkt wird. Man vermeide daher alle Laster, Ausschweifungen und laute Freuden in Lokalen und betrage sich unauffällig und be-

pflichten; nicht den Tod befehlen! Güter,
verpflichtungspflanziger Kreuzmangel, wie schon gesagt,
Kammer militärischer Dienst und im Ausland
militärischer Verdienste in allen Lobreden.

Verhalten gegen Kameraden & Vorgesetzte.

Selbstbewußt, freundlich gegen alle Kameraden,
den von dem Tag liegen; keine fortwährenden Streit,
Lachen, und keine leicht Mißstimmungen und Hass;
Lachen entstehen können; keine plötzlichen Verstöße,
Lustigkeiten im Vorhinein vermeiden lassen. Jedem
gemäßsam dem militärischen Verdienste gegen
alle Vorgesetzten. Zu diesen Vorgesetzten gehören
im Fliegerdienst auch die Fliegerführer und die
Militärschulflieger, selbst wenn sie dem Range
nach unter dem Fliegerführer stehen. Jenseits irgend
welcher Art seinem Lehrer anzuhängen, ist streng
verboten, auch dann, wenn der Lehrer feilsch
ist oder im militärischen Range unter dem Flieger-
führer steht.

Verlassen des Flugplatzes.

Jeder im Fliegerdienst wesentliche Flieger, der die mit
seiner Umgebung des Flugplatzes und Fabrikgebäude,
das verläßt, hat sich im Hauptlokale ab- und
anzumelden.

Nachtzeichen.

Nachtzeichen werden in der Regel nur am Sonn-
abend gegeben, wenn am Sonntag vorüber
kein Fliegerdienst. Nachtzeichen bedürftigen

Manuskripten und Gesetze nach 10^{ten} abends, Un-
teroffiziere nach 12^{ten} nachts, Postenführer nicht.
Urlaub wird in der Regel nur nach abgelaufen
2. Festung gewährt, wenn sich der Flieger während
seiner Ausbildungzeit ausdient gefügt hat. Jeder
Urlaub muß schriftlich beantragt werden und von
dem von dem betreffenden Fliegerführer genehmigt
sein. Liegt sich jemand ohne Urlaub aus dem
Dienst kommen, wobei seine Persönlichkeit festge-
stellt wird, so hat der Flieger sich dem Kommanden-
tenführer und Feldwebel unverzüglich sofort zu
melden. Aber ohne Urlaub geht, bez. davon zurück,
kommt, hat sich beim Kommandenführer und
beim Feldwebel schriftlich zu melden. Bei Sonn-
tagsurlaub ist dies nicht nötig.

Bestrafungen.

Wer sich in und außer Dienst nicht bedient
hält, wird bestraft und als zum Fliegerführer
incompetent, zur Ablösung gebracht. Bei Verstoß,
gegen gegen Fliegerdienst und Disziplin (Urlaub,
überprüfung, ungesetzliche Verdienste gegen Vor-
gesetzte, ungesetzliche Demoskopen gegen Kameraden,
den und Feilschen) tritt Disziplinar ein.

Abgang von der Schule.

Abmelden im Geschäftszimmer im bedienten Manuskript,
angew. Im selben Augen hat sich der Flieger bei der
Abteilung, zu der er sich begeben wird, zu melden.
Jeder abgemeldete Flieger hat vom Bibliothekswart,
der ihm vom Dienst des Fliegerdienstes im Be-
stimmung darüber zu bringen, daß er bei

beiden hinwieder Durchfluchtungen muss fort. Solche,
sowohl eine Befehlsweisung vom Kommandantenoffizier bei
Zustimmung, dass die Abgabe der Abgaben für die
ist. Außerdem hat jeder Offizier sich zu unterzeichnen, dass
er hinwieder Forderungen muss an die Militär-Ärzte,
zu stellen hat. In Grossen hat sich der Offizier bei sol-
genden Stellen zu melden:

- 1.) Regiments der Abteilung,
- 2.) 1. Kommando,
- 3.) Abteilung 4, zur Inspektion der Kontrollkarte,
- 4.) Offizier, zur Inspektion auf eine Messung.

Sonstiges.

Das Verhalten der Subalternen ist mir dienlich
oder mit unbedingter Genehmigung des Kommandanten,
sicher gestattet.

Unterbringung der Subalternen hat in den für
vorgestellten Rängen zu erfolgen.

Wenn irgend welcher Art sind in der Regel mir
schriftlich anzubringen.

Wichtige Bekanntmachungen werden in den
Gebieten aufgenommen, erforderlichen Falles
und veröffentlicht.

Jeder Offizier, der sich krank fühlt, hat sofort Mel-
dung im Offizierszimmer zu erhalten. Sogleich,
wenn Befehl ist mir mit Genehmigung des
Kommandanten sicher gestattet.

Auf die große Gefahr der Pestkrankheiten wird besonders hingewiesen.
Jeder Quarantäne, die sich geltend macht, muss nicht aufhalten kann,
versucht, ob für seine Pflicht, Vorbeugungsmittel gegen Ausbreitung von
zuzusetzen. (Vorbeugungsmittel sind) bei Unbedacht, rechtzeitiger mit der
pflichtmäßiger Ausübung der betreffenden Mittel ist Ausbreitung so
gut wie gänzlich ausgeschlossen.

Dem Inhaber dieses

.....

wird hierdurch bescheinigt, daß er Bücher der Militär-Flieger-
schule 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:

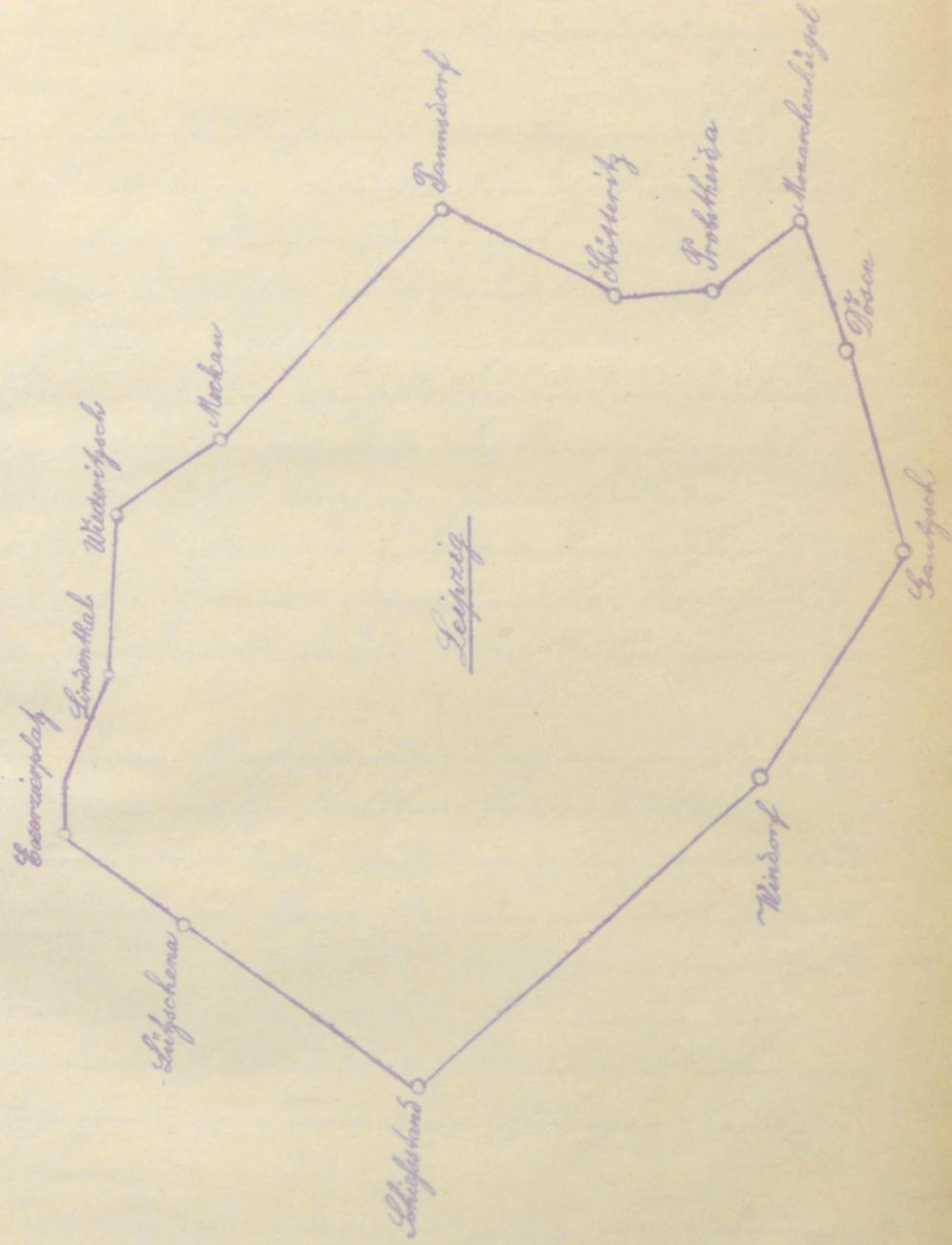
Ich habe an den heute in Marsch zu setzenden

.....

keine Forderungen mehr zu stellen.

Lindenthal, den

Brandenburg-Bereich Leipzig.



Hausordnung.

- §1) Die Namen der in der Küche liegenden Mannschaften sind an der äußeren Thür in dem daran befindlichen Register zu befestigen, die Namen der Küchendiener in rother Farbe. Selbständige Anwesenheiten sind verboten.
- §2) Die Zeit zum Aufstehen ist vom Beginn des Tages, demnach abhängig. Das Wachen wird vom Unteroffizier vom Punkt angesetzt.
- §3) Nach dem Aufstehen muß jeder Mann sofort sein Bett selbst in Ordnung bringen.
- §4) Die Zimmer sollen sauber gehalten und in sauberem Zustande gehalten werden. Die Reinigung des Fußbodens erfolgt durch die Hausinspektion.
- §5) Mit dem Scherren ist sparsam umzugehen. Unrat jeder Art, wie Fingerringe, Knöpfe etc. darf nicht in die Abfallbehälter geworfen werden. Papier, Leinwandstücke etc. kommen in die an der Thür aufgestellten Papierkörbe.
- §6) Die Reinlichkeit und Ordnung aller in der Küche, den befindlichen Gegenstände, wie Bett, Ofen, Tisch, Stuhl etc., ist jeder selbst verantwortlich.
- §7) Klümpchen, Fettflecken, Leinwand etc., welche durch Unvorsichtigkeit aller Art oder durch Unachtsamkeit entstanden sind, sind von dem pflichtigen Teile zu ersetzen.
- §8) Jede vorwitzige oder unbesonnene Laune, insbesondere das Scherren, Scherren, Scherren, den den Scherren, Scherren, Scherren etc., Scherren etc. ist verboten.

