

Im folgenden Jahr jedoch zeigte der Acrostar, was in ihm steckte. Vom 05. bis 10. Juli 1971 wurde im französischen Carcassonne um die ‚4. Trophée Internationale Léon Biancotto‘ geflogen, die 1965 zum Gedenken an einen fünf Jahre zuvor tödlich verunglückten Kunstflieger der französischen Nationalmannschaft gestiftet worden war. Der Wettbewerb galt als inoffizielle Europameisterschaft mit entsprechend hochkarätigem Teilnehmerfeld.⁷⁹ 27 Piloten aus acht Nationen gingen an den Start, darunter die Ex-Weltmeister Tomas Castano aus Spanien und Erwin Bläske aus der DDR, aber auch der Franzose Robert Baudoin, James Black aus England und Eric Müller aus der Schweiz. Wir traten mit drei Mann an: Joseph Hößl, Sandor Farkas und Norbert Holzberger.

Der Kampf um die Trophäe wurde äußerst spannend. Nach der Bekannten Pflicht belegte der Spanier Gil de Montes zunächst den ersten Platz, dicht gefolgt von Josef Hößl mit dem Acrostar. Bei der Kür machte dann ein anderer unserer jungen Flieger von sich reden: Norbert Holzberger aus Würzburg. Mit seiner Zlin Z 326 Akrobat übernahm der Deutsche Vizemeister von 1969 vorübergehend die Führung, während Sepp Hößl in der Zwischenwertung auf den sechsten Platz zurückfiel. Als dann die 13 Bestplatzierten zur Unbekannten Pflicht antraten, kam der große Auftritt des Acrostar. Hößl flog souverän und mit großem Abstand das weitaus beste Ergebnis heraus und setzte sich damit an die Spitze der Gesamtwertung, und als wiederum die sieben Besten die Finalkür geflogen hatten, gab es zwei Gesamtsieger mit der exakt gleichen Punktzahl. Sie hießen Josef Hößl und Norbert Holzberger.

Beflügelt von diesem großartigen Erfolg, kehrten wir nach Deutschland zurück. Wir hatten den Anschluß an die Weltelite unseres Sports geschafft, und als die beiden kurz darauf in Kassel auch noch unangefochten die Deutsche Meisterschaft unter sich ausmachten, zählten erstmals zwei bundesdeutsche Kunstflieger bei der anstehenden Weltmeisterschaft zum engen Favoritenkreis. Wir brauchten jedoch einen zweiten Acrostar für Norbert Holzberger. Dessen Zlin 326 Akrobat war zwar ein bewährtes und ausgereiftes Flugzeug, hatte aber seinen Zenit schon überschritten. In den Händen eines guten Piloten flog es noch vorne mit, aber nun wollten wir nicht mehr einfach nur dabeisein und uns achtbar schlagen, sondern wir wollten in unserem Sport gewinnen, was es zu gewinnen gab.

So orderte der Deutsche Aeroclub einen zweiten Acrostar, der ausschließlich der Deutschen Nationalmannschaft und namentlich Holzberger zur Verfügung stehen sollte. Beim Bau korrigierten wir vieles, was uns beim ersten Exemplar negativ aufgefallen war; daher flog sich die Nr. 2, wie die Maschine von uns intern genannt wurde, deutlich leichter als der Prototyp. Ich hatte allerdings auch eine unangenehme Episode mit ihr, als ich sie gleich nach ihrer Fertigstellung auf dem kleinen Schwabacher Flugplatz einfliegen wollte. Mitten in meinem Testprogramm setzte plötzlich ihr Motor aus, ohne daß mir ein Wiederstart in der Luft gelingen wollte, und gleichzeitig verbreitete sich starker Benzingeruch

⁷⁹ Die erste offizielle Europameisterschaft wurde 1975 in Dänemark ausgetragen.



Die ersten Wettkampf-Piloten vor dem Acrostar. Von links Josef Hößl, der Schweizer Kunstflieger Arnold Wagner, Sandor Farkas und Norbert Holzberger.



Unter der Burg Teck wurde der Acrostar gefertigt ...



