

Euroglide 2006

Proloog

De Euroglide stond weer op het menu dit jaar en als oudgediende had het overslaan van de editie 2004 al pijn genoeg gedaan. Dus maar op tijd ingeschreven. Met een mooi traject, waarbij zelfs een stukje Zwitserland zou worden aangedaan,, kon het niet snel genoeg 12 juni worden. Helaas kon zoonlief Bart door studieomstandigheden niet meevliegen als teammate. Gelukkig was clublid Toine Bloks bereid mee te gaan als ophaler. Naar onderweg bleek een gouden keus, zoals later in dit verslag zal blijken.

De briefing op zondag 11 juni was instructief en gezellig. De weersvoorspellingen wezen op goed weer richting Duitsland, dus werd gekozen voor de route rechtsom via de keerpunten:

1. Neustadt Glewe, tussen Hamburg en Berlijn,
2. Aalen, 75 km oost van Stuttgart,
3. Montricher, 15 km west van Lausanne,
4. St. Denis de l'Hotel, 15 km oost van Orleans,
5. Dahlemer Binz, in de Eifel, 50 km zuid van Aken.

Veel oude bekenden en oudgedienden waren weer van de partij. Toch maar op tijd naar huis want het leek redelijk vliegbaar te worden de volgende dag en er moest ook nog het een en ander te worden ingepakt en voorbereiding afgerond. Ik ben nu eenmaal iemand die kickt op de last minute stress.

Het werd dus toch weer na twaalven. Met de vraag wanneer ik weer in zo'n lekker bed zou liggen, sloot ik de ogen.

De eerste dag.

Vroeg op, de laatste bits and pieces in de Caddy, vrouwlief een laatste kus en....

EUROGLIDE-time. Toine opgepikt in Geldrop, waar ik er achter kwam dat ik zoals altijd wederom iets vergeten was: mijn hoofdkussen. Meteen bood Toine al een oplossing.

Op het veld de kist in elkaar, op de startgrid gezet en naar de briefing. Mijn hoofd stond er nog niet naar; je moet toch allemaal dezelfde kant op, met hetzelfde weer, en zover mogelijk. That's all! Het zou blauwe thermiek tot 1000-1200 m worden, of zoals de meteoman Ronald Kaay zei: Hot, weak and low.

Om 13:20 als een van de eersten de lucht in. De snuffelvlieger meldde voorheen 1-1,5 m/s stijgen tot 900 m. Inderdaad, zwak stijgen tot bijna 1100 m en dus maar voorzichtig op pad. Na Leende de ophaler gemeld dat er gereden kan worden. Er vormen er zich al snel gaggles van 5 tot 10 kisten en dat maakt het alleen maar gemakkelijker want gemiddeld is het stijgen niet meer dan 0,6. Om 16:30 wordt het zwakker. We zijn dan via Venlo en Wesel al op de hoogte van Stadtlohn. Uiteindelijk eindigt de vlucht in een buitenlanding zonder schade in een maisveld, 15 km voor Osnabruck. Toine is er snel en komen op Osnabruck-Atterheide, waar het gezellig was, want er stonden 17 Eurogliders. Alles staat in de buurt; de schifting moet nog komen. We staan 180 km op het eerste been en hebben nog 336 km rijtegoed over.

De tweede dag

Het lijkt weer een mooie dag te worden, hoewel uit het westen ander weer wordt verwacht. Snel naar het oosten dus. Kist in elkaar en op de strip. Ik ben als eerste aan de beurt vanwege mijn lage handicap. De zelfstarters starten snel en het draagt. Ik hang om 12:40 uur aan de Dimona-sleep. Ik heb moeite om stijgen te vinden. Ik zie ook geen enkel vliegtuig, maar uiteindelijk stijg ik naar 1700 m. Weer blauwe thermiek. Ik besluit gewoon koers te volgen en niet om te vliegen via de Porta Westfalica. Na 100 km kom ik bij Hoya in de problemen en

