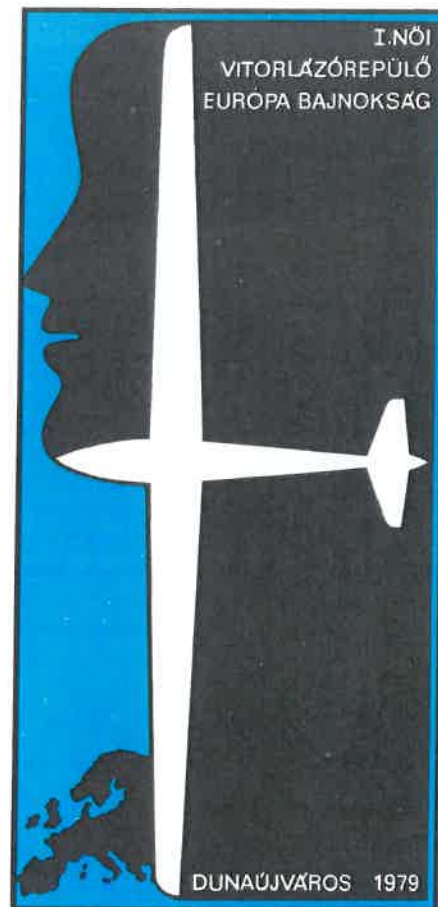


■ Für die besten Segelfliegerinnen der Welt gibt es nur alle zwei Jahre einen großen internationalen Vergleich. Obwohl in Europa und in anderen Kontinenten Tausende Mädchen und Frauen segelfliegen, sich der ungewöhnlichen Schönheit dieses Sports hingeben, nimmt sich die Zahl der Leistungssegelfliegerinnen dagegen recht bescheiden aus. Das hat wohl seine Gründe in den Besonderheiten der stillen Flugkunst. Es bedarf Hunderter Flugstunden und Tausender Flugkilometer, ehe sich beständige Leistungen einstellen. So fällt bei den Segelfliegerinnen die Zeit, da sie eine Familie gründen und Kinder bekommen, oft mit der Leistungsflugreife zusammen. Selbst wenn sie eine großzügige Förderung erfahren, wie in den sozialistischen Ländern, ist der Leistungsflug für die Frauen mit ungleich größeren Belastungen verbunden als für die fliegenden Männer. Dennoch haben sich viele Frauen in die Spitze des internationalen Segelfluges geflogen, zeigen sie bei Rekordflügen und bei Vergleichen mit den Männern beeindruckende Leistungen. Die polnischen Frauen sind bei den Landesmeisterschaften oft auf vorderen Rängen zu finden, und Georgette Litt, Belgien, und Sue Martin, Australien, haben sogar schon die nationalen Meisterschaften gegen die Konkurrenz der Männer in ihren Ländern gewinnen können. Trotz dieser Leistungen wehren sich die meisten Herren in den verantwortlichen Gremien der

FAI gegen eine völlige Anerkennung des Frauensegelfluges, gegen Frauenweltmeisterschaften. Dabei haben doch die Segelfliegerinnen genau wie die Sportlerinnen in anderen Disziplinen ein Recht auf eigene internationale Titelkämpfe, zumal sie erfahrungsgemäß den Leistungssport stark stimulieren. Es blieb jedoch viele Jahre lang bei den zweijährigen internationalen Vergleichen, die 1973 und 1975 in Leszno, VR Polen, und 1977 in Oerlinghausen, BRD, zur Austragung kamen.

Die 1979 fällige Veranstaltung war dem ungarischen Aeroklub zugesprochen worden. Für diesen Vergleich machten die Ungarn einen klugen Vorschlag: Er sollte in den Rang einer Europameisterschaft erhoben werden. Dem stimmte die Internationale Luftfahrtföderation zu, und damit hatten die Verfechter des Frauensegelfluges einen schönen Erfolg errungen.

