

Touring Flyer naar de UK?

Is dat een uitdaging of niet?

Normaal gesproken is het niet echt een bijzondere uitdaging om ernaar toe te vliegen, al moet je een klein stukje water overbruggen. Eigenlijk niet anders dan het vliegen naar andere velden op het continent.

Wat maakt het vliegen naar de UK dan zo bijzonder? Simpel, je plant het vaak, maar meestal kom je er niet vanwege de onzekere, zeg maar gerust slechte meteocondities.

Nu zijn de leden van de evenementencommissie van Vliegclub Seppe optimistisch van aard en gaan zij ervan uit dat het altijd gaat lukken, tenzij.....



27 en 28 mei stond de TF naar Cambridge op de rol, niet al te ver weg, maar het ligt wel in de UK.

Pagina 704 van teletekst zei: Vrijdag 30% kans op regen, zaterdag 90%, zondag 90%, maandag 90%. Oeps, zou dat wel iets gaan worden dachten de meesten.

De avond van tevoren werden er knopen doorgehakt. Het weer zou die vrijdag overal goed zijn, van Seppe tot Cambridge.

Zaterdag werd er onweer voorspeld, vandaar die 90%, maar er lagen geen fronten op de loer. We gaan ervoor.

6 toestellen en 13 vliegers. Een perfect aantal, want dan kan iedereen flink aan zijn trekken komen om zelf te vliegen en zelf de radio te doen.

Vrijdagmorgen zaten we al vroeg aan de koffie om de routes door te nemen, kaartjes te printen en vliegplannen te filen, maar je merkte tussen neus en lippen door een gezonde spanning "zal het weer wel goed genoeg zijn om morgen terug te kunnen komen?" "Aan vandaag hoeven we niet te twijfelen." "Dames, heren we gaan ervoor". 10.30 uur was iedereen airborne. Toen begon het feest.

Piloot: "Lille info, PH-XXX VFR Seppe-Calais, 3000', passing KOK VOR., for monitoring".

Lille approach: "PH-XXX, squawk 6100, FYI Calais 4500m, 500'ceiling, wind 060/12".

Oeps, zeemist, hier hadden we geen rekening mee gehouden, en de opstellers van de TAF's ook niet. We naderden Calais langs de kust en wisten wel dat Oostende goed was, dus een one eighty maken en landen op Oostende.

3 toestellen was het nog wel gelukt te landen op Calais, maar die waren dan ook een kwartiertje vroeger.

Na de koffiebreaaks op Calais en Oostende werd koers gezet naar Biggin Hill. Eerst nog VFR on top en daarna onder CAVOK omstandigheden de UK in.



Wat een geweldig veld is Biggin Hill.

De ene jet na de andere komt op vrijdagmiddag binnen om de chique dames met schoothondjes in de Louis Vuitton tassen af te zetten en in de Rolls-Royces te laten plaatsnemen voor een weekendje shoppen in Londen. Wij deden niet moeilijk; wij liepen 5 minuten langs de straat naar de eerste de beste pub voor een lunch op het terras. Niks mis mee.

Op naar de laatste track voor vandaag. We gaan richting Cambridge en London City had ons toegezegd via overhead te mogen vliegen, mits

het niet te druk zou zijn. Dus het was wel te druk en moesten we eromheen. Geen straf met een mooie wolkenbasis en een zicht van 9999. Op nadering van Cambridge moesten we vanuit de lucht nog een PPR-hobbeltje zien te overwinnen voor alle 6 toestellen, want het telefoontje van Biggin Hill was niet goed

doorgekomen. Ook geen probleem, dus landen maar, aftanken, taxi's bellen om na een opfrisbeurtje in het hotel de stad onveilig te gaan maken.



Wat een schitterende stad is Cambridge met al die monumentale universiteitsgebouwen, ontelbare pubs, musea, je blijft kijken.

Trouwens niet alleen naar het onroerend goed, want kijken naar het roerend goed op vrijdagavond in een studentenstad is ook geen straf. Daar krijg je honger van, maar we gaan thuis eten!



De commissie had voor 13 mensen 2 tafels geregeld in de Eagle, de oudste pub van Cambridge, deze dateert uit de 16^e eeuw. Beroemd is de RAF-room, waar wij natuurlijk als piloten te gast waren. In de Eagle is in 1953 de uitvinding van het DNA voor het eerst wereldkundig gemaakt. Deze pub is alleen al de moeite waard om naar Cambridge te vliegen. Doen!

We hadden afgesproken zaterdagmorgen vroeg op te staan, want we wilden de voorspelde CB'S en thunderstorms voor zijn. Wat blijkt, ze zijn er (nog) niet, ze komen ook niet zo vlug, maar er is wel mist op de luchthaven. Deze was gelukkig maar van korte duur, dus alle toestellen hingen al voor 11.00 uur lokale tijd. 4 van de 6 toestellen vlogen naar Lydd, eentje naar Oostende en de laatste vloog rechtstreeks naar Seppe terug.

Dat is nu het mooie van een Touring Flyer, ieder bepaalt voor zichzelf zijn limieten en stemt daar zijn route op af. Chapeau voor alle Touring Flyers.

Op Lydd werden we met de neus op de feiten gedrukt dat niet alle "roerend goed" in de UK waard is om honger van te krijgen, dus dat "thuis eten" viel achteraf ook wel mee.

Vanuit Lydd werd rechtstreeks naar Seppe teruggevlogen vanwege het naderende onweer uit het zuid/oosten. In VMC-condities stegen we op en boven zee zaten we al vlug "on top". Dit hielden we vol tot zo'n beetje aan Knokke, waarna de bewolking brak en alle vliegers op een relaxte manier van gemiddeld FL 55 konden zakken naar 730' circuithoogte van Seppe.

Ik kan niet anders concluderen dat het een inspirerende, gezellige, culturele, sociale Touring Flyer is geweest met een hoog gehalte aan leermomenten, en eentje die zeker Vliegclub Seppe waardig is.

Ik ga mijn vrouw vragen of ik volgende keer weer mag.