- Das Ausführen in den Zimmern und Korridoren ist verboten.
- § 9) Wollene Decken dürfen nicht ohne Überzüge benutzt, und nicht an die Überzüge gewischt werden.
- § 10) Kläfsand der Abfallzeit darf in den Stuben keine rufe, Hören des Lärm gemacht werden, wie auch alles Singen, Pfeifen und leichte Tänze auf Treppen und Korridoren zu unterlassen ist.
- § 11) Das Rauchen im Loh ist strengstens untersagt; auch darf das Licht in den Zimmern nicht bis 10^o abends brennen, außer wenn es besonders genau, nicht worden ist.
- § 12) Es darf niemand seine Sachen ungesäubert lassen oder an einem andern als dem ihm angewiesenen Orte aufhängen, noch weniger zu letzterem Lichte belien, bei Mangel einpflanzen.
- § 13) Kleider und Hüte dürfen nicht an dem im Hof und Gang übermäßig gegen bestimmten Plätze gewirgt werden.
- § 14) Die Verordnungen von Leinwand an andern als den vorgeschriebenen Orten, sowie jede Unreinlichkeit dabei wird bestraft. Ebenso darf nicht Kleider und nie Zeitungspapier in die Stuben geworfen werden.
- § 15) Zur Beförderung der Reinlichkeit auf den Treppen, Treppen und Zimmern sind die an den Eingängen angebrachten Fußabtreter zu benutzen.
- § 16) Aus den Fenstern darf nicht gegossen, nicht jenen, geworfen oder hinausgeschleudert werden. Beim Öffnen der Fenster müssen die Fensterläden sauber eingeklopft werden. Infolge des Staubes gebrochene Scheiben müssen ersetzt werden.
- § 17) Werkzeuge sind stets sorgfältig aufzubewahren;

- das Feuer; der Ofen muß stets verschlossen sein, da für abhandeln gekommenen Sachen in einem Ofen Gefahr besteht. Inwiefern Änderungen werden bestraft.
- § 18) Die Türschlüssel der andern elementaren Züge, müssen stets sorgfältig, seine Stelle unverändert, dort in den Ringe der Türschlüssel zu stellen.
- § 19) Mit den im Hause befindlichen weiblichen Diensten ist jedes Verbot zu unterlassen, insbesondere aber auch jedes Zusammenstellen im Hause, oder sonst unangehörigen Personen innerhalb des Grundstücks der städtischen Fluggang - Marke. Die Plätze werden streng bestraft.
- § 20) Die Haustüre wird um 10 Uhr geschlossen. Danach darf nicht länger alle noch außerhalb des Hauses befindlichen Personen, gleichviel ob sie Holzkohle besitzen oder nicht, bei der im Grundstück befindlichen Straße weilen, um den Zutritt in das Haus zu erhalten.
- § 21) Die meisten zur Beförderung der Treppen, Tische und Aborte nötige Beförderung darf von mir, nicht abgelöst werden. Übergabe werden strengstens untersagt und bestraft.
- § 22) Leinwand wird alle 14 Tage gewechselt; jeden Vormittag werden frische Handtücher durch die Handtücher abgegeben, für diese festliche jedoch so lange kein Ersatz gegeben, bis sie sauber gewaschen sind.
- § 23) Jede Woche, Mittwoch und Donnerstag, kann in den dafür bestimmten Stuben für Leinwand, Unteroffiziere und Mannschaften gegeben werden; es erfolgt jeder zu seinem Wohlstand zwei Handtücher. Die jede Leinwand das Leinwand muß im Lohaus

von 30 Pfennigen ausreicht, welche gegen Nach-
sendung einer Bescheinigung von der Inspektion
zurückgenommen wird.

Ladungzeit von früh 10 Uhr bis abends 7 Uhr und zwar
für jede Person 30 Minuten Ladungzeit.

Briefe können jederzeit kostenfrei genommen
werden.

§ 24) Vorkommende Beschädigungen an den Wasserwerken oder
sonstige Schäden an der Wasserleitung sind elektri-
schen Inspektionen sind sofort der Inspektion zu
melden.

§ 25) Jeder Person ist der Zutritt in das Flugzeug
nur gegen Erlaubnis gestattet, weiblichen Gesch-
lechtes ist strengstens verboten.

§ 26) Dem Inspektoren muß bei Übung seiner Dienste
gehörige und nötige Rücksicht
gegeben werden. Er ist in jeder Weise zu unterstützen
sicherzustellen, welche mit Verbesserungen und Verbes-
serungen beauftragt sind, diesen in ihrem Arbeiten
weiter gefördert, wo es ihnen sonstiger Hindernisse in
den Weg gelegt werden.

§ 27) Alle Vorarbeiten des Inspektors sind diesen an den
Inspektionen in den Zimmern keine Rücksicht,
sorgen vorgenommen werden.

§ 28) Dem Mannschaften ist das Betreten der Offiziers-
räumlichkeiten, insbesondere Logierzimmer und
Küche, nur zu dienstlichen Gelegenheiten gestat-
tet; jedes Lärmen und laute Gespräche ist das
bei strengstens verboten.

Flug-Ordnung

I. Kennzeichnung des Startplatzes, der Flugbahn und des Landplatzes.

a) Der Startplatz wird durch den Startmeister
gelungeweise durch Anstellung zweier oder
drei Personen, an deren Händen sich Schilder mit
der Aufschrift, Luftkurse 'bzw. Richtung' be-
finden.

Die Schilder sind durch eine weiße, ge-
kaltete Kordel verbunden.

An der linken Startflanke liegt der Richtungs-
scheit, an der rechten Seite der Flug-
scheit, der zeigt, für welche Art von
Flügen der Start durch den Flugmeister
(Leitpiloten) freigegeben wurde.

b) Flugbahn:

siehe Platte!

c) Landplatz: Das Landezeichen, in der
üblichen T-Form, wird vom Startmeister
vor Beginn jedes Flugversuchs
100m weit vom Startplatz vorgelegt,
damit Hörungen zwischen An- und Ab-
flug vermeiden werden.

Um das Landezeichen läuft ein weißer,
gekalteter Kordel mit dem Kordel von 10m.

II. Flugbetrieb.

A. Kommandos:

1.) Der Flügelkassier (Staffelchef) oder sein Stellvertreter bestimmt vor Beginn jedes Vor- und Nachmittagsfluges in der Regel nach einem Auftrage, ob Flugeskizze ist:

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

Diese Aufstellung hilft er dem Wachtmeister mit, der für am Hauptplatz durch Aufstellungen von entsprechenden Ringeln bekannt gibt und genau bestimmt:

- weißer Ringel - Aufstellungen,
- gelber " - Alleinflüge,
- roter " - 1. Prüfungsflüge,
- blauer " - Freiflüge,
- blauer R. mit gelb. Balk. - 2. Prüfungsflüge

Formen bestimmt der Flügelkassier Wart- und Landweiskung und ob rechts oder links gehalten werden soll. Er hilft diese Aufstellung ebenfalls dem Wachtmeister mit.

(Bei besonderer Nebelgefahr äußerste Vorsicht bei Start- und Landung.)

2.) Wachkommando besteht aus

a) dem Wachtmeister, der für ordnungsgemäße Aufstellung der zum Flugbetrieb erforderlichen Formate und Kommando zu sorgen und auf vorpflichtmäßige Beob-

achtung der Wartregeln zu halten hat. Verstöße dagegen sind dem Kommandochef sofort zu melden. Er ist verantwortlich für genaue und sorgfältige Führung aller Flüge und Verhüten, die auf dem Flugbereich begangen werden.

b) 6 Wachposten:

1.) Der Beobachter mit Glas hat die Maschinen, die in der Luft sind, ständig zu beobachten und Notandierungen, die er wahrnimmt, sofort dem Wachtmeister zu melden.

2.) Der Beobachter am Landeisen hat die Landungen zu beobachten und dem Kommando sofort am Flügel jeden Flugdienst darüber Bericht zu erstatten.

3.) Der Materialverantwortliche für die Aufgabe der Ringel und anderer Geräteposten.

4.) Die Bedienung der Benzinpumpe von Selbststellungen, Übermittlung von Befehlen und Aufklärung besonderer Anträge. (z.B. Hilfeleistung bei vollendeten Flügen an der gelben Warnungsflagge.)

c) Das Prüfungskommando, besteht aus 1 Pilot, 2 Beobachter und 2 Flügelkassieren. Es nimmt die Flüge ab und beachtet die Eintragungen der Prüfungsvorgabe und Prüfungsbücher.

d) Das Kommando. Besteht: 1 Unteroffizier, 6 Mann. Es hat die Aufgabe, das Kommando sofort zu befehlen. Der eine Teil des Kommandos nimmt, mit dem nötigen Gesperrmaterial vor, seine Aufstellung am Hauptplatz, der andere in der Nähe des Landplatzes.

Täglich zum Wart-, Prüfung- und Kommando zu gehörigen Zeiten haben die für sie bestimmten

Landa zu tragen. Sie sollen am Abend vorher zu den betreffenden Anführern des Kommandos, am besten 10 Minuten vor dem Ausbruch des Feindes am Hauptort an.

B. Der Flugdienst selbst.

Aufstellung der Apparate bei Beginn des Dien-
stes siehe Anlage.

Jeder Flieger ist mit den entsprechenden Anzeichen
ausreichend zu versehen. Aufgabe der Flieger am
Hauptplatz.

Es bedeuten:

weißer Ringel	-	Einflieger,
gelber	-	Alleinflieger,
roter	-	1. Fliegerflieger,
blauer	-	Freiwilliger,
gelber N. mit rotem Ball	-	2. Fliegerflieger,
blauer N. mit gelbem Ball	-	2. Fliegerflieger.

Jeder Flieger muß, wenn er an der Hauptlinie,
die nicht überrollt werden darf, aufsteht, aufrecht,
aufrecht sein.

Charakteristisches ist durch deutliche Anzeichen
beider Arme nachzuführen. Die sind durch
den roten Fliegerflieger.

Der Flieger darf nicht losgelassen werden, wenn
er vorüberfliegen. Flieger über den Platz
weg und schon in die Höhe gegangen ist.

