

konnte Kurt Patzig, der sich hinten bei den Passagieren befunden hatte, seine letzte Ruhe finden. –

Zu Beginn der 80er Jahre blickten wir im Kunstflug bereits auf eine respektable Bilanz zurück. Die 1967 erstmals durchgeführten Nachwuchslehrgänge waren zu einer festen Institution und einem großen Erfolg geworden. Mit ihrer Hilfe wurden junge Flieger an den Leistungskunstflug herangeführt, im Lauf der Zeit ergänzten und ersetzten sie die alten Kämpen, und über die internen Ausscheidungswettkämpfe, durch die sich unsere Kunstflieger für die großen Wettbewerbe qualifizieren mußten, gelang der Aufbau einer immer stärkeren Nationalmannschaft. Josef Hößl, Richard Hecht, Sandor Farkas, Hermann Liese, Wolfgang Jägle, Wolfgang Dallach und natürlich Manfred Strößenreuther, um nur einige zu nennen, bildeten immer wieder starke Teams. Langsam, aber sicher arbeiteten wir uns in den 70er Jahren an die Weltspitze heran.

Bei der Weltmeisterschaft 1976 in Kiew hatten wir im Mannschaftswettbewerb Platz fünf hinter den Teams aus der UdSSR, der CSSR, aus Großbritannien und den USA belegt. Zwei Jahre später, bei der WM in Budweis, machten wir bereits einen Platz gut, landeten hinter der Tschechoslowakei, den USA und der Sowjetunion auf dem vierten Platz und behaupteten uns dabei gegen starke Mannschaften aus Frankreich, der Schweiz, Polen, Rumänien, Ungarn, Australien und Großbritannien, die teilweise aus reinen Staatsamateuren bestanden. Bedauerlicherweise standen die internationalen Wettbewerbe jedoch auch immer wieder im Schatten der großen Politik. Das war 1968 in Magdeburg der Fall gewesen, als die Tschechoslowakei besetzt worden war und ihre Nationalmannschaft abreiste, und das traf auch 1980 auf Oshkosh zu: Die Mannschaften aus dem Ostblock wurden dazu gezwungen, die Weltmeisterschaft in den USA zu boykottieren. Dergleichen führte wiederholt zu Wettbewerbsverzerrungen, denn in den USA fehlten beispielsweise die immer zum engen Favoritenkreis zählenden Teilnehmer aus der Tschechoslowakei, aus Ungarn und aus der Sowjetunion.

Als 1981 nach vierjähriger Pause wieder eine Europameisterschaft ausgetragen wurde, trafen im Burgenländischen Punitz 43 Konkurrenten aus 13 Nationen aufeinander. Dieses sehr gut besetzte Teilnehmerfeld übertraf die zurückliegenden Europa- und sogar Weltmeisterschaften bei weitem, und hätten nicht die USA gefehlt, dann hätte man den verkorksten Wettbewerb von Oshkosh hier nachholen können. Unser Team bestand aus Manfred Strößenreuther, Wolfgang Dallach und Walter Extra, einem weiteren vielversprechenden Nachwuchspiloten.

Noch immer sah man eine ganze Reihe Zlins am Start, wenn auch nicht mehr so viele wie in den beiden vorangegangenen Jahrzehnten. Den tschechischen Konstrukteuren war aber mit der Zlin 50L ein erstklassiges neues Kunstflugzeug gelungen, gegen das auch Manfred Strößenreuther seine Pitts eingetauscht hatte. Sie war insgesamt gleich 14 Mal vertreten, während die ungarische Mannschaft noch mit vier Exemplaren des älteren Modells Zlin Z 526 AFS antrat. Gleich sieben Pitts standen in verschiedenen Bauausführungen und individuellen Modifikationen an der Flight Line, von denen eine Walter Extra

gehörte; sieben weitere Piloten flogen Mudry CAP 20, der Schweizer Eric Müller und der Franzose Pena sogar einen Prototypen CAP 21, die Mannschaft der UdSSR trat mit Jak-50 an und der 31jährige Wolfgang Dallach mit seinem selbst konstruierten Diabolo.

