

Vliegen naar Zuid Frankrijk in een Europa XS

Door Tim Weert

De vluchten met onze Europa variëren tussen overlandjes naar Texel, Frankrijk, Engeland, Duitsland etc. en ook gewoon formatievlieg trainingen en lokaaltjes met vrienden op mooie dagen.

Al schrijvende, zit ik nog steeds na te genieten van de afgelopen week. Eerst vrienden bezoeken in Zuid Frankrijk om na een dag rust nog even twee dagen samen met andere vliegmaten een Bonanza Fly-in in Stade te bezoeken. Een fly-in waar we met meer Europa's aanwezig waren dan Bonanza's!

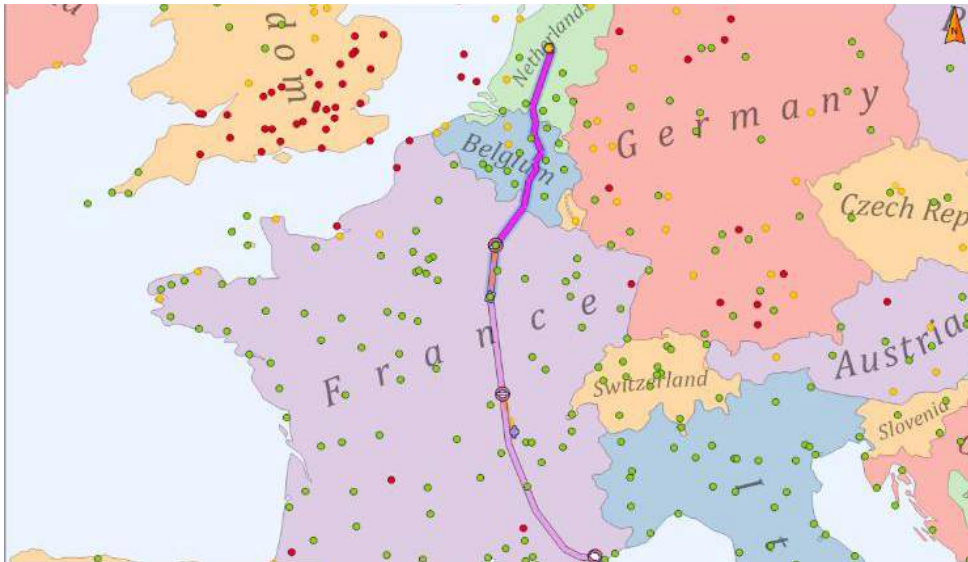
Hieronder een korte impressie van het vliegen door Frankrijk.



Het begon allemaal op zondag morgen, 2 Augustus 2020 in de hangaar. Op weg naar Lelystad reed mijn Monique, zodat ik zelf alvast een vliegplan naar Reims (LFQA) kon indienen bij de verkeersleiding en bij het KNMI de laatste weersinformatie kon ophalen. SkyDemon is daarbij een handig hulpmiddel wat veel informatie op een zeer efficiënte en gebruiksvriendelijke manier presenteert. Toch neem ik voor dit soort tripjes vaak toch even contact op met het KNMI. Volgens de KNMI meteoroloog was het goed mogelijk om VFR via Brabant tussen de CTR van Eindhoven en Gilze, daarna over de Belgische Ardennen ten oosten van Brussel naar Noord Frankrijk te vliegen. De westelijke route van Brussel had ik voor de zekerheid ook als alternatieve route voorbereid, maar daar zouden we volgens de meteoroloog geconfronteerd worden met lage stratus.

Ten oosten van onze route zag de meteoroloog nog restanten van een koufront dat 'snachts gepasseerd was. Later zouden we door het Rhônedal, tussen enorme buien complexen door vliegen. Flinkke opbouw boven de Zwitserse en Franse Alpen ten oosten van ons, buien boven midden Frankrijk ten westen van onze route. Maar naar zuid Frankrijk was via de geplande route VFR goed te doen. Voor ons toch wel een uitdagende situatie in een amateurbouw vliegtuig, waarbij we besloten hadden om het van etappe tot etappe opnieuw te bekijken en te improviseren als de

omstandigheden daar om zou vragen. Frankrijk barst gelukkig van de vliegvelden, in tegenstelling tot Nederland.



