

und wie gehabt begann der Wettbewerb mit der Bekannten Pflicht. Ich war motiviert bis in die Haarspitzen – ‚richtig gut drauf‘, würde man heute sagen –, erzielte stattliche Punktzahlen und lag bereits nach der Unbekannten Pflicht so gut wie uneinholbar vorn. Selbst wenn ich in der abschließenden Kür nur den zweiten oder dritten Platz belegte, würde mein bis dahin erreichter Punktevorsprung nicht so weit zusammenschmelzen, daß ich mich einem Anderen geschlagen geben mußte.

Da geschah etwas so Einmaliges wie Unerwartetes: Mitten im laufenden Wettbewerb änderte Gerhard Fieseler den Modus. Bislang waren die Ergebnisse der jeweiligen Programme einfach nur addiert worden, und am Ende hatte derjenige gewonnen, der die meisten Punkte hatte. Nun sollte das auf einmal nicht mehr gelten. Zu unser aller Überraschung verkündete Fieseler, daß das Ergebnis der beiden Pflichtprogramme ab sofort nur noch der Qualifikation diene: Nur die Besten aus Bekannter und Unbekannter Pflicht dürften bei der Kür antreten, und der bis dahin erfolgene Punktestand ver falle somit. Fortan entscheide also ausschließlich die Kür, wer Deutscher Kunstflugmeister werde.

Als Führender der beiden Pflichtprogramme war ich demnach zwar als Erster qualifiziert, doch mein komfortabler Punktevorsprung war dahin und äußerst knapp, mit einem Abstand von fünf jämmerlichen Zählern, zog ich gegen Gerhard Pawolka den Kürzeren in der Kür. Fünf Punkte nur – die waren, um es einmal so auszudrücken, nicht objektivierbar. Die rührten nicht von verpatzten oder gar ausgelassenen Figuren her, sondern waren das Ergebnis rein subjektiver Geschmacksurteile der Punktrichter.

Wäre alles so geblieben, wie es bislang die Regel war, hätte ich also den Punktestand aus den Pflichtprogrammen ins Finale mitnehmen dürfen, dann wäre ich jetzt Deutscher Meister gewesen. Doch alles wenn, wäre, hätte half nichts. Der allmächtige Gerhard Fieseler hatte in seiner unerforschlichen Weisheit neue Regeln beschlossen, und niemand wagte, gegen ihn einzuschreiten. Ich behielt mich in der Gewalt. Es war besser, trotz dieser unfäßbaren Unsportlichkeit selbst ein Sportsmann zu bleiben. Aber ich fühlte mich betrogen.⁶⁴

Nie wieder hat ein Kunstflugreferent etwas Derartiges durchsetzen wollen oder gar können. Fieseler erklärte auch niemandem, was ihn dazu bewogen hatte. Seine Aversion gegen mein Ostblock-Fabrikat war jedoch ein offenes Geheimnis, und in späteren Gesprächen ließ er gelegentlich durchblicken, daß ein würdiger Deutscher Meister auch ein deutsches Flugzeug zu fliegen habe.

Mir blieb also nur der Umstieg auf einen Jungmeister, doch das war leichter gesagt als getan. Unser Unternehmen lief zwar prächtig, die Anschaffung einer Bucker jedoch überstieg auch meine Möglichkeiten. Vor dem Krieg war die Fliegerei in Deutschland ein

64 *Fieselers Verhalten befremdet um so mehr, als er nach eigener Darstellung beim Züricher Flugmeeting vom 21. bis 27. August 1927 auf ganz ähnliche Weise um den Weltmeistertitel im Kunstflug gebracht worden war. Siehe Fieseler, Gerhard: Meine Bahn am Himmel. München: Bertelsmann 1979, S. 137 – 140. Seine Regeländerung bei dieser Meisterschaft blieb übrigens einmalig. In den folgenden Wettbewerben wurde wieder nach dem bewährten Wertungsverfahren geflogen.*