Hochleistungs-Kunstflugzeug

ACROSTAR MK II

mit Franklin-Motor 220 PS in Kunstflugausführung (Rückenölschmierung), 6 Zylinder, Druckvergaser (Niederdruckeinspritzung) und Hartzell Constant-Speed-Propeller

Maße und Gewichte: Spannweite 8,08 m, Länge 6,10 m, Höhe 1,78 m,
Flügelfläche 10 m²,
Leergewicht 460 kg, Höchstzulässiges Fluggewicht 700 kg,
Fluggewicht für Wettbewerbskunstflug 600 kg

- ★ Erstes Kunstflugzeug der Welt mit absolut gleich guten Eigenschaften und Leistungen bei positiven wie bei negativen Anstellwinkeln durch neuartiges „Steuerungssystem Wagner“ (DBP angem.)
- ★ Überlegene Flugleistungen durch das hervorragende Leistungsgewicht von 2,73 kg/PS bei 600 kg Fluggewicht. Steigleistung in NN 15 m/sec, Höchstgeschwindigkeit in NN 310 km/h, Sturzfluggeschwindigkeit 500 km/h
- ★ Extrem hohe Festigkeit von + 8 g und - 8 g
- ★ Gutmütige und sichere Abkippeigenschaften
- ★ Exzellente Steuerreaktion, ungewöhnlich hohe Rollgeschwindigkeit
- ★ Niedere Start-, Lande- und Mindestgeschwindigkeit
- ★ Geräumiges, bequemes Cockpit mit abwerfbarer Vollsicht-Schiebehaube, außergewöhnlich gute Sichtverhältnisse
- ★ Holz-Kunststoff-Bauweise in bekannt sorgfältiger und sauberer Ausführung durch die Firma WOLF HIRTH GmbH, Nabern/Teck

ACROSTAR

Sportflugzeugentwicklungs-Gesellschaft m.b.H.

8501 Behringersdorf b. Nbg. · am Neubruch 12 · Telefon (09 11) 57 61 76

ca. Mk 85.000,- + MWST
Lieferr.: 3-4 ca. 6 Monate
Zahlg.: 1/3 bei Auftr.-Bestellg.
1/3 " Abgabebau.
1/3 " Lieferung

... und zum Preis von fünf fabrikneuen Porsche 911 T verkauft.

in der Kabine. Weil die Maschine ohne Vortrieb rasch an Höhe verlor, kam ich nur mit Hängen und Würgen zur Start- und Landebahn zurück, schaffte es aber nicht mehr, vor dem Aufsetzen einem Pfosten auszuweichen. Es krachte in meiner linken Fläche, für einen Augenblick schlingerte der Acrostar zwischen Himmel und Erde durch die Gegend, und endlich hatte ich wieder festen Boden unter den Rädern.

Die Ursache für das Malheur war schnell gefunden. Ein Benzinschlauch hatte zu locker auf seiner Tülle gesteckt und sich gelöst, wodurch die Treibstoffzufuhr unterbrochen worden war. So verschwand die Nr. 2 gleich nach ihrem Erstflug bis auf weiteres wieder in der Halle. In ihrer linken Fläche klaffte ein beachtliches Loch.

Zu den wirklich wesentlichen Fragen des deutschen Kunstflugs gehört meines Erachtens bis heute, warum er es nie geschafft hat, breite und anhaltende öffentliche Anerkennung in unserem Land zu finden. Ein deutscher Flugzeughersteller – Extra in Dinslaken – dominiert seit fast zwei Jahrzehnten den Weltmarkt für Kunstflugzeuge, aber kein Deutscher fliegt dauerhaft ganz oben mit. Am Beispiel der ‚Red Bull Air Races‘ sieht man, daß der Sport äußerst medienwirksam betrieben werden kann und hunderttausende Zuschauer anzieht, ja wahrscheinlich sogar noch finanziellen Gewinn abwirft, aber von diesem Spektakel will der Funke einfach nicht auf den Wettbewerbs-Kunstflug überspringen. Liegt es daran, daß Kunstflieger so ausgeprägte Individualisten sind, daß man sie nicht zu einer gemeinsamen Vermarktung ihres faszinierenden Sports bewegen kann? Liegt es an der Katastrophe von Ramstein im August 1988, bei der 70 Menschen durch einen Kunstflug-Unfall der italienischen Militärstaffel ‚Frecce Tricolori‘ starben, der im zivilen Kunstflug völlig ausgeschlossen wäre? Liegt es daran, daß dem Deutschen Aeroclub mehr am Breiten- als am Spitzensport gelegen ist? Liegt es an typisch deutschen Reflexen, mit denen der Kunstflug zuweilen als Krawallmacherei und Gefährdung der Bevölkerung durch ein paar geltungssüchtige Neureiche diffamiert wird, wodurch ihm natürlich auch öffentliche Mittel verwehrt bleiben?

