

Verslag clubvlucht Vliegclub Teuge 27/8 t/m 30/8/2021



Door Wim Iding



Een verslag van een meerdaagse vlucht maken heb ik wel eerder gedaan, dat was dan altijd een verslag over de wetenswaardigheden tijdens het verblijf onderweg met een vaste groep vliegvrienden met wie ik heel Europa verkend heb. De verslaggever bediende zich de ene keer van een beschrijving in de trant van: we gingen van.... naar ... en toen gebeurde dat en daar hebben we om gegniffeld want bijvoorbeeld zijn radiovocabulaire werkte toch wel op de lachspieren of plaatsvervangende schaamte was je deel of fouten en onduidelijkheden van verkeersleiders werden naderhand breed uitgemeten en werden op die manier verslagrijp. Is dat nu anders? Een reisverslag maken van een relatieve korte tocht met een groep mensen waarvan ik een deel nooit ontmoet heb, een deel van gezicht ken en een deel waarvan ik de namen ken en een deel goed ken omdat ik daar vaker mee op stap geweest ben is toch ietwat

lastiger, want wat kan de scribent zich permitteren, is men snel op z'n teentjes getrapt? Maak daar maar eens iets van, want iedere deelnemer is natuurlijk gefocust of hij/zij in het verslag genoemd wordt en op welke wijze, en als er sprake is van een onbalans in vernoemingen heb je alras de poppen aan het dansen. Ik weet zeker dat in dit verslag sprake zal zijn van onbalansvernoeming en ik weet dat ik me dan op pek en veren moet voorbereiden, dat zij dan zo maar zo, had ik me maar niet op een voor mij onverwacht moment tot scribent moeten laten bombarderen. Moest ik de groepsdynamiek belichten en voor het voetlicht brengen wie de echte haantjes en hennetjes(die hadden we ook binnen de groep) zijn of alleen maar van en naar en toen en toen? Het was meer; je zoekt het maar uit, voor mij betekent dat, dat ik dan geen belemmeringen accepteer, voor zover ik me daar trouwens iets van aan zou trekken. Want je moet als scribent toch wel wat autonoom zijn omdat veel vliegers over het algemeen redelijk eigengereid zijn en niet overlopen van bescheidenheid. Moet ik daar wat mee? Ik weet het niet, ik ga maar op weg met de schrijverij en zie wel waar ik uitkom.

Hoe begon het? We zouden naar Salzburg, de stad van Mozart, Mozartkugeln en de romantiek, de nauwe straatjes en de pontificale kerk wachten in blijde afwachting op de frisse Hollandse bemanningen. De routes waren uitgestippeld, met 2 tussenlandingen, Aschaffenburg (EDFC) en Mühldorf (EDMY), zouden we met de meeste deelnemende kisten binnen 3,5u vliegen op LOWS arriveren.

De deelnemende kisten waren: PH-FMO C172, PH- AVB C172, PH-CVT C172, PH-VTB C172, PH VTA CRUZ, PH-KPG SUBA, PH-OOM SR20, N153CD SR20. The good old Cessna's waren in de meerderheid en de moderne SR20 de snelste.

Het vliegen naar een buitenlandse bestemming vergt een gedegen voorbereiding. De routes, radiofrequenties, notams, bijzondere gebieden onderweg, je dient het allemaal te weten en in je bolletje te hebben zitten. Alternatieven moeten ook voorbereid worden en dan speelt natuurlijk een factor mee die we als VFR-vliegers niet in de hand hebben maar waarvan we wel afhankelijk zijn en dat is het weer.

Onze squadronleaders Mark en Frans hadden de routes en alles wat daarbij hoorde goed voorgekauwd, fietsen en restaurants alsmede hotels waren door diverse andere deelnemers geregeld, niets kon het succes van ons uitje in de weg staan, we waren er helemaal klaar voor. Aan het intensieve e-mailverkeer en app-uitwisselingsberichten had het niet gelegen. Maar..... maar moedertje natuur gooide roet in het eten, de weersverwachtingen waren niet goed genoeg en de almachtige leiding had geen andere keus de bestemming Salzburg te cancellen en zich te storten op een alternatief richting Frankrijk alwaar de weersomstandigheden weliswaar niet ideaal maar toch redelijk vliegbaar waren. De keus viel op Tours (LFOT) Tours Val De Loire.

We planden een tussenlanding op le Touquet Cote D'opale (LFAT). We verzamelden keurig in de VCT clubsalon voor de laatste briefing en de groepsfoto, nou ja groepsfoto, moet in ieder geval melden dat de foto gemankeerd is, niet iedereen staat erop, kwestie van ongeduld zullen we maar zeggen.



