

VIII. Segelflugweltmeisterschaften in Köln-Butzweilerhof

Begünstigt durch herrliches Sommerwetter, begannen am 4. Juni die VIII. Segelflugweltmeisterschaften auf dem vor den Toren der Stadt Köln gelegenen Sportflugplatz Butzweilerhof. Nach den Begrüßungsansprachen des Vorsitzenden der Segelflugkommission und zugleich Organisers des Wettbewerbs, Seff Kunz, des Präsidenten des DAeC, Harald Quandt, des Vizepräsidenten der FAI, Jaques Allez und schließlich des Präsidenten der Internationalen Segelflugkommission der FAI, „Pirat“ Gehriger, eröffnete Staatssekretär Dr. Seiermann im Namen der Bundesregierung die Weltmeisterschaften, die mit hervorragenden Kunstflügeln der Piloten Falderbaum und Tilling eingeleitet wurden.

Während der vorhergehenden Trainingstage hatte die Organisation genügend Gelegenheit gehabt, sich so einzuspielen, daß allgemein gesehen der Ablauf des Wettbewerbs erfreulich reibungslos funktionierte. Unschätzbare Dienste hatte dabei die Luftwaffe geleistet, die mit 25 Do 27

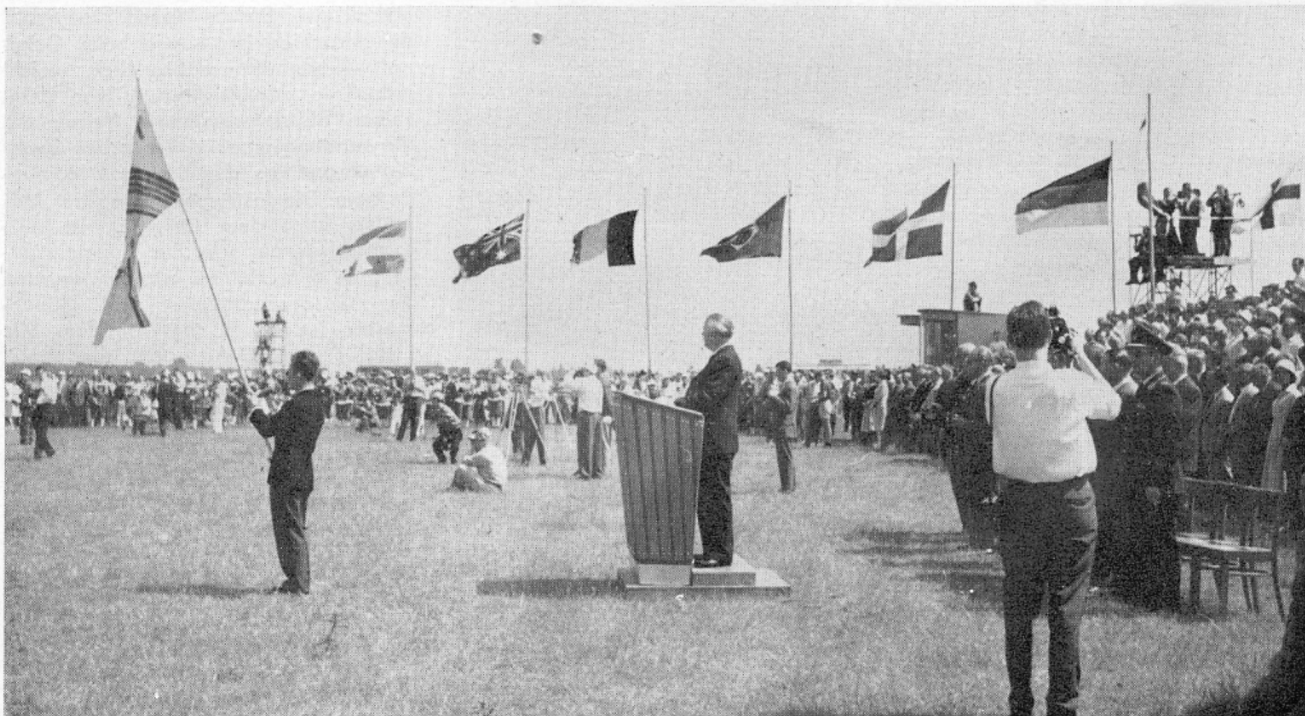
die sonst wohl kaum aufzutreibenden Schleppmaschinen stellte und darüber hinaus mit drei Sikorski-Hubschraubern die Transportmittel lieferte, um zum Beispiel die Funktionäre an die Wendepunkte zu bringen. Außerdem wurden von der Bundeswehr auch Meßtrupps zur Verfügung gestellt, ohne die eine einwandfreie Beurkundung der fliegerischen Leistungen nahezu unmöglich gewesen wäre.

Allgemein wurde es sehr bedauert, daß die russischen Piloten ausgeblieben waren, deren A-15 Maschinen angeblich nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnten, so daß der Mannschaftsführer der Sowjets schon während der Besprechungen in Paris die Teilnahme sehr in Frage stellen mußte. Auch die Tschechen hat man sehr vermißt, die nicht nur hervorragende Piloten, sondern mit den Mustern Démant, Spartak und Standard auch technisch sehr interessante Flugzeuge mitgebracht hätten. Ebenso die Ungarn, deren Györ 2, Standard Futár und Junius 182 man gern näher in

Augenschein genommen hätte. Die Kanadier schließlich sagten noch in letzter Minute ab, weil ihr Flugzeug nicht mehr rechtzeitig fertig geworden ist und die Jugoslawen brachten statt zwei nur eine Meteor an den Start, so daß sich die Teilnehmerzahl um recht vielversprechende Piloten und Flugzeuge schon vor Wettbewerbsbeginn reduziert hatte.

Ehe wir nun über den Verlauf des Wettbewerbs berichten, zunächst eine Übersicht über das eingetroffene Flugzeugmaterial, wobei wir teilweise auf das Abschneiden während der Weltmeisterschaften schon vorgreifen.

Bevorzugtes Flugzeug der Standardklasse war die von Rudolf Kaiser konstruierte Ka 6, die in insgesamt 18 Exemplaren (davon zweimal in der Offenen Klasse) zum Einsatz gelangte. Die Bréguet 905 „Fauvette“ flogen vier Piloten, und die Typen Mucha-Standard, Pic-3 c, Skylark II, Standard-Austria und Zugvogel IV waren je zweimal vertreten. Diese Typen ha-



Seff Kunz, Leiter der Segelflugkommission des DAeC und Organisator der Segelflugweltmeisterschaften in Butzweilerhof, bei der Begrüßungsansprache. Vor dem Podium die Fahne der FAI.

ben wir unseren Lesern in Dreiseitenansichten mit allen technischen Daten bereits in THERMIK Heft 6/1959 vorgestellt, so daß wir hier nicht näher darauf eingehen brauchen. Die Beschreibung des Zugvogel IV brachten wir bereits in THERMIK Heft 8/1958.

In Linienführung und Finish, nicht zuletzt aber auch in den Flugleistungen besonders hervorstechend, fiel die Standard-Austria sehr angenehm auf, die gegenüber dem Prototyp als Änderung ein ungepfeiltes V-Leitwerk erhalten hatte. Wie schon vorauszu-sehen war, wurde dieser Maschine der OSTIV-Preis für die beste Konstruktion der Standardklasse zugesprochen. Auch über dieses Flugzeug haben wir in THERMIK Heft 7/1959 schon ausführlich berichtet, wobei wir auch auf die vielversprechende neuartige Bauweise dieses Flugzeuges detailliert eingingen.

Von den Neukonstruktionen war vor allem die neue SZD-24 „Foka“ zu bewundern, die bemerkenswerterweise das Erstlingswerk des ehemaligen Modellfliegers Dipl.-Ing. W. Okarmus darstellt. Auch auf dieses Flugzeug werden wir noch ausführlich eingehen, ebenso, wie wir auch die beiden italienischen Neuschöpfungen EC-39 „Uribel“ von Dr.-Ing. Edgardo Ciani und die von Ing. Morelli entwickelte M-100 S in Typenbeschreibungen behandeln werden.