Viel kleinere und weniger wohlhabende Länder wie die CSSR sahen ihn bis weit in die 80er Jahre als ihren Nationalsport neben Eishockey und Fußball. Frankreichs Nationalmannschaft bestand durch die Bank aus Militärpiloten, denen ihre Flugzeuge kostenlos zur Verfügung gestellt wurden und von denen man geradezu erwartete, daß sie während ihrer Dienstzeit trainierten – selbstverständlich, ohne für die Kosten aufkommen zu müssen. Noch paradisischer waren die Zustände in der Sowjetunion. Nur in unserem reichen, innovativen und sportbegeisterten Land führt der Kunstflug seit 70 Jahren ein Nischendasein, und auch unser überragender Erfolg von Carcassone 1971 vermochte ihn nicht daraus zu befreien. Wir konnten als Flieger immer besser werden und mit dem Acrostar ein Wettkampfgerät geschaffen haben, das seinesgleichen suchte, aber selbst wenn die Nachwuchs- und die Materialfrage fürs Erste gelöst schienen – finanziell würden wir den Kampf um die Weltspitze verlieren, wenn nichts Entscheidendes geschah.

Hatte beispielsweise Sepp Hößls ‚Großmutter‘ noch einen Wert von etwa DM 70.000,- gehabt, so schlug ein Acrostar bereits mit 100.000,- Mark zu Buche, und das bei

unaufhaltsam steigender Tendenz. Für dieses Geld bekam man damals sage und schreibe fünf fabrikneue Porsche 911 T. Rechnet man dann noch die laufenden Betriebskosten hinzu, wird jedem sehr schnell klar, daß reinen Amateuren auf Dauer die Mittel fehlen mußten, einen solchen Sport zu finanzieren, auch wenn sie wohlhabend waren.

So flogen im Lauf der Zeit alle möglichen Berufe durch die Competition Box unserer Nationalmannschaft. Ihr gehörten mittelständische Unternehmer, Ärzte und Ingenieure an – Sepp Hößl war Sohn eines Möbelfabrikanten, Kurt Patzig besaß eine Fleisch- und Wurstwarenfabrik –, Berufspiloten blieben Ausnahmen, und Geld war immer knapp. Durch unsere Erfolge hellhörig geworden, boten uns nun immerhin einige Förderer in gewissem Rahmen Infrastruktur, Sachspenden und finanzielle Unterstützung. Einer von ihnen war der Heizungsbauer Viessmann. Im April 1972 wurden wir zum Firmensitz nach Allendorf-Eder eingeladen, bekamen Kost und Logis gestellt und durften auf dem örtlichen Verkehrslandeplatz nach Herzenslust trainieren.

Diese einmalige Chance nutzte vor allem Norbert Holzberger. Er stieg jetzt auf den Acrostar um und kam mit der inzwischen reparierten Nr. 2 auf Anhieb hervorragend zu recht. Der Mitsieger von Hullavington und zweimalige Deutsche Vizemeister sprühte vor Stolz und Energie: er konnte und wollte noch mehr erreichen. Mit viel Geduld und unbändigem Einsatzwillen lernte er, das Potential des Acrostars auszuschöpfen. Als wir uns am 06. Mai 1972 gemeinsam auf den Heimweg machten, war er voller Optimismus und Tatendrang.

Bis Würzburg flogen wir in Formation – Norbert im Acrostar, ich mit meiner Mooney, einer schnellen, viersitzigen Reise-Einmot, die ich mir vor Kurzem zugelegt hatte. Sein Heimatplatz Schenkenturm am Rand der Stadt lag genau auf meinem Heimweg, und weil die Zeit für eine Zwischenmahlzeit gekommen war, landete ich mit ihm. Die Fliegerkneipe am südöstlichen Ende der Piste war geöffnet, und an einem Samstagnachmittag wie diesem fehlte es auch nicht an Piloten, die den schnittigen Exoten, mit dem ihr Vereinskamerad da hereingekommen war, neugierig und voller Fragen umrundeten. So entspann sich bei Speis und Trank eine jener launigen Fachsimpeleien in größerem Kreis, die einfach dazugehören, wenn man Pilot ist. Sie enden zu fortgeschrittener Stunde meist in wüstem Fliegerlatein oder laufen darauf hinaus, daß einer wie Norbert Holzberger mit List und Tücke dazu bewogen wird, sein Sportgerät vorzuführen.

Norbert zierte sich nicht. Ich wollte eigentlich nach Hause, aber er bat mich, noch zu bleiben, bis er von seiner improvisierten Kür zurückgekommen war. Das schlug ich ihm natürlich nicht aus.

