



PETER STACHE

# Am Himmel von Tuschino

Das sind unsere Jungs, die in Tuschino mit ihrem hervorragenden dritten Platz die Bronzemedaille für die DDR erkämpften (Bild oben, v. l. n. r.): Mannschaftsleiter Gerhardt Walther, Günther Börner, Heinz Hübler, Peter Kahle, Erwin Bläske und Dieter Kapphahn - rechte Seite, oben links: Der Weltmeister von 1966, Wladimir Martemjanow (UdSSR). Sein Sieg im Einzelklassement war nie gefährdet - Oben rechts: Er hat gut lachen, der Trainer unserer Mannschaft, Meister des Sports Kurt Rusch! Seine Erfahrung und sein Können als Kunstflieger bilden eine gute Grundlage für seine Arbeit als Trainer, die bei den diesjährigen Weltmeisterschaften gute Früchte getragen hat - Unten links: Ebenso wie bei den Männern fielen auch bei den Frauen die ersten drei Plätze in der Einzelwertung an die UdSSR. Galina Kortschuganowa (Bildmitte) siegte vor Taissia Peressekina (rechts im Bild) und Margarita Kirsanowa (links) - Unten rechts: Prominente Gäste unter den Zuschauern waren der weltberühmte Testpilot Georgi Mossolow, der auf MiG-21 F aufsehenerregende Weltrekorde flog, und sein Lehrer, der ehemalige Testflieger Mark Gallai

Fotos: Stache



Wer Prognosen stellt, muß damit rechnen, daß sie durch die Realitäten über den Haufen geworfen werden. Wir waren uns darüber im klaren, als wir im August-Heft einige Bemerkungen zu den IV. Weltmeisterschaften im Kunstflug veröffentlichten. Dort schrieb Werner Garitz, Vorsitzender der Motorflugkommission des Aeroklubs der DDR: „Allerdings muß auch gesagt werden, und das bewiesen die bisherigen Weltmeisterschaften, daß den Favoriten ein Erfolg nicht leicht fallen wird.“ Und wir hofften, „daß unsere Jungen nach der Abrechnung insgesamt in der ersten Hälfte des Teilnehmerfeldes zu finden sein werden und, wenn alle Erwartungen in Erfüllung gehen, auch einer im Finale mit den Besten der Welt um eine vordere Platzierung kämpft.“

Soweit also unsere Prognosen. Die erste traf hundertprozentig ein: Noch nie hatten es die favorisierten Piloten in dem Feld von 54 Männern und 10 Frauen so schwer wie diesmal. Nach den drei Disziplinen des Halbfinals betrug der Abstand zwischen dem Ersten und dem Zehnten nur rund tausend Punkte, und bis zum Achtzehnten lagen nur weitere 250 Punkte! Das sind, auf die Punktzahl des Ersten (15 299,6) umge-

rechnet, nur rund 7 Prozent Differenz zum Zehnten und 8 Prozent zum Achtzehnten. Diese noch nie dagewesene Leistungsdichte bewog übrigens die Jury, insgesamt 18 Piloten zum Finale zuzulassen. Und unter diesen 18 Finalisten befanden sich vier unserer Jungen! Hier mußten wir unsere Prognose korrigieren. Wir haben das nie so gern getan wie an jenem Tage, als das Ergebnis des Halbfinals feststand! Die Addition der Einzel-Punktzahlen ergab: Die Bronzemedaille für die DDR-Mannschaft! Mit nur 56,5 (!) Punkten Rückstand hinter der ČSSR und der sicher führenden UdSSR hatten unsere Jungen einen hervorragenden dritten Platz erkämpft. Ein nicht erwarteter, kaum erhoffter, aber vollkommen verdienter Erfolg für Günter Börner, Erwin Bläske, Peter Kahle, Dieter Kappahn und Heinz Hübler!

Mit diesem Ergebnis stand noch ein zweites fest: Nach der UdSSR, die fünf Piloten ins Finale gebracht hatte, hatten wir neben der ČSSR mit vier Männern die meisten Teilnehmer im Endkampf. Spanien konnte drei Piloten ins Schlusfrennen schicken, Frankreich und Großbritannien je einen. Unter diesen 18 Finalisten befanden sich der Weltmeister von 1960, Ladislav Be-





Das leistungsstärkste Flugzeug der diesjährigen Weltmeisterschaft war zweifellos die sowjetische Jak-18 PM. Die Vorderansicht zeigt deutlich den Tragflügel mit der auf 2° verringerten V-Stellung



In der Seitenansicht unterscheidet sich die Jak-18 PM von ihrem Vorgängermuster lediglich durch die um etwa 1,5 m nach hinten verlegte Kabine. Unter der Motorhaube stecken 300 PS!



