

Euroglide 2006

Prolog

Die Euroglide stand wieder aufs Menue diesem Jahr und als treuer Teilnehmer hatte das fehlen in die 2004 Edition schon weh genug getan. Also rechtzeitig eingeschrieben. Die Organisation versprach eine schöne Strecke, wobei zum ersten Mal auch die Schweiz besucht werden sollte. Es könnte nicht schnell genug den 12ter Juni werden. Leider könnte Sohnlieb Bart wegen seiner Abitur nicht mitfliegen als Teammitglied. Glücklicherweise fand Vereinsmitglied Toine Bloks sich bereit als Rückholmanschaft zu dienen. Es stellte sich heraus dass das ein goldener Griff war, wie später in diesem Bericht klar werden wird.

Der Briefing am 11ter Juni war gemütlich und instructif.

Die Wettervorhersagen sagten gutes Bedingungen voraus in der Richtung von Deutschland. Deshalb sollte die Aufgabe rechtsherum geflogen werden über die Wendepunkte:

1. Neustadt Glewe, zwischen Hamburg und Berlijn,
2. Aalen, 75 km ost von Stuttgart,
3. Montricher, 15 km west von Lausanne,
4. St. Denis de l'Hotel, 15 km ost von Orleans,
5. Dahlemer Binz, in die Eifel, 50 km sud von Aken.
6. und dann zurück nach Eindhoven

Insgesamt 2300 kilometer mit ein Fahrguthaben von 350 kilometer.

Viele alte Euroglide-bekannter waren da. Trotzdem rechtzeitig nach Hause denn das Wetter sollte fliegar werden. Es sollte auch noch eine Menge gepackt werden und letzte Vorbereitung fertiggestellt. Ich bin nun mal jemand der "kick" auf den "last minute stress". Es war also wieder nach Mitternacht. Mit die Frage wann Ich wieder in so ein herrliches Bett schlafen würde, schloss Ich die Augen.

Montag, der erste Tag.

Früh auf, die letzte sachen im VW Caddy, Fraulieb ein letzter Kuss und... EUROGLIDE-zeit. Toine abgeholt in Geldrop, wo ich gleich entdeckte dass Ich wie immer etwas vergessen hätte: mein Kopfkissen. Aber Toine hette gleich schon eine Lösung..

Am Flugplatz gleich die DM montiert, auf den Startgrid aufgestellt und zum Briefing. Meinen Kopf stand noch nicht so ganz zur Aufgabe aber Ich dachte: jeder geht in die gleiche Richtung, mit das gleiche Wetter und sorgen das Mann so weit wie möglich kommt. So einfach ist das. Das Wetter versprach blaue Thermik bis 1000-1200 m, oder wie der Meteoman Ronald Kaay sagte: "Hot, weak and low".

Um 13:20 Uhr als einer der Ersten in die Luft. Der Snuffler meldete vorhin 1 bis 1,5 m/s bis 900 m. Ich fand gleich schwaches Steigen bis 1100 m., also vorsichtig los. Nach dem Abmeldepunkt Leende gleich Toine gemeldet das er fahren könnte.

Wegen das schwache blaues Steigen formen sich schnell Gruppen von 5 bis 10 Flugzeugen und das machte die Sache nur leichter mit dem mittlere Steigwerte von nur 0,6 m/s. Um 16:30 Uhr wird es schwacher. Wir sind dann schon über Venlo und Wesel auf die Höhe von Stadlohn. Letztendlich kann ich Osnabrück nicht erreichen und lande 15 km davor ohne Schaden in ein Maisfeld. Toine ist schnell da und wir fahren nach Osnabrück-Atterheide, wo es gemütlich ist. Es stehen dort schon 17 Euroglideteilnehmer. Also allen stehen irgendwo in die gegend. Die Wettbewerbsentscheidungen müssen noch kommen.

Wir stehen 180 km auf den ersten Schenkel und haben noch ein Fahrguthaben von 336 km übrig. Es schläft sich gut im Anhänger.

Dienstag, der zweiten Tag

Der Tag sieht schön aus und die Luft fühlt gut an. Es soll einer schönen Tag werden, obwohl vom Westeh her schlechtes Wetter vorhergesagt ist. Schnell in Richtung Osten also.

