J'ai été jouer dans la cour des grands !

Un jour de février 2005, au cours d'une discussion, José Vande Veken, moniteur à Liernu, parle de sa participation aux prochains championnats du monde ULM. Une petite lumière fait directement tilt dans ma tête, mais je n'en laisse rien paraître. Je veux d'abord en parler avec ma chère et tendre. Merci à elle qui se laisse facilement convaincre et qui va me permettre de vivre une belle épopée. Et tant que j'en suis aux remerciements, je voudrais déjà remercier tous ceux qui nous ont aidés, à commencer par Dumbo, Johan, Willy, Carlo, Betsy, mais aussi Olivier, Alain, Christian, Roland et tous les autres qu'il n'est pas possible de citer tant ils ont été nombreux.

Dumbo, allias Alex BENOIT, pense également participer à ces championnats. Il débute les entraînements avec Johan VAN RIET qui était l'équipier de José aux championnats d'Europe au Portugal en 2004. Nous décidons de nous entraîner une fois par semaine à partir du 26 avril sur base de l'expérience vécue au Portugal par José et Johan.

Les premiers entraînements se font avec l'Eurofox de José car le Coyote S6ES qu'il fait monter n'est pas encore prêt. Il devrait être prêt au début de mai. Nous nous entraînons à naviguer précisément à la carte (ne pas dévier de sa route de plus de (250m) et à une vitesse sol constante. Le but est d'arriver aux points tournants dans la seconde des temps calculés avant le départ. Hé bien, ce n'est pas évident du tout. La navigation, passe encore. Mais arriver au point tournant à la seconde près, dur dur ! De plus, la préparation du vol prend beaucoup trop de temps. Au moins, on sait qu'il y aura du travail et que l'on ne s'entraînera pas pour rien.

Les entraînements s'enchaînent. Nous testons différentes techniques de vol, à vitesse sol ou air constante. J'écris un programme en Excell pour nous aider à calculer nos vitesses air et dérives par rapport au vent et aux routes. On se fait construire des lattes permettant de pointer chaque minute de vol suivant les vitesses voulues, on trouve les chronos idéaux pour nos navigations, on complète la panoplie de matériels nécessaires aux navigations dont l'achat de 20 cartes IGN françaises, des compas, des crayons , des marqueurs de toutes sortes... Je demande à l'IGN de Belgique de m'imprimer une carte spéciale au 125000ème pour nos entraînements, etc. Bref, nous espérons que ces entraînements nous permettrons de limiter au maximum les mauvaises surprises durant les championnats. Le but est de nous mettre le plus possible en situation de championnats pour ne pas tout découvrir durant ceux-ci.

Avec le temps, nos techniques se perfectionnent. La navigation au cordeau ne nous pose plus vraiment de problèmes, y compris les navigations en arc de cercle. Les temps de passage aux points tournants se rapprochent de la seconde. Le badin est calibré. Les essais d'atterrissages de précision, atterrissages courts avec ou sans banderole à 1m, décollages courts avec banderole à 1m se succèdent. Les essais de consommations sont de plus en plus précis, on va même jusqu'à la panne sèche afin de connaître précisément ce qui resterait dans le réservoir ou les conduites. Tout est systématiquement consigné afin de nous permettre de faire les bons choix le jour des épreuves.

Entre temps, Dumbo a décidé de ne pas participer à ces championnats. Il comprend qu'il n'a pas la machine idéale pour ce type d'épreuve. De plus, dame nature l'ayant doté d'une bonne constitution, et malgré la perte de 20kg, il se doit de constater que machine et équipage flirteront trop avec la limite des 450Kg que pour prendre le risque de s'engager dans une telle aventure. Cependant, il restera, tout comme Johan, dans l'équipe d'assistance au sol.

Tous ces entraînements se passent bien. L'entente dans l'équipe est excellente. Les aides sont constantes. Les dernières semaines, on double le temps d'entraînement et on redouble nos efforts de régime pour atteindre le poids idéal. J'ai oublié de dire, que début juin, à l'arrivée du Coyote, José s'est empressé de le mettre sur les balances de la Belgian ULM Federation. Le verdict ne s'est pas fait attendre. La machine était un peu plus lourde que prévue et l'équipage devait maigrir de 5kg par tête de pipe. Ce n'était pas une bonne nouvelle pour moi, car je sortais déjà d'un régime qui m'avait fait perdre 15kg. Il me faudrait donc atteindre les 20kg. Et chose extraordinaire, Aussi bien José que moi-même y sommes arrivés. Nous pouvions partir en étant certain de ne pas flirter avec la barrière fatidique des 450kg, en ce compris les 22kg d'essence obligatoires.

