



## Der Weg war das Ziel Lutz Volker Benner

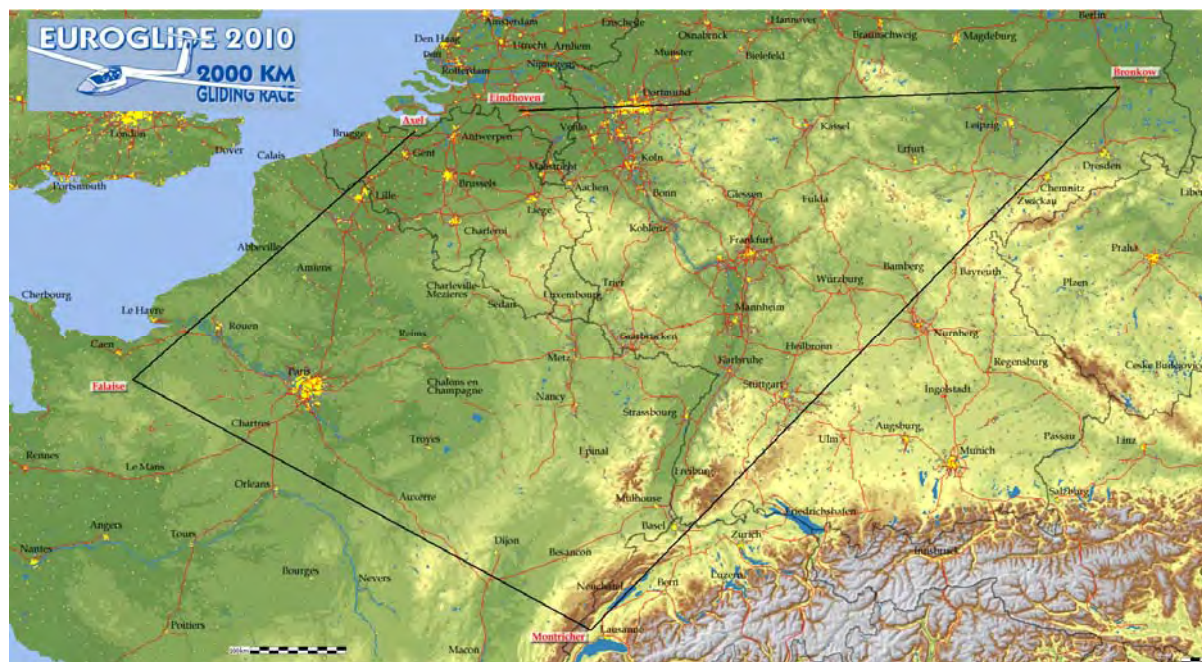
### „Schon mal etwas von der „Euroglide“ gehört?“

fragte mich Klaus Mangels an einem gemütlichen Abend im November 2009 ganz harmlos. „Nö, was ist denn das Neues“?

Die Euroglide ist gar nicht neu, sondern wurde in 2010 schon zum 10ten Mal ausgetragen. Der Charakter der Euroglide ist ein mehrtägiger Wettbewerb als Wandersegelflug für Segelflugzeuge mit oder ohne Motor mit einer Länge von 2350 Kilometern. Wobei das Team, das den Parcours am schnellsten zurücklegt, gewinnt. Das erfordert von den Teilnehmern logistisches Organisationstalent, eine abenteuerliche Ader, physische und psychische Ausdauer, fliegerisches Können und natürlich die entsprechende Hardware, ein Segelflugzeug ausgerüstet mit modernen Navigationsgeräten und einem Transponder.

Zusammengefasst: „Euroglide“ ist ein großes Abenteuer und eine Herausforderung.

Die Regeln sind einfach. Alle starten am Montag ab 14:00 Uhr und fliegen sofort ab. Jeder hat einen Kredit von 350 km, die er im Hänger oder mit Motor zurücklegen kann. Man kann pro Tag zwei Segelflüge mit einer Mindeststrecke von 50 km durchführen. Jeden Abend meldet jeder Pilot seinen Landeort. Wer zuerst da ist, hat gewonnen. Die eigentliche Streckenaufgabe lautete: Eindhoven - Bronkow - Montricher bei Genf, Falaise südlich von Rouen und Axel in Holland.



Ohne jegliche Vorwarnung hatte mich damals der Bazillus Neugier infiziert. Schon lange wuchs der Wunsch bei mir, mit dem Segelflugzeug mehr zu wandern um nicht immer nur die gleichen Strecken der letzten 40 Jahre zu fliegen.