In der Mannschaftswertung gewannen wir in Punitz hinter der UdSSR die Silbermedaille und taten somit einen weiteren Schritt nach vorn, doch die Einzelwettbewerbe bleiben mir als kuriose Episoden in besonderer Erinnerung. Nach der Bekannten Pflicht lagen Jurgis Kairis und Viktor Smolin aus der UdSSR auf den Plätzen eins und drei, der Tscheche Petr Jirmus belegte Platz zwei, und hinter diesem Führungstrio folgten Manfred Strößenreuther und der Schweizer Eric Müller auf den Plätzen vier und fünf.

Bei der anschließenden Kür wurde unser Trio den Erwartungen nicht ganz gerecht. Strößenreuther flog bei weitem nicht so gut, wie man von ihm erwarten durfte, auch Walter Extra blieb hinter seinen Möglichkeiten zurück, und Wolfgang Dallach handelte sich für mehrere Raumverletzungen 150 Strafpunkte ein. Trotz dieser verhältnismäßig schwachen Leistung reichte es im Klassement für einen Sprung nach oben. Strößenreuther kam hinter Smolin auf den zweiten Platz, Dallach wurde Vierter, und sie alle profitierten von einem Patzer des bisher Führenden. Ein mißlungener Innenrollenkreis und 50 Strafpunkte für eine Raumverletzung warfen Jurgis Kairis auf den elften Rang zurück und bildeten damit den Stoff für ein typisches Kunstflug-Drama: hohes Können und jahrelanges Training bewahren nicht davor, in den wenigen Minuten, in denen man alles geben muß, plötzlich nach links zu rollen, obwohl man vorher an der gleichen Stelle des Programms hunderte Male nach rechts gerollt ist, oder die Box zu überschießen, auch wenn man sie im Training intuitiv eingehalten hat. In einem Tennismatch oder einem Fußballspiel hat man viele Chancen, einen Fehler auszubügeln, aber Kunstflug ist kurz, komplex, rasend schnell, ungemein fordernd und gnadenlos.

Bei diesem Stand der Dinge zeigte Manfred Strößenreuther seine ganze Klasse. Als hätte es seine mäßige Bekannte Pflicht nie gegeben, übernahm er nun mit einer herausragenden Leistung in der Unbekannten Pflicht, dem dritten der Programme, erstmals die Führung in der Gesamtwertung knapp vor Victor Smolin und Wolfgang Dallach. Manfreds Vorsprung war hauchdünn; erst die Finalkür würde über den Europameistertitel entscheiden<sup>83</sup>, aber andererseits war angesichts der Leistungssteigerung unseres gesamten Teams zu diesem Zeitpunkt sogar noch der Gesamtsieg in der Mannschaftswertung möglich.

---

83 *Die ersten drei Programme waren an die im Aresti-Katalog definierten Figuren gebunden. Erst in der Final- oder auch Freien Kür hatte jeder Teilnehmer die Möglichkeit, auch eigene Schöpfungen und Figurenkombinationen zu fliegen, die über das Aresti-Repertoire hinausgehen. Schwierige Manöver, gerissene und gestoßene Figuren bilden hier den Schwerpunkt. Im Unterschied zu den Pflichtwettbewerben und der Kür werden hier jedoch nicht die einzelnen Figuren bewertet, sondern vielmehr „... Originalität, Vielseitigkeit, Harmonie und Rhythmus, Ausführung und Raumeinteilung des Gesamtprogramms.“ (Flugsport, Ausgabe 6/7, 1981) Die Programmzeit ist auf exakt vier Minuten festgelegt, bei einer Toleranzgrenze von plus/minus fünf Sekunden wird jede abweichende Sekunde mit 30 Strafpunkten geahndet. Anfang und Ende der Zeitnahme bestimmt der Pilot durch dreimaliges Flächenwackeln.*