Schauplatz der 1. Europameisterschaft der Segelfliegerinnen war Dunaujvaros, eine mittelgroße, südlich von Budapest gelegene Stahlarbeiterstadt. Ihr großer Flugplatz mit umfangreichen Einrichtungen bot beste Voraussetzungen für einen guten Verlauf des Titelkampfes. Die meisten Teilnehmerinnen sahen sich schon bei mehreren Veranstaltungen, und sie gehören außerdem einer im Sport wohl einmaligen „kultischen Vereinigung“, nämlich dem „Kreis der fliegenden Hexen“ an. Auch während der Tage



Flüge zur Europameisterschaft



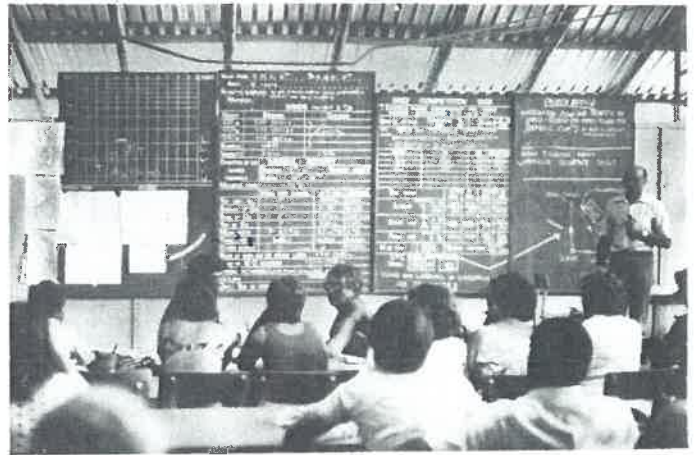
in Dunaujvaros richteten sie das Hexenfeuer, und eine Versammlung beriet unter Leitung der hiesigen Oberhexe Judith Pollermann, ob auch die Neuen in das Hexengeschwader aufgenommen werden könnten. Stimmte die Versammlung zu, wurde die nach einem festgelegten Ritual ablaufende Aufnahme mit einem Ritt auf dem Hexenbesen um das Feuer beschlossen. Der Humor kam also trotz harter sportlicher Auseinandersetzung während des Wettkampfes nicht zu kurz.

Wie hoch die Trauben im sportlichen Wettstreit hingen, wie sehr jede einzelne Tagesaufgabe das ganze Können forderte, machte bereits der Verlauf der ersten Disziplin deutlich. Sie war für unsere kleine Mannschaft, für die Pilotinnen Monika Warstat und Irmgard Morgner, für Trainer Rolf Peter sowie die beiden umsichtigen Helfer

Unten: Ausräumen der Wettkampf- flugzeuge aus der riesigen Halle des MHSZ-Flug- platzes Dunaujva- ros.

Rechts: Die Teil- nehmerinnen beim täglichen Briefing, bei der Einweisung in die Tagesaufga- be.

Farbfoto: Blick über den Rumpf eines „Gawron“.



Peter Weihe und Heinz Josepeit kein sehr optimistischer Auftakt.

Die Meteorologen hatten die Wettkampfleitung offensichtlich schlecht beraten, denn diese schrieb nur eine kurze, 131 km messende Strecke aus, obwohl das Wetter für mindestens 300 km gut gewesen wäre. Die Sprintstrecke führte die Donau flussabwärts bis zum Flugplatz Öcseny und zurück. Nach dem Startbeginn zeigten sich auf der Strecke wunderbare Wolkenstraßen, die 2 bis 3 m/s Steigen brachten. Diese gute Entwicklung hielt jedoch nicht lange an, und damit hatte der richtige Abmeldezeitpunkt enorme Bedeutung gewonnen. Unsere Frauen gehörten in Erwartung noch besseren Steigens zu jenen, die erst um 12.50 Uhr das Startband überflogen. Das erwies sich jedoch als Fehleinschätzung. Die 85 km/h von Monika Warstat und die 82 km/h von Irmgard Morgner reichten nur zu Plätzen im hinteren Drittel. Da tröstete auch die Tatsache wenig, daß sich mit Adela

