

Euroglide 2014

aus der Sicht eines begeisterten Teilnehmers:

Im Dezember 2013 saßen Klaus Mangels und ich gespannt vor dem PC und warteten darauf, dass wir uns zur Euroglide 2014 anmelden können. Schon eine Stunde nach Beginn waren über 70 Crews angemeldet. Am Ende waren es dann 89 Mannschaften.

Die Strecke wurde bekannt gegeben und wir arbeiteten intensiv mit Strepla und den entsprechen Karten, um uns möglichst alle wichtigen Informationen zu erarbeiten.

2350 Kilometer von Eindhoven über Holland, Deutschland, Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Deutschland und wieder zurück Holland.

Die Regeln sind relativ einfach: Alle starten am Montag ab Mittag nacheinander und fliegen sofort ab.

An Abend meldet jeder Pilot, auf einer speziellen Homepage auf welchem Flugplatz er gelandet ist. „Euroglide mobile notice board“

Dieses Jahr gab es vier Klassen: reine Segelflugzeuge, High-Turbos, Low-Turbos und Selbststarter.

Man muss vier Wendepunkte umrunden und wer zuerst ankommt, hat gewonnen.

„Low-Turbos und Selbststarter: [Eindhoven](#) (EHEH) to [Stillberghof](#) in Germany. There the common route is joined, heading to the South West through Switzerland to [Roanne](#) (LFLO) and [Poitiers](#) (LFBI) in France. The detour after the common route is flown by rounding [Soest](#) For all classes, the finish is in [Malden](#), the Netherland.

The Gliders start at [Malden](#) and the High Turbos at [Venlo](#). The route of these two classes begins with a detour. First to the East to [Ithwiesen](#) in Germany, followed by a south eastern leg to [Amberg](#). heading to the South West through Switzerland to [Roanne](#) (LFLO) and [Poitiers](#) (LFBI) in France. This time [Dahlemer Binz](#) (EDKV) in Germany is the final turnpoint before finishing on Malden. Auf der Grundlage meines Index (ASH 31 MI 21 Meter), hatte ich 223 Kilometer Kredit, den ich nutzen konnte um im Hänger oder mit Motor zu einem anderen Start-Flugplatz zu kommen. Wenn ich mit Motor Höhe gewinne, kosten 500 Meter Höhengewinn 20 km Kredit.



Team 37: Klaus Mangels und Pilot Gerd Spiegelberg, rechts-Team JOY: Dr. Olaf Rene Hartmann, Pilot Lutz Volker Benner

Gerne wäre ich von Anspach aus nach Eindhoven geflogen, doch leider war dieses Jahr der Platz gesperrt und nicht anfliegbar. Am Sonntag den 24. Juni fuhren wir mit Hänger, bei optisch bestem Segelflugwetter, nach Eindhoven. Klaus Mangels, Gerd Spiegelberg (37), Volker Pohlhaus (ASH 26) und Hermann Rosing (Ventus 2 CM) waren schon da und empfingen uns herzlich. Klaus hatte sich auf Bitten von Gerd bereit erklärt, für drei Piloten den Service zu leisten und dabei auch noch Olaf in der Navigation zu unterstützen.

Kaum angekommen, hieß es Aufrüsten und um 17:00 Uhr Pflichtbriefing in der Flugzeughalle: Dort dann eine herzliche Begrüßung und die Vorstellung der Mitglieder des Veranstalterteams. Wichtig waren die hilfreichen Erklärungen über die doch recht komplizierten holländischen, schweizerischen, französischen und luxemburger Lufträume.

Wir folgten dann gerne einer Einladung des „Segelflugclubs Eindhoven“ zu einem reichhaltigen Barbeque. Es gab gute und herzliche Gespräche mit den uns bekannten Piloten der letzten Jahre.

Erster Tag

Nach einer kurzen Nacht bereiteten wir am nächsten Morgen unsere Maschinen vor und wurden um 10:00 Uhr erneut gebrieft. Der Abflugpunkt wurde bekannt gegeben. Startbereitschaft um 13:00 Uhr. Ich stand in der vorletzten Reihe und startete mit meiner ASH 31.MI ca 40 Minuten nach Gerd mit seiner Antares 18 T.