Bref, après nos 4 mois d'entraînements, nous nous sentons mieux armés pour les championnats, mais en même temps, on se rend compte que l'on n'a pas encore pu explorer tous les domaines de vol que nous aurions voulu. Nous aurons encore 4 jours sur place pour parfaire nos connaissances.

Samedi 13 août, nous chargeons la caravane mise à notre disposition par Carlo. Il va faire le lendemain un aller-retour à Levroux pour l'y déposer et installer le campement. Je voudrais ici encore faire un tout grand merci à Carlo. Non seulement il met sa caravane à notre disposition, mais en plus il nous la convoie à l'aller, il reviendra vers la fin des championnats pour nous encourager, il logera sous tente pour laisser le confort de la caravane aux deux compétiteurs que nous sommes, il la ramènera à Liernu pour permettre son déchargement, et enfin le lendemain, il reprend la route avec celle-ci pour aller en vacance dans pratiquement dans la même région. Cette caravane est aussi pour quelque chose dans nos bons résultats car nous avons toujours pu dormir dans de très bonnes conditions, alors que les autres, sous leur tente et sous la pluie ….

Le palace prêté par Carlo

Mardi 16 août : Nous décollons de Liernu à 9h30. Après un beau vol sans problèmes et un arrêt technique à Pont sur Yonne, nous arrivons à Levroux vers les 16h30. Nous avons mis à profit ce vol pour parfaire nos entraînements. Nous avons encore vérifié nos consommations, nous nous sommes forcés à naviguer avec précision, nous avons terminé par un entraînement de navigation de précision avec timing. Beau résultat, car durant cette dernière heure de vol, nous sommes passés pratiquement dans la seconde prédite à chaque point tournant.

Dès notre atterrissage, nous installons notre campement. Le montage de la tonnelle de 4x10m relève du sport car le vent soutenu essaye à plusieurs reprises de nous la soulever pour la transporter à un autre endroit que celui que nous lui attribuions. Mais on aura raison d'elle et elle sera bien encrée dans le sol. Les autres tentes sont montées, le matériel est déballé et après un repas plus que frugal, malgré son prix soutenu, au restaurant de l'organisation, nous allons nous coucher un peu après minuit. Nous n'avons pas eu le temps de prendre une minute de détente, il en sera comme cela tout le reste du séjour. Il a été rare de se coucher avant 01h00 du matin, voire plus tard, et pourtant nous ne sommes jamais « sortis », nous ne prenions jamais le temps de boire un verre.

Le FK9 de Dumbo, hélice calée

Du mercredi 17 au samedi 20 août, notre temps est consacré aux entraînements, à parfaire nos données, à améliorer nos notes, à s'occuper des formalités administratives, à se préparer aux questions à poser durant les briefings, à compléter nos différentes check-lists, etc. Le jeudi, nous avons eu droit à une « training task ». Le but de celle-ci était de permettre à l'organisation de se roder et aux compétiteurs d'avoir un aperçu de ce que l'on attendrait d'eux. Le briefing a démontré que l'organisation devait effectivement se roder. On a eu un avant goût d'un manque de rigueur et de précision quant à l'organisation des épreuves. Mais on verra cela plus loin.

En tant que compétiteur, je ressens très fort un tiraillement entre les organisateurs anglais et français. On sens que chacun essaye de prendre la suprématie. La Direction de course et des marshals est anglaise, mais l'organisation sur le terrain est française. La pesée des machines montrera ces luttes d'influences, les français exigeant qu'elle soit faite par eux comme cela semblait être prévu. Je n'y ai plus revu la direction de course, ni la direction des contrôles. Bref, cette <pesée a été assez épique. Notre machine a été pesée à 427kg, 22kg d'essence compris, alors que nous avions calculé sur 445kg. Un concurrent allemand a fait repeser sa machine en affirmant qu'elle devait peser 30kg de plus. Pourtant, la deuxième pesée a donné le même résultat. Chercher l'erreur ! A ma connaissance, aucun concurrent n'a déposer plainte. Il faut dire que nous désirions sans doute tous un championnat se déroulant dans les airs et non sur le tapis vert, et tout compte fait, il vaut mieux avoir le plus de concurrents possibles. De toute façon, les pesées montrent que pratiquement chaque concurrent a une marge de près de 25 kg. Donc, chacun devait sans doute effectivement être en dessous du poids réglementaire.

