

Die Holländer sind ganz verrückt darauf: Wandersegelfliegen unter Wettbewerbsbedingungen. In der Euroglide pflegen sie diese Art von Luftrennen jetzt schon seit vielen Jahren. In diesem Jahr waren von deutscher Seite zwei Teams dabei, mit einem Eigenstarter und einem reinen Segelflugzeug. Sie haben sich auf dieser Tour durch Europa erfolgreich durchgebissen und richtig was erlebt.



Licht und Schatten: Der Juni hatte den Euroglide-Piloten alles geboten. Viel Feuchte und Wind, aber auch schnelles Vorankommen unter Aufreihungen.

EUROGLIDE 2012

# Das ganz andere Luftrennen

**Das F6-Team: Helge Liebertz (links), Katrin Balke und Hans-Martin Lent-Philipps waren mit Twin III SL und ihrem Wohnmobil völlig autark.**

Foto: Holger Weitzel, F6-Team



**T**omorrow at nine o'clock in the morning the competition will start. Good luck and safe flights for all teams!" Nach dem Ende des letzten Briefings der Euroglide 2012 verlassen wir mit gemischten Gefühlen die Halle in Eindhoven – schließlich liegt eine Strecke von über 2300 Kilometern vor uns. Was wird uns in den kommenden 13 Tagen erwarten? Haben wir an alles gedacht? Können wir morgen fliegen? Fragen wie bei jedem Wettbewerb, aber irgendwie ist doch alles anders.

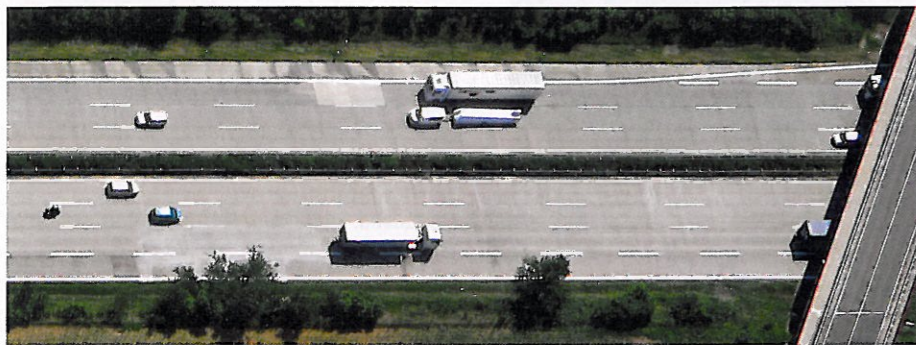
Es fing damit an, dass die Haltergemeinschaft aus Ummern einen Twin-III-SL-Bruch aufgebaut hatte. Kaum war der Eigenstarter wieder einsatzbereit, kam von Hans-Martin Lent-Philipps die Idee auf, mal einen Wandersegelflug zu unternehmen. Nur in welcher Form? Einfach so losfliegen oder doch lieber mit etwas Leistungsdruck? Als Kombination aus Wandersegelflug und Wettbewerb erschien uns die Euroglide geradezu ideal. Helge Liebertz war rasch als Zweiter mit im Bunde, und mit Katrin Balke aus Repke war das Dreierteam „F6“ komplett. Es konnte an die Vorbereitungen gehen. Die Liste der Aufgaben und Ausrüstung wurde beständig länger: Transponder, Karten, noch fehlende Eigenstartberechtigungen, ein campingfähiges Auto, Elektrik, Anschlüsse, Werkzeug für Notfälle und Verfeinerung der Ausrüstung, Wetter.

Gerd Spiegelberg: Wandersegelflug hat es mir schon immer angetan. Einige schöne Träume habe ich auch bereits in die Tat umgesetzt. Wandersegelflug als 13-tägiges Luftrennen, kreuz und quer über den zentralen Kontinent – das schien mir noch einmal ein größerer Kick. Und nachdem Vereinskamerad Lutz-Volker Benner vor zwei Jahren völlig euphorisiert von seiner ersten Euro-





Dank GPS immer im Bilde. Mit dem SPOT-Tracker ist der Rückholer stets aktuell über die Position seiner Crew informiert.



Gleich auf: Der Rückholer auf der Autobahn mit California und Hänger, oben drüber das Team im Grob Twin III SL.

glide wieder heimkam, stand für mich fest, 2012 bist du auch dabei. Klaus Mangels und ich meldeten uns mit der LS8-18 als Team „ZZ“ in der Klasse der reinen Segelflugzeuge an. Selbststarter und Turbos werden in eigenen Wertungen erfasst.

So richtig vertraut mit den Regeln machten wir uns dann auf der Fahrt zum Startort ins niederländische Eindhoven. Dort sitzen die Organisatoren und ist die Euroglide national gesehen auch zu Hause. Von den 41 Mannschaften in diesem Jahr stammen allein 37 aus den Niederlanden.

**F6-Team:** Für eine gute Streckenflug-Wettervorhersage holten wir Bernd Fischer von TopMeteo ins Team. Bernd wurde unser Ass im Ärmel, um gegen die Konkurrenten mit Nimbus 4DM, DG-500 Orion und Ventus 2cm zu bestehen. Mehrmals täglich versorgte uns Bernd von zu Hause aus mit aktuellen Informationen.

