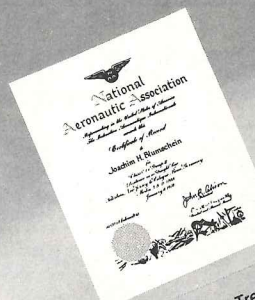


Selbst wenn
Sie keinen
Treibstoff-Geizhals
brauchen – die
Zukunft verlangt ihn.



World Distance
Record Holder

Wenn Flugzeug-Treibstoff teuer ist, dann brauchen Sie einen Treibstoff-Geizhals. Wenn es unvermeidbar wird, dann brauchen Sie einen Treibstoff-Geizhals mit Langstrecken-Kapazität. Die Antwort lautet: die Merlin III B. Die zukünftige Entwicklung auf dem Treibstoff-Sektor ist klar. Es wird weniger geben und die Preise werden weiter steigen. Dies wird das Dilemma im Geschäftsreiseflugwesen zum Executive-Flugzeug. Daraus resultiert, daß die Zukunft dem treibstoffwirtschaftlichen Geschäftsreiseflugzeug gehört. Und hier ist die III B überragend.

SIE MACHT RIESENSCHRITTE. Die III B hält den Entfernungs-Weltrekord in der Turboprop-Klasse mit einem 3.792-Meilen-Nonstopflug von New York nach Köln, ohne daß auf Standard-Treibstofftanks. Diese Reichweiten werden muß, mehr kurze Geschäftsreiseflüge aufgetankt werden dank ihres abgelegenen Flugplatzes aufgetankt werden dank ihres aerodynamischen Designs rühmen. Auf ihrem Weltrekordflug lag der Treibstoff-Verbrauch unter 64 Gallonen pro Stunde, das bedeutet mehr als 6 Meilen pro Gallone.

Merlin III B.
Der größte Treibstoff-Geizhals weit und breit.

Teilen Sie mir mehr über die Merlin III B mit!

Name _____ Position _____
Anschrift _____ Ort mit PLZ _____

Land _____
Firma _____
Telefon _____

SWearingen Aviation Corporation
A Subsidiary of
Fairchild Industries

Und die III B hat noch andere überragende Eigenschaften. SIE IST SCHNELL. Bei einer Reisegeschwindigkeit von über 300 Knoten verbindet sie Geschwindigkeit und Flexibilität einer Turboprop. SIE IST RUHIG. Dank ihrer langsam laufenden Propeller und der neuen, schallsolierten Wände liegt der Geräuschpegel in der Kabine der III B so niedrig, daß man ihn gar nicht mehr mit einer Turboprop in Verbindung bringt. SIE IST GROSS. Mit ihren großzügigen Abmessungen ist die Turboprop hinsichtlich der Kabinentische, beide Gestaltungsmöglichkeiten stehen umgehend zur Verfügung, wie Ihre Passagiere Sie sich für eine Couch oder Drehsessel – beide Gestaltungsmöglichkeiten wünschen.

SIE IST VON SPEZIALISTEN GEBAUT. Swearingen Aviation Corporation ist ausschließlich auf die Fertigung von Turboprops in höchster Qualität spezialisiert. Lassen Sie sich von uns eine neue Dimension der Treibstoffwirtschaftlichkeit und eine neue Klasse bei den Turboprops – wirtschaftlich Leistungsfähigkeit, Komfort und Vielseitigkeit – zeigen. Wenden Sie sich an Dick Robinson, Vice President, Marketing. Rufen Sie die Nummer (512) 824-4262 an oder schreiben Sie an P.O. Box 32486, San Antonio, TX 78284, U.S.A.

FLUGSPORT

SEGELFLUG ★ MOTORSPORTFLUG ★ HÄNGEGLEITEN ★ EIGENBAU



Teamgeist: Strößenreuther ließ die Rivalen Josefčák und Liese auf seiner Zlin 50 fliegen, sie verfolgten ihn hart.

Kunstflugpokal

Nationalmannschaft für die WM steht

Mit einer handfesten Überraschung endete der erste Wertungstag beim DAeC-Kunstflugpokal '80 in Dierdorf. Nach zwei von drei Flügen führte der 1979 in die Bundesrepublik übergesiedelte tschechische Kunstflugpilot Otar Josefčák knapp mit 11 008,8 Punkten vor dem amtierenden Deutschen Meister Manfred Strößenreuther (10 979,8 Punkte). Da am zweiten der drei Wertungstage auf Grund schlechter Witterungsbedingungen kein Flugbetrieb möglich war, schien sich eine Sensation anzubahnen.

