

reisverslag

Eénmaal per jaar vliegen Jack, Peter en Roger naar een van de uithoeken van Europa. Dit jaar hebben zij zich het ambitieuze doel gesteld om gedurende de 'Mannen-vliegweek 2010' naar Corfu te vliegen, het meest noordelijke Griekse eiland. Henny vult als nieuweling de crew aan. En er is nóg een verandering: als participanten in de Stichting Piper Pilots te Lelystad (www.piperpilots.nl) kunnen zij dit jaar met 'hun eigen kist' op reis, de prachtige D-EOMP (Piper Archer II).

Er is weinig discussie over het weer: in heel Europa full VMC! De eerste leg gaat van Lelystad naar Seppe, waar Jack en ik de andere helft van de crew ophalen. Peter en Henny staan op EHSE al klaar en zonder tijd te verliezen vliegen we vlak boven de Maastricht TMA Duitsland in.

Twee uur later krijgen we in Heppenheim (EDEP) de eerste tegenslag: het veld blijkt PPR (voorafgaande toestemming vereist) te zijn. In het nabijgelegen Mannheim (EDGM) zijn we wel welkom. Op het prachtige terras tegenover het luchthavengebouw raken we helemaal in vakantiestemming.

We volgen de Rijn om via de Bodensee en Bregenz naar ons einddoel voor vandaag te vliegen, het Oostenrijkse Hohenems-Dornbirn (LOIH). Een gezellig veld met veel para- en zweefverkeer. Op het terras van het havengebouw nestelen we ons voor een landingsbier-tje. In Landhaus Schiffler vinden we prima onderdak en de Kalbsschnitzel is een waardige afsluiting van de dag. En hoe klinkt het toetje: Erdbeerknödel mit Zuckerbrösel?

Plescavica & cevapcici

De vriendelijke havenmeester opent het veld voor ons om acht uur. Boven de ruige berg-



Alpenlandschap bij de Arlbergpas.

toppen van de nabije Alpen is niets dan diepblauwe lucht te zien. Het is zo windstil dat er zelfs enkele luchtballonnen te zien zijn. Om 08:50 uur zijn we los. De skiliften zijn niet meer ver onder ons als we op 7.500 voet hoogte over de Arlbergpas vliegen.

Trento (LITD) is onze eerste Italiaanse stop. Na een pilotenwissel en een reeks espresso's voert de volgende leg ons door de 'prealpi bellunese'. Even later ligt de gehele Po-vlakte 6.000 voet onder ons. Via de VFR routes worden we naar de kust gedirigeerd, in



Trento. In de toren van het Caproni-vliegveld RL.

Met de Archer van Piper Pilots naar de Ionische eilanden

**Final approach
Kefallinia**

(Foto: Roger Leenders)



Blijе groepsfoto na een happy landing op Corfu.

(Foto: Roger Leenders)

SwEEP

de richting van Triëst, terwijl we naar 2.500 voet dalen. Bij Vicky bereiken we de Sloveense FIR en even later landen we in Portorož (LPJZ).

Terwijl we op het zonovergoten terras van een ice tea genieten, komt de man van de vliegplannen ons melden dat onze volgende bestemming Brač al om 16 LT sluit. Dat redde we niet meer en we besluiten langs de Dalmatische kust naar Split (Kroatië, LDSP) te vliegen.

Na de landing in Split brengt een taxi ons naar een hotel in de plaats Kaštel. We worden verwend door hotelbaas Joe, die zijn leven heeft verdeeld tussen Canada en Kroatië. Tussen de sterke verhalen door serveert hij op het terras van zijn hotel balkangerechten als ples-cavica & cevapci, weggespoeld met een lokale grappa van de zaak en het nodige Kaltenberg bier. Canadian Joe weet wat hij zijn gasten schuldig is!

Souvlaki

De volgende ochtend worden we teruggedreven naar het flightplan office van Split: Tirana heeft het vliegplan afgewezen. Er blijkt schriftelijke toestemming nodig te zijn, in tegenspraak tot de eerder verkregen informatie ('Problems? No problems! Just file your flightplan and fly!').

Een telefonisch pleidooi haalt niets uit en we moeten ons vliegplan wijzigen: dóór naar Dubrovnik (LDDU) en dan met de zwemvesten om de schouders langs de Albanese kust. Het is verdraaid triest dat je de armoede van een land uit de lucht kunt zien, maar in Albanië lukt dat moeiteloos.

