

# Team Lima Alpha in Euroglide 2010

## belevissen van vier Euroglide rookies

Altijd al volgde ik met belangstelling de Euroglide, maar er helaas heb ik er nooit tijd voor gehad. Toen ik midden vorig jaar de maatschappelijke status "on permanent vacation" verwierf was tijd geen probleem meer en stond ik vooraan bij de inschrijving voor de Euroglide 2010. Het team was ook snel samengesteld. Harold en Richard als vliegmaatjes en Jep als onze trouwe en kundige chauffeur. Voor ons allen was dit de eerste Euroglide.

De route dit jaar ging van Eindhoven via Bronkow, Montricher en Falaise naar de finish op Axel, in totaal 2328 km. We hadden van te voren afgesproken dat we niet de volledige 2 weken zouden uittrekken voor dit avontuur. In acht dagen zouden we terug zijn; desnoods over de weg. De voorbereiding bestond uit de aankoop van een set kaarten, bestudering van de reglementen en diverse AIP's, die ook als pdf op de iphone beschikbaar waren.

Toen ik op zondagmiddag 20 juni de aanhanger aankoppelde voor de rit naar Eindhoven was de weersverwachting voor de komende dagen nog onzeker. De ontvangst op Eindhoven was vriendelijk en de briefing haast eindeloos. Na een goede nachtrust in het nabijgelegen Campanille hotel, was er maandagochtend een gezellige drukte op het vliegveld. De weersverwachting gaf nu aan dat er in de middag een gerede kans was op goed zweefvliegweer. Na de passage van een front ontstonden er prachtige cumuli in het begin van de middag. Het starten verliep helaas wat minder vlot en daardoor hingen wij pas om half drie achter de sleepkist. De keuze van de route, noord of zuid van Dusseldorf TMA was snel gemaakt. Noord was qua weer de aangewezen route en verderop moest nogmaals een keuze worden gemaakt tussen noord of zuid van Paderborn. Ook hier hebben we voor de noordelijke variant gekozen. Eigenlijk hebben we nergens ernstige moeilijkheden ondervonden, maar echt opschieten was er ook niet bij. Toen we om omstreeks 18:00 uur Oerlinghausen passeerden konden we mooi aansluiting vinden boven de richel van het Teutoburger Wald.

Ook op de langste dag begint de thermiek dan al wat zwakker te worden. We hoorden via de radio een aantal kisten landen op Höxter-Holzminden en vlogen ook in die richting. Daar aangekomen konden we iets oost van de stad weer goed klimmen. Een beetje jammer om met die hoogte niks meer te doen dus dan maar weer een stukje verder. In de buurt van Göttingen was de thermiek op en we hoorden andere kisten landen op Aue bei Hattorf, aan de voet van de Harz. Voor ons was dat nog een beetje krap, maar met behulp van de turbo waren we toch nog in staat om daar een net circuit te vliegen. Als laatste van de dertien deelnemers landden we daar om acht minuten voor acht. Direct na de landing was de kist al vochtig.

Aan de grond was het met dertien Euroglide kisten een gezellige drukte en we werden gastvrij onthaald door de plaatselijke zweefvliegclub, die het clubhuis inclusief koelkast met bier en slaapkamers voor ons openstelden. Vier mannen op één slaapkamer was goed voor de team building ;-)

De volgende ochtend zag er prachtig uit, maar om 9 uur ontstonden er towering Cu boven de Harz. Onder een overontwikkelde en uitgespreide wolkenlucht hingen we om 13:00 uur achter de Super Dimona voor het volgende avontuur. De koerslijn voor het eerste keerpunt Bronkow liep net noord van de TMA van Leipzig, maar het weer dwong ons om te vliegen via een zuidelijke route. Het begin was moeilijk en we hebben één keer echt laag gezeten. Zuid van Leipzig begon het lekker te gaan en om 17:30 uur rondden we het eerste keerpunt Bronkow binnen de sector. Een flinke bel vlakbij Bronkow bracht ons nog tot 2000 meter. Vervolgens op koers naar het volgende keerpunt. De thermiek was deze dag snel op en om 18:15 uur stonden we op het vliegveld van Riesa Gohlis aan de zuidoever van de Elbe met wederom een flink aantal Euroglide deelnemers, waarvan sommigen nog op weg waren naar Bronkow.

De woensdagochtend in Riesa begon een beetje twijfelachtig met hoge bewolking. Aan de zuidelijke horizon waren vroeg in de ochtend al de eerste Cu zichtbaar en sommige deelnemers met turbo of zelfstarter kozen ervoor om vroeg op pad te gaan, desnoods met een volgens het

reglement toegestane verplaatsing op de motor. Om 11:20 uur hingen wij achter de Eurostar MLA en na ontkoppeling konden we goed aansluiting vinden en snel weggkomen. Gedurende twee en een half uur ging het goed, totdat mijn ongeduld toesloeg. Een belletje van anderhalf vond ik niet genoeg en vloog naar een verderop gelegen bergrichel van het hoger geleden natuurpark Frankenthal.

