

VERSTEEGH DOES IT WRIGHT

De Amerikanen sloegen op 17 december 2003 letterlijk een modderfiguur met hun replica-Wright-flyer. Maar Frank Versteegh maakte een succes van zijn oer-Hollandse 'Wright Centennial Flight'. Om 10:35 local (de starttijd in 1903 van de Wright Flyer) steeg hij op van Teuge en streek er precies om 16:35 uur weer neer, 26 (!) vliegvelden later. Exact de zes uur tijdsverschil die ook bestaat tussen het Nederlandse vliegveld en het winderige strand van Kitty Hawk. Toeval? Er was wél over nagedacht...

De plannen waren overigens niet lang van tevoren gemaakt: pas donderdag de elfde december 2003 kwam het plan op. "We moeten iets doen waar veel mensen bij betrokken raken, en dat veel pr genereert voor de General Aviation", bedacht Frank samen met Philip Hofmeier van het Platform Nederlandse Luchtvaart. Toen was het 25-velden-idee snel geboren. Het zouden er uiteindelijk 26 worden. En dat op vrijwel de kortste dag van het jaar. Een unicum. Dat gaan we dus ook aanmelden bij het Guinness Book of Records.

Stempelen

De voorbereiding was zeer precies verlopen. Frank zette een gedetailleerd draaiboek op voor alle verkeersleiders en havenmeesters, zodat er bij aankomst niks mis kon gaan. Hij ontwikkelde een speciaal formulier voor de aankomst- en vertrekgegevens. Met natuurlijk plek voor het stempel; bewijs van zijn aanwezigheid. Zelfs een schema voor de juiste benadering van het toestel door de belangstellenden (veilig buiten het bereik van de machtige prop van de Xtra 300) was bijgevoegd. Een gedetailleerd navigatieplan, ontwikkeld met de software van sponsor NavBox Proplan lag eveneens klaar. Een speciaal callsign (one zero zero) en een speciale transpondercode (zero one zero zero) waren eveneens gereserveerd.

Tijd om alle reporting points te overvliegen en te melden, én precies alle circuitjes te draaien had Frank niet. Daarom had hij van tevoren overal een straight-in-straight-out gevraagd. Die kreeg hij in bijna alle gevallen. Alleen Beek lag even dwars. Hij moest het veld in het zuiden

verlaten, terwijl hij een noordelijke koers had gevraagd. En dat net op het moment dat de tijd begon te dringen...

Elk veld kende vervolgens zo z'n eigenaardigheden. Op Schiphol stonden bijvoorbeeld een follow-me-jeep en een flinke ontvangstdelegatie klaar. Maar het vertrek leverde kortstondig problemen op, omdat het Flightplan zou ontbreken. Hoe simpel ook (het vermeldde alleen de codes van de velden), Schiphol Ground eiste toch dat het aanwezig was. Was het ook, alleen niet bij de betrokken verkeersleider bekend.

Overdracht is de bottleneck

Frank: "De informatie werd overal wel opgevangen, geaccepteerd en zelfs vaak persoonlijk met mij doorgenomen, maar met name in de overdracht ging het nodige mis. De man die de zaak met mij besproken had op dinsdag was een andere dan de man die mij vervolgens op woensdag ontving. Daar zat de bottleneck. Informatieoverdracht. Nu ging het in dit geval niet om een halszaak, maar het is leerzaam voor de gevallen dat de veiligheid wél in het geding is. Om een voorbeeld te geven: ik had 26 formulieren naar de velden gefaxt, maar was 's nachts nog mijn bed uit gegaan om er acht te kopiëren, om ze mee te nemen in de kist. Voor het geval dat. Ik bleek er uiteindelijk maar liefst negen nodig te hebben! Zo vaak bleek er iets mis te zijn gegaan in de communicatie. Maar dat merkte je pas na de landing..."

