
Mit Charlotte in Venetien

– Aus der Anfangszeit der Berliner Akaflieg –

carsten karge

Internat. Segelflugwettbewerb Italien

Die Flugleistungen der *Charlotte* und anderer Gleitflugzeuge sind im Jahr 1924 bereits beachtlich. In Italien jedoch fehlt jegliche praktische Erfahrung auf dem Gebiet der motorlosen Luftfahrt. Segelflugkonstruktionen, . . .piloten, . . .gelände sind nicht vorhanden. Sehr wohl vorhanden ist allerdings der Wille, diesen Zustand zu ändern: Ein internationaler Wettbewerb im eigenen Land soll als Initialzündung für den italienischen Segelflug wirken. Die Demonstration des Vorsprunges im Ausland direkt vor der eigenen Haustür wäre eine nicht zu unterschätzende Entwicklungshilfe. So schreibt im Frühjahr 1924 die Mailänder *Lega Aerea Nazionale* einen Segelflugwettbewerb aus. Der Aufruf zum *Primo Concorso Internazionale di Volo a Vela* (*Erster Internationaler Segelflugwettbewerb*¹) wird in der *La Gazzetta dello Sport* veröffentlicht. Gleichzeitig erscheint in derselben Zeitschrift ein Preisausschreiben zur Auswahl eines Fluggeländes mit geeigneter Orographie für den geplanten Wettbewerbszeitraum August. Die beim letzten Rhönwettbewerb erfolgreichsten Piloten – so auch die Akademische Fliegergruppe Berlin-Charlottenburg mit ihrer *Charlotte* – werden dort persönlich von einem Mitglied der italienischen Gesandtschaft angesprochen. Zugesichert wird ihnen volle Kostenübernahme durch den Veranstalter. Vermutlich wird dadurch die Wettbewerbsteilnahme erst möglich, da die eingeladenen Deutschen infolge starker Inflation und Schuldenlast aus dem verlorenen Weltkrieg finanzschwach sind.

Verdächtige Fracht

Die Akaflieg entschließt sich erst sehr spät zu einer Teilnahme. Eine kleine Gruppe um EDMUND PFISTER, JOSEPH KUTIN, WERNER HINNIGER und HERMANN WINTER²

¹ Im Vorfeld in der deutschen Presse auch als *Internationaler Mailänder Segelflug-Wettbewerb* bezeichnet

² Diese Aufzählung stützt sich – außer für WINTER, der auch in zeitgenössischen Berichten erwähnt wird – allein auf die in Fotografien Erkannten. Aufgrund zweier Abbildungen ist wahrscheinlich, dass noch Weitere zu der Delegation gehörten.



Das Asiago-Plateau in Norditalien

erreicht Ende September den Wettbewerbsort in Norditalien; und wird gemeinsam mit den anderen internationalen Gästen recht feudal im Hotel *Paradiso* untergebracht. Die separate Anreise der deutschen Flugzeuge per Bahn verläuft etwas holprig. So ist auch die *Charlotte* als Flugzeug ohne Motor und Propeller dem italienischen Zoll nicht geheuer. Die Fracht bleibt – über den Wettbewerbsbeginn hinaus – am Brenner, in Trient und zuletzt in Verona hängen. Mehrere erklärende Telegramme des italienischen Organisationskomitees ändern die Meinung der Zollbeamten nicht. Am 3. Oktober – fliegerisch ist wegen mehrtägigen Dauerregens noch nichts verpasst – wird an den italienischen Premierminister geschrieben, da den Maschinen weiterhin die Einfuhrerlaubnis verweigert wird. Der Leiter der deutschen Delegation, Herausgeber der Zeitschrift *Flugsport* und *'Rhönvater'* URSINUS, erreicht nach mehrtägigen Verhandlungen schließlich die Freigabe aller Maschinen.

Am Abend des 5. Oktober gegen 21:30 Uhr kommen per Güterzug die langersehnten vier Segler am Bahnhof in Asiago an. Unter diesen befindet sich auch die Berliner *Charlotte*.

Konkurrenz

Viele der ursprünglich Interessierten ziehen ihre Anmeldung aus den unterschiedlichsten Gründen im Vorfeld zurück. Um Studenten von der Hochschule Pavia die Fertigstellung ihrer Maschine noch zu ermöglichen, wird der Wettbewerbszeitraum erst auf den September, dann in den Oktober hinein verschoben³ und schließlich sogar um fünf Tage verlängert.

Unter den Eingeladenen, Angemeldeten und letztlich Erschienenen finden sich auch die anderen auf dem Rhönwettbewerb Ausgezeichneten⁴: die Akademische Fliegergruppe Darmstadt mit FUCHS und RITZ und dem *Konsul*⁵ und MARTENS aus Gersfeld mit *Moritz*⁶ und dem Doppelsitzer *Deutschland*. Weiterhin sind PAPPENMEYER und KAFFENBERGER auf *Alter Dessauer*⁷ dabei. Damit ist die Crème de la Crème des Segelflugs in Italien versammelt.

