

## **Euroglide 2018**

### **Ein Erlebnisbericht von Mario Wichmann**

#### **Montag, 02.07.**

Es geht los, 02. Juli 11Uhr. Vor uns stehen Eckard und Jörg, zwei Vereinskameraden und geben Gas. Ihre Stemme S 10, Q4, setzt sich in Bewegung und wir, ich fliege mit meinem Partner Tom, folgen ihr, ebenfalls in einer Stemme, Q3, in angemessenem Abstand.



**Am Tag vor dem Start besprechen wir die Aufgabe. Von links: Tom, Mario, Eckard und Jörg.**

Die Euroglide 2018 startet, ein 2000km Wettbewerbswandersegelflug durch Europa. Diesmal sind die Wenden Lemelerveld, Güstrow, Frydlant und der Hotzenwald, insgesamt 2355 km. Wir haben dafür 13 Tage Zeit, was bei dem angekündigten Wetter sicher reichen sollte.

Für uns ist es die dritte Euroglide, Eckard und Jörg sind das erste Mal dabei. 72 Mannschaften nehmen teil und bilden vier Klassen, reine Segelflugzeuge, Eigenstarter und die Turbos in 2 Klassen nach Handicap getrennt.

Die meisten Mannschaften haben eine Bodencrew, wir selber sind im Wandersegelflug immer allein unterwegs. Drei Unterhosen und die Kreditkarte müssen reichen, alle drei Tage steht die Wäsche an.

Für den ersten Tag ist Blauthermik angesagt, ab der Elbe soll es dann auch Wolken geben. Ich selber mag Blauthermik, die Stemme eher nicht. Ihr liegt im Segelflug vor allem Hammerthermik, schnelles Geradeausfliegen unter Wolkenstraßen, das ist ihr Element. Aber in der Kombination ihrer Möglichkeiten ist sie unschlagbar.



#### **Blauer geht's nicht!**

Seis drum, schon ab dem Start geht es mühelos auf 1100m, die letzten möglichen einhundert Meter halten nur unnötig auf und werden bei der Höhe auch nicht benötigt. Mit den Kameraden haben wir Zusammenfliegen im lockeren Funkkontakt vereinbart. Die Thermik steht zuverlässig, sodass die erste Wende in 100km schnell erreicht ist. Wir sind froh nun nach Osten fliegen zu können, dort wartet noch besseres Wetter. Kurz vor Meppen bremst uns das Feuchtgebiet bei Twist. Unter uns nur feuchter Sumpf und wenig Vertrauen dort brauchbare Thermik zu finden, was zusätzlich bremst. Über einem frischen Torfabbauraum findet sich wieder starke Thermik und wir ärgern uns ein wenig uns selbst verunsichert zu haben. Unseren Kameraden geht es nicht besser, sie steigen südlich von Meppen gerade in den Bart ein, den wir Richtung Bremen verlassen. Unser Plan ist nördlich an Fassberg vorbeizufliegen und dann unter den Wolken noch einmal richtig Gas zu geben. Den Kurs behalten wir bei, aber die Blauthermik ist mittlerweile so gut, dass wir von den Wolken auch nichts Besseres mehr erwarten können. Im Funk

hören wir, dass Eckard und Jörg in Rothenburg Wümme landen wollen, ihnen reicht es für heute. Wir wollen den Tag bis zum Thermikende nutzen und fliegen weiter. Für uns ist Neustadt Glewe erreichbar. Den Endanflug beginnen wir in 70 km Entfernung aus 2000m MSL. Am Ende ist unsere Ankuftshöhe bei 300 Metern, also genug Zeit uns in den Platzverkehr einzuordnen. Tom zeigt mir wo er den Platz vermutet aber er muss falsch liegen. Ich kenne den Platz von verschiedenen Wandersegelflügen und einer Deutschen und das was wir sehen ist etwas völlig anderes. Ein dicht bebauter Bereich mit zeltartigen Riesengebäuden, das ist nicht der Platz! Aber das Navi lügt nicht. Der Platz wird gerade für ein großes Musikereignis „ausgebaut“. Zum Glück erst eine Woche nach uns.

