

TOURDEFRANS 2023

Vorig jaar passeerden we de 30; neen ik heb het niet over de leeftijd van of over het aantal deelnemers. Het was vorig jaar de 30^e editie van de zomer vliegweek, dus dit jaar 30+1. Het enthousiasme van de commissie is nog net zo groot als ten tijde van de eerste Bourg tochten, met dat verschil, dat het nu meer en meer Europa tours zijn geworden en het leerlingen doel naar de achtergrond is verdwenen – helaas -. Wij, als commissie TDF, vinden dat jammer en we gaan proberen daar volgend jaar serieus iets aan te doen. Want die leerlingen weten niet wat ze missen.



Vorbereiding 2023

Begin dit jaar kwam de commissie bij elkaar om te brainstormen over de komende TourdeFrans. Spontaan kwam het idee van een Tsjechië tour naar boven.

Tsjechië is een GA vriendelijk land met veel leuke en groene velden, betaalbare accommodaties en een prachtig land om vliegend te verkennen.

Ai, er bestaat ook zoiets als een "mannenweek" waar een aantal vaste TDF-gangers deel van uitmaken en laten zij nu net dit jaar een Tsjechië tour op het programma hebben staan.

Wij gaan hen niet in de wielen rijden en besluiten het roer om te gooien. Het zou dus een Tour door midden Europa worden. Achteraf is deze mannenweek niet doorgestaan vanwege het overlijden van Peter van den Heuvel, de nestor

ervan en hebben wij toch besloten de Tsjechië tour te bewaren voor een volgende keer.

Het aantal inschrijvingen bleef sterk achter bij de verwachtingen; na wat gebel en wat gemail bleek, dat het niets met de tocht zelf te maken had, maar vooral met privéomstandigheden bij een flink aantal vliegers.

Uiteindelijk waren we met 18 inschrijvingen en 7 toestellen heel tevreden, want het zit niet in de kwantiteit, maar in de kwaliteit.

We vertrekken

Zondag 2 juli gingen er 3 toestellen (de NCD, de VSQ en de N5328E) airborne richting Koblenz om daarna door te vliegen naar Aalen Duitsland en in de loop van de middag te landen op LOWS Salzburg. De PH-USL zou pas maandag aansluiten, omdat zondag niet paste in hun reisschema. Koblenz kennen de meesten onder ons wel, maar Aalen was nieuw. Een typisch Duits veld, dus goed onderhouden, een goed restaurant en vriendelijke mensen op de toren. De N5328E vond het leuk om er naar Salzburg een IFR vlucht van te maken met een ILS-approach op de 15 en een circle to land op de 33. Leerzaam en leuk om te doen. Salzburg is een prachtige stad met veel cultuur en na een korte verkenning hebben we 's avonds gegeten in de Altstadt, in het beste schnitzel restaurant van de stad. De kop is eraf.



Maandag 3 juli

We waren er al bang voor, de meteo gaf al dagen aan, dat de Alpen en de Italiaanse Po vlakke vol met onweer zou komen te zitten. Dat is niet alleen een "no go" voor ons VFR-

vliegers, maar het is ook geen pretje om met veel onweer een dag lang door Milaan te slenteren.

Dus elektronische vliegkaarten op tafel. Wat gaan we doen? We wilden op een plaats terecht komen, waar ook de USL crew zou kunnen aansluiten. De speld kwam terecht op Colmar in Frankrijk. We vlogen er naartoe via Oberschleissheim (EDNX), een groen veld met harde baan, gelegen in de CTR van München. Tijdens de landing rolden onze ogen uit onze oogkassen van verbazing. Zo'n 200 schapen waren onder begeleiding van een herder gezellig aan het grazen langs de runway. Ze verblikten of verbloosden niet toen er 3 toestellen hun "dinner site" kwamen verstoren. Na de koffie door naar Donauschingen, ook weer een nieuw veld, waar we gebruik mochten maken van het hotel lunchbuffet, al waren we eigenlijk te laat. Oh ja, 2 toestellen wilden Jet A1 tanken en reden naar de pomp. Daar zagen ze een knop met "not aus" en gingen ervan uit dat "not aus" betekent "aanzetten". Het bleek de noodknop te zijn. Voordeel is wel, dat het personeel er zo is. Na een reset van de computers kon er toch getankt worden.