Breitensport gewesen, der sich erheblicher staatlicher Zuwendungen erfreute – aus durchsichtigen Gründen, wie wir heute wissen. In der noch jungen Bundesrepublik war jedoch das genaue Gegenteil der Fall. Wir Kunstflieger waren ausnahmslos auf uns selbst gestellt, hatten nur unseren Idealismus, finanzierten unseren Sport vollständig aus eigener Tasche und erhielten nicht einmal ein Preisgeld für den Titel. Glücklicherweise fand ich einen Mitstreiter, der mir den größten Teil der Kaufsumme vorstreckte. In Raten stotterte ich die Maschine bei ihm ab.

Nach dem Wettbewerb ist vor dem Wettbewerb. Ich dachte überhaupt nicht daran, die Segel zu streichen, sondern begann, mich mit dem Jungmeister intensiv auf die Deutsche Meisterschaft 1962 vorzubereiten. Das bedeutete, in vielem von vorne zu beginnen, denn der Wechsel von einem geschlossenen Tiefdecker zu einem offenen Doppeldecker, dessen Motor auch noch in die andere Richtung drehte, kann ungefähr damit verglichen werden, daß ein Golfspieler seinen Schwung grundsätzlich umstellt. Diesmal war Böblingen der Austragungsort und die Publikumsresonanz schlichtweg überwältigend. 100.000, vielleicht auch 150.000 Schaulustige säumten das Flugfeld, und erneut flog ich bereits in den beiden Pflichtprogrammen einen deutlichen Punktevorsprung heraus. Bei der Kür überließ ich nichts dem Zufall: mit einem sorgfältig auf den Jungmeister abgestimmten Programm zeigte ich ausschließlich Figuren, die ich besonders gut beherrschte und die mit hohen Punktwerten versehen waren. Diesmal gab es keine bösen Überraschungen. Fieseler ließ seine Finger von den Regeln, und auch ansonsten verlief alles wie geplant. Nach der Kür hatte ich mein Ziel erreicht und war vor dem jungen Herbert Greb Deutscher Meister geworden.

Fieseler und ich waren nicht verfeindet. Ich hatte ihn niederträchtig erlebt, hegte aber noch keinen unüberwindlichen Groll gegen ihn. Auch er war einst ein Jagdflieger gewesen, hatte im Ersten Weltkrieg Einsätze auf dem Balkan geflogen, dabei 19 Luftsiege erzielt und für seine Leistungen das Preußische Militärverdienstkreuz in Gold erhalten, den ‚Pour-le-Mérite der Unteroffiziere‘. Wir sprachen manches Mal über unsere Jagdfliegerleben, und obwohl zwischen seinem und meinem bereits Welten lagen, umschloß uns vielleicht gerade deswegen eine Art unsichtbares Band.⁶⁵

Auch als Kunstflieger hatte Fieseler alles erreicht, was man zu seiner aktiven Zeit erreichen konnte. Während der 20er und frühen 30er Jahre war alles in rasantem Fluß gewesen; technischer Fortschritt und fliegerische Kreativität beflügelten sich gegenseitig, laufend wurden neue und anspruchsvollere Kunstflugfiguren erfunden, die Belastung für

⁶⁵ *Anm. d. Hrsg.: In seiner Autobiografie erwähnt Gerhard Fieseler Walter Wolfrum allerdings nur ein einziges Mal. Bei seiner Schilderung, wie er im 1. Weltkrieg ein erbeutetes britisches MG um 45 Grad nach vorne oben ausgerichtet in seine Maschine einbauen läßt, um die überlegene Wendigkeit der gegnerischen Flugzeuge auszugleichen, schreibt er: „Erst im Zweiten Weltkrieg wurde der Schrägeinbau wieder aufgegriffen. Der erfolgreiche Jagdflieger Wolfrum berichtete mir nach 1945, daß man diese MGs im Fliegerjargon mit ‚schräger Musik‘ bezeichnete.“ (Fieseler, a. a. O., S. 89)*