J'en reviens à l'épreuve « test ». Nous avons pris toute la soirée du mercredi et la matinée du jeudi pour préparer notre navigation. Il s'agissait d'une navigation de précision jumelée à une timing et un atterrissage de précision. Nous n'aurons jamais notre résultat pour la simple raison que nous n'avions pas encore reçu nos GPS aveugles de la FFPLUM. Mais notre but était atteint. Cette fois, nous étions dans la compétition et notre esprit n'a plus quitté cette concentration jusqu'à la fin des épreuves une semaine plus tard. Cette « training task » nous a montré que nous naviguions bien et que le timing était parfait car nous avions atteint chaque point tournant dans les 2 secondes prédites. Par contre, elle a mis en lumière nos préparations beaucoup trop longues. On devra s'améliorer et on trouvera ensuite une autre manière de définir nos timings.

Samedi 20 août : Willy nous a rejoint le vendredi, Johan et Betsy le samedi. L'équipe était au complet pour la cérémonie d'ouverture ce samedi à 16h. Bien sûr, nous n'avons eu droit à une cérémonie franco-française, avec cocoricos et discours des autorités locales qui s'empressent de récupérer l'événement. Cela fait partie des choses. Les discours se terminent par une démo de Philippe ZEN sur son SINUS. J'ai beau déjà l'avoir vu à plusieurs reprises dans différents meetings, cela reste impressionnant. Fallait-il la terminer par un looping ? La cérémonie se termine par un lâcher de parachutistes à partir de 4 ULM, dont deux ont démarrés leur moteur au milieu du public. Défaut d'organisation ou désir de se montrer ??? Peu importe, place à la compétition.

Johan, Dumbo, Frédéric, Willy, José et Olivier. Betsy joue la photographe

A 18h, premier briefing pour les premières « task » du dimanche. Pas coton du tout. La couleur est annoncée. Il s'agit de suivre un arc de cercle à vitesse sol constante, on enchaîne directement par un tracé d'un oiseau sur la carte sur lequel il faut trouver une série de photos et de marques au sol, dont l'une donnera un cap à suivre pour trouver l'aérodrome de destination. Bien sûr, le « backtrack » est interdit et sera sanctionné de 0 point pour l'ensemble de l'épreuve. A l'arrivée sur l'aérodrome, il faudra atterrir en posant les roues dans un mini-porte avion de 6m de long sur 10 de large. Sur place, on aura un autre briefing nous donnant l'épreuve suivante pour le retour à Levroux.

Dimanche 21 août : Première épreuve et première déception. Nous avons raté la marque permettant de trouver le cap de l'aérodrome de destination. Pourtant, aux dires de Philippe ZEN qui était derrière nous, nous l'avions survolée à la verticale. Bref, on est obligé d'ouvrir l'enveloppe nous situant cet aérodrome et on perd d'emblée 700 points. Nous les traînerons toute la semaine. Pourtant, nous avons fait, à nos yeux, une belle course. Le tracé GPS de notre arc de cercle est parfait. On croirait qu'il a été fait au compas. Nous avons superbement dessiné l'oiseau mais ne trouvons que 6 des 9 photos, et aucunes marques au sol (il y en avait 4). En fait, on peut dire que nous avons raté en partie cette épreuve et que ceci est dû au manque d'expérience. Nous avons beau savoir ce que nous devons chercher, notre esprit ne l'a pas encore intégré.

L'après-midi, l'épreuve consiste en une première route qui nous est donnée sur une carte et sur laquelle il faut trouver une marque au sol qui détermine un changement de cap. Sur la route idéale, la direction de course a placé des portes cachées qui seront vérifiées sur les traces GPS. Il s'agit de deux points pris à 250m de part et d'autre de la route. L'épreuve complète est faite d'une succession de 6 marques

donnant chacune un changement de cap sur lequel il y aura des portes cachées. A l'arrivée, il faut faire un atterrissage de précision. On appréhende cette épreuve puisque nous n'avions trouvé aucune des 4 marques de la première épreuve. Sans en rien dire à José, je me dis que si on rate cette épreuve, on pourra aller se rhabiller.

