De Euroglide 2008, gezien door de ogen van een ophaler.

(door: Maarten Robben)

Voorwoord.

Sinds 1993 organiseert de Eindhovense Aeroclub / Koninklijke Luchtmacht Zweefvliegcombinatie (kortweg: de EACzc) de "Euroglide", een zweefvliegrace van circa 2000 kilometer dwars door Europa. Vanaf 1994 werd dit een tweejaarlijks evenement. Schrijver dezes heeft sinds 1994 onafgebroken zitting in het organisatieteam gehad, maar heeft tot dit jaar (2008) nog nooit daadwerkelijk zelf aan de race deelgenomen.

Maar afgelopen winter werd hij dan door een medeclublid bezocht en deze stelde hem voor dit jaar maar eens met hun team mee op pad te gaan, zij het als uitsluitend ophaler. Ondergetekende aarzelde nog even, maar werd terstond door eega in de oren toegefluisterd: "Doen!".

Aard van de race.

Wat is de Euroglide eigenlijk?
Het is een unieke zweefvliegrace van circa 2000 kilometer dwars door Europa, waarbij het deelnemende team per dag zo ver mogelijk op de route moet zien te vliegen, vervolgens proberen de keerpunten te ronden en binnen dertien dagen als eerste thuis te komen. Onderweg wisselen van vlieger(s) is toegestaan. Het hele deelnemersveld is verdeeld in drie klassen: turbo's, zelfstarters en pure zweefvliegtuigen. Onderweg is elk team volledig op zichzelf aangewezen wat betreft de keuze van het landingsveld, regelen van startcapaciteit vanaf een vreemd veld, zorgen voor logies en catering, inlichtingen inwinnen bij de lokale meteo en analyseren ervan. Dit alles binnen het stramien van een betrekkelijk eenvoudig racereglement. Niet voor niets worden de deelnemers "vliegende nomaden" genoemd. Immers, de zweefvlieger weet 's morgens niet waar-ie 's avonds zal slapen.

De raceroute.

De te vliegen route ging dit jaar van Eindhoven via Schwann-Conweiler in het noorden van het Duitse Zwarte Woud naar Hütten-Hotzenwald in het uiterste zuiden van het Zwarte Woud. Daarna dienden de wedstrijddeelnemers naar Moravská-Trebová in Tsjechië te vliegen tegen de Poolse grens. Het was voor de tweede maal in de geschiedenis van de Euroglide, dat het jonge EG-land de Tsjechische Republiek aangedaan werd. Vervolgens ging de zweefvliegtocht verder naar Lüneburg juist ten zuiden van Hamburg en dan weer door naar Veendam in ons eigen Groningen. Tenslotte ging het weer richting de finish. Die was op het zweefvliegveld Malden bij Nijmegen.
De hiervoor genoemde plaatsen waren verplichte keerpunten op de route van in totaal 2175 kilometers.

Even voorstellen: Team "42".

De startdag maandag 23 juni zag er veelbelovend uit. Fraai zomerweer deden de cumultjes alras aan het zwerk prijken. Samen met een 40-tal andere teams stonden we in de startboxen klaar om zo snel mogelijk de lucht in geslingerd te worden met behulp van twee lieren, uitgerust met kunststofkabels.
Het team waarvan ik ophaler mocht zijn bestond uit de heren EACzc'ers Ronald Kaay, Ton de Kort en Edwin van Gompel. De kist waarmee gevlogen werd en eigendom is van genoemde heren was een Duo Discus T, PH-1199 met callsign "42". Dus we vielen in de turboklasse.

De door team "42" gevolgde route en tussenstops.

Ons team had als enigste op de startdag pech. Tijdens de start werden onze vliegers van de eerste dag, Ton en Edwin, getrakteerd op een breukstukbreuk. Gevolg: verkort circuit en weer terug naar Eindhovense bodem. De veldleider vond dat zo zielig, dat hij hen een snelle herstart gunde. Dat ging beter en zo ging team "42" alsnog ongewisse avonturen tegemoet met op de grond Ronald en ondergetekende in de volgwagen er achteraan.
Zowel de vlieg- als de volgautoreis verliepen op deze eerste racedag voorspoedig. In de vroege avonduren vonden de vliegers het welletjes en zochten ze de veilige vlieghaven van Koblenz op. De volgwagen voegde al snel bij hen, dank zij de zegeningen van mister TomTom.