Dem Flieger selbst ist nach Möglichkeit ganz ge-
nau die auf der Anlage verzeichneten Punkte ein-
zusetzen.

Dem Gelbflieger ist 1. Fliegerflieger, bei der
2. Fliegerflieger sind 2. Fliegerflieger mitzuführen.

Die Fliegerflieger sind wie folgt zu bezeichnen:

1. (bzgl. 2.) Gelbfliegerflieger des Fliegerflieger:
am 19.

Name des Fliegerflieger:

Wetter:

Unterschrift des Fliegerflieger:

2. Fliegerflieger des Fliegerflieger:
am 19.

Name des Fliegerflieger:

Wetter:

Unterschrift des Fliegerflieger des Fliegerfliegerkommandos:

Die Fliegerflieger sind sofort wieder abzugeben.

Die Landungen sind als Ziellandungen und die
Landungen für zu machen. Ist die Landung,
sich nicht frei, so darf nicht nach der Seite,
nach der abgewandt wird, gelandet werden.

Die Fliegerflieger sind auf dem vorgeschriebenen
Weg (siehe Anlage) zu folgen.

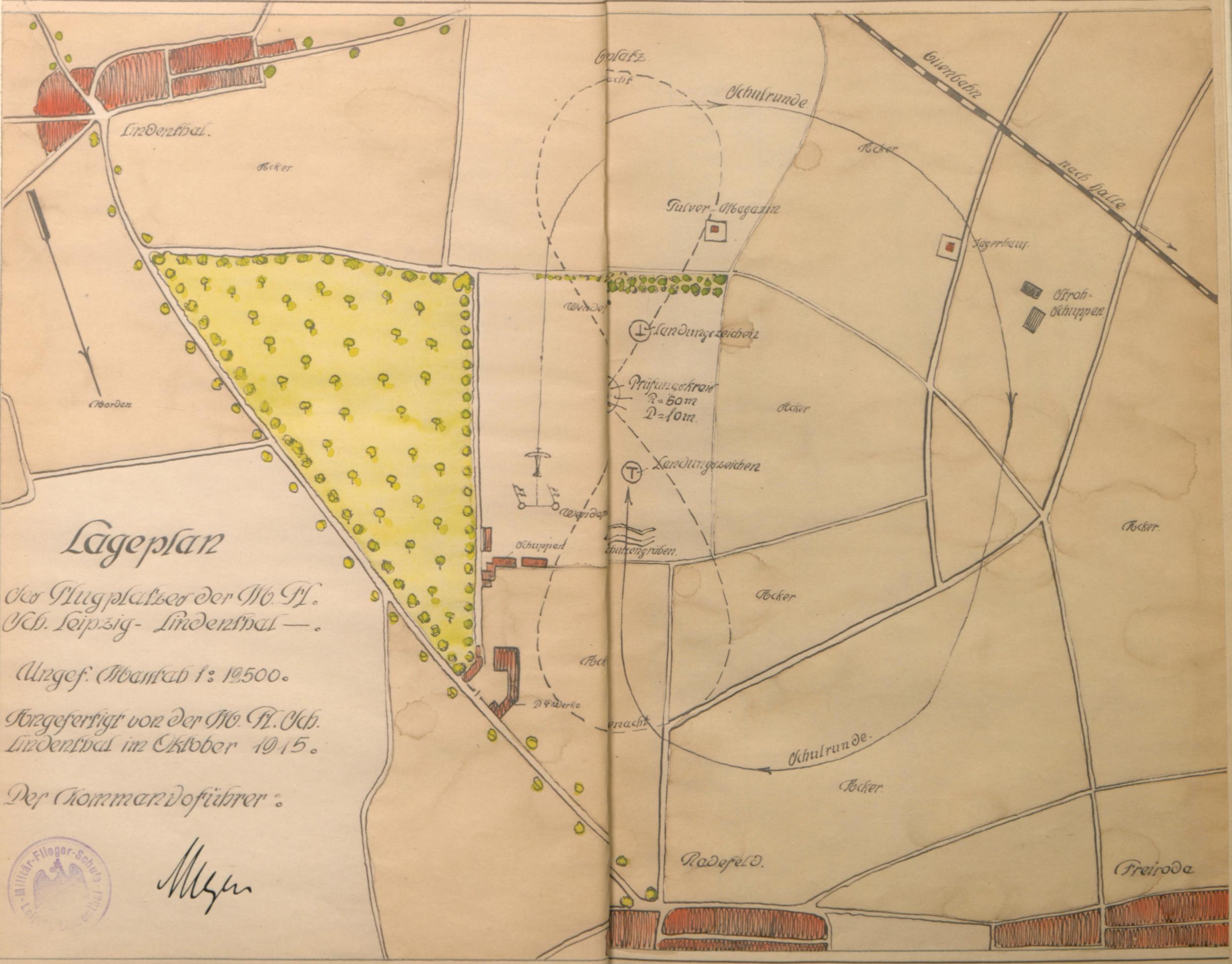
Das Kommando der Fliegerflieger Leipzig-Lindenthal.

gez. Meyer,
Oberleutnant.

Kaufweg zu B (Ringel bet.): Aufstehen wird die Anzahl
der in der Luft befindlichen Flieger durch Anzeichen oder
Ringel selbst am Ringelstandort angezeigt.

Die Kunst des Flugbetriebs ist nicht ein bloßes
 Spiel zu Geseleispielen für Unfälle bereit zu sein.
 Der Kunstmann ist vor Logik und Flugtheorie
 mit folgenden Gegenständen zu belegen: Flugzeuge
 mit Krankeppa, Kanitalkonstruktion, äußeren
 Werkzeuge, Gaudierlöcher, ein Paar Abbeß,
 farnfische.

[Faint, illegible handwriting covering the lower two-thirds of the page, likely bleed-through from the reverse side.]



Lageplan

der Flugplätze der M. Fl. Sch. Leipzig-Lindenhal.

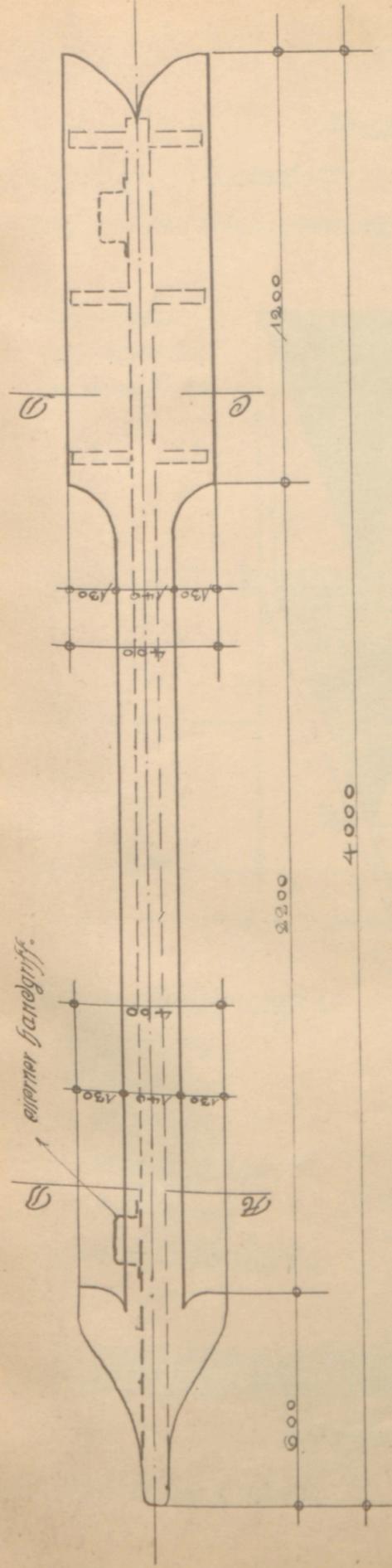
Ungef. Maßstab 1:12500.

Vorgefertigt von der M. Fl. Sch. Lindenhal im Oktober 1915.

Der Kommandoführer:

Meyer

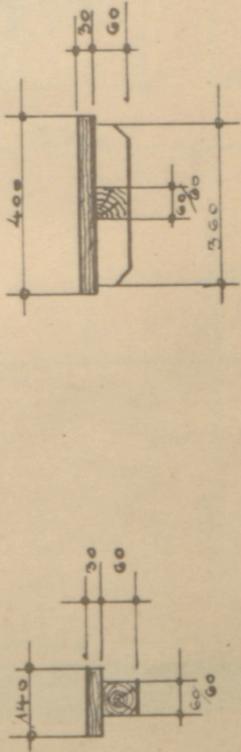




eierner Fanggriff.

Material: Fichtenholz Kunstgriff: Rückenleiste, Karbolinenum. Puffriech, weiner Ölfarbenaufstrich mit schwarzer
Puffschicht: Farbschichtung.

Maßstab: 7cm = 1m.



Richtungsweiser für die Wöl. H. Sch. P. Lindenfräl.

Lindenfräl am 1. 10. 15. Der Kommandoführer:

Meyer



Schnitt C-D.