Wo es langgehen sollte, blieb bis zum Eröffnungsbriefing offen. Erst in Eindhoven wurden die Wendepunkte bekannt gegeben, die Umrundungs-Orientierung sogar erst am

nächsten Morgen: Über Pasewalk (Vorpommern), Ruzomberok (Slowakei) und Wustweiler (Saarland) war Malden bei Arnheim anzufliegen – insgesamt 2386 km, und das in maximal 13 Tagen.

**Gerd Spiegelberg:** Das Briefing war schnell abgehandelt. Es gab Detailinfos zu den Lufträumen in Polen, Tschechien und der Slowakei, die so manches Stirnrundeln verursachten. Nach einem Bier in der gemütlichen Clubbaracke „Fly Inn“ gingen wir aber nicht nur mit diesen Unsicherheiten ins Bett.

Angesichts der ersten Teilnahme standen für uns wesentlich bedeutsamere Fragen im Raum. Einmal auf Kurs, hatten wir alle organisatorischen Aufgaben selber zu lösen: die F-Schlepps auf fremden Flugplätzen, das Rückholen, Aufsammeln vom Acker und klar, die Verkehrsfreigaben, Besorgung der Unterkunft und, und, und. Kein Jammern: Das wussten wir! Jetzt wurde es konkret.

**F6-Team:** Im Eröffnungsbriefing hatte der Meteorologe für die erste Woche kritisches Wetter verkündet. Und prompt fiel gleich der

erste Tag einer Kaltfront mit starken Schauern und Gewittern zum Opfer. Die Wettbewerbsleitung erklärte dann das Rennen für den zweiten Tag um neun Uhr für eröffnet. So konnten sich die Teams nach aussichtsreicheren Startplätzen umsehen.

Da nicht immer auf einem Flugplatz gelandet werden kann und mitunter der Versatz auf einen anderen Startplatz einen Weiterflug erst ermöglicht, erhält bei der Euroglide jedes Team entsprechend der Leistung des eingesetzten Flugzeugs eine Streckengutschrift. Die dabei zugeteilten Kilometer können nach bestimmten Regeln auf der Straße, im F-Schlepp oder unter Zuhilfenahme des Motors zurückgelegt werden. Beim Twin III konnten wir 380 Bonuskilometer einsetzen, ein Nimbus-4-Pilot musste mit 200 km auskommen.

**Gerd Spiegelberg:** Die LS8-18 stand mit 275 km im Plus. Aber für diesen ersten Tag hatten wir keinen Plan. Die meisten Teilnehmer rüsteten ihre Flugzeuge ab, und mehr als die Hälfte von ihnen verschwand zügig von der Bildfläche. Die taktischen Überlegungen der Teams begannen und damit der Einsatz der ‚credit points‘.

Wir suchten uns für eine weitere Nacht ein Quartier in Eindhoven. Unser Berater, der Transeuropéenne- und Euroglide-erfahrene Andreas Kath im fernen Langensfeld, drängte angesichts seiner Wetteranalyse zum sofortigen Aufbruch zu einem Startplatz weiter nördlich. Doch wir waren innerlich noch nicht so weit. Wir wollten uns in Ruhe alle Wetterinformationen anschauen, um dann am Folgetag zu entscheiden.

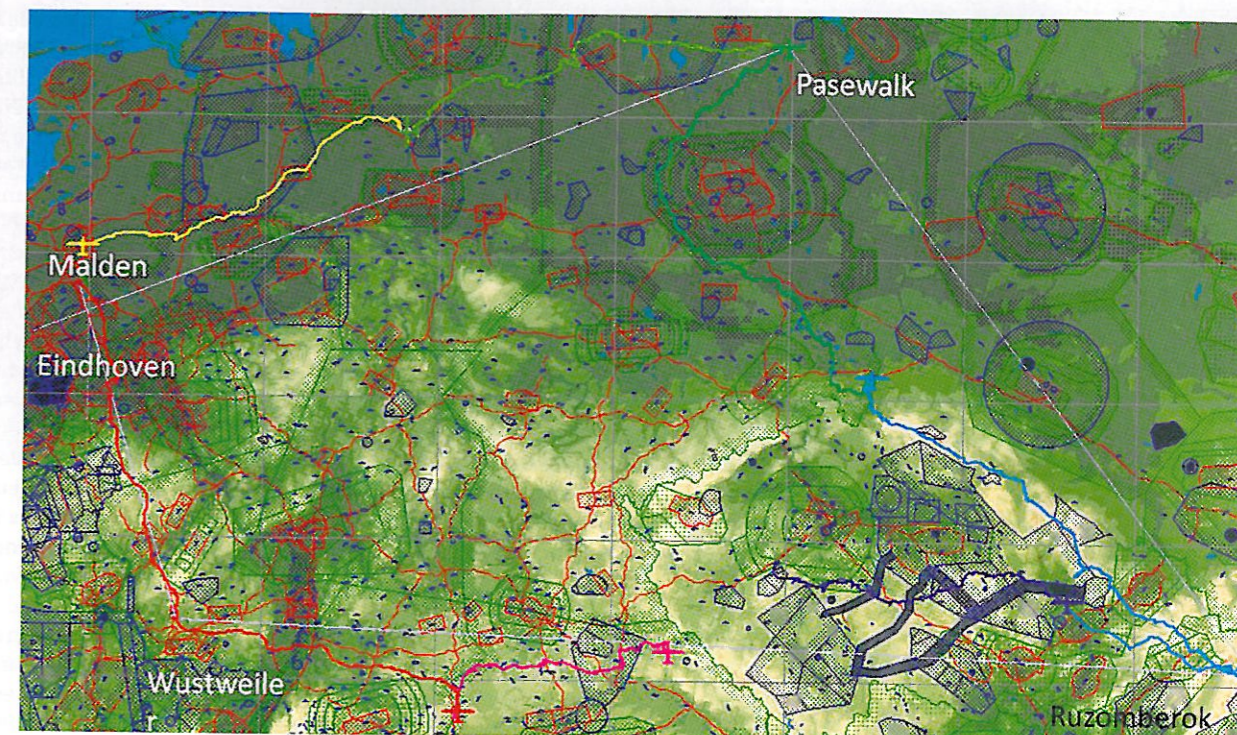
**F6-Team:** Wir verlegen auf Bernds Empfehlung für den ersten Start nach Terlet, um der herannahenden Warmluft zu entgehen. Da gibt es am anderen Morgen auch gleich Anschluss an die gute Kaltluft. Der Flug gerät später aber immer mehr zum Rennen gegen die von Südwesten aufziehenden Cirren. Bei Bremen quetschen wir uns unter dem 2500-Fuß-C-Raum durch, bleiben so noch in der Restsonne und erreichen den Anschluss an den thermikaktiven Sandboden östlich der Weser. Endstation ist der Flugplatz Walsrode. Den finden wir ausgestorben vor, und wir fahren für die Übernachtung auf den Nachbarflugplatz Hodenhagen, wo wir auf drei holländische Teams treffen. Die besten Teams haben es bereits bis an die Elbe geschafft, erfahren wir im Euroglide-Online-Portal, in das jeder Teilnehmer am Abend seinen Loggerfile zur Wertung hochlädt.