Nach rund sieben Stunden setzen wir auf, ein gutes Stück ist geschafft. Wir sind nicht die ersten Ankömmlinge. Flieger abstellen und das abendliche Umpacken sind schnell erledigt. Jetzt wäre ein Bier schön, aber der Gasträum ist leider heute zu. Da bietet ein heimischer Fliegerkamerad an im Ort etwas zu besorgen und fährt. Als er mit reichlich Getränken zurückkehrt sind fast 30 Flieger der Euroglide am Platz. Das Bier, zu dem wir auch noch eingeladen sind, reicht trotzdem und wir sind völlig begeistert. In der Zwischenzeit haben wir mit unserem Meteorologen Bernd Fischer ein Debriefing gehalten, so weiß er wo wir sind und kann für morgen gezielt die Wetterinfos vorbereiten.

Wir übernachten im Ort und treffen sowohl am Abend als auch beim Frühstück einige andere Teilnehmer und können uns ein wenig austauschen. Vier Mannschaften haben es ins 60 Km weitere Güstrow geschafft. Chapeau!

### **Dienstag, 03.07.**

Die Wetterinfo sieht für den zweiten Tag zu Beginn insbesondere nach Norden eher

Blauthermik vor. Es ist nicht ganz klar, wie weit der Ostseeinfluss reichen wird. Im Westen Berlins soll es mehr Wolken geben, im Osten wird es eher trocken.



**Die Langenfelder Flieger sind mit Duo und Janus unterwegs, für uns fällt da vor dem Flug noch ein guter Kaffee ab.**

Um 10 startet die erste ASH 26, uns ist das zu früh. Wir entspannen zusätzlich als wir nach einiger Zeit das Geräusch des wieder gestarteten Motors hören. Diese Mühe bei großer Hitze ist uns erspart geblieben. Um 11Uhr sind auch wir in der Luft. Hatten wir am Morgen noch kurz erörtert an der Wende evtl. abzukürzen lässt das Wetter nun einen problemlosen Flug zu. Die Euroglide Regeln umfassen handicapabhängig die Möglichkeit einige Kilometer der Strecke mit Motor oder mit dem Auto zurückzulegen. So können kleinere unfliegbare Gebiete überbrückt werden ohne aus der Geschwindigkeitswertung zu fallen, die ansonsten ohne Handicap gewertet wird. Die Basis ist mit 1700m bereits sehr früh gigantisch und steigt weiter an. Entsprechend wählen wir den kürzesten Weg, im Osten von Berlin. Wir fliegen unter dem Deckel mit FL 65.



**Start in Neustadt Glewe mit Festivalgelände.  
Der F-Schlepp dauert deutlich länger.**

Es wird weiter südlich langsam wie vorhergesagt Blau. Die Thermik ist aber mittlerweile so hoch, dass außer dem unerfüllten Wunsch nach Schatten alles optimal läuft. Wir freuen uns bereits auf unseren ersten Flug ins Riesengebirge. Aber, wie sagt man so schön, zu früh gefreut.

Nachdem wir die letzten 100 km ganz im Blauen geflogen sind sehen wir nun vor uns in den Bergen die Wolken. Sie versprechen einen zügigen Weiterflug, vielleicht sogar bis zur Wende Frydlant. Es ist vier Uhr und es fehlen bis dahin gerade 200km. Dass die erste Wolke nicht geht haben wir kaum registriert, nach der zweiten, dritten, vierten, die ebenfalls kein lohnendes Steigen zum Einkreisen bringt, schalten wir zurück und versuchen unsere durch die bärenstarke Optik hohen Erwartungen mit dem bescheidenen Ergebnis in Einklang zu bringen. Liegt es an uns, durchschauen wir spezielle Wetterphänomene nicht richtig? Aber weder die gemeinsame Diskussion noch der Wechsel des pilot flying bringt eine Veränderung. So quälen wir uns in zwei Stunden eine Strecke von nur 100 km ab und das unter einem Himmel, der förmlich brennt. Wir entscheiden uns zu landen und suchen auf der Karte einen Platz, der für die Stemme einen sicheren Wiederstart ermöglicht. Vom Kurs ab, in Polen haben wir verschiedene Asphaltplätze, die

aber nur im Motorflug erreichbar wären. Auf Kurs liegt Mikulovice, ein Grasplatz den wir zwar im Endanflug erreichen, aber aus den Karteninfos nicht sicher beurteilen können.