Ein paar Minuten später schraubte sich der Acrostar ins Blaue. Mit vielleicht drei-, viertausend Fuß Flughöhe kehrte Norbert Holzberger über den Platz zurück, zentrierte sein Flugzeug über der Start- und Landebahn, so daß er eine prägnante Längsachse für seine Vorführung hatte, und zog sogleich seine Vereinskameraden und einige Zaungäste in seinen Bann. Die vorangegangenen Gespräche schienen ihn ein wenig angestachelt zu haben, den Acrostar im Grenzbereich zu bewegen, und das sah ich mit gemischten Gefühlen.

Mulmig wurde mir jedoch erst, als er ihn offenbar versehentlich überzog und ins Trudeln geriet. Das war an sich noch nicht gefährlich, wengleich er wenig Luft unter dem Rumpf hatte; Trudeln war Teil unseres Trainingsprogramms in Allendorf gewesen, und ich wußte, daß er es in allen Spielarten auf seiner Zlin traumwandlerisch sicher beherrschte.

Der Acrostar allerdings ging sofort vom Normal- ins Flachtrudeln über.

So weit hatten wir es im Training noch nie mit ihm getrieben. Der einzige, der bis dahin überhaupt mit ihm flachgetrudelt war, dürfte ich gewesen sein, und ich wußte, daß er auf das Ausleitverfahren, das wir von der Zlin gewohnt waren, überhaupt nicht reagierte. Er verlangte ganz im Gegenteil einen beherzten Gasstoß, mit dessen Hilfe man sein Seitenruder in die Strömung zurückbefördern konnte, um schließlich die Autorotation zu stoppen und aus einem normalen Sturz wieder hochzuziehen. Wir hatten die Prozedur theoretisch durchgesprochen, es aber vorerst dabei belassen. Und nun schien Norbert Holzberger alles vergessen zu haben, was er von mir darüber gehört hatte.

Man erlebt es öfter mit Flugschülern, aber selbst sehr versierte Piloten sind nicht davor gefeit, daß sie auf der Steuerung gleichsam festfrieren, wenn ihnen Unerwartetes widerfährt. Sie können noch so gut auf verschiedene Auswege trainiert sein, aber im Augenblick der Gefahr nimmt sie jener Tunnelblick gefangen, der ihnen nur noch ein einziges Rettungsverfahren suggeriert, und dann beginnen sie, einen aussichtslosen Kampf gegen ihr Flugzeug zu kämpfen.

Norbert, das sah ich sofort, hatte nur noch seine Zlin im Kopf.

„Vollgas!“, brüllte ich dem flachtrudelnden Acrostar entgegen, „Vollgas, Norbert!“

Für einen Moment schien es, als ob er sich und das Flugzeug doch noch so retten könne, wie er es von der Zlin gewohnt war; in meiner Anspannung wollte ich es zumindest so gesehen haben. Aber dann kam der Aufschlag; ein harter, trockener Knall, dem Totenstille folgte.

Noch am Wochenende fanden sich die Experten der Bundesstelle für Flugunfall-Untersuchungen ein, um den Absturz akribisch zu untersuchen. War es menschliches Versagen gewesen? Hatte es ein technisches Problem gegeben? Der Unfallhergang konnte nicht eindeutig geklärt werden, doch das Unglück warf einen Schatten auf den Acrostar.

Zwei Monate darauf, im Juli 1972, versammelte sich die Crème de la Crème der internationalen Kunstflugszene auf einem Militärflugplatz in Salon-de-Provence, um ihren Weltmeister zu ermitteln. Dieses Championat war Josef Hößls große Chance; es gab kaum einen Kenner der Materie, der ihn nicht zu den Favoriten zählte. Wer ihn allerdings wirklich kannte, erschrak beim Wiedersehen: das war nicht der selbstbewußte, lockere und souveräne Hößl Sepp, den wir gewohnt waren. Sowohl im Mannschaftskreis als auch am Steuer seines Flugzeugs wirkte er völlig neben der Spur. Er flog unkonzentriert, unsauber, hektisch, fahrig. Seine Programme hakten an allen Ecken und Enden. In dieser Form konnte er nicht gewinnen. Was war bloß seit den hoffnungsfrohen Tagen von Allendorf mit ihm geschehen? Nahm ihn der Tod von Norbert Holzberger dermaßen mit, daß er sich nicht auf den Wettkampf zu konzentrieren vermochte?