

Proloog:

Goh, dit jaar een geheel nieuwe aanpak ter voorbereiding: Eerst een week golfen in België en Duitsland, op de zondag voor de Euroglide om 1200 thuis, ompakken auto, Leo en kist van Vincent ophalen in Soesterberg en punkt op tijd voor de briefing in Eindhoven.

Het memoreren van Jacques Kolpa en zijn overlijden doet mij en blijkbaar vele anderen goed.

Het grootste deel van de briefing is verder voor mij, dit is onze 12e Euroglide, overbodig maar wel heel gezellig; het belangrijke stuk voor mij is Jos Bakermans zijn visie op het weer en daaruit kan ik al rap destilleren dat we het standaard-trajekt gaan vliegen en met de klok mee, dus eerst naar Duitsland, officieel is dit natuurlijk nog niet maar voor een goed verstaander.....

Zowaar hebben we (bijna) alles bij ons, met behulp van mijn checklist en met dank aan Leo voor de door hem vergaarde victualiën en wat dies mee zei.

We skippen op aandringen van Toozz de bbq en eten met Loek en haar bij HET Steakhouse en worden daarna gastvrij onthaald bij haar thuis, een goed begin en stralend weer.

Leo slaapt tussen Loek en Toozz en ik op zolder in een bijzonder gastvrij bed.

Dag 1 Maandag 23-6

Om 07.00 op en om 07.30 aan het ontbijt in de zweef-inn, of nog beter lekker buiten op het terras in een heerlijk zonnetje, goed begin van de Euroglide; we missen Heinz met zijn eieren!

Briefing om 1000 en lekker weer, starten vanaf een verplaatst startpunt aan de rand van de ctr en weg richting Duitsland, Stilberghof bij Munchen is ons 1e keerpunt.

De kist hebben we na het voortreffelijk verzorgde ontbijt nog voor de briefing gemonteerd en bij het inladen ontdekken we dat we bijna alles bij ons hebben, het onmisbare toilet ligt helaas nog thuis, dit team heeft echter wel na 11 Euroglides genoeg meegemaakt om niet in paniek te raken maar aan de slag te gaan en met wat assistentie en huisvlijt ligt er binnen 30 minuten een uitermate bruikbaar toilet in de kist.

Even de keerpunten er in zetten en de kaarten bezien naar ons eerste keerpunt want er is redelijk goed weer voorzien.

Net voor de start blijkt echter het verplaatste startpunt volgens de Zander op 999,1 km afstand te liggen en wat ik ook probeer, dit blijft zo.

Dan komt startleider Joeri Bierings met de uitstekende tip om de andere kisten te volgen en wijst hij op de kaart de lokatie aan en starten die motor.

Deze tip werkt uitstekend en ik volg de DX met Erik Borgmann en Joost Wolf maar hier beginnen meteen de problemen want het is wel thermisch onder de waterige cumuls maar goed is het zeker niet, 800 mtr basis met hooguit metertjes.

Toch wordt er redelijk voortgang gemaakt maar even in Duitsland verdwijnen langzamerhand de cumuls, ik sta nog even in twijfel om noord om Frankfurt heen te vliegen waar het weer er nog een beetje uitziet maar 120 km om zonder garantie op echt beter weer is ook wat, dus dan maar in het blauw voortmodderen.

Boven de rand van de Pfalz draai ik het laatste halve metertje uit onder 7/8 cirrus tot 900 mtr en kan dan tot 10 km voor Bruchsal komen, waarna de motor mij naar Bruchsal helpt.

Ik land op het totaal lege veld, restaurantje heeft Ruhetag maar een kop koffie kan ik gelukkig nog net veroveren bij de schoonmaakster.

Leo is nog onderweg en dat geeft mij even tijd om op de mobiele site te checken waar de andere kisten uithangen en dan blijkt dat noord om Frankfurt een betere keus was geweest en dat alle kisten die verder noord vlogen verder hebben kunnen komen.

Gedane zaken nemen echter geen keer en wanneer Leo binnenschuift is het tijd voor de Chinees, ons ondertussen vaste kopvuladres in Bruchsal.

Ik klets nog wat met Wilhelm Dirks, de bouwer en uitvinder van de DG-808B, hij zet zijn aanhanger vast klaar voor morgen en volgens hem wordt het een redelijke dag.

Lekker dagje stoeien, bedje roept.

Dag 2 Dinsdag 24-6

Er is zon, koffie en een heerlijk ontbijt maar de cumuls komen bij Bruchsal maar niet op gang, tegen 1200 nog steeds niet dus dan maar het ins Blaue hinein.

De basis zit nog op 800 mtr agl dus voorzichtig richting Heilbronn en na een uurtje beginnen zich de 1e pluisjes te vormen aan de horizon, gelukkig wel richting keerpunt.