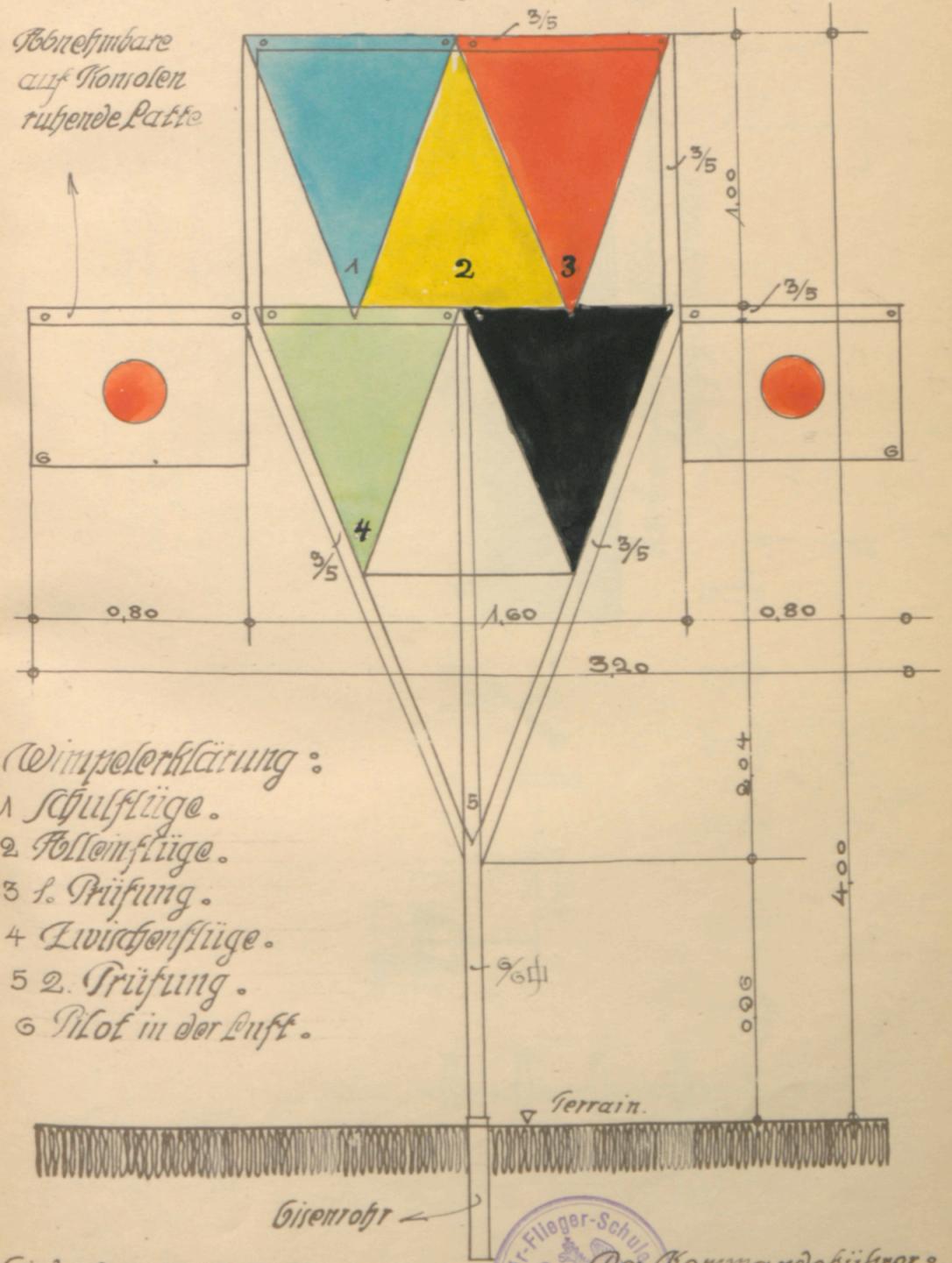
Schnitt B-B.



Wimpelständer für die Militär-Flieger-Schule Lindenthal.

Maßstab = 1:20.

Material: Fichtenholz. Kontrich: 2 x mit Karbolinewin getränkt.
Wimpel sind mit Nietenlöcher ver. u. werden an breitsköpfige Nieten geschraubt
gehängt.



Wimpelerklärung:

- 1 Schulflüge.
- 2 Felleinflüge.
- 3 1. Prüfung.
- 4 Zwischenflüge.
- 5 2. Prüfung.
- 6 Blot in der Luft.

Lindenthal am 1. 10. 15.



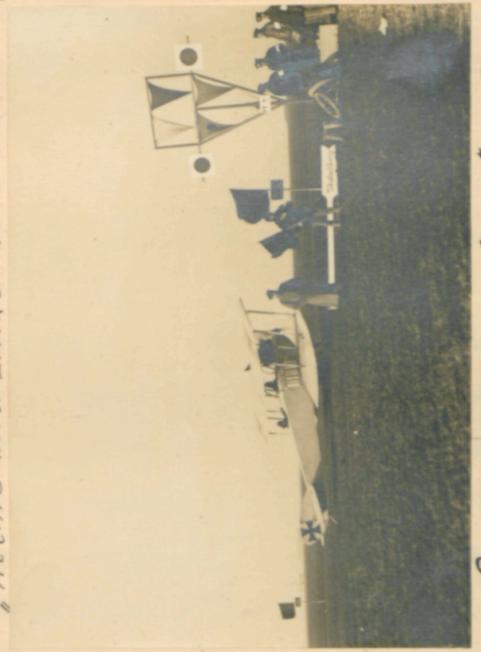
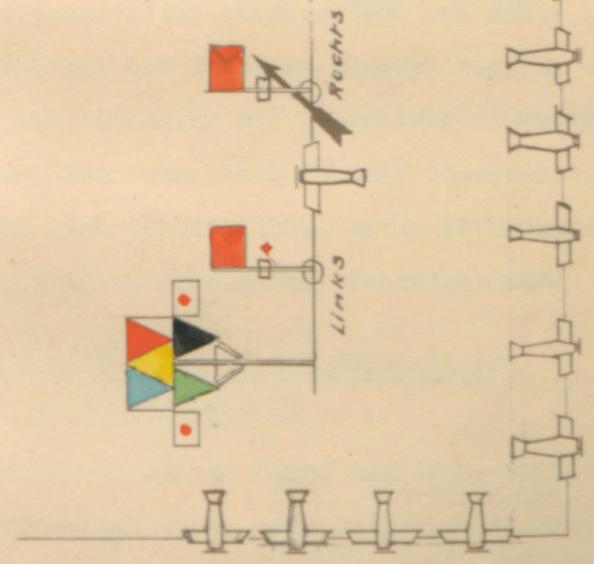
Der Kommandoführer: Meyer



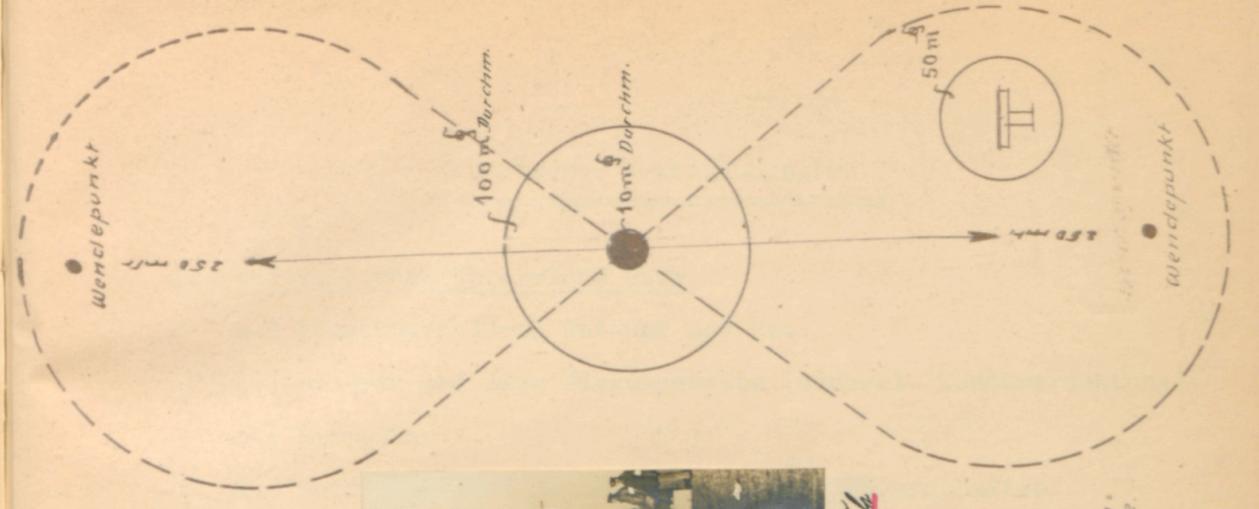
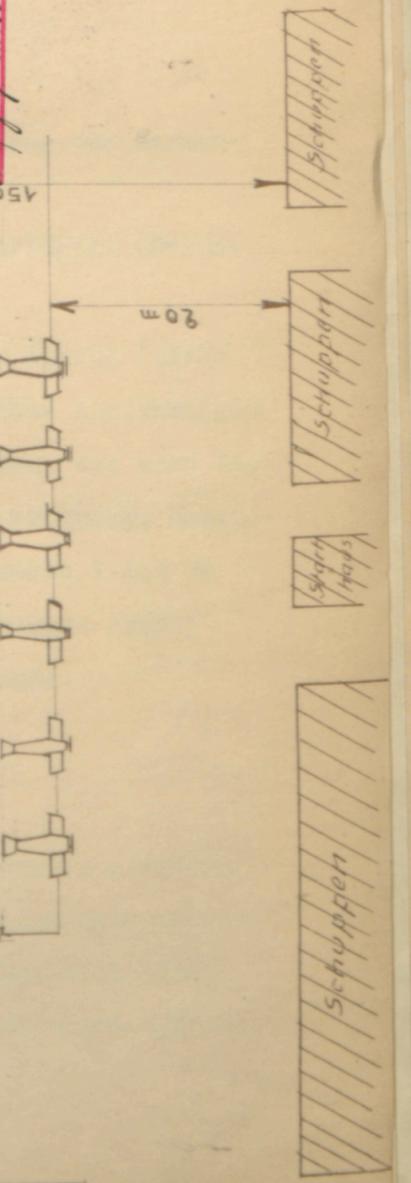


Aufstellung der Flugzeuge Start und Platz
Markierung.

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



Veranlassung zur 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.) Materialkunde.
- h.) Hilfsinstrumente (Höhen-, Neigungs- Druckmesser) usw.
- i.) Wetterkunde.
- k.) Orientierung nach Karte und Kompass.
- l.) Heeresinteilung, 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 Ingenieuren 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.) Schweiessen, 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. Elektrizitätswerke, Gasanstalten, Telegraphen und Fernsprechämter, Maschinenanlagen usw.)

Verhältniszahl der Schüler, Lehrer und Maschinen.
=0=

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 Beschreibung für die neuen Fluglehrer.

(Übung aus der Versuchsanweisung der
Militär-Flugerschule Leipzig-Lindenthal.)

- 1.) Jeder Lehrer muß bei jedem Flugversuch die ihm zugewiesenen Flügelzüge in der Luft nachvollziehen, bevor er sie den Schülern zum Abfliegen übergibt. Es ist empfehlenswert, auf Flügelzüge allein zu fliegen, bevor Schüler mitgenommen werden.
- 2.) Von unvorhersehbarer Bedeutung ist es, daß der Lehrer rechtzeitig erkennt, ob sein Schüler sich zum Fliegen eignet. Ist dies nicht der Fall, so beauftragt 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 Minuten Flügelzüge geben haben, ehe er die Ablösung beantragen darf. Zuvor ist dieselbe Person dem Flügelzug, zunächst zur schriftlichen Stellungnahme vorzulegen, welcher zu diesem Zweck den Schüler beim Fliegen zu prüfen hat. Wenn im Interesse ihrer selbst müssen unfähige oder minder begabte Schüler sobald als möglich abgelöst werden. Eine nicht aus Disziplinären Gründen erfolgte Ablösung ist nie eine Befande für den Schüler.
- 3.) Das Hauptziel der Ausbildung ist, fähigere Schüler zu erziehen, die sich durch solide, gediegene Flugkenntnisse und durch Besonnenheit auszeichnen. Die Verantwortlichkeit der Ausbildung darf nie zum leitenden Gedanken werden.
- 4.) Die Anzahl der Flügelzüge richtet sich nach der

Leseführung des Lesenden; lieber zu viel Vorfänge als zu wenige. Vorweg zu sagen, daß jeder Schüler möglichst an jedem Tage mehrer Male flucht, jedoch soll während eines Vor- u. Nachmittagsfluges, Dienst des Schülers in der Regel nicht mehr als 5 Vorfänge bekommen.