Nous trouvons toutes les marques et nous sommes persuadés d'avoir passé chaque porte cachée tellement notre navigation a été presque parfaite. Notre moral remonte au zénith, d'autant que beaucoup d'autres concurrents, et non pas des moindres, ont fait nettement moins bien. On devrait faire le plein de points. Malheureusement, l'organisation des résultats est telle, que nous n'aurons les résultats que 3 jours plus tard et, oh étonnement, on aurait raté 2 portes cachées. Cela me semble impossible mais nous attendons de pouvoir recevoir les « download » de nos traces. Quant enfin on les recevra, je m'apercevrai que les points tournants sont mal positionnés dans le programme utilisé par la direction de course. Je rédige immédiatement une « complain » que je remets à Rob KEENE, le Directeur de course. Nous n'aurons jamais de réponse, mais ceci on en reparlera plus loin lorsque je vous parlerai de mon marathon sur le tapis vert.

Lundi 22 août , briefing à 8h30 où l'on nous donne une épreuve de consommation couplée à une épreuve de navigation. Il s'agit de passer à la verticale d'un maximum de châteaux d'eau repris sur une carte donnée par Rob tout en ne recevant que 14kg d'essence. De plus, il faut en survoler 3 dans les 10 secondes d'un temps que nous devons prédire et enfin, il faut trouver une balise mobile qui se trouve sur la remorque d'un véhicule qui passe son temps à rouler entre 3 sorties d'autoroute. Pour corser le tout, Rob nous prévient qu'il a relevé les châteaux d'eau sur une carte et qu'il est possible que certains n'existent pas. Si tel est le cas, il faut passer à la verticale du château supposé pour marquer les points. Bref, il faut être sûr de sa navigation.

Nous mettrons beaucoup trop de temps pour préparer cette épreuve, à tel point que l'on devra piquer un sprint pour rejoindre notre Coyote afin de décoller à temps, soit 15h09. N'ayant pas la vitesse des Sinus, Lambada ou autre MCR, nous ne savons pas aller chercher tous les châteaux. Par contre on s'est fixé de prendre les points bonus des 3 balises « temps » et de voir en route si l'on peut prendre la balise mobile qui vaut tout de même 300 points, soit l'équivalent de 3 châteaux. En cours de route, on délaissera volontairement le temps d'une des trois balises pour aller chercher la balise mobile. Les deux autres balises temps sont passées dans les 3 secondes, et nous passerons aussi par 2 châteaux d'eau qui n'existaient pas. La précision de notre navigation nous permet d'aller chercher toutes les balises que nous avions prévu de prendre et l'on rentre avec encore un peu d'essence (peut être 5 minutes). Durant les 2h15 de cette épreuve, je n'aurai eu le temps de regarder dehors que durant peut être 20 minutes. Je n'ai pas arrêté de tracer des points de références, de faire des calculs dans tous les sens, de contrôler que l'on est bien sur le château d'eau voulu, etc. Là aussi, nous sommes content de nous, car manifestement, pour cette épreuve, on doit être dans le top 5. Mais encore une fois, nous aurons la surprise de voir qu'un château d'eau ne nous est pas attribué. Encore une erreur de positionnement dans le programme. Et hop, une nouvelle « complain » chez Rob qui admettra son erreur et nous redonnera nos points.

A peine rentré de vol, il me faut courir avec Johan et Olivier au briefing de 19h00 où l'on nous explique l'épreuve du lendemain. Elle consiste en une navigation à partir d'un premier track donné, de trouver des balises au sol nous donnant un changement de cap jusqu'à l'arrivée vers un aérodrome inconnu. A chaque balise de changement de cap, il faut tracer un cercle de 2,5miles de diamètre dans lequel il faut trouver un maximum d'autres balises. A l'arrivée à l'aérodrome inconnu, il faudra poser les roues dans un « boxe » de 6m de long, re-décoller avant 75m, se reposer 75m plus loin dans une deuxième « boxe » de 6m, re-décoller à nouveau avant 75m et enfin à nouveau 75m plus loin, atterrir dans un porte-avion de 100m.

