

Euroglide 2018: Abenteuer im Team-Flug

Manchmal bekommt man einfach Lust auf ein Abenteuer.
Genau so erging es mir letzten Herbst, als ich von der Euroglide erfuhr.
An einem Wandersegelflug hatte ich noch nie teilgenommen,
aber die Idee begeisterte mich schon länger.

TEXT UND BILDER: TESSA WEIGELT







▲ Tag 1 Venlo: In schwacher Blauthermik schaffen wir es nur bis zum Flugplatz Melle-Grönegau



▲ Tag 2 Melle: Warten auf besseres Wetter, das VA-Team bleibt am Boden

Der konkrete Plan: an der Euroglide 2018 teilnehmen und zweitausend Kilometer durch Europa fliegen. Die DG 1000 war als passendes Flugzeug schnell gefunden, da es von ihr mehrere Exemplare in unseren Akafliegs gab. So wurden im Dezember kurzerhand die „TUM“ aus München und die „VA“ aus Aachen angemeldet. In einem Viereck würde es einmal um Deutschland von Venlo über Güstrow nach Frydlant sowie Hütten-Hotzenwald und wieder zurück nach Venlo gehen, so dass sich eine Gesamtstrecke von ca. 2350 km ergab. Schlussendlich fand sich das Team mit sechs Studenten aus Aachen, Darmstadt, Dresden und München, die sich beim Fliegen und Fahren abwechseln würden.

Wandersegelflug – was braucht man da eigentlich alles? Klar, neben dem generellen Flugzeugequipment wie Aufrüstkiste, Kuller und Flugzeugpapiere sollte man auf keinen Fall die Akkus vergessen. Aber braucht man das Betankungsequipment für den

Wasserballast oder die Sauerstoffanlage wirklich? Und was ist mit Ersatzschläuchen für Haupt- und Spornrad, wenn man irgendwo in Polen mit einem kaputten Rad auf einem Acker liegt? Lieber erstmal alles einpacken, denn haben ist besser als brauchen.

Am Tag vor dem offiziellen Briefing in Venlo modifizierten wir in einer Werkstatt-Session bis nachts um 03:00 Uhr noch unseren Bus. Das Ergebnis konnte sich wirklich sehen lassen! Bei unseren „Auto“-lastigen Vorbereitungen konnte man fast vergessen, dass wir nicht an einer Rallye, sondern einem Wandersegelflug teilnahmen.

In Venlo blieb uns genug Zeit, unsere Zelte das erste Mal zusammen aufzubauen und mit den anderen Piloten ins Gespräch zu kommen. Die Atmosphäre war wirklich besonders und glich mehr einem großen Klassentreffen.

Wie rum die Route zu fliegen war, erfuhren wir erst morgens beim letzten Briefing nach dem Frühstück. Bis Güstrow würden wir es wegen schwa-

cher Blauthermik und Gegenwind am ersten Tag sehr wahrscheinlich nicht schaffen, doch zumindest stand nun die Richtung unseres Abenteuers fest.

Tag 1: Venlo bis Melle-Grönegau (194 km). Der Start der vielen Flugzeuge erfolgte zügig und gut organisiert, doch leider überraschte uns das Wetter nicht positiv. Die ersten Kilometer legten wir mit viel Bastelei im Blauen zurück, der Wind machte uns einen Strich durch die Rechnung und wir schafften es nur knappe 200 km bis zum Flugplatz Melle-Grönegau.

Tag 2: Melle-Grönegau bis Neu Gülze (244 km). Schon am zweiten Tag enttäuschte uns die Aussicht auf Thermik durch eine von Abschirmungen dominierte Wetterlage. Gefühlt hatte sich diese extra für uns lokal besonders stark gebildet. Nachdem wir die Hoffnung auf besseres Wetter aufgegeben hatten, wagten wir dennoch einen Start. Bei schlechten Steigwerten mussten wir uns wirklich jeden Meter hart erkämpfen.



► Tag 3 Neu Gülze: Endlich Wolken und Steigen bis auf 2000 m GND, zum Schluss reichte es aber gerade so nach Jelenia Gora. Gute Nerven brauchte auch das Rückholteam, das mit dem polnischen Mautsystem zu kämpfen hatte

Die VA hatte dabei etwas weniger Glück und schaffte den Abflug nicht. Nach dem dritten Versuch und der Erfolgsmeldung der TUM, dass sie bei Hannover seien und es bis in die Lüneburger Heide schaffen würden, rüsteten wir die VA ab und folgten der TUM auf der Straße. Den zweiten Abend verbrachten wir in Neu Gülze alleine auf dem verlassenen Flugplatz und waren froh über unsere autarke Campingausrüstung.

