

NIEUW TEUGS RECORD

Door: Maurice Peters

Datum: 17 juni 2020

Soms, heel soms heb je van die momenten dat alle puzzelstukjes in één keer in elkaar vallen. Het afgelopen pinksterweekend was voor mij en Bert van de Bunte zo'n moment. 29 mei, de vrijdagavond voor Pinksteren, was een heerlijke zachte voorjaarsavond en met een paar man zaten we buiten onder het genot van een biertje te genieten van de prachtige zonsondergang. Het gesprek ging over de Sedbergh en het idee om weer eens overland te gaan vliegen met deze kist. Dat was al een lange tijd niet meer gedaan. Luc van der Stee opperde dat het Teugse afstandsrecord op de Sedbergh van 150 km op naam van Hugo Drijver nu maar eens verbroken moest worden. Nu lijkt 150 kilometer met een zwever geen heel bijzondere afstand, zeker niet als je bedenkt dat in de weken daarvoor tot vijf keer toe een 1000 kilometer afstand is gevlogen, maar voor de Sedbergh ligt dat toch een tikkie anders.

Voor diegenen die hem niet kennen, de Sedbergh is een zweefvliegtuig die net na de tweede wereldoorlog door de RAF werd gebruikt als trainingsvliegtuig. De RAF moest in korte tijd het aantal vliegers weer op peil brengen dus een gedegen selectie aan de voordeur was geen overbodige luxe. De rekruten werden samen met een instructeur gedurende één tot twee weken in de Sedbergh gezet en kregen een heel basale vliegopleiding. Zodra de rekrut een zuivere bocht kon vliegen mocht hij doorstromen naar de gemotoriseerde opleiding. Met een glijgetal van 1:21 is het ten opzichte van de huidige kunststofkisten een vliegende grindtegel zonder enige vorm van luxe. De enige luxe die je aantreft in deze kist is dat ze standaard uitgerust zijn als cabrio uitvoering. Een open cockpit waarbij je heerlijk met de wind in de haren en de vliegen tussen je tanden je volledig één waant met de buizerds en andere gevederde soortgenoten.



Terwijl we aan het mijmeren waren over het verbreken van het record, keek Bert naar de meteo voor de komende dagen. "Als we dat record willen verbreken moeten we het morgen doen!" Helaas had Luc, de peetvader van dit briljante idee (nogmaals bedankt, Luc) andere plannen voor de volgende dag, dus spraken Bert en ik af om de poging te wagen. Dus de voorbereidingen werden in gang gezet.

De volgende dag (zaterdag 30 mei) vroeg uit de veren, eten en drinken regelen en om 9:30u de kist naar buiten. Het was een drukte van jewelste op de strip maar we mochten gelukkig de eerste sleep pakken zodat we direct bij het begin van de thermiek de lucht in konden. Om 11:15u. konden we starten en we werden met een perfecte snelheid opgesleept door de PH-KNE. Na het ontkoppelen hadden we vrijwel direct de eerste bel te pakken die ons naar een comfortabele 6000 voet bracht. Dat was een hoopgevende gedachte. De grote hamvraag was echter hoe ver de thermiekbellen uit elkaar lagen en of we tijdens het steken tussen de bellen niet te veel hoogte verloren. Gelukkig was dat nog wel te overzien. Toen we bij de volgende bel kwamen hadden we ongeveer 1500 voet hoogte ingeleverd. Dat was acceptabel dus besloten we om geen enkel risico te nemen en gewoon iedere thermiekbel die goed genoeg was uit te draaien om vervolgens weer verder te gaan.

Vrijwel direct na het passeren van de Duitse grens bij Elten kwamen we in een super bel terecht waarbij de variometer helemaal boven in de hoek uitsloeg. Dat hield in dat het met meer dan 5 m/s omhoog ging! Nu is een 5 meter bel in een normale zwever al een unieke ervaring, maar in deze kist was het helemaal bijzonder. Je hebt echt het idee dat je door een onzichtbare hand opgetild wordt. Leuke bijkomstigheid in deze kist is dat onze hoogtemeter de hoogte in voet aangeeft in plaats van meters. Bij een bel als deze zie je de hoogtemeter echt bewegen als een stopwatch. Gelukkig vlogen we in het Duitse luchtruim want deze bel bracht ons zonder enige problemen naar een indrukwekkende hoogte van 7300 voet. Toen we de bel volledig uitgedraaid hadden zetten we koers naar Emmerich. We waren inmiddels al een uur onderweg en op deze hoogte begon de kou goed door te dringen. Tijdens het thermieken vlogen we ongeveer met een snelheid van 30 knopen maar tijdens het steken tussen de bellen in voerden we de snelheid behoorlijk op tot een 45 – 50 knopen om een beetje de snelheid er in te houden.

Even voorbij Emmerich ligt het vliegveld Emmerich – Palmersward. Voor mij was het passeren van dat veld wel een bijzonder moment om dat ik ooit in een vorig leven mijn zweefvlieg carrière daar ben begonnen. Nu vloog ik daar op ruim 2 kilometer hoogte, met een houten kist en bezig met één van de grootste zweefvlieg uitdagingen in mijn loopbaan als zweefvlieger. Ik was op dat moment fucking trots dat ik dit kon en mocht meemaken.

Het volgende doel was Wesel. Kijkend naar het landschap zagen we de brug over de Rijn. Even dachten we dat dat Wesel al was.... Mis, er zit nog een brug bij Rees dus op naar de volgende brug.

Na een ongeveer uur konden we dan eindelijk Wesel ronden en de foto op de appgroep zetten.



