



# EUROPAMEISTER MIT BINDERS WUNDERWAFFE

VON MARKUS FRANK

FOTOS: WWW.GLIDINGSPORT.COM

Mitte März erreicht mich der Anruf des Bundestrainers. „Markus, kannst du im Sommer die Europameisterschaften fliegen?“ „Welche Frage! Ist der Papst katholisch?“

**Z**unächst musste ich meiner Ehefrau klar machen, dass es auf der gesamten Erde keinen schöneren Platz für unseren Sommerurlaub als Litauen gibt. Dann das zweite Problem: Mit welchem Flugzeug sollte ich zur EM gehen? Mit meinem Nimbus 4 bin ich nach über 1000 Flugstunden durch und durch vertraut. Oder soll ich versuchen, die neue Wunderwaffe der Binders, die EB 29 für Litauen zu bekommen? Ein Anruf in Ostheim brachte Klärung. Im Mai bekomme ich die Möglichkeit, mich mit der EB vertraut zu machen. Vieles wie die Motorbedienung ist einfach und vertraut, anderes wie das elektrische Fahrwerk ist neu, aber sinnvoll zu bedienen. Das Wichtigste aber: „Wie fühlt sie sich an? Wird sie mit mir sprechen? Sagen, wo die Thermik zu zentrieren ist? Werde ich mich zuhause fühlen?“

Der erste Start, gleich am maximalen Startgewicht von 850 kg und den 28,3-Meter-Flügeln. Als Erstes bemerke ich, dass die Flächen etwas weicher sind als die des Nimbus, die Querruderwirkung besser und

das Flugzeug sehr leise. Was sofort auffällt: Die hohe Flächenbelastung ist nicht spürbar. Die EB kurbelt sauber, und selbst als ich mich niedrig in den zerrissenen Bärten der Rhön wiederfinde, komme ich nicht auf die Idee, den Wasserballast abzulassen. In Lüsse bei der Deutschen Meisterschaft fliege ich meinen Nimbus und kann staunend zusehen, wie Michael Sommer auf der EB mit den neuen 25-Meter-Flügeln überlegen Deutscher Meister wird. Zwei Wochen später bin ich selbst mit der EB am Haken auf der Tour nach Litauen. Wie immer spielt das Wetter an den Trainingstagen nicht mit, so komme ich bis Beginn des Wettbewerbs auf gerade mal weitere drei Starts mit insgesamt fünf Stunden Flugzeit.

## Lauter Luxusprobleme

Der erste Wertungstag und gleich ein Luxusproblem: Welche Spannweite wählt man? Ich entscheide mich für die 25-Meter-Version, es ist erst mein zweiter Start in dieser Konfiguration. Hier ist der Flügel steifer, das Flugzeug noch wendiger und die

Flächenbelastung derzeit in der Offenen Klasse konkurrenzlos.

Gleich nach dem Abflug hole ich die Engländer ein. Peter Harvey ist dreifacher Europameister, Steve Jones amtierender Vizeweltmeister – endlich mal Spielkameraden, der direkte Vergleich kann beginnen. Im Steigen bin ich etwas schlechter, im Gleiten umso besser

Der zweite Wertungstag führt uns das erste Mal um den Luftraum von Kaunas herum, eine Racing Task über 421 Kilometer. Wir starten relativ früh und das Pokern an der Startlinie für den besten Abflugzeitpunkt lässt einem Zeit, die wunderschöne Gegend in der Pociunai liegt etwas mehr zu bewundern. Für mich nach wie vor unbegreiflich, dass das frühere Ostpreußen bis an den Ausläufer der Memel reichte, die sich direkt neben dem Flugplatz entlangschlängelt.

Vor lauter Begeisterung verpasse ich fast den Abflug, nach mir fliegen nur noch Bruno Gantenbrink und zwei Engländer ab. Im Norden breiten sich die Cumuli aus, die Einstrahlungsflecken werden geringer und

**Links und unten:** Markus Frank in der EB 29 auf dem Weg zum Titelgewinn

die Aufgabe trickreich. Meine Entscheidung, gegen den Wind auszuholen, erweist sich als goldrichtig. Der Pulk fällt zurück, das Steigen ist an den richtigen Stellen, und trotz übervorsichtigem Endanflug mit dem unbekannten Flugzeug hole ich mir meinen ersten Tagessieg.

Am dritten Wertungstag fliegen wir erstmalig über 500 Kilometer. Das Wetter ist nahezu perfekt, Wolkenstraßen und schöne Quellungen. Weniger perfekt ist mein Abflug, der Pulk hinter mir findet entweder einen besseren Weg oder besseres Steigen. Über Polen wendet sich das Blatt. Gemeinsam mit den Tschechen Peter Krejcík und seinem Teamkollegen Peter Rendla fliegen wir dem Pulk wieder davon. An der letzten Wende holen wir Janusz Centka mit Schleichers brandneuem Flagschiff ASH 30 ein. Jeder aus unserem Pulk hat seinen persönlichen Erfolg: Mir bleibt mit einem guten Endanflug die Ehre, als Erster überfliegen zu dürfen, den Tagessieg holt sich dank späterem Abflug der Brite Kim Triple und Janusz Centka übernimmt die Gesamtführung.