**Gerd Spiegelberg:** Wir stehen vor dem ersten Start in Eindhoven unter einem schnell bewegten, tiefen Wolkenhimmel, aber immerhin in der Sonne. Für den Nachmittag müssen wir mit Ausbreitungen und dem raschen Aufzug einer Warmfront von Südwesten her rechnen. Unsere Chancen voran-



Gerd Spiegelberg (oben) flog im Team mit Klaus Mangels.

In diesen Etappen bewältigte das F6-Team die Euroglide-Herausforderung (rechts). Den Bayerischen Wald querte die Twin-Mannschaft auf der Straße.



zukommen, liegen in einer Kurswahl weit durchs norddeutsche Flachland.

Klaus startet gegen 10.30 Uhr, muss die Kontrollzone von Eindhoven nach dem Ausklinken aber erst einmal über ein Ausflugfenster nach Süden verlassen. Zwischen 500 und 700 m über Grund kämpft er sich von dort über die Maas nach Venlo in den deutschen Luftraum hinein. Das Wetter bessert sich kurzzeitig.

Rund eine Stunde später setze ich mich mit dem Gespann in Bewegung – eher ratlos beim Blick an den Himmel. An ein Obenbleiben ist hier bereits nicht mehr zu denken, so schnell breiten sich die tiefen Wolken aus. Und kein Lichtblick auf der Fahrt nach Osten. Das konturlose Grau des Himmels hat absolut nichts mit Thermik zu tun. Ich erwarte jeden Moment die telefonische Außenlandemeldung – oder gibt es weit im Norden doch noch einen fliegbaren Streifen, den Klaus nutzen kann?

Es ist fast schon eins, als kurz vor dem Kämmer Kreuz das Handy klingelt: Nach einer kurzen Wetterbesserung wurde Klaus von der dichten, abschirmenden Bewölkung eingeholt. Nach der Rheinüberquerung bei Wesel findet er über dem Weseler Wald einen der letzten Aufwinde des frühen Tages. Die Höhe reicht für den Anflug auf Borken/Hoxfeld. Auch zwei Duo Discus haben es bis hierher geschafft.

Die beiden Doppelsitzerteams reisen gleich im Nebel des nächsten Vormittags Richtung Oerlinghausen weiter. Wir wollen, obgleich die Letzten im Feld, nicht schon jetzt unsere ‚credit points‘ aufs Spiel setzen.

**F6-Team:** Nach dem Schlechtwettertag reicht der Südrand des sich öffnenden Wetterfensters gerade noch bis Walsrode. Nördlich um die Schießgebiete bei Faßberg geht es jetzt weiter in Richtung Lüneburg, immer in einem schmalen Streifen zwischen Blauthermik im Norden und Ausbreitungen im Süden. Zehn Kilometer hinter Waren an der Müritz ist dann Schluss. Die letzten Kilometer bis zur Wende Pasewalk legen wir unter Rückgriff auf unser Guthaben mit Hilfe des Motors zurück.

**Gerd Spiegelberg:** In Borken haben wir in Jürgen Stegger, den wir von den „Marburg Open“ her kennen, einen tollen Gastgeber gefunden. Wir pokern in dem wenig segelflugfreundlichen Wetter und bleiben einen weiteren Tag. An dem verspricht die abend-

liche Segelflugvorhersage für den nächsten Morgen Rückseitenwetter.

