

Wettkampf der sozialistischen Länder:

# Rekorde und Diamanten

Am polnischen Leistungszentrum Leszno, dem Austragungsort der nächsten FAI-Europameisterschaften, starteten die besten Segelflieger sozialistischer Länder zu ihrem diesjährigen Vergleich. Der Wettkampf war vom Wetterglück begünstigt, und weil die routinierten polnischen Organisatoren klug die jeweiligen Tagesaufgaben und Strecken aussuchten, flogen die Teilnehmer weit und schnell wie noch nie in der Geschichte dieser Veranstaltung, und es fielen auch mehrere nationale Rekorde.

In der Offenen Klasse wurde von den Tagessiegern keine einzige Disziplin unter 100 km/h absolviert. Da die teilnehmenden Länder in Vorbereitung auf die Europameisterschaft 1990 ihre international erfahrensten Piloten ins Rennen geschickt hatten, stand dieser Vergleich auf einem sehr hohen sportlichen Niveau.

**ANDREAS KÜHL**, Mitglied unserer Auswahlmannschaft, berichtet:

Alle Piloten der ČSSR, Polens und der UdSSR, mit denen wir uns vergleichen mußten, besaßen Welt- und Europameisterschaftserfahrungen, waren wenige Wochen zuvor fast alle auch bei den Welttitelkämpfen in Österreich gestartet,

wie der amtierende Europameister Janusz Trzeciak und der EM-Dritte Janusz Centka, Polen, wie Pavel Cerny und Milos Dedera, ČSSR, oder Antanas Rukas aus der UdSSR. Gegenüber ihren Erfahrungen nimmt sich unsere Strecken- und Wettkampfpraxis sehr bescheiden aus.

Wir konnten in diesem Jahr mit einem kompletten Aufgebot diesen Wettkampf bestreiten. Durch die großzügige Unterstützung des Weimarwerkes und des Bandstahlkombinates Eisenhüttenstadt war auch die technische Absicherung mit sechs „Wolga“ im Gegensatz zu einigen zurückliegenden Auslandswettkämpfen solide.

Unsere Anreise in Leszno erfolgte bei strömendem Regen. Das Wetter konnte also nur besser werden. Und unsere Hoffnungen wurden nicht nur erfüllt, sondern wir erlebten in den folgenden zwei Wochen ein Segelflugwetter, bei dem selbst die polnische Vielflieger von „australischen“ Bedingungen schwärmten.

Zur ersten Disziplin stellte der Wettkampfleiter, Henryk Muszczynski, Aufgaben zwischen 262 und 362 km. Das Briefing und die Wetterberatung wurden allerdings nur in polnisch abgehalten, weshalb diese Information für uns mehr ein

Raten als eine Beratung war. Ein Dolmetscher stand leider nicht zur Verfügung.

Wir meldeten uns in allen Klassen zeitig vom Flugplatz ab, mußten dann aber leider erleben, wie unsere Konkurrenten, die bei optimalen meteorologischen Bedingungen flogen, uns ein- und überholten. Nach Vorliegen der Tagesergebnisse sahen wir uns fast am Ende der Tabellen und mit Rückständen von 15 bis 20 km/h.

Bei der Auswertung am Abend mußten wir uns eingestehen, daß wir den Abmeldezeitpunkt zu früh gewählt hatten und außerdem beim schnellen Fliegen unter solch günstigen meteorologischen Voraussetzungen noch viel zu lernen haben. Beeindruckt waren wir auch von einigen Hochleistungsseglern, beispielsweise von Discus und SZD-55, die in ihren Flugleistungen und -eigenschaften offensichtlich eine Klasse besser als der Jantar sind. Mir gefiel besonders das neue polnische Flugzeug, dessen sichelartige Flügelgeometrie an das elegante Aussehen eines Mauerseglers erinnert. Selbst mit 150 Liter Wasserballast kreist SZD-55 mit fast 60° Schräglage im Kern des Aufwindes, während der Jantar in kleinen Platzrunden außen herumfliegt. Natürlich haben wir es bei Janusz Centka, der



Die schnelle Transporttechnik der DDR-Auswahlmannschaft

den SZD-55 flog, auch mit einem exzellenten Können zu tun, der das Vermögen der Konstruktion voll ausschöpfte. Er gewann von sieben Disziplinen fünf, und von den 7000 möglichen Punkten gab er nur 22 ab!

