Ik heb met de groten gespeeld !

Tijdens een bijeenkomst op een dag in februari 2005 spreekt José Vande Veken, monitor in Liernu, over zijn voornemen tot deelname aan de wereldkampioenschappen ULM. Bij mij gaat opeens een lichtje branden, maar ik laat niks merken. Ik wil eerst overleggen met mijn allerliefste. Die laat zich gemakkelijk overhalen en zal mij toelaten een prachtig avontuur te beleven. Nu ik toch aan dankzeggingen toe ben zou ik allereerst allen die ons hebben geholpen willen bedanken te beginnen met Dumbo, Johan, Willy, Carlo, Betsy, maar ook Olivier, Alain, Christian, Roland en al die anderen waarvan het omwille van de veelheid niet doenbaar is hen op te noemen.

Dumbo, alias Alex BENOIT, denkt ook aan deelname aan de kampioenschappen. Hij begint de trainingen met Johan VAN RIET die ploeg vormde met José tijdens de Europese kampioenschappen in Portugal in 2004. Op basis van de ervaringen van José en Johan uit Portugal besloten we om eenmaal per week te gaan trainen.

De eerste trainingen gaan door met de Eurofox van José want de Coyote S6ES die hij laat monteren is nog niet klaar. Die zou moeten af zijn tegen begin mei. Wij oefenen op precisie kaartnavigatie (niet meer dan 250 m van de route afwijken) met een constante grondsnelheid. Het doel is om aan de keerpunten op de seconde precies op de voor vertrek berekende tijden aan te komen. Wel, dat is helemaal niet vanzelfsprekend. Navigeren dat gaat nog, maar het op de seconde precies op het keerpunt aankomen is andere koek, heel andere koek. Bovendien vraagt onze voorbereiding teveel tijd. Hierdoor weten we tenminste dat er werk aan de winkel is en dat we niet zomaar trainen.

De trainingen rijgen zich aaneen: wij testen verschillende vliegtechnieken uit met constante lucht- of grondsnelheid. Ik schrijf een Excelprogramma dat ons helpt de luchtsnelheid en drift te berekenen in functie van de wind en de route. Wij laten latten maken die ons toelaten elke vluchtminuut te punten volgens de gewenste snelheden, we vinden de ideale chrono's voor onze navigaties, we vervolledigen het navigatiealaam met o.m. 20 franse IGN kaarten, passers, poltloden, markers allerhande... Ik vraag het NGI van Belgie om een speciale kaart op 1/250000ste te drukken voor onze trainingen, enz. Kortom, wij vertrouwen er op dat onze trainingen ons in staat zullen stellen ons voor onaangename verrassingen tijdens de wedstrijd te behoeden. Doel is hier ons zoveel mogelijk in een wedstrijdsitiuatie te brengen zodat we die niet tijdens de kampioenschappen zelf moeten ontdekken.

Met het voortschrijden van de tijd verbeteren ook onze technieken. Precisienavigatie stelt ons niet meer voor echte problemen met inbegrip van de navigaties in een cirkelboog. Onze doorgangstijden op de keerpunten benaderen de seconde; De snelheidsmeter is gecalibreerd. De oefeningen in precisielandingen, korte landingen met of zonder banderolle op 1 meter, kort opstijgen met banderolle op 1 meter volgen elkaar op. De oefeningen op verbruik worden nauwkeuriger en we gaan zelfs tot het volledig droogvliegen van de tanks om te weten wat in de tanks en de leidingen overbleef. Alles wordt precies genoteerd om ons in staat te stellen op de dag van de proeven de juiste keuzes te maken.

Ondertussen heeft Dumbo besloten niet aan de kampioenschappen deel te nemen. Hij begrijpt dat hij niet over het ideale toestel beschikt voor dit type proeven. Bovendien is hij « gezegend » met een gezonde constitutie en moet hij, ondanks een gewichtverlies van 20 kg, vaststellen dat machine en bemanning te nauw flirten met de limiet van 450 kg wat een té groot risico aan deelname meebrengt.

