

Lieve mensen,

Na de aankondiging door Liesbeth over de 2337 km lange Euroglide volgt hier het verslag zoals ik het zelf beleefd heb.

Zondag 22 juni.

Briefing voor alle vliegers op vliegbasis Eindhoven. Van de 80 inschrijvingen bleken er 65 overgebleven te zijn, waarvan 12 in mijn klasse. Dat waren de "high turbo's", de zweefvliegtuigen met de beste glijhoek en een hulpmotortje, maar geen zelfstarters. De briefing was kort en ging vooral over de vele verkeersgebieden in Frankrijk en België.

Maandag 23 juni.

De toestellen starten verdeeld over 3 vliegvelden, Eindhoven, Malden en Venlo. Terwijl Niels, Liesbeth en ik de Ventus PH-1308 met wedstrijdnummer NU monteren, ontdekt Niels dat 2 boordaccu's missen. Dus rijdt Liesbeth als een speer naar Malden om die op te halen. Gelukkig is ze nog vóór 12 uur terug, het tijdstip waarop de vliegers omhoog gelierd / gesleept worden. Vandaag zal Niels vliegen, hij verwacht het eerste keerpunt Ithwiesen (250 km ONO) te ronden en hoopt zover mogelijk op het tweede been naar Amberg (320 km ZZO) te komen. Intussen hebben de thermiekbellen al zoveel stapelwolken gevormd, dat afscherming van verder zonlicht roet in het eten gooit. Hij beleeft onderweg enkele moeilijke momenten, zoals bij de heuvelrug bij Bielefeld. Liesbeth en ik volgen over de weg en wachten bij Kassel af hoever hij op het tweede been komt. Laat in de avond landt hij halverwege dat been op het vliegveldje van Suhl, midden in de heuvels van het Thüringer woud. Met de twee andere teams die daar ook geland zijn, gaan we uit eten in het dorp. Slapen doen we in de camper en Niels in zijn tentje, naast de NU die we gemonteerd laten staan. De eerste 410 km zitten erop en we zitten in de middenmoot. Als dat zo blijft gaan en het weer goed blijft, zijn we in 6 van de 12 dagen terug in Holland, mits het weer goed blijft.

Dinsdag 24 juni.

Nu is het mijn beurt. Boven de heuvels komt de thermiek vroeg op gang en al gauw ben ik op pad. Over de radio hoor ik andere vliegers die verderop al het tweede keerpunt naderen. De thermiekbellen zijn nog niet echt krachtig maar wel overal gemakkelijk te vinden en de stapelwolken vertonen geen neiging tot overontwikkeling. Na 150 km rond ik Amberg om 12:15 uur. Dat ligt tussen Nürnberg en de Tsjechische grens en dan begint het langste been van de opdracht, 700 km langs Basel naar Roanne, NW van Lyon. Allengs gaat het steeds beter, geregeld kan ik klimmen tot 2000 meter boven zeeniveau. Zuid van Stuttgart verslechtert het zicht opeens en boven de Schwäbische Alb zakt de wolkenbasis naar 1500 meter. Meer dan 2 m/s thermiek vindt ik niet meer. Bovendien nadert de control zone van het vliegveld van Basel, waar ik zuid omheen moet.

Na de oversteek van de Rijn kom ik aan de zuidzijde van de Jura terecht en ontdek tot mijn schrik dat de Zwitserse laagvlakte thermisch dood is. Boven de Alpen toornen hoge onweerswolken omhoog. Er zit niets anders op dan om de hulpmotor even te starten om het goede weer aan de Franse zijde van de Jura te bereiken. Daarmee is deze vlucht reglementair geëindigd. Gelukkig mag je twee vluchten op één dag maken, en als ik de motor weer ingeklapt heb, zet ik doodleuk de vlucht voort. Het is nu 16:30 en nog 300 km maar Roanne. De wolken worden spaarzamer, maar de wolkenbasis stijgt weer. Na de oversteek van de Rhonevallei bij Tournu vind ik boven de oostelijke bergrug zowaar nog een paar keer bruikbaar stijgen. Dan doemt de Loirevallei op en ja, daar ligt Roanne! Mijn verste (850 km) en langste (9,5 uur) vlucht ooit zit erop. Nog 2 teams hebben Roanne weten te bereiken. Het zal nog tot middernacht duren voordat Niels en Liesbeth arriveren. Ook voor hun een record: 1000 km en 14 uur rijden.

Woensdag 25 juni.

