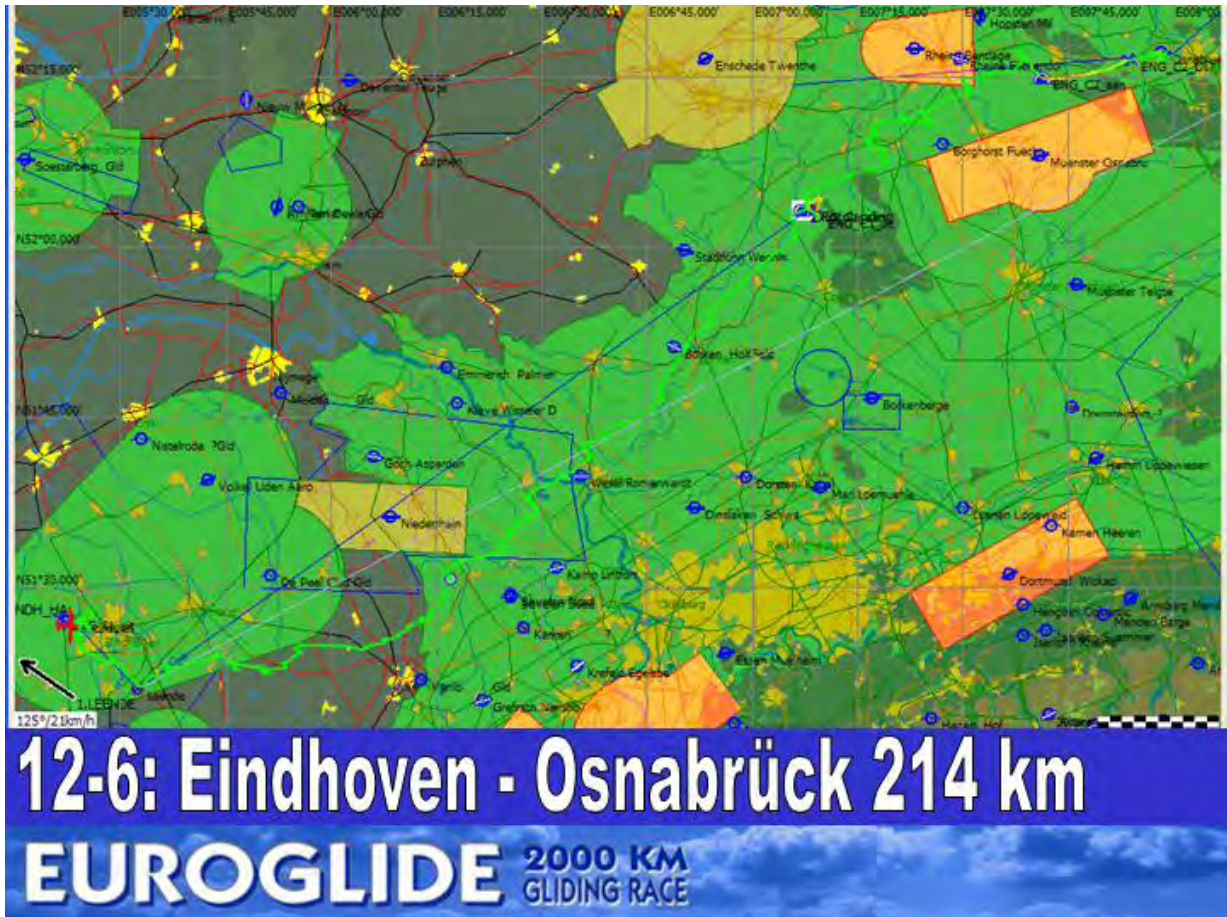


Team RW: Geert van Duyse, Guido van den Broeck, Evert Fekkes, Peter Bickel en de ASH25

Maandag 12 juni



Vandaag is de eerste dag van Euroglide 2006. Evert en Geert vliegen vandaag, bij een matige weersverwachting: zwakke blauwe thermiek tot ca. 1.000 meter. Na de sleepstart even opgedraaid en de verplichte motorloop van 1 minuut en vervolgens via Leende op weg.

Dit soort thermiek noemen ze in Duitsland “witte thermiek”- en niet zonder reden. Ongeveer de helft van de kisten bleef bij elkaar in de buurt, zodat de bellen “gezellig” konden worden genoemd: met 12 kisten op een meter of minder naar boven proberen te komen.

Bij Wesel ging het wat beter, met een 2 meter bel tot 1200 meter. We besloten wat vooruit te vliegen, om minder drukke bellen te hebben. Dat ging uitstekend – behalve dat we toen ook geen thermiek meer tegenkwamen. Het is ons eerste seizoen met de ASH-25 dus waren we wat voorzichtig met de motorprocedure, op 400 meter boven grond hebben we gestart.

