

Tour de France op hoog niveau

Coupe Breitling 2012



Toen gepassioneerd privépiloot Sjoerd Jan ter Welle participanten van de Stichting Piper Pilots half februari 2012 informeerde over de mogelijkheid tot deelname aan de Coupe Breitling, was de beslissing snel genomen. Zes leden togen naar een eerste bijeenkomst op Seppe waar de strekking van het evenement duidelijk werd: een monstertocht waarbij binnen een etmaal op honderd vliegvelden door geheel Frankrijk tijdens een VFR-vlucht moest worden geland.

Naast deze op zich al niet geringe opgave volgde een aantal bijkomende eisen: de PIC's moesten minimaal honderd uren in de laatste drie jaar hebben gevlogen, per bemanning mocht maximaal vier uur achter elkaar worden gevlogen en op alle te bezoeken velden moest een normaal circuit worden gevolgd.

Om het geheel nog ingewikkelder te maken leidde de eis tot een zestal verplicht te bezoeken gebieden ervoor dat alle uithoeken van Frankrijk zouden worden bezocht. Niet bezoeken zou diskwalificatie tot gevolg hebben.

Tot overmaat van ramp moest alle RT in het Frans worden gevoerd. Om de laatstge-

noemde hindernis te slechten werd het inmiddels gevormde Team Aeroplus uitgebreid met drie Franstalige Belgen. Om de nagenoeg onuitvoerbare opdracht mogelijk te maken werden bijna alle militaire bases opengesteld voor het evenement, onder voorwaarde dat van tevoren nauwkeurig moest worden aangegeven hoe laat zou worden geland.

Start-finish

Startpunt was Chalons Vatry en de militaire basis Villacoublay zou de finishplaats zijn. Tussen beide bases moesten 98 vrij te kiezen velden worden bezocht door middel van touch and go's of full stops om de bemanning te wisselen en te tanken. Er werden vijf bonusvelden aangewezen die bij bezoek een korting van 40 nm zouden opleveren op de totaal afgelegde afstand: Lille, Biarritz, Strassbourg, Brest en Toulon-Hyères. De winnaar van de rally zou het team zijn dat binnen 24 uur honderd velden had aangedaan en daarbij de kortste afstand had afgelegd.

Het evenement werd gesponsord door BP dat ervoor zorgde dat op een tiental velden gratis Avgas kon worden getankt. Breitling stelde voor alle leden van het winnende team een Breitling-horloge beschikbaar. Het Nederlandse Aeroplus zorgde voor de sponsoring van het team dat vloog met de Piper Archer (D-EOMP) van de Stichting.

Ingewikkeld

Zelfs voor een land als Frankrijk (met zo'n 450 vliegvelden een waar paradijs voor de sportvlieger), werd al snel duidelijk dat het samenstellen van een route langs honderd vliegvelden zo kort mogelijk in afstand moest zijn. Geen gemakkelijke opgave, zeker als je daarbij in aanmerking neemt dat het aantal vliegvelden waar nachtelijke VFR-landingen zijn toegestaan, toch nog beperkt is.

Na het uitproberen van zo'n vijftig verschillende routes en na eindeloos veranderen, elimineren van velden en zoeken naar alternatieven, verdelen van de route in zes dan wel zeven legs, clock wise, counter clock wise, wel of geen bonusvelden, kwam uiteindelijk een counter clock wise route tot stand die een slor-

dige 1.900 nm (3.500 km) bedroeg. De route werd verdeeld in zeven legs die gemiddeld 3,5 uur lang waren en, met uitzondering van de nachtelijke legs, tussen vijftien en twintig touch en go's bevatten.

Helse klus

Niet alleen moest voor de nachtelijke legs worden gezocht naar VFR-night approved vliegvelden, ook alle groene en PPR-velden moesten van tevoren apart worden benaderd voor toestemming om te landen. De tankmogelijkheden moesten vooraf worden gecheckt.

Team Aeroplus, een van de twee deelnemende niet-Franse teams, had daarbij de extra handicap dat op veel velden alleen met een uitsluitend voor Franse teams verkrijgbare tankkaart kon worden getankt.



Aan deelname ging minutieuze voorbereiding vooraf.

Statistieken

Winnaar: de Franse luchtmacht met 1.504 nm (2.785 km)
Gemiddeld gevlogen door alle deelnemers: 1.731 nm (3.206 km)



Een deel van het winnende team van de Franse luchtmacht.

Team Aeroplus met 1.904 nm (3.526 km). Na toegekende strafmijlen: 2.084 nm (3.860 km)
Gereden met beide auto's: ruim 4.500 km
Gevlogen met ondersteunend vliegtuig: 15 uur



De door de Aeroplus-equipe afgelegde route.



Aeroplus-baas Sjoerd Jan ter Welle bevestigt de stickers op de Piper Archer.

Tot op de dag voor de rally en zelfs op de dag zelf kwamen met grote regelmaat berichten binnen over velden waar het om uiteenlopende redenen niet was toegestaan om te landen. Het maken van een vliegbare route mondde daardoor uit in een helse klus, die bij elkaar wel een paar honderd uren in beslag heeft genomen.