Van Donauschingen naar Colmar is het nog maar een klein stukje vliegen, dus tijd genoeg om een hotel te regelen en natuurlijk een goed restaurant te vinden. Dat was nog wel een dingetje, want Colmar zat "vol". We kwamen terecht in Beblenheim, een piepklein dorp ten noorden van Colmar. We werden verrast met een 6 gangen diner, prachtige wijnen, aanbevolen door de vrouwelijke sommelier in het enige restaurantje van het dorp "le Bouc Bleu". Een onvergetelijke avond.



Dinsdag 4 juli

Milaan hadden we dus overgeslagen en we werden pas woensdag verwacht in Marseille. Eigenlijk kwam dat wel goed uit, want nu konden we een dagje bergvliegen in Zwitserland, want het weer beloofde de hele dag goed te blijven met misschien een kleine kans op wat "Gewitter" op het einde van de dag. Van Colmar ging het via Mulhouse, Bern Belp naar de (oude) militaire basis Sankt Stephan LSTS. Dit veld ligt iets meer dan 5 nm ten oosten van Gstaad en heeft een lange baan, waarvan 914m in gebruik is. Het ligt in een langgerekt dal en is van beide kanten goed aan te vliegen. Het is strikt PPR en op final klik je vijfmaal op de zendknop om de slagbomen van het fietspad dat dwars over het vliegveld loopt te sluiten. Je krijgt daarna over de boordradio een melding dat de slagbomen gesloten zijn en is landen toegestaan. Prachtig toch. Wij hadden de "Zoll" netjes geregeld voor 4 vliegtuigen en mochten 200 Zw.Fr afrekenen voor douane, die niet kwam opdagen. Een leuk verdienmodel, maar we hadden het niet willen missen.

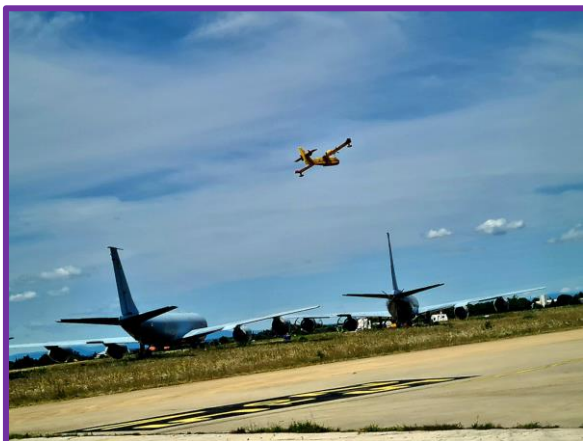
Vanuit Sankt Stephan vlogen we een toeristische route naar het einddoel van de dag, Annemasse (Fr), wat altijd een mooie vliegbestemming blijft.

De havendienst medewerkers zijn de vriendelijkheid zelve, gewoon onFrans. In de stad zelf moet je wegblijven, wat een trieste bedoening. Werkelijk niets te beleven. Gelukkig ligt de stad Geneve heel dichtbij.

Woensdag 5 juli

Op naar Marseille, om onze voorbereide en geplande route op te pikken.

We startten de dag met een prachtige Alpen tour over toppen en door dalen via Annecy, Aix les Bains en Grenoble om koffie te drinken op Gap (LFNA). Voor mij nog steeds een van de meest leuke velden van Frankrijk. Er is altijd reuring en vanaf het promenade restaurant heb je een pracht uitzicht over het hele veld met continu para- en zweefactiviteiten. Tijd om het volgende veld op te zoeken. Voor de meesten onder ons ook weer nieuwe bestemming; LFTW Nîmes-Garons.



Een Ryanair/Easyjet veld en maintenance voor de Franse Transavia toestellen. Dat is nog niet alles, er zijn een rits militaire transporttoestellen gebaseerd en het is de uitvalbasis voor water- en schuim blusvliegtoestellen. De terminal is binnen hypermodern; wat je aan de buitenzijde niet zou zeggen. De landingsgelden mochten we vergeten, want de manager had geen zin om de printer aan de gang te krijgen. Nog een klein stukje te gaan naar Aix les Milles, onze eindbestemming van de dag. Dat stukje kostte meer vluchtvoorbereiding en meer energie, dan de 2 andere vluchten tezamen. Je wordt van de ene controller naar de andere overgezet en ze slaan je om de oren met afvliegen van verplichte waypoints. Toch goed te doen, als je de vluchtvoorbereiding maar serieus neemt. Een prachtig uitzicht (op 1.000') over het grote veld van Marseille



is de beloning om daarna te landen op het drukke veld van Aix les Milles.