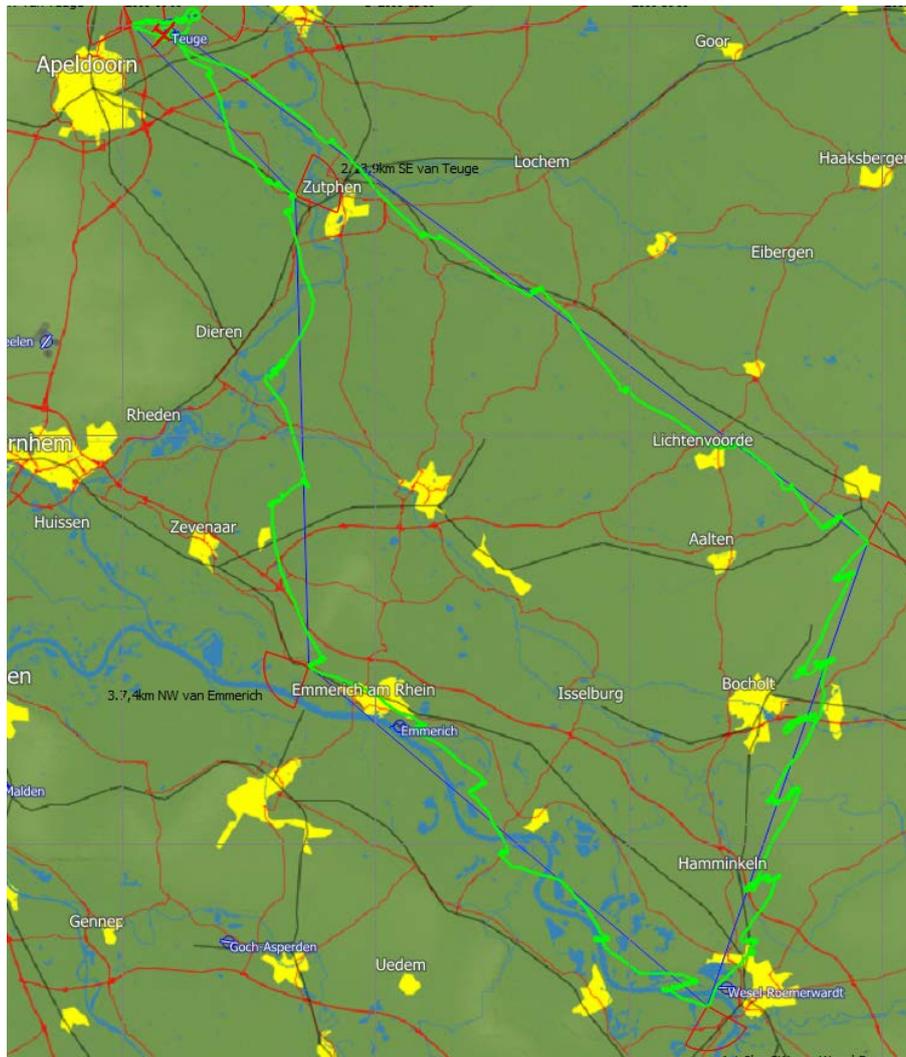
Ons volgende doel: Stadtlohn.

Dit was het pittigste stuk van onze hele tocht. Hier hadden we de wind behoorlijk tegen. Volgens de voorspellingen zou de wind later op de dag wat aantrekken, en dat begonnen we goed te merken. Inmiddels begon de kou echt een duit in het zakje te doen waardoor we beiden merkten dat de concentratie wat af begon te nemen. Gelukkig hadden we een dekbed meegenomen die we over onze benen hadden gelegd, dat scheelde wel wat maar het bleef koud! Bert zei op een gegeven moment: "Maurice vlieg jij weer even?" en zodra ik de controls had, kroop Bert helemaal onder het dekbed en met de tablet in de hand was hij aan het navigeren. "Ietsje meer naar links aanhouden" hoorde ik vanonder het dekbed. Inmiddels leek het of we Bocholt nooit voorbij kwamen. Elke keer als we gingen thermieken werden we door de tegenwind van zo'n 20 knopen gewoon weer teruggeblazen richting Wesel. Toch was de thermiek goed, zo goed zelfs dat we op dit stuk een hoogte bereikten van 7800 voet!



Een slordige 10 kilometer vóór Stadtlohn besloten we om weer richting Teuge te vliegen. Nu met de wind vol in de rug. We waren inmiddels een uur of vier onderweg en de vermoeidheid begon nu echt toe te slaan. Door de kou, in combinatie met langdurig geconcentreerd bezig zijn, merkte ik dat zweefvliegen echt wel een sport is. En onder deze omstandigheden vond ik het gewoon topsport.

Met de wind in de rug "flitste" het landschap onder ons voorbij. Lichtenvoorde, Groenlo.... Ja we zagen de IJssel!!! Oh nee toch niet, dat is de Rijn. Uiteindelijk kwam Zutphen in beeld. We hadden nog een comfortabele hoogte dus besloten we nog één belletje voor Zutphen mee te pakken en dan richting Teuge om onze hoogte er af te vliegen.



Na 4 uur en 45 minuten zetten wij de kist veilig aan de grond. Paars van de kou, een houten kont en benen zo slap als een vaatdoek! Maar jeetje, we hadden het gered! 180 kilometer op de teller, een nieuw record! Het is maar goed dat ik vooraf niet wist hoe zwaar het zou zijn, dan was ik er niet aan begonnen.



Maurice Peters