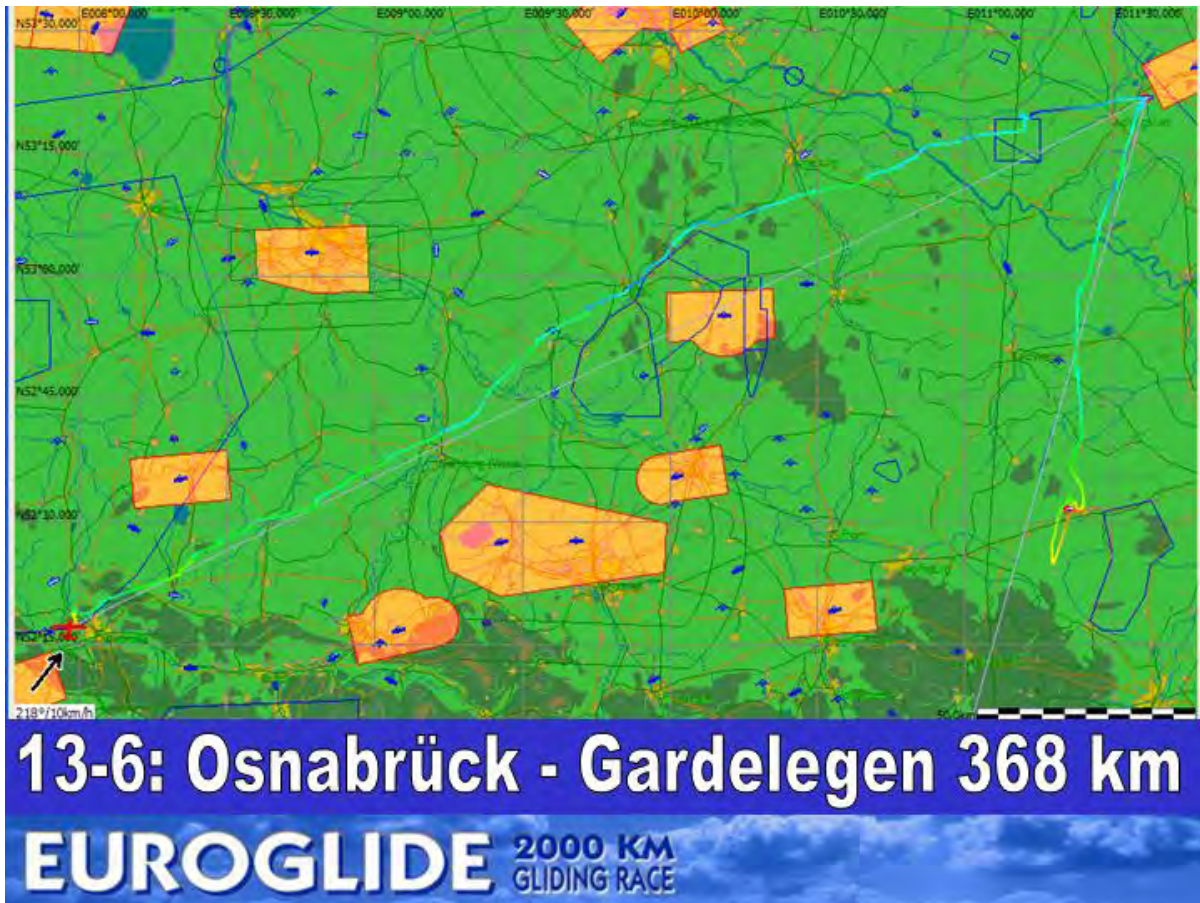
Zoals je kunt verwachten, zagen we vrijwel direct daarna de andere kisten in een belletje in de buurt, en op 600 meter sloten we daarbij aan. We hadden intussen Osnabruck als doel gekozen, wat nog ca 65 km weg was. Dat is krap aan, want een wedstrijdvlucht moet met een motorzwever minimaal 50 km zijn... Het weer liep intussen wat verder terug, we kwamen niet meer boven de 800 meter, en bleven steeds tussen de 200 en 300 meter onder glijpad.

Uiteindelijk hebben we 21 km voor Osnabruck de motor weer gestart, waardoor ons tweede deel slechts 42 km was – te weinig voor een wedstrijdvlucht. Hierdoor hebben we meteen ca 60 km van ons krediet voor verplaatsingen gebruikt.

Nauwelijks waren we geland, of we hoorden dat de baan op dinsdag zou worden gasafgeerd. Dat zou gelukkig alleen 's morgens zijn.

Op Osnabruck stonden we met 13 kisten. Ook de Duo van Axel (WB1) was er gekomen, zij het ook op het laatste stukje met de motor. Het is een mooi veld met een harde baan – maar wel met baanlampen. Voorzichtig uitgestuurd in de landing, omdat anders een van die lampen in de vleugel zou eindigen...

Dinsdag 13 juni



Het is 16:20, en in de camper is het nu 38 graden. We volgen RW zonder radiocontact. Ik denk dat ze ca 100 km bij ons weg zijn. Voor ons rijdt Egon Harteman van team LV.

Vandaag vliegen Guido en Peter. RW is om 13.00 gestart van Osnabruck Atterweide, op weg naar keerpunt Neustadt Glewe. We ontvingen via SMS een positie melding om 14.20: 10 km zuid van Nienburg op 1500 meter en bellen tussen 1,5 en 2 meter.

De motorstart ging goed op de iets oplopende asfaltbaan. De Nimbus 3D 7L had minder geluk, zij raakten een baanlamp in de start, waardoor de rechter vleugeltip beschadigd raakte. Er zit gelukkig een onderhoudsbedrijf in de buurt.

De ASH25 accelereerde verbazingwekkend snel op RWY 09 met asfalt, in tegenstelling met onze ervaring op gras in Axel. Binnen ca 400 meter koos zij volledig op eigen kracht het luchtruim boven Osnabruck. Al snel vonden we een belletje van 1 m/s die ons bracht naar een comfortabele 1400 meter in een volledig blauwe lucht. De verwachtingen waren goed, dus wij op pad richting Neustadt-Glewe, het eerste keerpunt van de Euroglide. De eerste steek ging tot ca 800 meter, waarna we maar eens besloten het wiel in te klappen (mmm, de kist maakt vandaag meer lawaai dan normaal....). Blauw, met belletjes van tussen de 0.5 en 1 m/s gebaarde ons tot voorzichtigheid. Bij Nienburg Holzbal ging het al iets harder en hoger. Vervolgens moesten we naar het Noorden van koers afwijken

