

# Bourgondische trackjes



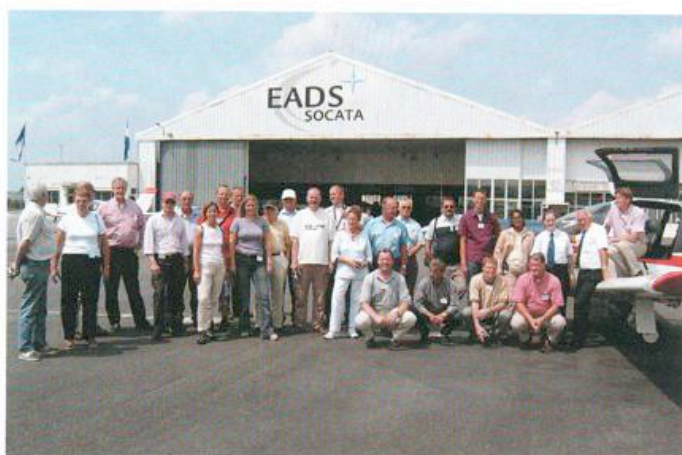
## Frankrijk volledig verkend met veertien(!) toestellen en dertig vliegers

Een armada van veertien vliegtuigen vloog onlangs over La Douce France. Georganiseerd door Martinair Vliegschool in nauwe samenwerking met Socata-importeur Devoort, maakten de toestellen een ongekend fraaie driedaagse verkenningstocht.

Het weer was àf, de organisatie liep op rolletjes, de fourage was 'vaut le voyage'. Alleen de stemming was oer-hollands-gezellig. Verst gelegen doel was Tarbes, de thuishaven van de Socata TB-serie. Maar onderweg werden maar liefst acht vliegvelden aangedaan.

**Piloot & Vliegtuig sprak in het goede restaurant Flantua met een aantal deelnemers en organisatoren:**

**Frans Schrijber, Marieke Speksnijder, Patrick van't Foort, Peter Schrama en John van Heerde**



Frans Schrijber: "Dit soort trips hebben we bij Martinair al veel vaker georganiseerd. Naar Polen, Engeland, Oostenrijk. Maar nog nooit in deze omvang. Veertien vliegtuigen, op een gegeven moment! Dat vereist nogal wat organi-

satie, maar toch ging het allemaal zeer ongedwongen. Men hielp elkaar met de navigatie, we namen gezamenlijk de meteo en de Notams door en we hielden, zij het zeer spaarzaam, contact via 131.4. Patrick: "Waar we natuurlijk goed

skening mee moesten houden varen de verschillende cruising peeds: een TB20 kruist met 145, en Tiger zit een dikke dertig nopen lager. De langzaamste door te snellere laten inhalen heeft als iadeel dat er goed opgelet moet vorden. Maar als de snellere eerst ertrekken worden de verschillen vel erg groot, en is het moeilijk de zenheid te bewaren.”

Marieke: “Zeker als je ook nog eens erwijl je al opgelijnd bent tien



Restaurant 'Les Tilleuls'.

minuten wordt opgehouden omdat de toren wil weten of je je brandstof wel betaald hebt! En dat nog drie keer achter mekaar vraagt ook!”

Frans: “Een misverstandje, maar een van de weinige tijdens de hele tour.”

### Verkeersleiding

Hoe was de verkeersleiding? Toch meestal tamelijk lastig in Frankrijk?

Peter: “Geen enkel probleem mee gehad, niks gemerkt van al die verhalen van alleen maar in het Frans sprekende verkeersleiders.”

Frans: “Integendeel, op een gegeven moment kregen we met de hele

groep zelfs een hoogte opgegeven waarop we keurig over alle verboden en beperkte gebieden heen geleid konden worden. Dat was af.”

Patrick: “Ja, op een klein schoonheidsfoutje na. Er was een toestel boven een kerncentrale gesignaleerd. Beetje verboden! Maar ik ben er nog steeds van overtuigd dat het niemand van ons was.”

Marieke: “Als iemand het was, was jij het! We hadden trouwens een briefje gemaakt met Franse termen voor alle deelnemers. Kan heel erg van pas komen, als ze in rappe Franse RT tegen je beginnen te kwaken. Maar we hebben het eigenlijk niet nodig gehad, gelukkig.”

John: “Omdat er gestaakt werd bedoel je? Op sommige plekken was helemaal geen verkeersleiding! Stond zelfs in de NOTAMS!”

### Extra circuits

John: “Bij Le Mans hebben we zelfs wat extra circuits gevlogen! Eén deelnemer werd ertoe gedwongen, omdat een toestel de baan blokkeerde, maar een andere deed het alleen maar voor de lol. Le Mans, de naam alleen al, daar moet je toch wat circuitwerk gedaan hebben, niet dan?”