Weitere Muster der Standardklasse waren die SGS-1-23 H der Schweizer Aircraft Corporation, Elmira/USA, eine sehr sauber ausgeführte Ganzmetallmaschine aus der Serienproduktion. Zum Schluß endlich soll noch die „Olympia“ Erwähnung finden, die als Stammvater der Standardklasse in einem Stück geflogen wurde.

In der Offenen Klasse war die Skylark III beziehungsweise III b insgesamt sechsmal vertreten, ein Beweis für die weltweite Verbreitung Slingsby'scher Konstruktionen. Unbestritten der Star des Wettbewerbs war die von Dipl.-Ing. B. Szuba entwickelte „Zefir 2“. Gegenüber dem Prototyp (siehe THERMIK Heft 4/1959 S. 72) fielen besonders die Änderungen am Leitwerk auf, was sich unter anderem auch durch den Einbau eines Bremsschirmes im Rumpheck als erforderlich erwies, sowie der geänderte Klappenantrieb. Die Fowler-Flaps werden nicht mehr hydraulisch angetrieben, was viele Schwierigkeiten mit sich brachte, sondern nunmehr mechanisch betätigt. Auch auf dieses Muster werden wir in einer der nächsten Ausgaben ausführlich zurückkommen. Sehr große Erwartungen wurden dem Phönix entgegengebracht, der nunmehr mit einem T-Leitwerk ausgerüstet wird. Dieses hervorragende Flugzeug, des-



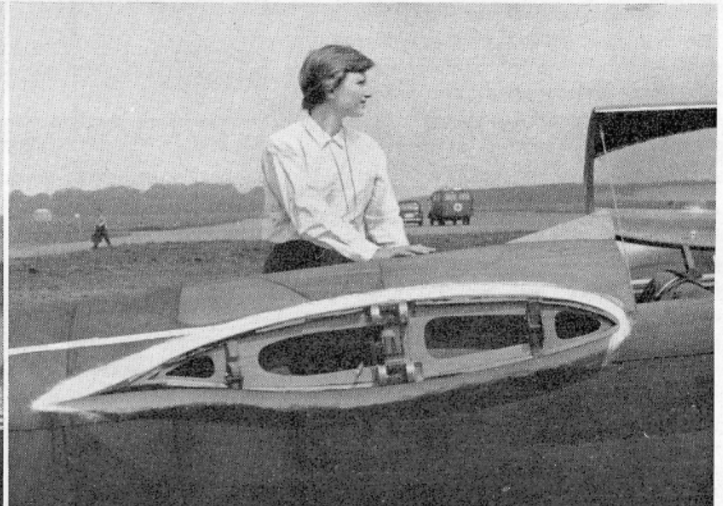
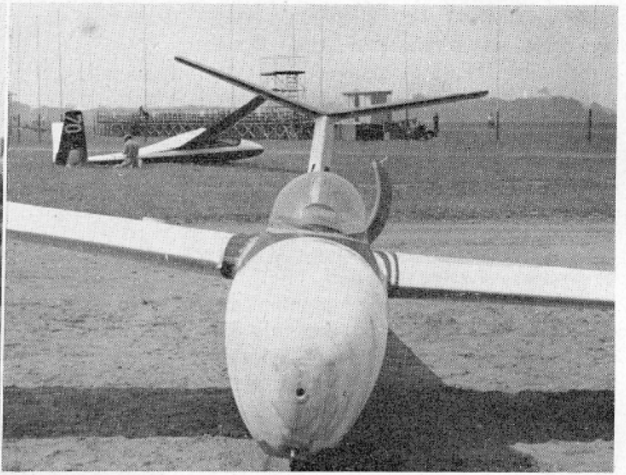
Die Mannschaft der USA: Mannschaftsführer Paul Schweizer, Richard H. Johnson, Dick Schreder und Paul F. Bikle. Auf dem Bild rechts Karl Ruckstuhl, Mannschaftsführer des Schweizer Teams.



Kurz vor dem Start: Adam Witek (Polen) in seiner SZD-24 „Foka“. Neben dem Flugzeug: Dr. Ernst Frowein, Leiter der Wettbewerbsjury.



Der einzige jugoslawische Pilot, Mrak, in seiner Meteor 60. Bei der Meteor 60 handelt es sich um das gleiche Muster, welches schon in St. Yan dabei war. Neben einigen kleineren Änderungen wurde lediglich die Haubensektion geändert, was am Rückspannt gut zu erkennen ist.



Dick Johnsons RHJ-6, auch „Mahagonibomber“ genannt (siehe auch THERMIK 1/1960 S. 15). Auffallende Merkmale die „bubble“-Haube (der zweite Sitz ist durch eine Klappe verschalt) und das T-Leitwerk mit V-Form. Unten rechts: Zwei im Profil — Mrs. Alice Johnson, die unermüdliche Helferin ihres Mannes und . . . der Flügelschnitt an der Wurzel. Wie schon berichtet, verwendete Johnson für sein Flugzeug Laminarprofile, die von dem Aerodynamiker Dr. Richard Eppler entworfen wurden.



Hochleistungseinsitzer SZD-19 „Zefir 2“, eines der technisch ausgefeiltesten Flugzeuge der Welt. Wenn man die raffinierte Linienführung dieses Hochleistungsseglers bewundert, möchte man nicht glauben, daß der Entwurf das Erstlingswerk des Konstrukteurs Dipl.-Ing. Bogumil Szuba darstellt.



Auch die SZD-24 „Foka“ ist eine Erstkonstruktion, die der beim SZD tätige Dipl.-Ing. Okarmus geschaffen hat. Grundsätzliche Erfahrungen, die zum Beispiel bei der Gestaltung des Pilotensitzes am Zefir gewonnen wurden, fanden hier eine Anwendung.

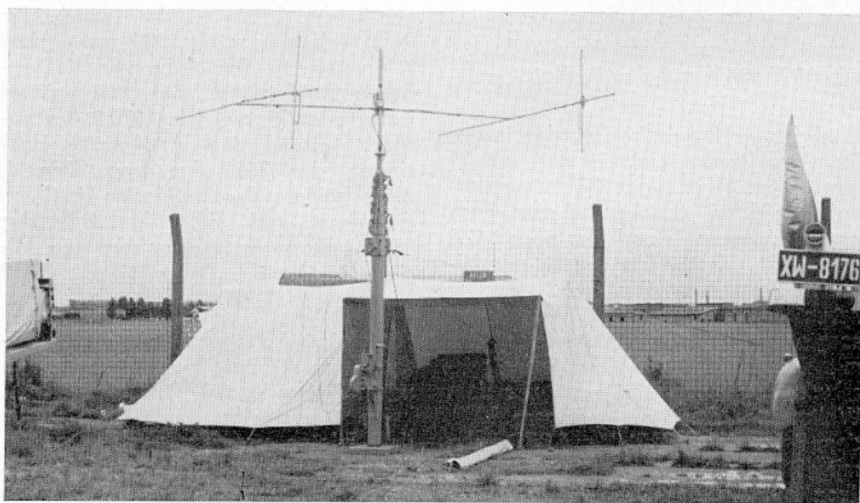
sen Oberflächenbeschaffenheit ein wohl nicht mehr zu überbietendes Optimum erreicht hat, konnte sich im Verlaufe der Weltmeisterschaften allerdings nur im Mittelfeld plazieren. Offensichtlich war Haase noch nicht so recht darauf eingeflogen, andererseits mag es auch an der mangelnden Reife gelegen haben, daß dieses Flugzeug nicht besser abschnitt. Kinderkrankheiten, mit denen wohl jede Neuentwicklung behaftet ist, können eben nur dann ausgemerzt werden, wenn die dazu erforderliche Zeit zur Verfügung steht.