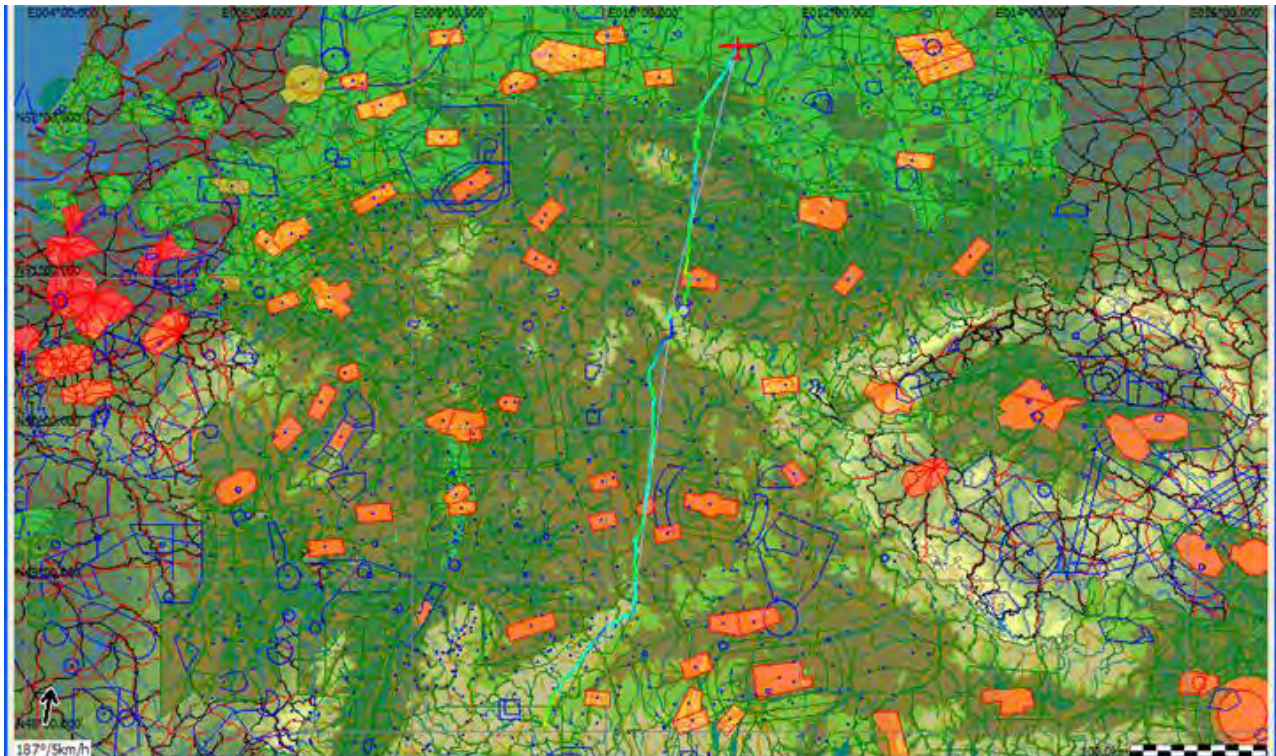


om de actieve restricted zones te omzeilen (nog een tikkie naar links Guido....., ja nog iets meer, mooi dan vliegen we er nu omheen). Een antwoord die ik van Guido even later kreeg: "ik ben niet van plan om 1 kilometer meer om te vliegen dan nodig is, dus zeg maar wanneer we weer terug op koers kunnen!" Ondertussen communiceerden we met de kilometervreters Geert en Evert daar ver beneden middels SMS elk uur, en dat ging verbazend effectief.

Vanaf die restricted area's, waar de basis tot 1800 meter ging en de bellen 1,5 tot 2 waren, kwamen we nu in een gebied waar de belletjes ver van elkaar lagen en minimaal waren. Hoog blijven was het credo. Aangekomen bij Neuhaus Sumte hadden we een belletje van een brand die ons met 2 m geïntegreerd naar 2200 meter bracht. Nu was nog een peulenschil om het keerpunt te ronden. Eenmaal gerond gaf de XX een belletje aan van 2 meter geïntegreerd naar 1900 meter. Het was al later op de dag geworden, de lucht werd rustiger, de belletjes minder krachtig. Bij het vliegveldje Gardelegen, vonden we nog een belletje die ons gestaag met 0,4 naar 1000 mtr bracht. We hebben nog getracht het volgende veldje te halen, maar dat lukte niet meer. Dus terug naar Gardelegen en geland op het grasbaantje van 550 meter.

Tezamen met nog en aantal equipes zijn we in het stadje Schnitzel gaan eten. Ondertussen was de sleper geregeld voor morgen en hadden we de sleutel van de douchecabines gekregen. De mensen waren zeer vriendelijk.