Und tatsächlich: Am Freitag, 22. Juni, dann endlich Sonne! Der Blick durchs Fenster gen Himmel beschert allerdings gemischte Gefühle. Die niedrigen, zerrissenen Quellwolken jagen mit hoher Geschwindigkeit über das Münsterland.

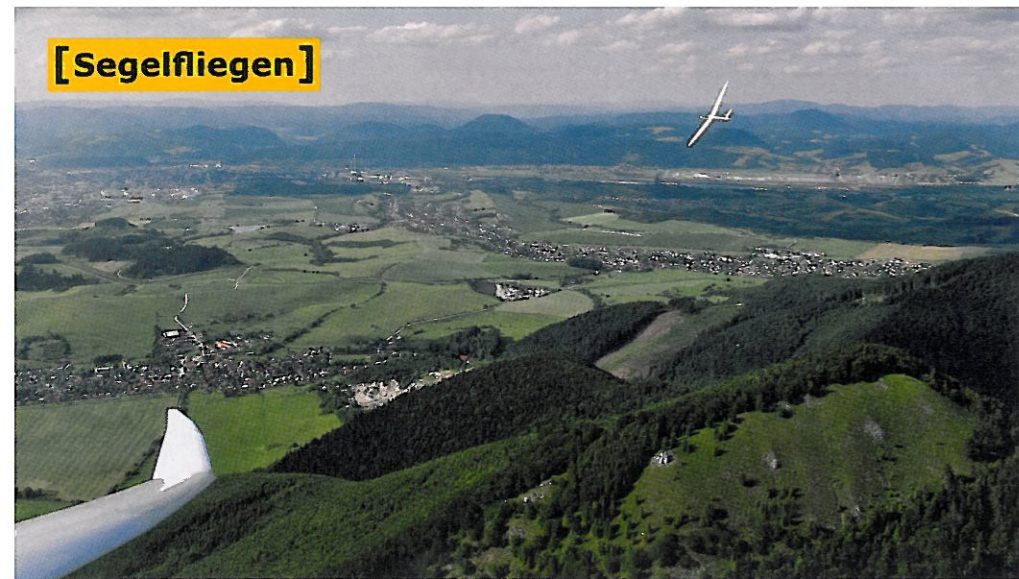
Die LS8-18 ist rasch aufgerüstet, auch der Schlepppilot ist rechtzeitig zur Stelle. Heute bin ich an der Reihe – mit sehr gemischten Gefühlen. Der starke Wind ist Fluch und Segen zugleich. Er kommt wenigstens aus der richtigen Richtung, bläst mit 35 bis 40 km/h aus 260 Grad und bildet schöne Aufreihungen – leider mit sehr tiefer Basis. Klaus' Frage, ob ich die Unterlagen für Polen einpacken wolle, finde ich da doch sehr weit ge-



Zigeunerlager. Auf Strecke finden an den unterschiedlichen Etappenorten immer wieder andere Euroglide-Teilnehmer zusammen.

Fotos: ae-Dokumentation, F6-Team





Bei Zilinia. Die Wende Ruzomberok im Osten ist gerade umrundet, jetzt geht es um den Anschluss an das gute Wetter der Rückseite. Zwei Euroglide-Flugzeuge kämpfen sich hier nach Westen vor.

griffen. Schon bis Pasewalk sind es mehr als 500 km.

Nach dem Start gegen zehn Uhr gibt es kein Zurück mehr. Kurze Zeit nach dem Ausklinken in 600 m über Grund hat mich der Wind weit abgetrieben.

Eigentlich soll der Flug über die kürzere, nördliche Route am Luftraum von Münster vorbeiführen, aber deutlich erkennbare Regenschauer in diesem Raum legen nahe, südlich um Münster herumzufliegen. Bei zunächst unsicheren, schwachen Steigwerten geht es in geringer Höhe an Münster-Telgte vorbei nach Osten. Für eine gehörige Reisegeschwindigkeit sorgt vor allem der starke Rückenwind.

Zwar hebt die Wolkenuntergrenze dann ein wenig an, dennoch bleibt die Anspannung sehr groß. Die kleinste Fehlentscheidung kann die sofortige Außenlandung bedeuten. Der sich ein wenig aus der Landschaft erhebende Teutoburger Wald erscheint da bereits als kritisches Hindernis. Angesichts der dichten Bewölkung auf di-

rektem Kurs über Oerlinghausen hinaus entscheide ich mich hier für die nördliche Route um Hannover herum.

Es ist eine gute Entscheidung. Östlich von Melle treffe ich auf den ersten starken Aufwind, der bis auf über 1000 m NN trägt. Und dann läuft's. Am Rande großer Ausbreitungen weiter nördlich und nach ein paar blauen Löchern im Raum Nienburg gerät der Flug immer mehr zum Genuss.

Es folgen noch zwei unangenehm lange Gleitflüge Richtung Celle, dann zeigt die Heide ihr thermisches Sonntagsgesicht. Mit hohen Steigwerten, kräftigem Rückenwind und Wolkenuntergrenzen um die 1800 m erreiche ich schon um 14.40 Uhr die Wende Pasewalk. Es ist einfach ein Genuss. Er reicht bis Rothenburg, wo wir erneut auf holländische Konkurrenten treffen.