Der polnische „Beskid I“ ist nichts anderes als eine Modifikation des Z-126 „Trenner“ mit 160-PS-Triebwerk Walter „Minor 6-III“, einem um 27 cm verkürzten Rumpf und veränderten Tragflügeln



Doppeldecker hatten bei den diesjährigen Weltmeisterschaften keine Chance – auch nicht dieser originelle amerikanische „Pitts Special“ mit 180-PS-Motor. Die Spannweite der Maschine beträgt nur viereinhalb Meter

zák (ČSSR) und der Titelträger von 1964, Tomas Castanos (Spanien). Der Champion von 1962, Josef Toth, konnte sich als 28. des Halbfinals nicht qualifizieren. Die westdeutschen Vertreter Pawolka und Wolfrum, kamen über die Plätze 44 und 45 nicht hinaus.

So befanden sich unsere vier Jungen in einem Klassefeld, in dem fast jeder zu den Favoriten zählte. Mit ihren Punkten aus dem Halbfinale (Günter Börner 14 442,1; Erwin Bläske 14 225,8; Peter Kahle 14 217,6; Dieter Kapphahn 14 041,8 P.) hatten sie sich eine gute Ausgangsposition erkämpft, wenn es auch schon ziemlich sicher war, daß die sowjetischen Piloten den Weltmeister unter sich ausmachen würden. Die Praxis bestätigte diese Voraussage denn auch: Wladimir Martemjanow holte sich mit 26 289,5 Punkten den Titel vor seinen Landsleuten Wadim Owsjankin (26 028,6), Wladimir Piskunow (25 323,5) und Alexej Pimenow (24 988,1). Ladislav Bezák (ČSSR) wurde mit 24 844,1 Punkten Vierter, dann folgte unser Günter Börner mit nur 69,1 (!) Punkten Rückstand (24 775,0) auf Platz 6. Erwin Bläske (24 532,4) wurde Zehnter, Peter Kahle (24 400,8) belegte den zwölften und Dieter Kapphahn (24 246,1) den sechzehnten Platz.

Die IV. Weltmeisterschaften im Kunstflug wiesen mit 54 männlichen und 10 weiblichen Piloten nicht nur eine Rekordbeteiligung auf, sie stellten auch hinsichtlich der bereits erwähnten Leistungsdichte alle bisherigen Titelkämpfe in den Schatten. Trainer Kurt Rusch hatte das auch erwartet und das Training von vornherein anhand der Ergebnisse und des Leistungsniveaus der Weltmeisterschaften 1964 in Bilbao darauf abgestimmt. Und – wie wir gesehen haben – mit vollem Erfolg. Man sollte es hier einmal sagen: Das, was unsere Jungs in Moskau gezeigt haben, ist nicht zuletzt der Arbeit von Kurt Rusch mit zu verdanken. Noch nie hat ein Trainer unseres Aeroklubs eine solch geschlossene Mannschaft hervorgebracht. Seine Methode ist, wie die Ergebnisse in Punkten und Zehntelpunkten ausweisen, die richtige. Dazu gehört auch, daß es in unserer Mannschaft keinen Ausfall gab, keinen „Versager“. Alle haben die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt, zum Teil sogar übertroffen. Das war die Voraussetzung dafür, daß der „Schlachtplan“ aufging: Verteidigung des dritten Platzes von Bilbao in der Mannschaftswertung und Qualifizierung von zwei Piloten für das Finale. Nun, wir haben gesehen, daß dieser Plan nicht nur aufging, sondern daß in der Mannschaftswertung mit ein bißchen Glück sogar ein zweiter Platz möglich gewesen wäre und daß Spanien (1964 vor uns) mit 453 Punkten Abstand klar distanziert werden konnte. In der Einzelwertung waren vier unserer Jungs im Finale, davon zwei sogar unter den ersten Zehn!

Noch nie haben unsere Kunstflieger im Ausland so gut abgeschnitten. Ein Grund zur Freude, aber kein Grund, auf dem Erreichten stehenzubleiben. Noch ist, wie Trainer Kurt Rusch versicherte, eine Steigerung möglich. Noch sind die Potenzen unserer Piloten nicht ausgeschöpft, und auch bei unseren Flugzeugen läßt sich noch einiges verbessern und verändern.

Wir haben also auch allen Grund zum Optimismus.