Woensdag 14 juni



14-6: Gardelegen - Mengen 528 km

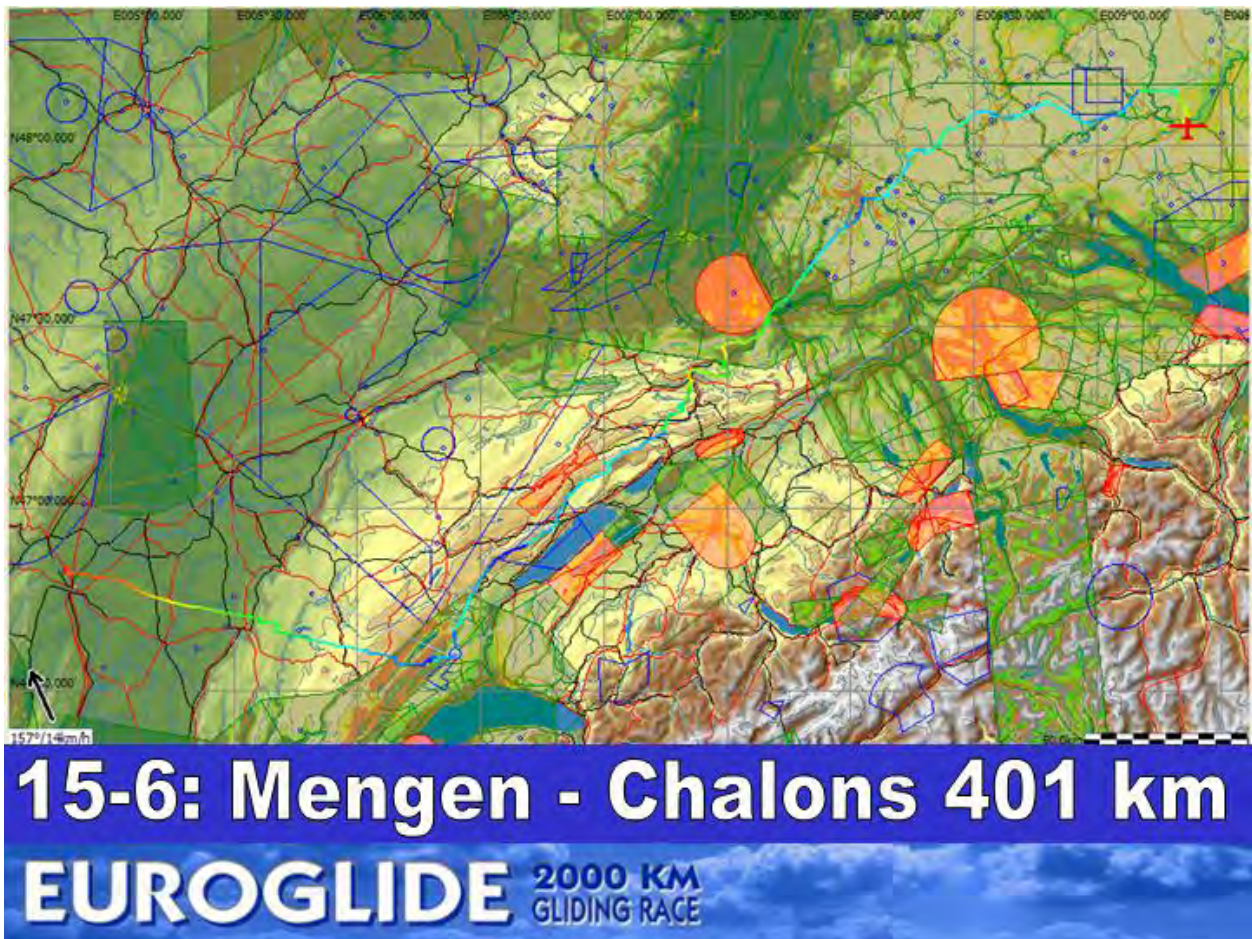
EUROGLIDE 2000 KM
GLIDING RACE

Aan Geert en Evert was de taak om vanuit Gardelegen verder te vliegen, richting Aalen: ruim 400 km verderop. Het was druk op Gardelegen, we stonden er met 11 kisten. Volgens de regels van de Euroglide wordt er gestart op oplopende handicap, dus dat betekende dat wij als laatste konden vertrekken. Het veld was helaas wat te kort voor een zelfstart, dus gingen we achter de Wilga aan de sleep. Zo'n Wilga is een hoog op de poten staande stermotor, waar vleugels aan vast geknutseld zijn. Dat sleept heel vlot, maar toch werden we tamelijk vlak over de bomen getrokken, Geert deed de start, en Evert trok er ondertussen een filmpje van.

Meteen na de start ging het met drie meter goed omhoog, we vroegen ons af of het ontkoppelpunt van de sleep wel goed zichtbaar zou zijn! We konden dus meteen op pad, en het eerste uur ging als een speer: bellen van drie en vier meter rond, tot 2.500 meter.

Richting de Harz kwamen er echter enorme blauwe gaten, zodat er steken van over de 50 km gemaakt moesten worden. Hier hebben we ons wat verpakt door strak op koers te blijven, waardoor we te laag moesten aansluiten en veel tijd verloren. Uiteindelijk ook de motor gebruikt, zodat we een tweede wedstrijdvlucht begonnen. Geleidelijk werd het iets beter, en worstelden we ons in zwakke thermiek richting Aalen, Dat ligt op de Schwäbische Alb, die ook bekend is als de Rennstrecke. Dat klopte ook nu weer goed, we konden daar tot 2.600 meter doorklimmen en zo ons traject verlengen tot aan Mengen. Hiermee hadden we ca. 550 km afgelegd! We stonden met vier kisten op Mengen, met de BG (Duo Discus T), de DG800S NC van Ger Kwant, de 41 en nog een, waar ik zo gauw niet op kan komen.

Donderdag 15 juni



Peter en Geert door de Jura van Mengen naar Chalons

Donderdagochtend half acht, na een welverdiende nachtrust (de dag ervoor met Guido 11 uur gereden om de aanhanger weer met het vliegtuig te verenigen in Mengen), doe ik één oog open die direct verblind wordt door fel zonlicht.

Meteen schiet een gedachte door mijn hoofd: vandaag moeten we de Swabische Alb en het Juregebergte gaan bedwingen om naar het derde keerpunt "Montricher" in Zwitserland te vliegen en laten we hopen te ronden.

Guido had al eens over gebergte gevlogen en heeft zijn plaats afgestaan aan Geert, zodat ik de kans krijg om dit te ervaren. Guido bedankt! De voorspellingen waren niet bijzonder goed, we zagen ten Noorden van het vliegveld Mengen hoge bewolking zich uitspreiden naar het zuiden toe.

