

Overland-vliegen na de winterstop

Praktijkervaringen door Roel Westerhof samen met René en Wibro

Terlet, 23 april 2016.

Wanneer je pas weer solo bent, hoe kom je dan zonder vliegen de winter door?
Wat kan je intussen oefenen? Hoe benut je die oefeningen in het voorjaar?

Ik had vorig jaar net opnieuw mijn theorie gehaald voor het zweefvliegbewijs. Maar ja, met een paar uur solo en solo-sleep kan je nog niet direct zeggen, dat alle vaardigheden er weer geramd in zitten. Mijn coaches als senior, Jeppe en Ton hadden me bij herhaling voorgehouden: "oefenen, oefenen, oefenen!" Goed advies, maar waar is die les-kist in de winter?

Ruud had me gewezen op een fraaie Flight Simulator: 'Aerofly', met een prachtige scenery van Zwitserland. Alle vliegvelden staan erop. Nog veel belangrijker: je kan niet alleen leuk berg-vliegen met helling-wind, maar ook heel simpel de windsnelheden, de -variatie en -richting aanpassen. Daarnaast ook nog de thermiek-sterkte, helderheid en de bewolking. Dus oefenen, oefenen, oefenen met de joystick en beeldscherm voor me. Vooral veel landingen met zijwind en steeds meer turbulentie. Ook een beetje steile bochten en slip-landingen.

Van Chris (de Jong) kreeg ik het advies om thuis was navigatie-oefeningen te doen met een vliegkaart. Hij gaf op Terlet net een cursus voor beginnende overland- vliegers. Voor de deelnemers waren van enkele retour- en driehoeks-vluchten de keerpunten uitgezet. 'Kijk nu thuis eens precies op je kaart en op Google-Maps, vanuit flinke hoogte, wat je onderweg tegenkomt', luidde de opdracht. Dat deed ik ijverig en maakte er per opdracht ook schema's van, ook al vond ik me nog niet gevorderd genoeg voor die echte cursus.

Je zag op de kaart heel goed de rivieren, dorpen, kanalen en spoorwegen. Pas later leerde ik, dat sommige onderdelen véél beter herkenbaar zijn dan andere. Soms zie je een spoorlijn niet, terwijl die vlakbij is. Rivieren en meren daarentegen zie bijna altijd al wel van verre!

Na de winter, begin april weer op Terlet, al die fraaie oefeningen op de simulator nog vers in het hoofd. Al meteen bij de eerste checkstart een forse waarschuwing van Rob (de Bruin): 'Voor elke bocht wil ik je over de vleugel zien kijken! Je neus moet ik kunnen zien!' Tsjja, dát leer je dus net niet via het oefenen met een beeldscherm.

Afgelopen dinsdag 19-4 was het weer raak. Vroeg in de ochtend opbouwen en om 09:45 uur de eerste kabel omhoog op baan 300. Korte oefening en in de landing een beetje downwind; een 6 minuten startje. Daarna werd het thermisch en alle overland-vliegers werden actief in het opbouwen van hun kisten. Wij kabels rijden, chutes en kisten aanhaken.

Al vroeg in de middag was iedere overland-vlieger in hemelse sferen tussen de wolken, de strip was bijna leeg en kon ik met René in de Duo Discus.

Leuke ervaring in zo'n dure kist met hulpmotor. René wou die motor even testen, direct na de lierstart en dat werd een bijzondere ervaring. Het instrumenten paneel gaf een alarm-melding. Waardoor? Niets te zien in de lucht. Dus verkort circuit, de motor nog half uit en dan landen. Wel even extra concentratie wanneer je nog maar net boven de 250 meter was en tegelijk weet dat de glijhoek met half uitgeklapte motor niet meer ideaal is.

Netjes op de grond zag René al snel, dat er waarschijnlijk mechanisch probleem was: een handel van de brandstof-kraan moest iets verder geopend worden. Geen paniek en alles leek weer okay. Les uit het gebeurde: ook met een uitgeklapte motor is er prima te landen, mits je direct naar je veld kan op een geringe afstand. Wel bedenken (en mogelijk ook oefenen!) dat je de snelheid moet verhogen en de dalhoek veel steiler is dan normaal.