Op die helling stond de zon lekker te schijnen met een mooie Cu erboven. De beboste berghelling kwam omhoog, maar wij niet. Toen wij de eekhoorns in de ogen konden kijken besloten we om terug te vliegen naar het lager gelegen terrein. Daar konden we in ieder geval een veilige buitenlanding maken voor het geval de turbo er de brui aan zou geven. De turbo gestart en zoals het zo vaak gaat, vloegen we met brullend geweld een minuutje verder een goede bel aan. Turbo weer uit en doorgaan. Gelukkig is dit volgens het reglement een herstart, waarvan je er één mag maken. Het vervolg van de vlucht was nagenoeg probleemloos. West langs de TMA van Stuttgart was in ons geval de beste optie met een prachtige vlucht boven het Schwarzwald. We hoorden dat Jacques Kolpa ging landen op Freiburg im Breisgau. Voor de ophalers was dit al een zware dag en om ze niet nog zwaarder te belasten besloten we om hier te landen. Freiburg heeft een prachtig groot vliegveld en we ondervonden wederom een gastvrije ontvangst door de lokale zweefvliegclub Luftsportgemeinschaft Breisgau, die ons hun prachtige clubhuis met toilet en douche ter beschikking stelden. Deze keer stonden we met slechts drie deelnemers op dit veld en of dit wel zo'n goede keuze was, zouden we de volgende ochtend wel merken. Het vliegveldrestaurant was die avond afgeladen met voetbalsupporters die op grote schermen in de tuin de WK wedstrijd Duitsland-Ghana volgden. Gelukkig wonnen de Duitsers.

Volgens het Euroglide reglement mag je je laten opslepen tot 600 meter boven veldhoogte. Een grotere sleephoogte geeft aftrek van krediet kilometers waarvan je er aan het begin 330 ontvangt. Op donderdagochtend lieten wij ons dus netjes tot 600 meter slepen, maar dat bleek een verkeerde keuze. We konden op die relatief lage hoogte tussen het hooggelegen terrein van de omgeving maar moeilijk weggkomen. Pas na ruim een uur worstelen aan de lokale helling konden we eindelijk op pad richting Hütten/Hotzenwald aan de zuidkant van het Südschwarzwald. Daar werd het tijd om de verkeersleiding van Zurich en Basel toestemming te vragen om door hun verkeersgebieden te mogen vliegen. Met de juiste toonzetting en de transponder kregen we alle medewerking om onze vlucht naar eigen inzicht voort te zetten richting Jura. Boven de Jura was het een kwestie van de richel volgen in de richting van het volgende keerpunt Montricher. Het uitzicht was spectaculair. Montricher ligt in het dal en de lucht op die plek zag er nogal dood uit. Op 14 km afstand vanaf Montricher boven de richel van de Jura besloten we om aan het volgende been te beginnen. Daarmee bleven we keurig netjes binnen het reglement. Het volgende been richting Falaise zag er blauw uit. Nog even flink geklommen naar 2500 meter boven de Jura om vervolgens één lange steek te maken van ruim 60 km door nagenoeg dode lucht. Tot aan Dijon was het soms flink worstelen met de blauwe thermiek, maar we kregen gelukkig wel alle medewerking van de militaire verkeersleiding. Na Dijon ging het weer een stuk beter en werd het langzamerhand tijd om een planning te maken voor de landing. Frankrijk is duidelijk minder goed bedeed met zweefvliegvelden. Hoewel niet helemaal optimaal gelegen t.o.v. de koerslijn, kozen we voor St Florentin. De communicatie via Spot en SMS met de ophaalploeg was perfect verlopen en 1 minuut na de landing reden ze het veld op. Ook hier was de ontvangst hartelijk door de lokale zweefvliegers. Het clubhuis werd niet opengesteld, maar we konden wel gebruik maken van de redelijk nieuwe douches en toiletten. Jacques Kolpa was op het iets zuidelijker gelegen vliegveld van Auxerre geland en ondervond een minder gastvrij onthaal. Hij mocht er eigenlijk niet landen en starten werd absoluut niet toegestaan. De enige mogelijkheid om daar weg te komen was demontage en vervoer over de weg. Na een telefoontje met mij koos hij voor een zijdelingse verplaatsing naar St Florentin, waar wij dit hongerige team nog een pizza konden aanbieden. Happiness is een tentje naast je duo onder een heldere sterrenhemel en zo brachten wij hier de nacht door.

Als dank voor de pizza's bakte Jacques de volgende ochtend een heerlijk eitje voor ons. De lokale aeroclub zou omstreeks 12:00 uur een eigen vliegbedrijf beginnen en wilde ons wel een kabeltje aanbieden.

