



Fot. Viktoria

Der Immelmann-Turn

Immelmanns Spezialität war, bei Angriffen auf feindliche Flieger die hochgezogene Kurve zu fliegen, d. h. eine Kurve nach oben zu fliegen und am Höhepunkte der Flugkurve das Flugzeug so zu drehen, daß es in der gleichen Linie zum Ausgangspunkt der Kurve zurückkehrte. Ein vom Boden aus ausgeführter Immelmann-Turn gehört mit zu den eindruckvollsten Figuren des Kunstfliegens.

nicht „kotzen“. Ist die Kiste nicht mit Bremsen ausgerüstet, dann werden beim Abbremsen „Bremsklötze“ vor die Räder gelegt. Beim „Abhauen“ muß die Kiste zunächst gedrückt werden, bis der Schwanz hoch kommt. Hat man genügend Fahrt, dann nimmt man allmählich vom Boden ab. Das ist der „Alt-Herren-Start“. Starkmotorige Sportmaschinen kann man natürlich mit tiefem Schwanz starten. Junge Piloten und solche, die zeigen wollen, was sie können, reißen manchmal die Kiste vom Boden weg und lassen sie sehr steil steigen. Das ist der „Kavalier-Start“. Hierbei kann es passieren, daß zuviel Fahrt verlorengeht, die Kiste abschmiert, der Pilot „auf den Pinsel fällt“ und einen mehr oder weniger restlosen Bruch fabriziert. Will ein Flieger dem anderen Glück wünschen, dann sagt er „Hals- und Beinbruch“. Flieger sind nämlich überaus abergläubisch. Im Kriege habe ich schneidige und draufgängerische Piloten kennengelernt, die durch ihren Aberglauben so geplagt wurden, daß sie zum Schluß „laurig“ wurden. Laurige Piloten gibt es auch heute noch, wogegen die „Salonflieger“ wohl im Aussterben begriffen sein dürften.

Nach dem Fluge kommt — leider, sagen Flugschüler manchmal — die Landung. Mißlingt sie, so muß eine „Ehrenrunde“ geflogen werden, wenn die Kiste nicht bereits im Dreck liegt. „Bumslandungen“ und „Bruchlandungen“ sollten eigentlich nur bei Flugschülern vorkom-