Hernieuwde start bij stralend weer en fraaie cumuls in wijde omgeving. Al snel zaten we hoog boven de Veluwe, daarna langs Arnhem richting Malden. In de verte zag ik het kruis van de landingsvelden, maar pas nadat René me er op had gewezen.

We waren snel aan de wolkenbasis en daar hoorde ik de volgende les: ga er niet te dicht onder hangen. Niet alleen vanwege gevaar, andere kisten die je mogelijk niet ziet. Je bent ook al snel het perspectief op andere wolken in de buurt kwijt en kan niet goed meer beoordelen of ze er geschikt uitzien!

Tijdens het draaien gaf René me nog een suggestie voor thermiek-vliegen: aanpassen van je cirkel doe je niet vaker dan één keer per volle ronde. Anders ben je correcties op correcties aan het maken en raak je het zicht kwijt op 'wáár meer stijgen en meer dalen zit. Ook viel me op, dat de vliedsnelheid flink wat hoger was dan ik tijdens het thermieken was gewend en onderwezen. Een kwestie van persoonlijke voorkeur? Of verschillende manieren van vliegen, per thermiek-sterkte en -hoogte? We hadden nog uren in de lucht kunnen blijven voor het avond werd, maar René had een wachtende vriendin op het veld en ik een afspraak elders. Heerlijke vlucht en terug naar het veld . . . de toren was al weg en het veld nog helemaal leeg!

Voor zaterdag 23 april had Ronald de Gelderse 1-daags georganiseerd. Nou ja, met een heel team van andere vliegers dan. 'Wie nog nooit ver overland was geweest, kreeg een unieke kans: met een instructeur meedoen!' Dat leek me helemaal te gek en daarom meteen aangemeld. Ik kon meevliegen met Wibro.

Ja, dan kom je in een wereld van wedstrijdreglementen, die voor mij meer leken op een mix van een kruiswoordpuzzel en een volledig nieuwe studie. Ik contact met Ronald. 'Maak je geen zorgen, Wibro weet dat allemaal.' Dan nog de spanning of het weer wel zou meezitten. De voorspellingen waren een paar dagen ervoor toch verre van ideaal. Spanning dus, en toch maar alle warme spullen klaarleggen. Schaatskleding er onder, want vanaf Spitsbergen was een stevige arctische stroming op komst. Vrijdagavond bericht op de web-site en via email: 'Het gaat door!' Dus zaterdag naar Terlet.

Rond 08:00 uur melden in de werkplaats. De eerste teams waren al aan het scharrelen met aanhangers, de parkeerplaats werd omljnd. Er zouden ongeveer 40 kisten meedoen. Bij de inschrijving werden kaarten uitgereikt en de te vliegen routes voor verschillende prestatie-klassen, zoals clubklasse, solo tot en met de tweezitters. Onze opdracht was een driehoeks-vlucht Terlet – Raalte – Stadlohn Airfield – Terlet. Op onze lijst stonden de navigatie-coördinaten, de afstanden per been van de driehoek en de koersen keurig aangegeven. Totaal bijna 160 km voor de tweezitters, hemelsbreed gemeten. Twee radiofrequentie: eentje voor de wedstrijd en nog een 'Hallo frequentie'.

Op de wedstrijd-frequentie wordt dan steeds omgeroepen over hoeveel minuten de starttijd ingaat voor de verschillende klassen. Als laatste komen de tweezitters en we vliegen op ongeveer 1400 meter terug richting Terlet – startpunt.

Met Wibro vlieg ik in de DG-500M. Een zelf-startende tweezitter. Wibro laat me zijn camper zien, waar alles aanwezig is om te wonen. Alleen de koffie was vergeten en we moesten ook nog snel wat benzine halen in Arnhem. Dan de al opgestelde kist vlot uit de pyjama halen, aftanken en rustig lopen naar de box-plekken.