Mit den Mustern Meteor 60, Bréguet 901 und Elfe III-M waren die Super-Orchideen von St. Yan am Start, die sich aber ebenso wenig zu plazieren vermochten wie der Phönix, in den man vielleicht zu hochgespannte Erwartungen gesetzt hatte. Sehr großes Interesse wurde der RHJ-6 entgegengebracht, die Johnson selbst entworfen, konstruiert und gebaut hatte. Dieses als Doppelsitzer ausgelegte Flugzeug (in dem für den zweiten Sitz vorgesehenen Raum hatte Johnson die Batterien usw. verstaut), litt wie andere Neuentwicklungen vor allen Dingen daran, das es infolge Zeitmangels noch nicht eingeflogen werden konnte, andererseits aber überhaupt noch nicht fertig war. Ein wesentlicher Punkt für die Leistungsfähigkeit eines Segelflugezeuges ist die Oberflächenbeschaffenheit. Johnsons Maschine war von der angestrebten Bestform noch weit entfernt. In dem Zustand, wie die RHJ-6 in Köln geflogen wurde, hat die Maschine eine Gleitzahl von etwa 30. Die rechnerisch zu erwartende Gleitzahl liegt jedoch bei 44, und Johnson ist überzeugt, dieses Ziel nach Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit auch zu erreichen. Was durch mühevollen Spachtel- und Schleifarbeit an Widerstandsersparnis erzielt werden kann, hatte Johnson bei seiner Streckenweltrekordmaschine RJ-5 unter Beweis gestellt, bei der die Verhältnisse ähnlich lagen. Auf die RHJ-6 werden wir in einem gesonderten Bericht ebenfalls noch ausführlicher eingehen, desgleichen auch auf die von Richard E. Schreder konstruierte und gebaute H. P.-8. Dieses Ganzmetallflugzeug besitzt eine Reihe besonders interessanter technischer Merkmale, von denen hier nur auf die unseres Wissens erst-

mals an einem Leistungssegelflugzeug angewandte Flächenbelastung von 43 kg/m² hingewiesen sei, welche bisher als undiskutabel galt. Welches Leistungsvermögen in diesem Flugzeug steckt, stellte Dick Schreder im vergangenen Jahr unter Beweis, als er innerhalb weniger Tage drei neue Weltrekorde mit diesem Flugzeug aufstellen konnte. Während der Weltmeisterschaften zeigte Schreder, daß man auch in unserem mit weniger Thermik gesegneten Deutschland beachtliche Streckenflüge mit einem derartig hoch belasteten Segelflugzeug durchführen kann, was bisher für unmöglich gehalten wurde.

Nachfolgend nun eine Schilderung des Verlaufs der Wettbewerbstage.

In jeder Hinsicht vorbildlich und unübertroffen war die Ausrüstung der polnischen Equipe. Als Beispiel hier das Funkzelt mit Teleskopmast.



In jeder Hinsicht vorbildlich und unübertroffen war die Ausrüstung der polnischen Equipe. Als Beispiel hier das Funkzelt mit Teleskopmast.

1. Wertungstag, 4. Juni 1960

Zielflug mit Rückflug nach Koblenz-Kartheuse mit Geschwindigkeitswertung

Als Aufgabe für den ersten Wettbewerbstag wurde von der Wettbewerbsleitung ein Zielflug mit Rückkehr und Geschwindigkeitswertung nach dem 86,1 km entfernten Koblenz-Kartheuse ausgeschrieben. Der Meteorologe Dr. Kant, der während der Weltmeisterschaften für alle Teilnehmer eine Übersicht über die jeweilige Wettersituation gab, hatte an diesem Tage verhältnismäßig günstige thermische Verhältnisse und Aufwinde bis zu maximal 5 m/s in Höhen zwischen 1200 und 1600 m vorausgesagt, was sich während der Tagesabläufe auch bestätigte. Bei prächtigem Flugwetter begann der Start für beide Klassen um 12.30 Uhr, und innerhalb von 50 Minuten waren die 20 teilnehmenden Flugzeuge der Offenen Klasse und 35 Wettbewerber der Standardklasse durch die von Beginn an vorzüglich arbeitenden Do 27 Schlepper ihrem Element übergeben.

Schon dieser erste Wettbewerbstag brachte ausgezeichnete Ergebnisse. Von den 20 gestarteten Teilnehmern der Offenen Klasse erreichten 17 Piloten das Ziel und kehrten nach Zurücklegung der 172,2 km langen Wertungsstrecke zum Standort zurück. Sieger wurden die beiden Polen Edward Makula und Jerzy Popiel, die beide auf den erst kurz vor Wettbewerbsbeginn fertiggestellten Hochleistungssegelflugzeugen vom Typ SZD-Zefir 2 flogen. Makula und Popiel erhielten beide je 1000 Punkte, da sie die Wertungsstrecke mit nur 1 Sekunde Zeitunterschied bewältigt hatten. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 75 km/h. Dritter in der Offenen Klasse wurde Dick Schreder mit seiner HP-8 (69,1 km/h), gefolgt von Rudolfo Hosinger, Argentinien, auf Skylark III (66,18 km/h) und A. J. Deane-Drummond, Großbritannien, ebenfalls auf Skylark II mit 64,59 km/h. Ernst-Günter Haase mit dem neuen Phönix T kam mit 64,25 km/h auf den 7. Platz.

Ähnlich gute Ergebnisse wurden in der Standardklasse erzielt, in der von 35 gestarteten Flugzeugen 32 Butzweilerhof erreichten. Ausgesprochenes Pech hatte Filipusson, Island, der nach 162,8 km zurückgelegter Flugstrecke mit seiner Ka 6 kurz vor dem Ziel Butzweiler herunter mußte. Für eine Überraschung sorgte Johann Fritz, Österreich, der mit der beachtlichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 73,4 km/h vor dem Weltmeister der Standardklasse 1958, dem Polen Adam Witek auf SZD-Foka mit 69,94 km/h und dem Spanier Luis Juez auf Ka 6 mit 61,76 km/h den ersten Platz belegte. Der junge Österreicher Hans Resch, der ebenfalls wie

sein Landsmann Fritz die neue Standard-Austria flog, kam mit 60,19 km/h auf den 4. Platz, gefolgt von Heinz Huth auf Ka 6 BR mit 59,98 km/h.

Wegen der ungünstigen Wetterlage wurde am 5. Juni ein 100-km-Dreieckszielflug mit Geschwindigkeitswertung ausgeschrieben, bei dem die Wendepunkte Drover Heide (36,8 km) und Mohrenhoven (30,3 km) zum umfliegen waren. Bis zum Flugplatz Butzweiler betrug die Gesamtstrecke 102,2 km. Durch zunehmende Labilisierung von Südwesten her kam es schon morgens zu örtlichen Wärmegewittern über der Eifel, die sich zwar bis gegen 13 Uhr auflösten, nachmittags jedoch wieder neu bildeten und mit ihrem Wolkenschirm bis Köln reichten. Der Wendepunkt Drover Heide bei Düren war fast gänzlich abgedeckt, so daß es in der Offenen Klasse zu 18 Außenlandungen vor Wendepunkt I kam, während in der Standardklasse 33 Außenlandungen notiert wurden. Keinem der Teilnehmer gelang es, den Wendepunkt Drover Heide zu umfliegen, obwohl insgesamt 37 Piloten zweimal und 12 Flugzeugführer sogar dreimal den Versuch unternommen hatten, die Tagesaufgabe zu erreichen. Dem Ergebnis entsprechend, blieb dieser Tag ohne Wertung.

2. Wertungstag, 6. Juni 1960

Streckenflug entlang der Kurslinie Köln-Butzweilerhof — Kiel-Holtenau

Einen Tag voller Spannung sollte der 6. Juni bringen, an dem ein Streckenflug auf fester Kurslinie mit dem Ziel Kiel-Holtenau ausgeschrieben war. Das Wetter war als verhältnismäßig gut zu bezeichnen. Neben mäßiger bis guter Thermik war die Bildung örtlicher Wärmegewitter vorausgesagt worden. Nach dem Durchgang einer Gewitterfront ergab sich jedoch im Laufe des Nachmittags eine Wetterverschlechterung, so daß viele der Teilnehmer im Raum Münster-Osnabrück vorzeitig landen mußten. Sieger in der Offenen Klasse wurde der Pole Makula, der mit 380,8 gewerteten Kilometern in der Nähe von Kellinghusen landete, gefolgt von seinem Kameraden Popiel, der 370,2 km zurücklegte und dem Argentinier Hosinger, der 365,7 km flog. Den 4. Platz belegte der Engländer H. C. N. Goodhart auf Olympia 419, der 360,2 km zurücklegte, gefolgt von Michel Marchand, Frankreich, mit 359,9 km.