Logistiek

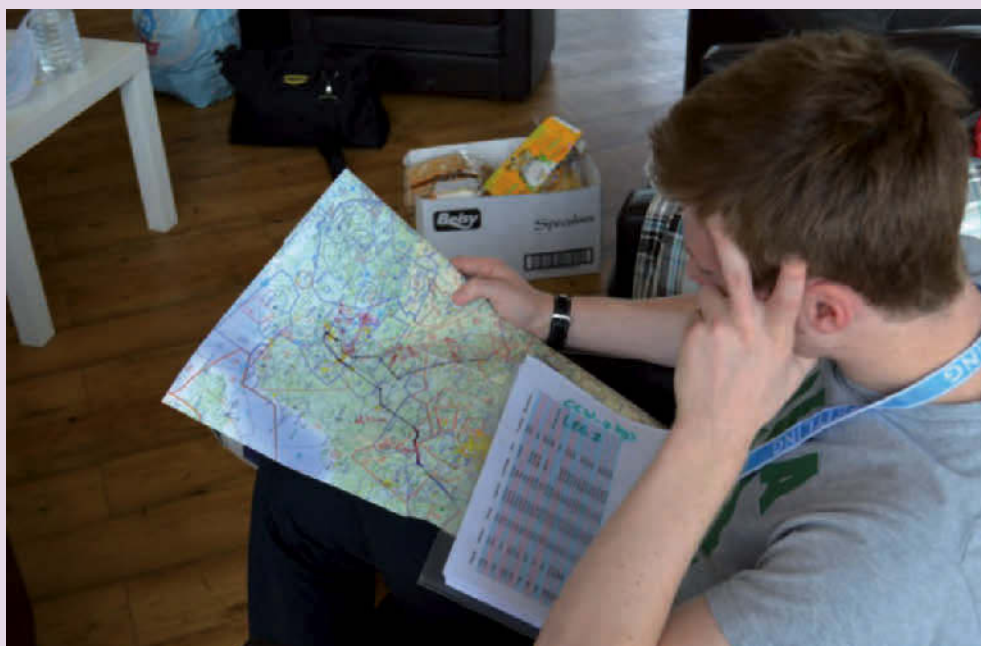
Het samenstellen van de route was nog maar een van de uitdagingen. Bijna nóg ingewikkelder was het stroomlijnen van de bijkomende logistieke bewegingen: hoe zorgden we voor

een tijdige verplaatsing en aankomst van de wisselcrews. Er moest immers zes keer worden getankt door heel Frankrijk heen, waarbij ook de bemanning moest worden gewisseld. Hoe konden we het aantal touch en go's nauwkeurig bijhouden om uiteindelijk op het totaal van honderd velden te komen?

Als oplossing voor deze logistieke nachtmerrerie werd besloten een tweede, ondersteunend toestel, de PH-PEA van Air Waterland, en twee auto's in te zetten. Het operationele team werd met een elfde lid uitgebreid, terwijl een twaalfde man in Nederland stand-by zou



Gespannen koppies voor de start.



Loïc neemt de tweede leg door.

staan om het aantal landingen bij te houden en om oplossingen te vinden voor mogelijk optredende moeilijkheden als het uitvallen van velden, bijvoorbeeld ten gevolge van verslechterende weersomstandigheden.

Trainingen

Om de praktische kant te toetsen werd half april met nagenoeg het gehele team een trainingssessie georganiseerd in Saint Hubert, België. De piloten en hun copiloot die met de D-EOMP aan de rally zouden deelnemen, vlogen tijdens deze training een leg van ruim een uur in Frankrijk, waarbij drie landingen werden ge-

maakt. Doel van deze training was om de verschillende teamleden van een crew aan elkaar te laten wennen, om te timen hoelang het vliegen van een circuit precies duurt en om het brandstofverbruik te meten. Ook het zo snel mogelijk tanken en het wisselen van de crew werden geoefend.

Eind april voerden twee verschillende bemanningen nogmaals trainingen uit in Tienen, België, evenals tijdens een aantal vluchten tussen Lelystad en Hilversum. Bij deze laatste trainingen werd het brandstofverbruik als bij verschillende powersettings en het al dan niet leunen gemeten.

Op z'n Frans

Op woensdag 9 mei 2012 vertrok het voltallige team met twee vliegtuigen en twee auto's naar Chalons Vatry om op tijd aanwezig te zijn voor de inschrijving en de briefing. De inschrijving verliep op z'n Frans: chaotisch druk, waardoor de geplande briefing van 14:00 uur drie uur later begon. Na een twee uur durende presentatie, waarbij vooral sponsors en hoogwaardigheidsbekleders onder applaus werden gepresenteerd, en anderhalf uur wachten, konden de stickers die op het vliegtuig moesten worden geplakt in ontvangst worden genomen. Daarna volgde een prima buffet, compleet met champagne. Na deze feestelijke maaltijd vertrokken we met de auto's en vliegtuigen naar ons hotel in Reims-Prunay waar we ons nog geruime tijd bezighielden met de mentale en operationele voorbereidingen.