Mengen heeft een asfaltbaan, dus dit wordt mijn eigen eerste motorstart. Het doet toch wel wat, zo op de motor taxiën en oplijnen op de "runway". Je voelt je bijna een echte "airliner". Maar dat gevoel wordt al snel vernietigd als je het gezicht van Evert met een brede grijns vlak voor je op de kap krijgt als hij plaats neemt op de neus, zodat Guido makkelijker het staartwiel kan verwijderen. Ok, ik zit in een zelfstartende zwever.....

Ondanks het hoge gewicht, accelereert de ash snel en drukken we de neus zodat de staart loskomt en de kist lateraal bestuurbaar wordt. Al snel genereren de vleugels voldoende lift om los van de grond te komen. Langzaam, in een klimmende rechterbocht, verwijderen we ons van het vliegveld. Eenmaal een goede bel gevonden, lopen we de routine af voor de motorstop.

De cumultjes bouwen snel op. Op een comfortabele hoogte boven de Swabische Alb snellen we van de ene cumulus naar de andere. Klippeneck naderend begint de FLARM meerdere malen te janken.



Het is erg druk boven het veld en de kisten snellen van alle kanten langs, onder en (kan natuurlijk bijna niet) over ons heen. Toch handig zo'n systeem, zeker met kisten die in tegengestelde richting met hoge snelheid ons naderen.

De Swabische Alb aan de rand komend, stoppen de cumulus en zien we een groot blauw gat voor ons richting Basel. Kortom geen wolkje of aftekening te zien op koers. Afijn, we moeten richting keerpunt, dus gewoon glijden, er ligt 60 km verderop een stadje en dat moet toch geven toch? Angstig stil is ons sollfahrtgeluidje gedurende de ruim half uur durende glijvlucht, geen tikkie, niets !!

Op de rand van de CTR van Basel vinden we boven een rangeerterrein op 700 mtr een klein belletje. We naderen een "gliderzone" en we roepen Basel op. Na enkele keren geen gehoor, komen we erachter dat de aansluitstekkers van de micro1 mm is komen open te staan. Na indrukken hiervan krijgen we wel response. Uiteindelijk vliegen we door de zone en na enige tijd wordt gevraagd: "DKPRW, are you transponder equipped?" "Affirm DKPRW". "Ok, squawk 4651. What do you request for altitude?" "Squawking 4651, requesting 5000 ft DKPRW". "Roger, 5000 ft cleared" Mmm, toch wel handig zo'n transponder aan boord.

We vliegen de eerste heuvelkam over en beginnen langs die kam te steken richting een vliegveldje 10 km verderop, Geen stijgwind, de sollfahrt geeft enige tijd een deprimerend geluid wat uiteindelijk resulteert in een motorstart boven het veldje. Volgens de reglementen mogen er twee wedstrijdvluchten op 1 dag gemaakt worden, dus deze motorstart is niet het einde van onze wedstrijddag.

Niet lang daarna vinden we in het dal een klein belletje, zetten we de motor uit, en begint een langzame klim naar boven met voor ons een muur van steen, waarboven aan de andere kant ontwikkelende cumultjes naar ons lonken. Op 1000 meter MSL, kunnen we de sprong maken over de heuvelkam en vliegen we hoopvol op ca 100 meter boven de kam naar de cumultjes. Als de cumultjes het niet doen kunnen we het dal in glijden en daar landen. Met oversnelheid storten we ons in de turbulente thermiekbel van de eerste cumul, die met wat geroer van de knuppel stijgen geeft tot een comfortabele 1500 meter.