Frans Schrijber: “Ondanks de omvang van de groep konden we dat soort dingen toch gewoon gecontroleerd doen. Veertien toestellen, het blijft een heel eskader. Ook nieuw was natuurlijk de samenwerking met Devoort. Heel logisch enerzijds, omdat onze TD het onderhoud aan hun toestel-



len doet, maar ook omdat hun klanten met hun toestellen kunnen meeprofiteren van de ervaring die Martinair met dit soort expedities heeft opgebouwd. En voor de gezelligheid natuurlijk, dat blijft heel erg belangrijk. Het klikt gewoon, dat merk je aan alles.”

### Meteo

De meteo, toch een onzekere factor?

Frans: “We hebben geluk gehad, de dag voor de tocht en de dag erna waren niet vliegbaar. Maar ook hier helpt een stukje planning. We nemen altijd een ‘uitloopdag’, meestal een zondag, zodat je ergens wat vertraging kunt oplopen zonder dat mensen meteen met hun verplichtingen in de knel komen. Dat schept rust. Op de laatste dag bijvoorbeeld lag een enorm front

vlak voor de kust. Als die rotzooi naar binnen was komen waaien hadden we heel snel een uitwijk op moeten zoeken. Maar gelukkig bleef het stationair en dus hebben we Mont St. Michel in de stralende zon kunnen bewonderen.”

### Ervaring

Hoe waren de deelnemers, qua ervaring?

Patrick: “Een gemêleerd gezelschap. Van net afgestudeerde PPL-piloten tot zeer ervaren en met duizenden uren. Loes van de Pol zat vlak voor haar examen met zestig uur. Haar man vliegt al vele jaren, die zit zo op een paar honderd, en Frans, wat is het tienduizend?”

Frans: “Mijn zweefvliegreu m meege-rekend wel, ja. Maar juist al die soorten ervaringen bij mekaar maakt een trip als deze juist zo





Uitleg bij Socata in Tarbes.

nuttig. Zoveel buitenlandervaring spelenderwijs opdoen, is op een andere manier welhaast onmogelijk. En hoewel ik de meest ervaren was, heb ik zelf toch ook weer erg veel bijgeleerd."

Patrick "Ach, weet je, het is een duivels dilemma. Mensen die net hun papiertje gehaald hebben maken om te beginnen met alle vrienden en bekende een vluchtje naar Texel. Tegen de tijd dat ze iederee gehad hebben is de buitenlandervaring zo ver weggezakt dat een solitaire buitenlandvlucht niet meer ondernomen wordt. En dat is zonde, want met name dit soort vreemde landen en landschappen, daar doe je het allemaal voor. Een tocht als deze geeft je precies het juiste evenwicht tussen heel zelfstandig vliegen en toch een stukje zekerheid inbouwen door middel van een groep. Neem

alleen al de NOTAMS en het weer, elke morgen werd dat even gezamenlijk doorgenomen. Dat geeft vertrouwen en daar steek je ook weer geweldig veel van op."

### Kostbaar

Maar het is ook een kostbare aangelegenheid: twaalf uur vliegen, eten, overnachtingen...

Patrick: "Klopt, maar er was bijvoorbeeld ook een crew bij van drie roulerende piloten. Die hebben elk dus maar vier uurtjes sticktime gehad. Dat is financieel te overzien. Terwijl je toch de hele tocht, de voorbereiding, de navigatie en zo voor 100% meemaakt."

Marieke: "En je hebt natuurlijk ook een schaalvoordeel. Het eten en slapen, en de taxi's, dat wordt allemaal wel voordeliger als je met een groep komt. Dat hebben we bij Devoort allemaal gedaan. Dat was

trouwens soms nog een heel geregeld. Je kunt niet alles van tevoren doen. Tijdens de rondleiding in de fabriek liep ik telefonisch de laatste details te regelen van het hotel in La Baule!"

Vanwaar deze inspanning? Een importeur moet toch importeren?

Marieke (beetje verontwaardigd): "Wij willen juist méér zijn dan een importeur. We willen dat mensen zich thuis voelen bij een merk als Socata. Vandaar ook dat we graag een trip naar de fabriek organiseren. Leuk en leerzaam. De reacties waren ook heel goed. Doen we volgend jaar beslist weer."

John: "Ja, alles was dik in orde. Maar met zo'n groep is het ook veel gezelliger. We hebben ontzettend gelachen. Maar als we die pub in La Baule niet uitgegooid waren, dan was het toch nog heel prijzig geworden."