Tag 3: Neu Gülze bis Jelenia Gora (482 km). Mit Aussicht auf die erste Wende ging es am dritten Tag früh los. Nach anfänglich schwachem Steigen wurde das Wetter Richtung Wende immer besser und wir waren optimistischer, heute ein paar mehr Kilometer zu schaffen. Kurz nach 12:00 Uhr waren wir dann auch schon hinter Güstrow und es ging weiter nach Südosten. Mit 1000-1500 m GND freuten wir uns nach den letzten blauen Tagen kurz über die 1/8 Cummuli und ließen dann Berlin einfach „rechts liegen“. Hinter Frankfurt (Oder) stieg es noch

einmal auf über 2000 m GND. Heute lief es einfach.

In einem letzten 0,2-m-Bart erkämpften sich die beiden DGs dann noch erfolgreich die Endanflughöhe auf Jelenia Gora, wo es am nächsten Tag eine Schleppmöglichkeit gab.

Das Rückholteam hatte bei der Berlin-Umrundung viel Zeit durch Staus verloren, und bei der Einreise nach Polen wurde uns erst nach einer Konversation mit Händen und Füßen das polnische Mautsystem klar. Als Gespann über 3,5t galten wir leider quasi als LKW und benötigten eine elektronische Mautbox. Nach Geldtausch, vielen Unterschriften und dem Hinterlassen einer Pfandgebühr ging es endlich weiter.

Trotz Maut enttäuschten uns die Autobahnen dann schnell und zum Glück konnten wir über die Huckelpisten noch lachen. Als wir um Mitternacht in Jelenia Gora ankamen, hatte das Flugteam nicht nur die Flugzeuge geputzt und verzurrt, sondern auch schon Essen besorgt, so dass es trotz der späten Ankunft noch ein entspannter Abend wurde.

Tag 4: Jelenia Gora bis Jiříčky (454 km). Optimistisch planten wir, die zweite Wende in Frydlant zu erreichen. Durch den gestrigen Tag hatten wir gut aufgeholt. Auch heute ging es wieder deutlich besser als die ersten beiden Tage, so dass wir mittags tatsächlich die zweite Wende in Ost-Tschechien erreichten. Entspannt wurden von unserem östlichsten Punkt noch 200 km nach Westen zurückgelegt. Die Thermik wurde schwächer und durch Schauer gestört. Auch die Suche nach einem geeigneten Flugplatz mit F-Schlepp erwies sich als schwierig.

Derweil hatte das Rückhol-Team – das an der polnisch-tschechischen Grenze warten wollte, wie weit sich die Flieger wieder nach Westen basteln – Probleme bei der Rückgabe der elektronischen Mautbox. Auf der Suche nach einer offenen Servicestelle waren wir um 18:00 Uhr nördlicher als Jelenia Gora. Mit den Nerven am Ende, aber nicht gewillt aufzugeben, konnten wir final die Mautbox an der deutsch-polnischen Grenze abgeben und uns auf den Weg nach Tschechien



▲ Tag 7 Albstadt: Bei Karlsruhe trafen wir wieder auf andere Euroglider

machen. Zusätzlich stellte sich heraus, dass der vermutete UL-Platz Jiricky, auf dem TUM und VA gelandet waren, sich als Notlandefeld entpuppte.

Aus unseren Fehlern schlau geworden, entschieden wir uns für eine mautfreie Strecke durch Tschechien, die nicht bedeutend länger war, und verzichteten dankend auf eine zweite elektronische Box.

Nachdem wir unsere auf 03:00 Uhr in der Früh geschätzte Ankunft den anderen mitgeteilt hatten, nutzte das Flugteam in der Pampa die Wartezeit und suchte zu Fuß im fünf Kilometer entfernten Ort etwas zu essen. Glücklicherweise fanden sie eine offene Pizzeria, die auch das Zahlen mit Euros akzeptierte. Die Rückholer kamen mit dem Campingequipment um halb vier Uhr an und wir konnten mit dem Zeltaufbau beginnen.

Tag 5: Jiříčky bis Jindřichov Hradec (0 km). Nach der langen Tour bis spät in die Nacht konnten wir uns heute über das schlechte Wetter freuen und ausschlafen. Nach einem gemütlichen Frühstück räumten wir unser Lager

auf und rüsteten die Flieger ab, um sie nacheinander zum nächsten Flugplatz Jindřichov Hradec zu ziehen. Dort hieß es dann bei leichtem Regen wieder Lager aufbauen und auch hier wurde uns freundlich angeboten, das Clubheim zu benutzen.

Tag 6: Jindřichov Hradec bis Albstadt-Degerfeld (448 km). Es sollte wieder zurück nach Deutschland gehen. Erstes Ziel: Bayerischer Wald! Dort war die Basis dann deutlich tiefer als gedacht und der Bayerische Wald sah aus der Nähe eindrucksvoll aus. Gedanklich hatten wir uns schon einen Acker gesucht.

