

## Die Euroglide 2014

oder

## Luftraum macht mich nervös



Jetzt, da ich einen eigenstartfähigen Motorsegler habe, stand der Wunsch nach einem Wandersegelflug an. Gerd Spiegelberg hat mir von der Ausgabe 2012 berichtet und ich war entschlossen bei der nächsten dabei zu sein.

Zum Glück habe ich mich mit Öffnung des Portals angemeldet, da der Andrang riesig war. Anfang Dezember bekam ich dann die Nachricht, dass ich akzeptiert bin und die Anmeldung geschlossen ist, 65 Teams sind angemeldet. Um den Andrang zu entzerren wurden für die Klassen, Eigenstart, High Turbo, Low Turbo und Segler zwei Routen vorgegeben. Das war erstmal schlecht für mich, da ich mit Gerd zusammen fliegen wollte und die High Turbos eine andere Route haben. Gerd's Antares 18T ist ja eigentlich ein Turbo, Lange hat sie jedoch mit einem Starter ausgestattet und dank eines sehr effizienten Props ist der Flieger eigenstartfähig und Gerd macht



also häufig Eigenstarts. Gerd wechselt also in meine Klasse und wir können zusammen fliegen. Gerd hat in Klaus Mangels auch einen Rückholer, was mir definitiv einige Themen erleichtert. Herrmann Rosing, auch ohne Rückholer, kommt dann auch noch in unser starkes Team hinzu. Für den Fall der Fälle muß ich jedoch auch eine Weile autark weiter machen können. Insofern war der Hinweis

von Peter Krämer, dass es für meinen Flieger einen „Rumpfkofferraum“ gibt Gold wert. Dort wurde dann die Benzinpumpe, Öl, Ladegerät und Putzlappen samt Leder verstaut. Der Rest der Minimalausrüstung geht in den Stauraum hinter dem Sitz.

Die Lufträume werden gesucht und in Strepla geladen. Die ersten Jahre, in denen ich in Frankreich flog, war ich ja noch sehr mit den Bergen beschäftigt. Als ich dann dachte, ich könnte mich ja mal um Lufträume in Frankreich kümmern um freie Ressourcen beim Fliegen sinnvoll zu füllen, habe ich mir doch tatsächlich eine aktuelle Karte von Südfrankreich gekauft. Ich habe angefangen zu studieren und bin mit den Lufträumen nicht klar gekommen. Ich bin halt keine Frau. Frauen verstehen komplizierteste Schnittmuster und können sich damit tragbare Klamotten schneiden. Ich weiß nicht, ob ich in Serres damals eine Frau um Hilfe bat, vermutlich mangels Masse eher nicht. Aber ich habe wirklich mehrere Piloten um Hilfe gebeten. Es war keiner dabei, der mehr vom Luftraum verstand, aber die meisten Lufträume sind sowieso nie aktiv und gelten nicht für Segelflugzeuge... So sieht es leider in vielen Teilen Frankreichs, Belgiens und den Niederlanden aus. Ich habe mir dann die wohl wirklich wichtigen Lufträume in der Umgebung bekannter Flughäfen angeschaut. Aber ganz ehrlich, es bleibt ein ungutes Gefühl, insbesondere der Schenkel von Poitiers nach Soest führt durch Belgien oder Luxemburg und auf dem ersten Blick kommt man da nicht durch.

Die Anreise zum Startpunkt in Eindhoven war unspektakulär. Es mußte nur eine kleine Autobahnvollsperrung gemeistert werden, aber das kommt ja heutzutage häufiger vor – früher war alles besser. Komplizierter sollte es sein, auf den Flugplatz zu kommen, die Königliche Luftfahrt Basis oder so. Eindhoven ist ein Militärplatz und hat einen tollen Zaun und drumherum eine verwirrende Straßenführung. So ca. 50 km vor der Ausfahrt schießt ein Duo an mir vorbei. Mit 130 wie ich dann austeste, hab mich ja vorher nicht informiert wie schnell Anhängerfahren in Holland geht. 90 ist erlaubt. War aber eine gute Idee, denn auf dem Hänger waren alte Euroglideaufkleber und so hatte ich mein Feinnavi gefunden.