Desondanks blijft hij, net als Johan, deel uitmaken van de bijstandsploeg op de grond.
De trainingen verlopen voorspoedig, de sfeer in de ploeg is excellent en hulp is steeds aanwezig. Tijdens de laatste weken verdubbelen we onze trainingstijden en onze inspanningen om door regime het ideale gewicht te bereiken. Ik ben vergeten te vermelden dat begin juni, bij de levering van de Coyote, José niet heeft nagelaten die op de weegschalen van de Belgian ULM Federation te laten wegen. Het verdict liet niet lang op zich wachten: de machine viel wat zwaarder uit dan voorzien en daardoor diende de bemanning bovenop nog zowat 5 kg per kop aan gewicht te verliezen. Voor mezelf was dat nu niet bepaald goed nieuws want ik had juist een regime achetr de rug waardoor ik reeds zo'n 15 kg was kwijtgespeeld. Dat moesten er nu dus 20 worden. Maar, wonder boven wonder, zowel José als ikzelf zijn erin geslaagd. We konden dus met een gerust hart vertrekken in de zekerheid dat we niet met de fatale grens van 450kg zouden worden geconfronteerd, de verplichte 22 kg benzine inbegrepen.

Kortom, na 4 maanden training voelden we ons beter gewapend voor de kampioenschappen maar tegelijk beseften we ook dat we nog niet alle gewenste domeinen van het vliegen hadden kunnen doornemen. We hadden nog 4 dagen om onze kennis ter plaatse te vervolmaken.

Zaterdag 13 augustus laden we de caravan die Carlo ons ter beschikking stelde. Hij zal 's anderendaags « even » heen en weer rijden naar Levroux om die daar te deponeren en ons campement daar te installeren. Ik wil hier graag onze grote dank aan Carlo betuigen: niet enkel heeft hij zijn caravan te onzer beschikking gesteld, maar heeft die ook gebracht, hij zal op het einde van de kampioenschappen terugkeren om ons aan te moedigen, zal in een tent slapen om ons het comfort van de caravan te laten, zal die terugbrengen naar Liernu om uit te laden en zal dan 's anderendaagsmorgens met diezelfde caravan op vakantie vertrekken naar omzeggens dezelfde regio. Die caravan heeft ongetwijfeld bijgedragen tot onze goede resultaten want wij hebben, in tegenstelling tot andere kandidaten die in een tent onder de regen de nacht doorbrachten, steeds onder de beste omstandigheden kunnen slapen.

Le palace prêté par Carlo

Dinsdag 16 augustus: we vertrekken uit Liernu om 9h30. Na een mooie vlucht zonder problemen en een technische stop in Pont sur Yonne komen we in Levroux aan omstreeks 16h30. We hebben van deze vlucht gebruik gemaakt om onze training te vervolmaken. We hebben nogmaals onze verbruiken gecontroleerd, hebben ons ingespannen voor precisienavigatie, en zijn geëindigd met een training in precisienavigatie met timing. Met mooi resultaat, want gedurende het laatste uur van de vlucht zijn we praktisch op de voorspelde seconde op onze keerpunten aangekomen.

Bij aankomst installeren we ons kamp. Het neerzetten van de huik van 4 * 10m blijkt een sportieve ervaring want de aanhoudende wind poogt die telkens weer op te lichten en elders neer te poten dan waar wij het hadden voorzien. Uiteindelijk slagen we erin ze stevig in de grond te verankeren. De andere tenten worden opgesteld, het materiaal uitgepakt en na een zeer sobere maaltijd, ondanks een forse prijs, in het restaurant van de organisatie gaan we even over middernacht slapen. We hebben geen tijd gehad voor een moment van ontspanning en dat zal zo blijven gedurende de rest van ons verblijf. Zelden zijn we voor 1 uur's nachts gaan slapen, zie hiervoor later, en nochtans zijn we nooit « uit » geweest, hebben we nooit de tijd genomen om een glas te gaan drinken.