De route in SkyDemon: EHLE- LFGM- LFMF



EHLE, Onze Europa zonder wielkappen (in onderhoud), klaar voor de reis naar Fayence

Het weer op Lelystad was VFR. In het zuiden van Nederland werd het echter een uitdaging om VFR te blijven vanwege de restanten bewolking van het koufront. Er was ons beloofd dat het boven de Ardennen goed zou zijn. Zowel Luik als de velden verderop zoals Charleroi en Florennes rapporteerden prima VFR omstandigheden. Toch zouden de Ardennen de Ardennen niet zijn als het actuele weer niet weer eens zou tegenvallen. Het bleek wederom een uitdaging om er op 2500 voet hoogte netjes VFR overheen te vliegen. Op de een of andere manier heb ik altijd ruzie met dit stukje

België als ik er VFR overheen vlieg. Ook in het verleden, op weg naar de gezellige NVAV fly-ins in Marville zat het venijn ook altijd boven dit zelfde stukje Ardennen. Gelukkig werd het snel strak blauw boven Noord Frankrijk en landden we na een krappe 2 uur vliegen in Reims Prunay (LFQA). Daar hebben we onze Europa helemaal vol getankt met AVGAS om na een korte pauze koers te zetten naar Montceau Les Mines Poulloux (LFGM).

Montceau Les Mines is zo'n typisch klein Frans veldje met een verharde baan, een klein restaurantje voor de verzorging van de inwendige mens en uiteraard een TOTAL pomp waar je alleen met een Total card AVGAS91UL en AVAGAS100LL kunt tanken. De Total card is werkelijk een "must have" om mee te hebben in Frankrijk. Deze keer had ik op basis van ervaringen in het verleden de card voor deze trip aangevraagd. Een aanrader voor iedereen die Frankrijk wil bezoeken. Vroeger was deze card exclusief voor mensen met een bankrekening in Frankrijk, maar tegenwoordig volstaat een bankrekening in elk willekeurig EU land.

Omdat er op de kleine Franse velden alleen Frans wordt gesproken heb ik in Frankrijk altijd een documentje bij de hand met de belangrijkste Franse termen RT-termen. Dat werkt altijd prima. De verkeersleiders op de diverse info frequenties spreken overigens allemaal uitstekend Engels. Wat mij ook elke keer weer opvalt is hoe vriendelijk de luchtvaart minnende Fransen tegen je zijn als je alleen al de moeite neemt om ze in hun eigen taal te woord te staan. Het is een vriendelijk land om VFR door heen te vliegen, ze zijn erg luchtvaart-minded, naast de Total pomp stond bijvoorbeeld een echte afgeschreven Mirage als decoratie geparkeerd.



Montceau Les Mines Poulloux (LFGM)

Tijdens het drinken van een kopje koffie op het terras kleurde net ten zuiden en ten oosten van ons de lucht donker grijs, wat betekende dat het hoog tijd was geworden om ruim voor de bui te vertrekken. Na takeoff was het goed mogelijk om ten westen van de naderende geïsoleerde CB te

blijven. Boven ons zat inmiddels wel een gesloten wolkendek met strato-cumulus, op 4500 voet hoogte was het uiteraard goed te doen om overal vrij van te blijven en het Rhône-dal in te vliegen.



