

1.250 km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

Tijl Schmelzer

Traduction

André Perrad & Mich De Weirdt

The Lower Saxon Hills.

This beautiful landscape is invaded by wind turbines,
representing a major obstacle for sport flyers.



Laat ons eerst toe de schrijver van dit artikel voor te stellen. Tijn is de zoon van ons VTB-lid Bert Schmelzer Senior. Bert is één van de gekende figuren in onze Belgische zweefvlieg-wereld en verpulverde in 2014/15 meerdere Belgische records.

Het zweefvliegen zit de Schmelzer familie in het bloed, zijn beide zonen Bert junior en Tijn zijn piloten van het hoogste niveau.

Ze hebben beide Belgische kampioentitels en meerdere Belgische en Continentale records op hun naam, en Bert jr. werd in 2014 zelfs wereldkampioen in Finland.

Een afstand afleggen van 1.250 km in één trek met een zweefvliegtuig is een mijlpaal. Toen Tijn hieraan begon had-

Tout d'abord, permettez-nous de présenter l'auteur de cet article. Tijn est le fils de Bert Schmelzer Senior, membre des VTB. Bert est l'une des figures bien connues dans notre monde belge du planeur qui a battu plusieurs records de Belgique en 2014/15.

Le planeur est dans le sang de la famille Schmelzer, ses deux fils Bert Jr et Tijn sont des pilotes du plus haut niveau.

Ils ont tous deux des titres de champion de Belgique, plusieurs records belges et continentaux à leur nom, et Bert a été le vainqueur du championnat du monde en Finlande en 2014.

Parcourir d'une traite une distance de 1.250 km avec un planeur est une étape importante. Lorsque Tijn l'a entreprise,





The Schmelzer glider family.

Left to right: Bert Sr., Hilde (his spouse), Tijn, Barbara (spouse of Bert Jr.) and Bert Jr. The three Schmelzers all have a Belgian record on their name and a Gold C badge with three diamonds. They also have the FAI 750 en 1.000 km diploma and both Bert Jr. and Tijn obtained the 1.250 km diploma.

den slechts 31 piloten dit huzarenstukje volbracht, waarvan slechts zes boven Europees grondgebied. Zijn broer Bert jr. had het hem voorgedaan in 2018; Tijn zou mikken naar het diploma nummer 32.

Voor dit diploma moet voor de vlucht een koers uitgezet worden met maximaal drie vaste keerpunten (3TP - 3 Turning Points). Die opgave moet dan zonder tussenlanding worden afgelegd. Een GPS-logapparaat houdt nauwgezet de data bij.

Tijn heeft zijn prestatie uitgevoerd met een Venus 3T. Deze zwever is het recentste topmodel van de Duitse firma Schempp-Hirth, en beschikt over een hulpmotor om buitenlandingen te voorkomen. Deze motor mag uiteraard niet benut worden tijdens de prestatievlucht.

De Ventus 3T heeft een (water) ballasttank van 180 l en 600 kg MTOW (Maximum Take-off Weight).

We laten nu Tijn aan het woord.

De ambitie

Reeds in 2011 liep ik rond met het idee om een vlucht van 1.000 km te verwezenlijken, vertrekkende vanuit Vlaanderen. Mijn plan was richting Duitsland te vliegen en te profiteren van de thermiek boven de grote koolcentrales in het Rijngebied. Toen ik in 2012 aan het wachten was op de juiste weersomstandigheden, kwam opeens een ander weerfenomeen aan bod: een strakke noordoostenwind met wolkenstraten richting Spaanse grens. In 1972 was Hans-Werner Grosse er in geslaagd om met dit weer een wereldrecordafstandsvlucht te maken. Ik slaagde er in om die vlucht in de praktijk om te zetten, en zo mijn 1.000 km diploma te behalen (het eerste en tot nu toe nog steeds enige vanuit België), en twee Belgische afstandsrecords te breken.

seuls 31 pilotes avaient accompli cet exploit, dont seulement six au-dessus du territoire européen. Son frère Bert, l'y avait précédé en 2018 ; Tijn allait viser le diplôme numéro 32.

