

Euroglide 2008

Dag 0.

Alle voorbereidingen zijn gedaan. Op tijd gaan we naar Terlet om de laatste dingetjes te regelen. Opeens een belletje van Harm vanuit Dordrecht. "Gisteravond feestje gehad en de autosleutels van de Volvo kwijt". De autootjes van Mark en Maurice kunnen de aanhanger van de Duo Discus niet trekken, dus Harm scheurt vanuit Dordrecht naar Alkmaar om de reservesleutels op te halen en via Dordrecht met de Volvo terug naar Terlet. In de tussentijd gaan Mark en Maurice even op en neer naar de openingbriefing voor de Euroglide. We besluiten de volgende morgen vroeg alsnog met z'n drieën naar Eindhoven af te reizen.

Dag 1. Eindhoven Traben Trabach.

Door het probleempje van dag 0 komen we als laatste kist aan op de basis in Eindhoven. Desondanks hebben we vóór de operationele briefing de kist al gemonteerd, en staan we als één van de eerste in het wedstrijdgrid. De keuze is genomen om de route tegen de klok in te nemen, dus eerst naar het Zuiden, richting de Zwitserse grens. Vandaag vliegen Maurice en Mark. De weerberichten zijn matig positief, maar eenmaal aan de kunstof lierkabel laten de mooie cumuls onze hartjes sneller kloppen. Via checkpoint Leende vliegen we de CTR van Eindhoven uit richting het eerst keerpunt, Schwann Connweiler. De voorspellingen bleken te kloppen, het is thermisch, maar écht snel omhoog gaat het nergens. Alleen de koeltorens in de buurt van Aachen geven de gehoopte 4 meter stijgen. Onderweg komen we diverse Eurogliders tegen. Na Dahlemer Binz wordt het blauw, en samen met de XX (LS6c) in formatie kunnen we elkaar wat bellen aanwijzen. Rond half vijf komen we erg laag te zitten bij het vliegveld Traben Trabach. Een prachtig idyllisch veldje bovenop een heuvel in een haarspeldbocht van de rivier de Moezel. Na een halfuurtje draaien in een nulletje hangen we uiteindelijk met zeven Euroglide kisten. Na een half uur hangen we nog steeds 500 meter boven het veld. Ook de RET met daarin Piet en Andy komen we hier tegen, zij hadden hun motor al moeten trekken. Kort daarop besluiten we te landen. Acht andere teams hadden hetzelfde idee, en met z'n allen laten we de Duitse biertjes goed smaken op het terras die voor deze Hollandse invasie speciaal heropend wordt. Tijdens het opzetten van onze tentjes een telefoontje van Aart met de RET-aanhanger: hun camper "doet het niet meer, en staat vlakbij het vliegveld". Aart bleek benzine in de dieseltank te hebben gegooid. 's Avonds bij het eten werd hij hier nog een aantal maal vrolijk aan herinnerd...

Dag 2. Traben Trabach – Pirmasens.

De weersvoorspellingen zijn wederom bijzonder matig. Het is warm en klam. Rond drie uur 's middags lijkt het iets beter te worden, en alle acht kisten op Traben Trabach besluiten te vertrekken. Vandaag vliegen Maurice en Harm. Door een moment van onoplettendheid vanmorgen staan we helaas achteraan in de startrij. Na anderhalf uur moeizaam klapwieken, is er eindelijk voldoende hoogte om koers te vliegen richting de luchthaven van Hahn. Doordat drie verkeersvliegtuigen daar net staan opgelijnd om op te stijgen krijgen we geen permissie om de CTR te crossen, in tegenstelling tot alle andere teams waarmee we die middag zijn vertrokken. Dit betekent een flink stuk omvliegen, in een richting waar de omstandigheden een stuk minder lijken. We belanden uiteindelijk in Pirmasens, zonder andere Eurogliders. De meeste teams zijn vandaag harder opgeschoten. Ook in Pirmasens worden we weer hartelijk ontvangen door de plaatselijke zwevers. We krijgen de beschikking over een prachtig clubhuis met bedden, douches, een bar en internet met PC-Met. Wat wil een zwever nog meer.

Dag 3. Pirmasens - Landau.

Wederom matige voorspellingen, dus eerst maar eens lekker uitslapen in de comfortabele bedden en uitgebreid ontbijten. Na twee cumuls ontwikkelen zich buien. In de eerste bui demonteren we de kist. In het onweer verplaatsen we 25 kilometer naar Landau waar ook drie andere teams gestrand zijn. Hier foerageren we uitgebreid, en maken we ons op voor de volgende dag. Het Duitse nationale vrouwenkernploeg heeft hier kamp, en 's avonds kijken we gezamenlijk de EK voetbalwedstrijd Duitsland - Turkije....