Die Basis lag bei ca. 900 Meter MSL, die Thermik schwach aber ausreichend, um sich langsam zwischen 500 m und 850m über Grund voran zu arbeiten. Ab und zu sah man auch einen Mitbewerber. Es bildete sich aber nur sehr selten ein kleiner Pulk. Der Einstieg in die Eifel über Kraftwerk Weisweiler ging gerade so, ich hielt mich am östlichen Rand der Eifel um genug Sicherheit bei der niedrigen Basis zu haben. Zwischen Mechernich und dem Nürburgring wurde es vollkommen blau. Südlich von Bad Neuenahr in den Bergen grub ich dann in 250 Meter Höhe endlich einen Bart aus, der mich bis nach „Maria Laach“ brachte. Allerdings lagen nun das „Neuwieder Becken“ und „Koblenz“ im Blauen vor mir.

Unter mir kurbelten jetzt drei Konkurrenten, ich vertraute darauf, dass die Thermik auch im Blauen funktioniert und flog vorsichtig weiter. Hinter Koblenz überquerte ich den Rhein zweimal im Zickzack und arbeitete mich an den Hunsrück heran. Von Südwesten her schirmten jetzt immer dichter werdende Cirren die Einstrahlung ab. Ich zog meine „lieben Kameraden“ von Blauthermik zu Blauthermik. Die Rheinebene gab dann kurzzeitig zwar mehr Raum nach unten, dafür deutlich noch schwächere Aufwinde. Ich kam unterhalb des Königstuhls südlich von Heidelberg am Hang an und fand eine kleine Thermik die mich so gerade 230 Meter über die Hangkante brachte. Nur dahinter war der Ausläufer des Odenwalds deutlich höher als die Rheinebene und die Abschirmung war mittlerweile so stark, dass sich Aufwinde nicht mehr entwickeln konnten. Ca. 30 Kilometer nord-östlich bei Sinsheim allerdings waren noch CU's zu erkennen. So zündete ich meinen Motor und flog 20 Kilometer in die Richtung und stieg dabei 450 Meter. Aber die Abschirmung war doch zu schnell. Ich fand nördlich von Bad Friedrichshall noch eine schwache Thermik die mich mit viel Geduld, noch einmal auf rund 900 Meter über Grund brachte, dann war aber wirklich Schluss. Ich glitt meine Höhe in Richtung „Schwäbisch Hall“ ab und nahm ca. 12 Kilometer vor Schwäbisch Hall wieder meinen Motor zu Hilfe und landete dann auf dem Segelflugplatz „Schwäbisch Hall Weckrieden (EDTX)“

Ich war zufrieden, mit fünf anderen Mannschaften des Wettbewerbes lagen wir an dritter Position. Die „Gruppe Gerd“ landete in Aalen und lag an zweiter Stelle. Olaf kam, wir sicherten das Flugzeug und fuhren in der Dämmerung in die Stadt, ein umfangreicher Stadtrundgang, ein gutes Restaurant und ein schönes Zimmer im Hotel rundeten den ersten Wettbewerbstag ab.

Zweiter Tag

Wieder war es an der Reihe: früh aufstehen, frühstücken und zurück zum Flugplatz. Olaf und ich bereiteten die ASH 31 vor: Wasser tanken, Verpflegung, Trinkwasser, Kartenstudium, Wetter. Als wir startfertig waren, kam die Info, „der Segelflugplatz ist gesperrt“. Wir mussten zum Verkehrslandeplatz wechseln. Das kostete uns 30 Minuten und dann verzögerte sich mein Start nochmal fast 20 Minuten, weil ein IFR Anflug, ein Schulflug und die Schleppmaschine, der vor mir gestarteten Kollegen, noch landen mussten.

In Flugrichtung standen schon CU s in ca. 800 Meter MSL. Ich begann mich vorsichtig in relativ geringer Höhe in Richtung Aalen voran arbeiten. Auf der Schwäbischen Alp machte die Basis einen Sprung nach oben und es ging flott bis zur Wende: „Stillberghof“. Hier traf ich dann auf die Ausläufer des Tiefs südlich von mir und so entschloss ich mich am nördlichen Rand der Alp nach Westen in Richtung des zweiten Wendepunktes „Roanne“ zu fliegen. Die Basis allerdings sank immer mehr, so dass ich bei Hechingen gezwungen war, rechtsrum von der Alp herunter zu gleiten. Ich entschied mich den Schwarzwald zu queren dann durch das Rheintal um bei „Colmar“ in die Vogesen einzusteigen. Der Kurs ging eigentlich über „Hotzenwald“ südlich um Basel herum und durch den Schweizer Jura. Dort allerdings lag das Tief mit niedriger Basis mit sogar teilweise aufliegender Bewölkung. Dies war eine Schlüsselentscheidungen für den weiteren Verlauf.