40 Vorfänge (zu mindestens je 1. geschlossene Normalrunde) sind das Minimum bis zum 1. Alleinflug. Vor dem 1. Alleinfluge muß der Lehrer seinen Schülern einige Flüge gegeben haben, wobei der Schüler im hinteren Sitze sitzt, soweit dies bei dem jetzigen Maschinenbestande durchführbar ist.

5.) Nachdem die unter 4. genannten Bedingungen im voraus erfüllt sind, hat der Lehrer seinen Schülern zur Vorbereitung einer Prüfung seinen Fluggruppenführer vorzuführen. Dieser prüft den Schüler bei einem Fluge, wobei der betreffende Schüler nach Möglichkeit hinten zu sitzen hat.

Der betreffende Fluggruppenführer stellt dem die Reife des Schülers zum 1. Alleinflug fest über und nach weiterer Prüfung an.

6.) Unmittelbar vor dem Vorat zum 1. Alleinflug hat der Lehrer dem Schüler vornehmlich mindestens einen Vorfang zu geben, wobei der Schüler nach Möglichkeit hinten zu sitzen hat. Wenn es sich irgend, wie manchen läßt, ist gegen dieselbe Maschine zu bemerken, auf der der Schüler vorher seinen 1. Alleinflug erübte.

Wenn der Schüler seinen 1. Alleinflug untrübe, ist es empfehlenswert, denselben vor dem Vorat so rasch wie möglich durch Anweisungen und Ratsflüge zu hören.

7.) Vor Austritt des Alleinfluges ist es bis zur Ablegung der 1. Prüfung empfehlenswert, den

Schüler stets noch einmal zu prüfen, nach Maßgabe der unter Punkt 6. gegebenen Anweisungen. Dies ist dann unerlässlich, wenn gewisse den im gelassenen Fluge ein längeres Zwischenraum als ein Tag liegt.

Vorfall in der Ausbildung ist das sicherste Vorbeugungsmittel gegen den Leistungssturz. Liegt zur 1. Prüfung möglichst ein Alleinflug voraus, so ist es dem Schüler mindestens 4^{te} bis 5^{te} bis, gut durchgeführte Alleinflüge gemacht, das er befähigt zur 1. Prüfung zugelassen werden.

Es ist darauf zu achten, daß der Schüler bei seiner ersten Alleinfliegen vor der 1. Prüfung sofort Kraft- als auch Luftkräften geflogen hat. Ferner, empfehlenswert ist ferner, daß der Lehrer (wenn sitzend) mit seinem Schüler einmal eine vorübergehende Fortbewegung geflogen hat.

Nach der ersten Prüfung ist sofort vom Lehrer auf Vorbereitung der Schüler eine schriftliche Beurteilung der Motorkenntnis des Schülers, das von dem Kommando eingesehen.

8.) Bei den ersten Alleinfliegen ist es wichtig, daß der Lehrer seinen Schüler während beobachtet und wenn dessen Fehler mit ihm eingesehen bespricht. Der Lehrer darf nicht zusehen, den Schüler fortwährend zu befehlen, auch über die von anderen gemachten Fehler.

Bei guten Leistungen mit Lob und Anerkennung nicht zurückhalten; dies fördert das zum Fliegen notwendige Selbstvertrauen.

9.) Zwischen erster und zweiter Prüfung sollen möglichst viele Zwischenflüge durchgeführt werden, lieber mehr als zu wenig.

Vertrag zu Punkt 2, Absatz 1:

Ein von einem Fliegergruppenführer eingewählter Ab-
löschungspilot muß zuvor dem Fliegerältesten (Staffel-
piloten) vorgelegt werden. Reicht jedoch der Flieger,
älteste selbst ein Ablösungspilot ein, so wird
vom Kommandoführer ein Fliegerführer gemäß schrift-
licher Delegation der Ablösung geneigt bestimmt,
im der Verfügung der Inspektion vom 13. 10. 16
Abteilung IV & B Nr. 6931 A 15 geneigt zu werden.

Vertrag zu Punkt 12:

Es ist selbstverständlich, daß jeder Allmünder, der
beim Fliegen einen Kardinalfehler macht, welcher zufällig,
gewisse einmal nicht zum Lohne führt, was einmal zu
spüren ist. Größte Vorsicht in der Ausbildung ist das
beste Vorbeugungsmittel gegen Löhne und leicht
auch sehr im Interesse der Löhne selbst

Das Minimum sind 25 Bruchteile, gut Löhne,
günstige Freipendler einpflichtig zu Gelosten,
Anstalten.

10.) Der erste Gelostenflug soll nicht vor dem
12., der zweite nicht vor dem 20. Freipendler
Herbstferien. Hierbei soll sich der Piloter allmünder
an Höhe gewöhnen. Beim 1. Gelostenflug soll
der Piloter in der Regel etwa 700 m, beim 2.
etwa 1200 m erreichen, wenn nicht geringere
Gründe dagegen sprechen.

Beim Löhne über seinen Piloter zum 1. Allmünder,
zur 1. oder 2. Prüfung belassen, da sich der selbe beim
Kommandoführer gemeldet hat, möglichst kurz zuvor.

11.) Sofort nach Ablösung der 1. und 2. Prüfung hat
der Löhne und besonders vorbereiteten Formilaren
eine schriftliche Beurteilung des Piloters an den
Kommandoführer einzureichen.

Die Beurteilung nach der 2. Prüfung muß vorher
dem Fliegergruppenführer zur Einsicht und
Vollzugnahme vorgelegt werden.

12.) Über besondere Löhne ist sofort nach vorberei-
teten Formilaren ein Protokoll anzuführen. Nach
Löhne ist der Piloter grundsätzlich wieder so
lange zu prüfen, bis der Löhne die Überzeugung
hat, daß der nächste Allmünder glatt von
Hatten gehen wird.

Das Kommando der Militär Fliegerstaffel Leipzig Lindenhal

gen. Meyer,
Oberleutnant.

Vertrag zu Punkt 11:

Jeder Piloter muß auf der Maschine: Typ A.D. 15 sicher ausgebildet sein in mehrerer
gut gelungenen Allmünder darauf vorbereitet haben. Die Ausbildung muß sich auf
mindestens 5 Flüge erstrecken.

Bestimmungen für Flugschüler.

(Nützig und der Kunstverpflichtung der Mel. Fliegeroffiziere Leipzig - Lindenallee)

1.) Wer sich nicht rasch und sicher fliegt, melde sich sofort seinem Lehrer. Er darf unter keinen Umständen allein fliegen.

Es ist ungeschicklich, vor Antritt des Fluges ungeschicklich zum Fliegen ist stets eine Flugkappe anzusetzen.

Jeder darf nur die Messer benutzen, zu der er eingeteilt und nur so viele und so lange Flüge machen, als ihm erlaubt würde.

Jeder hat die für ihn in Betracht kommende Messer mit Flügeln zu versehen.

Zu jedem Flügel ist mit Leinwand getränkte Füllwolle zum Abwischen der sootigen Leinwand mitzuführen.

2.) Vor dem Start: Messer genau waschen.

Worfen beim Vorfliegen der Luftschraube; sief nie in die Ebene des laufenden Propellers halten. Motor rasch mit - Spritzreinigung - einige Zeit langsam laufen lassen, dabei nicht andere Messer mit Propellerwund befälligen.

Leinwand Tuch und gut angelegte Leinwand sind von außerordentlicher Wichtigkeit.

Reinigung gerade halten.

3.) Start selbst nur vom Startplatz aus und nur dann beginnen, wenn die Flugkappen sicher gegeben. Der Start wird erst dann freigegeben, wenn es eingeschlossen ist, daß die startende Messer in den Propellerwund der vorher gestarten, keinen Schaden kann.

Wer am Startplatz verbleibt, muß auf unwillkürlich startfertig sein.

Allmählig Vollgas geben; dabei volle Vorzündung.
Bei starkem Luft- oder Rauchtungsdruck der Maschine
sofort Gas weg!

Langer Fahrt mit horizontal stehendem Wasserpumpenlauf.
Bei unregelmäßig laufendem Motor unter keinen
Umständen Flug auslösen.

4.) Das Abheben der Maschine hat beinahe von selbst zu
erfolgen; und nur im Fall Maschine überziehen; nicht
gleich in die Höhe gehen.

5.) In der Luft Höhenangaben pflöge allmählig ein,
leiten und nicht überkreuzen. Keine scharfen Kurven,
sondern keine Flugflüge.

Fliegen nach Gefühl unter Auswirkung des Wasser-
pumpenlaufes. Der Höhenmesser ist nicht für richtige
Höhen maßgebend.

Nach anderen Maschinen umfassen. Instrumente
beobachten, vor allem ringen Drehmomentmesser.
Im geeigneten Grade nicht in niedriger Höhe
über dem Wald oder die Büsche 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 Hin-
und-her auf dem Flugplatz. Ebenso bei Gefahr kein
funktion Motor, ungenügender revolutionärer Motor,
starkem Nebel usw. sobald als möglich nieder-
gehen; wenn ungenügend, den Platz zu verlassen
suchen.

6.) Das Abstellen des Motors nicht rüchweise, sondern
allmählig. Sofort durch Luftbremse zur Gleitflug,
lange überlassen. Bei Gleitflügen aus größerer
Höhe Manometer scharf unter Beobachtung halten.
Gut ob den Ausfall, daß der Platz nicht mehr

verfügt wird oder anderen anderen Maschinen beim
Landen, Apparat ungeprüft stellen, gleichzeitig lang-
sam Gas geben, nicht Ründe.

7.) Landung möglichst nur auf dem Lande zu
fliegen von weitem in genaue Richtung Luft
auslassen; dann erst Motor abstellen. Luft beim
Landen in der Hauptphase geradeaus; nicht seit,
wird es flüchtiger sein.

