



4 dagen

3 landen

7 vliegvelden

11.45u vliegreuren

1300 NM

Succesvolle ferryvlucht Jerez (LEJR) – Lelystad (EHLE), 15 tm 17 januari 2010

Dag 1 – Administratieve afhandeling

12 dagen later dan oorspronkelijk de bedoeling vertrekken we naar Spanje om onze nieuw aangekochte kist op te halen voor de eveneens nieuw opgerichte stichting “Stichting Piper Pilots”. Om 7.00u vertrekt onze vlucht van Schiphol naar Malaga. We landen 3 uur later op Malaga. Snel halen we de auto op en 1,5 uur later zijn we in Jerez. Maar waar is onze kist?

Al snel blijkt deze niet op Jerez te staan, maar op Trebujena; een lokaal veld in de buurt waar het onderhoud gedaan wordt. We spreken af dat we eerst de kist op gaan halen en daarna de rest van het papierwerk omtrent de aankoop af ronden.

Het is ongeveer 30 minuten rijden. We voeren een pre-flight check uit en de verkoper neemt nog even met ons een aantal specifieke instrumenten door.

Na een mooie landing van Joeri, staan we om ca 15u weer op Jerez.

Met de verkoper handelen we de administratieve rompslomp van de overdracht af, waarna we ons nog even verdiepen in de terugvlucht naar Lelystad. Inmiddels is het donker, dus een korte vlucht voor Sander zit er niet meer in.

Gelukkig maken we genoeg uren de komende dagen, dus we gaan opzoek naar ons hotel. De komende dagen doen we goede zaken met IBIS. Onderweg naar het hotel gaan we nog

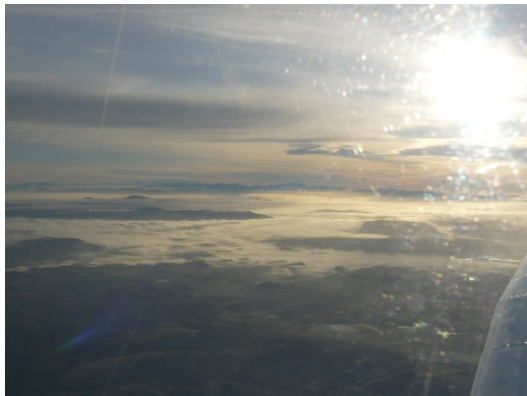
even langs de Carrefour, omdat we gezien het tijdstip dat we morgen willen vertrekken geen tijd om in het hotel te ontbijten.

Na het eten nemen we het vliegplan voor de volgende dag door. De eerste leg is behoorlijk lang en gaat voor een klein stukje op grote hoogte (ca 10.000ft). Uiteindelijk gaat om 23.30u het licht uit, na een dag van ca 19u.

Dag 2 – Jerez - Perpignan

Omdat we een flinke afstand willen afleggen, gaat al vroeg (5.45 uur) de wekker. Als Sander ingepakt en bij Joeri aanklopt blijkt deze al een tijdje in het weer verdiept te zitten.

Het blijkt dat het front uit het westen er al eerder is dan gister verwacht. Snel besluiten we dat we naar de oostkust van Spanje gaan in plaats van koers noord richting Salamanca. Dit is onze vooraf voorbereide alternatieve route, maar we komen ook tot de conclusie dat het tempo gedurende de vlucht omhoog moet, dus dat we langere legs moeten maken. Ons al eerder gemaakte back-up plan van Jerez via Albacete naar Reus naar Perpignan wordt aangepast. Leg 1 wordt Jerez – Valencia en leg 2 van deze dag wordt Valencia – Perpignan.



Just airborne Jerez

Met een vertraging van uiteindelijk een uur vertrekken we uit het hotel op weg naar het vliegveld. Via een echo-departure vertrekken we koers 050 richting Valencia.

De eerste leg is voor Sander, 3,5u rechtuit op 6500ft. We zijn nu al blij met de autopilot die we hebben.