Flugversuche

Der Zustand des nach öffentlichem Wettbewerb preisgekrönten Fluggeländes auf dem Asiago-Plateau am Südrand der Alpen sorgt für Irritationen.⁸

„Bei Asiago führte man uns auf ein Gelände, das noch von Granattrichtern aus dem Kriege so aufgepflügt war, daß wir kaum einen Startplatz fanden.“

– H. WINTER [Segelflug und Langsamflug (1949)]

In der Umgebung sind einige Wiesen als Landeplätze vorbereitet.

Am Montag, dem 6. Oktober startet der fliegerische Vergleich. Das Teilnehmerfeld bezieht Startpositionen auf dem seine direkte Umgebung um ca. 400 Meter überragenden Monte Sisemol. Dort wurde ein Großteil der Granattrichter eingeebnet. Ein quer zur Startrichtung verlaufender Schützengraben begrenzt die maximal mögliche Laufstrecke der seilspannenden 'Gummihunde' auf 35 m.

³ Ein weiterer Grund für die Verschiebung könnte gewesen sein, dass die Anmeldungen spärlich eingingen. So wird in der *Flugsport*-Ausgabe vom 15. September ausdrücklich noch einmal auf die von den Veranstaltern gewünschte deutsche Beteiligung hingewiesen.

⁴ Kategorie Leistungspreise: „Für besondere Leistungen fliegerischer und konstruktiver Art“ zeitgenössische Schreibweise *Consul*

⁵ Das Flugzeug ist eine weiterentwickelte Version des *Vampyr*.

⁶ Flugzeug der *Darmstädter Schule*, das für die *Flugwissenschaftliche Arbeitsgruppe Cöthen (Fluwiac)* entwickelt wurde.

⁸ Die Hochfläche von Asiago nahe der Grenze zwischen dem Königreich Italien und der k. u. k. Doppelmonarchie ist von Mai bis Juni 1916 und im November 1917 heftig umkämpftes Areal im Gebirgskrieg zwischen Italien und – von Truppen des Deutschen Reiches unterstützt – Österreich-Ungarn. Die Ortschaft Asiago wird dabei nahezu komplett verwüstet. Sieben Jahre danach ist die Gegend immer noch geprägt von zerschossenen Wäldern, Granattrichtern, Schützengräben, Drahtverhauen, ... Herumliegendes Kriegsgerät – auch Granaten aller Kaliber – stellt immer noch eine Gefahr dar.



von Sonntagsausflüglern umringt: WINTER (mit dem Seil in der Hand), KUTIN (mit Feldstecher), dahinter PFISTER, HINNIGER (unter der Tragfläche der *Charlotte II* durchschauend).

Der Transport der Segler zu den Startplätzen ist mühselig, da keinerlei Wege die Hänge hinauf führen. Die Maschinen werden auf Wagen verladen und von einem Maultier im Zickzack um die zahlreichen Unebenheiten herum den Berg hinauf geschleppt. Oft muss abgeladen und die Einzelteile der Flugzeuge über Stacheldraht Hindernisse oder Schützengräben hinweg gehoben werden. Mehr als ein Start pro Tag ist mit dieser zeitraubenden Methode schwerlich erreichbar.

Aufgrund langjähriger Wetterbeobachtung versprach man sich – geplant wurde ursprünglich für den August – günstige meteorologische Bedingungen. Im Oktober ist das Wetter nun ein anderes. Da der Monte Sisemol von weit höheren Erhebungen umgeben ist, die den wenigen Wind noch abschirmen, sind Flüge im Hangaufwind erschwert. Die maximal gemessene Windgeschwindigkeit beträgt lediglich $2,45 \frac{m}{s}$. Somit wird fast ausschließlich „der Hang poliert“, was auch an der größten während der Flugtage erfliegenen Höhe von nur 8,50 m deutlich wird. Die ausgeschriebenen 5000 Lira für 'Höhenflüge' bleiben unverteilt, da die geforderte Startüberhöhung von 150 m von keinem Piloten erreicht wird.

Die Temperaturen klettern tagsüber auf nahezu 30 °C und sinken zum Sonnenuntergang schlagartig, so dass sich Kondenswasser an den filigranen Holzkonstruktionen niederschlägt. Die vom italienischen Militär errichteten speziellen Flugzeugzelte reichen für die weit gespannten Tragflächen nicht aus.⁹ Deshalb bringen die deutschen Piloten ihre Flugzeuge am Ende eines Flugtages zurück nach Asiago, wo sie die Nacht abgerüstet in Garagen verbringen.

Um auf dem holprigen Untergrund bruchfrei starten zu können, fordern die Piloten vom Veranstalter eine gewachsene Holzschiene. Verständigungsschwierigkeiten mit den als Startmannschaft unerfahrenen, abkommandierten italienischen Militärs führen zu Fehlstarts und Beschädigungen am Fluggerät. Unzufriedenheit mit der Organisation des Wettbewerbs sorgt dafür, dass die deutschen Piloten am 9. Oktober kurz davor sind, ihre Zelte abzurechen.