Bereits für die zweite Disziplin schrieb der Wettkampfleiter ein 508 km langes Dreieck aus. In unserer Mannschaft herrschte daraufhin erwartungsvolle Aufregung, waren doch drei unserer Piloten noch nicht im Besitz des begehrten 500-km-Diamanten. Außerdem erfüllte dieses Dreieck die FAI-Bedingungen für Rekorde. Den größten Respekt vor dieser Aufgabe hatte unser jüngstes Mannschaftsmitglied, Ute Henke aus Pasewalk, denn sie war erst am Tag zuvor mit 262 km ihre bisher längste Strecke geflogen. Wie würde sie nun diese fast doppelt so große Distanz bewältigen?

Einigkeit herrschte in der Mannschaft über den Abmeldezeitpunkt: So früh wie möglich. Um 11 Uhr 13 flogen unsere Frauen mit Kurs Tuczno ab. Es haben sich bereits gut aussehende Wolkenstraßen gebildet. Die Basis steigt auf 2200 m. Leider muß Ute Henke bereits nach 30 km den Gruppenflug aufgeben, denn Anett Arndt ist schneller. Jedoch bereitet der Pasewalkerin die Orientierung keine Schwierigkeiten. Sie findet ihren Kurs immer wieder bestätigt, wenn andere Wettkämpfer auftauchen. Aus 15 km Entfernung und 2000 m Höhe steuert Ute den 1. Wendepunkt an. Sie hat hier aber einen ungünstigen Flugweg, verliert dabei 1200 m. An der Wende kurvt zwar ein Segler, aber das Steigen ist schwach. Also schnell das Wendepunktfoto schießen und zu den auf Kurs kreisenden Flugzeugen weiterfliegen. In 600 m Höhe wird unsere Jüngste unruhig, läßt einen Teil des Wasserballastes ab. Das folgende Steigen ist auch nur schwach.

In 1000 m Höhe fliegt sie weiter. Bei 90° Seitenwind und der hohen Basis findet sie nicht mehr das optimale Steigen, kommt nicht über 1200 m. Erst nach der Hälfte der Distanz erreicht Ute wieder ein thermisch günstigeres Gebiet. Und die 300-km-Strecke für die 1. Gold-C-Bedingung vor Augen – ihr erstes Ziel – geben zusätzlich Auftrieb. 45 Minuten später hat sie den 2. Wendepunkt in Barlinek erreicht. Die Uhr zeigt 16.00. Nach 30 km unter wolkenlosem Himmel und zusammen mit einem nordkoreanischen Piloten erreicht sie wieder die Wolkenbasis, doch die thermische Entwicklung scheint nun zu Ende zu gehen. Leszno rückt zwar in die Nähe, aber noch reicht die Höhe nicht für einen sicheren Anflug. Über Funk fragen die bereits gelandeten Mannschaftskameraden an, helfen bei der Errechnung der Anflughöhe. Zwar traut Ute dem Zielanflugrechner nicht so recht, aber schließlich überfliegt sie um 18.00 Uhr sicher das Zielband. Landeanflug, letzte Konzentration, Landung. Sie rollt aus, bleibt dann fassungslos in ihrer Kabine sitzen: Sie hat die 508 km geschafft!

Die weitere erfolgreiche Ausbeute an diesem Tag: DDR-Rekord bei den Männern durch Eberhard Wötzel und Joachim Oelschlägel, die im Gruppenflug 100,7 km/h erreichten. Und auch bei den Frauen ein neuer Geschwindigkeitsrekord: Anett Arndt schaffte 88,27 km/h. Gleichzeitig hatte sie damit ihren 500-km-Diamanten erflogen, den an diesem Tag auch Dr. Kurt Kriese



Eine ASW 20L, welche die ČSSR-Spitzenflieger neben ASW 19, Ventus und Discus in Leszno flogen.



Vom Wettkampf der sozialistischen Länder kehrte Ute Henke, Bezirk Neubrandenburg, mit zwei Diamanten für die Gold-C zurück. Die 24jährige Diplom-Sportlehrerin mußte in ihrem ersten Auslandswettkampf gegen Weltklassefliegerinnen starten, sammelte dabei wertvolle Erfahrungen.

Fotos: Kühl (2), Buch

zurück. Dieser heißt Milos Dedera. Er übernimmt damit zugleich die Führung. Bemerkenswert: Dedera flog auf Ventus b mit nur 16,6 m Spannweite gegen die Jantar-2B und Lak-12 mit ihren über 20 m messenden Flügeln. Aber während der Ventus im Gleiten den Langflüglern fast ebenbürtig ist, besitzt er im Kreisen durch seine Wendigkeit sogar Vorteile.