De approach bij Valencia is erg mooi. De stad ligt mooi aan zee, maar de approach door de heuvels is behoorlijk turbulent. Het is voor hard werken om het toestel goed te vliegen. Joeri heeft het erg druk met navigatie en de radio. Na de landing begint het eerste echte avontuur van de dag. We willen een refuel en een landing betalen, een vliegplan indienen en de meteo checken. Als we de baan verlaten hebben staat de 'follow-me'-car al klaar, dus binnen no-time zijn we bij de pomp. Na de refuel willen we graag naar de GA-building. Wederom met een 'follow-me'-car worden we volledig naar de andere kant van het veld (en van de baan) gedirigeerd. Hier blijkt echter niks te zijn, zelf geen enkel gebouw wat open is. Dus toch maar weer via de radio oproepen waar we naartoe moeten. Dan krijgen we een telefoonnummer van een servicebedrijf. Deze haalt ons snel op en weet alles voor ons te regelen. Het blijkt dat de GA-building 50 meter vanaf de brandstofpomp is. Dit heeft ons uiteindelijk 3 uur tijd, een hoop taxitijd en € 50 aan servicekosten gekost, maar we kunnen

verder; snel verder want we willen vandaag nog naar Perpignan.



Oostkust Spanje, noord van Valencia

Deze leg is voor Joeri. Tijdens de run-up checks programmeert Sander de reporting-points van de Barcelona CTR. De leg van Valencia langs de kust naar boven is erg mooi. Het uitzicht is schitterend en we zitten er vrij relaxed bij. Bij de Barcelona CTR wordt het werken om de transit-route door te kunnen. De corridor bevat 'maar liefst' zeven reporting points, waarbij je tussentijds ook nog door het luchtruim van een ander veld komt, wat in de CTR van Barcelona ligt. Op dit moment is de werkdruk bij de copiloot die radio en navigatie doet groter dan bij de piloot. Om wat tijd te winnen besluiten we een stukje af te snijden. Hiertoe dienen we door de CTR van Girona te gaan en dan over de uitloop van de Pyreneeën heen. Het doorkruisen van de

Girona CTR is geen enkel probleem, we moeten alleen even wachten met klimmen omdat een KLM boeing 737 op final zit. Uiteindelijk kunnen we op 5500ft over de uitloop van de Pyreneeën heen. We landen op UDP op Perpignan. Hier begint avontuur twee. We willen graag een refuel en daarna een parkeerplaats voor de nacht. Met pijn en moeite mogen we naar de fuelpomp. Daar aangekomen willen we ook graag dat iemand de pomp voor ons aanzet.



Threshold Perpignan

Hier moeten wij ca 20 minuten op wachten. Aangezien het inmiddels donker is vragen we of deze man ook als 'follow-me'-car kan dienen om ons naar het platform te begeleiden. Dit wil hij niet. Dus toch maar weer de toren oproepen. Deze is ook niet erg behulpzaam, want dit hadden we van te voren moeten aanvragen. Nadat we de mevrouw op

de toren verzekerd hebben dat wij niet willen blijven slapen op de plek waar we nu staan, stelt ze voor dat we lopend naar het luchthavengebouw gaan. Aangezien wij dan in het donker over een onbekend veld moeten lopen en daarbij de active runway over moeten zijn wij geen voorstander van deze oplossing. De dame op de toren vraagt ons stand-by te blijven op de radio om opzoek te gaan naar een oplossing. Wanneer wij aangeven dat wij niet stand-by kunnen blijven, omdat onze accu dat niet zolang trekt wordt ze pas echt geïrriteerd. Maar uiteindelijk om 19.00 uur (2,5uur na de landing) komt er dan toch een 'follow me'-car. We slapen weer in het IBIS hotel, maar voor die tijd eten we nog even bij de pizzeria op de hoek van de straat. Erg lekker.



Vluchtvoorbereiding in Perpignan

Dag 3 – Perpignan – Charlon Vatry

's Ochtend ziet het weer er niet echt uit om blij van te worden. De bewolking hangt laag. Toch besluiten we naar het vliegveld te gaan. Na overleg met de meteodienst besluiten we toch te vertrekken. 20nm noord van het veld zou het beter moeten zijn. En als het niet gaat kunnen we altijd nog terug.

Op het moment dat wij in de kist zitten komt er een commercial airliner binnen. Met toestemming van de toren overleggen we even met deze kist over het weer. Ze geven aan de bewolking boven en rond het veld om ca 1200ft hangt. Met een Special VFR verklaring mogen we vertrekken, mits we regelmatig statusrapporten geven hetgeen we uiteraard doen. Sander is de PIC op deze vlucht.