Pour ce diplôme, un itinéraire doit être fixé pour le vol avec un maximum de trois tournants fixes (3 TP - Turning Points). Cette épreuve doit ensuite être réalisée sans escale. Un enregistreur GPS surveille de près les données.

Tijn a réalisé son exploit avec un Vénus 3T. Ce planeur est le dernier top modèle de la société allemande Schempp-Hirth ; il dispose d'un moteur auxiliaire pour éviter les atterrissages hors-pistes. Ce moteur ne peut évidemment pas être utilisé pendant le vol de performance.

Le Ventus 3T est équipé d'un réservoir de ballast de 180 l d'eau ; il affiche un MTOW (Maximum Take-off Weight) de 600 kg.

Passons maintenant la parole à Tijn.

L'ambition

Déjà en 2011, il me trottait en tête l'idée de réaliser un vol de 1.000 km au départ de la Flandre. Mon plan était de voler vers l'Allemagne et de profiter des thermiques au-dessus des grandes centrales au charbon dans la région rhénane. Alors que j'attendais les bonnes conditions météorologiques en 2012, un autre phénomène météorologique est soudain entré en ligne de compte : un fort vent du nord-est avec des 'routes de nuages' vers la frontière espagnole. En 1972, avec cette météo, Hans-Werner Grosse avait réalisé un record mondial de vol de distance. J'ai pu exécuter ce vol, obtenant ainsi mon diplôme de 1.000 km (le premier et jusqu'à présent encore le seul à partir de la Belgique), et battant deux records de Belgique de distance.

1.250 Km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

Na-analyse van die vlucht toonde dat er een mogelijkheid was om via een doorgang in de Pyreneeën de vlucht nog een heel eind verder te zetten in Spanje. Ik wachtte de jaren nadien geduldig op deze zeldzame gunstige weersomstandigheden. Die kwamen er echter niet, telkens opnieuw waren er hier of daar ongunstige situaties langs de geplande route.

Ik ging ook op zoek naar andere opties om onder andere weersomstandigheden in onze streken records te breken. Dit bracht mij tot het Nedersaksische Bergland (the Lower Saxon Hills), een langgerekte heuvelrug die zich over 100 km uitstrekt tussen Bielefeld en Hannover in Duitsland.

Het Nedersaksische Bergland is een bekend zweefvlieggebied bij onze Oosterburen. Het gans jaar door vindt men er gunstige omstandigheden en er zijn talrijke zweefclubs en vliegvelden in de omgeving. Met een stevige wind uit het Zuidwesten is de thermiek op de heuvels er optimaal. En ook nadat 's avonds de thermiek is gaan liggen, kan men nog steeds op de hellingstijgwind boven blijven en nog een paar 100 km extra afstand vliegen.

Maar een lange afstandsvlucht in Oostelijke richting heeft wel nadelen. Een vlucht van meer dan 1.000 km duurt meer dan 10 uren, maar men vliegt tegen de relatieve beweging van de zon zodat men een uur minder daglicht heeft. Een ander nadeel, de vlucht tussen enig Belgisch vliegveld en een bestemming ten Oosten van de heuvelrug is te kort om het Belgisch record in één rechte lijn van 1.025 km op mijn naam te schrijven. Voor het opstijgen moet men dus zo ver mogelijk naar het Westen om voldoende afstand te bekomen. We moesten dus uitkijken naar een startpunt ergens tussen Nantes en Brest in Bretagne. Een bijkomende handicap is dat Parijs op die route ligt en met een zwever is het absoluut te vermijden om zich te gaan mengen in het luchtverkeer van de verschillende vlieghavens rond de Franse hoofdstad.

Après analyse, ce vol a montré qu'il y avait une possibilité de continuer en Espagne sur une bonne distance via un passage dans les Pyrénées. J'ai attendu patiemment ces rares conditions météorologiques favorables dans les années qui ont suivi. Cependant, elles ne se sont pas présentées, il y avait chaque fois des situations défavorables ici ou là le long de la route prévue.

J'ai également recherché d'autres options afin de battre des records dans nos régions sous d'autres conditions météorologiques. Cela m'a conduit dans la région montagneuse de Basse-Saxe (the Lower Saxon Hills), une crête allongée qui s'étend sur 100 km entre Bielefeld et Hanovre en Allemagne.