Nach der üblichen Auslosung der Startfolge begann das nervenzerrende Warten; die Favoriten starteten erst in der zweiten Hälfte des Feldes, wir übten uns in Geduld. Als Walter Extra an die Reihe kam, brachte er uns mit einer guten Leistung dem Gesamtsieg ein Stückchen näher. Auch Wolfgang Dallach flog ein sehr gutes, Punkte bringendes Programm, doch als die vier Minuten um waren, traute ich meinen Augen kaum: Er wackelte seine Kür nicht ab! Gnadenlos verrann die Zeit, die Uhren tickten unerbittlich weiter, er überzog um 30 Sekunden, dann um eine Minute, eine Minute dreißig ... erst bei einer Gesamtzeit von sechs Minuten und acht Sekunden wackelte er endlich mit den Flächen. Diese Zeitüberschreitung von zwei Minuten und acht Sekunden brachte ihm mehr Strafpunkte, als er an Punktgutschriften für sein Programm bekommen konnte, und damit war der Traum vom deutschen Mannschaftstitel geplatzt.

Unmittelbar nach Dallach ging Eric Müller an den Start. Die freie Kür – das wußte jeder – war seine große Stärke, und er ließ mit seinem Auftritt auch keinen Zweifel daran. Sein fehlerlos geflogenes Programm wurde sehr gut bewertet; er beendete seine Darbietung bei exakt vier Minuten und zwei Sekunden, also innerhalb der Toleranzgrenze, und damit war ihm der Sieg für diesen Teil des Championats nicht mehr zu nehmen. Nur auf den Gesamtsieg hatte er keine Chance mehr; den machten Viktor Smolin und Manfred Strößenreuther unter sich aus.

Die Duellanten kamen als Letzte an die Reihe. Manfred machte den Anfang und legte mit einer Spitzenleistung die Latte für seinen sowjetischen Konkurrenten ziemlich hoch. So allmählich waren seine vier Minuten voll, noch die letzten Figuren, während die Zeiger der Stoppuhren ihre Runde vollendeten – und dann winkte auch er nicht ab. Er überzog um neun Sekunden: eine halbe Ewigkeit in solch einem Herzschlag-Finish, denn selbst wenn er die fünf Toleranzsekunden geschenkt bekam, bleiben immer noch vier, die zählen, und das bedeutete einen Abzug von 120 Punkten. Nun hing alles davon ab, wie Viktor Smolin flog, und der zeigte von der ersten Sekunde an, daß er sich die Butter nicht vom Brot nehmen lassen wollte. Er erzielte gute Wertungen innerhalb der Zeit, bekam aber 50 Strafpunkte wegen Raumverletzung aufgebrummt. Alle warteten gespannt auf das Ergebnis. Schließlich gingen sowohl der Mannschafts- als auch der Einzeltitel in die Sowjetunion. Viktor Smolin hieß der neue Europameister und Manfred Strößenreuther mußte sich mit dem zweiten Platz begnügen.

Wolfgang Dallach und Manfred Strößenreuther hatten als einzige Teilnehmer im Feld derart deutlich ihre vier Minuten überschritten. Wie hatte es dazu kommen können? Wir mußten nicht lange rätseln: Ihre Uhren hatten versagt. Beide hatten sich an ihren handelsüblichen Armbanduhren orientiert, und deren Mechanik war den hohen Fliehkräften von bis zu zehnfacher Erdbeschleunigung nicht gewachsen. Dallachs Uhr war bei 03:20 Minuten einfach stehen geblieben, und Strößenreuthers Uhr hatte für mehrere Sekunden ausgesetzt. Und welches Qualitätsprodukt fällt einem zu allererst ein, wenn man an die Schweiz denkt? Richtig. Auf Eric Müllers heimatlichen Chronographen war hundertprozentiger Verlaß gewesen.