Am nächsten Tag schon meldete ich mich an. Ich konnte es gar nicht erwarten mit den Vorbereitungen anzufangen, mich richtig informieren, googeln, planen, Karten bestellen, Checklisten schreiben, usw., usw.

Es wurde mir schnell klar, dass ich ohne Hänger, aber mit einem Helfer im Auto die Strecke angehen werde. Mein Sohn Klaus und Constantin Kraft stimmten sofort zu und wurden in die Vorbereitungen eingebunden. Gerd Spiegelberg war freundlicherweise bereit, mir jeden Morgen, verfügbare Wetterinfos telefonisch zu übermitteln. Andy Kath aus Langenselbold unterstützte mich ebenfalls mit guten Informationen bei der Vorbereitung.

### **Tag minus 1**

Für Sonntag den 20.06.2010 um 12:00 Uhr verabredete ich mich mit Andy Kath und Siegbert Gehl, die mit einer ASH 25 Mi „IN1“ schon zum zweiten Mal am Rennen teilnahmen, um nach Eindhoven zu fliegen. Wir hatten eine Sondergenehmigung bekommen, um dort, neben dem abgesperrten Militär- und Verkehrsflughafen auf dem Segelfluggelände zu landen.



Niedrige Basis, eine weitgehende Abschirmung und wenig Thermik zwangen uns, 2 Mal Motoranlasstraining in niedriger Höhe zu üben. Ein herzlicher Empfang löste dann aber unsere Anspannung nach dem doch recht schwierigen Anflug.

Am Abend im Eröffnungsbriefing wurden alle 58 teilnehmenden Mannschaften über die wichtigsten Lufträume aller fünf Staaten, in denen geflogen wurde, informiert.

Das Motto war: mit Freude viele Kilometer fliegen und dabei die Sicherheit hochhalten.

## Tag 1



Ein kurzes Wetterbriefing am Montagmorgen folgte und dann ging es um 14:00 Uhr auch schon los. In 600 Meter fuhr ich den Motor ein und ging bei guter Wetteroptik und ansprechenden Aufwinden in 1000 m MSL auf Strecke. Da das Wetter nach der langen Schlechtwetterperiode weiterhin schwierig war, wählte ich den Weg nördlich um Düsseldorf herum um mehr Spielraum zu den Lufträumen zu bekommen und das war genau die richtige Entscheidung. Das anfangs gute Wetter änderte sich recht schnell, als ich den Rhein überflog. 8/8 Bedeckung, und nur ganz selten markierte Bärte.



Kurz hinter Paderborn zündelte ich das Erste Mal in 200 Meter über Grund um 400 Meter mehr Höhe zu bekommen. (Dies kostete mich dann die ersten 20 km meines Streckenkredits

von 350 km.) Es gelang mir nach schnellem Flug dann, wegen der fortgeschrittenen Zeit, nicht mehr in der sterbenden Thermik in den Harz einzusteigen. Zwei Mal war ich gezwungen, durch die Täler wieder ins Flache zu gleiten, um mich zu retten.



Nachdem die Thermik dann doch überraschend schnell zu arbeiten aufhörte, entschloss ich mich in Nordhausen, südlich des Harz, zu landen. Nach kurzer Zeit landeten noch drei weitere Teilnehmer der Euroglide. Und zu unserer Überraschung drei fremde Segelflieger, die gerade aus Finnland kamen. Bis auf die „RW“ eine ASH 25 MI lagen alle anderen Euroglider hinter uns verstreut auf den Flugplätzen. Klaus, mein Sohn kam dann von Würzburg mit dem Volvo angefahren. Das Abendprogramm: Flugzeug versorgen, Quartier besorgen, dann gut essen und schlafen gehen.



## Tag 2

Start gegen 11:30 Uhr. Der Harz ist überentwickelt, Basis 1000 Meter MSL. Nach sehr schwierigen 60 km hebt sich die Basis und es geht flott voran. Bronkow, die erste Wende wird in 2000 Meter Höhe umrundet, von den Anderen ist nichts zu sehen.



Große Ausbreitungen und lange Gleitstrecken sind jetzt zu meistern. Der Thüringer Wald wird weit nördlich überquert und mit viel Geduld, unter großen Abschirmungen, Rothenburg ob der Tauber“ erreicht.