**F6-Team:** Von Pasewalk aus ist am Freitag, 22. Juni, die Rückseite erst mittags erreichbar, während die hinter uns liegende Konkurrenz schon deutlich früher wieder fliegen kann. Die Motivation, noch abzurü-

sten, um Bernds Ratschlag zu folgen, zurück in Richtung Rechlin zu verlagern und damit letztlich schneller voranzukommen, bringen wir nicht auf. Wir bleiben und werden von den Ückerfalken in netter Runde mit allem Notwendigen versorgt.

Wir haben uns für den Tag in den Kopf gesetzt, die höhere Basis und das bessere Wetter westlich Berlins zu nutzen. Nach den ersten 30 Minuten Motorlaufzeit haben wir Anschluss an das gute Wetter. Bereits 20 Minuten nach dem Start kommen uns die ersten Teilnehmer im Segelflug auf Kurs Pasewalk entgegen. Nach gutem Steigen und rasch ansteigender Basis geht es in Richtung Lüsse. Weiter nach Südwesten wird die Thermik deutlich schwächer und endet hinter Klix trotz bester Optik schlagartig. Etwas konsterniert, kein Steigen mehr zu finden, starten wir über den Löbauer Bergen den Motor und fliegen Görlitz an. Hier haben sich schon einige Konkurrenten eingefunden, die die gleiche Überraschung des plötzlichen Thermikendes zu verkraften haben. Mit acht Flugzeugen ist es fast schon ein Fly-in.

Für Samstag, 23. Juni, prognostiziert Bernd Fischer problemlose Bedingungen bis kurz vor die Wende Ruzomberok. Wir starten um 10.30 Uhr als Erste. Bei mäßigen Steigwerten arbeiten wir uns über das polnische Braunkohlegebiet Richtung Liberec voran und steigen dort in das höhere Gelände ein. Ohne Probleme geht es über das Riesengebirge weiter in Richtung Ostrava. Dank Transponder bekommen wir von dort die Genehmigung zum Durchflug der TMA. Neidisch blicken wir auf den Nimbus 3D, der vor uns herfliegt und uns einiges an Höhe abnimmt.

Nach einem schwierigen Teil bei schwacher Thermik über schlecht landbarem Gelände erreichen wir Zilina in der Slowakei. Wie erwartet schirmen etwas weiter östlich Frontreste die Wende Ruzomberok ab. Unser Fortkommen muss hier nicht unbedingt enden, denn die Regel erlaubt einen zweiten Wertungsflug an einem Tag, wenn dieser mehr als 50 km weit trägt. Wir riskieren den Weiterflug und bleiben prompt an den Hügeln hängen. Mit Hilfe des Motors warten wir auf die Sonne. Helge kennt die Gegend zum Glück vom Pribina-Cup. Tatsächlich reißt der Himmel dann auch auf, und wir schaffen die Wende.

Nach Westen haben wir dann wieder Anschluss an das bessere Wetter. Nordöstlich an Brünn vorbei, peilen wir Prechov an. Von dort hilft uns der Motor bis Olomouc, wo bereits drei weitere Teams liegen.

**Gerd Spiegelberg:** In Rothenburg zeigen sich am Samstag schon kurz nach neun Uhr die ersten ausfliegbaren Quellwolken in rund 1000 m. Klaus startet kurz nach elf.



Absitzer in Görlitz. Gleich eine ganze Reihe an Euroglide-Flugzeugen hat hier das überraschende Thermikende zur Landung gezwungen.

Nach einem Zweimeterbart verschwindet er in großer Höhe zügig nach Südosten. Die fernen Berge des Riesengebirges heben sich in der klaren Luft an diesem Morgen deutlich über den Horizont. Bis Ruzomberok, der südöstlichen Wende in der Slowakei, sind es rund 400 km.

Rund eine Stunde später mache auch ich mich auf in Richtung Görlitz und weiter auf der polnischen Autobahn Richtung Katowice. Klaus ist ausgerüstet mit einem Spot. Das Trackingsystem erlaubt das Mitkoppeln über ein iPad. Bei einem kurzen Stopp auf einem Rastplatz in Polen sehe ich, dass Klaus gut vorankommt und sich schon östlich des polnischen Segelflugzentrums von Jelenia Gora befindet.

Die gute Wetteroptik im Norden wie über den südlichen Bergen beflügelt meine Fahrt nach Südosten. Bei einem Tankstopp in der Gegend von Gliwice verweigert der Laptop den Empfang des Netzes, so dass ich die Position der ZZ nicht aktualisieren kann. Beunruhigt bin ich nicht, der Blick über die Berge an der tschechischen Grenze lassen keinen Pessimismus aufkommen. Aber spätestens um 18 Uhr will ich Klaus' Position noch einmal checken. Der Laptop verweigert weiterhin dem Empfang. Ich krame mein Handy heraus und stelle mit Entsetzen fest, dass Klaus inzwischen sechs Mal angerufen hat und andere Freunde es auch bereits zimal versucht haben, mich zu erreichen. Ich hatte es irrtümlich leise gestellt.