Zoals voortaan elke dag van de race werd op de tweede dag van bemanning gewisseld en een sleepkist geregeld. Deze sleurde onze vrienden binnen no-time naar boven en loste ze ergens boven de A61. "Zoek het verder zelf maar uit!". Dat deden onze koene vliegers en volgploeg dan ook. De reis ging verder naar het zuiden. Zullen ze op Rheinstetten/Karlsruhe landen of …? De volgploeg ging alvast een kijkje op Rheinstetten nemen. Dat bleek berstenvol met Euroglidertjes te staan. Ene Daan Paré had in zijn almachtige wijsheid besloten om daar neer te strijken en dat werkte als een magneet op de andere deelnemers. Behalve ons team, dat een grote dosis eigenwijsheid toonde. (eigenwijs is ook wijs bleek later). Ons team vloog in de namiddag verder via Schwann-Conweiler naar Musbach/Freudenstadt, diep in het Schwarzwald. Een gouden beslissing, want de volgende dag werden de Rheinstettertjes verrast met een gigantisch noodweer, terwijl ons team in het Zwarte Woud in prachtig weer baadde. Ook teams "JB", "DX" en "DIX" hielden ons daar gezelschap. Op Musbach werden we met alle égards ontvangen. Ze waren trots dat ze ons mochten verwelkomen. Hun "Flugleiter" Herr Lothar Schwark liep apetrots rond met zijn camera en notitieblok. Dat de Euroglide uitgerekend op hùn golvend wasbordveld neergestreken was! Dat was uniek. Daar konden de buren nog eens een punt aan zuigen.

Na een stevig diner, overgoten met een prachtige "Alpirsbach" en goede nachtrust ging het weer verder. Een sleepstartje en vort met de geit richting Basel. De volgloeg kon wat rustiger aan doen, want die hoefde de scherpe hoek via Hütten-Hotzenwald niet te maken. Zij wachtte op een parkeerplaats af totdat via de radio het verlossende woord kwam: "Jullie kunnen gaan rijden richting Aalen-Heidenheim in de Schwäbische Alb". Nooit geweten dat het nog zo een pokke-eind rijden was naar Aalen. Wel bekend terrein voor de EACzc, want menig zomerkamp is daar al eens gehouden en ze bieden daar volop sleepmogelijkheden.

Omdat het ons plan was Tsjechië via het noordwesten binnen te gaan, werd de volgende dag koers gezet richting Bayreuth. Het weer bleek een betrouwbare kameraad te zijn want de reis verliep opnieuw voorspoedig. Bayreuth werd zelfs voorbijgevlogen, alsook Zwickau en Chemnitz.
Pirna, een stadje aan de Elbe ten noordoosten van Dresden werd tenslotte het einddoel van deze dag. En wij als volgers over de weg? Alweer vele kilometers vreten over de Autobahnen!
Maar hierna kwam voor ons toch de klad in de race. De volgende dag bleek het weer toch niet zo betrouwbaar en onze geplande retour Moravská-Trebová in Tsjechië moesten we even in de ijskast zetten. We stonden zelfs die hele dag aan de grond! Onze modern ogende Duo Turbo stond voorlopig macho-achtig geparkeerd tussen de ouderwets uitziende Oostblokkisten zoals de Bocian tweezitters en de Pirat eenzitters, geflankeerd door een hevig olie lekkende sleepkist, een Wilga. Hoezo? Zorg voor het milieu?
Tijd om aan side-seeing in het stadje Pirna te doen. Tsja, kan gebeuren!

Na deze gedwongen rustdag toch maar een Pirnaas kabeltje aan hun electrische lier genomen en verder ging het weer. Van een retourtje naar Tsjechië werd maar helemaal van af gezien. Te veel tijd verloren. We konden ons beter richten op het maken van kilometers dan de complete race af te vliegen. Verder ging het weer. Ditmaal naar Nardt bij

Hoyerswerda. Na de landing aldaar terstond weer een kabeltje gevraagd om proberen verder te vliegen. Maar een puist tegenwind van 40km was toch iets te gortig. Terug naar Nardt en daar naar slaapplaatsen gezocht. Ook de Nardtse vliegclub was ons hierbij zeer welgevallig bij het bieden van hulp.