La région des collines de Basse-Saxe est une zone de planeur bien connue chez nos voisins de l'Est. Tout au long de l'année y règnent des conditions favorables et on trouve de nombreux clubs de vol à voile et aérodromes dans la région. Avec un vent fort du sud-ouest, les thermiques sur les collines sont optimales. Et même après qu'en soirée les thermiques se sont calmées, on peut encore rester dans le vent ascendant des versants pentus et voler quelques 100 km supplémentaires.

Mais un long vol en direction de l'est a réellement des inconvénients. Un vol de plus de 1.000 km dure plus de 10 heures, et comme on avance contre le déplacement relatif du soleil, on dispose d'une heure de lumière du jour en moins. Autre inconvénient, un vol depuis n'importe quel aérodrome belge et une destination à l'est de la crête de collines est trop court pour inscrire à mon nom un record de Belgique de 1.025 km en ligne droite. Pour le décollage, il faut donc aller le plus loin possible vers l'ouest afin d'obtenir une distance suffisante. Nous avons donc dû rechercher un point de départ situé entre Nantes et Brest en Bretagne. Un handicap supplémentaire est que Paris se situe sur cette route et avec un planeur, il faut absolument éviter de s'imbriquer dans le trafic aérien des différents aéroports autour de la capitale française.

The Ventus 3T.



1.250 Km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

De kans

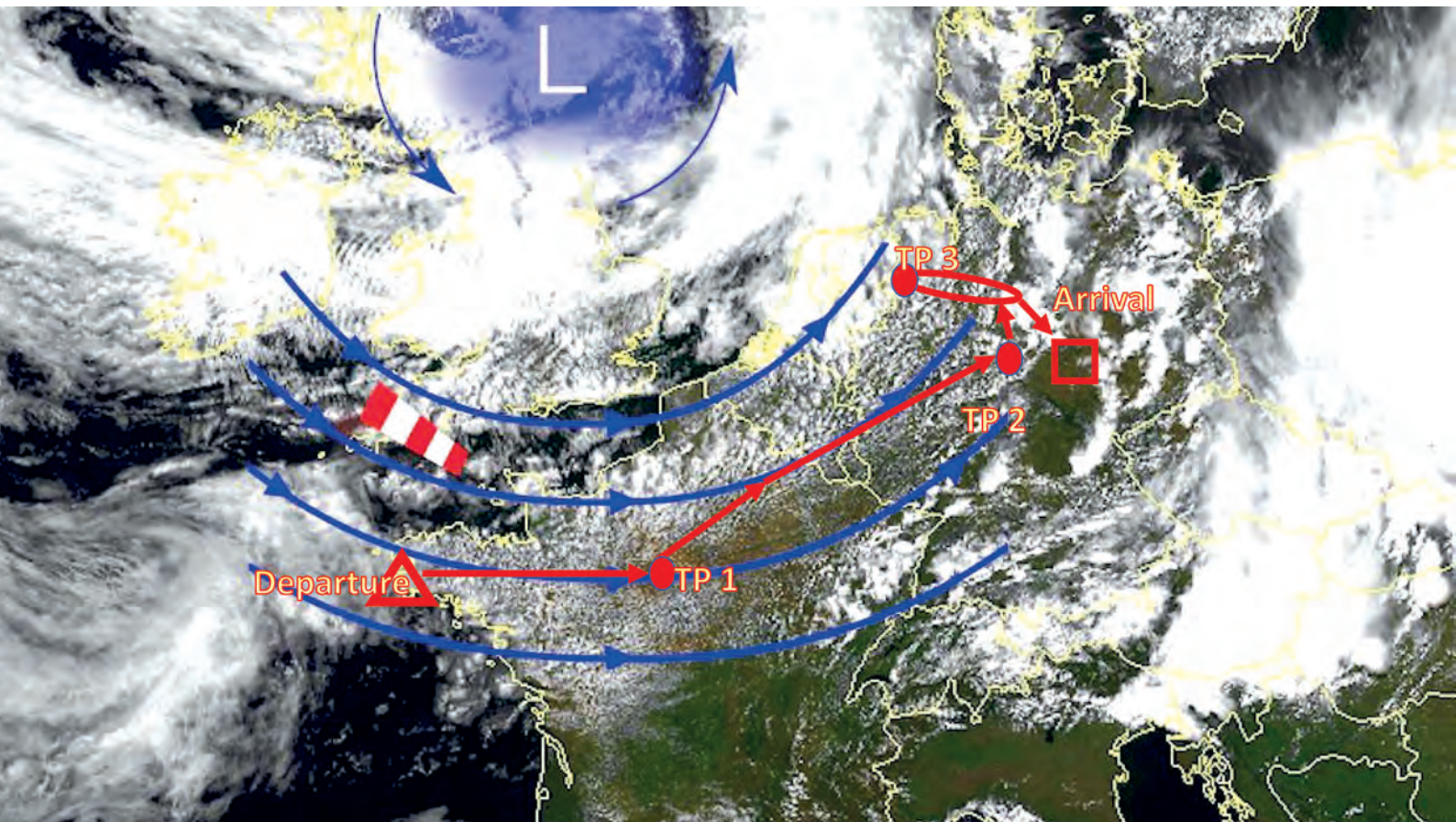
Vanaf 2013 volgde ik van dichtbij de weersevolutie. Er deden zich een aantal mogelijkheden voor maar het was telkens op de limiet tot ik de weersvoorspelling kreeg op zaterdag 27 juni 2020. De voorspelling voor maandag 29 juni was bijna perfect.