Le FK9 de Dumbo, hélice calée

Van woensdag 17 tot zaterdag 20 augustus wijden we ons voornamelijk aan onze trainingen, aan het vervolledigen van onze gegevens, aan administratieve formaliteiten, aan het voorbereiden van de te stellen vragen op de briefings, aan het aanvullen van de verschillende checklists enz. Op donderdag hebben we recht op een « training task ». Het doel hiervan is aan de organisatie toe te laten zich te roderen en aan de deelnemers een overzicht te bieden van wat van hen wordt verlangd. De briefing heeft duidelijk aangetoond dat « roderen » voor de organisatie geen overbodige luxe was. We

kregen een voorsmaakje van het gebrek aan ernst en nauwkeurigheid inzake de organisatie van de proeven. Maar hierover later meer.

In mijn hoedanigheid van deelnemer heb ik zeer sterk het getouwtrek tussen de engelse en franse organisatoren ervaren. Men voelde dat elk het overwicht naar zijn kant wou trekken. De wedstrijddirectie en de marshalls waren engels, de organisatie op het terrein was frans. De weging van de toestellen bewees deze belangensstrijd waarbij de fransen eisten dat deze door hen zou gebeuren zoals dat blijkbaar voorzien was. Ik heb daar noch de wedstrijddirectie noch het controlebestuur gezien. Kortom, deze weging was een waar avontuur. Ons toestel werd gewogen op 427 kg, inbegrepen de 22kg benzine, daar waar wij dat op 445 kg hadden ingeschat. Een duitse deelnemer heeft zijn toestel doen herwegen omdat dat volgens hem 30 kg meer moest wegen dan aangetoond. De tweede weging toonde nochtans hetzelfde resultaat. Volgen wie volgen kan. Bij mijn weten heeft geen enkele deelnemer klacht neergelegd. Moet gezegd dat wij de wedstrijd het liefst in de lucht voerden en niet aan het groene vilt, en uiteindelijk is het toch het best zoveel mogelijk deelnemers te tellen. De wegingen toonden hoe dan ook aan dat zowat elke deelnemer over een marge van 25 kg beschikte, zodat iedereen zo goed als zeker onder het reglementaire gewicht moest zitten.

Ik kom terug op de « test »proef. Wij hadden de hele woensdagavond en donderdagmorgen aan de voorbereiding van onze navigatie gewerkt. Het ging hier om een precisienavigatie gekoppeld aan een timing en een precisielanding. We zouden nooit ons resultaat krijgen om de simpele reden dat we de « blinde » GPS van de FFPLUM niet hadden gekregen. Maar ons doel was bereikt. Ditmaal waren we in competitie en deze concentratie hebben we weten vast te houden tot het einde van de proeven een week later. De « training task » leerde ons dat we uitstekend navigeerden en dat de timing perfekt was want we kwamen binnen de voorspelde 2 seconden op onze keerpunten aan. Ze toonde echter ook aan dat onze voorbereiding veel te veel tijd in beslag nam. Wij moesten dat dus verbeteren en zouden tenslotte een andere manier weten te vinden om onze timings te definieren.

Zaterdag 20 augustus : Willy vervoegde ons op vrijdag en Johan en Betsy op zaterdag. De ploeg was compleet voor de openingsceremonie op zaterdag om 16 uur. We kregen natuurlijk een protserige ceremonie op zijn frans, met hanig gedrag en discours van plaatselijke autoriteiten die zich inspanden dit evenement op hun blazoen te schrijven. Dat lijkt de natuurlijke gang der dingen. De discours werden besloten door een demonstratie van Philppe ZEN in zijn SINUS. Hoewel ik hem reeds herhaaldelijk heb bezig gezien tijdens andere meetings blijft het een impressionant schouwspel. Moest dat echt besloten worden door een looping? De plechtigheid eindigt door een dropping van parachutisten uit 4 ULM's waarvan er twee hun motor starten tussen het publiek. Organisatieblunder of gezien willen worden? Onbelangrijk,plaats aan de wedstrijd.