Omstreeks 12:20 uur hingen we aan de kunststof kabel van de electrolier. Ondanks de lichte staartwind gingen we als een raket omhoog. Onder de ruimschoots aanwezige Cu konden we snel weggomen. Iets verder richting Bailleau werd het blauw, hetgeen soms gemakker op de radio opleverde van vliegers die daar waren gestart. Wij vonden dat het wel meeviel en aan de westelijke horizon waren er al weer Cu zichtbaar. In het blauw was er sprake van goed zicht en redelijk betrouwbaar stijgen op de plekken waar je het verwachtte. Onder de Cu aangekomen verslechterde het zicht en was de thermiek soms moeilijk te vinden. Op 24 km vanaf het laatste keerpunt Falaise hield de thermiek op. Omdraaien en aan het laatste been beginnen. Een paar uur eerder had ik de toren van het vliegveld Rouen opgeroepen met de vraag of zweefvliegtuigen daar welkom zijn. Gezien de ervaring van Jacques Kolpa op Auxerre kan je daar maar beter op anticiperen. Volgens de verkeersleider waren we welkom. Iets ten zuiden van Rouen begon de thermiek duidelijk te verzwakken en hoewel ik de ophaalploeg kort daarvoor nog had gemeld door te willen vliegen naar Abbeville stuurde ik even later een SMS: "Abbeville is een mooie stad maar net iets te ver weg".

Aan de zuidgrens van de klasse-D CTR van Rouen was de thermiek definitief op en moesten we de turbo gebruiken. De landing werd nog spannend, omdat het voor ons niet helemaal duidelijk was waar we moesten landen. Vanaf een nogal krappe final glide wegens verkeerde zuinigheid met de turbo, zag ik een grote harde landingsbaan die ook door o.a. regio jets van Air France wordt gebruikt en een parallel taxibaan, maar geen grasbaan.

Er dreigde nog even een Babylonische spraakverwarring met de verkeersleidster, die ons vertelde dat wij op iedere baan mochten landen, maar adviseerde om de baan te gebruiken "where all your friends have landed"... Na enig aandringen om een duidelijke positie bleek die dus oost van de toren te liggen.

De ophaalploeg had ook deze dag mooi binnendoor kunnen rijden en was even na de landing op het veld.

Op het veld werd het redelijk druk met reeds gelande deelnemers en deelnemers die in de loop van de avond over de weg arriveerden. Gezamenlijk met het team van Jacques Kolpa hebben we eens echt goed Frans gegeten in een prachtig restaurant in Rouen.

De nacht werd weer doorgebracht in het tentje naast de duo.

Het clubhuis van de lokale Club Planeurs Rouen-Boos doet wat minder luxe aan. De club heeft een gering aantal leden en daardoor ook een beperkt budget. De gastvrijheid was er overigens niet minder om.

De enige douche in het clubhuis is een bezienswaardigheid. Een wat smoezelige badkamer met klein zitbad voorzien van veelkleurige aanslag en vlekken met een kleine douchekop erboven, maar het water was lekker warm en daar gaat het om.

Een Britse dame vertaalde de briefing over het vliegveld en het luchtruim.

Na een hels gerammel tijdens de startrol op een zeer hobbelig veld hingen we omstreeks 12:30 uur achter de Morane Rallye voor het laatste deel van de race naar Axel. We ondervonden vriendelijke en meewerkende verkeersleiders in noord Frankrijk en ook het luchtruim boven België kent iets meer vrijheden in het weekend dan op doordeweekse dagen. Kortom, we hadden een probleemloze vlucht naar het finish punt. Om 16:30 uur kwamen op 1000 meter hoogte boven Axel aan. Beetje jammer om nu al te landen. Het besluit om door te vliegen naar Terlet was snel genomen. Dat werd nog wel even een avontuur. Vanaf Axel in het blauw de Westerschelde overgestoken naar Kruiningen op Walcheren. Daar in een zwak belletje boven een industrieterrein nog een beetje geklommen en vervolgens richting Woensdrecht gegleden. Binnen glijbereik van Woensdrecht boven het verkeersknooppunt op lage hoogte weer een belletje opgepakt en vervolgens nog een poosje gevochten met de elementen oost van het veld. Nadat we hier comfortabel konden klimmen onder de Cu brachten 4 belletjes ons binnen glijbereik van Terlet, waar we omstreeks half acht landden.

Door Liesbeth, José, Femke en Jelt werden we als ware helden binnengehaald op een versierd terras voor de caravan. Richard had ophaler Jep thuis afgezet en was onderweg naar Terlet.

Wat een avontuur!

Na zes dagen trouwe dienst met ruim 40 vliegreuren en 2616 OLC kilometers op de teller hebben we op zaterdagavond de duo gedemonteerd onder een opkomende volle maan. We hebben het ruim binnen de afgesproken termijn van 8 dagen gehaald en slechts 115 van de toegestane 330 krediet kilometers verbruikt.



Achteraf gezien is het eigenlijk veel te snel gegaan. Zo hebben we nauwelijks de tijd gehad om volop te genieten van het uitzicht en alle indrukken tot ons te laten doordringen.

Ik zal graag weer meedoen met de volgende Euroglide, maar zou het daarnaast leuk vinden om met een groep zweefvliegers een toertocht te maken zonder race karakter die tevens vriendelijker is voor de ophalers.

Ruud Holswilder

Onze foto's zijn te vinden op <http://picasaweb.google.nl/ruudholswilder/Euroglide2010#>