Eenmaal onder de cumuls wordt het allemaal iets simpeler maar niet heel veel omdat de cumuls aardig groot worden en de basis nog steeds slechts 800 mtr boven de grond zit.

Het is dus zaak om goed voor je te kijken om niet laag te komen in beschaduwde gebieden. Toch kan Stilberghof goed gerond worden en kan ik mijn pijlen richten op Roanne in Frankrijk en schuif ik de Schwaebische Alb op, waar de grond aardig naar boven komt en de gebieden met schaduw groter worden; de basis stijgt behoorlijk maar de grond nog meer waardoor de speelruimte wat afneemt. Er kan door fikse omvliegpartijen toch lekker worden opgeschoten maar ik zie de grond een paar keer veel te duidelijk en het is allemaal behoorlijk inspannend.

Aan het eind van de Alb ligt het zweefvliegveld Klippeneck en wacht de oversteek naar het Schwarzwald, ik heb weinig zin om met deze basis en dit weer het hoge Schwarzwald in te gaan en besluit om via Freiburg west om Basel te vliegen en, eenmaal in het Rijndal, kan ik eindelijk een beetje ontspannen want er is wat meer ruimte tussen cumuls en grond en het is allemaal vlak. Ik passeer Basel dan ook aan de westkant en vlieg richting Besancon, het begint wat minder te worden maar dat is logisch om 19.30 en bij Besancon staat het laatste pluisje wat ik geheel benut om de final glide te kunnen maken naar Lons-le-Saunier, aan de voet van de Jura.

Het welkom hier is helemaal ok, welkom, welkom en nog een keer welkom; er wordt later eten gemaakt, er is vooraf pastis, wijn, chips, brood, worst en kaas.

Een heerlijke avond samen met de Fransen en de teams Buitink, Fennis en Benedict en daarna maffen we als roosjes.

Dag 3 woensdag 25-6

Zonnetje, ontbijtje, fantastische douche en eens kijken wat vandaag ons gaat brengen. We zitten ca 135 km van ons keerpunt Roanne, daarna is Poitiers nog ca 340 km en dan hangt het van veel onbekende factoren af hoever we nog gaan komen richting Soest.

Het weer ziet er goed uit en na enig delibereren besluiten we dat Leo zich het beste kan verplaatsen naar Troyes op de koerslijn van Poitiers naar Soest en dan maar afwachten hoe het loopt. Leo en ik hoeven hierover eigenlijk heel weinig te zeggen, wat een topteam!

Inmiddels zien we ver in het westen wat cumuls ontstaan, ook oost van ons boven de Jura staan mooie exemplaren maar het duurt bij ons wat langer.

Juist wanneer ik overweeg om toch maar te starten, het is bijna 1200, ontstaan toch pluisjes en kruip ik in de DG. Het is echt de 1e thermiek die ik vind en het is 20 min worstelen totdat ik op pad kan richting Roanne maar dan gaat het best lekker op de 800 mtr werkruimte na dan.

Langzaam verbetert het weer en de werkruimte wordt ruim 1000 mtr, tevens worden de cumuls wat mooier maar dan 10 km voor Roanne trekken de cumuls samen tot grote uitspreidingen en omrond ik heel voorzichtig en volgt een lange steek richting zon met minimale snelheid en is het oppakken van de thermiek noodzakelijk op lage hoogte.

Toch wordt de basis weer bereikt en gelukkig krijgen we nu wat meer ruimte tussen de grond en de wolken maar de uitspreidingen verstoren behoorlijk en fikse omwegen en lange steken met 120 zijn soms echt noodzakelijk. Het lijkt alsof onze koers min of meer tussen de grootste ellende doorgaat en het keerpunt Poitiers komt in zicht, maar het is tegen 1800 en het wordt al lastig om de goede thermiek te vinden. Na het ronden wordt het nog veel slechter en ik wijd dat een beetje aan het vochtiger gebied rond Le Blanc.

De wolken zien er geweldig mooi uit maar een meter vinden is bijna onmogelijk en tot de basis komen is een illusie. Geduld is dan een schone zaak en ik scharrel dan ook richting Romorantin met het plan om vandaag nog over de Sologne te gaan, desnoods met hulp van de motor. De Sologne is niet een gebied wat prettig is om buiten te landen en de basis zit nu in de avond absoluut hoger dan morgen met de 1e thermiek.

Toch vind ik bij Romorantin nog een belletje en ik besef dat het best eens de laatste zou kunnen zijn, dus uitdraaien tot het gaatje.

Dan steken over de Sologne richting Montargis en ik steek van akker naar akker, want die zijn hier dun gezaaid; de lucht is dood en wanneer ik weer een volgende akker bereik op 300 mtr besluit ik daar de motor te starten, naar later zal blijken een uitstekend besluit, en de laatste 70 km te verplaatsen. Vlak voor Montargis heb ik radiokontakt met Leo die, ervaren ophaler, al in de gaten heeft gekregen dat Troyes niet gehaald gaat worden en ook richting Montargis toert.