Klaus zeigt sich über mein Verschwinden wenig amüsiert. Nach einem raschen Flug ist er bereits vor 15 Uhr auf dem Flugplatz Krnov direkt an der tschechisch-polnischen Grenze gelandet. Ich muss zurück. Mit richtig schlechtem Gewissen komme ich bei Sonnenuntergang um rund 21.30 Uhr in Krnov an. Dass Klaus ordentlich verärgert ist, hat noch mehr Gründe. Bei der Landung

zeigte das Hauptrad der LS8 einen Platten, bei der Reparatur ist Klaus auf sich allein gestellt. Der Schlauch war infolge Altersschwäche zerstört. Einen Ersatz haben wir nicht dabei, aber ein tschechischer Segelfliegerkamerad hilft aus, schenkt uns seinen neuen Ersatzschlauch!

**F6-Team:** Zu jedem Wettbewerb gehören irgendwie auch technische Probleme. Nach der Landung in Olomouc stellen wir fest, dass die Propellerbremse gebrochen ist und das Indexseil nur noch aus zwei Kardeelen besteht. Das Reparaturmaterial liegt natürlich zu Hause. Aber wir können zumindest einen Transport organisieren. Swantje Geyer bringt uns die Ersatzteile nach Fürth, was grob auf unserer weiteren Strecke liegt.

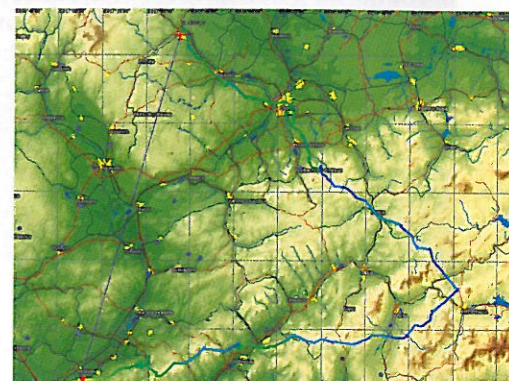
Mit dem leicht erkrankten Twin geht es dann am Sonntag (24. Juni) von Olomouc weiter über eine abwechslungsreiche, sanft hügelige Landschaft. Wir gleiten südlich an Prag vorbei, bis uns Warmluft und Aufzugsbewölkung der nächsten Front noch vor Pilsen stoppen. Wir landen in Horovice am Süwestrand der TMA Prag. Hier müssen wir feststellen, dass der Motor nicht mehr ohne Ersatzteil auskommt.

**Gerd Spiegelberg:** In Krnov sind wir gut aufgehoben, zur Geburtstagsfeier im Clubheim mit deftigem Spießbraten sind wir mit eingeladen und können die Nacht im Flugplatzquartier verbringen.

Schon früh tauchen am Sonntagmorgen über den südlichen Bergen Quellwolken auf. Zur Startzeit gegen 11.45 Uhr entwickeln sich auch über der Ebene die ersten schönen Wölkchen, so dass der Abflug sicher gelingt. Bis zur südöstlichen Wende Ruzomberok sind es rund 160 km. Der Kurs führt über die Ebene von Oktrava mit seiner Kontrollzone und anschließend über die Berge der Niederen Tatra. Die Querung der Kontrollzone von Oktrava ist kein Problem. Ein Segel-



Der Wolkenhimmel voraus sieht nur schön aus, Thermik gibt's keine mehr im Südosten Deutschlands.



Weiter Schlag der „ZZ“: Von Krnov um die Wende Ruzomberok und nach Westen bis Holic.



Nach dem deutschen Flachland Einstieg ins Gebirge, hier vor dem Riesengebirge.

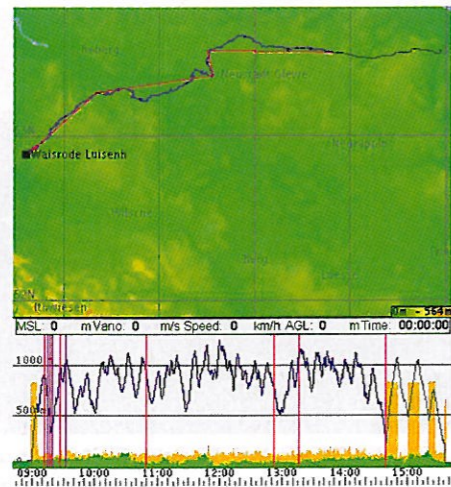
flieger – im Job Fluglotse in Prag – gibt uns Schützenhilfe mit einem Anruf bei den Kollegen. Als hätte Oktrava Tower auf die „ZZ“ gewartet, gibt er die sofortige Freigabe.

Es läuft. Der Einstieg in die Berge gelingt trotz des starken Südwindes ohne Probleme. Die Wolkenuntergrenze steigt von 1700 m auf 2400 m an. Trotzdem erscheint die Luft irgendwie müde. Die schönen Wolken blenden, selten bringen sie mehr als 2 m/s Steigen. Es geht dennoch rasch voran, so dass ich trotz Gegenwind nahe Ruzomberok schon vor 14 Uhr auf Westkurs drehen kann. Laut Reglement muss der Wendepunkt auch nicht tatsächlich umrundet werden. Das di-

Fotos: F6-Team, Vater



Das platte Land im Norden bot gute Thermik. Dem F6-Team reichte es nicht ganz bis Pasewalk. Da musste zum Schluss der Motor helfen.