Op weg naar het Rhône dal, 4500 ft. De Franse Alpen ten oosten van onze route

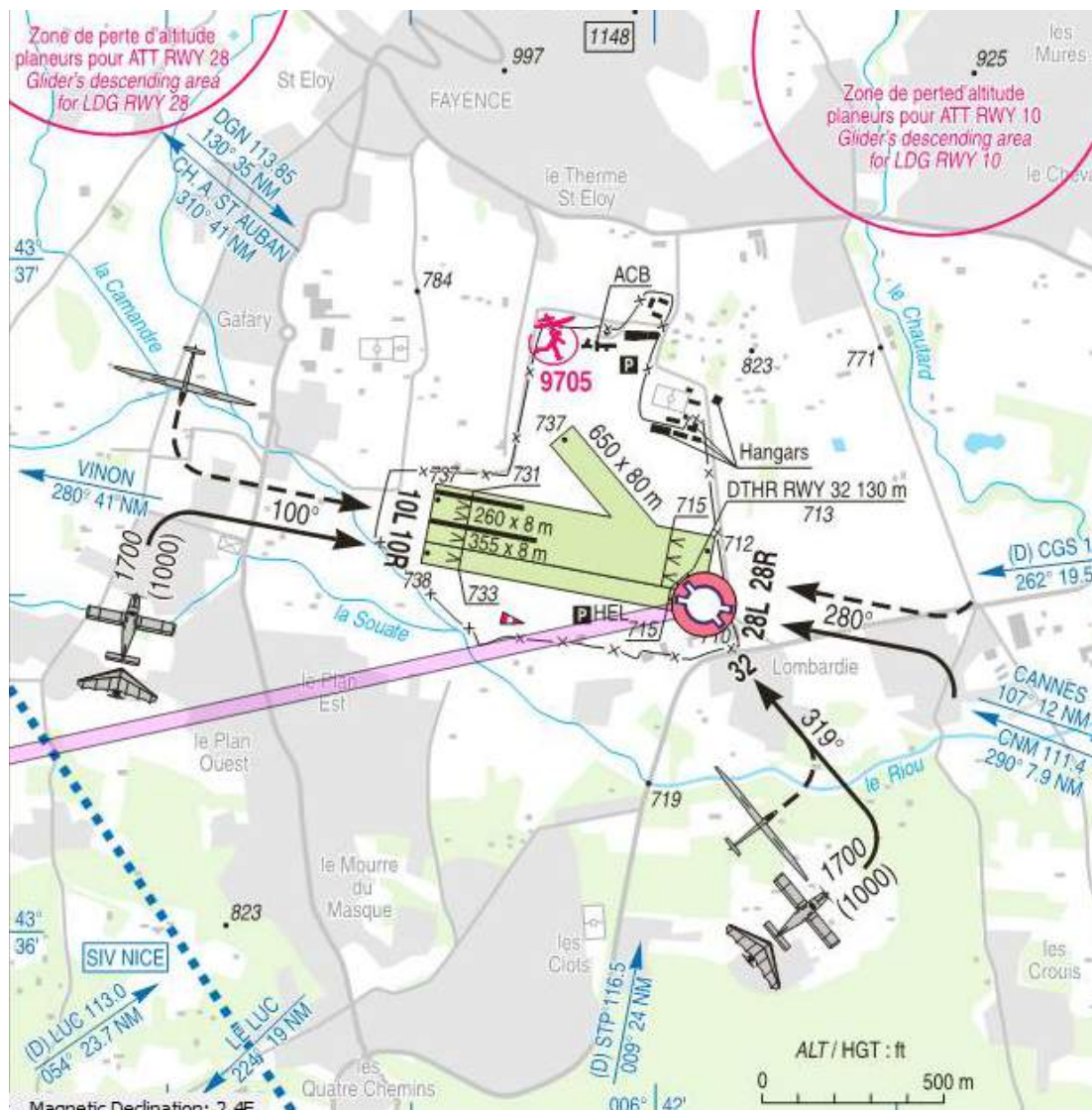
Het mooie van dit land is dat er zo enorm veel veldjes zijn dat je altijd een geschikte uitwijk in de buurt hebt. En wat ik zelf ook enorm waardeer is dat ze in principe altijd open zijn, niet zo als in Nederland, waar ambtenaren net doen als of ze na sluitingstijd de baan oprollen en voor een nachtje ergens in een hangaar bewaren. Belangrijk is altijd wel om hier vrij te blijven van de verboden gebieden rondom de nucleaire centrales die de rivieren gebruiken voor hun koeling. SkyDemon op een tablet is daarom voor dit soort tripjes een handig hulpmiddel. Wat een verschil met vroeger, toen we nog met een wijsvinger op de vliegkaart huisje-boompje-beestje rondvlogen. Zelfs het weer en de relevante NOTAMS worden je door Sky Demon tijdens het vliegen op een presenteerblaadje aangeboden als je de GSM internet verbinding tijdens het vliegen in de app activeert. En dat is nog niet alles, ook de VFR approach kaartjes krijg je gewoon te zien in je VFR kaart.



De Mt. Ventoux

Zoals beloofd bleven de CB's boven de hoge Alpen en konden wij de Mt. Ventoux aan de oostkant passeren op weg naar onze bestemming Fayence (LFMF). Nadat we de Mt. Ventoux achter ons gelaten hadden was de lucht strak blauw geworden. We vlogen inmiddels op FL65. Het uitzicht is hier zó mooi dat elke beschrijving of foto de werkelijkheid tekort doet. Het zelf een keer ervaren is helaas de enige optie!

Al snel werd rechts van ons de Côte d'Azur zichtbaar met die blauwe Middelandse Zee en aan de horizon de bergen van Corsica. Links zagen we de Franse Alpen in enorme CB's verdwijnen. Veel te snel komt dan het moment dat je moet beginnen met de daling voor de nadering van Fayence (LFMF).