Zo hing de volgende dag onze Duo aan een oerlelijke en benzine en olie verslindende Wilga van Poolse makelij om de race te hervatten. Eenmaal in de lucht bleken de weersomstandigheden toch gunstiger te zijn dan verwacht. Er werd koortsig overleg gepleegd. Toch maar een retourtje Tsjechië doen? Over de radio hoorden we al onze concurrenten komende vanuit Tsjechië over ons gebied vliegen. Verdorie! Dit moesten wij toch ook kunnen? Welja, waarom ook niet? Zoals Eisenhower voor D-day al uitriep: "We'll go!", zo verdween de PH-1199 richting Tsjechië met achterlating van de volgploeg, want die mocht met hun gehuurde volgauto Tsjechië niet in vanwege de bepalingen in het huurcontract. Aldus moesten de volgers nog even op Nardt blijven wachten op betere tijden. Een hele poos later kraakte de radio: "We hangen weer boven Nardt. Begin maar met rijden richting Stendal". Wel verdikkie! Het is hen gelukt! Het keerpunt in Tsjechië is gerond!
Dus startten we de volgwagen en weer en-route. Gelukkig mochten we met onze aanhanger 100km op de Duitse Autobahnen rijden. Dat was hard nodig, want onze Duo was vaak veel eerder op de plaats van bestemming dan de volgploeg. Als einddoel werd Burg gekozen vlak langs de voormalige transitweg Helmstedt-Berlijn. De volgploeg kreeg de opdracht daar alvast een kijkje te gaan nemen. Mister TomTom had met die opdracht toch wat moeite, want het zette ons in de middle-of-nowhere af. Dan maar op de ouderwetse manier gaan zoeken. We vonden het veld. Dat dan weer wel, maar de poort was gesloten, het onkruid stond metershoog tussen de stenen en de gebouwen waren volkomen leeg! Blijkt het veld niet meer in gebruik te zijn. Dit snel doorgegeven aan onze zenuwachtige vliegers die in arren moede op dit late tijdstip de turbo gestart hadden en vele kostbare liters benzine slurpten. Het werd uiteindelijk Stendal, een supergroot en totaal lege MIG-basis van nog uit de DDR-tijd.

Het is inmiddels zondagavond en we konden in een Italiaans restaurantje in een uitgestorven Stendal nog net via TV-schermen meemaken hoe de Duitse Fussbalmannschaft de finale net niet haalde. Ocherm!

Aangezien op Stendal de startmogelijkheden nulkommanul bleken te zijn, werd besloten de volgende dag te verkassen naar Magdeburg. Daar vonden we een bereidwillige ULV om onze Duo met veel gekreun en moeite het zwerk in te sleuren. Maar dat lukte wonderwel. We lagen nog steeds in de race. Zowel de GPS als onze mister TomTom op Lüneburg bij Bremen gericht en wederom: Gaan met die banaan! Via dit keerpunt werd uiteindelijk Verden bereikt. De finish begon al in zicht te komen. Navraag bij enkele achtergebleven Verdenaren leerde ons, dat ook Aeroclub Verden de volgende dag geen startmogelijkheden kon bieden. Dus … inpakken en wegwezen naar aeroclub Hodenhagen, een prima ruim veld.

Het zou onze laatste nacht in Duitsland worden. Na een meer dan uitstekende nachtrust was het inmiddels dinsdag 1 juli geworden. De weersvooruitzichten boden weer vele perspectieven. Snel de kist in elkaar gezet en een kabeltje "gekocht". Ja hoor! Zoals voorspeld ging het als een speer richting Nederland. Zodoende zaten 's-avonds een uitgeputte vliegcrew en een uitgeputtere volgploeg weldra aan een Nijmeegs biertje op het NijAC's terrasje. De finish was bereikt. HET WAS VOLBRACHT.

Over logies, ontbijt en weer en-route.

Als louter ophaler was ik reuze benieuwd, waar en hoe ik elke avond zou eten, slapen en sanitaire opknapbeurten kon ondergaan. Immers, dat is 's-morgens een totaal onbekend gegeven. Dat is mij uiteindelijk erg meegevallen.
Ik heb slechts tweemaal mijn eigen slaapzak moeten uitrollen en wel in de gastenverblijven van de aeroclubs van Pirna en Stendal. Mijn puptentje en luchtbed konden alle dagen in de

verpakking blijven. Op de overige dagen konden we steeds in een klein pensionnetje of hotelletje voor een paar euro's onze intrek nemen. De ene noch knusser dan de andere. Toch erg luxe hoor, een eigen bedje, warme douches en overheerlijke Frühstückjes.
Wat verschaft vaak de Duitse etenspot? Juist! "Vom Schwein"! Dus erg veel schnitsels gegeten in alle soorten maten en variëteiten, rijkelijk overgoten met de versnaperingen van de lokale brouwerij. Het was een verademing, dat we eens een vis op ons bordje vonden. Dat we onderweg ook andere Eurogliders tegenkwamen, bleek vaak verrassend en erg leuk. Van onderlinge competitie was even op die momenten niets te merken.