We zien daar de teams van bakker Werts, Lukas Benedict en de FP, een ASH-25 die vroeger van Jan de Jong was, en we besluiten om rap te proberen wat te eten te krijgen omdat het al tegen 2200 loopt.

We vinden zowaar op een industriegebied tegenover de Mac een steakhouse voor de gewone man en zowaar, we eten heel bevredigend op het terras; een fraai besluit en we hebben het niet eens over morgen omdat we gewoon aannemen dat het mooi weer zal zijn.

Ik zie kans om bij de camper nog een koffie te krijgen van Leo maar hij is echt brak en ik strijk over mijn hart, we gaan maffen.

Leo heeft al een aardig stukje sturen achter de rug en moet morgen waarschijnlijk ook weer een ruk maken, wat een ophaler!

Dag 4 donderdag 26-6

Er is weer zon, koffie, fruit en een heerlijk ontbijt; helaas is in het westen ook de afscherming te zien van een opkomende storing dus plannen maken.

Wanneer het weer een beetje meevalt en we hier nog weg kunnen komen dan lijkt het keerpunt Soest bij het Sauerland haalbaar, zo'n 450 km, en eenmaal daar is het nog "slechts" 150 km naar de finish in Malden en dat krediet hebben we nog ruim over; zou moeten kunnen.

Bakker Werts heeft een lek staartwiel maar helaas kan ik hem niet helpen.

Dus nog maar wat koffie in de schaduw van ons zonnenscherm en om 1100 komt de afscherming behoorlijk in de buurt, de mazzel is dat het scherm uit het westen komt en de zon nog in het oosten staat. Hierdoor kan ik om 1200 starten, wel in het blauw maar nog net in de zon.

De eerste 120 km blijft het nog blauw maar dan wordt het beter en beter en al rap ligt Reims naast me.

Het weer wordt steeds beter en ik zoek nu naar bellen van 3 meter en meer bij een basis van 1600 mtr.

De entree van de Ardennen was nog nooit simpeler en de basis gaat naar 2000 mtr, bij Koblenz heb ik wat probleempjes met het uitvallen van het GPS-signaal maar gelukkig heb ik na 5 minuten weer beeld en het overvliegen van het Sauerland is een feestje.

Ik kan om 1700 dan ook Soest ronden op 1300 mtr en zowaar staan er nog wat cumuls richting westen maar het thermiekfeest is echt over, het is ploeteren geworden in totaal andere lucht maar in principe ben ik wel thuis.

Zowaar kom ik nog 80 km verder maar dan moet de motor zorgen voor een landing op Malden, wat allemaal weer prima lukt; er staan al fiks aantal kisten op het veld maar dat ik geen eerste was is geen nieuws, gelukkig nog wel de 1e Nederlandse 18 mtr kist; het moet toch een beetje prestatie zijn. Na een uurtje is Leo ook terug van zijn monsterrit, weer allemaal goed gelukt want wederom zonder een krasje en dus laten we heerlijke frikandellen aanrukken met friet en drek.

Het is nog lang leuk in de zweef-inn en de verhalen komen los, prachtige belevenis weer.

Epiloog:

Hoe kan het, 2370 km in 4 dagen met redelijk weer, slechts de 2e helft van laatste dag was echt goed en dan toch dit soort afstanden vliegen, waar zijn de grenzen?

Natuurlijk, de dagen zijn lang, het materiaal is top en de vliegers leren ook steeds bij maar een gemiddelde van bijna 600 km per dag is toch echt fraai.

Ik moet wel zeggen dat we de mazzel hadden dat ik mijzelf op de 3e dag over de Sologne verplaatst heb naar Montargis waardoor we de 4e en laatste dag nog net konden weggemen voordat het weer verslechterde, wanneer ik op Romorantin was geland dan was dit niet gelukt en hadden we een paar dagen meer nodig gehad.

Dit was ook de eerste Euroglide zonder Jacques, vorige editie nog op volle kracht present en nu nooit meer; het leven is niet in woorden te vatten maar zeker is dat aan alles een einde komt; Jacques heeft een mooi leven achter de rug en we moeten verder zonder hem.

Volgende keer wordt weer helemaal anders, binnen 14 dagen komt de mooie Arcus-M uit de fabriek rollen die ik samen met Vincent en Bart Renckens heb gekocht, we gaan dus tweezitter vliegen en dat is echt nieuw.

Zonder Leo kan niet dus volgende keer zijn er vier man, kan nog wat worden!

Leo, je bent top.....en wedstrijdleiding en de EACz, bedankt voor de inspanningen.

Max Dolfin, Weesp 24-7-2014