



bandje bepalend was voor succes. Voor het gemak veranderden we overigens steeds minimaal 3 parameters tegelijk, wat ervoor zorgde dat de verschillende theorieën het aantal gebouwde matrasen met factoren overschreed. Inmiddels waren we een jaar verder en overtuigd dat nummer 7 'de ware' was. De vakantie op Texel zou gebruikt worden om hem in alle afzondering en met goede wind te testen. Het testteam werd overgevlogen en vol goede moed ging nummer 7 de lucht in. Onnodig te zeggen dat snel daarna nummer 8, 9 en 10 volgden.

Vanaf nummer 10 leek het te gaan werken, en werd Foilmaker (door de ontwerper ervan) dusdanig aangepast dat nummer 11 niet meer vloog, versneld opnieuw beginnen dus (nummer 12). En toen kwam nummer 13, de eerste die echt vloog. Toen voelden we pas dat een sleematroas echt explosieve kracht heeft. Nummer 14 mocht mee naar Fanö en de schrik zat er goed in toen die maar liefst 80 km/u klokke in de buggy. Nummer 15, 16 en 17 waren grotere versies en had-