Flugzeug montieren und zum Startgrid. Weil die Startreihenfolge nach Handicap geht bin ich als Erster dran. Die Selbststarter fliegen schnell davon. Ich hänge um 12:40 Uhr hinter den Dimona-Schlepp. Ich habe Mühe gutes Steigen zu finden, siehe kein einziges Segelflugzeug, aber letztendlich komme ich auf 1700 m. und fliege los. Wieder blaue Thermik. Ich entschliesse mich auf Kurz zu fliegen und nicht der Umweg über die Porta Westfalica, wie die Anderen.

Nach 100 km komme ich in die Probleme bei Hoya und muss mich auf 450 m zufriedenstellen mit schwaches Steigen das dann doch etwas besser wird bis 0,8 m/s. Etwas später passiert dasselbe noch einmal bei Walsrode, aber wieder rette Ich michselbst daraus. Ich komme jetzt auf die Lünenburgerheide und es geht vorbei Soltau bis 2000 m. Jeder scheint südlich der Militärische Übungsgelände von Bergen-Hohne zu gehen. Ich passiere nordlich und erkenne verschiedene Punkte wieder aus meine Zeit beim Bund vor fast 40 Jahre. Ich komme mit meinem Handicap von 106 nicht schlecht mit, wenn ich die anderen so höre, und passiere der erste wendepunkt Neustadt um 17.15 Uhr auf 1800 m.

Jetzt geht es richting Sud. Ich habe den gansen Flug noch kein Segelflugzeug gesehen. Ein bisschen weiter meldet mein Rückholer dass er Kupplungsprobleme mit das Auto hat. Seine Devise ist das ich besser auf ein Flugplatz landen kann, wo ich auch wieder starten kann. Ich vergesse das bericht erstmals und versuche mich zu konzentrieren. Erst komme Ich im Gleitbereich von Luchow. Ein wenig weiter sehe ich zum ersten Mal ein Segelflugzeug kurbeln und zusammen kommen wir nach drei Bärte auf 2000 m. und kann ich die 60 km bis nach Gardelegen ausgleiten, fast 100 km vorbei Neustadt. Ich versuche nicht mehr weiter zu kommen und lande um 19.00 Uhr nach einer Flug von 375 km.und noch immer 336 km Fahtguthaben. Jetzt erstmal hören wie es mit der VW Caddy ist. Ich sehe, wie Toine 20 Minuten später auf das Fluggelände fährt, anhalt und dann kein Meter mehr weiterfahren kann. Es ist aus.

Mittwoch, der dritten Tag

Der Caddy ist zur Werkstatt und mit Toine ist entschieden, dass ich weiterfliegen werde. Er wird sich um der Caddy kümmern. Ich muss nur sorgen das ich auf ein Startfähiges Fluggelände landen werden.

Beim Start versuchen einige Teams mich zu zwingen zu starten mit die Drohung das ich sonst hinten anschliessen muss. Meiner Meinung ist das ein negativer Interpretation des Wettbewerbsreglement. Die Anderen haben die Flugzeuge auch nicht im Reihenfolge nach Handicap aufgestellt. Ich lasse die LL vor mir starten und Ich gehe danach. Man droht mit einem Protest. Ich lasse die Sache für wass sie ist und starte um 11.55 Uhr. Der zweite Bart bringt mich mit 2,5 m/s integriert gleich auf 2400 m. Los geht's. Ich brauche Toine nichts zu melden. Das Auto ist ja im Werkstatt.

Es geht gut, obwohl grosse blaue Strecken überquert werden müssen. Die Harz bringt mich wieder auf 2400 m und bei Erfurt, kurz vor das Thüringer Wald , gehe ich ohne Transponder aber mit deren Zustimmung durch die TMZ. Nach den Thüringer Wald wieder grosse Strecken blau, aber die Städte geben doch gute Thermik. Es geht ein bisschen Kreuz und Quer Richtung Sud, zusehend das ich immer startbare Flugplätze erreichen kann. Um 18.00 Uhr wird Wendepunkt Aalen auf 1700 m. umrundet. Ich werde erstmal versuchen im Gleitbereich von Kirchheim Teck zu kommen und das gelingt auch. Jacques Kolpa in die MA meldet aber das er auf Blaubeuren gelandet ist, das für den nächsten tag Startkapazität da ist und auch Schlafmöglichkeit. Ich entschliesse mich darauf nicht weiter zu gehen. Blaubeuren liegt 400 m. höher als Kirchheim und ist wahrscheinlich nicht so voll mit startende Flugzeuge am