Für einige Aufregung sorgten an diesem Tage die Polen, von denen lange nach Einbruch der Dunkelheit noch keine Landemeldung vorlag. Da alle drei Piloten vermißt wurden, machte man sich zunächst keine großen Sorgen, denn es war mehr als unwahrscheinlich, daß allen drei Piloten etwas zugestoßen sein konnte. Als

aber bis 21.00 Uhr noch immer keine Landemeldung vorlag, wurde der Such- und Rettungsdienst vorsorglich alarmiert. Um 23.00 Uhr meldete sich Witek's Mannschaft aus Bremen, immer noch ohne zu wissen, wo ihr Pilot geblieben war. Aber auch im Turm, wo alle Landemeldungen eingingen, wußte man noch nichts, was die Spannung fast ins Unerträgliche steigerte. Endlich um 23.35 Uhr kam ein Anruf von Popiels Mannschaft, die die Landung der drei polnischen Piloten bestätigte und dabei erwähnte, daß sie die Landemeldung schon in Köln glaubte, nachdem ein Polizeibeamter es übernommen hatte, die Wettbewerbsleitung in Köln zu verständigen. Restlose Aufklärung gab es erst am folgenden Tage, als die Mannschaften zurückgekehrt waren. Makula erzählte, daß er den letzten Kontakt mit seiner Mannschaft gehabt habe, als er im Begriff war, Hamburg zu überfliegen. Per Funk hatte er dann die Anweisung gegeben, in Richtung Kellinghusen weiterzufahren und sich beim dortigen Postamt zu melden, an das er seinen Landeort durchgeben wollte. Die thermischen Verhältnisse hatten sich inzwischen weiter verschlechtert, so daß Makula in der Gegend von Hamburg bis auf 100 m über Grund herunter mußte. Aufsteigender Rauch machte ihn jedoch auf eine der letzten Aufwindquellen dieses Tages aufmerksam, in der er sich innerhalb einer Stunde anstrengenden Kreisens bis auf 650 m Höhe heraufarbeiten konnte und diese dann nochmals in Strecke umsetzte. Seine schon in Kellinghusen wartende Mannschaft erreichte den Landeort nach einigen Umfahrten endlich um 21.30 Uhr. Da die einzelnen Teile des Flugzeuges etwa 100 m weit getragen werden mußten (der Transportwagen konnte nicht bis zur Landestelle heranfahren), beanspruchte die Verladung ziemliche Zeit. Anschließend nahm Makulas Mannschaft Verbindung auf mit den ganz in der Nähe gelandeten beiden anderen polnischen Piloten. Popiels Mannschaft versuchte dann kurze Zeit danach von einer Polizeidiensstelle aus die Landemeldung nach Butzweilerhof durchzugeben. Der diensttuende Polizeibeamte verweigerte dieses jedoch aus irgendwelchen Gründen, gab aber die Zusage, daß er die Landemeldung auf dem von ihm vorgeschriebenen Dienstwege telefonisch weitergeben und Butzweilerhof verständigen würde. Glücklicherweise hatte sich die polnische Mannschaft nicht auf den Polizeibeamten verlassen, sondern von einem anderen Ort noch einmal sicherheitshalber direkt angerufen. — Auf die Landemeldung des Polizeibeamten wartete man vergeblich bis zum Ende des Wettbewerbs...

Viel Pech hatten an diesem Tage die Amerikaner. Dick Johnson, der sich seine RHJ-6 in vierjähriger Heimarbeit

selbst gebaut hatte, besaß in diesem Flugzeug zwar eine außerordentlich leistungsfähige Maschine, von der im Laufe der nächsten Zeit sicherlich noch viel zu berichten sein wird, die aber weniger für unsere deutschen Thermikverhältnisse als für die Bedingungen in Texas geschaffen wurde. Mit anderen Worten also ein Hochleistungssegler mit großer Reisegeschwindigkeit für gute Thermik. Neben vielen anderen Piloten mußte auch Johnson in der Nähe des Teutoburger Waldes herunter. Er landete in Damme bei Osnabrück, nachdem er 186,7 km zurückgelegt hatte. Sein Landsmann Schreder, der ihm an Können sicherlich nichts nachsteht, landete in Ennepetal bei Wuppertal, wo sein durch Funk hinbeordeter Trailer bereits auf ihn wartete. Nach schnellem Rücktransport konnte Schreder schon um 16.15 Uhr einen zweiten Startversuch machen, der aber auch keinen Erfolg brachte. Auch Schreder hatte sein Flugzeug, eine Industrieflugzeugen nichts nachstehende Ganzmetallmaschine, selbst konstruiert und in seiner Garage zu Hause gebaut. Ursprünglich wollte Schreder auf der HP-9 starten, doch wurde dieses Flugzeug nicht mehr rechtzeitig zum Wettbewerb fertig, so daß er seine HP-8 mitbringen mußte, mit der er im vergangenen Jahre drei Weltrekorde aufgestellt hatte. Paul F. Bikle, im Zivilberuf Direktor des Flugforschungsinstituts der NASA, ebenfalls ein Mann mit großen Flugenerfahrungen, flog eine Ganzmetall-Serienmaschine vom Typ Schweizer SGS-1-23-H. Bikle landete an diesem Tage in der Nähe von Albachten bei Münster nach 102,3 km.

Nun aber zu den weiteren Ergebnissen des 2. Wettbewerbstages. In der Standardklasse siegte Adam Witek mit 370 km vor Hans Resch (365,5 km), George Münch, Brasilien, mit 364,8 km und dem Spanier Miguel Ara, der die gleiche Strecke wie Münch bewältigte. Heinz Huth erkämpfte sich mit 354 km den fünften Platz, während Hans Böttcher, der dritte deutsche Pilot, mit 308,9 km auf dem 13. Platz landete. Außer Witek und Resch flogen die drei folgenden Piloten die Ka 6 beziehungsweise die Ka 6 BR; ein schöner Erfolg für dieses Flugzeug, welches 16mal in der Standardklasse und zweimal in der Offenen Klasse zum Einsatz gelangte.

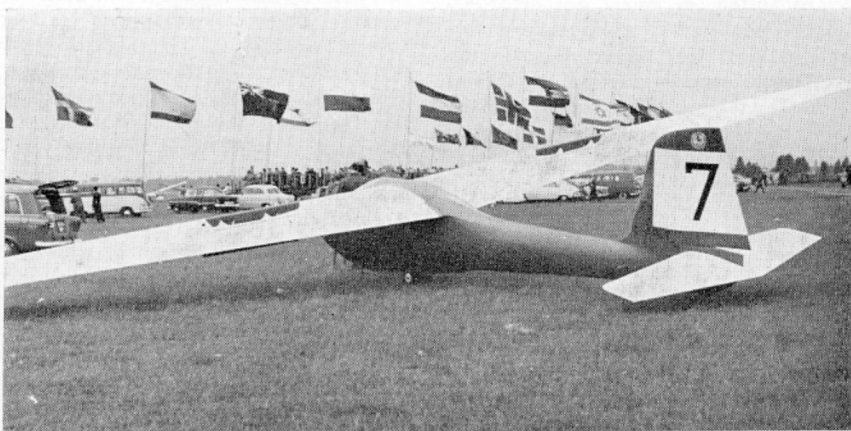
Ein Beweis dafür, wie hart an diesem Tage gekämpft wurde, war der Flug des Spaniers Juez, der trotz geringer Höhe versuchte, noch die Elbe zu überfliegen, was aber nicht ganz gelang, so daß er unmittelbar am Ostufer, aber noch im Wasser, landen mußte. Hierbei wurde seine Ka 6 leicht beschädigt. Glücklicherweise bestätigte sich die zuerst durchgegebene Meldung nicht, daß der Pilot ernsthaft verletzt sei. Sofort nach der ärztli-



Die von Michel Marchand geflogene Breguet 905



Ganzmetall Hochleistungssegler Schreder H. P.-8



Hochleistungseinsitzer Olympia 419, geflogen von H. C. N. Goodhart



Hochleistungseinsitzer Elfe III-M, eine Konstruktion von Dr. Pfenniger

chen Untersuchung rief Juez persönlich in Butzweilerhof an und meldete sich für den nächsten Wettbewerbstag wieder einsatzbereit, was im Fliegerlager mit großer Freude quittiert wurde.

Mit Rücksicht auf den starken Straßenverkehr während der Pfingsttage war festgelegt worden, daß der Wettbewerb erst am übernächsten Tage fortgesetzt wird, für den Fall, daß ein Pilot mehr als 200 km Strecke zurücklegt. Da dieses gegeben war, wurde der Wettbewerb am 7. Juni neutralisiert.

