



Die unvollendete EM

Mit großen Erwartungen waren die 24 Segelfliegerinnen aus acht Ländern nach dem französischen Mantes-Cherence gekommen, dessen Aeroklub die Ausrichtung der 2. Europameisterschaften übernommen hatte. Alle Teilnehmer und natürlich auch die Organisatoren wünschten sich einen auf ebenso hohem Niveau stehenden Titelkampf wie zwei Jahre zuvor in Dunaujvaros. Die dort ausgetragene erste Meisterschaft der besten Segelfliegerinnen unseres Kontinents hatte in sportlicher und organisatorischer Hinsicht hohe Maßstäbe gesetzt.

Die Hoffnungen auf einen ebenso niveauvollen Vergleich in Frankreich waren nicht unbegründet. Westeuropa hält zu dieser Jahreszeit meist schönes Sommerwetter bereit; es können in diesem Gebiet fast immer große Strecken geflogen werden, und der französische Aeroklub hat auch reiche Traditionen und Erfahrungen sowohl im Leistungssegelflug als auch in der Ausrichtung großer internationaler Wettkämpfe. Zweimal, zuletzt 1978, fanden in diesem Lande erfolgreiche Weltmeisterschaften statt.

Die Vorbereitungen aller Teilnehmerinnen der 2. Europameisterschaften waren mit denen vor zwei Jahren nicht mehr zu vergleichen. Der erste Titelkampf in Ungarn, bei dem die sozialistischen Länder klar dominiert hatten, löste auch in jenen Ländern Initiativen aus, die trotz einer großen Breite und hoher Leistungen der Männer dem Frauensegelflug vorher wenig Aufmerksamkeit geschenkt hatten. So fand beispielsweise für die BRD-Pilotinnen als

Abschluß einer ganzen Reihe von Lehrgängen und Wettkämpfen ein Trainingslager in der Fränkischen Schweiz statt, das der letzten Vorbereitung diente. Auch in technischer Hinsicht war die Frauenmannschaft der BRD gut gerüstet: Die vier Pilotinnen flogen mit LS-4, LS-3, ASW 20 und „Hornet“ fast durchweg die neuesten Typen, die natürlich auch mit modernsten Geräten versehen waren.

Aus dem Gastgeberland gingen nicht weniger als sieben Frauen an den Start, und wie gut deren Vorbereitungen gewesen waren, zeigten dann ihre Flüge. Mit ASW 20 bzw. „Mini-Nimbus“ traten die nun schon bekannten belgischen Pilotinnen Anne-Marie Bertels und Georgette Litt an. Sie hatten vor dem Wettkampf 2 000 Streckenkilometer absolviert, ebensoviel wie Theresa Tiovonen aus Schweden (ASW 20).

Von den vor dem Wettkampf geflogenen Trainingskilometern ausgehend, hatten die beiden sowjetischen Weltrekordfliegerinnen Tamara Sagainowa und Eda Laan

(beide „Jantar-Standard-2“) die beste Vorbereitung. Sie konnten auf 4 500 bzw. 3 000 km verweisen. Mit etwa 3 000 km waren die Ungarinnen Maria Bolla und Eva Daroczy („Jantar-Standard-2“) nicht viel weniger geflogen. Jindra Paluskova und Marie Kzivatova aus der ČSSR hatten 2 000 km hinter sich gebracht, und zwar auf neuen ASW 19, die ebenfalls mit modernsten Bordgeräten ausgerüstet waren.

Unsere beiden Vertreterinnen, Europameisterin Monika Warstat und Irmgard Morgner, lagen mit 1 500 geflogenen Kilometern im Durchschnitt der Teilnehmerinnen. Hinsichtlich der Geräteausrüstung mußten wir allerdings mit einem Handicap starten, denn die in die „Jantar-Standard-2“ eingebauten elektrischen Variometer funktionierten unbefriedigend, und wir besaßen außerdem nicht einen einzigen Quarz für die vom Veranstalter festgelegten Funkfrequenzen.

Wie alle Wettkämpferinnen, die den Flugraum und die hier herrschenden Bedin-



Oben: Blick auf Flugleitungsgebäude und Hangare

Rechts: Die kleine DDR-Vertretung Max Skuppin, Irmgard Morgner, Monika Warstat und Manfred Blauert (v. l. n. r.)

gungen noch nicht kannten, wollten wir die zur Verfügung stehende Trainingswoche gut nutzen, um für die Verteidigung des Titels trotz aller Probleme gut gewappnet zu sein.