nächsten Morgen als in Kirchheim. Ich will weiter keine Risiken eingehen das ich auf einen Platz lande wo ich nicht starten kann. Um 18.50 Uhr lande Ich nach einen Flug von 480 km. Mit immer noch 336 km Fahrguthaben. Ich hätte wahrscheinlich 50 km mehr gemacht, wenn ich meine Rückholer in die Nähe gewusst hätte, aber ich bin trotzdem zufrieden. Jacques Kolpa hatte recht. Gleich gab es Bier. Die Familie Hofbauer war so gastfreundlich mich und noch zwei teilnehmer Ihre Gästezimmer an zu bieten. Ich hatte noch nicht mal Zahnbrüste und Unterwäsche dabei!. Wir haben dann den Abend mit schönes Essen in Blaubeuren verbracht, zusammen mit denen und die Teams MA, NR und der englischen DG-800 Pilot Rory, der auch gans alleine ohne Rückholer da war.

Toine meldete von Gardelegen aus, dass die Kupplung des VW völlig alle war und ganz ausgewechselt werden sollte, einschliesslich Drucksatz. Er kann am nächsten Tag um 10.00 Uhr fahren. Das bringt nach einen schönen Flug und Abens mit nette Leute auch einen schönen Nachtruhe. Rückholer sind wichtig!!!!

Donnerstag, der vierten Tag

Nach einer perfekte Nachtruhe, perfectes Frühstück bei die Familie Hofbauer, einen perfecten Segelflugverein, die mir sogar eine Flugkarte von die Schweiz auslichte und genau erzählte wie die Jura zu bezwingen sei, stehe Ich startbereit.

Um 11:45 Uhr bin Ich in die Luft. Das Segelfluggelände liegt auf einen Hügel mit südlich ein steiles Loch herunter, wo die Stadt Blaubeuren liegt. Es sieht aus wie ein richtiger Thermikbrunnen aber wirkt noch schwach. Letztendlich steige Ich auf 2100 m. und bin unterwegs. Es drohen Überentwicklungen aber es steigt überall bis 2750 m. Die Schwäbische Alb bringt was man erwartet. Über Klippeneck und Donaueschingen komme Ich im Schwarzwald, wo es wieder bis 2700 m. geht. Die erste Hurde nähert sich. Es ist die TMA von Zürich mit einer Untergrenze von 1980 m., die etwas weiter südlich bei der Flugplatz Huetten anfangt. Ich kurbele der letzte Bart so hoch aus das ich auf 2000 m. bei Huetten ankomme. So, jetzt über das Rheintal. Ich entscheide nicht gleich rechtsab um den Luftraum von Basel zu fliegen, aber erst über Fricktal und der südlich gelegene Segelflugplatz Olten zu gehen. Die Luft ist tot über das Rheintal aber in die Hügel danach finde ich einen schwacher 0,3 meter Bart und gewinne 100 m. Olten kommt im Gleitbereich aber es liegt hinter einen Hügelrücken. Fricktal ist immer noch im Gleitbereich. Ich sehe aber immer mehr vom Land hinter den Hügelrand und Ich habe schwache Rückenwind. Viel Turbulenz ist nicht zu erwarten und Ich entschliesse weiter zu fliegen. Es ist doch eine spannende Fase für ein Flachlandflieger. Direckt auf 150 m.über den Hügelrücken finde Ich wieder leichtes Steigen aber dann sehe Ich das der lokale Oltener Verein mit mehrere Segelflugzeuge über das Tal kurbelt. Ich schliesse mich bei denen auf 950 m. (450 m. über das Gelände) an und steige mit 1,5 m/s wieder nach 1800 m. Die Hurde ist genommen. Jetzt die Jura noch.