'Ja, als je vliegmaten van een kist hebt, is er altijd wat'. Hans van der Meij ondersteunt Wibro met de elektronica en ook met het schoonmaken van de kist. 'Je hebt mensen die er nogal slordig mee omgaan', meldt Hans lachend, als we wat stro op de bodem zien liggen en de propeller niet helemaal insectenvrij: 'die mede-vliegers, da's nogal vunzig volk'.

Wibro heeft net geroemd over de elektronische kennis van Hans: hij schreef zelf het handboek voor de vluchtcomputer, maar heeft nu zelf een probleem met het invoeren van de vlucht-coördinaten. Een andere coördinaten aanduiding, begrijp ik tijdens de gesprekken bij het puzzelen. Eindelijk lukt het en Wibro vraagt wel drie keer: 'Hans moet ik straks alleen nog de "aan" knop indrukken?' 'Ja' antwoordt Hans ook wel drie keer. Mijn leerpunten zijn dan ook: op elk onderdeel kan er iets fout gaan en . . . daarna is het vooral weer wachten tot de starttijd. Daarom maar even oefenen met de chutes, instappen om te kijken of ik goed zit, waar ik mijn eten en drinken kwijt kan en testen van de intercom tijdens het draaien van de motor. Met de radio hoef ik niet te bemoeien!

We kijken naar de lucht en zien hier en daar al forse buien, maar ook prachtige cumulus. De wind haalt aan en de windzak staat soms al strak en redelijk dwars op de baan.

Rond 12:30 uur de eerste start. De Husky maakt een testronde en kijkt meteen of er goede thermiek is. Ruud (Holswilder) landt weer en de eerste lierkabel ligt al klaar met een eenzitter eraan. Wij staan opgesteld aan de andere zijde van de strip, waar gesleept wordt en de zelfstarters omhoog gaan. Nog één kist voor ons en daar gaan we. Indrukwekkend motorlawaai, maar ik hoor Wibro prima door de koptelefoon. De strip is drassig, de kist zwaar, maar we komen los. Dan gaat het prima; in no-time een flinke bel en we zitten snel op 1200 meter.

Ik dacht op dat moment 'daar gaat hij dan', maar zo werkt dat dus niet. We 'wachten' op flinke hoogte in de buurt van Terlet, tot we mogen starten.

Er wordt in verschillende klassen na elkaar gestart. Elk op een ander tijdstip en met het passeren van een vooraf aangereikte coördinaten van de startlijn. We verkennen daarom de thermiek eerst een half uur iets verder van Terlet richting Eerbeek, Apeldoorn en zelfs even richting Teuge. Prima wolken, af en toe opletten voor een bui!

Dan merk ik opnieuw een belangrijk leer-punt: de snelweg naar Apeldoorn ligt breed recht voor en onder ons en ik herken elke bocht. Maar niet de kruising A-1 en de weg via Teuge naar Busslo en Deventer. Die ligt haaks op onze vliegrichting. Terwijl alle meertjes direct herkenbaar zijn! De hoogte en de hoek waaronder je kijkt is dus van grootbelang voor herkenning van wegen! En de dorpjes lijken soms verrassend op elkaar!

Tijdens het draaien en steken hoor ik hoe er geschakeld wordt tussen de flap-standen, waardoor de invalshoek en draagkracht kan worden vergroot of – bij hoge snelheid – juist verkleind kan worden en de weerstand verminderd.

Nu wordt onze klasse opgeroepen: 'nog vijf minuten en dan gaat onze tweezitter-klasse.' Wibro vliegt terug richting Terlet en dan vanaf 1400 meter ineens steil omlaag naar 1000 meter over de startlijn. Die moesten we kennelijk exact op die maximale hoogte zien te passeren.

Na de start zien we prachtige wolken en alleen in de verte een paar buien. Ook even buiten Apeldoorn is er eentje. Het navigeren lijkt eenvoudig: in de verte zie ik de meertjes van Busslo en daarna heel helder de IJssel en Deventer. Waar ik scherper op moet letten zijn kisten in de buurt. Liefst ver voordat ik de Flarm zie verkleuren en lawaai hoor gillen. Het valt me op hoeveel het uitmaakt, wáár zo'n andere kist zit ten opzichte van een wolk of van de zon. Van de één een glashelder beeld, tot de ander als een vlek die zich bijna niet aftekent!