1. Segelflug-Europameisterschaft der Frauen

Ort: Dunaujvaros, Ungarische VR

Zeit: 22. 7. bis 5. 8. 1979

Teilnehmer: 24 Frauen aus 11 Ländern (Belgien, BRD, Bulgarien, ČSSR, DDR, Polen, Frankreich, Schweden, UdSSR, Ungarn, Australien)

Segelflugzeugtypen: „Jantar-Standard“ (7), „Jantar-Standard-2“ (4), ASW-15B (2), ASW-20 (2), ASW-20F (1), LS 1F (2), LS 3 (1), „Standard-Cirrus“ (1), „Cirrus 75“ (1), „Mosquito“ (1), „Hornet“ (1), „Mini-Nimbus“ (1)

Schleppflugzeug: „Gawron“

geflogene km: 47 000

Wettkampfleiter: Janos Dobosi

Jury-Vors.: Fred Weinholtz (BRD)

Wetter: Das Wettkampfterrain lag im Einflußbereich mehrerer Hochdruckgebiete, die häufig wechselten und unterschiedliche Bedingungen brachten. An den meisten Tagen später Thermikbeginn und frühes Ende. Basis zwischen 800 und 1800 m, häufig Blauthermik. Steigen zwischen 1,0 m/s und 2,5 m/s, maximal 5 m/s. Sicht nur selten über 15 km, z. T. sehr schlecht. Temperaturen zwischen +24 °C und +34 °C. Windgeschwindigkeit im allgemeinen schwach, maximal 10 m/s.

Bemerkungen: Die Teilnehmerinnen, die Segelflugzeuge der offenen Standardklasse (Wölbklappenflugzeuge) benutzten, wurden mit einem Handicap bewertet. Von ihrer Tagespunktzahl wurden 5 % abgezogen.

Die Beurkundung des Umfliegens der Wendepunkte erfolgte fotografisch.

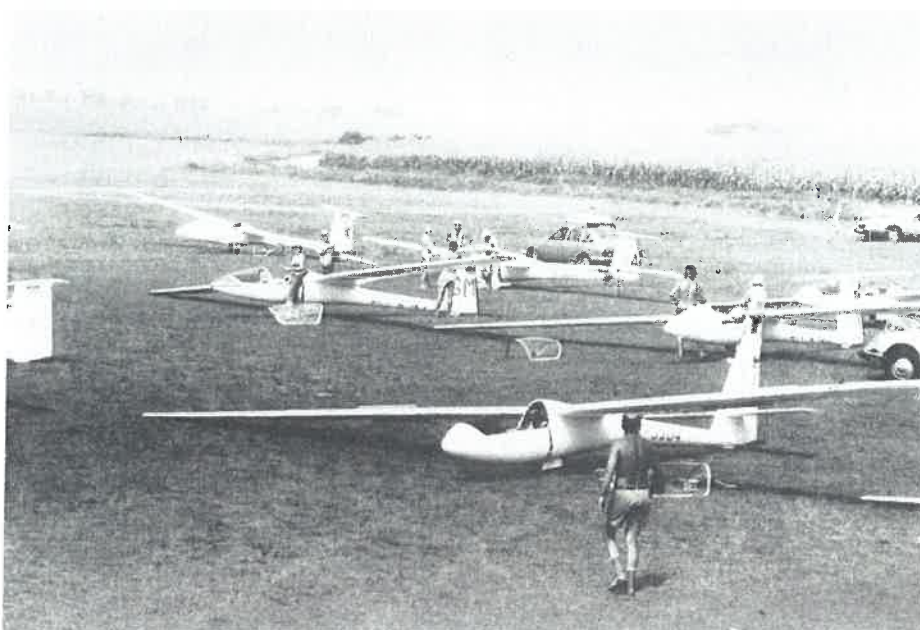
Sue Martin, Australien, wurde in der offiziellen Wertung geführt. Sie hätte allerdings bei einer vorderen Platzierung keine Europameisterschaftsmedaille bekommen.