Mijn plan voorzag een 3TP 1.301 km vlucht met een optie om er twee legs van 110 km aan toe te voegen wat in totaal een OLC (Online Contest) afstand van 1.522 km betekende over zes legs. Met een dergelijke vlucht zou ik niet enkel de

L'occasion

À partir de 2013, je suis de près l'évolution météo. Un certain nombre de possibilités se présentent, mais c'est toujours à la limite jusqu'à ce que j'obtienne les prévisions météorologiques du samedi 27 juin 2020. Les prévisions pour le lundi 29 juin sont presque parfaites.

Mon plan prévoit un vol de 1.301 km avec 3 TP et la possibilité d'y ajouter deux legs de 110 km, ce qui signifie une distance totale OLC (On Line Contest) de 1.522 km sur six legs. Avec un tel vol, j'obtiendrais non seulement la



afstand van 1.250 km, het Belgisch 3 TP afstandsrecord halen maar ook het afstandsrecord in rechte lijn verbeteren. Met de beschikbare weersvoorspelling leek dit een realiseerbare ambitie.

Nu nog een vliegveld vinden in Bretagne. Er waren drie zweefvliegclubs die binnen de zone lagen van waaruit ik wou vertrekken. Ik kon Philippe de Péchy bereiken die lid is van de Franse nationale ploeg. Zijn club is gesitueerd in Saint-Sulpice-des-Landes ongeveer een 40-tal km ten Zuiden van Rennes, en van daaruit was het mogelijk om mij te slepen naar het startpunt dat ongeveer 85 km meer naar het Westen lag. Hij was onmiddellijk akkoord. Mijn ouders waren zo vriendelijk om mij te vergezellen en op zondagnamiddag om 14.00 u waren we op weg richting Rennes, met de glider op een aanhangwagen achter de

distance de 1.250 km, le record de Belgique de distance 3 TP, mais j'améliorerais également le record de distance en ligne droite. Avec les prévisions météorologiques disponibles, cela semble être une ambition réalisable.

Trouver maintenant un aéroport en Bretagne. Il y a trois clubs de vol à voile situés dans la zone d'où je veux partir. Je parviens à joindre Philippe de Péchy, un membre de l'équipe nationale française. Son club se situe à Saint-Sulpice-des-Landes à environ 40 km au sud de Rennes, et de là, il est possible de me remorquer jusqu'au point de départ, environ 85 km plus à l'ouest. Il accepte immédiatement. Mes parents ont la gentillesse de m'accompagner et dimanche après-midi à 14h00, nous sommes en route vers Rennes, avec le planeur sur une remorque derrière la voiture. Alors qu'ils sont au volant, je peux calculer le vol dans tous les détails.

1.250 Km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

wagen. Terwijl zij achter het stuur zaten kon ik de vlucht in alle details berekenen. We kwamen aan om 22.00 u, monterden de zwever, vulden de ballasttanks met 60 liter water en waren klaar om in de vroege morgen te vertrekken.