Boven vlnr: Addie Janssen, Robert van den Nieuwendijk, Mark Kipping, Rob Strik, Frans van Rossum, Rini van den Brink, Ingo Wevers, Ellen Wevers, Thijs Sellmeijer, Flip de Granada, Adrie Daanen. Onder vlnr: Gea ter Steege, Anne Kipping, Ali Bos, Anton van den Heuvel, Jan Roffelsen, Thijs Keuning. *Niet op de foto: Wim Iding.*

Het grootste deel van het been naar le Touquet kon gevlogen worden op ong. 2000ft, hier en daar een pluk maar dat mocht geen naam hebben. Een aardig stuk langs de kust met Duinkerken, met de onvolprezen bende bij de staalfabrieken als opvallend kenmerk, en toen richting eindbestemming. De Cirrus had iets meer dan 1.30min met een gemiddelde snelheid van 137KT nodig om de 209 mijl te overbruggen. We hadden de wind aardig mee want we hebben op een stuk 155kt GS gevlogen, bijna speedy Gonzales. Het tanken op Touquet verliep gemengd vlot en traag, de toegangscontroles vanwege COVID-19 waren non-EU, je zou bijna zeggen, Honnecker zou glimlachen. Wij zijn dat controlegedoe helemaal niet meer gewend, efff wennen met de Q-R code en de integriteitsverklaring, maar je leert geduldig te zijn en de bureaucraten te accepteren, ze zijn immers niet weg te denken, of we dat nu wel of niet leuk vinden. Uiteindelijk konden we op weg naar Tours, (LFOT) met de Cirrus hadden we 1,30min nodig om de 204 mijl te overbruggen, we hebben met een maximum speed van 161 kt GS gevlogen op een hoogte van 2000ft. De route liep via DETUR, PITAF, BENAR, NE, en point E naar de baan 02. Onderweg een tijdje geen contact gehad met Paris-info maar dat komt vaker voor en dat komt vanzelf weer goed. Al met al een prima en voorspoedige vlucht naar de alternatieve Salzburgbestemming. Langzamerhand druppelen alle kisten binnen, onderweg hadden we via de radio de meeste kisten wel gehoord en alles verliep voorspoedig.

Er werd vervoer geregeld van het vliegveld naar de diverse hotels, we waren over 3 hotels in de stad verdeeld, de bemanningen hadden hun eigen onderkomen geregeld. Er was afgesproken gezamenlijk de avondmaaltijd te gebruiken in een gereserveerd restaurant. De meesten hadden hun kelen gesmeerd voor het diner, een vliegtag maakt namelijk erg dorstig. Bijna tegen de kleine uurtjes toog een ieder hotelwaarts met de afspraak elkaar de volgende ochtend op Place Plumereau te treffen voor een koffie en een stadsrondwandeling.



Het bekende kopje koffie met de kout

De rondwandeling stond onder leiding van Frans van Rossum, je kon merken dat Frans gewend is servicegericht te denken en zijn klanten te dirigeren. Hij wist met zachte hand, zonder aandachtsvlaggetje, de groep door het centrum van Tours te leiden en de toeristische bezienswaardigheden beschaafd en niet opdringerig ten tonele te voeren. Wat op mij de meeste indruk maakte waren de prachtig gebrandschilderde ramen van de kathedraal van Saint-Gatien. Deze kathedraal werd gebouwd van de dertiende tot de zestiende eeuw, dus een dikke 300 jaar werken aan een creatie, dan moet je collectief wel erg geïnspireerd en bevlogen zijn. Tijdens deze rondwandeling ontsponnen zich gesprekken met deelnemers die ik niet kende, dan alleen van "hallo" op het clubterras op Teuge, maar ook met deelnemers die nieuw voor mij waren, ik heb dat als plezierig ervaren. Zo zie je maar: reizen doet ontmoeten en dat kan alleen maar positief gewaardeerd worden. Ik sprak net over de gebrandschilderde ramen, ik heb er een aantal foto's van gemaakt, wil ik hier eigenlijk wel invoegen maar ik heb velen ook zien fotograferen, wellicht teveel van het goede.



Een van de bijzonderheden van Tours is de tram. De laatste klassieke tram reed in 1949. Op 31 augustus 2013 is in Tours een nieuwe tramlijn van bijna 15km geopend met 29 stations. De tramlijn wordt gereden met zeventalige gelede Citadistrams, dat zijn laagvloertrams die rondrijdt in meerdere Europese steden, o.a. in Rotterdam. Een verdere bijzonderheid aan deze tram is de bijzondere vormgeving met aan de voor-en achterzijde verticale lichtstrepen. Menig vlieggenoot heeft gebruik gemaakt van deze tram voor het transport naar/van vliegveld.



Na de rondwandeling ging min of meer een iedere zijns weegs met als afspraak 's avonds met elkaar het diner te nuttigen. Tijdens dit diner was sprake van een meer dan genoeglijke sfeer waarbij natuurlijk alle wereldproblemen de revue passeerden en opgelost werden(nou ja min of meer dan) en al pratend ontstonden er vragen over koffie. We hebben natuurlijk maar 1 koffiedeskundige binnen de groep en dat is Frans. Frans heeft uiteindelijk na een intiem koffiocollege toegezegd voor belangstellenden een koffieworkshop te organiseren. Ik kan u melden, dat terwijl ik aan dit verslagje werk, komt de uitnodiging tot deelname binnen. Zo zien we het graag, geen holle frasen maar doen wat je belooft. Tijdens de diverse stops waarbij geconsumeerd werd, bleken de moderne betaalmogelijkheden in de vorm van tikkies versturen en direct geld innen een ware uitkomst. De een betaalt alles en de anderen kunnen direct restitueren. Niks te onthouden, prima.