Nach längerem Fliegen vor der Landung erst
an der Höhe und am Lande zu fliegen festhalten,
ob Wind nicht aufgefächert oder Richtung gehen,
erst. Halt gegen den Wind landen.

Bei Landung sofort Gas und Zündung weg, Lande-
platz zu verlassen, nicht ablassen.

8.) Nach der Landung sofort ohne Ausfall und
nur auf vorgeschriebenem Wege langsam mit
möglichst gleichmäßigem Fortschritt zurückrollen,
dabei Augen weit. Nicht mit beschleunigten Rädern
oder Äpfeln lange warten zurückrollen, sondern
erst ein geeigneten Ort reparieren. Motor vor
Abstellen einige Minuten langsam mit Zeit,
Zündung laufen lassen, dann erst ausfallen.
Nach Landung des Flugdrahtes Motor mit
Petroleum einspritzen.

(Bei Frost muß nach Landung des Flugdrahtes
Schaum gefaltet werden, daß das Wasser aus
den Motoren sofort abgelaufen wird; ist Schaum
mit Spiritus oder Glycerin vermischt, darf es
nicht vergossen werden.)

9.) Bei Höhenlandungen sofort Landeplatz und
eingetretene Maschinenbeschädigung genau
melden, unter sorgfältiger Angabe der Abfälle,
unter der der Flieger Spezialform zu versenden ist.

Prüfungsbestimmungen.

Jede Prüfung ist bei dem Prüfungskommando angemeldet bez. anmelden zu lassen.

Bei der I. Prüfung sind 2 mal je 5 Kisten zu fliegen. Auf je 5 ist eine Ziellandung mit abgestelltem Motor auf eine vorher bestimmte Stelle hin zu machen, wobei der Flugweg innerhalb eines Umkreises von 50 m zum Hofen kommen muß. Es muß bei dem Fluge eine Höhe von mindestens 100 m erreicht werden. Auf dieser Höhe ist im Gleitflug zur Landung zu spritzen. Nichterfüllte Ziellandungen können nachgemacht werden. Die Höhe wird selbständig beobachtet festgehalten. Eine ungeschickte Prüfung muß innerhalb 4 Tagen erledigt sein, sonst von neuem abzuliegen.
Staubsaug und Ziellandungsstelle siehe Platte!

Bei der 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 Vorderitz mitzuführen. Die Landung ist im Gleitflug und mindestens 500 m Höhe zu erfolgen.
Es sind 2 Landungen mitzuführen.

Es wird kein Befehl zur II. Prüfung erteilt, der nicht vorher dem Kommandoführer vorgelegt ist.

- Über die dazu erforderliche Erlaubnis des überlieferten Anstalters sind anzufragen werden.
- 10.) Der Antritt der ersten Alleinflüge, der ersten und zweiten Prüfung ist persönliche Meldung beim Kommandoführer erforderlich.
- 11.) Rauschen während des Fluges, während in der Höhe der Maschinen sowie in den Flügeln ist verboten.
- 12.) Über vorfinden Luftmessungen, die am 1. und 15. jeden Monats beim Antritt zu erfolgen sind, grundsätzlich wird beauftragt und unter Umständen abgelöst.

Das Kommando der Militär-Fliegerstaffel Leipzig-Lindenhalde

gez. Meyer,
Oberleutnant.

Auftrag zu Punkt 10: Der Antritt der 1. und 2. Prüfung ist der Prüfung sein Vorhaben dem Prüfungskommando zu melden bez. melden zu lassen.

Auftrag zu Punkt 1: Das selbständige Rollen auf Flugmaschinen darf nur von Alleinfliegern geschehen. Rollübungen sind mit dem Rolltagpart zu setzen, wo nicht geflogen wird, vorzunehmen.

Jeder mit eintrachtende Piloter hat sofort eine mündliche
und längere schriftliche Motivierung zu machen, damit
ein Herr Feld über seine künftigen Vorkenntnisse
gewonnen wird.

Nachträge:

Zu Allgemeinen Bestimmungen:

Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften ist die
Anweisung irgendwelcher Geschenke von der Firma über
das Ansehen solcher an die Fluglehrer bez. an die
Angehörigen der Firma nicht gestattet.

Nachtrag zur Flugordnung: Bei Aussehen größerer Krigen,
kann auf dem Flugplatz durch eine Lesung und seine
Piloter, die die 1. Ordnung schon abgelegt haben, fliegen.

Kein Piloter darf offiziellen Flugbetrieb durch keine
Militärfluglehrer oder Piloter aufheben, wenn sie
nicht die ausdrückliche Genehmigung des Kommandos
haben. oder seiner Stellvertreter.

Bei dem Fall der Aussehen des Kommandos oder der
Lehrer hat der nächst ältere ohne weiteres dessen Stellvertreter,
Konting zu übernehmen.

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

Platz der Fluglehrer dürfen von Militärfluglehrern u. Piloten
auch mit Genehmigung des Kommandos solche Flüge nicht
gemacht werden, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit
dem Betrieb stehen. (Abflugflüge, Anflugflüge.)

Zum Mitfliegen mit andern Fliegern, als den bei der
Piloten tätigen Lehrern, ist die Genehmigung des Kommandos
zuerst erforderlich.

Die Verteilung von Kommandos über Piloten ist
nicht durch den Flugbetrieb nach Rücksicht mit
den Piloten Lehrern.

Zu Abgängen & Bestimmungen, Abschnitt Uebung des Fliegens:

Der kleine Flieger muss zu lassen gewisse Grund-
ginge der Vorbildungzeit bei der Fliegerstufe zum Beginn
des weiteren fliegerischen Tätigkeits bei der Befehl Flieger Ab-
teilung ist es ratsam, nach der 2. Prüfung einen Monat zu ge-
ben, nachdem der Monat lang vor der 2. Prüfung zu bestehen.

Zu Abschnitt: Verhalten im Dienst:

Jeder Offizier muss selbst dafür sorgen, dass er selbst als in-
gand und gleich sein dienlich ist, ist sich ist der Offizier mit
seinem Flieger im Dienst, so hat er in der ihm gebührenden
den Ton selbst seinen Tönen darauf aufpassen zu
müssen. Tönen Offizier. Tönen ein, so hat er sich zu bemühen
an seinem Flieger zu arbeiten, dann an den Fliegern
und notwendigfalls an den Tönen manövrieren zu arbeiten.

Abgangs-Zeugnis von der Militär-Siegerschule Leipzig-Lindenthal

Des Schülers		Kurze Personalien:				Bestand I. Prüfung				Beurteilung und Bemerkungen											
		Geboren		Schulbildung und Zivileruf	Familien- stand	am	noch wieviel Schul- flügen	noch wieviel Fliehk- flügen	nach wieviel Tagen seit Komman- dierung		auf welchem Flugzeug	mit welchem Motor									
Dienstgrad	Name (in Klammer darunter der Name des Lehrers)	am	in							Bestand II. Prüfung			Brüche während der ganzen Aus- bildung		Motoren-Kenntnisse usw.						
		am	in	nach wieviel Fliehkflügen nach der I. Prüfung	nach wieviel Tagen seit Komman- dierung	in welcher Stufe	auf welchem Flugzeug	mit welchem Motor	leichte	schwere											
	()																				

Leipzig-Lindenthal, den 191

Oberleutnant und Kommandoführer.

Name des Schülers	Geburtsdatum	Geburtsort	Matrikelnummer	I. Prüfung		II. Prüfung		Gesamtergebnis	Bemerkungen
				Bestanden	Nicht bestanden	Bestanden	Nicht bestanden		

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 sofort vorstehendes Formular ausgefüllt auf dem Geschäftszimmer abzugeben.

Wann wird Befehlflüge bei dem 1. Alleinfluge?

" " " " 2. " " ?

Wird der Lehrer vor dem 1. Alleinfluge schon beim Befehlen?

Gibt es vorher eine Vorübung, Gebühreffol, Forderung u. d. g.?

Wann wird der Pilot vor dem 1. Alleinfluge noch 1. oder
meistens Befehlflüge gemacht?

Wird 1. Alleinfluge auf dem Hauptfluge gemacht?

Grundsätze in Bezug auf Ablösung?

Bei Landung?

Wird vor Ablösung ein Befehl der Lehrerseite von
einem andern Lehrer gegeben?

Benutzung der verschiedenen Maschinen durch den Piloten?

(Alleinfluge, Zwischenfluge, 1. oder 2. Zwischenfluge)

Wann wird der Lehrer bei erfolgloser Ausbildung eines Befehlers?

Gibt es bei Fallströmungsflügen?

Wann sind die Vorübungen und Läufe vor dem Piloten,
beide benutzt?

Gibt es Vorübungen für die Fälschung? welche Systeme?

" " " " den Kommandoführer?

Ist der Kommandoführer immer bei jedem Flugfluge zugegen?

Wird die Lehrerhilfe in besondern und auf Gaswerten
geliebt?

Wird Geldstrafen für Lehrer undgesetzt?

Wann wird jede Maschine vor dem Piloten bei Alleinflügen
von dem Lehrer allein geflogen werden?