Der Flugplatz Mantes-Cherence liegt inmitten einer malerischen Hügellandschaft, etwa 160 m über NN, am Rande eines zum Seinetal steil abfallenden, langgezogenen Hanges. Er verfügt über zwei schmale, im Winkel verlaufende Graspisten. Am Rande der Nordpiste befinden sich zwei Hangars mit Nebenräumen, Unterkünfte, eine Gemeinschaftsküche, Werkstatträume und das Gebäude der Flugleitung. Neben den Hangars haben die Flugplatz-Nutzer Campingwagen stationiert, die auch den Teilnehmern der Europameisterschaften als Unterkunft dienen. Obwohl der Flugplatz 120 km von der Nordküste Frankreichs entfernt liegt, war der maritime Einfluß auf das Wetter unverkennbar.

Von der Hangkante aus bot sich nach dem Süden ein weiter Blick ins Tal und auf die Stadt Mantes. Für die Wahl des Flugweges hatte dieses Gebiet einen großen Einfluß. Das Wetter ließ während der Trainingswo-



Links: A. M. Pinon lag nach drei Disziplinen in Führung.
Darunter: Die Europameisterin in der Rennklasse. M. F. Gavaret, Frankreich

che neben einigen Flügen am Platz nur zwei Streckenflüge von insgesamt 200 km zu. Das war leider zu wenig, um die notwendigen örtlichen Erfahrungen zu sammeln. Die Eröffnung der Europameisterschaften am 19. Juli wurde mit einer interessanten Flugschau eingeleitet. Auf den eigentlichen Wettkampfbeginn mußten die 24 Segelfliegerinnen jedoch lange warten. Erst für den 23. Juli kündigte der Meteorologe brauchbares Wetter an. Dreiecksflüge waren ausgeschrieben, und nach dem Start versuchten die Fliegerinnen bei einer Wolkenbasis von nur 750 m verzweifelt, nutzbare Thermik zu finden. Die Tagesaufgabe wurde schließlich, nachdem alle wieder gelandet waren, abgesetzt.

Auch die verkürzte Aufgabe am folgenden Tag konnte von den Wettkämpferinnen in der Standardklasse nicht gelöst werden. Es

2. Segelflug-Europameisterschaft der Frauen

Ort: Mantes-Cherence, Frankreich
Zeit: 19. 7. bis 31. 7. 1981
Teilnehmer: Standardklasse 14 Frauen aus 6 Ländern (Frankreich, Ungarn, DDR, BRD, ČSSR, UdSSR), offene Standardklasse 10 Frauen aus 4 Ländern (Frankreich, Belgien, BRD, Schweden)
Segelflugzeugtypen: Jantar-Standard-2 (6), Cirrus (3), LS 4 (2), LS 3 (2), ASW 19 (2), Hornet (1), ASW 20 (3), Mosquito (2), Ventus (1), DG-200 (1), Mini-Nimbus (1)
Schleppflugzeuge: 4 Ballye (180 PS) Hersteller Moran, 1 Musquetaire (180 PS) Hersteller Jodel
Geflogene km: 15 738

Wetter: Das Wettkampfgebiet lag im Einflußbereich eines Hochdruckgebietes über den Azoren und eines Tiefdruckgebietes über Schottland. Zugehörige Warm- und Kaltfronten beeinflussten in laufender Folge das Wettergeschehen. Eine NO-Verlagerung des Hochs brachte auch in den letzten Wettkampftagen keine durchgreifende Wetterveränderung. Starke Bewölkung, niedrige Basis (meist 750-800 m, selten 1200 m). Steigen im Mittel unter 1 m/s, selten bis 1,5 m/s. In den letzten Tagen Blauthermik. Sichten im Mittel um 10-15 km. Windgeschwindigkeiten im Mittel um 20 km/h. Temperaturen 14° bis 27 °C.

Bemerkungen: Das Minimum der Geschwindigkeit für die V-Wertung war auf 60 % der besten Geschwindigkeit festgelegt. Für Flüge unter 50 km gab es keine Wertung. Die Beurkundung des Umfliegens der Wendepunkte erfolgte von festgelegten Punkten aus. Die Kontrolle der Überflughöhe erfolgte mitunter durch einen in 1000 m fliegenden Motorsegler. ZSR = Zielstrecke mit Rückkehr. In der Standardklasse gab es keine Titelvergabe. Die Mindestzahl von 4 Disziplinen wurde nicht erreicht.