Ook toch een lichte schok als ik een mede-vlieger met een bloedgang voorbij zie komen met steek-snelheid en dan in de tegengestelde richting. Dat moet soms wel zo'n 300 km/uur snelheidsverschil inhouden! Scherp blijven en snel aangeven 'op 11 uur een kist, schuin boven ons.' Dichterbij draaien in de zelfde bel lijkt me minder gevaarlijk, omdat we elkaar dan al royaal gezien hebben. Behalve dan wanneer je er bijna recht onder of er vlak boven zit. Zeer leerzaam en we hebben beiden geen seconde aandacht te verliezen.

Vanaf Deventer naar Raalte merk ik ineens, dat we links of rechts langs een bui moeten. Tot grote verrassing geen snel dalen vlakbij de bui, maar flink stijgen! Daar zit vast wel logica in: de felle luchtstroom met water omlaag zal ook ergens aangevuld moeten worden. Dan graag bij ons, als we weer hoogte moeten tanken. Wibro rondt het keerpunt bij Raalte op zijn computer; ik zie alleen het stadje goed onder me. Wat me na Raalte vooral opvalt is, dat het aantal goed herkenbare plaatsen, kanalen of rivieren afneemt. Vast niet goed genoeg geoefend op Google Maps. De Route naar Stadthohn toont steeds meer buien, die we moeten ontwijken; af en toe horen we op de radio ook waarschuwingen van Duitse vliegers voor de buienlijnen.

Als we 'steken' hoor ik een paar klikken van de flaps bedienen en daarna gaat de snelheid flink omhoog. Krijgen we onverwachts ineens toch flinke thermiek, dan het omgekeerde. Bij zo'n steek even tijd om mijn brood te eten. En ik merk dat het drinken buiten bereik ligt. Bij het vastzetten van de riemen 'even de drink-zak achter me gelegd' en nu kan ik toch niet simpel bij die drink-slang. Niet vergeten voor een volgende vlucht. Nu is het niet erg, want het is koud en de lagen schaatskleding zijn meer dan nodig.

Ineens de vliegstrip van Stadlohn onder me. Ik betrap me erop, dat ik ondanks mijn kaart en ook nog een oude Garmin wandel-navigator bijna niets herken. Die navigatie-vaardigheid moet dus grondig geoefend worden, voor elke route die je nog niet meerdere keren hebt verkend! Je zou het immers ook moeten kunnen zonder elektronica!

Op het laatste been, terug naar Terlet, neemt het aantal buien fors toe en de thermiek wordt grilliger. Ik zie een viertal kisten heel laag en ver voor ons uit. Eentje staat al aan de grond. Gelukkig treffen we ver naast de buien opnieuw thermiek, de motor hoeft niet uit, en komen zo voorbij Groenlo, Ruurlo en Zutphen op voldoende hoogte voor een 'final glide'. Niet ver voor de finish, in de buurt van Eerbeek, zien we nog een kist aan de grond.



Het wordt donker in de lucht, we steken het laatste stuk op final glide, melden ons voor final en gaan op circuit voor landing. We kiezen voor een lange landing vlakbij de parkeerplaats van de kisten in pyjama's. De laatste meters, nog een flinke zwiep omhoog nog en dan staan we rustig aan de grond.

Stilte naast ons, gitzwarte lucht voor en daarom maar snel weer alles opbergen in de hoezen. Hans is al uit de camper van Wibro gesneld; altijd voor hulp beschikbaar en geeft ons zorgvuldig de micro-sd kaart om die later te kunnen uitlezen voor OLC. Ruim

drie uur gevlogen in spectaculair weer! Ik maak snel een foto van de naderende stortbui en dan de laatste spullen ruimen, de auto's naar beneden, naar een drankje in de Thermiekbelt, of soms nog een paar mensen halen die nog 'buiten staan.'

Wibro, het was een super-ervaring, een heerlijke vlucht en daarvoor dank!

Roel Westerhof