Die Leute in Blaubeuren erzählten, dass man vom Osten kommend drei Jurarücken vor sich hat, wovon immer einer das beste Steigen gibt und dass das meistens den mittleren ist. Es stellte sich heraus dass das auch jetzt so war. Zwischen 1500 und 2600 m. komme ich nach und nach im Gleitbereich von Grenchen, Courtelary, Neuchatel, Motiers en schliessendlich auch Montricher.. Eine unglaublich schöne 140 km Strecke ist unter mir weg geglitten mit an meine linke Seite zuerst der See von Neuchatel, dann in die Ferne die Alpen mit beschneite Gipfel und dann der Genfer See. Der schönste Flug meines Lebens.

Weiter fliegen in Richtung Frankreich war möglich aber eine Aussenlandung mit Toine so weit noch hinter mir fand Ich keine Option, so lande ich um 18.30 Uhr auf den Flugplatz von Montricher. Wir sind wieder 325 km weiter, auf derdritte Wendepunkt, mit immer noch 336 km Fahrguthaben. Der Platz ist völlig verlassen. Später kommt jemand vom Verein vorbei, der mir das ganze Vereinsheim zur verfügung stellt.

Toine, der den ganzen Tag hinter dem Lenkrad gesessen hat, ist schon bei Basel. Sein TomTom Navigationsgerät leitet Ihn aber nicht über den meist idealem Weg, Er ist um 23.45 Uhr nach einer Fahrt von 1100 km wieder bei mir und..... er hat sogar noch Würstchen und Schnitzel dabei, die wir mitte in der Nacht im Vereinsküche warm kochen und aufessen. Der defekte Caddy hat schliessendlich wenig Einfluss gehabt auf der Vortgang meiner Euroglide, wohl aber auf die Art wie Toine sich als Rückholer manifestiert hat. Der wird nicht schnell sauer! Grossartig!

Freitag, der fünfte tag

Nach einer prima Nacht im Vereinsheim sieht das Wetter den nächsten Tag nicht sehr gut aus um die Jura Richtung Frankreich zu überqueren. Das schlechte Wetter aus dem Westen staut gegen die Jura und es scheint taktisch angesagt mal ein grosses Stück vom Fahrguthaben zu spendieren und so weit wie das Wettbewerbsreglement es zulässt, westlich zu gehen Richtung gutes Wetter. Nach ein ausgiebiges Frühstück mit gebackene Eier mit Schinken und Käse, gekocht von Toine, bauen wir die DM ab und gehen auf den Weg nach Nevers, so rund 260 km weiter westlich. Es ist aber schon Nachmittags und wollen unterwegs doch auch noch ein Gläschen ortlichen Wein geniessen. Es wird so spät dass wir Nevers nicht mehr im Tageslicht erreichen werden. Glücklicherweise fahren wir so gegen neun Uhr abends bei Autun an ein Flugplatz mit Segelfluganhänger vorbei. Es stellt sich heraus das wir dort den nächsten Tag starten können. Wir bleiben also. Das Restaurant beim Flugplatz will aber nichts mehr servieren. Nur ein Turkisches Restaurant ist um 23.00 Uhr bereit unseren Hunger zu stillen mit einen ausgiebiger Mahl. Es schmeckte gut und früh am Tage tauchen wir im Zelt/Anhänger zum schlafen.

Nach dieser Verlagerung haben wir noch 177 km Fahrguthaben übrig.

Samstag, der sechste Tag

Wir haben wieder Kontakt mit den Schlepp-piloten und er wird um 13.00 uhr da sein. Das Wetter sieht gut aus und um 13.40 Uhr entkuppel ich die DM auf 950 m. QNH. Vor mir liegen Hügel bis 850 m. Höhe. Darüber entwickelt sich einen gigantische CB Wolke, die etwas nördlich von der Kurslinie kräftig ausregnet. Nach einiges Zögern was zu tun entschliesse ich trotzdem auf dem Weg zu gehen, auch weil hinter die Hügel die Sonne scheint. Toine kann sich auch auf den Weg begeben.