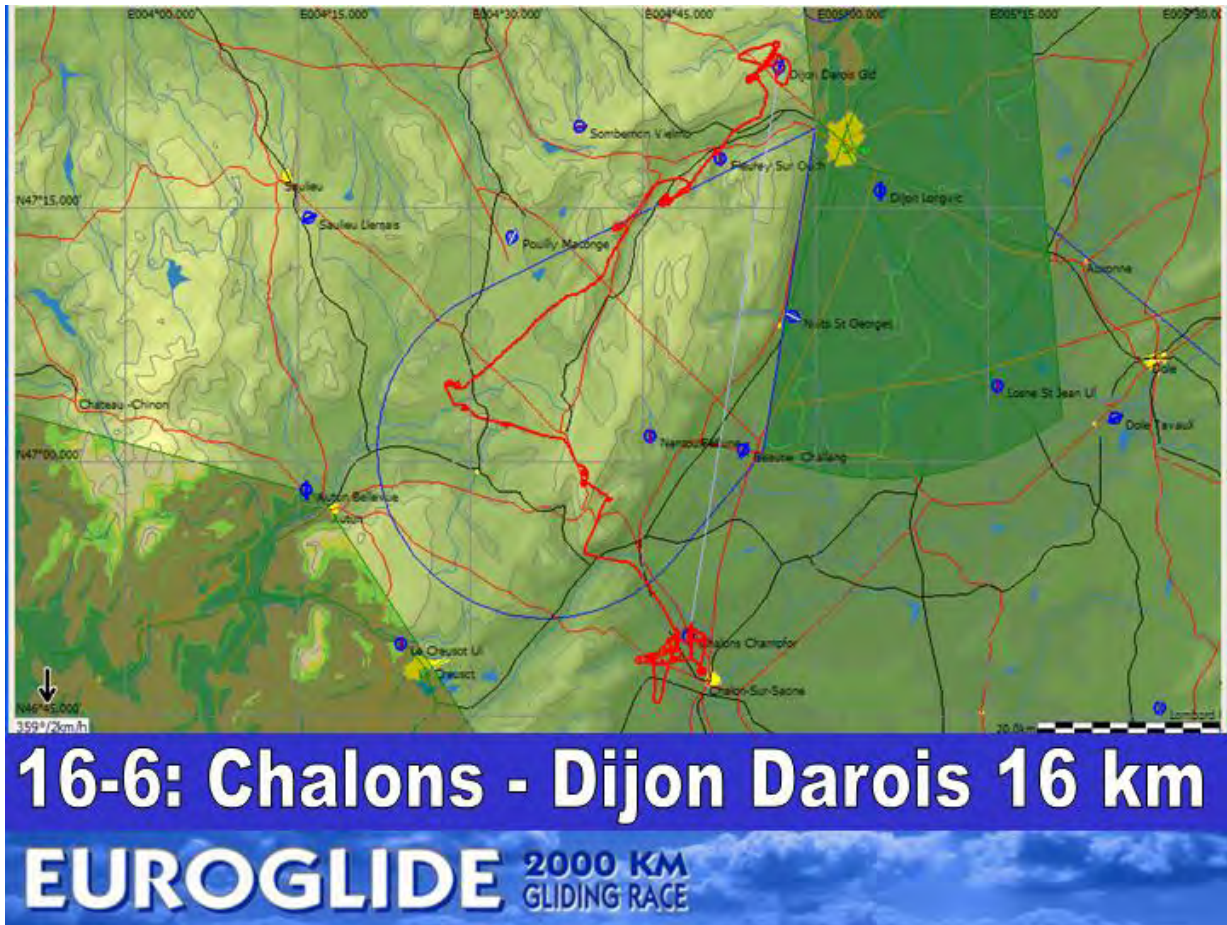
Van hieruit vliegen we langs de heuvelkam in stijgwind het steeds ruiger en hoger wordende Juregebergte in. Op 2500 meter vliegend langs de kam richting keerpunt, worden we vergezeld door MD (Max Dolfin, die uiteindelijk de winnaar is geworden van deze Euroglide). Samen vliegen we op, genietend van elkaars aanwezigheid maar vooral van het uitzicht die we ten Zuiden van ons krijgen te zien over de meren, namelijk de Zwitserse Alpen. Een magnifiek uitzicht, geweldig gewoon, maar helaas te weinig van kunnen genieten omdat het vliegen toch wel veel aandacht vergde met haar complexe luchtruimstructuur en natuurlijk de bergen!

Montricher gerond hebbende vluchten we weer naar de heuvelkam en draaien we haar tot de maximale hoogte op en gaan op koers richting Chalon Frankrijk onder glijpad. We verlaten Zwitserland en daarmee verwisselen we langzamerhand het berg/hevellandschap voor relatief vlak landschap. We glijden en glijden maar het is al laat en thermiek is zeer schaars. Twintig kilometer voor Chalon besluiten we krediet op te nemen door de motor te starten en de laatste kilometers op "maintaining altitude" naar Chalon te koersen. Met een asfaltbaan van ruim 1.5 km en een 1 km grasveld ernaast is dit een mooi veld om te landen.

Eenmaal geland ontmoeten we na enige tijd Rory, een Engelsman die ook meedoet aan de Euroglide. Tot elkaar veroordeeld zullen we moeten wachten op onze "kilometervreters over de weg". We raken aan de praat met een Fransman en we worden uitgenodigd om bij hem thuis te dineren. Communicerend per SMS, komen onze kilometervreters aan bij het huis van de Fransman rond een uur of negen. In gezelligheid van de man, zijn vrouw en zoon hebben we mogen genieten van hun gastvrijheid en een goede maaltijd met een lekkere fles wijn.

Een schitterende wedstrijddag, een ervaring rijker, met een gastvrije afsluiting: wat wil je nog meer als zweefvlieger?

Vrijdag 16 juni



Guido en Evert: Geen wedstrijddag, verplaatsing van Chalons naar Dijon Darois.

Dit was Guido's eerste eigen motorstart op de ASH25, en ook de eerste keer dat Evert en Guido samen vlogen.

Het was een drukkend warme dag, waarbij het plafond niet boven 1200 meter kwam. Met een terreinhoogte tussen 300 en 550 meter was dat onvoldoende om er een wedstrijddag van te kunnen maken, ook omdat verder op koers een scherm zat. We hebben in totaal vier keer de motor gebruikt, en besloten uit te wijken naar Dijon Darois, wat noord van de koerslijn. We verwachtten het slechtere weer namelijk uit het zuiden. Door te landen op Darois gebruikten we nauwelijks krediet.

Toen we aankwamen bij Darois, kregen we geen antwoord op onze oproep om veldinformatie. Met een baanrichting 02/20 moet je nog goed opletten welke richting je gebruikt, een vergissing is zo gemaakt. Terwijl baan 02 in gebruik was – met twee motorkisten in het circuit kwam over het bos een gyrocopter aanzetten richting baan 20. Algemene verwarring en oproepen wie nu op welk circuit zat. Toen opeens een melding vanaf het veld: "il est crachée".

De gyrocopter bleek bij de meewindlanding met getraverseerd neuswiel te zijn geland en is vervolgens met lage snelheid over de kop geslagen. De vlieger kwam gelukkig met de schrik vrij. Wij zijn nog enige tijd boven het veld blijven hangen, en later op de grasbaan geland.

Op Darois stonden de nodige andere Euroglide kisten.

Deze keer hebben we in de camper gegeten, Geert had onderweg de pasta al voorbereid.

Zaterdag 17 juni



Evert en Geert van Dijon Darois naar Pont sur Yonne.

De meteo voorspelling was niet al te sterk – en helaas correct. Er kon gevlogen worden, maar met een flinke inspanning. Evert maakte van de harde baan zijn eerste motorstart, met Geert achterin. We zijn als 2^e vertrokken (weer iets nieuws, meestal vertrokken we als laatste). Alleen de Zwitserse ASH25Mi PLZ was voor ons weg.

