



# Ed Revenberg

door Gijsbert Hoogerkamp & Anniek Peters



Ed Revenberg was op zaterdag 21 mei vervroegd teruggekeerd van een vliegvakantie in Annecy. De weersomstandigheden aldaar waren hem erg tegen gevallen, hij had er nauwelijks kunnen vliegen. Zodra de caravan de dag erna enigszins was uitgepakt, reed Revenberg naar het lierveld in Toldijk, de thuisbasis van de Gelderse Schermvliegers. De wind was hard en het was behoorlijk thermisch. "Ik vroeg aan Michiel Schaafsma, de lierman, om mij rustig op te lieren. Na 30 meter vloog ik gelijk een bel in en ging ik hard omhoog. Boven de lier, op 200 meter heb ik afgekoppeld. Die bel bracht me gelijk naar zo'n 600 meter hoogte. Hierna was de thermiekbelt op en ben ik op zoek gegaan naar een nieuwe bel. De wind was hard en dreef me richting Gorsel. Voor me lagen uitgestrekte bossen, als ik hier geen nieuwe bel zou vinden, was dat dus een vervelend landingsgebied. Gelukkig vond ik weer een bel die me tot 1250 meter bracht". De wind voerde hem vervolgens een heel eind weg, maar na het natuurgebied De Holterberg begon hij toch wat zenuwachtig te worden aangezien zijn vario al heel lang niet meer had gepiept. "Tot over Nijverdalen was het vechten om boven te blijven, ik was er bijna uitgezakt. Op 180 meter was ik al aan het zoeken naar een landingsplaats toen ik weer een forse bel in vloog die me met drie meter per seconde in een ruk naar 1800 meter bracht." Vervolgens vloog Ed rustig van wolkje naar wolkje over onze noordoostelijke provincies.

In de buurt van Emmen vierde hij een feestje in de lucht, want de magische 100 kilometergrens was een feit. De Gelderse Schermvliegers, een clubje van zo'n twaalf enthousiaste lierders, onder wie maar liefst vier kernploegleden, hadden al jarenlang het doel eens meer dan 100 kilometer te vliegen. Het record in dit gezelschap stond al vier jaar lang op naam van Hans Weide, die 92 kilometer had gevlogen. "Overigens ben ik niet de enige van deze groep die deze dag over de magische 100 kilometergrens heen vloog. Ik hoorde al over de radio dat Hugo Robben achter me aanvloog, dus toen heb ik mijn speedstelsel maar even ingetrapt. Hugo is uiteindelijk niet ver van mij geland en heeft een afstand van 105 kilometer gevlogen." Met weinig moeite vloog Ed vervolgens op wolkenbasis verder richting Stadskanaal, waarna de cumulus overgang in melkbewolking. "Toen was het uit met de thermiek, en dus met de pret. Boven Vlagtwedde had ik de keuze om in the middle of nowhere ergens op een kale akker te landen of vlakbij een dorpie waar altijd wel een kroeg in de buurt is. Ik koos natuurlijk voor de laatste optie, maar daarvoor heb ik mij wel vanaf 500 meter hoogte met een steilspiraal naar beneden gewerkt. Achteraf had ik wel een beetje spijt, want op mijn glijhoek had ik nog zeker 5 kilometer erbij kunnen pakken...".

Ed Revenberg, 47 jaar, is zo'n 13 jaar geleden begonnen met schermvliegen, nadat een skileraar hem enthousiast had gemaakt. Voor die tijd deed hij veel aan off-the-road motorcross en maakte hij met veel kabaal de bossen op de Veluwe onveilig. "Vroeger kon dat nog wel, maar ze begonnen steeds meer gebieden daarvoor af te schermen, dus keek je op den duur alleen nog maar achterom of er geen boswachter of politie achter je aan zat. De lol ging daar dus wel vanaf". Wat betreft de legaliteit van het schermvliegen hebben ze het bij de Gelderse Schermvliegers serieus aangepakt. Alle clubleden hebben vrijwillig deelgenomen aan het onderdeel voorschriften van het examen voor zweefvliegers en hopen daarmee veilig gesteld te hebben dat zij als schermvlieger in Nederland ook in de toekomst legaal overland mogen blijven vliegen.