moet op 450 m genoeg nemen met een belletje, dat uiteindelijk met 0,8 m/s omhoog gaat. Even verder bij Walsrode gebeurt het nog een keer, maar weer redt ik me eruit. Ik zit nu op de Lünenburgerheide en het gaat voorbij Soltau tot 2000 m. Iedereen schijnt zuid van de schietterreinen Bergen-Hohne te gaan. Ik ga noord langs en herken punten uit mijn diensttijd daar, bijna 40 jaar geleden. Ik kan met mijn handicap van 106 redelijk mee met de rest en passeer om 17:15 op 1800 m het keerpunt Neustadt. Ik heb nog steeds geen zweefvliegtuig gezien, de hele dag. Nu naar het zuiden. Een eindje verder wordt gemeld dat Toine problemen krijgt met de Caddy en wel met de versnelling/koppeling. Ik kan beter op een vliegveld landen is zijn advies. Ik leg het bericht naast me neer en probeer me te concentreren. Eerst kom ik binnen glijbereik van Luchow. Even verder zie ik een ander vliegtuig draaien en samen komen we na drie bellen weer op 2000 m en kan ik 60 km. uitgliden naar Gardelegen, bijna 100 km voorbij Neustadt. Ik doe geen poging meer om verder te komen en land om 19:00 uur na een vlucht van 375 km en met nog steeds 336 km rijtgoed over. Eerst maar eens weten hoe het met de Caddy is. Ik zie hem 20 minuten later het veld oprijden, stopt en dat was het. Geen meter verder meer.

De derde dag

De Caddy is naar de garage en met Toine is besloten verder te vliegen. Hij begeleidt de Caddy verder. Aan mij te zorgen dat ik altijd op een startbaar vliegveld landt. Bij de start pogen een aantal teams mij te dwingen te starten met de dreiging dat ik anders achter aan moet sluiten; mijns insziens een negatieve toepassing van het reglement. Er is ook geen startgrid op handicapvolgorde. Ik laat LL voor mij aan de sleep starten en daarna ik. Men dreigt een protest in te dienen. Ik wacht wel af en start om 11:55 en vind redelijke thermiek en de tweede bel brengt me meteen met 2,5 geïntegreerd naar 2400 m. Op weg dan maar. Ik hoef Toine niets te melden. Hij kan toch niet rijden. Het gaat goed, hoewel steeds grote stukken blauw overgestoken moeten worden. De Harz brengt me weer naar 2400 m en bij Erfurt, vlak voor het Thüringer woud, ga ik zonder transponder maar met toestemming door hun TMZ. Na het Thüringer Woud wederom grote stukken blauw, maar de steden geven toch goede thermiek. Het gaat kriskras naar het zuiden, voorkomend dat ik buiten glijbereik van startbare vliegvelden kom. Om 18:00 uur passeer ik keerpunt Aalen op 1700 m. Ik kijk of ik Kirchheim kan bereiken en dat lukt ook. Echter, MA/ Jacques Kolpa staat op Blaubueren en meldt dat er startcapaciteit is de volgende dag en ook slaapmogelijkheid. Ik besluit niet verder te gaan. Blaubueren ligt ca 400 m hoger dan Kirchheim en is waarschijnlijk in de ochtend niet zo druk. Ik duik om 18:45 uur vanaf 2000 m naar Blaubueren. Ik wil verder geen risico's nemen dat ik op een veld terecht kom waar ik moeilijk kan starten. Ik land 10 minuten later na een vlucht van 480 km en met nog steeds 336 km rijtgoed over. Het had 50 km meer kunnen zijn als ik mijn ophaler in de buurt had geweten, maar ben toch tevreden. Jacques Kolpa had gelijk. Meteen is er bier. Ik kan bij de familie Hofbauer slapen (ik heb niet eens een tandenborstel en ondergoed bij me) en eten met hen en de teams MA, NR en de Engelse DG800 vlieger Rory in Blaubueren. Toine meldt dat de koppeling geheel op was en dat deze incl. drukgroep wordt vervangen. Hij kan morgen om 10:00 rijden. Dat brengt na een mooie vlucht en avond ook een geruststellende nachtrust. Ophalers zijn belangrijk!!!

De vierde dag

Na een perfect nachtrust, perfect ontbijt bij de familie Hofbauer, een perfecte club, die me een kaart van Zwitserland uitleent en adviseert hoe de Jura te benaderen en te bedwingen, sta ik startbereid.