Weersvoorspellingen kloppen niet altijd met de werkelijkheid. De satellietfoto's genomen in de vroege ochtend van 29 juni toonden een hoge vochtige plaat, een altocumuluslaag, die vanuit de oceaan het continent innam en dat had geen enkel weersmodel voorzien. Concreet betekende dit nieuws een uitstel van 45 minuten om de vlucht te starten, een verplaatsing van het vertrekpunt van 55 km naar het oosten, geen startpunt boven de Atlantische Oceaan, een snelle verandering van de plannen en het rekken van de keerpunten zover het weer en het luchtruim dat toelieten.

Het zag er niet zo goed uit maar het leek erop dat de altocumulus zich zou omvormen tot cumulus wolken die beloofden voldoende thermiek te produceren om in gunstige omstandigheden te vertrekken. Ik sleutelde wat aan de routing en kwam tot de bevinding dat het onmogelijk zou zijn om het Belgisch afstandsrecord in rechte lijn te kloppen, maar de 1.250 km lagen nog binnen mijn bereik. En dan maar wachten tot de zon de altocumuluslaag zou doorbreken.

De start

Om 09.15 u stonden we klaar met de sleper om op te stijgen en om 09.45 u was het zover. Tijdens de sleepvlucht werd het duidelijk dat de thermiek begon op te bouwen, en ik werd losgekoppeld op 1.400 m hoogte. Ik testte eventjes de hulpmotor, en bereikte de startlijn op een hoogte van 1.300 m, 35 km ten Westen van Saint-Sulpice. We waren vertrokken.

De cumuluswolken begonnen zich langzaam te vormen maar de eerste echte thermiek voelde ik ongeveer 10 km

Nous arrivons à 22h00, assemblons le planeur, remplissons les réservoirs de ballast avec 60 litres d'eau et sommes prêts à partir tôt le matin.

Les prévisions météorologiques ne correspondent pas toujours à la réalité. Les photos satellites prises tôt le matin du 29 juin montrent une zone humide élevée, une couche d'altocumulus qui envahit le continent depuis l'océan, ce qu'aucun modèle météorologique n'avait prévu. Concrètement, ces nouvelles signifient un retard de 45 minutes pour commencer le vol, un déplacement du point de départ de 55 km en direction de l'est, aucun point de départ au-dessus de l'Atlantique, un changement rapide dans les plans et l'étirement des points tournants dans la mesure où les conditions météorologiques et l'espace aérien le permettent.

Cela ne se présente pas tellement bien, mais il semble que les altocumulus vont se transformer en cumulus qui promettent de produire suffisamment d'ascendances thermiques pour pouvoir partir dans des conditions favorables. Je bricole l'itinéraire et j'en viens à la conclusion qu'il serait impossible de battre le record de Belgique de distance en ligne droite, mais que les 1.250 km sont toujours à ma portée. Maintenant, il faut attendre que le soleil brise la couche d'altocumulus.

Le départ

À 09h15, nous sommes prêts avec le remorqueur pour le décollage qui a lieu à 09h45. Pendant le remorquage, il devient évident que les thermiques se développent, et je suis largué à 1.400 m d'altitude. Je teste brièvement le moteur auxiliaire, et j'atteins la ligne de départ à une altitude de 1.300 m, à 35 km à l'ouest de Saint-Sulpice. C'est parti !

Les cumulus commencent à se former lentement mais je sens les premiers vrais thermiques à environ 10 km à l'est de Saint-Sulpice. À ce moment-là, je suis déjà descendu à





ten Oosten van Saint-Sulpice. Ik was op dat ogenblik reeds gedaald tot 500 m AGL maar kon zeer geleidelijk klimmen naar een meer comfortabele hoogte. Mijn route lag ten Zuiden van Parijs en tussen Parijs en Orleans vloog ik in uitstekende omstandigheden. Met de hulp van de wind uit het Westen verhoogde mijn snelheid tot 150 km/u. Eens voorbij mijn eerste keerpunt ten Zuiden van Parijs kwam ik in een stijgwind van 2,8 m/sec en bereikte een hoogte van 1.800 m. Alles verliep perfect en in Reims had ik voldoende potentieel om zonder problemen de Ardennen te doorkruisen, richting Keulen. De controleur van Köln approach was zo vriendelijk om mij vrije doorgang te geven in de TMA, en ik was op weg naar Sauerland.