Die Querung des Schwarzwaldes war eine kleine Mutprobe: wenig Abstand zwischen den Bergen und den Wolken, das Rheintal dann dunstig und mit niedrigerer Basis aber mit angenehmerer Arbeitshöhe. Gerd flog mit Volker Polhaus und Hermann Rosing ca 40 Kilometer vor mir, fast den gleichen Kurs. Bei Colmar stieg ich dann in die, erschreckend steilen, unwirtlichen und über große Strecken unlandbaren, Vogesen ein. Kurzfristig gab es in den Bergen gute Thermik bis ich in die Burgunder Pforte bei „Belfort“ eintauchte. Nun musste ich verstärkt auf Lufträume achten, Freigaben einholen und gleichzeitig Thermik suchen, finden und zentrieren. Langsam stieg das Stressniveau. Im Süden zeigte sich der Jura in Wolken gehüllt, im Norden war es blau. Ich flog in der Grenzzone und näherte mich Stück für Stück über „Besancon“ der Stadt „Macon“, um dann relativ schnell „Roanne“, unseren zweiten Wendepunkt zu erreichen. Eigentlich wollte ich dort landen, es war schon nach 19:00 Uhr. Gerd der jetzt hinter mir flog, wollte allerdings weiter, was sich bald als richtig erwies. Wir überflogen „Vichy“ und steuerten den Flugplatz „Montcluson-Domerat“ an. Ca. 25 km vorher hörte die Thermik leider auf und ich zündete den Motor über einem möglichen, aber äußerst seltenen Außenlandefeld (25 Kilometer Kredit). Um ca. 20:00 Uhr landete ich auf einem riesigen menschenleeren Platz. Ich band meinen Flieger fest und ging zum Tower um mich anzumelden. Der Franzose war sichtlich uninteressiert. Ich informierte Gerd dann für die Landung. Kurz darauf, um ca. 20:30 Uhr kam Gerd, Volker und Hermann zur Landung. Als ich alle meine Sachen gepackt hatte, bekamen wir die „erfreuliche“ Info, dass der Platz am nächsten Tag bis 14:00 gesperrt ist. Außerdem wäre F-Schlepp nicht zugelassen. Dies betraf allerdings nicht uns als Selbststarter, sondern einen Mitbewerber Duo-Discus aus Holland.

Kurz entschlossen starteten Gerd, Volker und Hermann um 20:45 wieder, um zu dem benachbarten Platz „Montcluson-GLD“, 25 Kilometer entfernt, zu fliegen. Ich weigerte mich, da ich zu lange gebraucht hätte, um mich wieder startklar zu machen, denn es war kurz vor 21:00 Uhr und es fing schon an zu dämmern.

Ich besorgte ein Taxi und fuhr mit den Holländern in die Stadt, wir fanden ein Hotel und um 22:30 Uhr sogar noch ein Restaurant. Nach einem guten und lustigen Abendessen und dann einem kleinen Stadtrundgang konnte ich mich schlafen legen.

Olaf kam um 01:30 nachts, nach mehr als 1000 Kilometer auf dem Tacho am Flugplatz an und schlief erschöpft im Auto. Ich hatte großen Respekt über diese tolle Leistung und war sehr dankbar, in Olaf einen selbstlosen, bedürfnislosen Kameraden und immer fröhlichen Helfer gefunden zu haben.

Am zweiten Tag platzierten wir Vier uns mit drei „feindlichen“ Doppelsitzer-Mannschaften auf Platz eins. Ich hatte an diesem Tag fast 800 Kilometer unter schwierigen und dauernd wechselnden Bedingungen auf dem Tacho und war doch sehr zufrieden.

Dritter Tag

Am Morgen des dritten Tages traf ich Olaf zum Frühstück, wir fuhren zum Platz, und sahen dass die „Hölländer“ den Duo-Discus abrüsteten.

Ich startete kurz entschlossen noch vor 09:00 Uhr und flog mit Motor zum benachbarten Platz, Montcluson-GLD. Dort wurde ich mit viel „Hallo“ von Gerd und Klaus empfangen. Deutlich von der riesigen Piste entfernt mussten wir unsere Flugzeuge vorbereiten, da angeblich ein IFR Flug angemeldet war. Die Autos, Hänger und Flugzeuge mussten umgeparkt werden und auch sonst wieherte der französische „Amtsschimmel“ an diesem Tag. Die Flugleiterin antwortete uns nur auf Französisch, obwohl sie sehr gut Englisch sprach!?