Approach kaartje in Franse AIP (Bron: SkyDemon)

Volgens het Franse AIP moeten SEP kisten op de zuidelijke baan landen. Overhead komende, zagen we de 2 stipjes beton en gingen ervan uit dat de zuidelijke strip 01R was. Dus netjes overhead in het Frans "*PH-JAI, Europa XS, dans le vertical*" gemeld en op downwind "*PH-JAI, a vent arrière du piste 01R*" om vervolgens netjes op de rechter asfalt strip te landen.

Na de landing kwam de havenmeester in zijn golfkarretje naar ons toe rijden om vriendelijk uit te leggen dat beide asfalt strips 01L zijn en de gras (verdroogd geel) strook ten zuiden van de beton strips baan 01R voor de motorvliegtuigen. Hij begreep dat dit niet echt logisch is, de strip waar wij geland waren eigenlijk "*piste 01C*" had moeten heten, en je dit vanuit de lucht door de droogte inderdaad niet duidelijk kon zien. De Fransen maken er gelukkig ook helemaal geen punt van.



Fayence LFMF

We werden verwelkomd door onze vrienden en een welkomst comité bestaande uit zijn (Nederlandse) burens, allemaal gepensioneerde KLM-ers.

Onno is een van mijn beste vrienden en woont samen met zijn vrouw Saskia in Claviere, op een steenworp afstand van Fayence. Ik heb Onno vroeger leren kennen op de Rijksluchtvaartschool. Wat een fantastische tijd was dat !

Nadat we de Europa hadden vastgezet en de huig over de romp hadden vastgemaakt was het tijd voor een duik en een goed glas rosé aan het zwembad om vervolgens te genieten van de Franse lokale delicatessen waar het gebied bekend om is geworden. Het spreekwoord "*als God in Frankrijk*" is zeker van toepassing op dit soort bestemmingen. Er staat nog wat te koop.....



Uitzicht over Onno's tuin vanaf zijn terras

Naast de nodige gezelligheid, dinertjes, wijnproeverijen, marktjes en andere uitstapjes in zuid Frankrijk wilden we uiteraard ook iets terug kunnen doen. Saskia wilde dolgraag even met mij meevliegen in onze Europa.



Wijn proeven op een chateau

De kist moest wel eerst getankt worden. Een goede optie was om daarvoor even naar Cannes (LFMD) te vliegen op een 10 minuten vliegafstand. Op Fayence is namelijk geen brandstof te krijgen voor passanten. Ze hebben er wel AVGAS100LL voor noodgevallen beschikbaar, maar de kleine brandstof voorraad is van en voor de zweefvliegers, bestemd voor de Piper Pawnees welke er als sleepkisten fungeren. Er zit vlakbij het veld een Total benzinestation.

Ik heb altijd zo'n klein testbuisje in mijn toolkit zitten waarmee je het alcohol percentage makkelijk kunt testen. Het werkt vrij simpel (zie [hiervoor het artikel in de NVAV Nieuwsbrief van oktober 2019 – red](#)).

De SP98 met het E5 etiket van de Franse Total bleek tot mijn verbazing in Fayence (nog) geen Bio-ethanol te bevatten. Uitstekend geschikt dus voor de Rotax 914 in onze Europa welke een paar procent mag hebben. We hadden deze keer dus ook niet voor niets een lege 28 liter jerrycan mee genomen.

De Europa werd afgetankt met deze SP98 voor een rondvluchtje met Saskia langs de Côte d'Azur vanuit Fayence. Dit is een aanrader, mocht je er zelf ooit in de buurt zijn. En een betere gids dan Saskia kun je daar niet hebben. Ze wees mij op veel interessante details zoals het Oceanografisch Instituut in Monaco waarvan Jacques-Yves Cousteau van 1957 tot 1988 directeur was en de waanzinnige paleizen op Cap d'Antibes van de aller rijksten der aarde.

Dat is hier geen enkel probleem. Hoewel het een enorm complex en druk stukje luchtruim is hoeft voor dit soort vluchtjes geen vliegplan in te dienen of eerst schriftelijke toestemming aan te vragen zoals we in Nederland gewend zijn als je de Schiphol CTR zou willen kruisen. Gewoon over de radio aan Nice info vragen, de transponder code intoetsen welke ze je geven, beetje vrij blijven van het terrein en daarna de visual reporting points beginnend met "E" melden op in ons geval de opgedragen 1000 voet boven de Middellandse zee. Naast de vertrekkende airlines en jets van en naar Nice en Cannes welke IFR vliegen zit er ook veel VFR verkeer tussen. Vooral heel veel helikopters welke de mensen welke dat zichzelf kunnen veroorloven van en naar hun villa of motorjacht vervoeren.