Alweer een stralende ochtend en alweer vroege wolkjes boven de heuvels. Intussen arriveren over de weg nog een aantal teams, die geland zijn op velden waar geen startmogelijkheid is. In Frankrijk

zijn maar weinig velden waar dat wel kan, en dus helpen de Fransen ons met een lijstje van mogelijke vliegvelden. Dat zal Niels vandaag goed van pas komen. Vandaag is er wel weer sprake van overontwikkeling. Maar Niels worstelt zich steeds weer omhoog uit een precare situatie. Intussen hebben Liesbeth en ik een strategische positie gekozen bij Bourges en volgen via internet op de iPad van Niels zijn vorderingen. Omdat in het wijde Frankrijk niet overal grondontvangers staan, is zijn positie soms wel een half uur onbekend. Het is al 18:00 uur als hij na een kleine 300 km het derde keerpunt Poitiers in het westen rondt, maar dan is het moeilijkste voorbij en weet hij nog 200 km verder te komen, tot bij Orléans. Daarmee laat hij het voor zweefvliegers zo beruchte bos- en merengebied zuid van de stad achter zich. Hij landt op het uiterst moderne vliegveld, waar slechts af en toe een zakenjet of een sportvliegtuig landt. Liesbeth en ik verlaten ons afwachtpunt en arriveren al vrij gauw. Maar.... de afzettingen verhinderen toegang tot het veld en dus slapen we op de lege parkeerplaats voor de vele nooit komende passagiers. Onverwacht komen opeens allemaal sproeiertjes uit de grasperkjes omhoog en moet Niels zijn tentje vlug verplaatsen.

Donderdag 26 juni.

Niet te geloven, alweer stralend blauw. Helaas, nog onder het ontbijt begint er zomaar een dunne laag middelbare bewolking te ontstaan die steeds dikker wordt. Tot overmaat van ramp duurt het twee uur voordat de enige auto die wel op het veld mag rijden alle acht toestellen naar de andere kant van het veld heeft getrokken. Ver in het noorden ontstaat in het blauw af en toe een klein wolkje, een teken van thermiek. Wat te doen? Vliegtuig afbreken en rijden naar een noordelijker veld? Zoiets laat het reglement toe, wij hebben de 245 km krediet pas een beetje aangesproken boven de Jura. Nee, na de lierstart klap ik de motor uit en vlieg op koers. Na 20 km begint de thermiek, de motor gaat weer in, en ik begin aan de 400 km naar het laatste keerpunt Dahlemer-Binz in de Eifel. De lucht is helder en heel in de verte zie ik al de rookpluim van de kerncentrale bij Nogent aan de Seine. Na een paar bellen in het blauw ben ik er bijna. Je mag daar niet beneden 1050m boven vliegen. Daalwind op het laatste stuk maakt dat ik hiermee moet smokkelen, maar de beloning is een juweel van een bel met op het laatst uitschieters tot 8 m/s tot 2000 meter hoogte. Nu komt het beste deel van de hele Euroglide. Prima stapelwolken, vaak 3-4 m/s stijgen en al gauw glijden Reims en Sedan onder mij door. Nu duikt een ander probleem op. De weg naar het laatste keerpunt is geblokkeerd door de vele gecontroleerde gebieden boven België en Luxemburg. Tot overmaat van ramp ben ik vergeten die gebieden te laden in de boordcomputer. Dat wordt ouderwets navigeren op de vliegkaartkaart, kijkend naar de riviertjes en wegen beneden mij. De verkeersleiding geeft mij permissie om over Noord-Luxemburg te vliegen en daar maakt alle onzekerheid plaats voor een bel van 6 m/s naar 2400 meter. Het is half zes als ik het laatste keerpunt rond. Op de laatste 160 km naar Malden is het zicht slecht, de basis weer lager en de thermiek neemt weer Hollandse waarden aan. Om 19:00 uur is einddoel en thuishaven Malden bereikt.

In totaal bereiken 21 van de 65 toestellen die dag ook hun doel. De overigen krijgen te maken met slecht weer en op de 7e dag, nu ik dit schrijf, zijn er nog steeds velen onderweg. Het wordt opnieuw na middernacht als Niels en Liesbeth aankomen. We brengen de nacht door op het veld, waar alle gelande kisten die nacht kris kras blijven staan waar ze tot stilstand zijn gekomen. Het avontuur is eigenlijk veel te vlug voorbij gegaan. Doodmoe maar voldaan rijden we vrijdag terug naar huis, waar een niet begripende buurman vraagt wat er mis is gegaan: we zouden toch pas 6 juli terugkomen?

Dick Teuling, 30 juni 2014.