Erstmals seit drei Jahren schien es einem Herausforderer zu gelingen, die unumstrittene Nummer Eins in Deutschland auf heimischen Boden zu schlagen. Seine Siegeschance verspielte Josefčák dann aber in der „unbekannten Pflicht“, als ihm die Maschine bei einem voll auf Risiko geflogenen „Männchen“ zur fal-

schen Seite wegkippte: So hieß der Sieger wieder einmal Manfred Strößenreuther, der damit den im vergangenen Jahr erstmals ausgeschriebenen Wanderpokal ein weiteres Jahr mit nach Hause nehmen durfte.

Eine weitere Überraschung war der nach zwei Durchgängen auf Platz drei liegende Walter



Zum zweiten Mal holte sich Strößenreuther den DAeC-Kunstflugpokal vor Josefčák (2. v. r.) und Liese (2. v. l.).

Extra. Extra, der seit dem Trainingslager in Pegnitz viel und sorgfältig trainiert hatte, flog nach Ansicht des Bundestrainers Walter Wolfrum wesentlich besser als in Pegnitz, konnte allerdings im letzten Durchgang seinen dritten Platz gegen Hermann Liese nicht verteidigen und mußte sich mit Rang vier begnügen. Nichts-

destoweniger war er mit dem Ausgang des Wettbewerbs sehr zufrieden, sicherte ihm diese Platzierung doch endgültig die Teilnahme an der Kunstflug-Weltmeisterschaft im August in den USA.

Bundestrainer Wolfrum hatte die Entscheidung, wer als fünfter Mann in der Nationalmannschaft

fliegen würde, von der Platzierung beim Dierdorfer Wettbewerb abhängig gemacht (siehe auch Kastentext S. 69). Wolfgang Jäggle, Hermann Wurster und Walter Extra hießen die Kandidaten für diesen Platz in der Mannschaft.

Respekt vor der Amazone

Da Hermann Wurster beim DAeC-Pokal aus gesundheitlichen Gründen nicht antreten konnte, fiel die Entscheidung zwischen Walter Extra und Wolfgang Jäggle. Letzterer beging jedoch bereits im ersten Durchgang, – der mit der WM-Pflicht identischen „bekannten Pflicht“ – den entscheidenden Fehler, der ihn 1300 Punkte zurückwarf: Er ließ eine ganze Zeile des Programms, d. h. drei oder vier Figuren weg und war damit „weg vom Fenster“, obwohl er insgesamt sehr viel besser als in Peggitz flog und fliegerisch sicher auf dem selben Niveau wie Extra einzuordnen ist. Ein Trostpflaster dürfte für ihn sein, daß er als Ersatzmann dennoch mit nach Amerika geht.

Wo aber lagen die Gründe für die überraschende Führung von Otar Josefčak? Zunächst einmal sicher in seiner immensen Flugenerfahrung, die er auf der Zlin 50 als Mitglied der tschechischen Nationalmannschaft erworben hat, bevor er in die BRD übergesiedelt ist. In sportlicher Fairness läßt ihn hier Manfred Strößenreuther auf seiner eigenen Maschine mitfliegen, so daß „Otto“ sich nicht umzustellen braucht. Zum anderen aber hatte Strößenreuther nicht ganz die „überragend-weltmeisterliche Form von Peggitz“ (Originalton Wolfrum) gefunden und fairerweise muß auch erwähnt werden, daß er die schlechtesten Witterungsbedingungen aller Teilnehmer hatte: Gewitterböen bliesen ihn zweimal aus der Box und brachten ihm unnötige Strafpunkte ein. In der „unbekannten Pflicht“ – der Disziplin, in der er derzeit noch Weltmeister ist – eroberte er sich dann jedoch mit über dreihundert Punkten Unterschied die Führung und sicherte sich den Gesamtsieg.