⁹ Der *Konsul* hat über 18 m Spannweite und damit fast doppelt so viel wie die Jagdeinsitzer, für die die Zelte entworfen wurden.



„Der Transport zum Startplatz war das schwierigste, was ich in dieser Branche kennengelernt habe, und das ist nicht wenig.“ – H. REICHARDT – Teilnehmer aus Köthen.

Am 12. Oktober sind die Wetterbedingungen endlich akzeptabel. An diesem Tag – es ist ein Sonntag – ist auch das Publikumsinteresse groß. Nach zwei Fehlversuchen fliegt WINTER vom Monte Bi zur Siedlung Ebene. Das bleibt nicht sein einziger gelungener Start.

„Die „Charlotte“ führte einige nette Flüge am Mt. Kaz aus.“

– H. REICHARDT [*Italienische Erinnerungen (1932)*]
(Monte Kaz/Catz und Monte Bi bezeichnen dieselbe Erhebung.)

Jeder Teilnehmer erhält 500 Lira, wenn die Begutachtung durch einen technischen Ausschuss und ein 10-Sekunden-Flug erfolgreich absolviert sind. Modifikationen an den Maschinen zur Steigerung der Flugleistungen sind während der Flugwochen zulässig. Ein Preis winkt demjenigen, der am längsten – dabei allerdings mindestens 30 min. – in der Luft bleibt. Am nächsten kommt dem MARTENS mit 13:39 min. Die ausgeschriebenen 5000 £ können dafür nicht ausgezahlt werden. Zumindest die Entfernungsbedingung erweist sich als erfüllbar. Es ist wiederum MARTENS, der den Preis mit einem Flug von 4325 m Länge einheimst.

Die deutsche Delegation reist – vor Wettbewerbsende – schon am 13. Oktober geschlossen ab.¹⁰ Verbesserungen der bisherigen Flüge scheinen nicht möglich und das Erkunden geeigneterer Fluggelände wichtiger. Fündig werden sie am *Monte Mazze* (auch *Maz*), von dem schließlich am nächsten Tag MARTENS mit *Moritz* in Richtung Po-Ebene startet und erst nach 21,2 km landet. Das ist neue Weltbestleistung im freien Streckenflug!¹¹ Mit diesem Flug zeigt sich deutlich, dass die Gründe für die unerwartet schlechten Ergebnisse beim 1. Italienischen Gleitfliegerwettbewerb hauptsächlich auf die ungünstigen meteorologischen Verhältnisse am unglücklich ausgewählten Wettbewerbsgelände zurückzuführen sind. Von den Fliegern und ihren Flugzeugen wäre mehr zu erwarten gewesen!

Nachbetrachtung

Der Wettbewerb endet für nahezu alle beteiligten Maschinen mit Bruch¹²; und es darf angenommen werden, dass auch der Berliner Nurflügler nicht unversehrt geblieben ist, da er in der Auflistung der „Davongekommenen“ nicht erscheint.

„Der ‘Alte Dessauer’ kehrt als einzige Maschine unbeschädigt nach Deutschland zurück.“

– *Fluwiac (1926)*

Im Nachhinein betrachtet sind diese internationalen Flugwochen weniger Wettbewerb denn praktische Demonstration des deutschen Entwicklungsvorsprunges. Für den italienischen Segelflug bleiben sie nicht ohne Bedeutung. Allerdings entwickelt sich die Segelflugbewegung hier in

¹⁰ Dazu führen auch Unstimmigkeiten über Kostenübernahmen durch den Veranstalter.

¹¹ Die bisherige Höchstleistung beträgt 18,9 km, geflogen von der Wasserkuppe von A. BOTSCH (Deutschland) auf *Konsul* am 25.9.1923.

¹² FUCHS macht mit dem *Konsul* Bruch an einem der zahlreichen Schützengraben.



Flug zur Ortschaft Ebene bei Asiago am 12. Oktober 1924. (Letzte bekannte Fotografie der *Charlotte II*.)

der Folge nicht annähernd so rasant wie in Deutschland. Die *Charlotte* beweist wieder einmal ihre Praktikabilität, erzielt jedoch keine überragenden Ergebnisse; WINTER ist in der Zeit- und Streckenwertung mit 2:05 min. und 1100 m der fünftbeste Pilot.

Nach der Teilnahme am ersten österreichischen Segelflugwettbewerb am Waschberg bei Stockerau 1923 ist die Berliner Akaflieg nun schon an den zweiten internationalen Segelflugwochen außerhalb Deutschlands beteiligt. Wo und wann die Berliner *Charlotte* nach diesem Vergleichsfliegen noch einmal in die Luft kommt, liegt im Dunkeln. 1925 wird sie an die *Rhön-Rossitten-Gesellschaft (RRG)* verkauft.