Mardi 23 août : Là aussi, nous faisons fort car on trouve toutes les balises, et donc on devrait aussi avoir les portes cachées, et José arrive à prendre le premier boxe de 6m, rate de peu le deuxième et d'atterrir correctement dans le porte avion. En fait, ce qui fait la difficulté de cette épreuve, c'est la succession des différentes tâches à réaliser. Il faut penser à tout en un laps de temps très court. Très belle épreuve. Quant on verra que seulement 8 pilotes ont pris le premier boxe de 6m, 3 le deuxième, et pratiquement la moitié des équipages n'a pas réussi le porte-avion, on se rend mieux compte de la difficulté.

Pour le retour à Levroux, Rob avait prévu une épreuve de consommation se terminant par une précision d'atterrissage combinée à un atterrissage court. L'épreuve de consommation a été annulée pour cause de mauvaise météo. D'ailleurs, au cours du vol retour, on sera tous arrosé par un beau gros nuage. Après une tentative pour traverser la ligne d'averse, on a dû se résigner à le contourner car pour encore voir quelque chose, il aurait fallu descendre au niveau des lignes à haute tension. Coût : un détour d'au moins 60km. Lorsque le terrain est en vue, on a très peur pour la PA. Il a dû aussi pleuvoir à Levroux, et donc on craint de ne pas savoir s'arrêter dans les 100 du porte avion avec une piste en herbe mouillée. Nos craintes sont confirmées car l'on voit atterrir 4 ou 5 machines avant nous qui, soit sortent du porte-avion, soit se posent avant. Pourtant, José fait cela comme un chef. Il touche dans les premiers 5m et s'arrête 51,15m après le début du porte avion. Là, en principe, on devrait faire un très gros score. ….

Eh bien non ! Si nous avons fait le meilleur score pour l'arrêt le plus court de tous, on ne nous attribue que 25 points pour la PA au lieu des 250 que l'on pensait avoir fait. A nouveau, les scores de cette épreuve ne seront publiés que le jeudi après-midi, soit après 2 jours. Dès que je les découvre, je file chez Rob pour lui expliquer que ce score est impossible. Ce résultat signifie que l'on n'aurait posé toutes les roues du Coyote qu'après 25m, et donc que l'on aurait pu utiliser toute la capacité des freins sur une distance de 26m seulement. Même si l'on avait rebondi, cela est pour nous impossible. Je défie n'importe qui d'arrêter une machine de près 450kg sur 26m, et avec une piste encore légèrement humide. Rob nous propose d'aller trouver les marshals qui étaient sur place. Ce qui fut immédiatement fait. Malheureusement, ces derniers ne pouvaient plus se rappeler ce qui s'était passé et ne pouvaient donc que confirmer ce qu'ils avaient mis sur papier. Encore aujourd'hui, je reste persuadé que le commissaire qui a inscrit les points a sans doute été dérangé au moment de les noter et a oublié le 0. Dommage, car rien que ces points nous menaient à la 4ème place. Si les scores avaient été publiés plus tôt, peut être auraient-ils pu avoir un souvenir. Mais là, ils ne pouvaient plus rien faire. Je ne leur en veut pas. Ils ont fait leur travail en leur âme et conscience, et il faut admettre qu'ils le faisaient dans de mauvaises conditions. J'en profite pour leur dire un grand merci, car sans eux, c'eut été la cacophonie. De plus, ils ont tous fait ce travail ingrat avec beaucoup de sympathie. Bravo à l'équipe.

Ce mardi soir, les premiers résultats sont enfin publiés. Il s'agit de la première épreuve. On est déçu car on se retrouve 14ème. Si on n'avait pas raté la marque, on serait 6ème. Cette inexpérience nous coûte très cher. Mais on se dit que l'on devrait remonter au classement vu le résultat des autres épreuves.