Beim Einchecken gab es eine Mappe mit Airspace summaries und drei schicke Euroglide Sweaters, jetzt muß C&A wieder länger auf einen Besuch warten. Flieger aufrüsten und zum Briefing. Im Briefing wurde viel Wert auf die Luftraumsituation gelegt, Anton Poortman gibt wichtige Erklärungen und betont, dass er sich mit dem Thema intensiv auseinandergesetzt hat und doch in kleineren Details noch unsicher ist. Aber dort müsse man ja nicht unbedingt lang. Wer braucht eigentlich solche Lufträume. Ich gehe ja immer interessiert zu den alljährlichen Treffen zum Frankfurter Luftraumgespräch. Gut so und ich kann kaum sagen wie dankbar ich dem ALF bin, dass wir in Deutschland noch solch prima Luftraumstrukturen genießen können.

Der Abend wird mit einem prima Barbecue abgerundet. Dort treffe ich auf einen Dänen, der den Kurs mit einer ASW 20 und ohne Team machen will. Chapeau. So gesehen bin ich doch super komfortabel aufgestellt. Leicht gespannt auf die folgenden Ereignisse ziehe ich mich zum Schlafen in meinen Opel Signum zurück, die Morgendusche hab ich mir bei Gerd im Novotel erschnorrt.

Am nächsten Morgen gibt es ein üppiges Frühstücksbüffet und dann geht es los. Kurzfristig wird ein 30km entfernter Startpunkt definiert, um die Horde gezielt aus der CTR ausfliegen zu lassen. Ich darf in 900 MSL den Punkt überfliegen, komfortabel. Es hat ca 7/8 bei 1000 Meter, aber in Holland ist das hoch genug. Nachdem Gerd, Herrmann und ich zusammengefunden haben, geht es los. Nach Westen gibt es mehr Einstrahlung und mit dem Gelände steigt die Basis. An Aachen vorbei in die Eifel. Am Rursee hab ich meinen Segelschein gemacht, aber ich war vorher noch nicht drüber geflogen. Weiter zum Laacher See bei Mendig. Am Luftraum Hahn ein Stückchen nach Süden. Die Eifel ging gut bei etwa 3/8 in 1500 Meter, voraus wurde es blauer, nur vereinzelte Wölkchen. Übers Rheintal wurde es mauer und die Industrie von Ludwigshafen wollte nichts bringen. Wir haben dann eine Weile in Mannheim über dem Güterbahnhof geparkt. Am nördlichen Neckareinschnitt bei Heidelberg entwickelte sich dann aber wieder ein Wölkchen und der Weiterflug war gesichert. Gekommen sind wir dann noch bis Aalen. Um 18:30 Uhr war die Thermik schon müde. Dank Spot wusste Klaus im Auto auch immer, wo die Reise so hingehet. Die Zielkoordinaten gab es dann nach der Landung. Zwei Stunden später war er da und wir hatten im Kloster Neresheim bereits Quartiere klar gemacht. Auf dem Weg dorthin wollten wir noch was essen, jedoch hatten schon alle Küchen Feierabend. Es blieb dann noch das gute Dönerrestaurant, war lecker. Die Zimmer waren prima und das Kloster ist ein toller Ort. Nicht viele Gäste und wir waren mit einem holländischen Arcus-Team die einzigen, die noch ein Bier im Klosterkeller schlabberten. Nur ein Team war weiter als wir bis zur Wende Stillberghof gekommen, nur schlappe 45 km. Wobei ich sagen muß, dass sich bei mir während der Euroglide kein Wettbewerbsfeeling eingestellt hat. Der Weg war das Ziel und das war für mich Herausforderung genug.