Ook hier opstandigen

Het weer voor de volgende dag ziet er niet rooskleurig uit, na veel wikken en wegen wordt besloten dat de twee Cirussen SR20, vanwege een betere endurance, weer naar le Touquet vliegen met wellicht vandaar direct de thuisreis naar Teuge te aanvaarden. De overige kisten gaan proberen EHMZ te bereiken met een tussenlanding op Rouen om de tanks weer te vullen. Alles verloopt enigszins volgens plan, de N153CD vliegt bovenland eerst wat zwalkend op 800-1000ft maar alras besluiten we naar de kust te gaan, hebben we in ieder geval geen last van de heuvels en andere relatief lage obstakels, het zicht is niet geweldig maar al kruip door en sluip door bereiken we op een hoogte van 1000ft le Touquet waar de baan 31 in gebruik is, we landden zoals het hoort, zonder een stuitertje. Het enige nadeel van de actie is: de groep is nu gesplitst, een deel vertoeft in Arnemuiden(EHMZ) en het andere deel in le Touquet. We hebben nog even de hoop door te kunnen vliegen naar EHMZ of Teuge, de weergoden zijn echter weerbarstig en na veel twijfel, meteo bekijken en nog eens bekijken en inschatten, besluiten we niet te gaan en een nacht over te blijven. Twijfel betekent immers in de vliegerij: **NIET DOEN.**

Echt vermeldenswaardig is dat we op het vliegveld (LFAT) via de TV getuige zijn geweest van de verregende formule 1 race op Francorchamps(Spa). Ik moet zeggen dat ik veel geleerd heb van mijn maten, haarscherpe analyses over de attitude van de deelnemende coureurs in relatie tot de te verwachten resultaten aan deze natte race, buitendien weet ik nu wat een poleposition is en het belang van de voorrondes, je moet het maar weten om erbij te horen en mee te kunnen praten.Reizen is niet alleen ontmoeten maar ook leren.



De le Touquet-groep, bestaande uit 5 man, komt in een alleraardigst familiehotelletje in het centrum bij het marktplein terecht, alwaar Adrie direct gecharmeerd was van de biertappende hoteleigenaresse, een Française die Engels spreekt. Hoe zangerig wil je het hebben, maar daar doen we het zwijgen verder toe. Een ding kan wel gemeld worden, dat de hoteleigenaresse om niet voor vervoer van en naar het vliegveld gezorgd heeft, je moet het maar treffen, waar vind je dat nog voor die centen?

“s Avond hebben we na een fundamenteel democratisch inspraakproces het beste visrestaurant van Paris Plage met een bezoek vereerd en zoals te verwachten was, zijn er op bescheiden wijze oesters verorberd en hier en daar ging er ook een stukje tarbot in, uiteraard gelardeerd met een eenvoudige en smaakvolle wijn, uitgezocht door de sommelier van de groep. Ik kan opmerken dat ik menig etentje op vliegzeizen heb meegemaakt dus tot oordelen bevoegd, dit etentje kenmerkte zich door extra bescheidenheid, kleurrijkheid en frivoliteit in smaaktonen. De penningmeester heeft met een grijns van instemming de rekening betaald.

Na een eenvoudig en voedzaam ontbijt zijn we de volgende dag (30/8) door de hotelierster en haar buurvrouw naar het vliegveld gebracht. De bekende formaliteiten waren snel doorlopen en we werden door de toren naar de baan 31 gedirigeerd. Het weer zag er redelijk uit, maar we hingen nog niet of het beeld dat we hadden moesten we bijstellen, via de kust Koksijde (EBFN), EBOS, COA langs de kust richting noorden op maximaal 1000-1200ft. Ter hoogte van EHMZ zagen we van de overige deelnemers aan ons tripje de kisten staan en alras hoorden we via de radio dat ook zij richting Teuge gingen. Ter hoogte van Gorkum klaarde het weer op en konden we voor het laatste stukje wat klimmen, veel had dat niet om het lijf, maar toch, hoogte is immers veiligheid. Gestaaag kwamen de kisten op Teuge aan en menigeen moest, vanwege de extra dag, als de wiedeweerga naar huis en/of werk, dus na het reguliere poetsen en journaals invullen bleef een klein clubje achter een nog een afsluitend biertje te drinken.

Flying with you was mij een waar genoegen, indien uw nietvernoeming in dit verslag u niet behaagt denk dan: ik viel niet op door mijn bescheidenheid.



De Loire

Wim Iding.