Dus eerst klimmen naar 6500 ft om een beetje vrij te blijven van een paar hoge stukken terrein. Daarna via de Frans-Italiaanse grens naar het zuiden. Meteen na passage van de kustlijn liet de verkeersleiding ons zakken naar 1000 voet voor de kust van Monaco, daarna klaarde ze ons via "E" "EC" naar "EA" over de VFR route laag boven de Côte d'Azur onder Nice en Cannes langs.

Net na de passage van "EA", als je geen echte visuele herkenningspunten meer hebt vlak boven een strak blauwe zee stopt vervolgens de iPad met SkyDemon er mee.... Het thermometer icoontje van Apple was voor SkyDemon in de plaats gekomen omdat de iPad blijkbaar te warm was geworden onder de Zuid-Franse zon!

Om de VFR route exact te kunnen blijven volgen heb ik mijn backup maar snel uit mijn broekzak getrokken, een Samsung GSM, voor de zekerheid ook uitgerust met SkyDemon. Dat ding werkt gelukkig wel altijd, ook onder dit soort omstandigheden.

Net voordat we Cap d'Antibes passeerden kwam er een KLM Boeing 737-800 vlak over ons heen welke vanaf BISBO bezig was met zijn RNP A approach voor baan 04L op Nice (LFMN).

Bij Cannes moesten we van de verkeersleiding verder zakken naar 500 voet, vlak over de schitterende megajachten onder ons. Vrij snel eindigt de VFR route bij "DR" waarna we weer mochten klimmen naar 3500 voet om bij Fréjus de kustlijn te paseren en nog even een rondje om het huis van Saskia te vliegen bij Claviers.

Na ons rondje over de Middellandse zee was het hoog tijd om te lunchen, een beetje aan het zwembad te liggen en voor het diner naar een wijn-chateau te rijden om de lokale streekproducten te proeven.

Omdat we donderdag weer naar huis moesten vliegen zat een hopje naar Corsica er helaas dit keer niet in. Calvi en Ajaccio zijn twee velden waar ik een volgende keer zeker even naar toe wil vliegen. Ik ben er veel geweest met de Boeing 737 en het blijft trekken.



Donderdag morgen was het na de koffie tijd geworden om afscheid te nemen. Het weer was overall fantastisch, van Fayence tot Lelystad strak blauw met een zwakke noord westelijke stroming.





Via dezelfde route als we waren gekomen, zijn we weer naar Montceau Les Mines Poulloux gevlogen. Een heel vriendelijk ongecompliceerd veld waar alleen Frans wordt gesproken met een restaurant en de Total pomp. Vliegplan indienen is niet vereist en het woord "landingsgeld" en andere onzin moeten op dit soort velden nog uitgevonden worden. Wat wil je nog meer! De Alpen waren vrij van wolken waardoor het panorama tijdens de vlucht prachtig bleef. Op het moment dat je jezelf afmeldt bij Clermont Info wensen ze je heel vriendelijk "*bon appétit*".



Montceau Les Mines Poulloux LFGM

Na de lunch-stop op Montceau Les Mines Poulloux vlogen we in iets meer dan een uur naar Reims voor een kop koffie en de aanschaf van een fles uitstekende Champagne. Reims hebben we gebruikt als begin van ons vliegplan om naar Lelystad te mogen vliegen.

Frankrijk is een fantastisch land om VFR door heen te vliegen. Het barst er echt van de vliegvelden en de mensen op de veldjes vinden het leuk dat je langs komt. De AIP kaartjes zijn via diverse apps gratis te downloaden op je tablet of telefoon. De Fransen zijn ook altijd bereid om je te helpen als dat nodig

is. De verkeersleiding spreekt overal prima Engels. Op de kleinere velden doet men zijn best en je redt het al met een beperkte woordenschat. Overhead, downwind base en final in het Frans is al voldoende.

Naast de vele hotelletjes en B&B's kun je er op veel kleine veldjes ook voor kiezen om gewoon op het veld te kamperen. Leden van de vliegclub geven je dan vaak hun sleutel van het clubhuis in bruikleen zodat je een WC tot je beschikking hebt en soms zelfs een douche. Als je er nog nooit geweest bent, begin eens met Noord Frankrijk en bouw het in je eigen tempo uit. In SkyDemon is naast de meteo en de Notams ook veel informatie te vinden van gebruikers die handige tips geven.

Vive la France !