Standardklasse:						Disziplinen:			
Platz	Name	Land	Alter	Flugzeugtyp	Strecken-kilometer	1.	2.	3.	Gesamt-punktzahl
						214 km Dreieck 166 km	302 km ZSR 57,6 km/h	219 km Dreieck 64,9 km/h	
1.	Anne Marie Pinon	Frankreich	30	Cirrus	12 000	1-5	1	4	2 973
2.	Eva Daroczy	Ungarn	26	Jantar-Std.-2	14 000	8	3	2	2 712
3.	Eða Lann	UdSSR	33	Jantar-Std.-2	52 000	1-5	9	5	2 685
4.	Mouilka Wurstus	DDR	39	Jantar-Std.-2	59 000	1-5	13-14	7	2 617
5.	Tamara Zagajinova	UdSSR	38	Jantar-Std.-2	58 000	6	7	8	2 612
6.	Maria Bolla	Ungarn	36	Jantar-Std.-2	53 500	7	12	3	2 536
13.	Irmgard Morgner	DDR	45	Jantar-Std.-2	55 000	12-14	13	6	1 617

Offene Standard-Klasse						Disziplinen:				
Platz	Name	Land	Alter	Flugzeugtyp	Strecken-kilometer	1.	2.	3.	4.	Gesamt-punktzahl
						206 km ZSR 105 km	223 km Dreieck 158 km	332 km Dreieck 67,8 km/h	234 km Dreieck 67,0 km/h	
1.	Marie Franc. Gavaret	Frankreich	35	ASW 20	30 000	5	1	8	1	2 220
2.	Denise Crutet	Frankreich	44	Mosquito	2 650 Stunden	4	5-10	1	2	2 069
3.	Theresa Tolvonen	Schweden	26	ASW 20	20 000	6	3	6	4	2 063
4.	Annamarie Bertels	Belgien	30	ASW 20	30 000	1-3	2	4	6	2 062
5.	Georgette Lilt	Belgien	49	Mini-Nimbus	40 000	8	4	3	7	1 942
6.	Maryvonne Guillon	Frankreich	29	LS 3	1 000	9-10	5-10	7	3	1 782



**Oben: Bei der Flugvorbereitung
Daneben: Trübe sah der Himmel an den
meisten Tagen der Europameister-
schaften aus.**



gab keine Pilotin, die über 100 km kam. In der Rennklasse dagegen erreichten drei Fliegerinnen 105 km. Für die Tagessiegerinnen A. Bertels (Belgien), I. Blecher und I. Müller (BRD) gab es lediglich 100 Punkte!

Endlich, am 27. Juli, deutete sich eine Wetterbesserung an. Kurz nach 12 Uhr startete die Standardklasse zu einem Dreiecksflug über 214 km, die Rennklasse zur gleichen Aufgabe über 223 km. Das Wetter zwang dann allerdings wieder zu kompletten Außenlandungen. Dennoch kam es zu einer Wertung: Fünf Wettkämpferinnen der Standardklasse, unter ihnen Monika Warstat, erhielten für die erreichten 166 km je 1 000 Punkte. In der Rennklasse siegte mit 158 km M. Gavaret.

Lange, bevor diese Disziplin beendet war, mußten jeweils drei Frauen jeder Klasse auf dem Flugplatz tatenlos warten, was aus dieser Tagesaufgabe werden würde. Sie waren wegen der ungünstigen Wetterverhältnisse nicht rechtzeitig in Abflugposition gekommen. Das Wetter am Platz hatte sich schnell verschlechtert, und so war trotz der Inanspruchnahme eines zweiten und dritten Starts kein Abflug mehr möglich. Dieses Pech traf auch Irmgard Morgner. Das war wahrlich ein unglücklicher Auftakt für die leistungsstarke und kämpferisch fliegende DDR-Pilotin.