* Flugstunden, da nicht alle Teilnehmerinnen ihre Streckenkilometer führen
ZSR = Zielstrecke mit Rückkehr

Platz	Vor- und Zuname	Alter	Land	Flugzeugtyp	Strecken- kilometer	Siegerge- schwind./km	Disziplinen									Gesamt- Punktzahl
							96 km/h	76 km/h	63 km/h	59 km/h	125 km/h	84 km/h	92 km/h	59 km/h	77 km/h	
1.	Monika Warstat	37	DDR	Jantar-Standard-2	50 000	17	6	4	10	10	9	6	13	3	7629	
2.	Eda Laan	31	UdSSR	Jantar-Standard	*2 000 h	2	6	8	12	10	8	7	10	11	7623	
3.	Jindra Paluskova	32	ČSSR	ASW-15 B	60 000	5	14	7	1	3	5	16	14	8	7573	
4.	Maria Bolla	34	UVR	Jantar-Standard	46 000	7	1	3	16	7	1	11	3	10	7545	
5.	Maria Kyzivatova	33	ČSSR	ASW-15 B	24 000	6	15	9	2	10	4	18	3	12	7455	
6.	Eva Daroczy	23	UVR	Jantar-Standard	10 000	8	1	8	17	16	2	13	3	13	7414	
7.	Irmgard Morgner	41	DDR	Jantar-Standard-2	50 000	19	6	15	13	1	10	6	3	7	7382	
8.	Teresa Toivonen	24	Schweden	LS 3	*900 h	4	17	6	21	2	22	3	1	23	7313	
9.	Hanna Badura	54	VR Polen	Jantar-Standard	40 000	20	10	13	7	14	14	4	20	4	7143	
10.	Judith Pollermann	28	UVR	Standard-Cirrus	25 000	22	3	10	14	3	5	14	3	21	7051	
11.	Ilona Benke	27	UVR	Jantar-Standard	15 000	9	4	1	20	16	2	10	23	20	6914	
12.	Gudrun Emde	36	BRD	Cirrus 75	*600 h	13	19	16	3	3	16	9	3	14	6907	

Dankowska (66 km/h!) auch eine der großen Favoritinnen arg geschätzt hatte. Jedoch hielt das ungarische Wetter, das nicht mit mitteleuropäischen Wettererfahrungen gemessen werden darf, fast alle Favoriten und selbst die mit Heimvorteil fliegenden ungarischen Frauen einmal zum Narren.

Bereits die folgenden zwei Disziplinen, die über 361 bzw. 301 km führten, zeigten das. Weltrekordlerin Sue Martin gehörte zu jenen sechs Wettkämpferinnen, die bereits bei der 2. Disziplin außenlanden mußten. Bei der 3. Disziplin waren es nur sechs Flugzeuge, die wieder am Startflugplatz ankamen, das gesamte übrige Feld, zu ihm gehörte leider auch Irmgard Morgner (263 km), landete zwischen Wendepunkt und Ziel. Zu den sechs Flugzeugen, welche die 3. Disziplin mit einem Zielbandüberflug abschlossen, zählte der „Jantar“ mit dem Buchstaben „GM“ am Heck, die „Golf-Mike“, wie es in der Funksprache heißt. Monika Warstat rückte damit auf den 6. Rang vor, und ihr Punktabstand zu den führenden drei Ungarinnen bot noch alle Chancen.



Oben links: Eda Laan, UdSSR
Daneben: Jindra Paluskova, CSSR
Darunter: Judith Pollermann, UVR,
die bei der Aufnahme neuer Mitglieder ins „Hexengeschwader“ als „Oberhexe“ fungierte.

Der Kurs des vierten Tages führte um „vier Ecken“ über 231 km. Am Flugplatz hatte die Wetterentwicklung recht gut ausgesehen, weshalb sich die Frauen auf einen schnellen Flug vorbereiteten. Zwischen 12.28 Uhr und 12.43 Uhr hatten sich alle über dem Startband abgemeldet, zog das Hexengeschwader in Richtung des südlich gelegenen Janoshalma. Kaum hatten jedoch die Frauen die Donau hinter sich gelassen, da zogen Regenschauer auf, und die Sicht verschlechterte sich zusehends. Die Teilnehmerinnen mußten große Umwege fliegen, um überhaupt oben bleiben zu können.