Nächster Morgen lecker Frühstück, kurz noch das Kloster bei Tageslicht besichtigt und ab zum Flugplatz. Wetterglück haben wir wie Bolle. Vom Wetter her kommen wir nach Frankreich heute. Von Süden drückt eine feuchte Luftmasse rein, so dass wir nicht den Weg übers Jura planen, sondern über Colmar und die Vogesen. Vielleicht schaffen wir ja die nächsten Wendungen Stillberghof und Roanne. Luftraumplanung: Es gibt da in Frankreich so lästige Tieffluggebiete. Wir informieren uns im Netz wann die aktiv sind, heute erst ab 17 Uhr. Na irgendwie blöd denke ich, so lange werden wir schon brauchen bis da.

Es geht los, erster Bart stark, schnell sammeln und abgekachelt. Es geht wirklich super unter Wolkenstraßen zum Stillberghof, wenden und an die Alb. Hier ist die Basis mit 1500 MSL für einen Hasenfuß wie mich nicht gerade üppig, aber es ist gut entwickelt, so 6/8 und die Thermik steht verlässlich. Wie es wohl über dem Schwarzwald wird? Aber auch da kein Problem bei 1600 Metern. Ins Rheintal gleiten wir zwischen den Wolken, alpines Feeling, super Optik. Aber auch das Rheintal voraus ist gut mit 3/8 entwickelt und der Weg zu den Vogesen ist machbar. Zurückschauend in den Schwarzwald denke ich: wie da kommst du her, freiwillig würdest du da jetzt nicht zurückfliegen wollen, sieht tief und zugelaufen aus. Aber wieder nach vorne. Der Einstieg in die Vogesen klappt gut, an einer Rippe am Rheintalrand steht die Thermik. Die Vogesen sind höher als der Schwarzwald und bieten schon alpine Optik. Gerd kennt sich hier aus und sagt uns die Täler an, aus denen man ausfliegen kann. Wir sind nicht immer üppig hoch, aber es gibt starke Thermik. Maximal kommen wir auf 2000 MSL und damit fliegen wir wieder aus den Vogesen aus. Wieder befinden wir uns zwischen den Wolken auf unserem Weg nach Süden und genießen eine spektakuläre Optik. Das sind dann auch die Entspannungsphasen eines solch langen Fluges. Wir

geben die nächsten Zielpunkte in den Rechner, Besancon, Lons, Macon. Es geht flott voran. Die blöden Tieffluggebiete haben wir schon um 16:30 Uhr hinter uns. Ein letztes R-Gebiet ist tief genug und wir kommen locker drüber. Bei Belleville wird es schwierig, der Weiterweg geht über hohes Gelände und dahinter wäre dann auch direkt die Wende Roanne. Wir kommen auf 1500 Meter und das Gelände ist so max. 850 hoch. Voraus ist durch einen hohen breitgelaufenen Altocummulusschirm abgeschattet. Wir entschließen uns zum Versuch. Aber es klappt nicht und wir starten über dem Flugplatz Belleville unsere Motoren. Wir haben ja die Credits und daraus können wir ja mal was schöpfen. Mit laufendem Motor geht es im Steigflug auf Kurs. Schon nach 500 Metern Höhengewinn und ca. 20 km auf Kurs gibt es wieder Anschluß an gute Thermik. Es ist 18:20 Uhr. Mental bin ich auf den kurzen Weiterflug nach Roanne und Landung eingestellt. Doch Herrmann und Gerd wollen mehr. Die Wetteroptik sieht wieder super aus und es wird nach einem neuen Ziel getüftelt.



Montluçon ist es geworden. Roanne wird umrundet. Wir kommen noch gute 100 km weiter müssen aber nach längerem Rumgeeiere in schwächster Abendthermik ca. 20 km vor Montluçon den Motor ziehen. Es gibt dann noch eine kurze Diskussion auf welchen Platz, Montluçon Domerat oder Montluçon Gld, wir gehen und ich will zum Ersten, weil an der Stadt gelegen mit Hotels in Reichweite. Nachdem wir dort gelandet sind, Lutz Volker Benner mit seiner ASH 31 war schon da, trafen wir auf Locals die mit einer R 44 geflogen waren. Unser Wunsch nach