Hermann Liese, der dritte der Gesamtwertung, flog ebenfalls auf der Zlin 50 von Strößenreuther. Er gehört auf Grund seiner langjährigen Wettkampferfahrung sicher zu den routiniertesten Piloten in Deutschland, der – nach Anlaufschwierigkeiten – durch seine Beständigkeit immer

für eine gute Platzierung in Frage kommt. So war es auch in Dierdorf: Im ersten Durchgang noch klar von Extra geschlagen, holte er in der Kür bereits 200 Punkte auf und sich selbst im letzten Durchgang den dritten Platz.

Die einzige Dame im deutschen Kunstflug, Dagmar Habel aus Friedrichshafen, mußte zwar mit dem letzten Platz vorliebnehmen, hat sich aber über den Winter stark verbessert. Sie fliegt jetzt die letztjährige Pitts von Jäggle und Wurster und hat sich nach Ansicht von Walter Wolfrum voll in der Vollakrobatik-Klasse integriert. Ihr Pech ist es jedoch, daß sie ohne fachkundigen Beobachter trainieren muß; ihr Problem, daß sie für manche Steuerbewegungen, z. B. bei gestroßenen Rollen, zu kurze Arme hat. Auf der anderen Seite ist sie hart gegen sich selbst, besitzt einen gesunden Ehrgeiz und die „richtige“ sportlich-professionelle Einstellung zum Wettbewerbskunstflug, so daß in den nächsten Jahren durchaus bessere Platzierungen von ihr zu erwarten sind.

Halb-Akrobatik

Im Gegensatz zu deutschen Meisterschaften, bei denen immer – jährlich wechselnd – nur eine Klasse ausgeschrieben wird, fliegen beim DAeC-Kunstflugpokal beide Klassen (Voll- und Halb-akrobatik) mit. Die Halb-Akro, bei der nur Figuren mit positiver Belastung geflogen werden, wurde vor einigen Jahren ins Leben gerufen, um Nachwuchsleuten auf unterlegenem Material eine Teilnahme an Wettbewerben zu ermöglichen. Unter diesem Aspekt war Dierdorf kein Glanzlicht: Ganze fünf (!) Teilnehmer erschienen am Start und bestaunten damit, daß es in Deutschland zwar eine sehr gute, aber viel zu dünne Spitzengruppe gibt. Wo bleiben denn die ganzen Piloten, die in den vergangenen Jahren eine Kunstflug-Berechtigung erworben haben? Ist die Hemmschwelle vor einem Wettbewerb so groß?

Ein lobenswertes Beispiel gaben da lediglich drei wackere Schwaben, die mit noch druckfechter Kunstfluglizenz und der Monsun des BWLV von der Hahnweide in Dierdorf ihr Debut gaben: Wolfgang Serwatzky aus Mössingen, Ulrich Schell aus Ulm und Rolf König aus Backnang holten sich in der genannten Reihenfolge die Plätze 3–5, obwohl sie wegen Maschinendefekt erst am Morgen des Wettbewerbes

eintrafen und ohne Trainingsflug – und ohne jemals in einer „Box“ (so heißt der vorgeschriebene Kunstflugraum) geflogen zu sein zum Wettbewerb starteten. Zwar fehlt ihnen noch eine Menge Übung – aber erfrischend ihre Einstellung, einfach mal anzutreten!

Platz zwei der Halbakrobatik ging an Hans Klingenberg aus Köln, der im letzten Jahr in Lands- hut noch die Semi-Akrobatik gewonnen hatte, aber das Jahr über recht wenig trainiert hat und mit

der zweisitzigen Zlin 526 wohl auch materialmäßig etwas gehandicapt ist.

So fiel es einem weiteren Newcomer bei Kunstflugwettbewerben nicht schwer, diese Klasse souverän für sich zu entscheiden: Walter Eichhorn aus Köln, von Beruf Airbus-Captain, flog mit einer Pitts S-2A seinen Konkurrenten in allen drei Durchgängen auf und davon. Er debütierte zwar bei diesem Wettbewerb, ist aber der Kunstflug-Familie längst kein Unbekannter mehr: Bisher



Wolfgang Jäggle: geht als Ersatzmann doch zur WM nach USA.



Walter Eichhorn (links): Airbus-Captain gewinnt die Semi-Klasse.



Dagmar Habel: trotz Handicaps stark verbessert.