Zijn liefde voor het overlandvliegen heeft Ed van zijn toenmalige instructeur, Steven Mader, die enkele jaren geleden helaas is omgekomen bij een vlucht in Italië. Steven was een van de pioniers op schermvlieggebied in Nederland. Hij heeft Ed het schermvliegen geleerd en al gauw ging Ed hem helpen als starthulp en als lierman. "Dan werd ik gebeld door Steven: 'Het is prachtig weer om overland te gaan, ik heb alle leerlingen afgebeld, kom gauw naar het lierterrein dan gaan wij vliegen.' Zijn vrouw lierde ons dan op en over de radio bracht hij me de kneepjes bij door heel enthousiast te roepen dat ik moest indraaien en dat ik vooral moest volhouden". Als tip voor andere beginnende overlanders geeft Revenberg desgevraagd aan dat het vooral van groot belang is altijd te willen vliegen. "Zorg dat je ieder weekend op het lierveld bent, of klaar om er naar toe te gaan als het weer mooi blijkt". En verder: "Blijf er altijd voor gaan, een nulletje is ook thermiek. Geef niet op tot je aan de grond staat".

Volgens Revenberg wordt het liervliegen erg ondergewaardeerd door veel Nederlandse piloten. Wat hem betreft is vliegen in Nederland enorm leuk en vooral ook veiliger dan vliegen in de bergen. De thermiek hier in Nederland is rustiger dan in de bergen. De uitdaging is daarentegen niet minder groot, want het vinden van thermiek is boven vlakland lastiger dan in een berglandschap. Het liervliegen in Nederland zou een flinke positieve impuls kunnen krijgen als de KNNvL dit meer zou promoten en ondersteunen. Zo zou de afdeling schermvliegen zich volgens Revenberg meer kunnen inspannen om officiële en goede startplekken te creëren. "Bijvoorbeeld zo'n vliegveld Terlet, daar kan de afdeling schermvliegen zich toch best eens hard voor maken dat er een samenwerking komt met de zweefvliegers?".

Over de Nederlandse kampioenschappen liervliegen is Revenberg weinig positief. "Het is een loterij. Ik zou liever zien dan deze kampioenschappen vervangen

worden door een soort OLC waarbij de beste vijf overlandvluchten tellen die je in een jaar gevlogen hebt. Dat is eerlijker, want iedereen krijgt dezelfde kansen. Bij het Nederlands Kampioenschap kan het van invloed zijn of je 's morgens wordt opgelierd of dat je pas 's middags aan de beurt bent. Bovendien kan bij zo'n OLC iedereen meedoen en hoef je geen rekening meer te houden met een maximaal aantal deelnemers". Een veel grotere afstandsvlucht dan zijn huidige record is in Nederland een lastige uitdaging. "Tja, dat wordt moeilijk in Nederland, dan zul je al snel moeten uitwijken naar een andere, zuidelijker gelegen startplek. De ruimte is krap en je hebt daarbij te maken met veel beperkingen, zoals in het westen de TMA Schiphol, vlieg je naar het zuiden dan stuit je op Niederrhein en de vele vliegvelden in Brabant en richting het oosten heb je te maken met het Ruhrgebied met zijn vele vliegvelden. Eigenlijk kan je alleen naar het noorden, en daar houdt het aan de waddenkust natuurlijk ook een keer op." Tot slot de vraag hoe lang het record zal standhouden. "Ik denk dat het nog wel een jaartje kan staan, maar daarna zal het wel snel worden gebroken. Het materiaal wordt beter en de schermen steeds sneller. Ik geniet er nog maar even van!".



15