Mensch und Material stieg permanent. Damals hatte Gerhard Fieseler in all diesen Bereichen nicht nur mit der Entwicklung schrittgehalten, sondern war in vielerlei Hinsicht ihre treibende Kraft gewesen. 1928 hatte das Ausland die von ihm entworfenen Ausschreibungen für Kunstflugwettbewerbe übernommen; als Konstrukteur hatte er ebenfalls Weitsicht bewiesen, er paßte sein Flugzeug mit vielen Detaillösungen den Erfordernissen an, und nicht zuletzt war er ein äußerst innovativer Flieger. Viele der heute noch gängigen Flugfiguren gehen unmittelbar auf ihn zurück, so zum Beispiel der Rollenkreis, der inzwischen längst zum Standardrepertoire gehört wie so manche andere Fieseler-Schöpfung auch.

Allerdings blieb Gerhard Fieseler in dieser Ära stehen. Auch rund drei Jahrzehnte später betrachtete er den Kunstflug immer noch durch die Brille seiner eigenen aktiven Zeit, und daß sich die Sportfliegerei in diesen 30 Jahren grundlegend verändert hatte, konnte oder wollte er nicht erkennen. Dabei erfuhr der Kunstflug gerade in den 60er Jahren einen technologischen und fliegerischen Schub wie zu Fieselers besten Zeiten. Es kamen Maschinen zu den Wettbewerben, mit denen völlig neue Flugmanöver und Figuren möglich wurden, die Belastbarkeitsgrenzen von Flugzeug und Mensch verschoben sich immer weiter. Alles war in Bewegung, nur Gerhard Fieseler bewegte sich nicht mehr mit. Selbstgerecht, geradezu selbstherrlich und auf eine puristische Vorstellung des Kunstflugs fixiert, lehnte er nahezu jede Neuerung ab, ganz gleich, ob sie das Material oder das Reglement betraf. Das wurde immer mehr zu unserem Problem, weil wir uns international zu isolieren und damit aus dem Rennen zu werfen begannen.

Bereits 1961 zeichnete sich deutlich ab, daß die FAI das sogenannte Aresti-System übernehmen und im internationalen Wettbewerb allgemein verbindlich einführen würde. Damit sollte ein wesentliches Problem des Kunstflugs ein- für allemal gelöst werden: seine Kommunikation. Natürlich wußte bis dahin jeder Kunstflieger auf dem Erdball, was mit einem Looping, einer Vierzeitenrolle oder einem Männchen gemeint war, auch wenn die Figuren in den Landessprachen anders hießen. Es fehlte aber eine Standard-Symbolik für Kunstflugfiguren, die jeder Kunstflieger an jedem Ort der Welt lesen und verstehen konnte. Einfach ausgedrückt: Wenn sich etwa eine Unbekannte Pflicht graphisch so darstellen ließ, daß ein Eskimo, ein Chinese, ein Deutscher und ein Amerikaner mit dem Blatt vor Augen das gleiche Programm flogen, war viel gewonnen.

Es hatte zahlreiche Versuche gegeben, ein solches Kunstflug-Esperanto zu entwickeln und durchzusetzen, aber formal und logisch ragte die Piktogramm-Sprache des spanischen Kunstfliegers und Offiziers José Luis de Aresti Aguirre klar heraus. Aresti hatte den Bewegungsablauf eines Flugzeuges in seine grundlegenden Elemente zerlegt und jeden einzelnen Bestandteil durch ein schlichtes und unmißverständliches Symbol definiert. Er hatte dabei zum Teil auf ähnliche Versuche des französischen Kunstfliegers Francoius d'Huc Dressler zurückgegriffen, der jedoch früh verstorben war, und schließlich einen Katalog sogenannter Aerokryptographien zusammengestellt. Kombinierte man diese Symbole in der richtigen Reihenfolge, dann konnte man jede noch so komplizierte Figurenkombination eindeutig beschreiben, darstellen und notieren. Darüber hinaus wurde jeder Figur ein

Schwierigkeitskoeffizient zugewiesen, der so genannte K-Faktor. Im Wettkampf bewerteten die Schiedsrichter die Ausführung jeder einzelnen Figur mit einer Punkteskala von eins bis zehn, multiplizierten diesen Wert mit dem jeweiligen K-Faktor und addierten die jeweiligen Summen zur Gesamtpunktzahl.