Trainingslager Peggitz ohne Ergebnis

Eigentlich sollte beim Trainingslager der deutschen Kunstflieger in der ersten Maiwoche schon die Entscheidung darüber fallen, wer als fünfter Pilot der Nationalmannschaft mit zur WM nach Amerika geht. Bundestrainer Walter Wolfrum war aber in Peggitz offensichtlich nicht ganz zufrieden mit dem Leistungsstand seiner drei Nachwuchsleute Walter Extra, Wolfgang Jäggle und Hermann Wurster.

Einen festen Platz hatten sich bis dato neben dem amtierenden Deutschen Meister Manfred Strößenreuther, dem auf Grund seines Sieges in der unbekannten Pflicht und seines 4. Platzes in der Gesamtwertung der letzten WM (1978 in Budweis/CSSR) eine Favoritenrolle zukommt, der deutsche Vizemeister Wolfgang Dallach, der international erfahrene und nach einjähriger Pause wieder aktive Hermann Liese und der im Herbst letzten Jahres in die Bundesrepublik übergesiedelte Tscheche Otar Josefčak. Josefčak profitiert dabei von einem Versuch im Trainingslager, drei Piloten auf ein und derselben Maschine – der Zlin 50 von Manfred Strößenreuther – starten zu lassen, was in Peggitz vorzüglich klappte.

Eine Maschine diesen Typs hatte Josefčak zuletzt als Mitglied der tschechischen Nationalmannschaft – die 1978 Sieger der Nationenwertung wurde – geflogen; allerdings zeigte sich im Trainingslager doch spürbar die halbjährige Unterbrechung des Kunstflugtrainings: in den täglichen Wertungsflügen mußte er sich dem Karlsruher Wolfgang Dallach deutlich geschlagen geben.

Überhaupt überraschte der 21. der letzten WM die anwesenden Fachleute: mit seiner mittlerweile wenig konkurrenzfähigen Pitts, die hier eindeutig die schwächste Maschine war, bewies er, daß immer noch zuerst das Können des Piloten entscheiden- den Faktor beim Kunstflug ist – zweimal gelang es ihm, den Weltmeister ausgerechnet in dessen Spezial-Disziplin (un-

bekannte Pflicht) zu schlagen und insgesamt seinen ungefährdeten zweiten Rang in der Hierarchie der Kunstflieger zu behaupten.

Um den dritten Platz rangelte mit Josefčak der wieder vom Jury-Stuhl ins Cockpit zurückgekehrte Hermann Liese. Liese, der lange Jahre die deutschen Farben auf internationalen Wettbewerben vertrat und zuletzt 1977 Platz 3 bei den deutschen Meisterschaften in Schmidgaden errang, zeigte im Trainingscamp erstaunliche Leistungssteigerungen. Nach anfänglich schwachen Trainingsflügen bekam er Strößenreuthers Zlin recht schnell in den Griff und bewies, daß er gerade unter Wettbewerbsdruck routiniert und sauber ein Programm an den Himmel stellen kann. So errang er trotz längerer Pause bald wieder ein Niveau, das seine Nominierung rechtfertigt.

Sieben Piloten waren eingeladen – fünf dürfen mit nach Amerika. So ergab sich natürlich, daß sich die drei Nachwuchsleute Extra, Jäggle und Wurster um den letzten freien Platz schlugen (wobei „schlagen“ sicher ein mißverständlicher Ausdruck ist, denn selten herrschte im deutschen Kunstflugkader eine harmonischere Stimmung und Zusammenarbeit wie derzeit).

Rein sportlich betrachtet aber ist es natürlich ein Kampf. Ein Kampf, in dem keiner dem anderen etwas schenkt, ein Kampf, in dem alle Glanzlichter und Schatten zeigen: Hermann Wurster, zugleich Kunstflugreferent des DAeC, fliegt von den dreien am ausgeglichsten mit wenigen „Ausreißern“ nach oben wie nach unten. Wolfgang Jäggle und Walter Extra zeigen dagegen oftmals recht sauber geflogene Figuren und dann wieder Nerven. Ein Patzer hier, ein „Nuller“ dort – was ihnen einfach noch fehlt, ist Wettkampferfahrung, die vollkommene Konzentration auf alle Feinheiten zugleich. Deshalb auch das Urteil des Bundestrainers, die endgültige Mannschaftsaufstellung erst nach Dierdorf bekanntzugeben.