Om 11:45 ben ik in de lucht. Het veld ligt op een heuvel met zuid een stijl gat naar het beneden liggend Blaubueren. Een echte thermiekbron, maar hij werkte zwak. Uiteindelijk stijg ik elders naar 2100 m en ga op pad. Hier en daar dreigt overontwikkeling maar het stijgt

overall tot 2750 m. Via Klippeneck en Donaueschingen kom ik in het Schwarzwald, waar het weer tot 2700 m gaat. De eerste horde nadert. Verderop bij het vliegveld Huetten is de TMA van Zürich met een ondergrens van 1980 m. Ik draai de laatste bel uit zodat ik op 2000 m bij Huetten uitkom en steek vandaar het Rijndal over. Ik besluit niet meteen rechts aan te houden om de luchtruimstructuur van Basel, maar via Fricktal en het zuidelijker gelegen zweefvliegveld Olten te vliegen. In de heuvels voorbij de Rijn vindt ik nog 0,3 m/s stijgen en win 100 m. Het blijkt dat Olten ruim binnen glijbereik maar achter een heuvelrug ligt. Verder vliegend zie ik echter steeds meer van het achterland achter de heuvelrug verschijnen en ik heb zwakke rugwind. Veel turbulentie is dus niet te verwachten en besluit om door te vliegen. Juist boven de rug op 150 m. erboven vind ik licht stijgen maar even later zie ik boven het dal de lokale club cirkelen en sluit op 950 m. (450 m. boven terrein) aan in een bel die me met 1,5 m/s naar 1800 m. brengt. Die horde is genomen. Nu de Jura nog.

De mensen in Blaubuereen hadden verteld dat altijd een van de drie Juraruggen de beste thermiek gaf en dat dat meestal de middelste was. Dat bleek ook nu. Tussen 1500 en 2600 m. kwam ik binnen het glijbereik van achtereenvolgens Grenchen, Courtelary, Neuchatel, Motiers en tenslotte Montricher. Een ongelooflijke mooie 140 km gleed voorbij met aan de linkerzijde eerst het Meer van Neuchatel en daarna de Alpen in de verte en het Meer van Geneve. Fantastisch. We zijn weer 325 km verder op het derde keerpunt en met nog steeds 336 km rijtegoed over.

Verder vliegen richting Frankrijk was mogelijk maar een buitenlanding met Toine nog verder onderweg leek me geen goed plan en dus eindigde deze mooie vlucht om 18:30 op Montricher. Het veld is geheel verlaten. Later komt iemand die zeer gastvrij ons het clubhuis ter beschikking stelt.

Telefonisch blijkt dat Toine al tot voor Basel is genaderd. TomTom leidt hem echter niet via de meest ideale weg en hij is na een rit van 1100 km in Montricher en.... met eten, dat we om 12.00 's-Nachts in de keuken van het clubhuis warm opeten.

De defecte Caddy heeft uiteindelijk weinig invloed gehad op de voortgang van mijn Euroglide, wel echter op de wijze waarop Toine zich als ophaler heeft ontpopt.

De vijfde dag

Na een prima nacht blijkt het weer niet geschikt om de Jura over te steken. Er komt ook slechter weer uit het westen dat tegen de Jura zal stuwen en het lijkt wijs voor de komende dagen zo ver mogelijk westwaarts te starten. We besluiten te gaan rijden naar Nevers, zo, n 260 km verder westelijk. We vertrekken laat, willen onderweg ook graag nog een lokaal glaasje witte wijn drinken en dreigen dan toch wel laat in Nevers aan te zullen komen. Gelukkig passeren we bij Autun een vliegveld met zweefvliegaanhangen. We krijgen contact met de club en hun sleepvlieger en het blijkt dat we er de volgende dag daar ook kunnen starten. Dus blijven we en wachten we de volgende dag af. Het restaurant bij het vliegveld wil geen eten meer serveren. Alleen een Turks restaurant in de stad is om 23:00 uur nog bereid een uitgebreide maaltijd te serveren. Het was heerlijk en vroeg in de ochtend duiken we voldaan de tent/aanhanger in. Na deze verplaatsing heb ik nog 177 km rijtegoed over.