Egal, wir starteten um ca. 11:00 Uhr bei recht starkem Wind und fanden zerrissene, schwache Thermik in 400 bis 600 Meter. Erst als die Basis auf 800 Meter anhub flogen wir los. Die Thermik entwickelte sich immer besser, es war sogar später ein Fünf- Meter Bart dabei, sodass ich relativ schnell unseren nächsten Wendepunkt „Poitiers“ erreichte. Gerd flog mit den zwei Kollegen ca. 20 Kilometer hinter mir. Er leistete eine Mammutaufgabe um die zwei Kollegen über den Kurs zu ziehen und musste wiederholt einfachste Streckenflugtheorien über Funk wiederholen. Bis kurz vor „Romoratin“ lief es in knapp 2000 Meter wie geschmiert. Dann allerdings zog sich der Himmel immer mehr zu und es begann rings herum zu schauern. Das größte zusammenhängende Waldgebiet Frankreichs, die „Sologne“, lag unter mir. Es gelang mir ganz knapp unter der starken Abschirmung das Waldgebiet zu überfliegen und danach wieder Anschluss zu finden. Nachdem ich die Loire überquert hatte, ging es in der wieder langsam auflebender Thermik, etwas mühsam weiter in Richtung „Chalons-Vatry“. Ich musste noch ein großes militärisches Schießgebiet umfliegen und tauchte dann bei Blauthermik in den Luftraum von „Vatry“ ein.

Der Kontroller war hilfsbereit und gestattete mir den Einflug in die Kontrollzone. Ich konnte dann sogar mit seiner Erlaubnis, etwas südlich der Anfluggrundlinie in 750 Meter kurbeln.

Gerd fragte mich, wo ich den landen würde. Ich hatte Endanflughöhe für „Reims“. Er schlug „Verdun“ vor! Nach kurzem Überlegen war ich einverstanden, auch und besonders wegen der Gemeinschaft. Ich änderte meinen Kurs in Richtung „Verdun“.

Um 19:20 Uhr, ca. 50 Kilometer vor Verdun, musste ich ein großes Waldstück überfliegen. Ich hatte zu diesem Zeitpunkt aus 1300 Meter Höhe, 850 Meter in sterbender Thermik abgeglitten, ohne Höhe kurbeln zu können. So entschloss ich mich, aus Sicherheitsgründen, den Motor zu Hilfe zu nehmen, um Verdun zu erreichen (50 Kilometer Kredit).

Ein menschenleerer Platz erwartete mich. Als ich ausstieg sah ich einen älteren Mann vom Tower zu einem Auto gehen. Ich rannte laut rufend schnell zum Zaun. Gott sei Dank konnte ich ihm in gebrochenem Französisch klar machen, dass noch drei andere Segelflieger landen würden und dass unsere Hänger durch das Tor fahren müssten. Er öffnete mir glücklicherweise das Tor und verabschiedete sich freundlich. Die Kameraden und eine ASH 25 landeten kurz danach. Wir warteten auf unsere Mannschaften. Gegen 22:30 Uhr kamen unsere treuen aber auch müden Jungs an. Wir fanden im 20 Kilometer entfernten Verdun dann doch noch etwas zum Essen. Das Hotel war eigentlich eine Zumutung, aber uns war es egal, wir schiefen erschöpft ein.

Letzter Tag,

Blauer Himmel, ein kurzes Frühstück und los ging es zum Flugplatz. Vorbereitung der Flugzeuge, gemeinsames Briefing, Startaufstellung und dann der Start um ca. 11:00 Ortszeit.

Dann der Schock: Mein Fahrtmesser streikte. Mein LX schrie dauernd „Stoll Stoll Stoll“, obwohl ich laut LX 8000 mit 120 Km/h Fahrt über Grund flog. Es war sehr nervig und so stellte ich zuerst die Sprachausgabe ab. Natürlich behinderte es mich am Anfang, keine Fahrtanzeige am gewohnten Instrument ablesen zu können sondern nur am LX 8000. Ich trimmte die Maschine bei 120 km so aus, dass ich noch etwas Druck am Knüppel hatte. Da ich alleine flog, kam ich so ganz gut zurecht. Der Flug ging über Luxemburg, vorbei an „Useldange“ und in die Eifel an der „Dahlemer Binz“ vorbei. Kurz hinter der Binz traf ich die anderen Drei und wir flogen gemeinsam über „Nörvenich“, zur Industriethermik und dann zum Korridor zwischen Köln und Düsseldorf nach „Bergheim“ Richtung „Soest“.