1961 griff die Kunstflugkommission der FAI⁶⁶ den Vorschlag ihres spanischen Delegierten Aresti auf. Das Aresti-System wurde international verbindlich und ab der Kunstflug-Weltmeisterschaft im spanischen Bilbao 1964 weltweit angewandt. Ein Beleg für seine Qualität ist zweifellos, daß es bis heute die Kunstflug-Entwicklung begleitet, ohne jemals grundsätzlich in Frage gestellt worden zu sein. Es gilt allen – Juroren und Piloten – als Basis für Verständigung und Fairness in unserem Sport.

Nur mit Gerhard Fieseler war ein solcher Umbruch nicht zu machen. Er verwahrte sich gegen das internationale Regelwerk, rückte keinen Deut von seiner herkömmlichen Bewertungsweise ab und ließ uns ungerührt hinter der internationalen Konkurrenz herfliegen. Wir hatten es schon schwer genug mit Fluggerät, das längst in die Jahre gekommen war und den lupenreinen Amateurbedingungen, unter denen wir trainierten, und nun führen wir auch noch zweigleisig, was das Grundsätzliche des Sports betraf. Dabei war jedem Aktiven klar, daß international kein Weg an der Aresti-Notation vorbeiführen würde. Aber national führte nun einmal kein Weg an Fieseler vorbei.