Vele, vele kilometers heb ik over de Duitse wegen afgelegd. Wel zo'n 2800, zonder vermoeidheid. Op tijd rust nemen is hier erg belangrijk. Volgauto en aanhanger heb ik schadevrij af kunnen leveren. Near misses gehad? Eigenlijk wel! Ik heb peentjes gezweet toen ik met de hele combinatie een erg smal bergweggetje opkroop en plots om de hoek oog in oog kwam te staan met een omlaag bolderende truck met oplegger geladen met wel erg veel lange bomen! Dat ging kantje boord. Met millimeterwerk werd de zaak opgelost.

Op de Autobahn naar Bayreuth werden we door een passant vriendelijk gesommeerd om een parkeerplaats op te zoeken. Nu hoor je vaak rare verhalen met dat soort lokkertjes, maar toch maar uiterst behoedzaam even gestopt. De passant bleek een attente Bayreuthse zweefvlieger te zijn, die ons erop wees, dat een deurtje van onze aanhanger openstond! na dit gesloten te hebben en hem uitgelegd te hebben wat wij Hollandse zweefvliegers zo ver van huis deden, nodigde hij ons uit om Flugplatz Bayreuth aan te doen en vervolgens zou hij ons fêteren op een pot bier!
Zoals ik al eerder verwoordde; het werd niet Bayreuth maar Pirna. Dus dat biertje houden we nog maar even tegoed.

List en bedrog.

Op de "hallo" frequentie van de radio hoorden wij regelmatig het gesnater van de andere Eurogliders. Zo konden we een beetje volgen waar iedereen uithing. Zoals gezegd, zouden wij niet rechtstreeks Tsjechië binnenvliegen, maar eerst richting Dresden en dan pas een retourtje Moravská doen. Maar toen wij op Pirna bij Dresden neergestreken waren, hebben we de hele goegemeente wijsgemaakt, dat we het keerpunt in Tsjechië al gerond hadden en daarom heel erg ver in de race lagen. Verwarring alom, want dat kòn toch niet? Hoewel … onze Ronald Kaay is een getalenteerd vlieger dus het zou best wel waar kunnen zijn.
Toen ons bedrog uitkwam, werden we rijkelijk door onze concurrenten honend geëtiketteerd als "een stelletje opnaaiers". Zoiets houdt het gesprek gaande …

Side-seeing Europa en andere culturen snuiven.

Behalve het dagelijks bezig zijn met zweefvliegen is het een aardige bijkomstigheid, dat je als ophaler veel ziet onderweg. Je komt op plaatsen waar je nooit bent geweest en waarschijnlijk ook nooit meer zult komen. Veel, heel veel bossen in het Zwarte Woud gezien, een schitterend golvend landschap in de Schwäbische Alb, gastvrije dorpjes met vriendelijke Gaststetten. Je komt ogen tekort.

Tijdens ons gedwongen oponthoud in Pirna hebben we het mooie historische stadje aan de Elbe bezocht. De contrasten tussen het vroegere oostblok en het westen zijn hier nog duidelijk waarneembaar. Het wegennet is ginds in perfecte staat, maar in de kleinere plaatsen is het binnen de bebouwde kom nog belabberd gesteld met de straten. Het ene grote kantoorpand is perfect gerestaureerd terwijl het naastliggende gebouw als een bouwval oogt.
We brachten een bezoekje aan een DDR-museum. Dat gaf ons weer een terugblik naar de vijftiger jaren. Ik herkende veel zaken die ook hier in Nederland in die tijd in de huiskamers te vinden waren. We moeten niet vergeten, dat ook de Oostduitsers na de oorlog op hun manier probeerden overeind te krabbelen.

Nog een wetenswaardigheidje opgedaan:
Zoals hier in Nederland het Fries als een tweede taal geldt en dit terug te vinden is op de plaatsnaamborden, zo zag ik in de omgeving van Hoyerswerda (bij de grote bruinkoolmijnen), een tweede vreemde naam geschreven op de plaatsnaamborden. Navraag leerde mij, dat dit Sorbisch is. De Sorbische taal die daar gesproken wordt is een Slavische taal, dus verwant aan het Pools en Tsjechisch.

Nawoord.

Hoe ons team "42" zich uiteindelijk geplaatst heeft op de ranglijst van de Euroglide 2008, is voor mij even niet interessant. Raadpleegt u zelf hiervoor de website www.euroglide.nl. De hele tocht is mij inderdaad erg leuk, avontuurlijk en spannend gebleken. Ik heb er intens van genoten. Er zijn geen brokken gevallen, geen ziektes uitgebroken, geen ruzies geweest. Daarentegen veel kameraadschap, plezier, goedgezinde weergoden en gastvrije aeroclubs ontmoet, prima gegeten, gedronken, gelogeerd en vooral … veel gereisd zowel door de lucht als over de weg.

In 2010 doen we het zeker nog eens dunnetjes over. Ik ben beschikbaar!