Dan zijn we al bijna op onze bestemming: we krijgen een straight in clearance voor runway 17 op Corfu (ook: Kerkyra, LDKR). Op 2.000 voet ronden we nog een laatste heuvelachtige landtong en dan zien we aan de andere kant van de baai het vliegveld recht voor de neus. De landing wordt een uitdaging, want Jack ontdekt op final pal onder ons het cruise ship 'Brilliance of the Seas', waarmee hij door de Caribische Zee en het Panamakanaal heeft gevaren. Hij is helemaal door het dolle heen en van de cockpit silence is weinig meer over.

Na de obligate groepsfoto bij onze kist in de namiddagzon brengt een taxi ons een flink eind verderop naar de San Marco Villas. Daar besteden we de avond op het terras met uitzicht op de baai, voldaan als we zijn over het slagen van de tocht: we zijn immers op de eindbestemming van de 'Mannenvliegweek 2010'!



Split (Kroatië). Activiteit rond de D-EOMP.

(Foto: Henny van de Ven)



Short final Corfu. (Foto: Henny van de Ven)



Straatbeeld in Kerkyra. (Foto: Henny van de Ven)

Pastitsada

Eén dag hebben we ons gegund om als doorgewone toerist per auto over het eiland te toeren. We brengen een uitgebreid bezoek aan de hoofdplaats Kerkyra en het voor de stad liggende fort. Maar de volgende dag zitten we alweer in de lucht: de titel 'Ionic Sweep' zit immers al in ons hoofd, terwijl het sweep-ge-deelte nog moet worden waargemaakt.

Island hoppen dus. Als eerste zetten we met de D-EOMP koers naar Kefallinia (LGKF), een kort sprongetje van iets meer dan een half uur. De juffrouw op de toren is doodsbenuwd dat we de extended centerline door-kruisen vanwege een toeristencharter in aantocht, maar we blijven braaf uit de buurt. Na de landing op het nogal slaperige eiland brengt een taxi ons naar de hoofdplaats, waar ook niet veel te doen is.

Aangesterkt door de rustgevende lunch op een overdekt terras aan een binnenwater, vliegen we in 20 minuten naar ons volgende eiland, Zakynthos (LGZA). We moeten echter



Flight planning op locatie. (Foto: Jack van Dijk)



Ravenna, mausoleum van Galla Placidia.



De D-EOMP op Kefallinia. (Foto: Roger Leenders)

direct weer door vanwege de merkwaardige openingstijden van sommige Griekse vliegvel-den (een groot deel van de middag zijn ze ge-woon dicht).

Snel verder dus naar Prevesa/Aktio. Hier vond in 31 v. Chr. de beslissende 'zeeslag bij Actium' plaats tussen enerzijds Marcus Antonius en Cleopatra en anderzijds Octavianus, die na zijn overwinning onder de troonnaam Augustus, de eerste keizer werd. Maar er is weinig gelegenheid voor historische bespiegelingen: vlak voor de CTR van Aktio krijgen we

te horen dat het veld in weerwil van alle andere info toch *military only* is. We hadden hier rekening mee gehouden, draaien na wat gesputter af en vliegen terug naar Corfu.

Het zit niet mee vandaag, want ook op Corfu krijgen we nu alsnog de oren gewassen: 48 uur PPR! We betrekken dezelfde kamers in hetzelfde hotel waar we vanochtend zijn uitge-checkt. De pastitsada (macaroni/gehakt) en het bier smaken weer goed.

Cappellacci

Vandaag, 27 mei, beginnen we aan de thuisreis. Over de Adriatische Zee naar Italië. Bij Lecce bereiken we de Italiaanse oostkust, die we - met een tussenlanding in Pescara (LIBP) - helemaal naar het noorden afvliegen. Olijfbomen, steengroeven en prachtige zandstranden met rijen strandstoelen en parasols bepalen hier het landschap.

Een van de controllers op dit stuk is knap irritant: hij vraagt om de paar minuten een position report. Meer plezier beleven we aan de lijkige stem van de keurig opgevoede Duitse ingenieur die ergens in de buurt calibratievluchten uitvoert: 'If it's fine with you, I will now do the E procedure' klinkt het geaffecteerd door de ether. Sindsdien gevleugelde woorden!