Tanken en toestellen vastzetten om daarna met een paar taxi's naar Marseille te vertrekken, een ritje van 30 km, maar kost al gauw 45 minuten reistijd.

Donderdag 6 juli

Ik ga aan deze dag niet te veel woorden vuil maken, want het was een geplande culturele "niet" vliegdag. Marseille is de 2^e stad van Frankrijk en is rijk aan cultuur en heeft verrassende plekjes, vooral rondom het Vieux Port gebied. Huur fietsen en verken de stad op je eigen houtje. Gewoon leuk om te doen. Eigenlijk hadden we tijd te kort

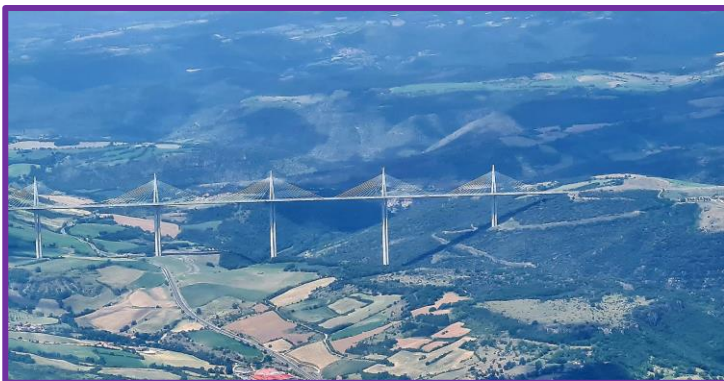


om de geplande highlights af te kunnen vinken. Van de rellen, die enkele dagen daarvoor hadden plaatsgevonden, hebben we niets meer gemerkt; wel veel schade gezien.



Vrijdag 7 juli

De dag van de apotheose, we gaan naar chateau Bournizeaux in het Loire gebied. Voor enkelen onder ons was het een herhalingsbezoek en voor een aantal een nieuwe ontdekking. 3 toestellen zijn rechtstreeks uit Nederland komen vliegen en wij zijn met 4 toestellen via Millau (ja het veld, vlakbij die enorme tuibrug) en via Limoges er naartoe gevlogen. Limoges (LFBL) is ook weer zo'n Ryanair veld. We mochten via de security doorlopen naar operations en



daar rekenden we, schrik niet, € 5,69 af voor een toestel wat zwaarder is dan 1500 kg. Het ging allemaal uiterst soepel.



Het leuke van het vliegen naar Bournizeaux is, dat het een ZZZZ-bestemming is en je je basics naar boven moet halen om het veld te kunnen vinden, want hier helpt de GPS maar een heel klein beetje.

Landen en resideren op Bournizeaux is één groot feest, welkomstdrankjes, prachtig zwembad met ligstoelen, slapen in echte kasteelkamers, diner of BBQ naar keuze en als je wilt, tussendoor nog even vliegen met de Piper Cup. Judith en Edwin hebben ons weer in de watten gelegd, alsof wij de echte kasteelbewoners waren. Ben je met meer vliegers dan er kamers zijn, dan hebben ze 2 auto's ter beschikking om vlakbij in

Thouars naar een hotel te rijden. Vergeet niet de lichten na aankomst uit te doen, anders sta je de volgende morgen met een lege accu. Ik noem geen namen.



Zaterdag 8 juli

Tijd om naar huis te gaan, de week is letterlijk en figuurlijk weer voorbij gevlogen en je moet weten dat je getrouwd bent.

De een vloog terug via een tussenlanding op Le Mans en op Maubeuge (B), de ander landde dan weer op Pontoise, om vanuit daar naar Seppe te vliegen.

De week is veilig verlopen en met goed onderhouden toestellen hoef je ook niet bang te zijn voor panne onderweg. Natuurlijk kan er altijd iets misgaan, maar deze week is voor alle vliegtuigen zonder enig mechanisch probleem verlopen. Goed onderhoud wordt beloond.

De commissie zit met haar gedachten al bij 2024, want dat editie 30+2 er komt, is een ding wat zeker is.

Salut

Pierre du Sable