Wir werden uns den von oben anschauen. In 500 m kommen wir an, es herrscht Flugbetrieb. Die Graspiste hat ein deutliches Gefälle aber beiderseitig keinerlei Hindernisse. Mindestens bergab ist trotz der Kürze der Bahn für den Start kein Problem zu erwarten.

Auch hier sind wir nicht die ersten, eine ASH 26 ist gerade vor uns gelandet und es wird noch ein Duo folgen sowie eine DG 300 nach einer Außenlandung. Der Empfang durch die tschechischen Fliegerkameraden ist mehr als herzlich. Wir kommen direkt am Platz unter und es gibt ein einfaches Abendessen, Brot mit verschiedenen, sehr leckeren Würsten. Das tschechische Bier hat ohnehin Weltruhm. Was wir nicht auf dem Schirm hatten, Bargeld! Wir haben zwar von den letzten Wandersegelflügen noch Zloty dabei aber um Kronen hatten wir uns nicht gekümmert. Dass Tschechien den Euro nicht hat passte nicht in unser Weltbild. Zudem lernen wir, dass wir den Platz dann doch aus vielen Berichten der Vergangenheit kennen. Mikulovice ist das Wellenzentrum von Jesenik.

Gerd Spiegelberg gehört zur Duo Besatzung und wir tauschen uns über die schwierige Thermik der letzten Stunden aus. Sein Team war ebenfalls in Neustadt Glewe gestartet, aber erst deutlich später im F-Schlepp weggekommen. Auch er hatte dieselben Erfahrungen mit der zerrissenen Thermik in den Bergen gemacht und ebenfalls keine Erklärung.

Mit Eckard und Jörg telefonieren wir am Abend, sie liegen in Bautzen. Etliche Flieger sind bereits an der Wende einige habe sie

schon umrundet und sind auf dem Weg zum Hotzenwald.

### **Mittwoch, 04.07.**

Am nächsten Morgen sind wir früh auf den Beinen. Kaffee gibt es bereits und als Frühstück war uns am Abend davor wieder Brot mit Würstchen versprochen worden. Nicht gerade die gewohnte Grundlage für einen weiteren Siebenstundenflug. Es kommt aber anders. Die heimischen Kameraden fahren in den nächsten Ort und holen allerlei Zutaten für ein zünftiges Frühstück bis hin zum Rührei. Wir geben noch eine Apfelbestellung mit auf und sind bestens versorgt.



### **Besprechung im Clubraum von Mikulovice**

An der Luftraumbesprechung des Duo Teams nehmen wir teil. So profitieren wir als Tschechien Neulinge von deren Erfahrung und ersparen uns einige Arbeit. Nur zwei kleine Militärgelände sind über den Tag aktiv und der D-Luftraum von Ostrava ist mit Freigabe kein Hindernis.

Bernd sagt wieder einen guten Tag mit hoher Basis voraus. Lediglich ein hohes Wolkenband, das unseren Kurs kreuzt, kann die Thermik lokal schwächen. Im Zweifel können wir es kurz queren. Der Flug soll südlich von Prag vorbeiführen und auf jeden Fall jenseits des bayrischen Waldes enden. Einmal längs durch Tschechien, die Erwartung sorgt für gute Stimmung.

Im ersten Bart tun wir uns noch schwer, aber dann geht es zügig auf Kurs. Es geht früh auf über 2000m und steigt im Verlauf des Tages weiter an. Die Freigabe in Ostrava ist problemlos und der Lotse hat nicht nur mit uns zu tun. Gefühlt hören wir während der 80 km die halbe Euroglide im Funk. Wir müssen ja nach der Wende, sie liegt rund 500m östlich des Gebietes, sofort wieder in den Luftraum zurück. Während wir kurbeln führt der Lotse einen startenden Vierstrahler dicht an uns vorbei. Ein imposantes und vor allem kostenloses Schauspiel.

Es geht zügig weiter und wir genießen die uns unbekannte Landschaft. Irgendwann hören wir unsere Vereinskameraden auch wieder im Funk. Sie wollen ein wenig abkürzen, Frydlant als Wende auslassen. Sie haben kurzfristig nur einen verkürzten Urlaub zur Verfügung. Wir verabreden uns schon jetzt in Straubing.