Ausgerechnet bei diesen widrigen Bedingungen, bei denen der Gruppenflug, den unsere beiden Fliegerinnen meisterhaft beherrschten, besonders wichtig ist, erwischte Irmgard Morgner am 2. Wendepunkt den Fotosektor nicht exakt. Für sie stand damit die Entscheidung, entweder umzukehren und den Wendepunkt neu anzufliegen oder die Strafpunkte in Kauf zu nehmen und damit den Gruppenflug weiter zu gewährleisten. Letzteres würde ihrer Kameradin Monika War-

stat helfen, ihre gute Ausgangsposition zu halten und zu verbessern.

Für die Magdeburgerin gab es kein Überlegen. Sie stellte ihre persönliche Platzierung hintenan und flog mit Monika Warstat weiter. Eine großartige sportliche Haltung!

Irmgard Morgner hätte, das soll schon an dieser Stelle gesagt werden, am Schluß eine bessere Platzierung, ja vielleicht sogar ebenfalls eine Medaille erkämpft, wenn sie nicht bei allen folgenden Disziplinen manschaftsdienlich geflogen wäre. Sie wußte, daß Monika Warstat, wäre die Ausgangsposition andersherum gewesen, genauso kameradschaftlich gehandelt hätte.

Diese Disziplin um „vier Ecken“ bescherte aber noch weitere Merkwürdigkeiten. Gegen 16.00 Uhr setzte das Thermikende ein, wurden die Aufwinde immer seltener. Ausgerechnet die in Führung liegenden drei Ungarinnen Maria Bolla, Eva Daroczy und Ilona Benke mußten wenige Kilometer vor dem Ziel das Fahrwerk ihrer „Jantar“ ausfahren und außenlanden. Für die Ungarinnen, die sich natürlich auf diese Eu-

ropameisterschaft gründlich vorbereitet hatten, war das ein rabenschwarzer Tag.

Unseren Frauen fehlten zum Zeitpunkt dieser Außenlandung, sie waren etwa 25 km von Dunaújváros entfernt, nur 150 m Höhe für den Zielanflug. Die Luft war jedoch völlig ruhig, nicht die Spur einer vertikalen Luftbewegung. Würden sie das Schicksal der Ungarinnen teilen müssen?

In dieser Situation sahen sie, wie wenige Kilometer von ihrer Position entfernt ein Stoppfeld abgebrannt wurde. Nichts wie hin zu diesem schönen Brandherd. Als die beiden rotnasigen „Jantar“ dort ankamen, löste sich gerade die entstandene Warmluft ab, und in dieser aufsteigenden Strömung konnten sich die beiden die fehlende Höhe holen. Minuten später meldeten „Golf-Mike“ und „Golf-November“ ihren Zielanflug an.

Nach dieser Disziplin sah die Gesamtwertung völlig anders aus. Die Tagessiegerin Jindra Paluskova übernahm die Führung, gefolgt von Monika Warstat und Eda Laan.

Am folgenden Tag sollte das erste Dreieck geflogen werden, doch wieder einmal hielt das Wetter nicht, was es anfangs, kurz nach dem Start, versprochen hatte. Auf der Strecke standen örtliche Gewitter, und so gelang es nur jenen Fliegerinnen, über 100 km zu kommen, die viel Geduld aufbrachten, Umwege flogen oder über sonnigem Terrain den Abzug der Fronten abwarteten. Wenn unsere Frauen erneut zu den Besten gehörten und Irmgard Morgner sogar ein Tagessieg gelang – sie landete nach 125 Flugkilometern –, dann hatte wieder einmal unsere Mannschaft am Boden keinen geringen Anteil daran.