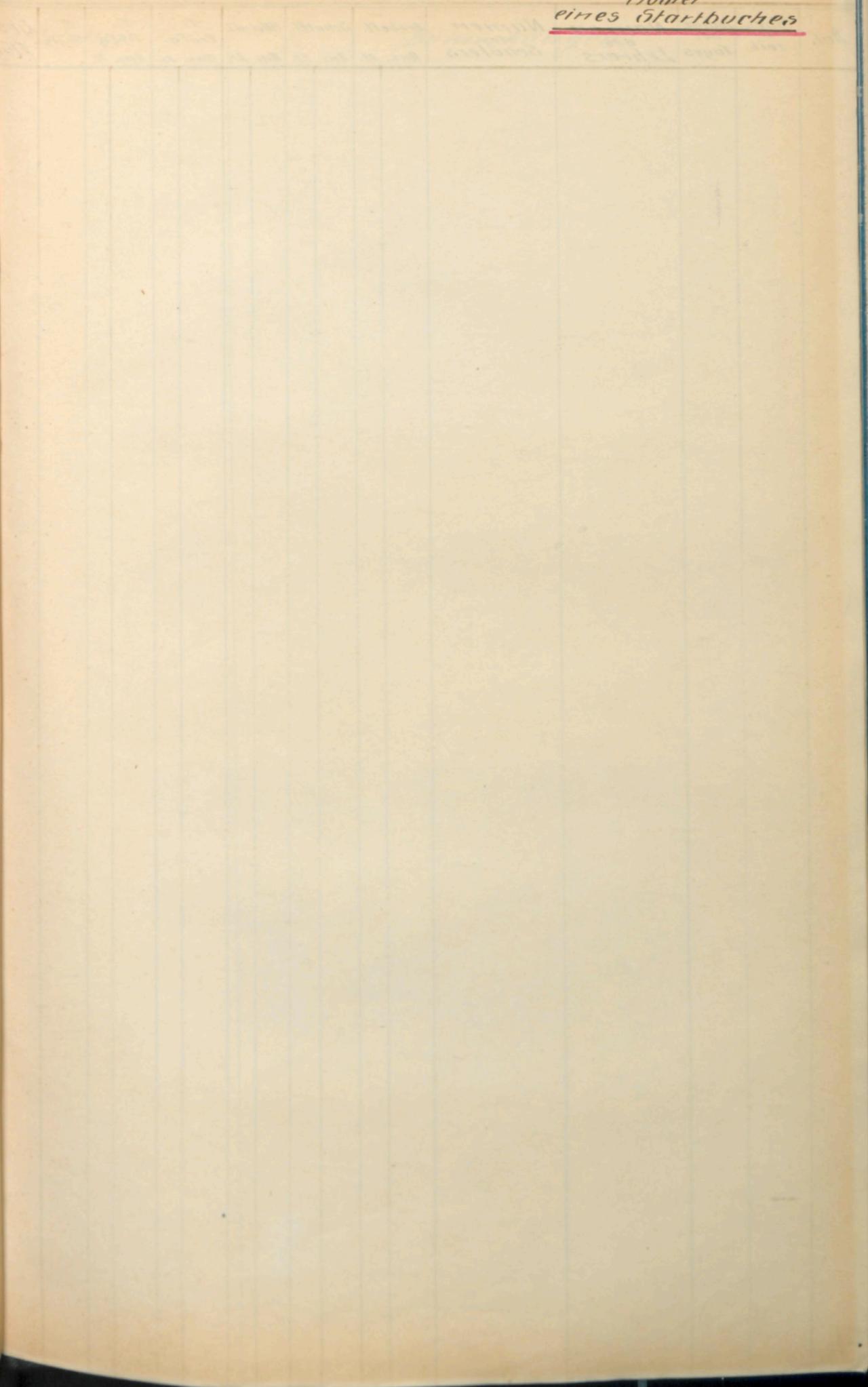
Gibt es eine Hauptreise von Befehlsmaschinen?

Wann wird 1. Alleinflüge auf besondern Maschinen
gemacht oder auf Befehlsmaschinen?

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 Lehrern 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. Infolge 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, wieviele 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 N^o 12)
- 13; Das Flugtagebuch fasst alle wichtigen Ereignisse des Flugtages übersichtlich geordnet zusammen. (Anlage N^o 13)

Muster
eines Starbuche



The right page of the notebook features a pre-printed grid for recording death entries. The grid is composed of 11 vertical columns and 30 horizontal rows. The columns are intended for the following information: Name, Age, Sex, Cause of Death, Date of Death, Time of Death, Place of Death, and Burial Location. The first two columns are the widest, followed by seven narrower columns, and a final narrow column on the far right.

Ordnung:

Schiff. Blauweiss. 1/2 Pilot. Zugschiff. Rotblau. Gelbblau.

St.	Eintritt	Orient-Grad.	Name	Lehrer	Schiff
1	9/9, 15	Gest.	Berkling	Hösig	16
2	9/8	ausstz.	Müller	Gasser	14
3	10/7	Fl.	Hoffmann	"	20
4	9/8	"	Scharf.	"	10
5	9/10	"	Rudolf.	"	15
6	11/9	"	Paul	Schorf.	10
7	6/6	"	Winkler	"	5

Flugtabelle
(Muster)

Seitbreite=70 cm.

A.	2.		3.		4. u. u. - 16	
	Bedocht Anzahl. Lt.	Klar u. spiter Anzahl Lt.	Stürmisch Anzahl Lt.	starker überel. Anzahl Lt.		
	4					
		16				
				14		15
					20	
					11	

Summe der Flüge v. 1. - 15/10.						
Schiff-Flüge	Blauweiss-Flüge	Pilot-Flüge	Zugschiff-Flüge	Rotblau-Flüge	Gelbblau-Flüge	weitere-Flüge
1						

Anmerkung:

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



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

Monat	Schulfl.	Zeit	Allerh.	Zeit	Pilot	Zeit	Zwischenflüge	Reisepil.	Zeit	Ges. Anz.	Zw.	Jahr	Monat	Schulfl.	Zeit	Allerh.	Zeit	Pilot	Zeit	Zwischenflüge	Zeit	Feldpil.	Zeit	Ges. Anz.	Seit	
													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.	Schulst.	Alteinfl.	1. Prüfg.	2. Prüfg.	Probefl.	Gez. Anz.	Wetter u. Bemerkungen
1.	71	7	—	1.	13	95	Bedeckt u. dünnig
2.	87	35	1/2	—	5	128	" "
3.	Sonntag: Flugdienst eingeleitet, Grund: Überholen u. Inspektion d. Maschine.						
4.	—	—	—	—	—	—	Sturm u. Regen.
5.	128	33	1	—	17	179	Klar u. heiter.
6.	106	46	—	—	—	156	Bedeckt.

Entworfen u. Angefertigt v. d.
Ob. Lt. Sch. L. Lindenthal.



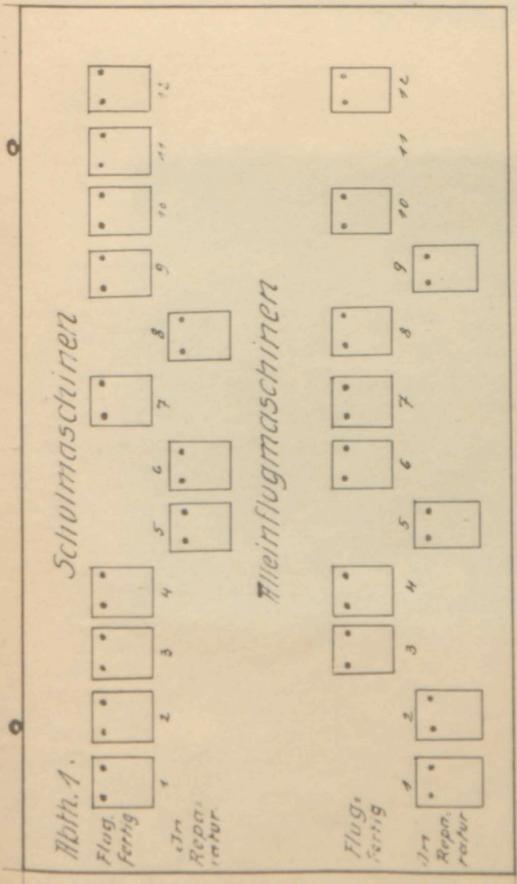
Der Kommandoführer:
Meyer

L. Lindenthal

Rechnungsbeispiel für Flugzeuge

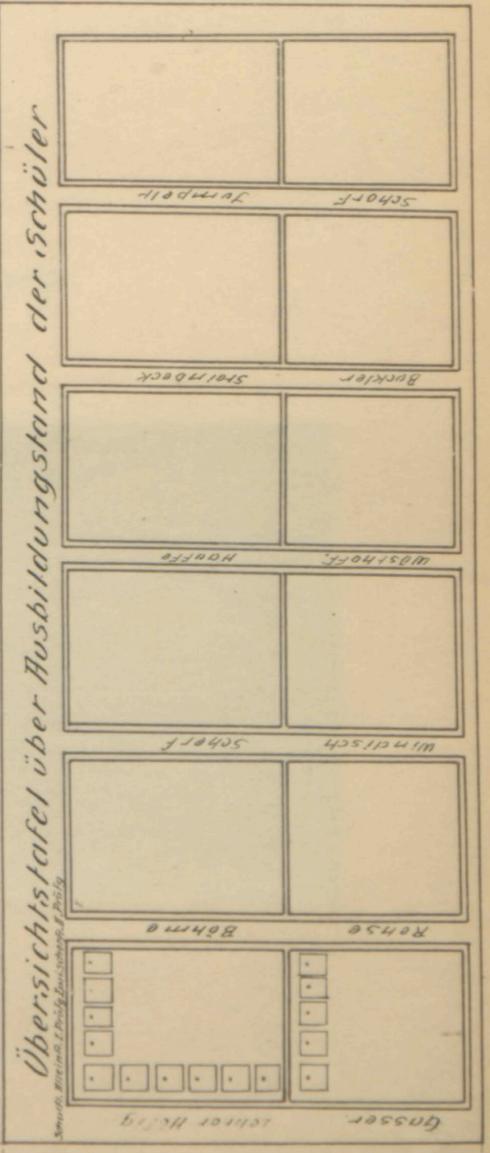
Schwarze Holztafel
weisse Schrift.

140 cm



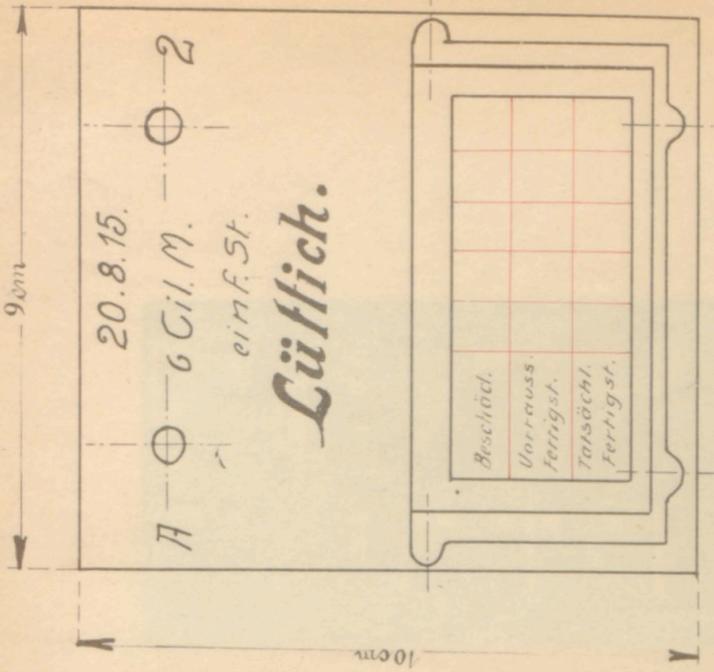
80 cm

182,5 cm

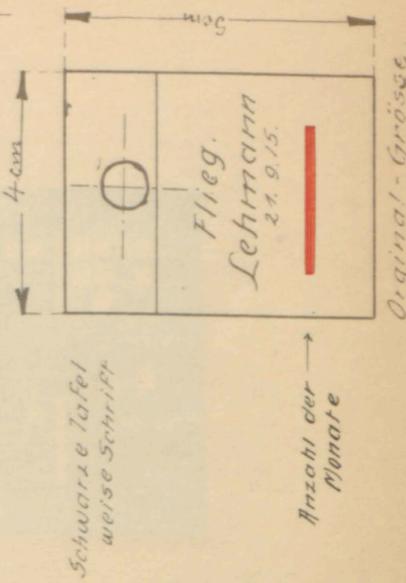


18 cm

Original-Grösse
Naturholz poliert



Lüfflich.