Vertrek

Een korte nacht later vertrok de eerste crew met de D-EOMP naar Chalons Vatry voor de start van de eerste leg van de rally. Een ander deel van het team vertrok alvast per auto naar de tank- en wisselplaatsen in Chartres en La Rochelle. De rest bleef in Reims-Prunay waar de tweede leg van start zou gaan.

De ochtendbriefing kort voor de start van de rally werd, mede door hectische toestanden rond het plaatsen van het verplichte GPS-volgsysteem in het vliegtuig, helaas gemist. Hierdoor ontging ons, dat vanwege verwachte slechte weersomstandigheden twee verplichte gebieden, een in het noorden bij Lille en een in Bretagne, werden geannuleerd. Dit had tot gevolg dat we, naar later bleek, circa 250 nm (460 km) onnodig hebben gevlogen.

De uitvoering

De eerste leg kwam precies volgens de geplande tijd aan in Reims-Prunay. Na een snelle tankbeurt en crewwissel vertrok de D-EOMP voor de tweede leg die eindigde in Chartres. Het ondersteunende vliegtuig vertrok kort daarna naar de volgende wisselplaats Chartres. Ook de tweede leg werd volgens schema gevlogen.

De derde leg vertrok precies volgens schema naar La Rochelle waar hij een halfuur vroeger dan gepland aankwam. Hierdoor kon de vierde leg iets vroeger vertrekken naar Beziers. De tijdswinst ging tijdens de eerste gedeeltelijke nachtlek helaas verloren door verslechterende weersomstandigheden in Zuid-Frankrijk. Op een tweetal velden kon niet worden geland vanwege mist; er werden daar quasi landingen

gemaakt die, naar later zou blijken, niet werden meegeteld. Het laatste veld van deze leg, Beziers, kon zelfs helemaal niet worden benaderd vanwege zeer dichte zeemist. Een uitwijk naar Montpellier was daardoor het gevolg.

De vijfde leg vertrok dan ook te laat, waardoor het vervolg van de rally wat betreft tankmogelijkheden en ook timing enigszins uit de hand liep. Tijdens deze geheel in de nachtelijke uren gevlogen leg werden wel enkele extra landingen gemaakt om de eerder gemiste velden te compenseren. De laat geregelde tankbeurt in Saint Yan, het voorziene eindpunt van deze

leg, kon op het allerlaatste moment geheel onverwacht niet plaatsvinden. De reden hiervoor was niet helemaal duidelijk; we hielden het op een Franse (tegen)slag. De tank- en wisselplaats moest daardoor worden verlegd naar Nevers.

De zesde leg begon in de vroege ochtend in Nevers. Ook hier werd nog meer tijd verloren. Ondanks de telefonische toezegging dat de beheerder op tijd zou zijn om ons van brandstof te voorzien, moesten we hem ter plaatse uit bed bellen. Inmiddels was duidelijk geworden dat we door de eerder opgelopen vertra-



Afsluiting van de Coupe met een low pass van een DC-3.



Samenstelling Team Aeroplus

Vliegers van de D-EOMP:

Sjoerd Jan ter Welle
Peter van den Heuvel
Jack van Dijk
Leon Melet
Ronald Romkema

Copiloten en RT:

Elodie Herbos
Loïc Cardon
Anthony Shahabpour

Ondersteunend team:

Sander Poppes
Hans van Hooft
Wouter Nagel
Freek Hoogeveen

ging in Zuid-Frankrijk, de extra landingen en de slaperige beheerder, niet meer binnen de toegestane tijd zouden kunnen finishen. Deze wetenschap weerhield ons er echter niet van om alles op alles te zetten om de Coupe alsnog uit te vliegen.

Als gevolg van vermoeidheid, maar door enthousiasme op de been gehouden, werd tijdens de zevende en laatste leg door de piloot een tweetal airspace infringements begaan. De eerste betrof een onaangekondigd bezoek aan het verblijf van voormalig president Sarkozy, en de tweede betrof een onvoorzien bezoek aan de prachtige tuinen van Versailles. Heel mooi natuurlijk, maar helaas niet toegestaan: de daer werd na afloop gedurende anderhalf uur door de gendarmerie ondervraagd en, zonder verdere gevolgen, met een berisping weggezonden.

Uitslag

Team Aeroplus finishte een ruim halfuur te laat. Door een flink aantal strafmijlen, 'verdiend' met de airspace infringements en het niet volledig afvliegen van een aantal circuits, eindigden we op een achttiende plaats.

Niet slecht voor een eerste keer, ook al waren er maar twintig deelnemende teams.

We streden tegen de Franse luchtmacht, het Franse leger, Air France en teams die in veel gevallen bestonden uit beroepspiloten. Bovendien was het de eerste keer dat een buitenlands team aan dit voor de vierde keer gehouden evenement deelnam. We hebben in ieder geval heel veel geleerd voor de editie van volgend jaar... 