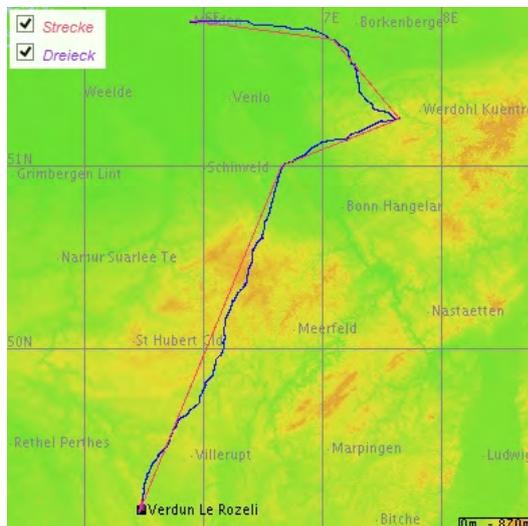
einem Eimer Wasser zum Waschen war unerfüllbar. Wegen Baumfällarbeiten sollte der Platz am nächsten Tag auch erst um 13 Uhr wieder offen sein. Wir haben dann die Flucht angetreten und nochmal nach Montluçon Gld verlagert. Dort schwebte ich dann um 21:40 Uhr ein, ca. 5 min vor Sunset.

Lutz hat die Verlagerung nicht mitgemacht und ist dann am nächsten Morgen früh bei uns eingetroffen. Er hatte ein Hotel und ist einfach am Morgen vor den Baumfällarbeiten und vor Eintreffen irgendwelcher Beamten gestartet. Fliegen ohne Flugleiter, so wie es sein soll. Wir hingegen waren die Nacht über in der Pampa. Kein Hotel und kein Restaurant oder so weit und breit. Der arme Klaus war von Aalen aus noch unterwegs, was eine Mammuttour. Er traf gegen 2 Uhr Nachts ein. Es gab also nichts zu essen außer meinem Reisebrötchen, der Flug war doch zu spannend, alsdass ich es hätte früher essen wollen. Ich habe mich dann später an meinen Biwaksack, den ich immer dabei habe, erinnert und das ist ein wirklich prima Windschutz. Es wird so tatsächlich etwas wärmer beim Schlafen auf der Wiese. Irgendwann war Klaus dann da und so auch meine Luftmatratze und Schlafsack. Die Nacht war alles in allem mittelmäßig erholsam. Dankenswerterweise bekamen wir vom holländischen Team DX2 etwas fürs Frühstück. Holländische Rosinenlabberbrötchen, Wurst und Käse und gesalzene Butter. Hat super geschmeckt und es war genug da für ein Unterwegsbrötchen. So ist das, Dinge finden sich.

Das Wetter war wieder super und wir planten weit voraus. Meine Freundin Sonja hat uns schon mal per Toptask unsere Aufgabe für den Tag gemacht. Die PFD liegt so bei 600 – 700 km. Dank Skylines ist Sonja mit dabei. Ich bekomme auch während des Fluges mal die ein oder andere aufmunternde SMS. Sonja hatte auch schon für die letzte Nacht Hotels recherchiert, für den ersten Landeort. Wir machten also wieder unser Briefing und über die Wende Poitiers sollte es wieder zurück nach Norden gehen. Es gab wieder schöne 4/8 so ca. 1000 Meter über Grund. Wir kamen gut voran und die Wende war nach 2 Stunden erreicht. Die Gegend ist flach mit kleinen Feldern, kleinen Dörfern und das soweit das Auge sehen kann. Mann, ist Frankreich groß. Voraus optimale Segelflugbedingungen. Bis in die Gegend von Romoratin. Dort sind es zu viele 8tel und die Sonneneinstrahlung ist stark gestört. Wir fliegen einen fetten grauen CU an und finden schwächeres Steigen. Voraus auf Kurs sehen wir in der Ferne doch wieder mehr Einstrahlung. Wir tasten uns voran und die Bedingungen werden wieder deutlich besser bis wieder zu Hammeroptik. Bei Nogent sur Seine finden wir den Bart des Tages, er trägt von 1200 auf 2100 Meter bei integrierten 3 m/s. Weiter geht es, die Wolken sehen in der tiefer stehenden Sonne super aus, jedoch wird das Steigen der Tageszeit entsprechend langsam schwächer. Bei Chalons Gld. bin ich schon wieder auf Landen eingestellt. Nicht jedoch Gerd und Herrmann. Um 19 Uhr ist der Tag ja noch lange nicht zu ende. Nächste Etappe ist Verdun. Was soll ich sagen, um 20:15 Uhr landen wir dort. Es war nicht so leicht die Endanflughöhe zu bekommen, aber wir sind da.