De zesde dag

We hebben weer contact met de sleepvlieger en hij verwacht om 13:00 uur aanwezig te zijn. Het weer lijkt zich goed te ontwikkelen en om 13:40 ontkoppel ik van de sleep op 950 m QNH. Voor mij liggen heuvels tot 850 m waar ik overheen moet. Erboven heeft zich een geweldige Cumulonimbus ontwikkeld, die iets noord van de koerslijn heftig uitregent. Na enig twijfelen besluit ik uiteindelijk op pad en op koers te gaan, mede omdat achter de heuvels de zon schijnt. Toine kan gaan rijden.

Ik vind voorbij de CB al snel weer stijgen tot 1650 m. en het gaat redelijk vooruit. Via Clamecy steek ik bij Cosne de Loire over daar ik verwacht aan die zijde van de Loire betere condities te treffen. Het is zaak twee grote nucleaire centrales bij Cosne en Gien te ontwijken. Er staan grote pluimen boven die dingen, maar ook grote boetes als je erboven vliegt. Met hoogtes tussen 600 en 1300 QNH kom ik moeizaam bij het keerpunt Orleans waar ik de M3 van de Amsterdamse tegenkom. Ik besluit het keerpunt niet exact te ronden en ca 5 km rijtegoed te spenderen om mij bij de M3 en later de LL aan te sluiten. Uiteindelijk raak ik hen toch weer kwijt en na een langdurige uitgraafactie boven Bellegarde kom ik binnen glijbereik van Montargis, waar ik om 18:40 uur land met nog 173 km rijtegoed over. Ik besluit om nogmaals te verplaatsen naar Pont sur Yonne, zodat ik met ruim 100 km rijtegoed over te proberen de volgende dag Aken te halen en vandaar de Euroglide af te ronden.

De zevende dag

Er staan heel wat kisten op Pont sur Yonne. In het 18- en 25 m geweld mag ik weer als eerste om 12 uur starten. De bellen zijn niet geweldig en met 0,4 stijg ik tot 950 m. Toch maar op pad. De Cumuli zien er waterig uit maar de bellen worden toch iets beter. Bij Romilly heb ik zelfs een 2 m. geïntegreerd tot bijna 1100 m., de beste bel en het hoogste punt van de dag. Het ziet er west van de koerslijn beter uit en via Cezanne volg ik de champagneheuvelds naar Epernay en Reims. Ik hoor de anderen meer oostelijk behoorlijk klagen terwijl dit traject redelijk lijkt. Ik blijf hoog maar de bellen doen net geen 1 m/s. Voorbij Reims kom ik laag, maar weet me te redden. Via de radio hoor ik dat ik nog maar zo'n 60 km achter de XX zit, die het "pure gliding" klassement vooralsnog aanvoert. Ik vlieg in tweede positie. Niet slecht voor een DG-300 in een ongehandicapte race.

Via Rethel nader ik Sedan en de Ardennen. Ik kom echter niet meer boven 1000 m. Bij Sedan wil het niet meer omhoog en kan niet hoog genoeg komen om de Ardennen op te vliegen. Na een worsteling van 40 minuten moet ik er na 200 km om 16.15 uur landen. Wat een shit. Er is geen startmogelijkheid op Sedan en St. Hubert doet moeilijk en wil me niet komen halen. Ik zit dus mooi vast. Ook de ophaler, die zich voor de eerste keer door anderen heeft laten adviseren, zit meer dan 250 km ver weg. Hij baalt ook. Uiteindelijk arriveert hij en gaan we eens nadenken over het vervolg. De weersverwachtingen zijn niet best en ik had nog wel gehoopt vandaag op Eindhoven te zijn, zoals vele anderen. De XX komt in elk geval thuis en wint. Ik kan nog steeds tweede worden. De NC en NR zijn ergens zuid van Sedan geland en rijden naar St. Hubert.

De achste en negende dag.