Das Wolkenfeld hemmt uns nicht, bei mittlerweile 2800m ist der Flug pures Genießen. Die Wolken nehmen zu und wir erwarten für den Bayerischen Wald Überentwicklung. Natürlich hoffen wir im Segelflug durchzukommen, werden aber notfalls einige Kilometer Kredit mit Motor nutzen.

Die Wolkendichte nimmt kontinuierlich zu und es wird klar, dass der Segelflug nicht bis Straubing gehen wird. Das Gelände wird unlandbar, sodass wir uns für einen Motorstart von Flugplatz zu Flugplatz hangeln. Letztlich geht es nicht mehr sicher im Segelflug weiter und in 1000m über Grund starten wir den Motor. Gegen das weiter ansteigende Gelände reicht die Basis nicht aus. Die Funkabfrage der hinter dem Bayerischen Wald liegenden Plätze ergibt brauchbares Motorflugwetter, sodass wir den Flug fortsetzen. Ohne Vorankündigung regnet die über uns liegende Wolke sehr heftig ab. Es bleiben drei lange Minuten, dann ist der Spuk vorbei. Am Abend werden wir feststellen, dass

der prasselnde Regen einen großen Teil unserer Klebebänder mitgerissen hat.



### **Wir haben eindeutig die schöneren Hüte.**

In Straubing nutzen wir den Luxus der vorhandenen Erdanker und Radkeile und haben bis zur Ankunft von Jörg und Eckard ein Bier getrunken, zusammen mit etlichen anderen, ebenfalls hier gestrandeten Euroglidern. Das freundliche Angebot der heimischen Fliegerkameraden an deren Grillen teilzunehmen, lassen wir bedauernd aus. In der Umgebung ist nämlich kein Hotel zu finden. Es steht eine längere Suche und eine endlose Taxifahrt an. Letztlich sind wir aber gut untergebracht und finden ein leckeres Essen. Nur Jörg, ein Sülze Fan, kommt mit der Spezialität des Hauses, Tellersülze, nicht gut klar. Mir reicht der Anblick, aber ich mag auch keine Andouillette. Der arme Jörg muss heute mal von unserer Frotzelei leben.

Einige Mannschaften sind bereits nahe an die Wende gekommen, die meisten liegen aber gerade am Anfang der Ostalb.

### **Donnerstag, 05.07.**

Für den nächsten Tag ist das Wetter auf der Alb schwierig bis unfliegbar und auch die nächsten Tage Richtung Südschwarzwald mindestens unsicher. Es gibt aber eine Chance von Nordosten, möglicherweise dann durchs Rheintal, an den Hotzenwald heranzukommen. So planen wir einen kleineren Flug in den Raum Bamberg.

Die meisten anderen wählen den direkten Weg, wir fliegen zurück an den Fuß des Bayernwaldes und arbeiten uns langsam den Hang hinauf.



### **Die Wolkenformation erfordert den einen oder anderen Umweg.**

Die Basis steigt langsam an und erlaubt am Ende mit 2000m Basis einen bequemen Weiterflug. Wir wollen östlich an Nürnberg vorbei und dann sehen wie es noch weitergehen kann. Vor uns informiert uns Q4, die mit Motor weiter nach Norden geflogen ist, dass ab der nordöstlichen Ecke des Nürnberger Luftraumes nur noch tote Luft herrscht. Das reicht aus 50 km gerade für einen Endanflug nach Burg Feuerstein, immerhin ein Platz im Raum Bamberg. Wir wollen keinen Ärger mit unserem

Meteorologen. Trotzdem ist er später mit dem Endpunkt nicht ganz zufrieden. In Feuerstein selbst werden mit einer Motormaschine Ziellandungen geübt. Man unterbricht diese aber für unseren Endanflug, der uns direkt ins Endteil führt. Auch hier werden wir sowohl von den Urlaubern als auch den Platzfliegern herzlich empfangen. Wir erhalten sogar das Auto der Schule um unser Quartier im Tal zu erreichen. Eine kräftige Brotzeit mit fränkischem Eigenbräu bei strömendem Regen beschließt den Tag.

Die vorn liegenden Teams haben es um die Wende geschafft und sind nun auf dem letzten Schenkel.

#### **Freitag, 06.07.**

Der Tag empfängt uns mit tief hängenden Wolken, nur noch leichtem Regen und der frohen Botschaft von Bernd, dass es um ein Uhr weitergehen kann. Ein erhoffter Ruhetag ist damit geplatzt, der Mann hat meistens Recht.