Finish.

Das Bergische Land war stark bewölkt und wir wussten, dass es an unserem letzten Wendepunkt „Soest“ nicht gut aussah. Nach kurzer Beratung investierte ich meine Restkilometer aus dem Kredit (100 km), drehte 50 Kilometer vor Soest ab und flog durch den Segelfluggkorridor zwischen Dortmund und Düsseldorf. Hier kamen uns die Ortskenntnis und die Beratung von Hermann Rosing, der hier zu Hause war, sehr zur Hilfe. Ich musste allerdings 15 Kilometer näher als die anderen Drei, an Soest heranfliegen und verlor so den Kontakt zur Gruppe. Als ich den Korridor in Höhe von 600 bis 800 Meter Grund durchflogen hatte, drehte ich auch noch einmal in Richtung Soest, um den Kredit vielleicht etwas verringern zu können, da es jetzt doch knapp wurde. Die Bewölkung allerdings nahm nach ca. 15 Kilometern ab und es wurde sehr diesig. Ich kurbelte bis kurz unter die Basis, fast bis meine Endanflughöhe und drehte in Richtung „Malden“. Nach einem langen Endanflug erreichte ich in 150 Metern Höhe den Platz, erfragte die Landerichtung und landete glücklich und sehr zufrieden, zwölf Minuten nach Gerd und den anderen Zwei. Es war ein tolles Gefühl, nach so kurzer Zeit die 2350 Kilometer trotz aller Hindernisse und Schwierigkeiten geschafft zu haben. Eigentlich hatten wir keine reale Chance in dieser kurzen Zeit alle Eindrücke und Erlebnisse richtig zu verarbeiten. Es war das schnellste Euroglide-Race seit Beginn dieses tollen Wettbewerbes vor 25 Jahren.

Langsam entspannend warteten wir, auf unsere Begleiter. Sie haben unter sehr harten Bedingungen durchgehend Großartiges geleistet und uns den Rücken frei gehalten, Sie haben uns viel Sicherheit gegeben und damit auch ein großes Stück segelfliegerischer Freiheit. Beide fuhren mehr als 3000 Kilometer mit den Hängern durch fünf Länder. Am Dienstag allein mehr als 1000 Km. Dazu auch Schlafen im Auto ohne Abendessen, ansonsten Nahrungsaufnahme auf unterstem Niveau!

Ein herzliches Dankeschön an Olaf und Klaus.

Ergebniss: **1.)** Nimbus 4 DM (UFO), **2.)** ASH 26 (MD), **3.)** Nimbus 4 DM (LL), **4.)** ASH 30 MI (RC) **5.)** Antares 18 M (37), **6.)** ASH 26 (BV), **7.)** Ventus (YY), **8.)** ASH 31 MI (JOY)

Es war wunderschön, bei einem oder auch zwei Gläsern Bier, unserem Abenteuer, unserer Freude und unserer inneren Erregung Raum zu geben. Voller Freude haben wir den Abend gemeinsam mit den anderen, an diesem Tag später noch angekommenen 13 Teilnehmern des Rennens gefeiert.



Lutz Volker Benner (JOY)

Gerd Spiegelberg (37)

Volker Pohlhaus (BV)

Zum Abschluss dieses einmaligen Segelfluggrennens fanden wir diesmal Quartier in einem wunderschönen Jagdschloss im Wald. Am nächsten Morgen genossen wir ein gemeinsames Frühstück und tauschten unsere Erfahrungen und Erlebnissen mit Klaus und Olaf aus. Eine ruhige Fahrt ohne Hektik zum Flugplatz nach Malden. Wir rüsteten gemeinsam unsere Flugzeuge ab und machten uns ein wenig wehmütig, dass es so schnell vorbei war, auf den Heimweg nach Neu-Anspach.

Resumee: **„Der Weg war das Ziel“**

Ein einmaliges, unvergessliches Segelflug-Erlebnis und

2016 wollen wir wieder dabei sein.

Wir danken dem Ausrichterteam für ihre professionelle und überaus freundliche Arbeit.

Lutz Volker Benner (JOY)