DutchMill voortreffelijk

Wat was eigenlijk precies een landing in jouw geval? "Een landing wordt gedefinieerd door

een full-stop, met daarna weer een take-off. Maar niet op alle velden heb ik het minimum aangehouden. Op Drachten en Ameland bijvoorbeeld stonden de burgemeesters klaar met taart en drank. Die kun je niet laten staan. Op Schiphol was veel pers en op Lelystad stond zelf een lakei klaar met witte handschoenen, die me een exquisite broodje serveerde. De 'online' medewerking van DutchMill was ook voortreffelijk. Niet alleen gaven zij ETA's nauwkeurig door, maar ze verstrekten telkens ook mijn positie aan de vele chase planes.

Ik wil trouwens ook nog een paar bedankjes uitdelen, mag dat? Ze zijn voor mijn webmaster die het mogelijk maakte voor alle geïnteresseerden om de vlucht op mijn site (www.aerobatics.nl) van minuut-tot-minuut te volgen. En natuurlijk wil ik ook de Luchtmacht en de Marine danken voor hun geweldige medewerking."

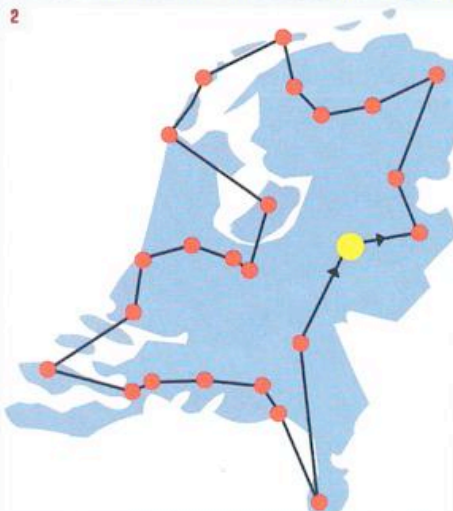
Hoe kijkt hij er nu op terug? "Het was een serieuze operatie, maar wel met de nodige humoristische kanten. Oftewel: een enorme belevens met een ernstige ondertoon. Ik heb de hele dag gevlogen met een grijs van oor tot oor. Je raakt in een roes. Op een gegeven moment maakte zich een echte Elfsteden-sfeer van me meester. Aankomen, stempelen en wégwezen. Telkens maar weer die prachtig blauwe winterhemel tegemoet. En dat zesentwintig keer." Een Elfstedentocht in de lucht, en dat allemaal dankzij die merkwaardige, maffe, geniale, gedreven Wright brothers. Eén ding is zeker: Frank heeft ze waardig herdacht. 

MEER WETEN? ADRES SITE: WWW.AEROBATICS.NL





1



2



3



1 Vertrek op vliegveld Valkenburg.

FOTO: R. SOUPART.

2 De route die Frank Versteegh vloog met vliegveld Teuge als start- en eindpunt.

3 Frank takes a hasty leak. FOTO: GOOF BAKKER

4 Sunset!

Verzonden en ontvangen e-mails inzake Flight 100 (tussen 11 en 21 december): 885.

Aantal interviews inclusief telefonisch tussen 15 december en 18 december: 35.

Persartikelen tussen 15 december en 19 december (bekend): 55 waarvan 45 covers.

Definitie recordpoging voor het Guinness Book of Records

To remember the historical day, the 17th of december 1903, first man on earth flying a powered aircraft, Frank Versteegh will try to make a record breaking flight through The Netherlands exactly one hundred years later.

'Flight ONE ZERO ZERO'

Take off at 10:35 Local Time

26 landings

26 airports

1.000 km distance

Shortest time for turn-around at a Dutch airport (time on ground)

Shortest time for re-fuel and departure

Shortest time between take-off and landing between two different aerodromes

Minimum (!) one aerobatic manoeuvre between every take-off and landing. All, in one day, in one country, in one aircraft with one captain

Organised by World Aerobatics Promotions and supported by the: Platform Nederlandse Luchtvaart, LVNL, Aviodrome, Royal Netherlands Airforce, Royal Dutch Navy, KNVvL, ADPA, NVL.