Vorbei die CB-Wolke finde ich schnell wieder Steigen bis 1650 m. und es geht vorsichtig aber ständig voran. Vorbei Clamecy überquere Ich bei Cosne die Loire, da Ich an die Seite des Flusses bessere Konditionen erwarte. Ich habe hier schon öfter geflogen und kenne die Gegend. Es ist wichtig die beide Kernkraftwerke bei Cosne und Gien zu entweichen. Es stehen zwar schöne Cumuluswolken darüber, aber auch grosse Strafen , wenn mann da fliegt Mit Höhen zwischen 600 und 1300 m. QNH komme ich mühsam bei der Wendepunkt Orleans, wo ich das erste Flugzeug des Tges sehe, die M3 vom Amsterdamschen Verein. Ich entscheide der Wendepunkt nicht genau zu umrunden aber in die Luft ca 5 km. Fahrguthaben zu spendieren um mich bei denen und später die LL an zu schliessen. Letztendlich verliere ich den Kontakt met denen wieder und nach eine langzeitige Ausgrabaktion über Bellegarde, wobei Ich sogar jemand siehe, der seinen Motor anlassen muss, komme ich im Gleitbereich von Montargis, wo Ich um 18.40 Uhr lande mit noch 173 km Fahrguthaben übrig.

Ich entscheide mich noch einmal zu verlagern nach Pont sur Yonne, um von da her mit ein Fahrguthaben von über 100 km zu versuchen Aachen zu erreichen und damit die Euroglide zu vollenden.

Sonntag, der siebten Tag.

Es sind viele Euroglide-teilnehmer auf Flugplatz Pont sur Yonne. Im 18- und 25-m-Gewalt darf Ich als einer der Ersten um 12.00 Uhr starten. Die Barte sind noch schwach und Ich steige mit 0,4 m/s nach 950 m. Trotzdem entscheide Ich los zu gehen und melde das an Toine. Die Wolken sehen wassrig aus aber die Barte werden etwas besser. Bei Romilly gibt es sogar einen guten Bart, der mich mit 2 meter integriert auf 1100 m. bringt. Es ist der beste und höchste Bart des Tages.

Westlich der Kurslinie sieht es besser aus und über Cezanne folge ich die Hügel der Champagne-region Richtung Epernay und Reims. Die Andern haben es östlich schwierig und klagen Stein und Bein über das Radio. Ich bleibe hoch aber die Bärte geben keine 1 m/s mehr. Vorbei Reims komme ich einmal ganz tief, aber ich grabe mich wieder aus. Über das Radio höre Ich das die Vereins-LS6 XX, der z.Zt. an erster Position fliegt in die Klasse "reiner Segelflug" nur noch 60 km vor mich fliegt. Ich fliege an zweiter Position. Nicht schlecht für eine DG-300 in einer Wettbewerb ohne Handicap.

Über Rethel nähere Ich Sedan und die Belgische Ardenne-Region. Ich komme aber nicht mehr über 1000 m. Bei Sedan will es überhaupt nicht mehr vernünftig steigen und komme nicht mehr hoch genug um auf die Ardennen zu fliegen. Nach ein Ringen von 40 minuten muss ich nach 200 km um 16.15 Uhr auf dem Flugplatz Sedan landen. Wie eine Scheisse. Es gibt keine F-schlepp auf Sedan und das 60 km weiter liegende St. Hubert will kein Schleppflugzeug schicken. Ich sitze fest.

Auch Toine, der sich zum ersten mal von jemand anders hat beraten lassen, ist viel zu östlich geraten und 250 km von mir entfernt. Auch er hat schlechte Launen. Schliessendlich ist er da und denken wir nach wie es weiter gehen soll. Die Wettervorhersagen sind nicht sehr gut und ich hatte noch so gehofft heute noch zu Hause zu kommen, wie doch viele anderen, unter wenn die XX, der also das Klassement Reiner Segelflug gewinnt. Ich kann noch immer zweite werden. Die NC und NR sind irgendwo sud von Sedan gelandet und fahren nach St. Hubert.

Montag und Dienstag, der achste und neunte Tag.

Wir haben uns entschieden Südöstlich zu verlagern nach Thionville. Eine Verlagerung von 90 km aber nur 16 km näher zum nächste Wendepunkt Dahlemer Binz. Immer noch genügend Fahrkilometer übrig um von Aachen aus nach Hause zu fahren. Grund der Verlagerung ist schnell unter Luxemburg entlang im Hünsrück und Eifel zu geraten und damit die Höhen-Einschränkungen der Belgischen Ardennen zu vermeiden.

In Thionville spielen wir der Tourist. Es gibt jedenfalls F-schleppmöglichkeiten. Das Wetter ist an beide Tage jedenfalls nicht fliegbar. Mittwoch sollte besser werden. Abwarten also.

