

# Euroglide 2010 , Team RW met Geert, Peter, Piet en Evert

---

## **21 juni 2010 – Geert en Evert van Eindhoven naar Ballenstedt, 425 km**

De eerste dag met 56 teams is deze tiende editie van de Euroglide ook de grootste ooit. Ook de route is stevig met ruim 2.300 km door Duitsland, Zwitserland, Frankrijk en België. De finish zal dit jaar in Axel zijn.

De start is vanaf 13.15, niet al te vroeg. We starten in volgorde van handicap, dus onze superorchidee is één van de laatste die mag vertrekken. Om 14:45 kunnen we eindelijk weg. De CTR van Eindhoven vliegen we uit via Geldrop, dus Evert kan nog even naar huis zwaaien. Eerst rond Düsseldorf zien te komen, met een forse CTR die we langs de noordkant passeren. Dan lekker door naar het oosten. Voor Paderborn waren de condities al flink verminderd, maar we konden toch steeds nog hoogte winnen. Door dus, want bij de Euroglide moet je de dagen uitmelken. Uiteindelijk kwamen we voor de Harz uit, en besloten die met de motor op te vliegen. Een goede keuze, want we stonden volgens de website die dag op de eerste plaats... We vermoeden echter dat niet iedereen zijn positie heeft doorgegeven die dag, want de UFO stond een dag later een fors stuk verder.

Ballenstedt is een prima veld om te landen, een harde baan en zeer vriendelijke mensen. Omdat Piet en Peter met de camper nog een flink eind moesten rijden, besloten we apart te gaan eten. We kregen zowaar een auto mee van het vliegveld om in het dorp te gaan eten! Bij terugkomst stonden er ook nog twee biertjes voor ons klaar.

## **22 juni 2010 – Piet en Peter van Ballenstedt naar Rothenburg, 555 km**

Landen in Ballenstedt betekende voor Peter en Piet dat ze zich pas tegen middernacht weer konden verenigen met de rest van het team. Overigens niet voordat ze zich te goed hadden gedaan aan een uitstekende maaltijd in Göttingen. Het kostte Peter enige moeite uit te maken of hij nu wel of geen, en vooral welke, trek hij zou krijgen van het uitzicht dat zich vlak achter Piet zijn rug aan hem openbaarde. Zou hij zich tegoed doen aan de ene Duitse biefstuk op zijn bord of de aan die twee die door een textielveter uit elkaar, en een veel te lage uitgesneden spijkerbroek bij elkaar, werden gehouden.

Geert en Evert zijn duidelijk de tactici in ons gezelschap. Hun tweede wedstrijdvlucht had hen over de Harz gebracht terwijl de meeste concurrenten daarvoor waren gestrand. Die moesten vandaag om de Harz heen of wachten tot de basis hoog genoeg was om hen eroverheen te helpen terwijl Peter en Piet op pad gingen bij een basis van krap 800 mtr boven terrein. Aanvankelijk ging het daardoor niet zo snel op weg naar het eerste keerpunt Bronkow, maar allengs steeg de basis en konden we de snelheid opvoeren. Na het keerpunt veranderde het landschap en de omstandigheden. Heel veel oude bruinkoolafgravingen die tot meertjes waren volgeloopen. De thermiek was matig en de wolken matig betrouwbaar. Met halve wind, om in zeilertermen te spreken, zijn we doorgesukkeld. Na zo'n 400 km meenden we dat het er op zat voor die dag maar konden we ons uitgraven. Nog drie maal gebeurde dat. Iedere keer vonden een paar km voor het gekozen veld dat we nog net binnen glijbereik hadden weer een belletje dat na langdurig worstelen

ons weer net binnen glijbereik van het volgende veld bracht. Zo schuifelden we door naar Rothenburg waar de uitstervende thermiek ons wederom 300 mtr schonk. Die hebben we niet meer gebruikt omdat we niet voor de heren tactici de keus wilden maken of zij noord of zuid om Stuttgart zouden vliegen.

Achteraf gezien hebben we hier de wedstrijd verloren. We hadden onze hoogte moeten opvliegen en krediet moeten opnemen naar Schwann Connweil. Dat had Evert en Geert de volgende dag 100 km gespaard en had ons weer naast de UFO, de uiteindelijke winnaar, gebracht. Om ons hiervoor te rehabiliteren en te tonen dat het niet alleen leuk is een Euroglide te vliegen maar dat we er ook nog wat van hebben geleerd hebben Peter en Piet elkaar toegezegd in 2012 weer mee te doen.

## **23 juni 2010 – Evert en Geert van Rothenburg naar Dijon Darois, 585 km**

Een spannende route vandaag. Eerst moesten we om Stuttgart heen, en kiezen of we over het Zwarte Woud zouden vliegen, of via de Schwäbisch Alb. De laatste route kennen we goed, maar die is wegens de militaire oefening Elite grotendeels afgeschermd. Het werd dus het Zwarte Woud, een indrukwekkend groot en hoog bosgebied. De thermiek was uitstekend, dus we konden er vlot overheen. Dan bij Basel het Zwitserse luchtruim in en de Jura op. Eerst druk met de verkeersleiding en dan de bergen in. Kennelijk kwamen we een wedstrijd tegen, want we zagen zeker dertig kisten in tegenovergestelde richting razen. Gelukkig ook veel FLARM gebruikers, dus we zagen alles tijdig aankomen.