#### **Zwei Stunden vor dem Start in Feuerstein; 30 Minuten zuvor haben wir die Flieger nicht mal gefunden.**

er Hotzenwald wird zwar kaum erreichbar sein aber es soll vielleicht gelingen unter Einsatz weiter Kreditkilometer die Wende ohne Verlust der Geschwindigkeitswertung virtuell zu umrunden. Dafür empfiehlt er den Flug durchs Rheintal. Über dem Schwarzwald selber oder an dessen Ostseite sieht er keine

Chancen. Für uns bedeutet das, dass wir regelkonform bleiben wenn wir unter 100km an die Wende heranfliegen.

Wir starten nachdem sich in der grauen Masse die ersten Strukturen gebildet haben. Die erlaubten 600m Starthöhe gibt das Wetter noch nicht her aber die Luft ist extrem labil und so arbeiten wir uns langsam nach Westen. Es dauert dann doch lange bis die Basis ansteigt, aber am Ende reicht sie bis fast 2000m. Gut erkennbar ist, dass wir am Südrand des Segelflugwetters unterwegs sind. Weiter im Norden melden sich einige Binz-Kameraden, die auf einem eigenen Wandersegelflug im besseren Wetter unterwegs sind. So bleibt die Unsicherheit, wie weit es heute nach Süden geht. Im Kraichgau erwischen wir den Bart des Tages und leisten Abbitte für das böse Wort Kriechgau. In Karlsruhe haben wir beim Kurbeln ausgiebig Zeit uns die Situation nach Süden anzuschauen. Es löst nicht gerade Freude aus. Keinerlei sichtbare Entwicklung mehr, starker Dunst und aus der Position für uns nur noch das Rheintal befliegbar. Wir werden sehen wie weit es reicht. Die Kameraden in Q4 melden sich direkt nach Speyer ab. Sie haben wegen des verkürzten Urlaubes die Geschwindigkeitswertung endgültig aufgegeben. Wir gleiten los und hoffen irgendwo noch Thermik zu finden. 50 km haben wir Zeit die Hoffnung aufrecht zu erhalten, aber nichts tut sich mehr. 20 km fehlen uns, ärgerlich aber nicht zu ändern. Über Baden Baden starten wir den Motor und fliegen ebenfalls die 60 km nach Speyer.

Immerhin wartet hier noch einmal mit der nahen Stadt und dem Dom ein wenig Kultur und ein gemeinsamer Abend mit den Freunden auf uns. Apropos Kultur: da unterscheidet sich die Euroglide dann doch von freien Wandersegelflügen. Dafür ist einfach weniger bis keine Zeit.



**Den Dom besichtigen wir am nächsten Morgen, soviel Zeit muss sein.**

Zwei Teams haben es heute bis ins Ziel geschafft!

**Samstag, 07.07.**

Es steht wieder der Flug durchs Rheintal an. Q4 fliegt direkt nach Venlo. Im Tagesverlauf soll das Wetter besser werden, allerdings im Nordwesten bei recht starkem Gegenwind. Mit Motor geht es zu unserem gestrigen Abbruchpunkt. Der Himmel ist bedeckt, die Luft tot. Wir sehen uns schon in Baden Baden am Boden parken. Aber dann tut sich doch etwas und wir können es im Segelflug versuchen. Am Tag sind zwei Wertungsflüge erlaubt, sie müssen aber mindestens 50km lang sein oder mehr als eine Stunde dauern. Nach der ersten halben Stunde sind wir genau 8km weit gekommen. Der Ochsenkopf ragt gerade in die Wolken und wir kriechen zwischen dem Luftraum von Baden Baden und den Hängen des Schwarzwaldes nach Süden. Nach einer Stunde haben wir es geschafft, wir haben die fehlenden 20 km geflogen und drehen nach Norden. Langsam steigt die Basis und in der zweiten Stunde schaffen wir weitere 50 km. Gefühlt haben wir im Cockpit 70 Grad. Wir fliegen mit ständig geöffneten Klappfenstern. Über Rheinstetten erwischen wir dann den ersten richtigen Bart der uns das beschert, was man gemeinhin als Arbeitshöhe bezeichnet. Gleichwohl bleibt es ein schwieriger Flug. Der Pfälzer Wald ist heute fliegerisch tabu, so geht es weiter das Rheingebiet entlang. Doch obwohl die