Original-Grösse

Übersichtstafel über Ausbildungszustand der Offiziere.

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12

Reparaturtafel für Flugzeuge

Abteilung 2. **Schulmaschinen.**

flug- fertig	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
In Repar.												

Alleinflugmaschinen.

flug- fertig	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
In Repar.												

Grüpf-4711 F. SCHILL

Kaiser-Wilhelm

Nr. 16:	Datum	Bemerkung durch wen?	Bei welcher Gelegenheit	Art der Reparatur	Vorgang mit Geistesleistung	Geistesleistung amt	Bemerkung
1	24. 8. 15	—	—	Druck hält nicht	25. 8. Vorm	25. 8. 15	
2.	7. 9. 15	—	—	Tourenzähler nachziehen	8. 9. 15 Vorm	8. 9. 15 Vorm	
3	9. 9. 15	—	—	Linker Bolm. vorderer Klumpf gebrochen	9. 9. 15 Mitt	9. 9. 15 Mitt	
4	11. 9. 15	Abamm	Landung	Gabryskell. Groszler, beide Tragflächen eingedrückt	12. 9. 15	12. 9. 15	
5	15. 4. 15	Org. Schulz	OburZ	" " Klumpf. Tragdeckl.	15. 10. 15	15. 10. 15	
<p><u>Reparaturbuch (Meinster)</u> Größe 20 1/2 x 32 Für jede Maschine besteht ein Conto von 20 Schreien, welches am Rande der Schrift der Maschine entsprechend registriert ist. Auf Seite 1 befindet sich ein Inhalts- verzeichnis.</p>							
					Entworfen u. angefertigt v. d. Hk. A. Oeb. L. Lindenhal im Oktober 1915. Der Stabswachtmeister: Meyer		

Merkmal der Flur	Flurgröße		Flurgröße		Anzahl der Kontingente													
	1	2	3	4														
1	11	101	24	17	95	95	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
2	12	89	27	16	105	105	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171
3	11	90	23	18	18	18	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250

Monats-Übersicht über den Schulbetrieb der H. S. Sch.

Der Monatsführer:

Meyer



entworfen u angefertigt v. H. St. Sch.
I. S. Indenthal im Oktober 1915.

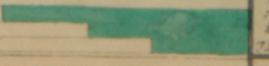
Druck: H. St. Sch.

Abwärt :
pro Einheits-
Ar genz.

Personen der 1. Gruppe

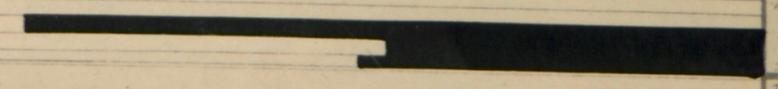


Stanz d. Probefläge



Stanz d. Probefläge

Stanz d. Mittelst



Stanz d. Mittelst



Stanz der Gruppe



Der Kommandoführer's

Meyer



Flugleistungen des Kommandoführer's

Flugleistungen des Kommandoführer's

Stanz der Gruppe : Karte-Abfertigung von der Kommandoführer's

Der Kommandoführer's Entwurfs- u. ausgefertigt im Okt. 1915.

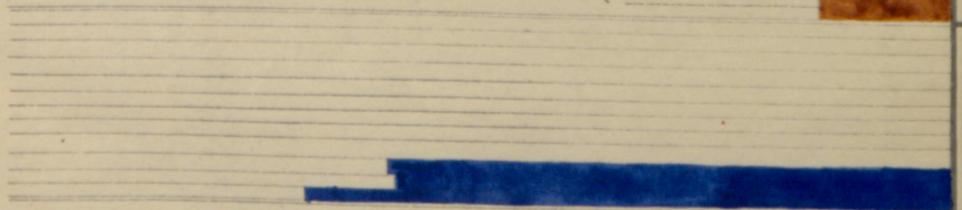
Stanz der Gruppe : Karte-Abfertigung von der Kommandoführer's

Stanz der Gruppe : Karte-Abfertigung von der Kommandoführer's

Stanz der Gruppe : Karte-Abfertigung von der Kommandoführer's

Manuskript pro Einzelheit, 1/2 cm

Monat d. Oktober



Nachtr.-Übersicht 1915/16

Kubusarbeit

Meinrat-Fliegerbuch L. Lindenthal



Meyer

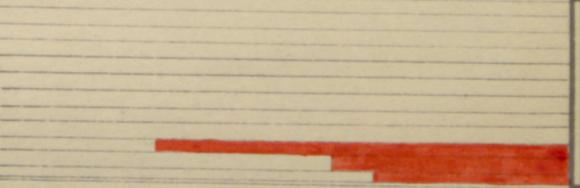
Beste u. angefordert v. d. Nr. 4. 060
L. Lindenhal im Oktober 1915.

Der Kommandoführer:

Monat d. D. 15. August



Monat d. abg. Prüf.
(mit l.u. 2. Prüf.)



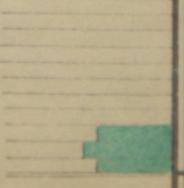
Monat d. Flugtage



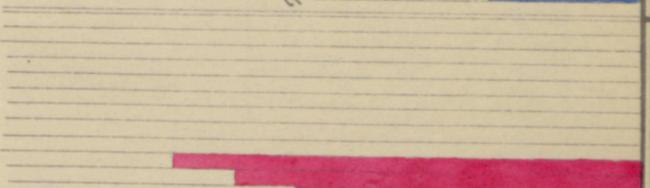
Monat d. Flugtage
betreff. Flugze.



Monat d. Lehrer



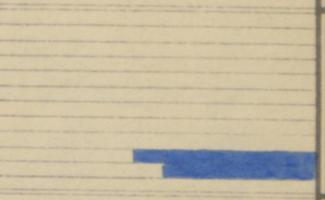
2. Prüfung



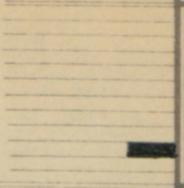
Arbeitszeit
für 1. Prüfung



Monat d. Vorfrage



Monat d. Besichtig.



Monat d. Lehrer



Monat d. Flugtage



Monat d. abg. Prüf.
(mit l.u. 2. Prüf.)



Monat d. D. 15



Arbeitszeit
für 1. Prüfung



2. Prüfung



Monat d. Vorfrage



Monat d. Besichtig.



Name	Matrikelnummer	Schwer	e. Prüfung Der Staat Alten	Flugszeug B. N.	Wetter	Brüche Leitlinien	höhe	Unterschrift der Prüfungskommission	Abteilung an die F. D. F. C.	Wohin und wohin abwärts gesetzt	Rechnung vermerken	Bemerkung
Meyer
<p><u>Buchnummer für e. Prüfungen</u> <u>Veranstaltung an e. Feiler Schule</u> <u>Der Nummer 55 / 7 em.</u></p>												
<p>Entwerfer zu angeh. v. D. No. 111. L. Lindenbal im Oktober 1915. Der Hauptprüfer: Meyer</p>												
<p>Wise Späke</p>												

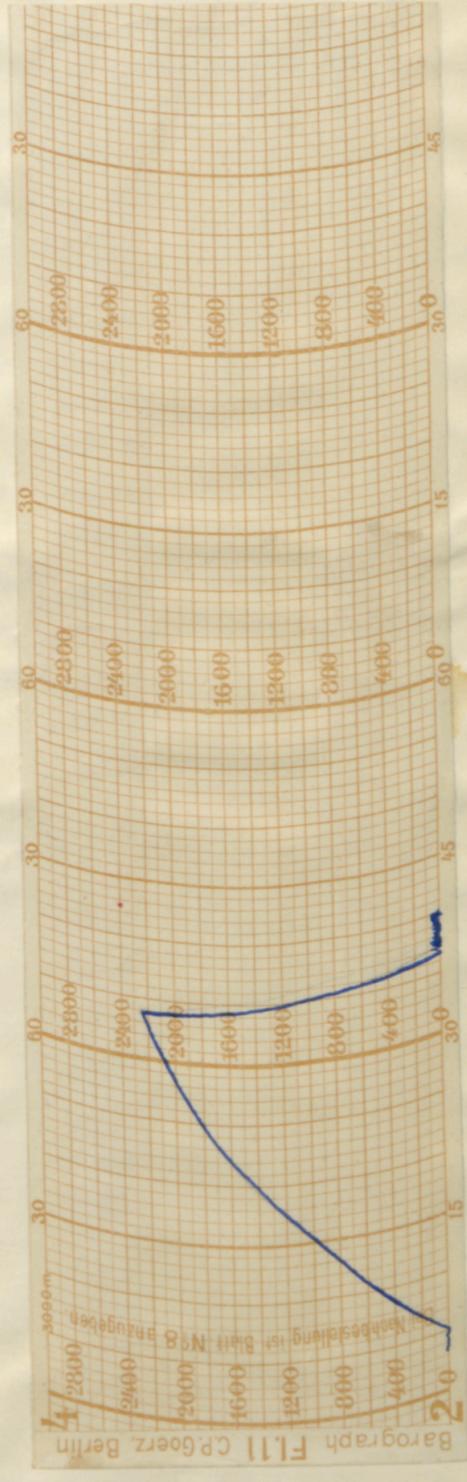
e. Prüfung

2. Prüfung des Fliegens: Kesslau.

am 9. August 1915.

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

Wetter: Westwind. Leicht bewölkt.



Führer des Prüfungskommandos:
Herr: Schröder.

[Faint, illegible handwriting, likely bleed-through from the reverse side of the page]

A grid of approximately 20 columns and 25 rows, typical of a flight log or observation notebook. The grid is mostly empty, with some very faint, illegible markings in the top few rows.

RG 54/490



MGFA - FIS



00144372050