3. Wertungstag, 8. Juni 1960

Freier Streckenflug

Richtiggehendes Rekordwetter herrschte am 8. Juni, dem dritten Wertungstage. Bei einer südwestlichen Höhenströmung wanderte ein Zwischenhoch nach Nordosten ab. Die Basis der Cumuli lag zwischen 1200 und 1700 m Höhe. Überall auf Nordostkurs, den bei dieser Wetterlage alle Teilnehmer gewählt hatten, um mit kräftigem Rückenwind eine größtmögliche Flugstrecke zurücklegen zu können, herrschten gute Thermikverhältnisse. Die Wettbewerbsleitung hatte für diesen Tag freien Streckenflug ausgeschrieben, wobei die Wertung jedoch an den Grenzen der Bundesrepublik Deutschland endete, da nicht alle Mannschaften im Besitz der erforderlichen Visa und Einreisepapiere waren, so daß bei einem Überfliegen der Landesgrenzen zumindest für einzelne Teilnehmer mit Schwierigkeiten aerechnet werden mußte. Das Briefing (auf gut deutsch Flugzeugführerbesprechung), das während des ganzen Wettbewerbs von dem bekannten Segelflieger Dr. Ernst Frowein geleitet wurde, unterstützt von dem als Dolmetscher fungierenden allzeit hilfsbereiten und sympathischen Heiner Lange, begann an diesem Tage recht humorvoll. Da mit der Überfliegung der Landesgrenzen die Wertung endete, fragte ein Teilnehmer, ob nach Überfliegung der Küste das sechs oder zwölf Meilen breite Seegebiet als Grenze gewertet würde. Offensichtlich wollte der gute Mann über die Küste hinweg auf die See hinaus, um ein Maximum an Punkten zu sammeln...

Das war natürlich ein Witz und wurde von allen auch als ein solcher aufgenommen. Bei der weiteren Besprechung wurde dann festgelegt, daß mit der Überfliegung der Küste die Wertung aufhört, der Flug jedoch gewertet wird, wenn der Pilot auf einer Insel landet, die zur Bundesrepublik Deutschland gehört.

Wer hätte sich an diesem Morgen träumen lassen, daß insgesamt 19 Piloten bis in die äußerste Nordostecke unseres Landes fliegen würden, um

schließlich auf der Insel Fehmarn am Strand zu landen? — In der Offenen Klasse waren es die Piloten Jensen (Dänemark), Haase (Deutschland), Marchand (Frankreich), Goodhart (Großbritannien), Mrak (Jugoslawien), die Polen Makula und Popiel sowie Johnson (USA), die durch ihren Flug bis an den Strand von Puttgarden das Maximum erreichten und mit 1000 Punkten belohnt wurden.

In der Standardklasse waren es Xhaét (Belgien), die Brasilianer Münch und Junqueira, Huth (Deutschland), Lacheny (Frankreich), die Holländer Andreea und Toutenhoofd, der Österreicher Fritz und Witek (Polen), die die gleiche Strecke bewältigten, welche sich nach der Auswertung mit 494,4 km errechnete. Ebenfalls auf Fehmarn landeten der Belgier Doutreloup und der Däne Sejstrup, die in der Nähe von Burg heruntermußten (486,6 bzw. 485,2 km).

Außerordentlich spannungsgeladen hatten an diesem Tage die Zuschauer die eingehenden Landemeldungen verfolgt, und es herrschte allseitig große Begeisterung, als die ersten Landungen auf der Insel Fehmarn gemeldet wurden und nach und nach weitere Landemeldungen von dort eingingen. Schließlich fehlte spät abends noch die Landmeldung von Schreder, USA, der gegen 16.45 Uhr Eutin überflog und eine halbe Stunde später seinem Kameraden Johnson über Sprechfunk mitgeteilt hatte, daß er sich in 600 m Höhe über See befände. Dann riß jede Verbindung ab. Johnson, der kurz darauf nordöstlich von Puttgarden am Strand landete, verständigte sofort Haase von dieser Meldung, der dann sogleich den Seenotrettungsdienst verständigte, daß ein Segelflugzeug möglicherweise in der Ostsee gelandet sei. Inzwischen waren Boote der Bundesmarine und des Seenotrettungsdienstes ausgelaufen und hatten die Suche nach dem vermißten Piloten aufgenommen, denn es mußte damit gerechnet werden, daß sich Schreders HP-8 nur wenige Minuten über Wasser würde halten können. Stunden vergingen, ohne daß der verschollene Pilot gesichtet wurde. Als die Wettbewerbsleitung um 23.35 Uhr mit Radio Kiel Verbindung aufgenommen hatte, wurde dort gerade eine Meldung des DDR-Senders Rügen aufgefangen, der die Nachricht übermittelte, daß Schreder schon um 17.55 Uhr in der Nähe von Grevesmühlen gelandet sei. Glücklicherweise gestaltete sich die Rückführung Schreders ohne größere Schwierigkeiten, und schon in der folgenden Nacht kehrte er mit seiner Rückholmannschaft wieder nach Butzweilerhof zurück.

Am 9. Juni wurde der Wettbewerb vereinbarungsgemäß neutralisiert, da

am vorhergehenden Tage größere Strecken als 300 km erreicht worden waren. Inzwischen hatte sich das Wetter so verschlechtert, daß auch am 10. Juni der Flugbetrieb ruhen mußte. Eine geschlossene Wolkendecke und abwechselnde Regenschauer verhinderten jegliche Thermikbildung. Das erste Briefing war um 9.00 Uhr angesetzt worden, wobei man sich in Anbetracht der schlechten Wetterverhältnisse darauf geeinigt hatte, um 12.00 Uhr noch einmal zusammenzukommen. Da aber auch um 12.00 Uhr beim allerbesten Willen noch keine Besserung des Wetters erkennbar war, wurde das nächste Briefing auf den kommenden Morgen vertagt.

Auch der 11. Juni brachte keine wesentliche Besserung. Eine morgens über den britischen Inseln gelegene Warmfront zog außergewöhnlich schnell ostwärts. Bereits am Vormittag verstärkte sich die Bewölkung in allen Schichten bis auf 8/8, wodurch sich die Flugbedingungen laufend verschlechterten. Unter den gegebenen Umständen entschloß sich die Wettbewerbsleitung, einen Streckenflug auf fester Kurslinie Kurs 155° auszuschreiben, der vom Flugplatz Butzweilerhof in Richtung Karlsruhe verlief. Die Wertungsgrenze umfaßte im Süden die Schweiz, die für alle Weltmeisterschaftsteilnehmer generell die Einflugbewilligung erteilt hatte, was Pirat Gehriger anlässlich eines Briefings unter großem Beifall schon verkündet hatte. Auch Liechtenstein durfte überflogen werden.

Um 10.00 Uhr wurde der Start freigegeben, doch gelang es nur wenigen Piloten, überhaupt vom Platz wegzukommen. Viele mußten schon in der nächsten Umgebung Kölns wieder landen und versuchten es noch einmal. Verschiedene Piloten machten sogar drei Startversuche, was die äußerst schwierigen Wetterverhältnisse vielleicht am besten charakterisiert. Zu allem Überfluß setzte um 13.00 Uhr noch leichter Regen ein, wodurch es einfach hoffnungslos wurde. In der Offenen Klasse waren von 20 Teilnehmern 4 Piloten einmal, 10 Piloten zweimal und sechs Piloten dreimal gestartet. Ähnlich sah es in der Standardklasse aus, wo von 35 Teilnehmern 14 Piloten einen, sieben Piloten zwei und 14 Piloten drei Startversuche unternahmen.

In der Offenen Klasse schaffte H. C. N. Goodhart, der nördlich von Boppard gelandet war, mit 86,2 km die beste Leistung, während der Däne H. Jensen als Zweitbester zwar rund 100 km geflogen war, die infolge starker Kursabweichung jedoch nur mit 44,8 km bewertet werden konnten. In der Standardklasse war keine Wertung möglich, da nur Huth die festgelegte Mindestdistanz von 50 km be-



Ernst-Günter Haase, einer der erfahrensten Piloten und Weltmeister der Offenen Klasse 1958, konnte sich in Köln mit seinem Phönix nur auf der 9. Stelle platzieren.