Während Rolf Peter, unser Auswahltrainer, und „Pitt“ Josepeit am Flugplatz verblieben, von hier aus den Funkverkehr mithörten, vor der Abmeldung und vor dem Zielanflug erforderlichenfalls Hilfe gaben, fuhr Peter Weihe mit „Wolga“ und Transportanhänger zu den Wendepunkten. Die Informationen, die er von dort über die Wetterentwicklung unseren Frauen übermittelte, waren ebenfalls Mosaiksteinchen zum Erfolg. Erfolge im internationalen Leistungssegelflug,

Volken. Dieses Taktikgeplänkel führte schließlich dazu, daß erst abgeflogen wurde (die Initiative ergriffen Jindra Paluskova und unsere Pilotinnen), als der Höhepunkt der thermischen Entwicklung schon längst vorbei war. So kam es, wie es kommen mußte: Die zu spät abgeflogenen Wettkämpferinnen kamen nicht über den Kurs, und es kam erneut, wie bereits in der 7. Disziplin, welche die Französin Hannart gewonnen hatte, zu einem Außenseitersieg. Die recht unbekümmert fliegende Schwedin Teresa Toivonen gewann mit 59 km/h, und Sue Martin, als Zweite, erreichte 55 km/h. Alle anderen landeten vor, am oder nach dem 2. Wendepunkt. Monika Warstat hatte an diesem Donnerstag nicht ihren besten Tag erwischt. Sie klagte schon vor dem Wendepunkt über geringe Höhe und kreiste zusammen mit Jindra Paluskova, der es genauso erging, nur wenige Hunderte Meter über der Donauniederung. Irmgard Morgner dagegen flog wesentlich höher, wartete, doch schließlich empfahl ihr Trainer Rolf Peter den Weiterflug. Noch vor Monika Warstat hatte sich schließlich die führende Jindra Paluskova zur

bindung mit „Golf-Mike“ nach der Landung abgebrochen war, fuhr in schneller Fahrt zum vermeintlichen Landeort, den er telefonisch von der Dispatcherzentrale in Dunaujvaros mitgeteilt bekommen hatte. Aber Monika Warstat war weder am beschriebenen Ort noch in der Nähe aufzufinden. Die Aufregung wurde noch größer, als ein Landwirtschaftsflieger berichtete, er hätte eine rotanige Maschine in einem Maisfeld liegen sehen. Wo war Monika? War ihr gar etwas zugestoßen?

Erst gegen Mitternacht, nachdem unsere Mannschaft gemeinsam mit den ungarischen Fliegerkameraden von Öcseny emsig „gefangdet“ hatte, wurde Monika Warstat, zwar nicht gerade frohgestimmt, doch wohlbehalten aufgefunden. Ihr Funkgerät hatte nicht mehr arbeiten können, weil sie in Erwartung ihres Helfers bereits kurz nach der Landung mit Zuschauern das Flugzeug abgerüstet hatte. Das von ihr später geführte Telefongespräch war offensichtlich nicht notiert worden.

So wurde die Nacht für die 37jährige sehr kurz, und sehr munter sah sie nicht aus, als beim Briefing für die 9. und endgültig letzte Disziplin ein 213 km langes Dreieck ausgeschrieben wurde.

Auf eine Wartetaktik ließen sich unsere beiden Frauen an diesem Tag nicht ein, obwohl das Steigen anfänglich nicht sehr stark war. Sie gehörten zu den ersten Favoriten, die sich über dem Startband abmeldeten. Etwa drei Minuten später gab auch die „64“, das Flugzeug der führenden Pilotin, Eda Laan, ihre Abmeldung über dem Startband durch. Eda Laan, die meist defensiv fliegt, hatte wohl die Hoffnung, unsere Frauen einholen zu können, denn bereits ein „Dranbleiben“ hätte ihr den Sieg gesichert. Diese Rechnung ging an diesem Tage jedoch nicht auf, denn Monika Warstat war nicht zu halten, flog unterwegs sogar ihrer Mannschaftskameradin davon. Nichts war ihr während des Fluges von der fast schlaflosen Nacht anzumerken, sie hatte den eisernen Willen, die silberne Medaille zu verteidigen.

Nach etwa 40 km bildeten sich auf der Strecke Wolkenstraßen, die sie optimal nutzte. Auch der Zielanflug war genau errechnet, war „paßgerecht“ angelegt. Als schließlich der „Jantar“ mit den Buchstaben „GM“ am Heck als viertes Flugzeug im Tiefflug über das Zielband jagte, da lag die Sensation in der Luft. Fest stand bereits: den 2. Rang hatte „Golf-Mike“ gesichert. Aber das könnte auch der Überflug einer Europameisterin gewesen sein!