Corfu. Het 'oude fort' van Kerkyra. (Foto: Roger Leenders)





De taxi brengt ons tot aan de vleugeltip.

Anderhalf uur na vertrek uit Pescara landen we in Ravenna (LIDR). Er is helemaal niemand. Het torentje is dicht, de bar en de vliegclub ook. Enkele skydivers duiken op en bellen een taxi voor ons. Hotel Byron, midden in Ravenna, heeft onderdak.

Op de Piazza del Popolo realiseren we ons dat het eigenlijk godgeklaagd is dat we midden in een van de cultuurmetropolen van het Avondland zitten en niet de tijd nemen om er even rond te kijken. We besluiten de volgende ochtend een aantal high lights van deze stad te bezoeken en vieren dit besluit met een verrukkelijk diner. In mijn geval: cappellacci (gevulde ravioli met prei, kaas en champignons).

Noix St. Jacques

Na het vroege ontbijt gaan we naar de basilica San Vitali, het mausoleum van Galla Placida en de basilica San Apollinare Nuova: historische én architectonische hoogtepunten uit de roerige overgang tussen het laatromeinse keizerrijk en 'de Middeleeuwen'.

's Middags weer de lucht in. Met een tussenstop in Reggio nell'Aemilia (LIDE, sky divers festival, onweer) vliegen we in westelijke richting over het Italiaanse schiereiland. Vlak voor de kust is er nog een akelig stuk gebergte met lage bewolking dat de weg naar Sestri Levante lijkt te versperren.

We zijn heel erg blij met het terrain profiel van onze Garmin 696. Door over zee richting Frankrijk te vliegen snijden we flinke stukken van de route af, tot we bij Cannes de kust achter ons laten.

Het is al 20 uur LT als we eindelijk landen op het vliegveld van Carpentras (LFNH). Er is niemand op het veld. Of toch: een zeer vriendelijke zweefvlieger duikt op uit een van de hangaars. Hij begint taxi's voor ons te bellen en als dat niet snel genoeg vlot, besluit hij ons zelf naar de stad te brengen. In Hotel l'Univers vinden we onderdak. We besluiten de dag met onder andere verdraaid lekkere Noix St. Jacques.



Steiger op Corfu. (Foto: Roger Leenders)

Salade à la Maria

De taxi rijdt om negen uur het platform van het aerodrome op en brengt ons in VIP style helemaal tot aan de vleugeltip van ons vliegtuig. Helaas hebben ze op Carpentras net een nieuwe brandstofinstallatie. Er wordt wat afgeklunsd voordat de benzine stroomt! En voor de betaling moet de dienstdoende medewerker ons vloekend en zuchtend per auto naar de dichtstbijzijnde ATM brengen omdat hij zelf geen enkele gangbare credit card accepteert.

In een rechte streep vliegen we naar het noorden tot Chalon-sur-Saône (LFLH). Daarna slaat het weer om: de hele week hebben we onder een diepblauw hemelgewelf gevlogen. Maar dat is over. Het lukt nog net om in marginal VFR in Grimbergen (EBGB) te komen en laat in de middag bereiken we zelfs nog Seppe (EHSE). Voor de helft van de crew is dit het eindpunt: Peter woont hier en Henny is hier ook opgestapt. We zijn te gast bij Peter en Maria, die de vermoeide vliegers weer oppept met de nodige landingsbiertjes en een heerlijk salade.

De volgende ochtend, zondag 30 mei, kijken Jack en ik op het vliegveld van Seppe (EHSE) de hele ochtend naar het onvliegare weer. Rond 13:00 uur houden we het voor gezien en vertrekken met Maria's auto naar Amsterdam. Maar hoe dicht we Amsterdam naderen, des te meer klaart het op. Bij Utrecht zien we zelfs flinke stukken blauw aan de hemel! Kort voordat we Lelystad bereiken bellen we Peter om het toestel alsnog naar EHLE te brengen. Hij belt na een kwartier terug met de vraag waar de sleutels zijn... U snapt het: die hebben wij!

Snel rijden we terug naar Seppe en het laatste van de 30 vliegreizen van de 'Mannen-vliegweek 2010' wordt probleemloos afgerond met een fraaie zijwindlanding van Jack op EHLE rwy 23. ✈



Split. Helemaal niet eenvoudig, zo'n zwemvest.

(Foto: Roger Leenders)



Mannheim. Welke nemen we? (Foto: Roger Leenders)