Slowakei im Sonnenschein. Viele Dörfer in der Mittelgebirgsregion präsentieren sich mit zahlreichen Neubauten aufgefrischt. Die Gebirgszüge des Landes sind ein gern genutztes Thermikrevier in Wettbewerben.

rekte Umrunden erscheint meteorologisch jedenfalls wenig ratsam, und ich nehme die ersten 20 Kreditkilometer in Anspruch. Aus maximaler Flughöhe kann ich so ganz komfortabel eine Wolkenaufreihung erreichen. Rund 80 km weiter verändert sich dann das Himmelsbild. Die Wolken trocknen ab, die Aufwinde beginnen zu schwächeln. Von Westen drückt Warmluft herein, und schon um 16.30 Uhr erzwingt sie das Ende der Etappe auf dem Flugplatz Holic im Dreiländereck Österreich, Tschechien, Slowakei.

Die Aufnahme ist ganz unkompliziert und freundlich. Die LS8 können wir aufgerüstet in der Halle unterstellen, und auch die Reparatur des Hängers ist schnell erledigt. Der Halterung der Rumpfspitze sind die Vibrationen der langen Fahrtstrecken nicht bekommen, sie ist gebrochen und muss geschweißt werden. In Holic ist das auch an einem Sonntagabend kein Problem. Schnell ist ein Schweißer organisiert und der Hänger nach zweistündiger Arbeit wieder einsatzbereit.

Die brennende Frage, wie wir in der kom-

menden Woche in die Luft kommen, wird beantwortet, bevor wir sie stellen können: Palo, Boeing-757-Mechaniker in Bratislava, will uns schleppen. Wir bräuchten ihn nur anzurufen.

Den Montag, 25. Juni, verbringen wir aber erst einmal bei wechselhaftem Schauerwetter mit einer kulturgeschichtlichen Rundreise durch die benachbarten Grenzstädte Skalika und Hodonin. An Fliegen ist nicht zu denken. Für Dienstag sieht es wieder besser aus.

F6-Team: Angesichts der für Montag vorhergesagten Kaltfront und des für die Rückseite angekündigten starken Westwinds empfiehlt uns Meteorologe Bernd noch am Sonntagabend die Verlagerung nach Cham, um so geschickt das Lee des Bayerischen Waldes zu umgehen. Unser Guthaben beträgt noch mehr als 200 km, von denen wir an einem Tag bis zu 100 km einsetzen dürfen. Wir versetzen und treffen damit die richtige Entscheidung. Teams, die fliegend über den Bayerischen Wald vorankommen wol-

len, haben große Schwierigkeiten, manche bleiben sogar ganz hängen – und verlieren damit auch den Anschluss an das fliegbare Wetter der Folgetage.

Wir treffen abends um elf in Cham ein und können dort auch unsere Ersatzteile in Empfang nehmen. Dafür haben wir ein neues Problem. Jetzt hat es die Aufhängung der Hängerklappe erwischt, sie muss repariert werden.

Montagsmorgen um 6.30 Uhr: Telefonkonferenz mit Bernd. Während der Regen an die Scheibe prasselt, stellt Bernd einen Start gegen elf Uhr in Aussicht – es geht eben nichts über einen optimistischen Meteorologen. Wir haben also drei Stunden Zeit, um Motor und Hänger zu reparieren. In Ermangelung einer Werkstatt wird der Rumpf kurzerhand auf die überdachte Veranda des Vereinsheims geschoben. Dann kommen doch noch ein paar Chamer, und so kann in der Werkstatt sogar die Propellerbremse geschweißt werden.

Wie vorhergesagt reißt der Himmel auf. Und dann geht alles ganz hektisch, um möglichst schnell in die Luft zu kommen.

Hinter einem holländischen Nimbus 4D, dem der Twin so dicht auf den Fersen offensichtlich nicht geheimer ist, geht es bei tiefer Basis – maximal sind 700 m über Grund drin – am Schießgebiet Hohenfels vorbei ins Regen-Tal Richtung Regensburg. Dreimal tauchen wir tief ab.

Für den Sprung auf die Alb ins sehr viel besser erscheinende Wetter greifen wir kurz auf den Motor zurück. Die Steinbrüche bei Heidenheim bringen gutes Steigen, aber dann will der Motor wieder nicht einfahren. Wir starten den Antrieb nochmal, um ausreichend Höhe für einen Anflug auf Aalen-Elchingen zu bekommen. Dort scheidert der nächste Versuch, den Motor einzufahren, und wir landen mit ausgefahrenem Triebwerk.

Am Boden entpuppt sich die Propellerbremse erneut als Übertäter. Die ist aber schnell repariert. Doch wir haben wieder ein Problem: In der morgendlichen Eile ist ein Teil des Gepäcks in Cham liegen geblieben.

Am Dienstagmorgen, 26. Juni, trennen sich deshalb erst einmal unsere Wege. Hans-Martin fährt im Rückholfahrzeug zurück nach Cham, um das Gepäck einzusammeln, Katrin und Helge fliegen weiter.

Bernd schätzt, dass ein guter Schlag in Richtung Wende oder auch darüber hinaus möglich sein soll. Mit der Aussicht, den darauf folgenden Tag nicht fliegen zu können, könnte man dann noch einen Teil des Kilometerguthabens einlösen – so der Plan. **ae**

Gerhard Marzinzik

Welche Anforderungen die letzten Etappen stellten, lesen Sie in Teil 2 im aerokurier 10/2012.



