

Kosmos 1383 und 1447 an das Zentrum für Raumfahrt in Toulouse, wo die Notsignale ausgewertet worden waren, hätte die in 1 600 m Höhe gelegene Absturzstelle nicht so schnell ausfindig gemacht werden können. Die Trümmer des weißen Segelflugzeuges waren in der noch schneebedeckten Landschaft aus dem Suchflugzeug heraus nur schwer zu erkennen.

Die Mitnahme von Notsendern bei

Streckenflügen mit Sportflugzeugen ist in Österreich seit diesem Jahr gesetzliche Pflicht.

(FAI) Bei idealen Wetterbedingungen streben Leistungssegelflieger danach, mit möglichst hoher Flächenbelastung zu fliegen, da diese die Schnellflugeigenschaften verbessert. Bei internationalen Wettkämpfen wurden deshalb in der Vergangenheit von einigen Pi-

loten die Segelflugzeuge weit über die zulässige maximale Zuladung beladen. Da diese auf Kosten der Flugsicherheit gehende Maßnahme (die den risikobereiten Piloten ungerechtfertigte Vorteile bringt) für die diesjährigen Welttitelkämpfe in den USA zu befürchten war, beschloß die FAI-Segelflugkommission eine kontrollierbare Begrenzung. Die maximale Flugmasse der eingesetzten Flugzeugtypen durfte

nicht über den von Herstellern und Zulassungsbehörden festgelegten Werten liegen.

Motorflug

(FAI) Einen Höhenweltrekord erflog Radomir Orlita (ČSSR) auf der Zlin 526 (Leichtflugzeuge Klasse 500 – 1 000 kg). Er erreichte 7350 m Höhe.

3. Segelflug-Europameisterschaften der Frauen

Gastgeber dieser 3. Europameisterschaften war auf dem in den Ardennen gelegenen Flugplatz Saint-Hubert die Belgische Segelflugföderation. Unter Direktor Frau Gill Gebhard Van den Broeck leitete ein kleines Team ehrenamtlicher Organisatoren mit Sachkenntnis und steter Einsatzbereitschaft diese Veranstaltung. Besonders das extrem schlechte Wetter mit lang anhaltendem Regen und extrem niedrigen Temperaturen stellten Veranstalter, Helfer und vor allen die Sportlerinnen vor manche Probleme.

komplette Außenlandungen in beiden Klassen. Monika Warstat teilte sich mit M. Bertram (BRD) für 126 geflogene Kilometer den Tagessieg.

Nach tagelangem Regen konnte erst am 30. Mai wieder eine Aufgabe gestellt werden: ein Dreiecksflug in Kombination mit einer Zielstrecke mit Rückkehr über 171 km für beide Klassen. Nur vier Segelflugzeuge erreichten das Ziel; Sieger wurden die BRD-Fliegerinnen H. Lebok mit 45 km/h in der Standardklasse und G. Emde in der 15-m-Klasse mit 58 km/h. Monika

hießen die Tagessieger in der Standard- bzw. 15-m-Klasse.

Nachdem wegen schlechten Wetters wieder eine Zwangspause eingelegt werden mußte, kam es am 2. Juni zur Ausschreibung von Dreiecksdisziplinen. Nur eine Teilnehmerin erreichte 101 km. Endlich am 3. Juni besserte sich das Wetter, weshalb die Dreiecksflüge über 160 und 163 km erfolgreich geflogen werden konnten. In der Standardklasse machten die Ungarinnen E. Daroczy und M. Bolla mit

74 km/h, in der 15-m-Klasse die Französin M. F. Gavaret mit 83 km/h das Rennen.

Am letzten Wettkampftag wurden die Aufgaben auf 233 bzw. 227 auf Dreiecksstrecken zu fliegende Kilometer erhöht. Die Tagessieger kamen wieder aus Frankreich. In der Standardklasse siegte A. M. Pinnon mit 71 km/h, in der 15-m-Klasse M. F. Gavaret mit 72 km/h. Mit dieser Disziplin war eine Europameisterschaft zu Ende gegangen, die bei sehr komplizierten Bedingungen ein gewachsenes Leistungsvermögen der besten Segelfliegerinnen Europas demonstriert hatte.

– R. Peter



An den Tagen mit Flugwetter gab es nur geringes Steigen bei niedriger Wolkenbasis. Dazu kamen wenig gute Außenlandemöglichkeiten. So wurden also diese Meisterschaften für die 24 Frauen aus zehn Ländern zu einem harten Prüfstein. In der Trainingswoche waren nur wenige Flüge am Platz möglich gewesen, so daß die 1. Tagesaufgabe am 22. Mai für viele Teilnehmerinnen die erste Bekanntschaft mit den fliegerischen Bedingungen brachte. Den Tagessieg auf einer 163-km-Dreiecksstrecke in der Standardklasse holte sich T. Saiganowa (UdSSR) mit 57 km/h, während in der 15-m-Klasse (160 km) die Belgierin Bertels mit 48 km/h gewann. Irgard Morgner gehörte zu den außengeländeten Pilotinnen und büßte damit gleich zu Beginn wertvolle Punkte ein.

Am folgenden Tag, ein 166-km-Dreieck war ausgeschrieben, gab es

Gebäude des 563 m über NN gelegenen EM-Flugplatzes Saint-Hubert

Nervenaufreibendes Warten vor dem Start – Monika Warstat und Max Skuppin, versierter Dolmetscher und Helfer

Warstat konnte trotz einer Außenlandung ihren 2. Platz in der Gesamtwertung halten. Zielstrecken mit Rückkehr über 173 (15-m-Klasse) und 153 km (Standardklasse) waren am 31. Mai ausgeschrieben. Die beiden DDR-Fliegerinnen wollten an diesem Tage offensiv fliegen, meldeten sich deshalb zuerst ab, mußten das jedoch mit Außenlandungen nach 113 km bezahlen, während die meisten Konkurrentinnen das Ziel erreichten. C. Kiewitter (BRD) mit 68 km/h und G. Litt (Belgien) mit 66 km/h

Standardklasse (15 Teilnehmerinnen)

1. M. Bertram, BRD	LS 4	2439 Pkt.
2. M. Bolla, Ungarische VR	Jantar-St.	2351 Pkt.
3. H. Lebok, BRD	LS 4	2281 Pkt.
9. M. Warstat, DDR	Jantar-St. 2	2040 Pkt.
11. I. Morgner, DDR	Jantar-St. 2	1726 Pkt.

15-m-Klasse (9 Teilnehmerinnen)

1. G. Weinreich, BRD	LS 3a	2587 Pkt.
2. G. Emde, BRD	ASW-20	2370 Pkt.
3. G. Litt, Belgien	Mini-Nimbus	2299 Pkt.

