

einem Entschluß. Hier noch, wenn es geht, 7 Sekunden aushalten, denn länger ist ja für die Prüfung nicht nötig. Aber 7 Sekunden in solch einer Lage können einem endlos vorkommen. Während mir der Luftzug um die Ohren pfeift, zähle ich krampfhaft bis sieben.

Gott sei Dank — geschafft und nur so schnell wie möglich heraus aus der Rückenlage. Also nicht, wie es eigentlich richtig ist, aus der langsamen Rolle, dazu habe ich mit den Armen gar nicht mehr genug Spielraum, sondern ich lasse die Maschine einfach über den Kopf gehen.

Der Motor heult auf, einige Sekunden und der brave Flamingo fliegt wieder schön geradeaus, während ich Gurte und Fallschirm einigermaßen in Ordnung bringe und erst wieder aufatme, als mein Lehrer nach der Landung an die Maschine kommt und mir gratuliert.

---

## Gerhard Fieseler

Der deutsche Kunstflugmeister Gerhard Fieseler sandte uns auf unsere erste Anfrage einige Ausführungen, die ihn als Menschen und Flieger charakterisieren:

„Ein Flugerlebnis kann meines Erachtens nur dann ‚toll‘ gewesen sein, wenn sich der Flieger absichtlich in eine Gefahr begeben hat. Zum Beispiel müßten die Ozeanflieger, die mit einem Fahrgestell und nur einem Motor den Ozean überflogen haben oder wollten, über dieses Thema am besten schreiben können. Ich kann, wenn ich nicht dichten soll, über ein ‚tolles‘ Flugerlebnis nicht schreiben.“

Daher baten wir Gerhard Fieseler, uns einen Beitrag zu senden über:

### Mein stärkstes Flugerlebnis

#### Rückenflug mit festgeklemmtem Seitensteuer

Ehemalige Kriegsflieger haben wohl alle mehr oder weniger viel erlebt. Mein stärkstes Flugerlebnis hatte ich jedenfalls in jenen schweren Kriegsjahren. Ich könnte heute, nach zehn Jahren, nicht einmal genau sagen, welches nun mein stärkstes war. Man hat



Phot. Eridi Böhm, Cottbus

*G. Fieseler*

sich oft in Situationen befunden, freiwillig und unfreiwillig, die heute unglaublich erscheinen. Deshalb will ich auch an dieser Stelle nicht an jene Zeit erinnern, obschon ich gestehen muß, daß die Erlebnisse in meiner Nachkriegsflugtätigkeit nicht mit den Situationen zu vergleichen sind, in denen man sich an der Front oft befunden hat. In den 7½ Jahren (Ende 1918 bis Anfang 1926) nach dem Kriege, in denen ich überhaupt keine Verbindung mit der Fliegerei hatte, bin ich fliegerisch ein ganz anderer Mensch geworden. Früher: Draufgänger, ohne lange Überlegung, Erfolge um jeden Preis. — Heute: Nachdenken, möglichst kein Risiko übernehmen, immer Sicherheiten in Reserve, Kontrolle über mich selbst. Wenn ich dennoch über mein stärkstes Flugerlebnis schreiben soll, dann denke ich an eine Situation, die mir recht unangenehm war und die leicht katastrophale Folgen hätte haben können.

Vor jeder Flugveranstaltung fliege ich meine Maschine ein, um festzustellen, ob der