De NR und NC sind trotzdem auf St. Hubert in ein kleines fliegbares Wetterfenster abgeflogen und es gelingt denen sogar die Euroglide zu vollenden. Gut gemacht. Ich stehe jetzt also vierte.

Mittwoch, der zehnte Tag.

Das Wetter sieht fliegbar aus und wir montieren die DeltaMike. Um 12.30 Uhr bin ich in die Luft und der zweite Bart gibt über einen meter. Also los. Ganz vermeiden kann Ich dass deutsche Teil der Luxemburger TMA nicht. Vor Trier steige ich auf 1300 m. und überquere die Mosel in Richtung Dahlemer Binz. Bei Bittburg wird es schwieriger aber es gelingt von 300 m. über Grund wieder hoch zu kommen. Leider finde ich danach kein Steigen mehr und lande nach 2 Stunden auf einen Hügel auf 500 m. QNH, 35 km vor die Dahlemer.

Toine ist schnell da und wir fahren nach EDKV, wo auch das Team LV steht. Wir nehmen das gemütliches Hotel auf dem Flugplatz.

Inzwischen habe ich Bauchschmerzen bekommen. Vielleicht etwas zu alte Französische Käse gegessen. Während das Abendessen wird es aber schlimmer und ich gehe früh ins Bett. Es wird schon vorbei gehen.

Donnerstag, der elfte Tag.

Meine Bauchschmerzen sind nahezu vorbei und ich fühle mich nicht krank mehr.

Vorsichtshalber doch mal nichts gefrühstückt.

Das Wetter ist nicht fliegbar. Team LV entscheidet nach Aachen zu fahren. Wir lernen den F-Schlepp-piloten kennen, der sehr hilfsam ist und uns mit nach sein Haus nimmt um uns das Wetter über Internet mal genau an zu schauen. Es soll gut werden morgen. Weiter ist es ein ruhiger Tag, da oben auf die Eifel..

Freitag, der zwölfte Tag.

Blaue Himmel. Der Bauch fühlt sich auch gut an, also...früh starten denn jeder will heute schnell nach Hause. Es entwickelt sich eine schöne Wolkenstrasse quer auf den Kurs Richtung St. Hubert. Weiter ist es blau.

Um 11.00 Uhr werde ich hochgeschleppt und gleich danach gutes Steigen bis 1600 m QNH. Also los. Mit Barte von über 2 meter gleite ich um 11.35 Uhr ins Flachland. Da hat sich das Wetter anscheinend noch nicht entwickelt. Vorsicht deshalb. Aber bei Aachen finde ich trotzdem ein Bart der mich wieder nach 1600 m. Auf Aachen Merzbruck stehen noch einige Teams die gerade den ersten Start machen, als ich denen auf 1600 meter vorbeifliege. Von Dahlemer Binz aus zu starten war also besser. Weiter geht es jetzt auch gut und 30 km vor Eindhoven habe ich den letzte Bart und gehe auf Endanflug. Um 13.05 Uhr lande ich als erste an den Tag auf das völlig verlassene Segelfluggelände. Aber ich bin zu Hause, fleigend angekommen, von einem wunderschönen Euroglide.

Epilog

Es war ein fantastisches Rennen, mit allen Elementen, die einen Euroglide macht wie sie sein soll. Alles mitgemacht, einschliesslich lange Flüge, kaputtes Auto, manchmal spätes Essen, im Anhänger schlafen, oder sehr bequem bei gastfreundlichen Leuten zu Hause oder in Vereinsheim, Tage warten auf besseres Wetter, leben wie die Zigeuner, usw. usw. Herzlichen Dank, Euroglide Organisation. In zwei Jahre bin ich wieder dabei!!

Aber über alles Dank an Toine, mein Rückholer. Er fuhr für mich 3200 Kilometer, ganz alleine in meinem unkomfortablen VW Caddy (zu Hause fährt er Mercedes). Er löste alle Probleme, blieb zwei Tage hinter mir um das Auto reparieren zu lassen und fuhr dann in einem Tag 1100 km um mich wieder ein zu holen. Und das alles immer mit einem grossen Lächeln auf dem Mund also er sagen möchte: "dies ist schön".

Deshalb beende ich mit: TOINE, HERZLICHEN DANK.

Jac. van Stratum/Team DM