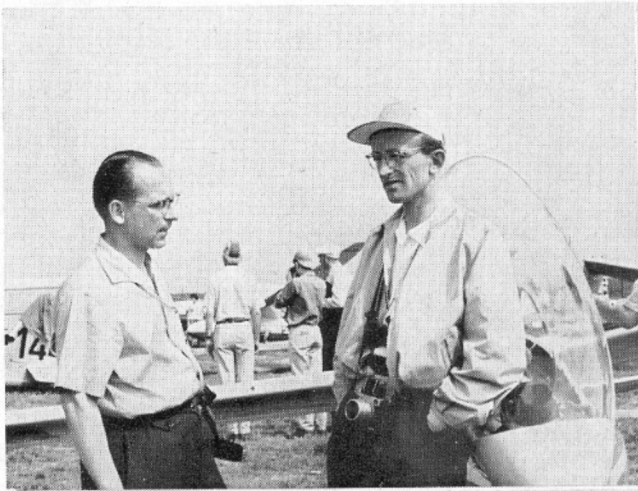
Allzeit freundlich war Richard H. Johnson, einer der sympathischsten Piloten der Weltmeisterschaft. Fünfmal konnte Johnson die US Segelflugmeisterschaften gewinnen, im vergangenen Jahre mit einer alten deutschen Weihe, was seine großen Erfahrungen und die Steigigkeit seiner Leistungen vielleicht am besten dokumentiert. Weltbekannt wurde Johnson 1951, als er mit der RJ-5 mit 861,27 km den Streckenweltrekord errang, der noch heute fortbesteht (die kürzlich erfolgte Leistung eines tschechischen Piloten von 900 km wurde bisher noch nicht von der FAI anerkannt).

Kein Weltmeisterschaftsbewerber, aber nicht minder prominent, ist der in den USA weilende deutsche Meteorologe Dr. Küttner, der sich der Erforschung des Wellensegelfluges und des Strahlstromes verschrieben hat. Dr. Küttner besuchte die OSTIV-Tagung und machte natürlich auch einen Besuch auf dem Flugplatz Butzweilerhof, wo er die neuen Hochleistungssegler eingehend studierte. Unser Foto zeigt Dr. Küttner bei der Besichtigung der Standard-Austria, in der er Platz genommen hat. Der Konstrukteur, Ing. Rüdiger Kunz, dicht neben dem Flugzeug, gibt Erklärungen dazu.

Rechte Bildreihe, von oben:

Edward Makula, der polnische WM-Pilot der Offenen Klasse, beim Einstecken des Bremschirmes. Der 29 Jahre alte Makula ist einer der erfahrensten Leistungsflieger. Während der Weltmeisterschaften gelang es ihm, von sechs Wertungstagen viermal das Maximum zu erreichen, was sowohl für sein fliegerisches Können als auch für die Leistungsfähigkeit seines Zefir 2 spricht.

Richard (Dick) E. Schreder, mit über 6000 Stunden Gesamtflugzeit ein erfahrener Pilot und darüber hinaus ein nicht minder fähiger Konstrukteur und Flugzeugbauer, hatte seine im Wettbewerb geflogene H.P.-8 selbst konstruiert und auch selbst gebaut.



Oben, von links nach rechts: Dipl.-Ing. Bogumil Szuba, der Konstrukteur des Zefir (rechts) und Dipl.-Ing. Leszek Pituch vom polnischen Aero Club.

Ein stiller Beobachter: Heinz Hinz, der langjährige Werkstattleiter der Akaflieg Darmstadt, einer unserer erfahrensten Holz- und Kunststoff-Flugzeugbauer.

Rudolf Kaiser (rechts), der erfolgreiche Konstrukteur aus dem Hause Schleicher, konnte mit seiner Ka 6 zwar nicht wieder den OSTIV-Preis erringen, immerhin aber das Flugzeug des Weltmeisters stellen.

Untere Bildreihe, von links: Heiner Lange, der „offizielle“ Dolmetscher der Weltmeisterschaften und Freund aller Flieger in Butzweilerhof, war vor dem Kriege Fluglehrer in Grunau/Riesengebirge. Neben ihm (rechts) Donald Jacobs, ein junger Student und Berichterstatler amerikanischer Zeitschriften, der fast ohne Geld, aber mit um so mehr Optimismus seit Januar dieses Jahres die europäischen Länder besucht.

Dr. Alan Slater, der langjährige Schriftleiter von Sailplane and Gliding, war einer der aufmerksamsten Besucher des Meetings. Dr. Slater ist übrigens neben Philipp Wills der einzige Mensch in der Welt, der alle acht Segelflug-Weltmeisterschaften miterleben durfte.

wältigt hatte. Ausschreibungsgemäß mußten in jeder Klasse mindestens zwei Piloten diese Strecke erreichen, damit die Konkurrenz gewertet wird. Nachdem von einigen Ländern durch die Mannschaftsführer gegen die geplante Wertung in der Offenen Klasse Protest erhoben wurde, tagte die internationale Jury zweimal. Hierbei ergaben sich bei der Interpretation des Reglements verschiedene Auffassungen. Nach der Formulierung und dem genauen Wortlaut des Code Sportif hätte man den Flug des Dänen als Mindestleistung anerkennen müssen, da er weiter als 50 km geflogen war (das Reglement verlangte lediglich 50 km Strecke, obwohl es richtiger hätte heißen müssen 50 km gewertete Strecke). Damit wäre der Engländer H. C. N. Goodhart Tagessieger geworden. Da es jedoch im Sinne der Tagesaufgabe gelegen hatte, nur die auf der Kurslinie geflogenen Kilometer zu werten, faßte die internationale Jury den Beschluß, den Tag zu

neutralisieren. Weiterhin wurde einstimmig beschlossen, bei der FAI eine entsprechende Änderung der Formulierung im Reglement zu beantragen. Am 12. und 13. Juni mußte jeglicher Flugbetrieb ruhen, da sich das Wetter so verschlechtert hatte, daß keinerlei Wettbewerbsflüge möglich waren.

4. Wertungstag, 14. Juni 1960

Zielflug von Köln-Butzweilerhof nach Oerlinghausen mit Geschwindigkeitswertung

Am 14. Juni hatte sich die Wettbewerbsleitung für einen Zielflug mit Geschwindigkeitswertung nach dem 161,9 km entfernten Segelflugplatz Oerlinghausen entschlossen. Die Wetterbedingungen an diesem Tage waren geradezu ideal. Nach dem Durchzug einer Kaltfront innerhalb labiler Luftmassen entwickelte sich schon vormittags gute Thermik, die durch kräftige südwestliche Winde unterstützt gute Leistungen ermöglichte.

In der Offenen Klasse erreichten von 19 gestarteten Piloten 18 Maschinen das Ziel Oerlinghausen, an der Spitze der Pole Makula mit 126,4 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit (Makula flog übrigens an diesem Tage sein 4. Maximum), gefolgt von seinem Landsmann Popiel (125,9 km/h), den Amerikanern Schreder (114,5 km/h) und Johnson (114,0 km/h) und an 5. Stelle dem Weltmeister 1958 Ernst-Günter Haase, der 106,2 km/h erzielte.

In der Standardklasse erreichten außer Rowe (Australien), der nach 99 km gewerteter Strecke abgesehen war und dem Norweger Johannessen 33 Piloten das Ziel. An der Spitze lag Witek (Polen), der mit 128,7 km/h die Bestleistung des Tages schaffte. Heinz Huth belegte mit 111,6 km/h den zweiten Platz und konnte somit einen weiteren Punktevorsprung für seinen dritten Platz in der Gesamtwertung verbuchen. Auf dem 4. und 5. Platz landeten die Österreicher Resch (107,4



Obere Bildreihe, von links: „Pirat“ Gehriger, Präsident der internationalen Segelflugkommission der FAI, war bei früheren Weltmeisterschaften selbst aktiver Pilot. Dieser stets objektive und unbestechliche Experte erfreut sich bei den Segelfliegern der Welt großer Beliebtheit.

Bild rechts: Dipl.-Ing. Boris J. Cijan, der bei der Eröffnung der OSTIV-Tagung mit der OSTIV-Plakette für wissenschaftliche und technische Förderung des Segelfluges ausgezeichnet wurde, im Gespräch mit dem bekannten deutschen Segelflugauteur Georg Brütting (rechts).