Nachdem wir das hohe Gelände überwunden hatten, ging es aber wieder deutlich besser und die Basis stieg. Entspannt ging es nördlich an München vorbei auf die Schwäbische Alb. Bis aufs Klippeneck hat die Endanflughöhe dann doch nicht mehr gereicht, so dass wir in Albstadt landeten. Belohnt wurden wir mit einem gemütlichen Schlafplatz im Vereinsheim sowie der besten Flugplatz-Pizza, die ich je gegessen habe.

Für die Wende in Hütten-Hotzenwald am nächsten Tag sah die Prognose nicht gut aus, so dass wir schon am Abend vorher gründlich Wetter und Wettbewerbsregeln studierten und überlegten, wie weit wir bis zur Wende fliegen mussten, um noch möglichst weit nach Norden zu kommen.

Tag 7: Albstadt Degerfeld bis Wershofen (414 km). Mal wieder taten wir uns anfangs etwas schwer, loszukommen. Richtung Wende wurde das Wetter zunehmend schlechter und die Basis niedriger, weshalb wir 30 km vor Hütten-Hotzenwald wendeten.

An Stuttgart vorbei ging es nach Karlsruhe. Zum ersten Mal trafen wir dann auch wieder bewusst auf andere Euroglider mit den blauen Euroglide-Aufklebern. Eine DG500 sowie ein Team aus Janus und Duo Discus kurbelte den einen oder anderen Bart mit uns. Südlich von Koblenz ging es dann immer schlechter.

Die VA soff leider komplett ab und auch Koblenz-Winningen war unerreichbar. Doch ein guter Acker war schnell gefunden und so landeten wir 150 km vor dem Ziel dann doch noch außen. Meine erste Außenlandung, bei der die Rückholer schon nach gerade mal 15 Minuten mit dem Anhänger da waren.

Die TUM hatte es noch weiter bis Wershofen geschafft. Hier wurde uns vor der Landung auch schon sicher ein Schlepp für den nächsten Tag angeboten, da dort ein Fliegerlager und somit auch normaler Betrieb unter der Woche war. Bei einem leckeren Abendessen freuten wir uns auf die vermutlich letzte Etappe.

Tag 8: Wershofen bis Venlo (122,58 km). Endspurt, letzte Etappe! Heute schaffen wir es ins Ziel. Die DG-500 hatte es gestern bis Bad Neuenahr-Ahrweiler (ca. 25 km hinter uns) geschafft und das Janus/Duo Discus-

Team bis zum Flugplatz Mont Royal (ca. 60 km hinter uns). Die Basis war am Anfang niedrig und die anderen Teams kamen etwas besser voran, so dass wir uns eine Stunde nach Abflug alle wieder trafen und gemeinsam bei mäßige Steigwerten weiterkämpften. Kurz vor Aachen hat uns dann leider das Kraftwerk Weißweiler im Stich gelassen und wir verbastelten uns etwas. Doch außenlanden wollten wir heute nicht nochmal. Also quälten wir uns weiter und die Ziellinie kam immer näher. Überglücklich setzten wir am Flugplatz Venlo zur Landung an. Geschafft!

Wir waren rumgekommen! Doch landen wollten wir eigentlich noch nicht. Überglücklich genossen wir noch eine Stunde die Thermik am Platz und den schönen Flug. Dass wir erst zehn bis 20 Minuten nach unseren Mitstreitern ankamen, war eigentlich total unwichtig.

Es war wirklich eine tolle Tour. Die Euroglide ist ein großartiger, abwechslungsreicher Wettbewerb für Piloten, die gerne mal ein Abenteuer erleben wollen. Die Strecke war super gewählt und hat uns durch Gebiete mit Hammerthermik wie die Lüneburger

Heide, die Berliner Rennstrecke, den Bayrischen Wald, die Schwäbische Alb, den Schwarzwald und die Eifel geführt.

Das Wetter hätte uns zwar etwas besser, aber auch deutlich schlechter treffen können und eigentlich wollten wir am Ende gar nicht in Venlo ankommen, sondern einfach weiterfliegen.

Schade, dass die Euroglide nur alle zwei Jahre stattfindet. Wir sind 2020 sicher wieder am Start und die Frage, ist nur, wo wir bis dahin nächstes Jahr hinfliegen und welches Abenteuer wir erleben. ♦

▼ Die gesamte Flugstrecke: Rund 2000 km durch Europa

Rot: Venlo bis Melle-Grönegau (194 km) **Gelb:** Melle-Grönegau bis Neu Gülze (244 km) **Hellgrün:** Neu Gülze bis Jelenia Gora (482 km) **Dunkelgrün:** Jelenia Gora bis Jiříčky (454 km) **Türkis:** Jindrichuv Hradec bis Albstadt-Degerfeld (448 km) **Blau:** Albstadt Degerfeld bis Wershofen (414 km) **Lila:** Wershofen bis Venlo (122,58 km)