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

Om 18 uur is de eerste briefing voor de eerste task van zondag. Geen kattepis! De lijnen worden getrokken: het gaat om een cirkelboog bij constante grondsnelheid direkt gevolgd door de omtrek van een vogel op kaart waarop men een series fotos en grondmarkeringen moet vinden waarvan er één de te volgen route naar het bestemmingsveld zal aangeven. Backtracken is verboden en zal aanleiding geven tot 0 punten voor het geheel van de proef.Op het veld aangekomen zullen we moeten landen door het neerzetten van de wielen in een minivliegdekschip van 6 meter lang op 10 breed. Daar zullen we ook een andere briefing krijgen voor onze terugvlucht naar Levroux.

Zondag 21 augustus : Eerste proef en tegelijk ook eerste ontgoocheling. We hebben de markering die de te volgen route aangeeft gemist. Nochtans hebben we die, volgens Philippe ZEN die achter ons vloog, vertikaal overvlogen. We waren dus verplicht de enveloppe te openen die ons de ligging van het veld aangaf en verliezen in één klap 700 punten. We hebben vanuit onze optiek nochtans een mooie proef gevogen. Het GPS tracé van onze cirkelboog is perfekt, hij kon met de passer getrokken zijn. We hebben de vogel voortreffelijk getekend maar slechts 6 van de 9 fotos herkend en geen enkele grondmarkering (er waren er vier). We mogen rustig stellen dat ons falen in deze proef grotendeels was toe te schrijven aan ons gebrek aan ervaring. We wisten best waarnaar we moesten zoeken, onze

geesten waren daar echter nog niet op ingesteld.

'sNamiddags volgt een proef waarbij een eerste koers wordt opgegeven op kaart en waarbij we een grondmarkering dienen te vinden die koersverandering aangeeft. Op de ideale route plaatste de wedstrijddirectie verborgen poorten die geverifieerd zullen worden op de GPS tracés. Het gaat om twee punten op 250 m aan elke kant van de route. De volledige proef bestaat uit een opeenvolging van 6 markeringen die elke een koersverandering aangeven en waarop verborgen poorten staan. Bij aankomst dienen we een precisielanding uit te voeren. Omdat we bij de eerste proef geen enkele van de 4 markeringen hebben weten te vinden vrezen we het ergste voor deze proef. Ik zeg er niets over aan José, maar ik denk dat als we deze proef missen, we ons beter gewoon gaan omkleden.

We vinden alle markeringen en zijn ervan overtuigd dat we alle verborgen poorten hebben aangedaan, want zo quasi perfekt was onze navigatie. Onze moraal gaat de hoogte in want vele deelnemers, waaronder niet de minste, hebben het duidelijk minder goed gedaan. We zouden hier het maximum moeten halen. Ongelukkigerwijze is de organistaie van de resultaten zodanig dat we de uitslag pas 3 dagen later te horen krijgen en tot onze grote verbazing zouden we twee van de verborgen poorten hebben gemist. Dat lijkt me zeer sterk en we wachten op de download van onze tracés. Als we die dan uiteindelijk krijgen merk ik dat de keerpunten foutief staan aangegeven op het programma dat de wedstrijddirectie gebruikt. Ik stel onmiddelijk een complaint op dat ik overhandig aan Rob KEENE, de wedstrijddirecteur. Een antwoord zullen we hierop nooit krijgen maar daarover verder meer wanneer ik jullie zal spreken over mijn marathon voor het groene laken.

Op maandag 22 augustus krijgen we een verbruiksproef gekoppeld aan een navigatieproef voorgeschoteld. Her gaat erom een maximaal aantal watertorens die op een kaart staan die door Rob wordt overhandigd vertikaal te overvliegen met slechts 14 kg benzine. Bovendien moeten 3 ervan binnen de 10 seconden worden overvlogen van een door ons te voorziene tijd en moeten we een mobiel baken zoeken dat op de aanhangwagen van een voertuig staat en dat heen en weer rijdt tussen 3 autoweguitritten. Rob specifieert ook nog dat hij de watertorens op kaart heeft gezocht en dat het best mogelijk is dat sommigen ervan niet eens bestaan. In dat geval moeten we alsnog de veronderstelde watertoren vertikaal overvliegen om de punten binnen te halen. Kortom, het is hier zaak zeker te zijn van zijn navigatie.