Den Startablauf hatten die Ausrichter in Vinon bestens organisiert.

### Vor-EM in Vinon

# Das ganze Jahr in einer Woche

Bei den Europameisterschaften im nächsten Jahr sollte die Piloten eigentlich nichts mehr überraschen können. Bei der Generalprobe zu dieser EM erlebten sie Anfang Juni in nur einer Wettbewerbswoche all die Extreme, die Südfrankreich sonst nur verteilt übers Jahr anbietet.

Von den deutschen Teilnehmern rieben sich viele nach sechs harten Wettbewerbstagen die Augen. Provence und französische Seealpen hatten gezeigt, dass in den Sommermonaten sehr viel mehr geboten ist als im März zu den üblichen Trainingsterminen der Nationalmannschaft.

Das Hammerwetter, das jedem Segelflieger für den Frankreichurlaub vorschwebt, gab es auch. Aber eben nur an einem Tag. Da konnte dann von Vinon aus über das Plateau de Valen-

sole bis zur Montagne de Coupe und dann durch den Parcours bis zur Dormillouse im Geradeausflug vorgestürzt werden.

Die anderen Tage bescherten starken Südwind mit heftigsten Turbulenzen und starken Nordwind. Eine stabile Hochdrucklage mit niedriger Inversion und absolut mäßiger Thermik war auch dabei. Bei einigen Flügen ließen die Wolken nur marginale Durchschlupfmöglichkeiten zwischen Basis und Gipfelinien. Auch für Piloten mit viel Erfahrung in diesem Terrain wur-

den diese Stellen zur Mutprobe. Unfallfrei ging das nicht ab. Es traf ausgerechnet den Magier des Hangflugs, den Italiener Giorgio Galetto. Er kam an dem Schwachthermiktag am Fuß der Tête du Peyron den Steinen zu nah. Ein Hubschrauber brachte ihn nach Briançon ins Krankenhaus. Inzwischen befindet er sich wieder in der Heimat und auf dem Weg der Besserung.

Die Ausrichter hatten den Wettbewerbsraum schon eingeschränkt, um auch Piloten, die nur gelegentlich in den Südalpen fliegen, Chancen einzuräumen. Es sollte nicht über das Modane-Tal nach Norden hinausgehen. So weit kamen die Piloten der Vor-EM nicht einmal. Plampinet, der Standard-Eckpunkt für ein 300er Zielrück von Vinon, war die nördlichste Wende, die angefliegen wurde.

### Herausforderungen im niedrigen Relief

In Kombination mit dem außergewöhnlichen Wetter erwies sich für diese „Tour de France“ aber schon das südlichere Relief, das mit seinen offenen Tälern nicht unbedingt extreme Passierungen erfordert, als Gebir-

ge der „Haute Categorie“ (HC). Von mancher Situation wurde auch Gerd Spiegelberg überrascht, der es sich seit den Weltmeisterschaften 1997 in St. Auban nicht hat nehmen lassen, nahezu jedes Jahr den Vinon-Wettbewerb mitzufliegen. „Eigentlich ist es eine entspannte Fliegerei“, lobt er den auch diesmal sehr gut organisierten Ablauf, schränkt aber ein: „Es sind schon Spezialkenntnisse notwendig.“

Manches ist in der Tat gewöhnungsbedürftig: Mitunter wird selbst zu großen Strecken erst spät am Nachmittag abgeflogen. Gegen 15.30 Uhr zu einem 400er zu starten, ist in Vinon nicht außergewöhnlich. Schließlich kann man nach der Kletterpartie aus dem unteren Durance-Tal ins Gebirge bei Basishöhen um die 4000 Meter traumhaft weit tragende Endanflüge ansetzen.

Ein Blick in das Wettbewerbsgeschehen der 18-m-Klasse zeigt exemplarisch die Herausforderungen dieser Vor-EM. Gleich am ersten Tag, dem 2. Juni, blies den Piloten starker Nordwind entgegen, bei dem allerdings keine Wellenaufwinde über die tiefen Wolken im Parcours hinweg halfen. Wer den

## Ergebnisse Euroglide 2012

Platz	Team	Tag/UTC	Flugzeuge
<b>Segelflugzeuge (7 Teams)</b>			
1.	van Dijk / Lodder	28. / 16:14	Duo Discus
2.	Jac. Stratum	28. / 17:06	LS6-18w
3.	Mangels / Spiegelberg	28. / 19:31	LS8-18
<b>Turbos (18 Teams)</b>			
1.	Werts / Lieshout / Vael / Winters	26. / 13:27	Nimbus 3DT
2.	Mischa Konings	26. / 17:00	LS10-st
3.	Gert Buitink	26. / 17:04	Ventus 2cxT
<b>Eigenstarter (16 Teams)</b>			
1.	Weijgert / Breemen / M. Breemen / Beukelaar	26. / 12:40	Nimbus 4DM
2.	Max Leenders	26. / 14:09	Nimbus 4DM
3.	Bart Renckens	26. / 14:13	Ventus 2cM
5.	Liebertz / Balke / Lent-Philipps	26. / 17:36	Twin III SL

Foto: Gerhard Marzinzik

Foto: ae-Dokumentation