Am folgenden Tage erreichen die Sieger Geschwindigkeiten, wie wir sie noch nie erlebt haben. Unser Schnellster, Dr. Kurt Kriese, fliegt mit 110 km/h ebenfalls eine beachtliche Geschwindigkeit.

Am 27. Juli läßt das Wetter sogar noch eine Steigerung zu. Schwacher Wind, 4/8 Kumulusbewölkung mit einer Basis von 2000 bis 2400 m lassen unsere Herzen höher schlagen. Kurt und ich halten eine Verbesserung des erst fünf Tage alten DDR-Rekords auch mit unserem Jantar-Standard-2 für möglich. Das heißt, wir müssen vor der Wettkampfabmeldung, für die keine Höheneinschränkung besteht, unter 1000 m die Uhr fotografieren, kurbeln uns dann auf eine größere Höhe, fotografieren ein zweites Mal, um keinen Zeitverlust in der Tageswertung hinnehmen zu müssen, und fliegen getrennt davon. Im Gegensatz zu unseren beiden Piloten in der Offenen Klasse, die den Gruppenflug meisterhaft beherrschen und nutzen, sind Kurt und ich Einzelkämpfer. Wir fliegen oft auf unterschiedlichen Flugwegen.

Anfangs bringen die von mir angeflogenen Wolken nicht das erwartete Steigen, aber nach etwa 40 km kann ich die Sprunggeschwindigkeit erhöhen, fliege hin und wieder auch unter Wolkenstraßen ohne einen einzigen Kreis und erreiche schließlich mit 108 km/h meine beste Wettkampfleistung. Auch der Rekordversuch glückt: 103 km/h ermitteln die Schiedsrichter (über diesen Rekordflug in der FR demnächst mehr). Anett Arndt gelingt ebenfalls noch einmal eine Rekordverbesserung: 98 km/h.

Außerdem flogen die Frauen der ČSSR, Polens sowie die Männer der ČSSR neue Landesrekorde auf dem 500-km-Dreieck.

Die folgenden Tage waren dann durch abnehmenden Hochdruckeinfluß und das Heranziehen einer Warmfront gekennzeichnet. Trotzdem erreichten die Sieger wieder über 100 km/h. Und unsere Abstände zu ihnen verringerten sich deutlich. Mehr und mehr machten sich die gewonnenen Erfahrungen bemerkbar, außerdem zahlte sich eine zunehmend bessere Zusammenarbeit mit unserem Bodenpersonal aus. Die letzte Disziplin beendeten unsere Piloten in der Offenen Klasse schließlich mit einem Rückstand von nur 1 km/h zum Sieger. Kurt erreichte mit 100 km/h ebenfalls eine gute Platzierung. Ich dagegen hatte einen Pechtag, fotografierte einen falschen Wendepunkt, büßte damit 800 Punkte ein.

Nach sieben anspruchsvollen Tagesaufgaben in Folge ging ein Wettkampf zu Ende, der uns zwar keine vorderen Platzierungen, aber neben den erfolglosen Rekorden und Diamanten wertvolle Erfahrungen brachte. Selbst die älteren Mitglieder unserer Auswahlmannschaft hatten noch nie einen Wettkampf bestreiten können, der unter solch idealen meteorologischen Bedingungen abließ.

## Wettkampf der sozialistischen Länder 1989

Ort: Leszno, VR Polen  
 Teilnehmer: 36 Piloten aus 5 Ländern: ČSSR, DDR, KdVR, UdSSR  
 Segelflugzeugtypen: LAK-12 (2), Jantar-2B (6), Ventus b (16,6 m/2), SZD-55 (1), Brawo (2), ASW 15 (1), ASW 19B (2), Discus (1), Jantar-St. (19)  
 Schleppflugzeuge: Wilga, Jak-12  
 Wettkampfleiter: Henryk Muszczynski  
 Hauptkumpfrichter: Jerzy Motaca  
 Wetter: Ein sich von West- nach Mitteleuropa verlagerndes Hochdruckgebiet bestimmte die meteorologischen Bedingungen im Wettbewerbszeitraum.  
 Bei 2-4/8 Kumulusbewölkung betrug das mittlere Steigen 2-3, maximal 5-6 m/s. Die Wolkenbasis lag bei 1700 bis 2400 m, die Sicht war gut bis sehr gut. Windgeschwindigkeit 2-4 m/s.