We besteden veel te veel tijd aan de voorbereiding van deze proef, zelfs zo veel dat we nog moeten sprinten om tijdig in onze Coyote te springen om op te stijgen willen we op tijd vertrekken, ttz om 15h09. Omdat we niet de snelheden kunnen halen van toestellen als de Sinus, Lambada of MCR kunnen we niet alle watertorens zoeken. We ztten er echter alles op om de 3 « tijdsbakens » te halen en onderweg te zien of we ook het mobiele baken (dat voor 300 punten telt) mee tepikken, want dat is op zich reeds 3 watertorens waard. Onderweg laten we vrijwillig één van de drie tijdsbakens voor wat het is om het mobiele baken te zoeken. De twee andere tijdsbakens worden binnen de drie seconden aangedaan en we overvleiegen ook 2 niet bestaande watertorens. De precisie van onze navigatie laat ons toe om alle bakens die we hadden voorzien op te zoeken en we landen met nog een beetje benzine aan boord (voor misschien nog zo'n 5 minuten). Tijdens de hele vluchtvan 2h15 heb ik misschien gedurende 20 minuten naar buiten kunnen kijken, de rest

van de tijd was ik bezig met traceren van referentiepunten, maken van berekeningen over alles en nog wat, met controleren of we inderdaad boven de juiste watertoren waren enz. Ook hiermee zijn wij weer best tevreden want we moeten zeker bij de vijf eersten zijn. Maar ook hier weer moeten wij vaststellen dat één watertoren ons niet wordt toegekend. Nog maar eens een foute positionering in het programma. En hop, nog maar een complain ingediend bij Rob die ditmaal zijn fout erkent en ons de punten toekent.

Amper geland moet ik met Johan en Olivier naar de briefing van 19h spurten waar men ons de proef van 's anderendaags voorlegt. Die bestaat uit een navigatie met een gegeven track, vinden van grondbakens die een koersverandering aangeven tot de aankomst op een onbekend veld. Bij elk baken dat een koersverandering aangeeft dient men een cirkel van 2,5 miles te vliegen waarbinnen men een maximaal aantal bakens moet zoeken. Bij aankomst op het onbekend veld moet er worden geland in een box van 6 meter lengte, heropstijgen binnen de 75 meter, 75 meter verder weer landen in een tweede box van 6 meter lang, heropstijgen binnen de 75 meter en opnieuw, 75 meter verder, landen in een vliegdekschip van 100 meter.

Dinsdag 23 augustus : Ook hier zullen we weer sterk presteren want we vinden alle bakens, en moeten dus ook alle verborgen poorten binnen hebben, en José kan de eerste box van 6 meter nemen, mist rakelings de tweede en landt perfekt op het vliegdekschip. De moeilijkheid van deze proef ligt in de opeenvolging van veel verschillende taken. Men moet aan alles denken in een zeer korte tijdsperiode. Een zeer mooie proef. Als men dan ziet dat slechts 8 piloten de eerste box van 6 meter namen, 3 de tweede en dat de helft van de bemanningen niet slaagde op het vliegdekschip realiseert men zich pas de moeilijkheidsgraad van die proef.

Voor de terugkaar naar Levroux had Rob een verbruiksproef voorzien die uitliep in een precisielanding gecombineerd met een korte landing. Omwille van de meteo verviel de verbruiksproef. Trouwens, bij de terugvlucht werden we allen uitbundigbesproeid door een mooie grote wolk. Na een poging om die regenbui te doorvliegen moesten we er ons bij neerleggen dat we er omheen moesten vliegen, zoniet zouden we hebben moeten dalen tot op de hoogte van de hogspanningslijnen. Kost: een omweg van minstens 60 km. Wanneer we het terrein in zicht krijgen vrezen we voor de precisielanding. Het heeft geregend in Levroux en we denken niet genoeg te hebben aan de 100 meter nat gras van het vliegdekschip om het toestel tot stilstand te brengen. Onze vrees wordt bewaarheid wanneer de 4 of 5 toestellen voor ons ofwel buiten het vliegdekschip landen of zich er voor neerzetten. Nochtans doet José dat als een echte grote. Hij zet neer binnen de eerste 5 meter en stopt op exact 51,15 meter na het begin van het vliegdekschip. Daarmee moeten we een grote score binnenhalen.