Im Rückblick auf Punitz kann ich mir ein gewisses Schmunzeln nicht verkneifen. Da entwickeln Luftfahrtingenieure ausgefuchste Wettbewerbsmaschinen, feilen kluge Köpfe ohne Unterlaß am Reglement, arbeiten Mathematiker an möglichst gerechten Bewertungskriterien und setzen sogar Computer zur Ergebnisberechnung ein, die Wettbewerbspiloten verbringen Tage und Wochen über Aresti-Notationen und trainieren bis zur Erschöpfung – und dann entscheidet ein kleiner Massenartikel über die Europameisterschaft.<sup>84</sup>

Davon abgesehen, bleibt mir Punitz als einer der freundlichsten und harmonischsten Kunstflugwettbewerbe in Erinnerung, an denen ich je teilnahm. Beim großen Schaufliegen zum Ausklang kam es unter den Teilnehmern zum munteren Flugzeugtausch, so daß unter anderem Manfred Strößenreuther in Viktor Smolins Jak durch den burgenländischen Himmel tobte, und als sich die Mannschaften des Ostblocks schließlich auf den Heimweg machten, warfen die sowjetischen Piloten zum Abschied rote Rosen aus ihren Cockpits.<sup>85</sup>

Es wäre zu schön gewesen, hätten wir einfach dort weitermachen können, wo wir mittlerweile angekommen waren, aber das Leben hat manchmal schlimme Wendungen parat. 1982 wurde Josef Hößl beim Überqueren eines Parkplatzes angefahren und erlitt schwere Schädel- und Hirnverletzungen. Der Unfall, an sich schon schlimm genug, entwickelte sich zu einer furchtbaren Tragödie. Der Unfallverursacher war erheblich alkoholisiert und mit einem nicht zugelassenen Auto unterwegs gewesen, dessen Nummernschilder er vom Wagen eines Nachbarn abgeschraubt hatte. Keine Versicherung stand für Sepp Hößls Schaden ein. So begann für ihn ein langer Leidensweg durch Krankenhäuser und Therapien, auf dessen Kosten er sitzenblieb. Mit dem Fliegen war es für ihn vorbei. Nach einer einjährigen Odyssee durch verschiedene Rehabilitationsmaßnahmen packte er seine verbliebene Habe, wanderte nach Kanada aus und begann dort in Ruhe und Abgeschiedenheit noch einmal ganz von vorn.

---

84 *Mitte der 70er Jahre entwickelten der russische Ingenieur und Kunstflug-Schiedsrichter Juri Tarassov sowie der DDR-Kunstflugpilot und Mathematiker Hans Bauer eine Berechnungsmethode, mit deren Hilfe die gebotenen Leistungen bei Kunstflugwettbewerben möglichst fair, nachvollziehbar und objektiv bewertet werden können – eine sogenannte normierte Wertung. Bei der WM 1978 wurde die Tarassov-Bauer-Methode offiziell eingeführt und erstmals angewandt. Später vereinfachte der US-amerikanische Mathematikprofessor Robert Long das Verfahren, wodurch es zur Tarassov-Bauer-Long-Methode wurde.*

85 *Walter Extra und Wolfgang Dallach, die in Punitz 1981 die Bühne des internationalen Kunstflugs betraten, haben die allgemeine Luftfahrt in den folgenden Jahren erheblich mehr als Konstrukteure denn als Wettkampfsportler beeinflusst. Dallach wurde zu einem der prägenden Flugzeugbauer im Ultraleicht-Segment, wo er vor allem die Typen Sunrise, Sunwheel, Evolution und Fascination auf den Markt brachte. Seine Firma gehört heute zu einem Schweizer Konzern, und er tritt gelegentlich wieder selbst auf Flugtagen mit dem Diabolo auf. – Walter Extra war schon damals davon überzeugt, daß es möglich sein mußte, mit dem Bau von Hochleistungs-Kunstflugzeugen Geld zu verdienen. Er entwickelte in den folgenden Jahren in seinem eigenen Unternehmen die Typen Extra 230, 260, 300 und 200, von denen vor allem die Extra 300 zeitweilig zum Standard im internationalen Wettbewerbs-Kunstflug wurde und zahlreiche nationale wie internationale Titel erfolgte. Schließlich stieg er mit den Typen Extra 400 und 500 in den Markt für Geschäftsreiseflugzeuge ein. Seit 2003 gehört sein Unternehmen einer amerikanischen Investorengruppe.*



Drei Generationen Kunstflug: Gerhard Fieseler (Mitte), Walter Wolfrum (links) und Manfred Strößenreuther (rechts).



Eine Art Versöhnung. Gerhard Fieseler in Walter Wolfrums Mooney.