Het bleek wel aan de vroege kant te zijn, er was nauwelijks thermiek te vinden. Na een uurtje kwam de eerste kist aan de sleep omhoog, en werd vrolijk voorbij onze positie getrokken. Even later konden wij ook op pad, zij het voorzichtig, zeer voorzichtig met de McCready nog op nul. We konden de hoogte redelijk vasthouden, en zo schoven we rustig richting de Loire. Bij Belville nam de centrale kennelijk alle lokale thermiek op, waardoor we er onderuit zakten. Na een hoop gefoeter en geploeter hebben we de motor gestart, en werd de tweede wedstrijdvlucht begonnen.

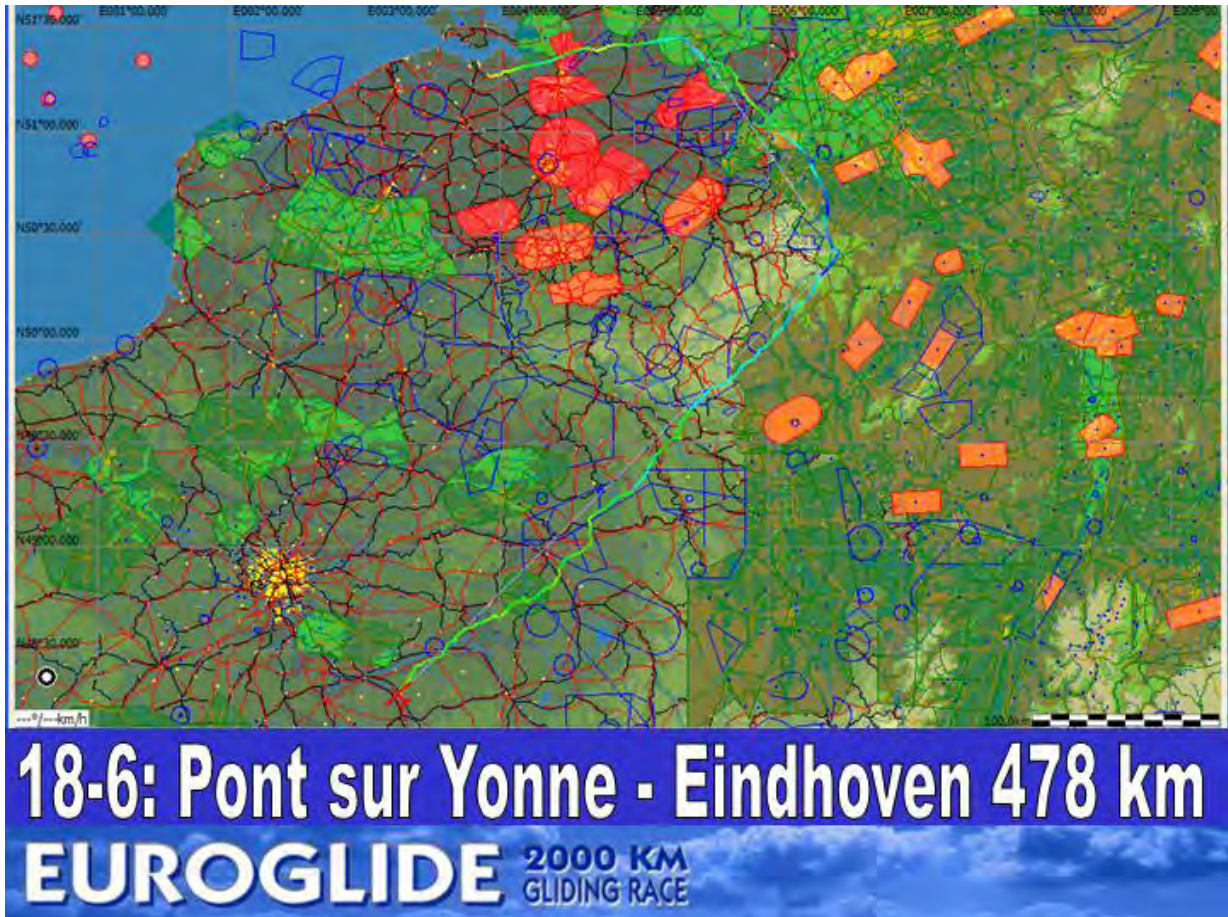
Had ik al verteld dat Geert en Evert met pampers aan vliegen? Het zit een beetje raar, maar in principe moet je die rustig vol kunnen plassen. Door de spanning van de slechte thermiek, lukte het Evert echter niet om te plassen, zodat vanaf Gien zijn blaas zo'n beetje op knappen stond. Pas bij het ronden van Orleans kwam de broodnodige ontspanning en kon Evert zijn ballast lossen. Daarna ging het plassen zodanig goed, dat bij Montargis de capaciteit was bereikt en de overloop via de liezen in werking trad. Wel vervelend dat er geen reservebroek was meegenomen... Montargis konden we door de zwakke thermiek en de redelijke tegenwind niet halen, zodat we iets voor de stad de motor startten. We besloten een tactische verplaatsing naar Pont sur Yonne te maken, een kilometer of 60 noordelijker. Zo bleven we iets verder van het uit het zuiden naderende warmtefront.

Na de landing op Pont sur Yonne loste Evert discreet zijn luier en wist met de meegebrachte jas als rokje nog enigszins gekleed te blijven. We werden uit het veld getrokken door een alleraardigst meisje (met vriend), die niet meer bijkwam toen Evert wijdbeens ging liggen om de kabel aan te haken. Tot onze verbazing kwam de Nimbus 4DM LL ook landen. Max van Bree bleek direct vanuit de Jura zowel

Montricher als Orleans gerond te hebben. Hij had een veel zuidelijker koers gevlogen wat goed was opgeschoten.