Wel, neen. Hoewel we de beste score krijgen voor de kortste stopafstand kent men ons slechts 25 punten toe voor de precisielanding in plaats van de 250 waarop wij rekenden. Ook hier weer zullen de resultaten pas 2 dagen later op donderdagnamiddag worden gepubliceerd. Wanneer ik dat ontdek haast ik me naar Rob om hem uit te leggen dat dit een onmogelijke score is. Dit zou betekenen dat de wielen van de Coyote pas na 25 meter op de grond stonden en we dus het volle remvermogen op slechts 26 m afstand zouden hebben benut. Zelfs indien we zouden gestuiterd hebben zou dat voor ons onmogelijk geweest zijn. Ik daag eenieder uit om een toestel van bijna 450 kg op 26 meter te laten stoppen op een licht vochtige graspiste. Rob raadt ons aan de marshalls die ter plaatse waren te gaan vinden wat wij onmiddellijk deden. Spijtig genoeg kon geen enkele van hen zich iets anders herinneren dan wat op papier stond. Ik ben er nog steeds van overtuigd dat de commissaris die de punten heeft genoteerd op het moment van noteren werd gestoord en vergeten is de nul te schrijven. Spijtig, want dit bracht ons op de 4e plaats. Indien die scores eerder gepubliceerd waren geweest hadden zij zich misschien nog iets kunnen herinneren maar daarvoor was het nu te laat. Ik neem het hen niet kwalijk. Zij hebben zich naar eer en geweten van hun taak gekwetent en, het moet gezegd, onder erbarmelijke omstandigheden. Ik neem deze gelegenheid dan ook te baat om hen te bedanken, want zonder hen was het een cacafonie geworden. Bovendien hebben zij dit ondankbare werk met zeer veel sympathie uitgevoerd. Bravo aan de ploeg.

De eerste resultaten worden op deze dinsdagavond eindelijk gepubliceerd. Het gaat om de eerste proef. Wij zijn teleurgesteld met onze 14de plaats. Indien we de markering niet hadden gemist zouden we nu

6de hebben gestaan. Dit blijkt een dure ervaring, maar wij houden ons voor dat we, gezien ons resultaat bij de andere proeven, moeten opklimmen in het klassement.

Woensdag 24 augustus is een pure verbruiksproef. We krijgen 8 kg benzine en daarmee moeten we zo lang als mogelijk in de lucht blijven. Nochtans behoudt de wedstrijdirectie zich het recht voor, omwille van de onzekere meteo, om te wachten tot 14 uur om de proef al dan niet te laten doorgaan. Ondertussen moeten we allen de proef voorbereiden en om 11 uur de toestellen op de piste aligneren. Tot onze grote verbazing moeten we dan vaststellen dat alle regels inzake refueling en controles die ons op de briefing werden meegedeeld plots volledig zijn veranderd. Er was voorzien dat elk toestel eerst op de piste moest worden gealigneerd, dan gecontroleerd door een marshall waarna het zou worden getankt. Vanaf dat ogenblik zou men niet meer bij het toestel mogen komen uitgezonderd in het bijzijn van een marshall. In de plaats daarvan wordt de contrôle door de concurrenten uitgevoerd en ziet de quarantainezone zwart van het volk. Onnodig te zeggen dat indien iemand hier wilde valsspelen hij dat zonder problemen had gekund. Ik denk dat dat niet het geval geweest is hoewel stemmen opgingen die het tegendeel beweerden. Ik heb in elk geval geen fraude kunnen vaststellen.