Jetzt muß es aber mal wieder ein Hotel sein. Ich rufe also schnell Sonja an, um sie um Hilfe zu bitten und sie fragt am Telefon nur, ob ich schon in meine Email geschaut hätte. Sie hat also per Skylines den Flug verfolgt und messerscharf auf unseren zukünftigen Landeort geschlossen. Ich hatte in der Mail eine Auswahl lokaler Hotels mit Telefonnummer und Preisen. Gerd, des Französischen mächtig, macht im Hotel Saint Paul die Zimmer klar und organisiert sogar einen Abholservice. Nach uns landet noch eine ASH 25. Dem Team kann ich mit meinen Hotelinformationen dienen und sie nehmen das gleiche Hotel. Sprachschwierigkeiten haben die nicht, es sind Franzosen. Später erfahre ich, dass der Flieger von Jean Marc Caillard pilotiert wird, mehrfacher Weltmeister. Naja das Team hat auch eine eigene Remo als Verfolger im Team, die dann auch noch wenig später landet, die 25 ist aber eigenstartfähig. Voraus sind an diesem Abend übrigends nur 4 Teams. Endlich kann sich JOY mit Lutz Volker Benner auch auf einen Abend mit uns freuen, am Vortag sind wir ja wieder abgehauen. Gerd und Lutz warten noch auf die Rückholer. Herrmann, das Team RC und ich fahren schon mal ins Quartier. Wir haben die Aufgabe ein Restaurant zu finden. Vor 22 Uhr wird aber die Truppe nicht wieder zusammen sein und da haben die Restaurants in Verdun schon wieder geschlossene Küche. Außerdem spielt an dem Abend Frankreich bei der WM. Also Remmidemmi auf der Straße, kein Restaurant außer wieder der Kebabtempel. Dort halten Herrmann und ich schon mal Plätze fest und so bekommen alle was zu essen. Das Hotel entspricht meinen Vorstellungen von Frankreich, ich mag nicht diese Ketten, wo jedes Hotel gleich aussieht, egal in welchem Land man ist. Das ist ein typischer französischer Traditionsbetrieb. Eben nicht alles gelect und Plastik, sondern mit genau der richtigen Menge an Patina. Ich schlafe super und auch die Hotelchefin versteht am nächsten Morgen meinen Humor, als Sie mir den Weg zum petit dejeneur weist und ich ihr radebrechend erwidere, sie sollte mir lieber den Weg zum grand dejeneur zeigen. Aber auch das petit dejeneur war reichlich und so sind wir schon bald wieder zum Flugplatz unterwegs.

Ich bekomme von Sonja wieder die Aufgabe in Toptask, Betreffzeile der mail ist, Aufgabe ist machbar. Will sagen über Soest nach Malden in Holland dem Zielpunkt der Euroglide. Also vom Wetter her wieder alles super! Jetzt haben wir ja die Credits. Die Credits kann man einsetzen, um die Aufgabe zu verkürzen. Viel hatten wir noch nicht verbraucht und am Ziel verfallen sie. Da hatte Hermann die super Idee wie man die Soester Börde mit dem suboptimal gelegenen Wendepunkt unter Zuhilfenahme der Credits umgehen könne. Wir fliegen zwischen Düsseldorf und Köln-Bonn im Luftraum hindurch, das ist ja noch eine Standardroute für Segelflieger, biegen dann aber bei Hagen nach Norden ab und fliegen nur noch max. 3500 ft etwa bis Marl. Wir haben uns nicht direkt festlegen wollen, Lufträume sind halt beim Segelfliegen lästig und südlich um Köln herum hat man deutlich mehr