We besluiten om ons zuid-oost te verplaatsen naar Thionville. Afstand ca 90 km, maar voorwaartse verplaatsing slechts 16 km. Net voldoende rijkilometers over om vanuit Aken naar huis rijden. Opzet is om zuid van Luxemburg om meteen in de Hünserück en Eifel te kunnen vliegen zonder de hoogtebeperkingen van de Belgische Ardennen. We houden ons verder bezig met sight-seeing. Er is in elk geval sleepmogelijkheid als we willen. Het weer is echter op maandag en dinsdag niet vliegbaar. Woensdag zou beter moeten zijn. Afwachten. De NR en NC hebben echter op St. Hubert in een klein vliegbaar venster weten te starten en zijn op dinsdagavond thuis. Goed gedaan van hen. Ik sta nu vierde.

De tiende dag

Het weer lijkt vliegbaar te worden en we zetten de DM in elkaar. Om 12.30 uur zit ik in de lucht en de tweede bel geeft ruim 1 m/s. Op pad dan maar. Helemaal kan ik het Duitse deel van de Luxemburg TMA niet ontwijken. Voor Trier klim ik weer naar 1300 m en ga richting Dahlemer Binz. Bij Bitburg kom ik laag maar weet me vanaf 300 m. agl weer op te werken

naar 1200 m. Helaas, ik vind verderop geen stijgen meer en land na een kleine 2 uur vliegen ergens op een flauwe helling op 500 m QNH. Ik ben nog 35 km van de Dahlemer Binz. Toine is er snel en we rijden naar EDKV, waar ook het team LV is. We besluiten om gebruik te maken van het hotelletje op het veld.

Intussen heb ik wat buikklachten gekregen. Misschien was de Franse kaas van vanochtend iets te oud. Tijdens het avondeten krijg ik behoorlijk last en ga vroeg naar bed. Het zal wel overgaan.

De elfde dag.

Mijn buikklachten zijn nagenoeg over en ik voel me niet ziek meer. Voorzichtigheidshalve toch maar niets ontbeten.

Het weer is echter niet vliegbaar. Team LV besluit naar Aken te verplaatsen. Wij maken kennis met de sleepvlieger, die zeer behulpzaam is en ons mee naar zijn huis neemt om meteo te bekijken. Het is een rustige dag en de volgende dag lijkt goed te worden.

De twaalfde dag.

Blauwe lucht. Buik voelt ook goed aan, dus.... vroeg starten want iedereen wil vroeg thuis zijn. Er ontwikkelt zich een gigantische wolkenstraat dwars op koers richting St. Hubert. Verder is het nog blauw.

Om 11.00 uur hang ik achter de sleep en heb daarna meteen goed stijgen naar 1600 m QNH. Op pad. Het gaat goed, bellen van ruim 2 m/s. Om 11.35 glijd ik de Eifel uit. Het ziet er verderop richting Nederland minder uit. Voorzichtig aan maar. Het moet blijkbaar nog op gang komen in het vlakke land. Bij Aken krijg ik toch een goede bel naar 1600 m. Op Aachen-Merzbruck moeten een aantal teams nog starten als ik hen op 1600 m passeer. Het gaat verderop goed en bij Nederweert kom ik op Final Glide. Ik land om 13.05 als eerste op Eindhoven op een volledig verlaten veld. Maar ik ben thuis, vliegend, van een fantastisch mooie Euroglide.

Nawoord:

Het was een fantastische race, met alle elementen, die een Euroglide maakt tot een Euroglide. Alles meegemaakt, incl. lange vluchten, kapotte auto, laat eten soms, aanhanger slapen, of zeer comfortabel bij mensen thuis of in clubhuizen, dagen wachten op beter weer, etc. etc.

Bedankt organisatie Euroglide. Over twee jaar ben ik er weer bij!!!!

Maar vooral dank aan Toine, mijn ophaler. Hij reed voor mij 3200 km, alleen in de auto.

Loste alle problemen op. Bleef twee dagen achter om de auto te laten repareren en reed daarna in zijn eentje 1100 km naar Zwitserland om weer bij te komen. En dat alles steeds weer met een big smile zo van "dit is leuk". Daarom eindig ik met: TOINE, BEDANKT!!

Jac. van Stratum/Team DM