Vanaf het groene licht dat om 14 uur wordt gegeven haast iedereen zich om op te stijgen. De aanwezige cumulussen die pompen toelaten zullen zeker niet lang blijven. José maneuvreert van pomp naar pomp. Soms zitten er wel 10 toestellen in dezelfde pomp. In één daarvan vinden we P. DEWHURST, de toekomstige wereldkampioen. Hij steeg met omzeggens dezelfde snelheid als wij met dit kleine verschil dat zijn schroef vaststond terwijl wij nog met een zuchtje gas vlogen. Dat heeft zowat een uur geduurd. We zijn daar zo'n 2 uur gebeleven en toen besliste José op motor terug te keren, kwestie van geen risico' s te nemen. Het moet vermeld dat indien men er niet in slaagt te landen binnen de limiet van het vliegdekschip er reeds 20% van de punten verloren zijn. Wij blijven rondjes draaien in een soort pomp om de carburatorreservoirs leeg te vliegen. We valllen droog juist na het landen. Very good job, José!

We moeten dan vaststellen dat iedereen reeds geland is. Op dat ogenblik realiseren we ons dat het ditmaal misschien is gelukt en dat wordt bevestigd bij het uithangen van de resultaten want we worden 5de in de proef, na Dewhurst die een uur meer presteert, na Laurent Plassart in zijn MCR die het nog wat beter doet en na de niet te evenaren allergrootste draagvlakken van de Lambada van Bezdek en de Sinus van Philippe Zen.

José en plein boulot

Terzijde: P.Zen landt omstreeks 21h15, een kwartier buiten de limiet. Grappig verhaal want die limiet was voor een aantal concurrenten een vaag begrip, voor anderen onbekend. Ikzelf kende die limiet pas enkele ogenblikken voor het groen licht werd gegeven en dan nog alleen omdat ik het aan Rob ben gaan vragen. Al deze onjuistheden en het gebrek aan ernst hebben heel wat inkt en speeksel laten vloeien, gelukkig waren de proeven echt mooi.

Donderdag: geen wedstrijd omwille van de droevige meteo.

Vrijdag 26 augustus, laatste dag van de competitie. Rob heeft een mooie dag met een aanschakeling van proeven klaargestoomd.

– We moeten een maximaal aantal kastelen aanvliegen die op kaart staan aangeduid die ons bij vertrek zal worden overhandigd. Er zijn zoveel kastelen dat het zelfs voor de allersnelste toestellen niet mogelijk zal zijn ze allemaal aan te doen. De maximale vluchttijd wordt vastgesteld op 2h30 en er is een bonus van 300 punten voor wie voor vertrek de juiste volgorde van overvliegen heeft voorspeld. De chrono gaat in van zodra de marshall de kaart heeft overhandigd. Anders gezegd, men moet of de voorbereiding op de grond doen of alles in de lucht klaarspelen.

- Op het privéveld van bestemming moet de kortst mogelijke landing over een banderolle die op 1 meter boven de grond is gespannnen worden uitgevoerd. Ter plaatse heeft men evenwel niet het recht uit te stappen of zelfs maar het toestel te openen om de windkracht te gissen. Je mag alleen rekening houden met de windsok.
- Na opstijgen moet een gedurende een 20-tal minuten een rechtlijnige vlucht aan de laagst mogelijke snelheid worden aangehouden, dat alles in een couloir van 100 meter breed op 5500 voet hoogte.
- Tenslotte moet, bij aankomst in Levroux, een banderolle worden overvlogen in een zo kort mogelijke landing.

Om het nog wat pittiger te maken belooft Rob willekeurig gekozen toestellen te zullen wegen. Er is dus geen sprake van de toestellen vol te toppen met benzine. Men moet het verbruik berekenen op 3h30 vlucht zonder mogelijk bijtanken. Ook hier weer moet woren gekozen tussen de snelheid om een maximaal aantal kastelen te nemen en die van een minimaal verbruik.
Bedankt Rob voor deze prachtige proef die uiteindelijk mijn voorkeur zal wegdragen want zij verenigt in zich alle stuur- en navigatiekwaliteiten die nodig zijn om een ploeg te doen uitblinken.

Préparation du vol ... au sol!