**Länderwertung:**

1. Polen 1	38 893 Punkte
2. Polen 2	37 838 Punkte
3. ČSSR	37 737 Punkte
4. UdSSR	35 445 Punkte
5. DDR	28 915 Punkte
6. KdVR	7872 Punkte

(nur mit 2 Piloten in der Standardklasse)

### Standardklasse, Frauen (11 Teiin.)

Platz	Name	Land	Flugzeugtyp	Disziplin	21. 7. 89	22. 7. 89	23. 7. 89	25. 7. 89	27. 7. 89	29. 7. 89	30. 7. 89	Gesamtpunkte
					Mehreck	Dreieck	Dreieck	Mehreck	Dreieck	Mehreck	Dreieck	
					92,27 km/h	106,83 km/h	93,54 km/h	116,47 km/h	113,28 km/h	97,43 km/h	98,86 km/h	
1.	B. Grzelak	Polen 2	Jantar-St. 3	P	1000	943	907	931	964	830	754	6329
2.	A. Chrzaszcz	Polen	Jantar-St. 3	U	988	948	907	921	964	827	758	6319
3.	D. Wiene	UdSSR	Jantar-St. 1	P	860	922	895	936	836	945	834	6228
4.	H. Zejdowa	ČSSR	Discus	N	944	998	145	1000	1000	1000	1000	6087
5.	L. Kučerova	ČSSR	ASW 19B	K	796	1000	933	895	841	892	627	5984
6.	U. Wojda	Polen 1	Brawo	T	988	845	905	770	884	794	703	5884
10.	A. Arndt	DDR	Jantar-St. 2	E	525	760	627	714	863	680	394	4568
11.	U. Henke	DDR	Jantar-St. 2	E	452	369	567	155	291	629	401	2864

### Standardklasse, Männer (15 Teiin.)

Platz	Name	Land	Flugzeugtyp	Disziplin	21. 7. 89	22. 7. 89	23. 7. 89	25. 7. 89	27. 7. 89	29. 7. 89	30. 7. 89	Gesamtpunkte
					2x Dreieck	Dreieck	Dreieck	Mehreck	Dreieck	Mehreck	Dreieck	
					332 km	508 km	442 km	436 km	501 km	356 km	287 km	
					107,4 km/h	111,89 km/h	97,79 km/h	118,71 km/h	112,14 km/h	98,89 km/h	104,55 km/h	
1.	J. Centka	Polen 1	SZD-55	P	1000	1000	1000	993	1000	1000	985	6978
2.	S. Zientek	Polen 1	Brawo	P	967	970	979	994	963	987	975	6835
3.	P. Cerny	ČSSR	ASW 19B	U	917	953	834	1000	957	957	952	6570
4.	M. Rachwal	Polen 2	Jantar-St. 3	N	863	961	944	935	915	927	1000	6545
5.	P. Frackowiak	Polen	Jantar-St. 3	K	851	826	951	984	983	833	978	6406
6.	T. Krok	Polen 2	Jantar-St. 3	T	960	919	945	849	907	891	767	6238
10.	K. Kriese	DDR	Jantar-St. 2	E	821	739	708	885	592	834	943	5422
11.	A. Kühl	DDR	Jantar-St. 2	E	810	732	709	842	938	745	119	4995

### Offene Klasse, Männer (10 Teiin.)

Platz	Name	Land	Flugzeugtyp	Disziplin	21. 7. 89	22. 7. 89	23. 7. 89	25. 7. 89	27. 7. 89	29. 7. 89	30. 7. 89	Gesamtpunkte
					Mehreck	Dreieck	Dreieck	Mehreck	Mehreck	2x Dreieck	Dreieck	
					362 km	508 km	501 km	478 km	670 km	412 km	355 km	
					105,64 km/h	118,81 km/h	105,99 km/h	123,83 km/h	121,95 km/h	100,22 km/h	100,9 km/h	
1.	M. Dedera	ČSSR	Ventus b		959	932	1000	988	1000	995	987	6861
2.	F. Kepka	Polen 1	Jantar-2b	P	1000	913	949	1000	956	1000	978	6796
3.	J. Trzeciak	Polen 1	Jantar-2b	U	967	927	953	999	990	961	1000	6786
4.	S. Stachurski	Polen 2	Jantar-2b	N	917	834	948	840	956	989	981	6465
5.	A. Rukas	UdSSR	LAK-12	K	830	1000	948	915	909	961	875	6432
6.	M. Pozniak	Polen 2	Jantar-2b	T	949	825	942	854	958	997	843	6377
9.	J. Oelschlägel	DDR	Jantar-2b	E	634	753	948	735	742	781	973	5566
10.	E. Wötzel	DDR	Jantar-2b	E	631	753	879	745	743	777	977	5505