Dag 4. Landau – Klippenneck

Zowel de Duitse vrouwenkernploeg als wij zijn vroeg uit de veren. De Eurogliders vertrekken rond elf uur als eerste, richting het eerste keerpunt, Schwarzwald Cornweil. Hier begint het Zwarte Woud met heuvels boven de 1000 meter. Met een wolkenbasis rond de 1500 geeft dit weinig marge. Vandaag vliegen Harm en Mark. We besluiten om westelijk van het Zwarte Woud de Rijnvallei af te vliegen, richting het tweede keerpunt, "Hütten Hotzenwald". Richting de Zwitserse grens wordt het weer steeds slechter, en komen we zo laag te zitten dat we regelmatig tegen de heuvels opkijken. Via het enige brede dal kruisen we het Zwarte Woud, richting de Rennstrecke. Het stijgen hield daar helaas eventjes op en we zijn genoodzaakt om vroegtijdig te landen op Rottweil. Omdat men in Rottweil alleen met motorkisten vliegt verplaatsen we haaks op koers naar het

zweefvliegwalhalla Klippenneck, wat op 980 meter hoogte ligt. Een schaapherder met een paar honderd schapen is bezig om de enorme grasstrips kort te houden. Een prachtig gezicht.

Dag 5. Klippenneck – Deggendorf

Vandaag vliegen Maurice en Mark. De wolkenbasis hangt 600 meter boven het veld, maar omdat we bijna de enige kist zijn proberen we toch een vroege start om elf uur. Na een kwartiertje klapwieken zakken we toch onderuit. Na een bak koffie proberen we het nogmaals, en nu voelt het een stuk beter. Het wordt een prachtige vlucht, met een aantal lastige momenten maar tegen de avond naderen we Tsjechische grens. Op Deggendorf komen we team WB1 uit Axel tegen waarmee we die avond het glas heffen. Voor Harm was het een zware dag; pas vlak voor het donker komt hij aan op het vliegveld, waarna we snel onze slaapzakjes inkruipen.

Dag 6. Deggendorf - Jihlava

Na een stevig pannekoekenontbijt zijn we helemaal klaar om eindelijk eens een 500 kilometer te vliegen. De thermiekontwikkeling komt wat later goed op gang, en rond 1 uur hangen Maurice en Harm aan de sleepkabel. Het minigebergte tussen Duitsland en Tsjechië wordt relatief eenvoudig overgestoken. Eenmaal in Tsjechië schiet het lekker op. Een groot gebied met afscherming gooit echter roet in het eten, en in één lange steek vanaf 1800 meter komen we buiten te staan in een groot grasveld bij het gehucht Nová Buková. Precies in het gebied waar even geen vliegveldjes zijn. Ondanks dat we geen tomtomkaarten van Tsjechië hadden, weten we elkaar met ouderwetsche kaarten redelijk snel te vinden. We rijden door naar Jihlava waarvan we zeker weten dat we er de volgende dag kunnen starten.

Dag 7. Jihlava – Klix

Tussen twee paradrappings in worden Harm en Mark omhoog gesleept. Al snel zitten we in een prachtige wolkenstraat naar het meest oostelijke keerpunt: Moravska Trebova. Langs het bijzonder fraaie Reuzengebergte wat tussen Polen en Tsjechië ligt gaat het met een forse tegenwind huiswaarts. Ruim na achten landen we net over de Duitse grens in Klix. Hier aanschouwen we samen met de plaatselijke bevolking de ondergang van Duitsland in de EK voetbal finale.

Dag 8. Klix - Brandenburg

Op Klix wordt alleen gelierd, en doordat de thermiek slecht op gang komt, zakken we eerst twee keer onderuit. De derde keer gaat beter, en langzaam gaan we op pad. Gedurende de dag gaat het steeds beter, en uiteindelijk persen we er toch ruim 300 km uit met forse tegenwind. Na een prachtige final glide landen Mark en Maurice wederom na achten op Brandenburg, een vliegveld onder de rook van Berlijn.

Dag 9. Braunschweig – Oostwold

De lange termijn weersvoorspellingen zijn slecht, dus we besluiten een flink stuk op koers te verplaatsen, om toch iets van onze credits te gebruiken. Dit bleek een misrekening, want op de velden waar we naar toe reden bleek niet gestart te worden op dinsdag. Op de gok gaan we naar Braunschweig, wat een tamelijk grote luchthaven bleek, a la Eindhoven. Na enig zoeken liep hier nog een Segelflieger rond, die wel bereid was om de lier weer op te stellen. Door de brandweer van de luchthaven worden we geëscorteerd naar de uithoek van de basis waar de zweefstrip was. Om half vier hangen Maurice en Harm aan de lier, en weten die dag Nederland te bereiken.

Dag 10. Hoogeveen – Terlet

De eigenaar van het vliegveld in Oostwold wilde ons met alle plezier een sleepje geven met zijn Piper Cub. Echter, we vertrouwen de Groningse klei qua thermiek niet, en verplaatsen wederom per auto, nu naar Hoogeveen. Aan het eind van de middag wordt zeer slecht weer verwacht, wat enkele dagen zal gaan aanhouden. Op Hoogeveen komen we de NY van Malden tegen. Als we aan de sleep hangen zien we het front al naderen, maar in het Noorden gaat het nog als een speer. Net nadat we Malden in glijbereik krijgen belanden we in stabiele lucht. We besluiten Malden niet te ronden, en direct op Terlet te landen. We zijn het laatste Euroglide team dat de race uit weet te vliegen.

Namens team E12,
Mark den Besten.