Untere Bildreihe, von links nach rechts: Rika Harwood, Mitarbeiterin der Zeitschrift *Sailplane and Gliding*, war stets vorzüglich informiert und gab gern jedermann liebenswürdig Auskunft.

Hanna Reitsch besuchte mit einer Gruppe indischer Studenten die Weltmeisterschaften und ihre Freunde aus aller Welt.

Ing. Rüdiger Kunz hat gut lachen: seine Standard-Austria wurde mit dem OSTIV-Preis für das beste Segelflugzeug der Standardklasse 1960 ausgezeichnet.

km/h) und Fritz (104,9 km/h), während der auf 33. Stelle plazierte Italiener Brigliadori immerhin noch beachtliche 70,5 km/h erzielte.

5. Wertungstag, 15. Juni 1960

300-km-Dreiecksflug Köln — Butzweilerhof — Hamm — Hirzenhain — Köln — Butzweilerhof mit Geschwindigkeitswertung

Für den fünften Wettbewerbstag wurde ein 300-km-Dreiecksflug mit Geschwindigkeitswertung ausgeschrieben, bei dem die Wendepunkte Hamm und Hirzenhain zum umfliegen waren. Die Gesamtentfernung betrug 317,5 km. Die Wetterbedingungen waren an diesem Tage weniger gut, zumal es bei der vorherrschenden instabilen Südwest- bis Westströmung am Nachmittag zu gewittriger Schauerbildung kam.

Von 20 gestarteten Teilnehmern in der Offenen Klasse überflogen 18 Piloten den Wendepunkt Hamm, während nur

noch fünf Piloten den Wendepunkt Hirzenhain erreichten. H. C. N. Goodhart (England) schaffte es als Einziger, den Ausgangsplatz Butzweilerhof anzufliegen, wofür er mit 1000 Punkten belohnt wurde. Dieser Flug brachte Goodhart an die Spitze der Gesamtwertung, nachdem die bisher führenden Polen Makula und Popiel mit 127,2 km in der Tagesplatzierung auf dem 10. und 11. Platz landeten. Zweiter wurde Hossinger, Argentinien, der sich mit 308,3 km vom 6. Platz in der Gesamtwertung auf den 2. Platz vorarbeiten konnte. Ortner (Argentinien), der zusammen mit seinem Landsmann Hossinger geflogen war, belegte mit 306,7 km den 3. Platz der Tageswertung, gefolgt von van Bree, Holland, mit 287 km und dem Schweden Jonsson mit 285,1 km. Haase schaffte an diesem Tage nur 115,1 km und kam dadurch auf die 13. Stelle der Tageswertung.

Ähnlich umwälzende Leistungen wurden auch in der Standardklasse auf-

gestellt, die die bisherige Spitzengruppe in der Reihenfolge arg durcheinander brachten. Hier war es Huth, der mit 64 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit vor dem Dänen Sejstrup mit 55,3 km/h das Ziel in Butzweilerhof erreichte. Huth konnte sich durch diesen Flug vom 3. Platz in der Gesamtwertung vom Vortage an die erste Stelle setzen, nachdem Witek sich an diesem Tage mit 127,6 km mit dem 17. Platz der Tageswertung begnügen mußte. Ebenso groß war der Punktegewinn Sejstrups, der vom 7. auf den 4. Platz der Gesamtwertung vorrutschte. Eine sehr schöne Leistung vollbrachte an diesem Tage auch Bikle (USA), der mit 311,2 km den dritten Platz der Tageswertung belegte, gefolgt von Rautio (Finnland) mit 298,5 km und Münch (Brasilien) mit 295,3 km gewerteter Strecke. Münch gelang es durch seine schöne Leistung an diesem Tage vom 6. Platz vom Vortage auf den 4. Platz in der Gesamtwertung zu kommen. Inse-

samt gesehen erreichten von 35 gestarteten Piloten der Standardklasse 31 Teilnehmer den Wendepunkt Hamm, während 13 die Wende Hirzenhain überfliegen konnten. Wie schon gesagt, erreichten nur zwei Piloten der Standardklasse das Ziel Butzweilerhof. Bedauerlicherweise entstanden an diesem Tage zwei Brüche: Arber (Israel) meldete einen Flächenschaden, während Fritz (Oesterreich) mit seiner Standard-Austria eine Bruchlandung baute, so daß beide Piloten für den weiteren Wettbewerb ausfielen.

6. Wertungstag, 16. Juni 1960

200-km-Dreiecksflug Köln — Butzweilerhof — Dahlemer Binz — Hummerich — Köln-Butzweilerhof mit Geschwindigkeitswertung

Auch am folgenden Tage meinte es der Wettergott nicht allzu gut mit den Segelfliegern. Bei abnehmendem Hochdruckeinfluß zog eine Warmfront von England in östlicher Richtung, die bei zunehmender hoher Bewölkung vormittags teilweise noch gute Thermik ermöglichte. Die Lage verschlechterte sich jedoch am Nachmittag wesentlich, so daß es vielfach zu Regenfällen kam. Als Tageskonkurrenz war ein 200-km-Dreiecksflug mit Geschwindigkeitswertung ausgeschrieben, bei dem die Wendepunkte Dahlemer Binz und Hummerich überflogen werden mußten. Die Gesamtstrecke betrug 201,2 km.

Diesen Wettbewerbstag, der an alle Teilnehmer außerordentliche Anforderungen

stellte, gewann als Überraschung der Schweizer Bernhard Müller, der eine alte deutsche Weihe flog. Mit 192,3 km an der Spitze liegend (in der Offenen Klasse hatte kein Pilot die Umrundung der Dreieckstrecke geschafft, folgten ihm die Polen Makula (165,9) km) und Popiel (162,7 km), Hossinger (Argentinien) mit 151,7 km und Jensen (Dänemark) mit 142 km. Wie schwierig dieser Tag war, zeigt das Gesamtergebnis: von 20 gestarteten Piloten ließen sich fünf zweimal und drei dreimal in den Ausklinkraum schleppen. Nur die Hälfte erreichte den Wendepunkt Dahlemer Binz und nur fünf überflogen den Hummerich.

Bessere Leistungen wurden in der Standardklasse erzielt, bei der immerhin drei Piloten das Ziel erreichten. Es waren dies Witek mit 50,8 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit, Huth mit 31,3 km/h und Münch (Brasilien) mit 33,2 km/h. Auf der 4. Stelle platzierte sich der ständig besser werdende Däne Seistrup mit 166,3 km und an 5. Stelle Toutenhoofd (Holland) mit 162,7 km, der sich durch diesen Flug vom 8. Platz auf den 6. Platz in der Gesamtwertung vorarbeiten konnte.

Der 17. Juni, bei dem das 108,1 km km Gesamtstrecke umfassende Dreieck mit den Wendepunkten Droverheide und Holzweiler ausschreibungsgemäß zweimal umrundet werden sollte, hatte unter der weiter zunehmenden Wetterverschlechterung sehr zu leiden, so daß nur ganz wenige Maschinen überhaupt vom Platz wegkamen. In der Offenen Klasse gelang

es keinem Piloten, den Flugplatzbereich zu verlassen, so daß alle wieder in Butzweilerhof landeten. Aber auch in der Standardklasse, bei der insgesamt sieben Außenlandungen verbucht wurden, gelang kein Wertungsflug, so daß dieser Tag in beiden Klassen ohne Wertung blieb. Damit hatte sich am 6. Wertungstag die Weltmeisterschaft entschieden.

Die Punktergebnisse der einzelnen Wertungstage haben wir in der nebenstehenden Tabelle zusammengefaßt, wobei die Reihenfolge dem Ergebnis der Gesamtplatzierung entsprechend vorgenommen wurde. Die Zahl hinter den Tagespunkten gibt dabei die Platzierung an, die der Teilnehmer insgesamt erreicht hat. Zu sagen bliebe vielleicht noch, daß der Holländer van Bree nur an den letzten drei Wertungstagen geflogen hat. Er war für den durch Krankheit ausgeschiedenen F. Seyffert eingesetzt worden. Die von Seyffert erfliegenen Punkte konnten jedoch von Bree nicht gutgeschrieben werden, da die Segelflugweltmeisterschaften als reine Pilotenwertung ausgetragen werden. Weiter wäre vielleicht noch zu erwähnen, daß der Engländer Tony Goodhart (Wettbewerbsnummer 45) die Wettbewerbsleitung darum gebeten hat, seinen Flug vom zweiten Wettbewerbstage nicht zu werten. Goodhart war an diesem Tage in einer Wolke bis auf 7000 m Höhe geklettert, wobei er teilweise bis zu 8 m/s Steigen gehabt hatte. Wolkenflug aber war an diesem Tage ausdrücklich untersagt.