Am vierten Tag gibt es wieder eine Aufgabe über mehr als 500 Kilometer. Ab der zweiten Wende bin ich alleine und fliege mal mehr und mal weniger vor dem Feld her. Die EB folgt willig meinen Befehlen, ich bin guter Dinge und entspannt auch bei Tiefpunkten. Mein Überflug in Pociunai erfolgt acht Minuten vor dem zweiten Heimkehrer der Offenen Klasse, Schnitt 132 km/h.

**Die Streckungskönige sind oben dran**

Es folgt der Tag der Tage: 685 Kilometer komplett entlang des möglichen Luftraums in Litauen. Ich tanke vorsichtshalber nochmal etwas 2-Taktmischung nach – unnötig, wie der Tagesverlauf zeigen sollte. Schwierig ist für mich der Part nördlich der Memel,

schon fast an der Ostsee. Ich bin für über eine halbe Stunde auf der Suche nach einem gescheiten Aufwind und verliere fast eine Viertelstunde auf das perfekt zusammenarbeitende Team der Engländer. Als ich endlich den rettenden Aufwind finde, bin ich fast froh, von Sylvain Gerbaud und Kilian Walbrou eingeholt zu werden. Gemeinsam fliegen wir einen ganzen Teil der Strecke. Rund 100 Kilometer vor dem Ziel biege ich früher als die Franzosen auf den Kurs zurück und finde als Endanflugbart schöne 3 m/s. Fast hätte es gereicht, doch Peter Harvey rettet mit Steve Jones noch 43 Sekunden seines Vorsprungs ins Ziel, mir bleibt der dritte Platz. 5:15 für fast 700 Kilometer, und dann fehlen nur Sekunden!

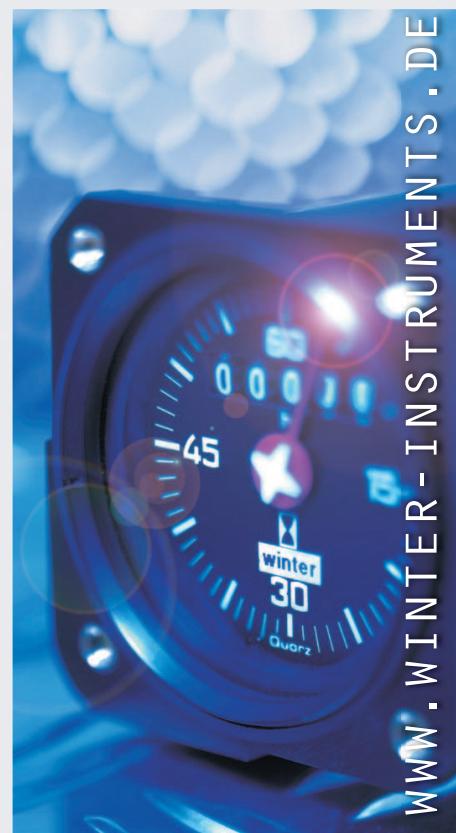
Dafür hole ich mir erstmals die Gesamtführung, eine neue Erfahrung für mich. Zweiter ist Janusz Centka. Bruno wiederum hatte einen schwarzen Tag. Wegen eines Programmierfehlers fliegt er an der Startlinie vorbei und verabschiedet sich, aussichtsreich liegend, aus dem Kampf um die vorderen Plätze.

Nach dem Ruhetag schlägt das Wetter um. Vorhergesagt sind 8/8 mit Thermikresten unter der Abschirmung in allerdings immer noch labiler Luft. Ich entscheide mich erstmals für die langen Ohren. Meine Flächenbelastung ist immer noch 51 kg/m<sup>2</sup>, das kann in der Offenen Klasse derzeit nur die EB 29. Nach fünf bis sechs Bärten sind mit Bruno in seiner Nimeta und mir die zwei Streckungskönige in den Bärten ganz oben. Am Ende bleibt Bruno die Ehre, als Erster überfliegen zu dürfen, mir bleibt dank späterem Abflug der Tagessieg auch mit den großen Ohren und die Führung mit über 200 Punkten auf Petr Krejcík.

Die restlichen Tage sind weiter geprägt von Gemeinheiten des Wetters. Schauer, Wellen vor dem Abflug, Abschirmungen. Außenlandequoten von über 50 Prozent sprechen für die Schwierigkeiten. Aber die „EB“ und ich lassen nicht mehr allzu viel anbrennen. Der Stressfaktor, den die Führung mit sich

bringt, ist allerdings hoch. Jeder Tag ist ein stundenlanges Warten im Grid, ob denn das Wetter noch einen Wertungstag hergibt oder nicht. Ich bin natürlich für die „Besser nicht“-Variante, denn schief gehen kann ja immer was.

Am Boden muss ich mich somit bemühen meine Nerven im Griff zu behalten, glücklicherweise geht dann meist irgendwann doch der Start los und man kommt in der Luft zur Ruhe. Und als auch der neunte und letzte Tag bei schwierigsten Bedingungen überstanden ist, sind ich und die „EB“ tatsächlich Europameister. Ich weiß nicht, ob es für jeden nachvollziehbar ist, aber der Augenblick, wenn man auf dem Treppchen oben steht und bei der Fahnenzeremonie die Hymne erklingt, wird sich aus meinem Gedächtnis nicht mehr löschen lassen. Beim Schreiben muss ich schon wieder grinsen...



PRÄZISION UND  
ZUVERLÄSSIGKEIT AUF  
DIE PILOTEN VERTRAUEN.  
WELTWEIT. SEIT ÜBER 70  
JAHREN.

winter  
Bordgeräte

TEL. 07477 / 262 · FAX 1031