Nur zwei Maschinen waren weiter gekommen. „UFO“ ein Nimbus 4 DM und „MD“ eine DG 808 C. An diesem Tag war, neben schnellem und konsequentem Fliegen, in der Blauthermik mit hohen Cirren, viel Geduld und Voraussicht gefordert. Klaus kam, telefonisch aus dem Flugzeug gut informiert, schon nach zwei Stunden an. Wir aßen dann mit großem Appetit

einen hervorragenden Salat in der Flugplatzkantine. Es landete noch die "RW", ein Nimbus 4 DM, mit einer weiteren Mannschaft von Euroglide. Wir versorgten unser Flugzeug. Die Wirtin aus der Kantine besorgte uns freundlicher Weise ein Quartier in der Nähe. Wir besprachen noch die Erlebnisse des Tages und gingen dann doch hundemüde schlafen.

### Tag 3

Start um 10:45 Uhr. Es entwickelte sich gute Wolken thermik in 1200 Meter MSL. Ich wählte die Strecke nördlich um Stuttgart herum, um bei Pforzheim in den Schwarzwald einzusteigen. Die Alb war durch die militärische Übung Elite fast vollständig abgeriegelt. Das Wetter wurde zwar zunehmend blau, aber auch nach langen Gleitstrecken waren immer wieder gute bis sehr gute Bärte zu finden.



Bei guter Sicht eröffnete mir dieser Flug die ganze Schönheit dieses Gebirges. Es war hoch emotional, in fremden Gelände zu fliegen, soweit man konnte und das, ohne den Zwang umzudrehen um nach Hause zu kommen.

Zwischen Basel und Zürich überquerte ich die Grenze zur Schweiz, dabei hielt ich mich peinlich genau an die Luftraumgrenzen und die beschränkten Höhen. Erst als ich im großen Bogen wieder in den Jura einsteigen wollte, holten mich „ZZ“ und „LL“ zwei offene Doppelsitzer ein. Sie hatten 3000 Fuß höher von Basel eine Durchfluggenehmigung bekommen und so stark abgekürzt. Dies hatte dann allerdings zur Folge, dass der Kontroller wenig später ein Linienflugzeug um, den von „zwei Segelflugzeugen“ genutzten, Luftraum herumleiten musste.

Der Jura ähnelt doch schon dem Hochgebirge mit seinen steilen Abstürzen und engen Tälern. Man fliegt relativ hoch und ist doch in Bodenähe. Der Blick ins schweizerische Mittelland mit den wunderschönen Seen war atemberaubend und erfreute das Auge und die Seele.



Da die Basis bei der nächsten Wende Montriche, ca. 800 Meter tiefer war, als im Jura, drehte ich 18 Kilometer vorher ab und verringerte meinen Kredit um weitere 36 Kilometer. Am Ende des Jura überflog ich mit der „ZZ“ einem Nimbus 4 DM zusammen die Grenze nach Frankreich, Richtung Orleon. Es wurde schlagartig blau als wir das breite Tal der „Dubbs“ überflogen. Aus über 2000 Meter Höhe glitten wir und glitten, in der Ferne einige wenige CU`s. Hier spielte die Superorchidee ihre Gleitzahl richtig aus. Als ich in 400 Metern einen schwachen Bart annahm, flog der Nimbus, deutlich höher, weiter um die Wolken an einer Bergkette hinter Boune zu erreichen.



Ich landete um 16:00 Uhr in Boune, viel zu früh. Der Nimbus 4 DM kam an diesem Tag noch bis südlich von Paris. Ich sammelte dann allerdings noch fünf „Euroglider“ in Boune ein. Wir verlebten mit unseren Helfern einen wunderschönen Abend in der Altstadt dieses schönen Städtchens, und genossen das gute Essen und den vorzüglichen Wein. Vor uns lagen nur drei andere Mannschaften.