Mercredi 24 août : épreuve de consommation pure. On reçoit 8kg d'essence et il faut rester en l'air le plus longtemps possible. Cependant, la météo étant incertaine, la Direction de course s'est donnée jusqu'à 14h00 pour lancer l'épreuve ou non. En attendant, on doit tous se préparer à cette épreuve et nous devons aligner les machines sur la piste avant 11h00. Et là, oh étonnement, les règles de refueling et contrôles données le matin au briefing sont complètement changées. Il avait été prévu que chaque machine devait d'abord être alignée sur la piste, ensuite contrôlée par un marshal et recevoir son

essence à ce moment. Dès ce moment, plus personne ne pouvait rester près de la machine sauf avec un marshal. En lieu et place, le contrôle s'est effectué entre concurrents et la zone de quarantaine était noire de monde. Inutile de dire que si quelqu'un voulait tricher, cela n'aurait pas posé le moindre problème. Je ne crois pas que ce soit le cas même si des voix se sont élevées pour affirmer le contraire. En tout cas, je n'ai été le témoin d'aucune fraude.

Dès le feu vert donné vers 14h00, tout le monde se précipite pour décoller. En effet, les cumulus qui doivent pomper ne resteront sans doute pas longtemps. José manœuvre de pompe en pompe. On se retrouve parfois à plus de 10 machines dans la même pompe. Dans une de celle là, on retrouve P. DEWURST, le futur champion du monde. Il montait pratiquement à la même vitesse que nous à la différence que son hélice était calée alors que nous devions garder un filet de gaz. Cela a duré pas loin d'une heure. Bref, nous sommes restés 2 heures et José décide de rentrer au moteur pour ne pas prendre le moindre risque. Il faut dire que si on ne se pose pas dans le porte avion, on perd 20% des points. On s'oblige toutefois de continuer à tourner dans un semblant de pompe alors que l'on vide les cuves des carburateurs depuis déjà un bon moment. On tombera en panne sèche juste après avoir atterri. Bravo, on a bien calculé ! Verry good job, José !

On constate alors que presque tout le monde est déjà au sol. On se dit à ce moment qu'on a peut être encore réalisé un truc. Ce sera confirmé à l'affichage des classements puisque nous terminons 5ème de l'épreuve derrière Dewurst qui fait mieux d'une heure, de Laurent Plassart sur son MCR encore un peu mieux et enfin des intouchables grandes voilures que sont le Lambada de Bezdek et le Sinus de Philippe Zen.

Pour la petite histoire, P. Zen se posera vers 21h15. En dehors d'un quart d'heure des délai. Voilà encore un épisode cocasse dans le sens où ce délai était pour un grand nombre des concurrents très imprécis, voire inconnu. Moi-même je n'ai eu connaissance de ce délai que quelques instants avant le feu vert de l'épreuve en allant le demander moi-même à Rob. Vraiment, toutes ces imprécisions et manque de rigueur ont fait couler beaucoup d'encre et de salive. Heureusement que les épreuves étaient vraiment belles.

Jeudi, pas de compétition pour cause de météo triste.

Vendredi 26 août, dernier jour de compétition. Rob nous a à nouveau concocté une très belle journée faite d'un bel enchaînement d'épreuves.

- On devra passer au dessus d'un maximum de châteaux pointés sur une carte qui nous sera donnée au moment du départ. Le nombre de châteaux est tel que même les machines les plus rapides ne pourraient pas les prendre tous. Le temps maximum de vol est fixé à 2h30' et un bonus de 300 points est donné si l'on donne avant le décollage la séquence exacte des châteaux survolés. Le chrono démarre au moment où le marshal nous donne la carte. Autrement dit, il faut soit privilégier la préparation au sol avant de décoller, soit tout faire en l'air.
- Sur l'aérodrome privé d'arrivée, nous devrons effectuer un décollage le plus court possible avec passage d'une banderole tendue à 1m du sol. Pour info, nous n'avons pas le droit sur place de sortir ou même ouvrir la machine pour estimer la force du vent. Notre seul instrument sera la biroute.
- A peine avoir décoller, il nous faudra suivre une route rectiligne durant +/- 20 minutes à la vitesse la plus lente possible, le tout dans un couloir de 100m de large sur 5500 pieds de haut.
- Et enfin, à l'arrivée à Levroux, il faut passer une banderole et se poser au plus court.

Pour corser le tout, Rob promet des pesées de machines au hasard. Pas question donc de bourrer la machine d'essence jusqu'à la gueule. Il faut calculer la consommation sur 3h30' de vol sans refueling possible. A nouveau, il faut choisir entre vitesse pour prendre un max de châteaux ou vitesse de consommation mini.