### Navigatie

De navigatie, gewoon met potlood en rekenschijf?

Peter: "Jawel, en als back-up de GPS, zoals het hoort. Opmerkelijk hoe lekker je toch op zo'n ouderwets bestek kunt navigeren, ondanks alle elektronica. En oefening

krijg je toch genoeg, want we waren de hele trip bezig met uitwijken. Dan weer even daar kijken, dan weer even daar omheen vliegen. Improviseren moet je leren, en dat hebben we dan ook continu gedaan."

### Mooiste van de hele trip...

Wat was nou het mooiste?

Frans: "De invasiehavens van Arronanches. Ik heb nou eenmaal iets met die Tweede Wereldoorlog. Om dat vanuit de lucht te zien liggen, erg indrukwekkend." John: "Die exclusieve rondleiding door de fabriek die Devoort geregeld had, dat vond ik de topper. Heel indrukwekkend zoals zo'n TBM als een meccanodoos in elkaar gezet wordt. Fantastisch."

Marieke en Chris: "Mont St. Michel, zonder enige twijfel. Dat blijft een wereldwonder. Daar rondjes omheen draaien, prachtig."

Peter: "Mooi allemaal, maar voor mij was dat toch die KLM-737, die touch-and-goes op Oostende aan het maken was. Dat je met je eigen toestel in één circuit zit met zo'n enorme bak. Dat is machtig."

Tekst: Gool Bakker  
Foto's: Chris Couvée  
Aanvullende fotografie Eric Ruys.

### Ervaring moet je delen



Het idee achter reizen als deze is ontstaan omdat ik er als coördinator-instructeur van Martinair Vliegschool achter kwam dat privé-vliegers na het behalen van hun VB vaak niet verder kwamen dan de Nederlandse velden. Waar overigens niks mis mee is! Maar op den duur zakt dan de buitenlandervaring weg, het enthousiasme loopt terug en soms is het dan zelfs 'einde carrière'. Doodzonde.

Daarom begon ik binnen de vliegschool mensen te koppelen. Om samen buitenlandtrips te maken. Zodoende hoeft men niet alles helemaal alleen uit te zoeken, neemt de individuele werkdruk prettiger proporties aan en wordt niet te vergeten ook het financiële plaatje wat vriendelijker.

Het begon allemaal met dagtrips naar Duxford en vervolgens kwamen Spa, Koblenz, Billund (Denemarken) in zicht. Toen René Meijer bij ons aan het roer kwam te staan kreeg ik de vrije hand om dit soort trips te organiseren. Samen met mijn collega's Barry Tang en Rogier Waal 'deden' we Polen, Oostenrijk, Frankrijk.

Na het droeve ongeval met Rogier heb ik nu Marieke en Patrick, inmiddels ook instructeur, bereid gevonden het team te versterken. Gaandeweg merk je dat het vliegwielt dan steeds harder begint te draaien. Devoort zorgde er voor dat zelfs mensen uit België aansloten. Tja, en dan vlieg je opeens met veertien toestellen naar Frankrijk, met duizenden uren ervaring aan boord... In een goeie sfeer. Ja, ervaring delen en al die prachtige indrukken onderweg, dat maakt dit soort trips zo prachtig!

Frans Schrijber

Mont St. Michel: juist vanuit de lucht word je de essentie van dit cultuurmonument zo prachtig duidelijk: de 'splendid isolation' van dit prachtige Middeleeuwse kloostereiland. Alleen vanuit een vliegtuig goed waar te nemen...



Invasiestranden: het perspectief vanuit de lucht is extra-interessant. Het water was prachtig helder, tropisch blauw bijna, waardoor de afgezonken invasieschepen goed te zien waren.



De crew-de-France



Peter Schrama / John van Heerde



Patrick van't Foort / Chris Couvée



Frans Schrijber / Wil Solleveld / Karel Abbenes



Joop de Vries / Johan Oosterheert



Marieke Speksnijder / Anne-Wil en Frans Dijkstra



Tjeerd Jung / Klaas Dijkstra / René Meijer



Roy Bijl / Robert Bijl / Piet Hersevoort



Jan en Hilda de Vries, groundsupport Brive



Loes van de Pol / Frans van de Pol



Edwin Bosscha / Eric Ruys



Ger Hulshoff / Ria Hulshoff



Peter Fölkel / Marianne Fölkel



Jan Gerené / Frieda Engelen

**Devoort B.V.**  
Tel: (0320) 22 23 26

**Martinair Lelystad B.V.**  
Tel: (0320) 28 84 76



Gerard Eiken / Hans Bart