Wetteroptik stetig besser wird kommen wir nicht besser zurecht. Auch jetzt bringt der Wechsel des fliegenden Piloten keine Veränderung. So ab 15 Uhr fällt uns die Diskrepanz selbst auf und uns wird klar, es liegt an uns. Wir sind einfach müde. Es ist nicht nur die bisher lange Flugzeit oder der fehlende Ruhetag. Es ist vor allem die erhebliche Hitze in Verbindung mit den hohen Basen der ersten drei Tage. Für Sauerstoff haben wir auf solchen Flügen leider keinen Platz, auch das ist ein Mosaiksteinchen. Wir diskutieren das kurz und entscheiden uns um 16 Uhr den Flug in Sobernheim zu beenden. Das fällt nicht leicht, es fehlen nur noch 200km zum Ziel und die Thermik soll bis 20 Uhr gehen. Aber wir sehen uns beide nicht mehr fit genug, im Falle einer Außenlandung, die mit unserem Flieger immer eine Herausforderung ist, fehlerlos agieren zu können.

Am Ende landen wir nicht in Sobernheim sondern entscheiden uns für einen sicheren Wiederstart wegen der großen Hitze für Mainz. Die Q4 schafft es am Abend Venlo zu erreichen und fliegt anschließend nach Hause zur Dahlemer Binz.

10 weitere Teams aus unserer Klasse erreichen Venlo.

**Sonntag, 08.07.**

Für unseren letzten Tag ist Blauthermik angesagt und diesmal nicht ganz so gute. Am Abend sollen von Nordwesten auch Cumulanten entstehen. Der starke Wind steht genau auf der Nase und soll im Westen besonders auffrischen. Der Kurs sollte deshalb nicht über die Eifel gehen, sondern soweit wie möglich im Osten um dann im Luv der Eifel an die Wolken zu kommen.

Sobernheim liegt fast auf gleicher Höhe wie Mainz, sodass die 600m Starthöhe komfortabel bleiben. Wir steigen in einem

runden Bart sofort auf knapp 1400m. Das wird wohl eher leicht heute. Na ja, irren ist menschlich. Noch ein Bart im Lee des Soonwaldes und wir sind drüber. Aber der kommt nicht. Also wieder zurück und in Sobernheim im Tiefparterre erneut schwitzen. Auch der Bart bringt uns auf die gleiche Höhe und im zweiten Anlauf gelingt der Überflug. Im Luv der Kette finden wir aber wieder keine vernünftig kurbelbare Thermik und so verbringen wir eine Dreiviertelstunde zwischen 250 und 400m über Grund, ohne nennenswert weiterzukommen. HX, eine ASH 26 aus dem Teilnehmerfeld kreist eine Weile über uns dann fliegt sie entnervt davon. Sie schafft es auf der Starkwindseite des Tages bis Traben Trarbach. Wir üben uns in Geduld und aus der gefühlt zwanzigsten Blase entwickelt sich endlich ein richtiger Bart und es geht weiter. Wir bleiben möglichst oben und hangeln uns an Koblenz vorbei über Mendig zur Mönchsheide um dann am Ahrtal, hier kennen wir jeden Stein, einen unserer Hausbärte anzufliegen. Im Nordwesten erkennen wir die ersten Wolken und sind nun sicher die Euroglide heute zu beenden.



### **Die letzten Kilometer unter prächtigen Cumulanten.**

Tatsächlich nimmt der Wind zu, es bläst mit fast 30km auf die Nase. Andererseits ist die Basis jetzt hoch und die Wolken schön aufgereiht. Mit minus 100m gehen wir aus 50km Entfernung in den Endanflug um Venlo in 500m zu erreichen. Wir erreichen als 15. Team unserer Klasse Venlo und liegen damit genau in der Mitte des Feldes. Zum Abschied

grüßen wir die Fliegerkameraden am Boden über Funk und fliegen dann mit Motor heim.

Hinter uns liegt eine Strecke von knapp zweieinhalbtausend Kilometern mit vielen neuen Eindrücken und vermehrter Lust das Eine oder Andere davon später noch gründlicher zu erkunden. Mit den Motortransfers waren wir in der Woche 40 Stunden in der Luft.

**2020 sind wir wieder dabei.**