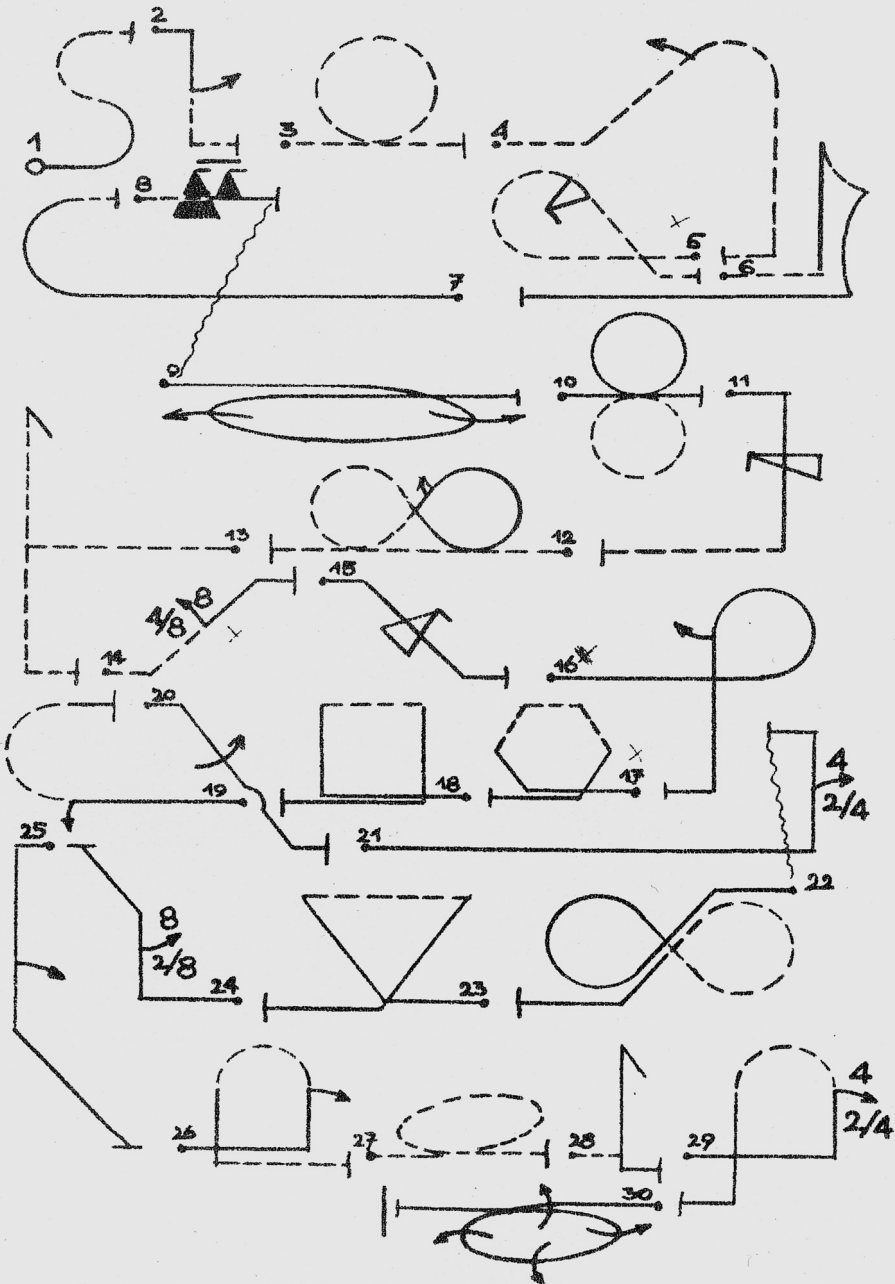
Wenigstens stimmte unter uns Wettbewerbsfliegern die Chemie. Mit Herbert Greb, Gerhard Pawolka und mir hatte sich nach der Generation Falderbaums ein neues Spitzentrio im deutschen Kunstflug etabliert. Gerhard Pawolka und ich waren gleichalt; er hatte während des gesamten Krieges als Fluglehrer gedient, beherrschte nicht nur den Motor-, sondern auch den Segelkunstflug und arbeitete seit der Aufhebung der alliierten Flugverbote wieder als Fluglehrer in München-Oberwiesenfeld. Herbert Greb war einige Jahre jünger als wir; er stammte aus dem hessischen Gelnhausen, wo er mit Farben und Lacken handelte. Er hatte seine ersten Rutscher auf einem Schulgleiter noch im Dritten Reich gemacht, war aber nicht mehr zum Fronteinsatz gekommen. Mit meinen beiden schärfsten Konkurrenten verstand ich mich recht gut. Wir lieferten uns harte, aber anständige Wettkämpfe, und wenn es nicht um Punkte ging, sondern um die Sache des Kunstflugs, hielten wir eng zusammen. Wir trafen uns auf vielen Flugtagen, besuchten uns gegenseitig in unseren Heimatclubs und versuchten gemeinsam, aus dem Leben unter Gerhard Fieseler das Beste zu machen.

Zu diesem jedoch kühlte mein Verhältnis deutlich ab. Immer wieder kam es zu Spannungen zwischen uns; gelegentlich gerieten wir schon wegen Lappalien aneinander, und wenn es möglich war, gingen wir uns aus dem Weg. Nicht immer zu meinem Vorteil: Als

⁶⁶ *Fédération Aéronautique Internationale – der Welt-Dachverband der nationalen Aeroclubs mit Sitz in Paris. Die FAI stellt auf internationaler Ebene die Regeln für sportliche Wettbewerbe auf, registriert Rekorde und verleiht internationale Auszeichnungen.*

Walter Wolfrum
 Allemagne de Ouest
 West-Germany

Groupe No. 3
 Group No. 3



Eine typische Aresti-Notation, hier: Walter Wolfrums Kür bei der Kunstflug-Weltmeisterschaft 1966 in Moskau.