Ergebnisse DAeC-Kunstflugpokal

Dierdorf 1980, 5.–7. Juni

Vollakrobatik

Platz	Pilot	Flugzeug	Punkte
1	Strößenreuther	Zlin 50 L	15153,3
2	Josefčak	Zlin 50 L	14819,6
3	Liese	Zlin 50 L	13779,5
4	Extra	Pitts S-1S	13497,7
5	Jäggle	Pitts S-1S	12570,5
6	Habel	Pitts S-1S	10998,8

Semiakrobatik

Platz	Pilot	Flugzeug	Punkte
1	Eichhorn	Pitts S-2A	7226,6
2	Klingenberg	Zlin 526	5485,8
3	Serwatzky	Monsun	3129,1
4	Schell	Monsun	3113,3
5	König	Monsun	2543,9

aus dienstlichen Gründen immer verhindert, nahm er bereits im vergangenen Frühjahr an einem Trainingslager teil, bei dem er sein fliegerisches Können zu erkennen gab. „Er ist ein Vollblut-Flieger“ urteilt der Bundestrainer über ihn, während sich der eine oder andere Zuschauer angesichts seines Berufes sicher gefragt haben mag, ob der nicht etwa manchmal mit seinem Dienstflugzeug ...?

Nationalmannschaft

Auf Grund der Ergebnisse des Dierdorfer Wettbewerbes ergibt sich nun folgende endgültige Mannschaftsaufstellung für die vom 17.–30. August in Oshkosh/USA stattfindende Weltmeisterschaft: Manfred Strößenreuther, Otar Josefčak und Hermann Liese fliegen auf der Zlin 50 des Deutschen Meisters. Wolfgang Dallach, der seine nagelneue Stephens Akro „Diabolo“ während des Dierdorfer Wettbewerbs noch in der Flugerprobung hatte und deshalb nicht teilnehmen konnte, wird seine Neukonstruktion an den Start bringen und für Walter Extra (und Ersatzmann Wolfgang Jäggle) soll in Amerika eine modifizierte Pitts gechartert werden, um Transportkosten zu sparen.

Überhaupt Thema Transport: Nachdem der Versuch, die Luftwaffe zu einem Transport der Wettbewerbsmaschinen in die USA an einem Veto der Luftwaffe, die unliebsame Konkurrenz befürchtete, gescheitert war, werden die beiden zu überführenden Maschinen in den ersten Augusttagen in Frankfurt demon- tiert und per Fracht-Jumbo nach Chicago überführt.

Wegen der horrenden Fracht-

kosten ist der DAeC mittlerweile beim Innenministerium vorstellig geworden – ob erfolgreich, war allerdings bis Redaktionsschluß noch nicht zu erfahren. Der unbefangene Beobachter stellt sich allerdings die Frage, ob dann nicht gleich ein Luftwaffentransport sinnvoller wäre!

Zusammenarbeit mit der Luftwaffe

Apropos Bundeswehr: Von einer sehr erfolgreichen Besprechung zwischen Verantwortlichen des DAeC unter Führung von Georg Brütting und dem Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Obleser berichtete in Dierdorf Walter Wolfrum. So bekundete das Militär die Bereitschaft, den DAeC bei der Ausrichtung von internationalen Wettbewerben voll zu unterstützen. Daraufhin mehrten sich die Anzeichen, daß sich Deutschland um die Durchführung der Kunstflug-Europameisterschaft 1983 bewerben will (1981 werden die im zweijährigen Turnus stattfindenden Europameisterschaften in Polen sein). Ohne Zusammenarbeit mit der Luftwaffe wäre an eine solche Veranstaltung in Deutschland nicht zu denken.

Eine weitere erfreuliche Nachricht dieser Besprechung ist ein Rundschreiben des Inspektors der Luftwaffe an alle Kommodore, daß Mitglieder der Kunstflug-Nationalmannschaft am Wochenende auf deutschen Fliegerhorsten trainieren können, sofern keine dienstlichen Belange dem entgegenstehen. Sollte dies ein Ende der Trainingsmisere bedeuten?

Text: Karl-Friedrich Ziegahn
Fotos: Vera Rücker