We nemen 10 minuten voorbereiding op de grond om de volgorde vast te stellen en zullen de rest in de vlucht doen. Gedurende de volle vlucht van 2h30 zal ik mijn hoofd al met al 10 minuten uit mijn kaarten en berekeningen halen. Ik heb niks van het landschap gezien, maar dat heeft geloond. Wij hebben alle aangeduide kastelen in de correcte volgorde overvlogen. En als kers op de taart valt onze vluchttijd, ondanks de geringe voorbereiding, binnen de door ons vooropgestelde tijd bij vertrek, ttz 3 minuten voor het verstrijken van de toegemeten tijd.

Amper geland lijnt José zich op mijn vraag op 90 meter voor de banderolle op zoals onze trainingen in België het ons hebben aangetoond. We overschrijden die met een marge van +- 20 cm. Eens te meer loont al het voorbereidende werk.

De trage vlucht is indrukwekkend. Voor het eerst vlieg ik zo lang aan stolsnelheid en heb dus alle tijd om de fantastische vliegkwaliteiten van José te bewonderen. Een prachtig wapenfeit waardoor hij ook de beste van het hele pak blijkt. Bravo aan de kunstenaar!

Maar alweer moeten we ons mentaal voorbereiden op de laatste landing met overschrijding van een banderolle. Eens te meer voert José dat meer dan voorbeeldig uit maar neemt nu iets meer marge dan bij de andere proeven. Kwestie van de laatste punten niet te vergooien.

Atterrissage avec passage de la banderolle

We voelen aan dat we een prachtige proef hebben gelukt, maar eens te meer zal de affichage van de resultaten ons verrassen. Weer verkeerd aangeduide kastelen in het programma, maar ik slaag erin die door Rob te laten verbeteren. We hebben echter tegenslag met onze sekwentie. Blijk dat op de door mij ingediende fiche bij vertrek één kasteel meer staat dan wij hebben overvlogen. We begrijpen er niks van want we hadden alles, wellicht te vluchtig, nagekeken. Dit kost ons de 4de plaats.

Voor mij begint nu een marathon van 24 uur waarin ik zal proberen alle punten die ons niet werden toegekend alsnog binnen te halen. Ik moet hard vechten en in alle richtingen lopen tussen Rob, de internationale commissarissen en de marshalls. Ik ga pas rond 2 uur slapen en vraag Dumbo me in geval van aankondiging van resultaten te wekken. Dat gebeurt dan ook, omstreeks 3 uur. Mijn marathon eindigt om 14 uur, ttz één uur voor de proclamatie van de resultaten. Ik zou het me nooit hebben vergeven het niet te hebben geprobeerd. Ik ben er niet in geslaagd alle verloren punten op te halen, maar ik heb geen spijt van die marathon. Ik haal niet veel van de verloren punten op, maar Rob annuleert bepaalde keerpunten of verborgen poorten nadat we die als foutief hebben kunnen bewijzen. Ik had er de voorkeur aan gegeven de punten op te halen want dat had ons meer kunnen opbrengen dan

het afnemen van kandidaten die ze « par chance » hadden gekregen omdat ze niet op de ideale route vlogen.

Uiteindelijk veroveren we een mooie 5de plaats. Voor een eerste deelname op dit niveau en zonder omzeggens enige voorkennis van de wedstrijd meen ik dat we fier mogen zijn op onze prestatie.

Ik heb in elk geval 12 intense, uitzonderlijke dagen beleefd. Nu, een maand later glanzen mijn ogen nog steeds. Het is moeilijk het niveau van concentratie dat José en ik bereikten te verklaren. We leefden letterlijk en figuurlijk op een wolk. Het hoge niveau van de deelnemers, waarlijk wereldniveau, en de internationale sfeer hebben daar sterk toe bijgedragen. Alle klassen bij elkaar genomen waren er ongeveer 170 deelnemers uit de hele wereld: van China en Japan over Zuid Afrika, de Verenigde Staten, Israël en Saoudi Arabië, Canada, Rusland, Litauen, bijna alle europese landen en nog vele andere die ik vergeet.

Ik zeg nogmaals dank aan al diegenen die het mij hebben mogelijk gemaakt dit fantastisch avontuur te mogen beleven.

Torenhaan
(F. van Aerssen, gelukkige copiloot)
(Vertaling : Guy Vinck)