Dit was niet het beste zweefweer om Sauerland te doorkruisen, het had pas geregend en de thermiek was zeer

500 m AGL mais je peux remonter très progressivement jusqu'à une altitude plus confortable. Ma route passe au sud de Paris et entre Paris et Orléans, je vole dans d'excellentes conditions. Avec l'aide du vent d'ouest, ma vitesse augmente à 150 km/h. Une fois passé mon premier TP au sud de Paris, je bénéficie d'un vent ascendant de 2,8 m/sec et j'atteins une altitude de 1.800 m. Tout se déroule parfaitement et à Reims, j'ai assez de potentiel pour traverser l'Ardenne vers Cologne sans aucun problème. Le contrôleur de Cologne Approach a la gentillesse de me laisser libre passage dans la TMA, et je suis en route vers le Sauerland.

Ce n'est pas la meilleure météo-planeurs pour traverser le Sauerland, il vient de pleuvoir et les thermiques sont très limités. Heureusement, le plafond est à 2.000 m et je réussis à maintenir cette altitude avec un vent arrière de 30-35 km/h.



1.250 Km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

beperkt. Gelukkig was het plafond op 2.000 m en ik slaagde erin om die hoogte te behouden met een rugwind van 30-35 km/u.

Ik bereikte het tweede keerpunt op een hoogte van 1.600 m en haalde op dat ogenblik een gemiddelde snelheid van 127 km/h over een totale afstand van 1.037 km.

Het 'Nedersaksische Bergland'

Hier moest ik een beslissing nemen.

Ik had 925 km in rechte lijn gedaan en kon het Belgische vrije afstandsrecord breken indien ik nog 100 km doorvloog richting Berlijn. Maar de verleiding om de 1.250 Km grens te overbruggen was te hoog. Hierop had ik jaren moeten wachten. Ik besloot dus me aan het plan te houden, en draaide bij het keerpunt dus af richting de heuvelrug. Mijn broer Bert zond mij een SMS met een waarschuwing dat de condities niet al te goed waren. En inderdaad, ik kon mijn hoogte niet houden en moest dalen tot ongeveer 250 m boven de heuvelrug vooraleer ik een thermiek vond die mij toeliet om met 1 m/sec te stijgen.

Maar ongeveer 25 km voor het laatste keerpunt kwamen er meer wolken opdagen wat een weerslag had op de thermiek en ik had alle moeite om mijn hoogte te houden. Ik stond erop om mijn ballast te behouden, verloor meer en meer hoogte, maar slaagde er toch in het derde keerpunt te bereiken op een hoogte van 300 m boven de vallei. Ik haalde nog net het laatste keerpunt en zette onmiddellijk de waterkraan open om de vlieger zo licht mogelijk te maken. De lege Ventus 3 demonstreerde onmiddellijk hoe goed hij