#### Tag 4

Warm, Blauthermik, um 12:00 Start und mühsames Steigen in niedriger Höhe, 200 km Strecke blau. „Leon“ ein holländischer Pilot in der „YA“ (Ventus 2xcm) flog mit mir zusammen. Wir verloren uns dann aber aus den Augen, da wir uns nicht exakt abgesprochen hatten. Ein kurzes Stück mit guter Wolken-thermik, die dann aber bei „Chartre“ in relativ niedrige Blauthermik überging. Jetzt war wieder Geduld und Ausdauer gefragt. Man spürte mit jedem Kilometer in Richtung Atlantik, dass die Meeresbrise an Kraft gewann. Die Blauthermik wurde deutlich schwächer und die Basis sank mehr und mehr. 8 km bevor ich Falais erreichte, entschied ich aus taktischen Gründen, per Motor nach „Roune“ zu fliegen, um am nächsten Tag etwas weiter vom Atlantik entfernt zu sein. (kostet 95 Kilometer Kredit)



Eine freundliche Stimme (Englisch mit französischem Akzent) fragt, ob ich auf Gras oder auch auf Beton landen könne. Da mir dies egal war, führte mich die Kontrollerin dann auf den internationalen Flugplatz mit einer 2300 Meter langen und 100 Meter breiten Landebahn, obwohl auf der anderen Seite der Zufahrtsstrasse ein Segelflugplatz lag, 500 Meter entfernt. Es kamen dann noch die zwei "Euroglider" „YA“ und „DX“ ein Nimbus 4 DM. Die Flugplatzfeuerwehr übernahm freundlicherweise den Transport aller Maschinen über den riesigen Flugplatz.

Um 15:35 an diesem Tag überflog „UFO“, auch ein Nimbus 4 DM, als erster die Ziellinie, um 22:55 Uhr finishte „IN 1“ die ASH 25 MI aus Gelnhausen mit Siegbert Gehl und Andy Kath. In der Turboklasse beendete „ZZ“ ein Nimbus 4 DT um 18:06 das Rennen. Tolle Leistung 2300 km in 3 ½ Tagen.

Vor uns lagen jetzt noch „LT“ ein Nimbus 3DT, „LL“ ein Nimbus 4 DM und „MD“ eine DG 808 C.

Nachdem die Flugzeuge versorgt waren, fuhren wir mit der Mannschaft von „YA“ und „DX“, gemeinsam in die Stadt zum Essen (Trinken) und dann Schlafen. Es war ein schöner harmonischer Abschluss eines langen Tages.



### Tag 5

Da ich Falaise nicht umrundet hatte musste ich ca. 25 Km zurückfliegen und von dort aus meinen Segelflug beginnen. Die Thermik war schwach und niedrig. Ich flog in einer Konvergenzlinie in Sichtweite der Küste und kam immer niedriger, da die Meeresbrise die Thermik massiv störte. Ich orientierte mich dann nach Osten ins Landesinnere, da die Basis dort sichtbar höher war. Als ich mich der Grenze zu Belgien näherte, wurden die Wolken größer, höher und dunkler.



Schwierige Navigation bei max. 4500 Fuß MSL erlaubter Flughöhe. Die Wolken wurden immer größer, schmolzen in einem Grau zusammen, die Basis sank, die Sicht wurde immer schlechte, dann Regenschauer, es war das kleine aber heftige Tief, vor dem mich Gerd Spiegelberg gewarnt hatte. Ich kämpfte mich bei schlechter Sicht Stück für Stück in niedriger Höhe weiter. Die Mühe wurde belohnt, kurz vor dem Zielflugplatz „Axel“ in Holland riss der Himmel wieder auf es bildeten sich die ersten Cumuli und ich landete glücklich und zufrieden in AXEL, auf dem gerade einmal fünf Segelflugzeuge standen. Nach meinen ersten Berechnungen war ich 8ter oder 9ter geworden.

Es folgte eine tolle Grillparty mit den Mannschaften und Piloten der angekommenen Flugzeuge.



### Tag 5+

Am nächsten Tag dann der entspannte Rückflug am Meer entlang über Antwerpen, Eindhoven, Aalen und die Eifel zusammen mit „Leon Mol“ in der „YA“.



Bei der Siegerehrung am 09.10.2010 in Eindhoven wurde dann noch einmal die physische Ausdauer der Teilnehmer geprüft, und die neuen Freundschaften besiegelt. Auch hier wurde noch einmal deutlich **„Der Weg war das Ziel“**

### Fazit

Die Herausforderung und das Abenteuer der Euroglide überstrahlten für mich die ganze Saison 2010. Es war mein Traum, den ich gelebt und geflogen habe. Mit Hin- und Rückflug 3000 km Segelflug durch fünf Länder in sieben Tagen. In 2012 bin ich mit JOY (2) wieder bei der Euroglide dabei. Wer hat Lust mit zu fliegen?