Bei allen Aktiven, Helfern und Organisatoren machte sich angesichts des erreichten Standes des Wettkampfes und der noch zur Verfügung stehenden Zeit Nervosität breit. Schon sprachen die Organisatoren von einer eventuellen Verlängerung. Der 28. Juli zeigt sich mit etwas besserem Wetter. Eine Basis bis 1 200 m bei zunächst 3–4/8 Kumulusbewölkung und ein mittleres Steigen von 1,5–1,7 m/s wurden vorhergesagt. Im Süden sollte es Blauthermik geben, und

der Wind wehte aus nördlicher Richtung mit etwa 20 km/h. Der Veranstalter schickte beide Klassen in dieses Gebiet zum Zielflug mit Rückkehr über 302 km (Standardklasse) bzw. zum Dreiecksflug über 332 km (Rennklasse). Nicht weniger als sieben und eine halbe Stunde sind Irmgard Morgner und Monika Warstat in der Luft, als sie sich dann wegen endender Konvektion 18 km vor dem Ziel zur Landung entscheiden müssen! Fünf Wettkämpferinnen lösen die Aufgabe, voran die nun führende A. M. Pinon (Frankreich). Wie sie in der Lage war, gegen die ihr an Flug- und Wettkampferfahrung weit überlegenen Konkurrentinnen bei den gegebenen komplizierten Bedingungen über eine Stunde schneller zu sein, blieb allen ein Rätsel.

In der Rennklasse erfüllten acht Segelfliegerinnen die Aufgabe. Die Tagessiegerin D. Gruette (Frankreich) erhielt für ihre Leistung mit 67 km/h 1 000 Punkte.

Am folgenden Tag sind die Wetterverhältnisse ähnlich wie am Vortag, nur der Wind kommt diesmal aus östlicher Richtung, im Süden herrscht wieder Blauthermik. Die angekündigten Kumuluswolken verstecken sich in einem kleinen Raum um den Wendepunkt Rouen. Gegen 11.30 Uhr starten die Wettkämpferinnen der Standard- und der Rennklasse zu Dreiecksflügen über 219 bzw. 235 km. Diese Aufgabe können diesmal nur vier Wettkämpferinnen nicht lösen, unter ihnen die zu den Favoriten zählenden ČSSR-Frauen. Ihre Entscheidung, sich zirka 30 Minuten nach dem Abflug des letzten Flugzeuges der Standardklasse ein zweites Mal abzumelden, erwies sich als schwerwiegender Fehler.

Es folgen dann wieder zwei Tage, an denen der Meteorologe nicht viel versprechen konnte, an denen die Wettkampfleitung die Wettkämpferinnen trotzdem auf die Strecke schickte und schließlich nur die Rückholmannschaften viel Arbeit haben. Es kommt zu keinem Wertungsflug mehr. Für die Rennklasse war die Europameisterschaft dennoch wertbar, denn hier kamen die notwendigen vier Disziplinen zusam-

men. Europameisterin wurde M. F. Gavaret aus Frankreich. Die Leistungssteigerung der Französin ist enorm, belegte sie doch noch vor zwei Jahren nur den letzten Platz!

In der Standardklasse blieb die Europameisterschaft unvollendet; damit behielt Monika Warstat Titel und Pokal. Ob wir darüber glücklich waren? Natürlich nicht, wir hatten uns wie alle einen sportlich interessanten, niveaувollen Wettkampf gewünscht. Das wäre wahrscheinlich auch nach vier Disziplinen unter den gegebenen Bedingungen nicht der Fall gewesen. Hoffen wir also auf die nächste Europameisterschaft, die möglicherweise von den sowjetischen Segelfliegern ausgerichtet wird.

Wenn diesem Titelkampf der segelfliegenden Frauen Europas auch der volle Erfolg versagt blieb, so brachte er doch eine Reihe wichtiger Erfahrungen. Es herrschte in Mantes-Cherence dank der Gastfreundschaft und kameradschaftlichen Unterstützung der Veranstalter eine gute Atmosphäre. Die Organisation ließ aber einige Wünsche offen. Manche Probleme der Aufgabenstellung und Auswertung wären sicher nicht aufgetreten, hätten die Organisatoren die Hilfe und den Rat der Mannschaftsleiter in Anspruch genommen. Sie hätten beispielsweise auch dafür sorgen müssen, daß der Flugraum während der Disziplinen nicht auch von Segelflugzeugen benachbarter Flugplätze befliegen wird. Manches Gemunkel über unzulässige Hilfe für die französischen Pilotinnen wäre dann sicher nicht aufgetreten.

Bleibt noch nachzutragen: Der traditionelle Hexensabbat, die Aufnahme neuer Mitglieder in den Kreis der fliegenden Hexen, hat auch stattgefunden. Es gibt eine Reihe neuer Mitglieder im Hexengeschwader und das sind nicht die schlechtesten, wie die Flüge zeigten.

– Text und Fotos: Rolf Peter