Die Sieger von Köln (von links): Jerzy Popiel (Polen), Rudolfo Hossinger (Argentinien), Edward Makula (Polen), Adam Witek (Polen), Heinz Huth (Deutschland) und George Münch (Brasilien).

Pl. W.-Nr.	Pilot	Flugzeugmuster	Pl. 1. Tag	Pl. 2. Tag	Pl. 3. Tag	Pl. 4. Tag	Pl. 5. Tag	Pl. 6. Tag	Gesamtpunkte
Offene Klasse									
1	Hossinger, Rudolfo (Argentinien)	Skylark III	897,7	950,5	917,1	634,4	963,5	736,1	5102,9
2	Makula, Edward (Polen)	SZD-19 Zefir 2	1000	1000	1000	926,2	250,7	828,4	5079,1
3	Papiel, Jerzy (Polen)	SZD-19 Zefir 2	1000	965,2	1000	1000	250,7	807,6	5020,7
4	Goodhart, H. C. N. (Großbritannien)	Olympia 419	850,5	932,4	1000	746,2	1000	328,5	4856,5
5	Jonsson, Sven Ingmar (Schweden)	Zugvogel IV	816,2	877,7	917,1	771,4	872,2	392,3	4443,6
6	Orner, Jozse (Argentinien)	Skylark III	777,7	706,9	1000	638,2	957,2	193,4	4399,4
7	Jensen, Harald (Dänemark)	Ka 6	671,1	630,2	1000	793,0	196,0	673,0	4141,4
8	Müller, Bernhard (Schweiz)	Weibe 50	877,9	895,1	882,7	682,3	150,7	1000	4016,5
9	Haase, Ernst-Günter (Deutschland)	Phönix T	797,9	895,1	1000	820,0	203,1	169,3	4001,9
10	Marchand, Michel (Frankreich)	Eife III-M	885,8	0	1000	820,0	84,6	1000	3774,7
11	Comte, René (Schweiz)	Skylark III	878,5	889,0	950,6	787,6	150,7	480,6	3238,2
12	Deane-Drummond, A. J. (Großbritannien)	Skylark III	780,4	729,5	932,2	290,1	150,7	15,9	3184,7
13	Bar, Menachem (Israel)	Zugvogel III	885,8	847,4	917,8	743,3	238,1	303,1	3184,0
14	Gaze, Toni (Australien)	Skylark III b	562,5	431,5	847,4	913,6	257,4	251,5	3074,5
15	Johnson, Richard H. (USA)	RHJ-6 Adastra	402,1	362,7	1000	913,6	257,4	58,8	2992,9
16	Schreder, Richard E. (USA)	HP-8	932,2	0	1000	917,2	255,0	0,9	2891,4
17	Tanderefi, Harald (Finnland)	Ka 6 BR	776,5	919,4	873,8	0	255,0	59,4	2881,4
18	Mirak, Jozse (Jugoslawien)	Meteor 60	0	320,9	1000	803,8	18	281,8	2559,8
19	Ferrari, Guido Antonio (Italien)	Skylark III b	730,6	121,9	0	623,8	19	31,5	1825,8
20	van Bree, Eduard Ferdinand (Holland)	Skylark III	—	—	—	700,3	20	90,6	1669,3
Standard-Klasse									
1	Huth, Heinz (Deutschland)	Ka 6 BR	832,9	945,9	1000	857,6	1000	965,1	5619,1
2	Müch, George (Brasilien)	Ka 6 B	657,7	982,4	1000	742,8	245,0	968,4	5237,8
3	Witek, Adam (Polen)	SZD-24 Foka	956,9	1000	1009	1000	245,0	1000	5201,9
4	Sejstrup, Niels (Dänemark)	Ka 6 BR	770,4	796,4	8	710,6	992,3	747,5	5001,8
5	Juez, Luis (Spanien)	Ka 6	855,0	939,8	4	776,5	775,9	557,2	4843,7
6	Toutenhoofd, Willem (Holland)	Ka 6	763,5	833,3	12	786,0	865,0	726,2	4474,2
7	Kesch, Hans (Österreich)	Standard Austria	853,4	984,9	5	844,5	231,7	200,2	3998,1
8	Silva, Giancarlo (Italien)	M-100-S	683,8	709,5	17	716,2	847,4	3989,3	3989,3
9	Fritz, Johann (Österreich)	Standard Austria	1000	921,2	2	825,6	160,5	0	3907,6
10	Harrald, Edwin James (Südrhodesien)	Ka 6	698,5	825,4	14	631,4	729,3	296,3	3869,9
11	Rautio, Olavio (Finnland)	Pik-3c	275,4	20	857,8	734,2	10	165,9	3787,2
12	Bikle, Paul F. (USA)	Schweizer SGS-1-23 H	831,0	921	22	671,0	947,3	206,7	3701,1
13	Ara, Miguel (Spanien)	Ka 6	623,3	982,4	9	581,4	214,9	347,2	3699,4
14	Andrea, Sipko W. (Holland)	Ka 6	733,2	111,2	23	853,9	796,7	160,5	3655,9
15	Xhaer, Andre (Belgien)	Mucha Standard	687,2	759,5	12	664,4	146,4	153,3	3410,6
16	Jalkanen, Jorma (Finnland)	Pik-3c	683,5	804,6	13	730,4	166,4	67,4	3402,5
17	Junqueira, Claudio (Brasilien)	Ka 6 B	744,6	393,8	16	684,1	242,1	331,8	3396,4
18	Johannessen, Tor (Norwegen)	Olympia	663,2	11	853,5	0	639,0	165,9	3263,0
19	Lacheny, Jacky (Frankreich)	Bréguet 905	677,4	776,5	11	671,5	691,0	67,4	3254,6
20	Rowe, Robert S. (Australien)	Ka 6 BR	741,6	910,2	9	671,5	247,5	165,9	3229,2
21	Brigliadori, Leonardo (Italien)	E/C 39	718,2	0	29	573,9	801,2	193,7	3141,3
22	Persson, Per-Axel (Schweden)	Zugvogel IV a	603,1	916,3	6	707,8	146,4	88,1	3051,3
23	Doutreloup, Michel (Belgien)	Ka 6 B	660,2	378,6	17	389,2	218,0	118,4	2958,8
24	Goodhart, G. A. J. (Großbritannien)	Skylark II	656,2	807,0	19	787,8	216,0	63,2	2843,6
25	Silesimo, Irve (Israel)	Ka 6	660,0	330,6	28	782,2	201,1	0	2818,0
26	Arber, Dany (Schweden)	Ka 6 BR	608,9	231,8	25	948,9	227,6	22,9	2811,8
27	Qja, Isamu (Japan)	Ka 6	419,6	371,3	32	636,7	701,7	0	2717,2
28	Filippusson, Porhallur (Island)	Ka 6	527,1	31	887,0	588,0	146,4	228,6	2709,1
29	Barbera, Daniel (Frankreich)	Bréguet 905	671,3	240,5	30	728,5	295,9	109,4	2588,5
30	Böttcher, Hans (Deutschland)	Ka 6 BR	771,2	771,2	31	712,5	245,0	90,4	2562,9
31	Gründisch, Alex (Schweiz)	Bréguet 905	542,9	315,8	26	641,7	121,5	71,5	2332,9
32	Arteman, Julio (Argentinien)	Mucha Standard	715,3	203,3	24	653,1	0	0	2144,0
33	Friis, Jorgen A. D. (Dänemark)	Skylark II	664,7	355,9	33	624,1	122,3	0	1926,6
34	Yardeny, Amos (Israel)	Zugvogel IV	624,1	98,1	34	610,6	215,7	21,1	1909,8
35	Becke-Mathisen, E. (Norwegen)	Zugvogel IV	41,6	—	35	591,8	146,4	165,9	1043,7