Deze keer aten we bij het restaurant op het vliegveld. De andere teams waren de stad ingegaan (we stonden weer met een stuk of tien kisten bij elkaar). De madame van de bediening was niet meer de jongste, maar wel nogal een babbelaar. De kok leek nog het meest op Obelix.

Zondag 18 juni



Guido en Peter: van Pont sur Yonne naar Eindhoven – en Axel!

We begonnen de dag met een gezamenlijk ontbijt in het restaurant: café au lait, croissants, stokbrood, eieren met ham en jus d'orange. Vervolgens zijn Peter en Guido met Geert de kist gaan klaarmaken en is Evert in de camper begonnen met het invullen van het team-logboek. Daarvoor moet van elke logfile bekeken worden wat de afgelegde afstand is geweest op koers, en bij motorgebruik hoeveel hoogte er gewonnen is, en welke verplaatsing er is geweest. Die klus kostte een flink aantal uren, en werd uiteindelijk afgerond toen we met de camper al een flink eind op weg waren.

Captain's log, stardate 180606. Guido koos vanwege de grasbaan voor een sleepstart, die ook al weer zijn eerste was op de ASH. De sleep ging vlotjes, maar we werden 12,5 km van het veld in een bel afgezet, op koers. We zaten met de sleep al meteen onder de wolken, de basis zat nog maar op 750 meter, bij een terreinhoogte van 75 meter. Onder de wolken werd teruggestoken naar het veld, zodat dit als de startlocatie gold. Het volgende veld werd opgezocht, en van wolkje tot wolkje als echte K8 vliegers afstand afgelegd. Ondertussen begon het gevloek: "dat was toch een bel waarin we gedraaid zijn? Ja, nee, ze is weg!"

Scharrelend tegen de basis toch in glijbereik van het volgende veld weten te komen: we waren onderweg. De basis ging gelijdelijk omhoog, er kwam iets meer werkruimte maar het gevloek en



gescharrel bleef hetzelfde. De kerncentrale werd netjes rondgevlogen, dan moesten we tussen twee CTR's door, via een niet al te brede corridor.

De basis trok geleidelijk weer wat hoger, het vliegen ging ietsje beter. Zachtjes aan kwamen we in de buurt van de Ardennen, daarvoor hebben we nooit heel erg laag gezeten, wat met een werkhoogte van 500-600 meter veronderlijk is. De radio communicatie van de andere vliegers gaf aan dat het hele veld nog bij elkaar lag. De late start pakte dus goed uit.

In de Ardennen waren de bellen redelijk, zij het nog steeds niet betrouwbaar. We besloten om de sector van Luxemburg in te gaan, waar Peter zich voortreffelijk kweet van de radiocommunicatie. De verkeersleiding vroeg of we transponder equipped waren, waarop we heel enthousiast AFFIRMATIVE op antwoordden. Tot op het uitvliegen van de sector leit de verkeersleider ons verder met rust, maar gaf wel netjes aan alle andere commerciële vliegtuigen de positie van de Romeo Whiskey door.

Na het afmelden bij Luxemburg werd het weer bij de Eiffel heel wat beter. De Eiffel doet haar reputatie als thermisch gebied eer aan. Dahlemer Binz werd op 1500 meter gerond. Toen hadden we een moeilijke beslissing te nemen, want de ganse westkant zat dicht met een enorm onweersgebied. Wij dachten dat we moesten uitglijden en daarna de motor moesten gebruiken, maar Peter herinnerde zich van een eerdere vlucht in dit gebied twee koeltorens die heel goed stijgen geven. Een oude zwever was daar grote cirkels aan het draaien, we sloten 200 meter lager aan – en vonden daar niets! Peter, die toen vloog zei “hier moet meer zitten” en uiteindelijk vonden we 1,5 meter waarmee we de rollen omkeerden en met een ASH binnen de cirkel van de houten kist doorsteeg. Deze sloot toen maar weer onder ons aan. Deze bel vracht ons naar 1800 meter. Dat was 200 meter te kort voor Leende, op zo'n 90 km afstand. We bleven mooi op glijpad, onder de bovenbewolking van de CB door. Het gebied was rustig, het daalde nauwelijks.

Voor Leende hebben we de motor gestart, we hadden immers nog 200 km krediet over. Na een kort overleg besloten we om door te vliegen naar Axel. Ook daar liep het radiocontact met Eindhoven Tower voortreffelijk. Op de wedstrijdrequentie vroegen we of we door mochten vliegen, dat was akkoord. Na afmelden bij Eindhoven Tower gleden we rustig tegen de zon in naar Axel. De motor werd nog even gebruikt om op glijpad naar Axel te geraken.

Peter vroeg van achteruit: “Guido, heb jij sleutels van de kantine? Ik heb straks wel zin in een biertje” Ook Guido had die niet, dus het smachtende verlangen naar een koud biertje sloeg om in lichte paniek. We verveelden ons intussen behoorlijk, is dit nu het echte motorvliegen?

Net voor Hulst kwam uit het niets eens stem, wat Zoef bleek te zijn vanuit Axel. Hij kon ons melden dat we clearance hadden voor een low pass op Axel. Het bleek dat Evert al naar Axel had gebeld om de ETA door te geven van 20.15. We werden heel enthousiast ontvangen, en de ons gebrachte biertjes: nog hartelijk dank daarvoor! Met een biertje in de hand konden we rustig afwachten tot Geert en Evert met de camper en trailer zouden arriveren. Gniffelend onder ons beiden, want enkele dagen eerder hadden wij zo'n beetje heel Duitsland door moeten rijden. Geert en Evert kwamen rond elf uur ook aan.