Wie viele Minuten würden vergehen, bis der „Jantar“ mit der „64“ am Heck die Ziellinie passierte? Erst elf Minuten später traf die sowjetische Fliegerin auf dem Flugplatz ein. Dennoch würde das in der Rechnung um den ersten Platz eine sehr knappe Entscheidung werden, denn immerhin hatte Eda Laan mit 58 Punkten in Führung gelegen.

Die Wettkämpferinnen und ihre Helfer waren noch beim Putzen ihrer schlanken Segler, als der Computer das Ergebnis preisgab: Die GST-Fliegerin Monika Warstat hatte das Kunststück fertiggebracht, mit diesem letzten, aufregenden Flug den 1. Europameistertitel im Segelflug in unser Land zu holen!

Aspekte zu diesem Titelgewinn und einige Randbemerkungen zu der interessantesten Veranstaltung lesen Sie in unserer nächsten Ausgabe.

– Text und Fotos: Hartmut Buch



Die erste Europameisterin im Segelflug, Monika Warstat, DDR, Lehrerin in Löbau, verheiratet mit dem Dreidiamanten-Flieger Manfred Warstat, fliegerischer Start in Auerbach, Mitglied des ZV der GST und des Präsidiums des Aeroklubs, mehrere DDR-Rekorde, Siege beim Frauenwettkampf in Polen 1968 und beim Wettkampf sozialistischer Länder 1975, 1600 Flugstunden, Gold-C mit 2 Diamanten.

das zeigte sich auch bei dieser 1. Europameisterschaft der Frauen, stellen sich nur ein, wenn jedes Mannschaftsmitglied gewissenhaft, umsichtig und mit großem Einsatz seine Aufgabe löst. Die der Schlechtwetterdisziplin folgenden Konkurrenzen brachten wieder gutes Steigen und damit schnelle Flüge. Unsere Frauen waren immer im Bilde.

Nach diesen sieben Tagen, die an den Kräften arg gezehrt hatten, folgten endlich die wohlverdienten Ruhetage. Zwei waren geplant, einen dritten bescherte ungünstiges Wetter.

Zu einem wertbaren Flug kam es erst wieder am Donnerstag, dem 2. August. Ausgeschrieben war ein 181 km langes Dreieck. Der Start hinter den „Gawrons“ erfolgte bereits gegen 11.00 Uhr, doch nach zwei Stunden kreisten die meisten Segelflugzeuge trotz brauchbaren Steigens noch immer über dem Flugplatz.

Die Favoriten belauerten sich, einige andere machten dieses Spiel mit, keiner wollte als erster abfliegen und das Risiko einer vorzeitigen Landung eingehen, denn nur vereinzelt bildeten sich

Landung auf dem Flugplatz Öcseny, dem 2. Wendepunkt, entschieden. Dann kam auch „Golf-Mike“ über dem Flugplatz an, doch zu einem Zeitpunkt, als eine PIK-20 des dortigen Klubs in einem schwachen Aufwind kreiste. In 200 m Höhe erreichte unsere Fliegerin das Steigen, kreiste ein und stieg auf 400 m Höhe. Und in dieser Situation zeigte sich erneut der Kampfgeist Monika Warstats.

Sie wußte genau, daß jeder geflogene Kilometer Punkte brachte, weshalb sie auf die bequeme Landung am Flugplatz verzichtete und trotz der geringen Höhe abflog, zumal auf Kurs Außenlandefelder zu sehen waren. So kam sie auf 121 km und verteidigte ihren 2. Rang. Die ČSSR-Fliegerin allerdings mußte ihren 1. gegen den 3. Rang eintauschen. Die Führung hatte nun Eda Laan übernommen.

Dieser Tag, der Trainern, Helfern und Beobachtern viel Aufregung gebracht hatte, war für unsere Mannschaft mit den Landemeldungen noch nicht zu Ende. Peter Weihe, der sich am 2. Wendepunkt aufgehalten hatte und dessen Funkver-