Freiheit. Entscheiden wollen wir wenn wir durch Luxemburg sind. Das kleine Luxemburg ist komplett dicht mit Luftraum, aber dort gibt es einen Segelflugsektor. Und Guy Bechthold fliegt von Useldange ja auch dort. Die Idee war da im Vorfeld in Luxemburg anzurufen und zu fragen wie denn die Situation zu erwarten wäre, haben wir aber dann doch nicht umgesetzt. Vor Einflug in den Luxemburgischen Luftraum hat Hermann in bestem englisch unsere Absicht mitgeteilt so Richtung Useldange fliegen zu wollen und dann weiter Richtung Nordwest und der Controler hat Hermann auch den Transpondersquawk gegeben. Das war einfach. So ist unser Verband dann bei bester Thermik durch Luxemburg geschwebt. Nach Wetteroptik haben wir uns dann für die von Hermann propagierte Variante entschieden. Wir kamen bei Hammerwolkenstraßen bestens voran, wieder am Rursee vorbei, am Braunkohletagebau bei Garzweiler im gestreckten Galopp auf das Kraftwerk Fortuna. Wenn man eine Hammerthermik erwartet, will man ja nicht zu hoch ankommen.

Die Thermik blubberte so zwischen 3 m/s und Anschlag, kurzes Vergnügen. Weiter zur Industrie von Bayer Leverkusen, auch ein bekannter Standardbart. Beste Tageszeit und super Thermik, Basis bei 1700. Das will man nicht unbedingt aufgeben, um durch einen 3500er Luftraum zu fliegen. Kurze heftige Diskussionen im Funk, weiter durchs Sauerland Richtung Wende Soest. Es sah auch super aus und der Tag war ja noch so jung. Wir entschieden uns für die Abkürzung und das war auch gut so. Wir hatten genügend Thermik und fanden in der Industrie bei Marl wieder super Anschluß mit 3 m/s integriert. Es ging auf 1800 Meter und wir hatten so gut wie Endanflughöhe auf Malden. Voraus sah es super aus und so kachelten wir mit 170 voran nicht kreisend sondern nur Thermik wegziehend. Die Luftmasse wurde immer supziger, viel Feuchte, aber das war nun egal. Welch ein Hochgenuss bei solchen Bedingungen einen schnellen Endanflug zu reiten. Wir haben dann Malden in einer schönen Pfeilformation überflogen und sind superglücklich um halb fünf gelandet. Wer hätte das erwartet. Gut 2380 Streckenkilometer in 4 Tagen. Immerhin 21 der 65 Teams konnten an diesem Tag finishen. Ich denke, wir waren so Team 4 bis 6. Die Auswertung folgt, heute ist ja erst der offiziell letzte Tag der Euroglide.

In Malden auf der Sonnenterrasse sieht man nur grinsende Gesichter und das holländische Bier schmeckt echt lecker. Ein kleines Team der Uni in Eindhoven hat heute einen Schnuppertag gemacht und ein Barbecue organisiert. Nachdem alle satt geworden sind, ist für uns noch genügend übrig. Mein Auto mit Hänger steht ja noch in Eindhoven und ich bekomme sogar noch einen Lift von den Schnupperern zum Flugplatz dort. Da gibt es



dann wieder den hohen Zaun und etwas Aufregung bei den Bewachern, aber letztlich kommt ein Feldjäger und begleitet mich zum Auto und wieder hinaus. Geht alles, aber ich bin schon froh, dass ich das nicht jedesmal habe, wenn ich fliegen gehen will. Hab wohl eine ausgeprägtere Beamten- und Uniformallergie. Schwupp bin ich wieder in Malden und schlürfe ein letztes gute Nacht-Bierchen. Der Rest vom Team gönnt sich wieder ein Hotel, ich ziehe mich kostengünstig in mein Quasiwohnmobil zurück. Um 9 Uhr gibt es dann wieder ein lecker Frühstück in der Flugplatzkneipe, gestärkt wird der Flieger verpackt und das große Abenteuer Euroglide hat einen super Abschluß.