Merci Rob pour cette belle épreuve qui se révélera sans doute être celle que je préfère car elle regroupe à elle seule toutes les qualités de pilotage et de navigation qu'il faut à un équipage pour pouvoir briller.

Préparation du vol ... au sol!

Nous prendrons 10 minutes au sol de préparation pour déterminer la séquence et on fera le reste en l'air. Sur ces 2h30' de vol, je n'aurai pas relevé la tête de mes cartes et calculs plus de 10 minutes. Je n'ai rien vu du paysage, mais le travail a payé. Nous avons survolé tous les châteaux que nous avions pointés et dans la bonne séquence. Cerise sur le gâteau, notre temps de vol est, malgré le peu de préparation, dans nos estimations d'avant départ, soit 3 minutes avant le temps fatidique.

A peine posé, José s'aligne à 90m avant la banderole comme je le lui demande en prenant comme référence nos entraînements en Belgique. Yessss, on passe avec une marge de + /- 20cm. Notre travail préparatoire a encore une fois payé.

Le vol lent est très impressionnant. C'est la première fois que je vole à la vitesse stoll aussi longtemps. J'ai tout le temps d'admirer les formidables qualités de pilotage de José. Un tout grand job, qui se révélera être le meilleur de tout le plateau. Bravo l'artiste !

Atterrissage avec passage de la banderolle

Mais on a à peine terminé cet exercice qu'il faut se préparer mentalement à ce dernier atterrissage avec le passage de la banderole. Une fois de plus, José exécute cela comme un chef, tout en prenant cette fois plus de marge que pour les autres épreuves, histoire de ne pas gâcher ces derniers points.

On sent bien que l'on vient de réussir une belle épreuve, mais à nouveau l'affichage des résultats nous réservera encore des surprises. A nouveau, des châteaux mal pointés dans le programme que j'arriverai à faire corriger par Rob. Par contre, on a la mauvaise surprise de rater la séquence des châteaux. La fiche que j'ai remise avant le départ comporte un château de plus que ceux que nous avions pointés. On ne comprend toujours pas cette erreur car on avait vérifié, sans doute trop rapidement, la fiche avant de la donner. Ces points nous coûtent la 4ème place.

Commence pour moi un marathon de près de 24h pour essayer de récupérer tous ces points que l'on ne nous attribue pas. Il me faudra me battre très dur et courir dans tous les sens entre Rob, les commissaires internationaux et les marshals. Je vais me coucher à 2h du matin, non sans demander à Dumbo de me réveiller si l'on affichait un résultat, ce qui n'a pas manqué et j'étais déjà debout à 3h. Mon marathon s'est arrêté vers 14h, c.à.d. une heure avant la proclamation des résultats. Je n'aurai pas pu récolter tous les points perdus, mais je ne regrette pas ce marathon. Je m'en serais toujours voulu de ne pas l'avoir tenté. Je ne récupérerai pas beaucoup de points, mais Rob annulera certains points tournants ou portes cachées après que lui aurai prouvé ses erreurs. J'aurais préféré récupérer les points car ils nous rapportaient plus que de les retirer aux rares concurrents qui les avaient eu … par chance puisque qu'à côté de la route idéale.

Finalement, nous prenons une très belle 5ème place. Pour une première participation à ce niveau et sans pratiquement aucune expérience de la compétition, je crois que l'on peut être fier de notre travail.

J'ai en tout cas vécu 12 jours très intenses, exceptionnels. Un mois plus tard, j'en ai encore les yeux qui pétillent . Il est difficile d'expliquer le niveau de concentration que nous avons atteint, José et moi. Nous avons vécu, au propre comme au figuré, sur un nuage. Le niveau très relevé des compétiteurs, réellement le niveau mondial, et l'ambiance internationale y ont fortement contribués. Il faut dire que, toute classe confondue, il y avait environ 170 compétiteurs venant du monde entier, depuis la Chine, le Japon en passant par l'Afrique du Sud, les Etats Unis, Israël ou encore l'Arabie Saoudite, le Canada, la Russie, la Lituanie, presque tous les pays européens et bien d'autres que j'oublie.

Encore une fois, je dis un tout grand merci à tous ceux qui m'ont permis de vivre cette fantastique aventure.

Coq de clocher
(ou Frédéric van Aerssen, co-pilote heureux)