Het keerpunt Montricher ligt net zuid van de Jura in een dal – en geen wolken daar. Toch besloten we te ronden, in de hoop daar weer een belletje op te kunnen pikken. Dat werd dus een hele tijd voor de helling heen en weer scharrelen, maar zonder resultaat. Uiteindelijk de motor maar getrokken en zo weer een kilometer of vijftien de Jura op gevlogen. Dat gaf voldoende hoogte om Frankrijk in te vliegen richting Dijon. De thermiek was intussen behoorlijk verdwenen. Voor de CTR van Dijon konden we nog één keer op 500 meter uitgraven tot 1.000 meter. Met vriendelijke medewerking van de verkeersleider konden we door de CTR steken, en met behulp van het trouwe motortje konden we door naar Dijon Darois, net buiten de CTR. Uiteindelijk stonden we daar met vijf kisten en kwamen er nog drie bij. Een populair veld!

## **24 juni 2010 – Peter en Piet van Dijon Darois naar Bernay, 472 km**

Op Dijon had men duidelijk niet op deze fly-in gerekend. Het vergde het maximum van de gastvrijheid van de locals en van sommigen van hen nog net even iets meer. Het stof dat daardoor opwoei hebben Peter en Piet niet meer gezien omdat zij al op weg waren naar een dag die zich grotendeels tussen 900 en 1500 mtr afspeelde onder niet altijd aanwezige of niet altijd betrouwbare wolken en boven een doodsaai Frans landschap dat ons voor een deel bekend was van eerdere vakanties. Bij Auxerre de wijnranken maar verder, graan, mais, vlas, bos, mais, graan, mais, bos op een zacht glooiend landschap. Hoe dichters we bij Engeland kwamen hoe lager de basis, maar voordat we aan de oversteek konden gaan denken was Falaise het beste wat we met een extra veiligheidshoogte van 200 mtr nog konden halen. Tegen beter weten in nog naar het laatste stijgen gezocht dat ons de vorige dag in Duitsland drie maal verder had geholpen maar het zat er in Frankrijk niet in. Dan maar wat verplaatsingskilometers opnemen om het leed voor morgen te verzachten,

waarna we als tweede op Bernay aankwamen. Dat had het grote voordeel dat de koelkast nog wat bier bevatte.

## **25 juni 2010 – Geert en Evert van Bernay naar Axel, 349 km**

Peter en Piet hadden het keerpunt Falaise nog net thermisch kunnen bereiken, maar toen was het ook op. Met de motor zijn ze nog een kleine 50 km doorgevlogen naar Bernay, een mooi veldje met een grasstrip van 1100 meter juist voor de CTR van Rouen. We stonden daar met onze Britse vrienden Rory o'Connor en John Wand, Vincent Dolfin en nog de EH en XX van Eindhoven. De laatste twee besloten nog te verplaatsen naar Rouen om daar de volgende dag te vertrekken.

Geert en ik hadden echter andere snode plannen: volgens het reglement mag je tussen twee wedstrijdvluchten 100 km verplaatsen. Omdat Peter en Piet daarvan nog maar de helft hadden gebruikt, en we nog 233 km van onze 350 km krediet overhadden besloten we voor de thermiek begon te starten en nog 1000 meter extra hoogte te winnen. Bij elkaar kostte dat 90 km krediet, en vlogen we zo Rouen voorbij om daarna in de thermiek aan te sluiten. We hebben op die manier alle kisten die op Rouen stonden opgerold en vlogen west langs Parijs naar Cambrai. De verkeersleiding daar gaf toestemming om de CTR te kruisen (leve de transponder!), maar had ook een verrassing in petto: er was een negen mijls restricted airspace actief waar we omheen moesten. Dus op zijn aanwijzingen werden we netjes naar het luchtruim van Lille geloodst. Achteraf bleek dat er dit weekend in Cambrai een airshow is! Dat was de organisatie wel bekend, maar niemand had verwacht dat we zo snel rond zouden zijn... De controller van Lille was zo vriendelijk om ons een directe klaring te geven door de CTR, dus we vlogen België in. Eenmaal Lille voorbij werd het zicht en de thermiek belabberd, net of we door de melk aan het vliegen waren. Dus maar aangemeld bij Brussel Info, die ons op de hoogte hield van ander verkeer in onze buurt. Toch wel veiliger zo, maar heel thermisch was het niet en bij Gent zakten we bijna onderuit. Op 350 meter konden we gelukkig nog een belletje aanpikken wat ons de hoogte voor de finish in Axel bracht.

Om 16.19 stoven we met 250 km/u over de finishlijn. We waren de vijfde kist van de 57 deelnemers die binnenkwam. Een dag eerder waren de UFO, ZZ (Nimbus) en IN1 (ASH25) al gefinished, en 's morgens was ook Max Dolfin (DG-808) binnengekomen, die de vorige dag op Moorsele was geland.

Op Axel zijn die dag ca 10 teams gefinisht en dat resulteerde in een zeer goede ambiance met een spontaan geregelde bbq en een bartender (dank Roel!) die de bar sloot om 6 uur 's ochtends.

Met 2.300 km in vijf dagen hebben we een fantastische race kunnen vliegen, een schitterende vliegweek gehad. Maar wat te doen met die tweede week vakantie die we over hadden, nog eens een rondje maar dan counter-clockwise? Nee, toch maar niet...

Evert, Geert, Peter en Piet.