Ca. 20nm Noord van Perpignan lijkt het weer inderdaad iets beter te worden. Het is BKN op 3500ft en OVC op FL100. Er zitten voldoende gaten in de bewolking, dus we besluiten naar FL055 te klimmen. Onderweg hebben we schitterende uitzichten en hebben te maken met bijzonder vriendelijke verkeersleiding die ons regelmatig weerrapporten voor Clermond-Ferrand geeft en voor onze bestemming Nevers.

Hoe dichterbij Nevers komen hoe 'beter' het weer wordt. De toren is vandaag gesloten,

maar met air-to-air communication kunnen we gewoon landen.

Om 13.00u staan we op een verlaten veld. We komen tot de conclusie dat het mooi zou zijn als we nog in Châlôn Vatry komen. Alleen dan moeten we wel hier in Nevers tanken, omdat op dit moment geen Avgas beschikbaar is op Châlôn Vatry. Ofwel, we hebben in Nevers een refuel nodig, maar tot nu toe hebben we nog niemand gezien. Gelukkig ontdekken we een lokale vliegclub waar ze bezig zijn met wat theorielessen. In gebrekkig Frans van onze kant en gebrekkig Engels van de andere kant zijn we erachter gekomen dat de havenmeester in het huis op het terrein van het vliegveld woont.

Nadat we twee keer aangebeld hebben en bijna weg willen lopen, wordt er toch nog open gedaan door een verwarde meneer in een half openstaande ochtendjas die naar het zich laat aanzien de vorige avond geen cola heeft gedronken. Wij kunnen fuel krijgen. Pas de probleme.

In het halfuurtje wat wij moeten wachten kunnen we nog wat vluchtvoorbereiding doen. Met de ervaringen van gister bellen we naar Châlôn-Vatry om te vragen of we langs kunnen komen. Dit is geen probleem. Omdat de meteodienst op Nevers ook gesloten is en er verder geen computers staan

bellen we wat hulplijnen in Nederland die wat metro-informatie voor ons kunnen bevestigen. Even na 15.00u hangen we weer, en met de wind in de rug (154kts ground speed) zijn we snel in Chalon waar we op W5 mogen parkeren, tussen twee oude cargo 747's van Air France.



Platform Châlôn Vatry

Dag 4 - Châlôn Vatry – Lelystad

Vandaag willen we kijken of we in Lelystad kunnen komen, dus we gaan vroeg op pad. Helaas zit het weer wat tegen, dus we moeten ons vertrek uitstellen. Eén ding staat in elk geval vast, Châlôn Vatry is het meest GA - vriendelijke veld in Frankrijk dat we tot nu toe kennen.

We hebben ons vertrek zo gepland dat tegen de tijd dat we bij Maastricht zijn het daar ook goed weer is. Uiteindelijk vertrekken we om 11u en klimmen uit naar 4500ft 'VFR on top'.

De verwachten opklaringen laten alleen op zich wachten, dus bij Maastricht is het nog steeds slecht weer, OVC 400. Tevens weet Beek Approach ons te vertellen dat Lelystad ook nog dicht zit. Met dat bericht besluiten we uit te wijken naar Rotterdam, want daar is het weer al wel goed.



Overcast by Maastricht

Voor ons allebei was dit de eerste keer een approach op Rotterdam, maar het verliep vlekkeloos. Na de landing brengt de 'follow-me'-car ons naar de pomp, waar we voor de laatste keer de tanks volgooien. Al met al staan we ca. 30 minuten op Rotterdam waarna we richting Lelystad vertrekken. Inmiddels is het daar ook opgeklaard. Een kleine 20 minuten later maken we een flyby om onze familieleden te begroeten die op het Flatuna's terras op ons staan te wachten.

Over Stichting Piper Pilots:

Stichting Piper Pilots exploiteert een Piper Archer 181-IFR beschikbaar aan participanten die een participatieovereenkomst gesloten hebben met de stichting. Piloten betalen daarvoor eenmalig een bijdrage voor de aanschaf van het toestel. Daarnaast betalen piloten een jaarbijdrage en een bedrag per vlieguur. Op dit moment zoekt de stichting nog één participant die wil meedoen in dit concept. Meer info: www.piperpilots.nl. Tevens houden wij een wachtlijst bij. Bij voldoende aanmeldingen zullen wij nog een toestel aanschaffen.

Een film van deze trip staat op You Tube. De link daarvan vindt u op onze website.