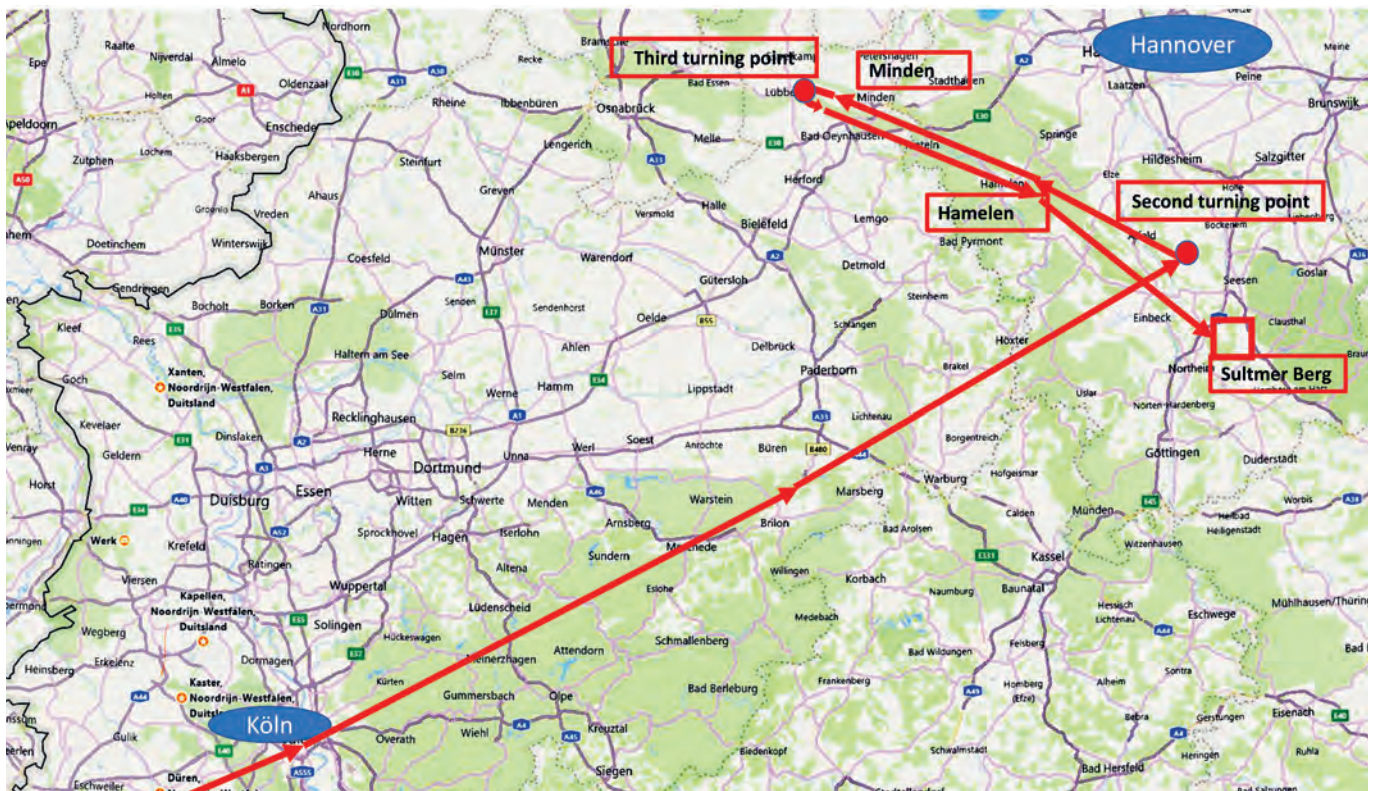
J'atteins le deuxième TP à une altitude de 1.600 m, avec à ce moment une vitesse moyenne de 127 km/h sur une distance totale de 1.037 km.

Les collines de Basse-Saxe

Là, je dois prendre une décision.

J'ai fait 925 km en ligne droite et je pourrais battre le record belge de distance si je fais encore 100 km jusqu'à Berlin. Mais la tentation de passer la barre des 1.250 km est trop forte. J'ai dû attendre des années pour ça. Je décide donc de m'en tenir au plan et, au TP, je prends la direction des collines. Mon frère Bert m'envoie un SMS m'avertissant que les conditions ne sont pas très bonnes. Et effectivement, je ne peux pas garder mon altitude et je dois descendre à environ 250 m au-dessus de la crête avant de trouver un thermique qui me permet de remonter à 1 m/sec.

Mais à environ 25 km du dernier TP, de nouveaux nuages apparaissent, ce qui a un effet sur les thermiques, et j'ai toutes les peines du monde à garder mon altitude. Je me résous à garder mon lest, je perds de plus en plus d'altitude, mais je réussis quand même à atteindre le troisième TP à une altitude de 300 m au-dessus de la vallée. Je viens de faire le dernier virage et j'ouvre immédiatement la vanne de vidange du ballast pour rendre le planeur aussi léger que possible. Le Ventus 3 allégé montre instantanément à quel point il se sent bien dans cette masse d'air. Le vario ne dépasse pas les 0,5 m/sec au-dessus des pentes, mais le vent arrière me pousse vers la cible. À Bisperode seulement, la pente est tout à fait dans le vent, le vario s'améliore un peu et je peux prendre un peu d'altitude. À partir de la



1.250 Km from Bretagne to the Lower Saxon Hills

zich in deze luchtmassa voelde. De vario kwam boven de hellingen niet hoger dan 0,5 m/s, maar de rugwind duwde mij in de richting van het doel. Alleen te Bisperode, lagen de helling volop in de wind, de vario werd wat beter en ik kon wat hoogte winnen. Van de laatste goede helling tot tegen Ithwiesen, was een finesse¹ van 60 nodig om de doelstelling te halen en ik haalde uiteindelijk gelukkig 77.

Gelukt! Op het laatste been brachten de zachte glooiende heuvels die richting Northeim en het vliegveld van Sultmer Berg lagen, de laatste meters stijgen die ik nodig had en maakten het me mogelijk om de proef succesvol (met een kleine maar voldoende marge) af te ronden. Eens voorbij Sultmer Berg, en na 1.254,8 km startte ik de hulpmotor, nam een foto en zond een SMS naar mijn ouders die op weg waren met de wagen. Uiteindelijk zette ik de glider neer in Bisperode West, een sympathiek vliegveld waar men bergop moet landen om de hangars op een klein platform te bereiken. Er was geen kat te bespeuren.

Het was op het nippertje, maar het was gelukt. Ik was de 32^e in de wereld om het 1.250 km diploma te behalen, de tweede vanuit Frankrijk en de eerste in Europa zonder gebruik te maken van golfstijgwinden in de hooggebergtes.

Twee uur later kwamen mijn ouders aan met de wagen. We ontmantelden de glider en vertrokken terug naar huis. En kwamen aan in Antwerpen om 05.30 u in de morgen.

We waren 40 uren onderweg geweest, maar ik had de ervaring van mijn leven beleefd.

Dankwoord

Mijn eerste dank gaat naar mijn ouders; zonder hun steun had ik dit nooit waar kunnen maken.

Duizendmaal dank aan de aeroclub Planeurs d'Ille-et-Vilaine, van Rennes Saint-Sulpice-des-Landes en aan de familie de Péchy voor jullie hulp en gastvrijheid. Jullie kregen niet veel tijd om jullie voor te bereiden. Jullie hebben een enthousiaste groep daar, een prachtige omgeving en een uitstekende infrastructuur. Merci beaucoup.

¹. De finesse is de voorwaartse snelheid gedeeld door de daalsnelheid.

dernière bonne pente vers Ithwiesen, une finesse¹ de 60 est nécessaire pour atteindre l'objectif et heureusement, j'arrive finalement à 77.

Réussi ! Sur la dernière étape, les collines en pente douce qui s'étendent vers Northeim et l'aérodrome de Sultmer Berg me donnent les derniers mètres d'altitude dont j'ai besoin et me permettent ainsi de terminer l'épreuve avec succès (avec une marge faible mais suffisante). Une fois passé Sultmer Berg, et après 1.254,8 km, je démarre le moteur auxiliaire, prends une photo et envoie un SMS à mes parents qui sont en route avec la voiture. Finalement, je pose le planeur à Bisperode West, un aérodrome bien sympathique où il faut atterrir en montée pour atteindre les hangars sur une petite plate-forme. Il n'y a pas un chat en vue.

Il s'en est fallu de peu, mais ça a marché. Je suis la 32^e personne au monde à obtenir le diplôme de 1.250 km, la deuxième au départ de la France et la première d'Europe à ne pas avoir eu recours aux vents ondulatoires de haute montagne.

Deux heures plus tard, mes parents arrivent avec la voiture. Nous démontons le planeur et nous prenons la route vers la maison. Nous arrivons à Anvers à 05h30 du matin.

Nous étions sur la route depuis 40 heures, mais j'avais vécu l'expérience de ma vie.

Remerciements

Mes premiers remerciements vont à mes parents ; sans leur soutien, je n'aurais jamais pu réaliser cela.

Mille mercis à l'aéroclub Planeurs d'Ille-et-Vilaine, de Rennes Saint-Sulpice-des-Landes et à la famille de Péchy pour votre aide et votre hospitalité. Vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour vous préparer. Vous avez là un groupe enthousiaste, un bel environnement et une excellente infrastructure. Merci beaucoup.

¹. La finesse est la vitesse vers l'avant divisée par la vitesse de descente.

