

# reisverslag

DOOR: JOS VAN EENRUM

*“Na de rotzomer van 2007 waren we blij om op 4 september koers te kunnen zetten naar het zonnige zuiden”, schrijft lezer Jos van Eenrum. Hij neemt ons in zijn Piper Archer mee op een trip naar de bakermat van de westerse beschaving. De voorbereiding kostte veel tijd: vijftien kaarten plus bijhorende Bottlangs, en het Maritiem Survival Equipement dat we weer gratis te leen kregen van het Belgische leger. De reis zou iets anders verlopen dan Van Eenrum zich had voorgesteld.*

*Parking op Dubrovnik in september 2007.*



## Retour Hasselt-Griekenland

### Dag 1: Hasselt-Dijon-Propriano

**Ons vluchtplan** EBZH-LFSD (Hasselt-Dijon) vermeldt 09:00 uur GMT als time of departure. Stipt om 11:00 uur lokale tijd stegen we op. De eerste tussenlanding is Dijon vanwege goedkope brandstof: € 1,45 per liter. Dankzij tailwind en enige bewolking op FL 065 (1.981 m) zijn we er in amper twee uur.

Vervolgens via de VOR van Montelimar, Digne, Cannes-Mandelieu en Ajaccio naar Propriano, ongeveer vijftien kilometer ten zuidoosten van Ajaccio. Dank zij de mistral in de Rhone-vallei haalden we op enig moment een groundspeed van 155 kts (287 km/h) bij 110 KIAS.

### Dag 2: Dagje Corsica

Dagtrip naar Bonifacio. Het haventje is omsloten door hoge krijttriffen waarop de stichters



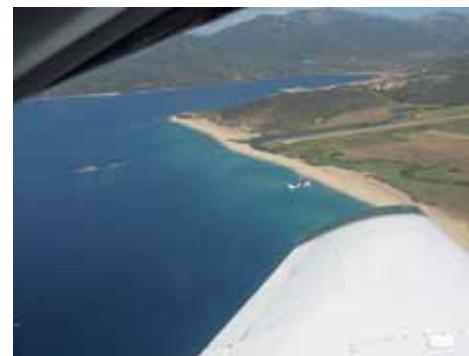
**Dag 2: Het haventje van Bonifacio is omsloten door hoge krijttriffen.**

een indrukwekkende ommuurde stad bouwen met prachtig uitzicht op de Middellandse Zee en Sardinië aan de ene kant, en het schilderachtige haventje aan de andere kant.

### Dag 3: Van Corsica naar Salerno

Transit naar Salerno, 55 kilometer ten zuiden van Napoli. Salerno ligt vlak bij Pompei en niet ver van Sorrento. Toevallig willen twee Franse MLA's dezelfde overtocht met een CT-2 maken.

Het was hun eerste grote reis. De geboden hulp bij het opmaken van hun flightlog en flightplan werd dankbaar aanvaard. Ze stelden voor een formatievlucht richting Sorrento. Zij zouden me volgen, als hoogdekker links en 200 ft (61 m) hoger en achter de OO-JGA als leader.



**Dag 3: In formatie met de CT-2 (net boven de wingtip).**

### Dag 4: Dagje Napoli en Pompeï

Mijn vrouw Blanche was gisteravond in Salerno haar handtas met onder meer ID-kaart, bankkaarten en minstens 250 euro cash vergeten in het restaurant. Gelukkig werd haar tas teruggevonden, met alles er nog in. Napoli kon ons niet bekoren.

### Dag 5: De kustweg Salerno tot Sorrento

De route van Salerno tot Sorrento langs stadjes als Amalfi en Positano is mooi. Na Positano volgen we de kustweg tot Sorrento met heerlijke vergezichten op de Middellandse Zee.

### Dag 6: Van Salerno tot Catania

De vliegtijd van Salerno tot Catania bedraagt met een PA-28 iets meer dan twee uur. De



**Dag 1: Boven Les Gorges du Verdon.**



*Klaar voor de trip. Auteur Jos van Eenrum bij de afgetankte Piper Archer OO-JGA die hen naar het zonnige zuiden zal brengen.*

# enland in 25 dagen

voorbereiding en toelating minimaal drie. Voor alle zekerheid had ik een vluchtplan klaar. We kregen echter geen toestemming te vertrekken zonder schriftelijke aanvraag (dus geen vluchtplan) voor de landing op Catania. Aanvraag gedaan, met callsign, time of departure zoals op een flightplan met alle details per fax. Niet voldoende voor Catania. We moesten schriftelijk onze bestemming faxen, en tevens de date and time of departure and destination from Catania. Ook moesten verklaren geen Avgas nodig te hebben om het eiland te verlaten (in Catania hebben ze alleen Jet-fuel).

Na de derde fax en het zoveelste telefoontje eindelijk clearance. De vlucht was heel mooi, vertrekkend ten zuiden van de Vesuvius via de Stromboli, rijzend tot 3.000 ft uit de zee, tot de Etna (11.300 ft, 3.444 m) om op Catania te landen.

Catania telt maar negentien parkeerplaatsen, waarvan er één gereserveerd voor de OO-JGA. Hopelijk berekenen ze ons niet de parkingfees van een Airbus, want dan gaat de vlucht naar Griekenland niet meer door.

## **Dag 7: Noordoost Sicilië**

Onze tijd wordt bepaald door de clearance for parking in Catania. Het bezoek aan Sicilië

wordt daarom beperkt tot Taormina, de Etna en Syracuse waar Dionysius en Archimedes geleefd hebben.

Ik had Taormina al gezien op een hoogte vanaf 3.000 ft (914 m), want het was een reporting point voor Reggio di Calabria. Taormina is een stadje op een bergtop met zicht naar Reggio (bij goed weer). Naar het zuiden een prachtig zicht op de Siciliaanse oostkust.



*Dag 6: De luchthaven van Catania.*



*Dag 7: Blanche op de Etna, de meest actieve vulkaan van Zuid-Europa.*



*Taormina, een stadje op een bergtop met uitzicht op Reggio en op de Siciliaanse oostkust.*

# reisverslag

DOOR: JOS VAN EENRUM



**Dag 8: Grieks amfitheater in Syracuse.**

## Dag 8: Syracuse en de voorbereiding naar Megara

Met de ervaringen van Salerno-Catania in het achterhoofd beginnen we aan de vluchtvoorbereiding voor dag 9: de vlucht naar Athene. Ik leg telefonisch contact met Megara. Fout, eerst contact leggen met de militairen. Contact met de militairen. Geen probleem als ik eerst de civilians contacteer...

Probleem: ik mag niet landen omdat ze geen politie en douane hebben. Dan maar landen op Zakynthos waar wel douane en paspoortcontrole mogelijk is. Nieuw probleem: er is daar geen Avgas en in Catania ook niet. Na drie uur telefoneren en faxen bezoeken we Syracuse.

## Dag 9: Op weg naar Megara...

Op Catania spreekt 95 procent van de medewerkers uitsluitend Italiaans. Uiteindelijk slaag ik erin door te dringen tot de 'crew-gate' voor het regelen van een 'private-flight' naar Reggio de Calabria. Een (naar eigen zeggen) luchthavenoverste int het landingsgeld. Naar 'Stand 19' gebracht door een chauffeur. Start-up approved, report ready for taxi. De vlucht duurt amper dertig minuten, inclusief taxiën en landen.

## ... bestolen

In Reggio gaan we tanken: You can only pay cash. Ik zoek mijn portefeuille. Weg! We halen de OO-JGA leeg: geen portefeuille. Ik ben dus bestolen. SIS-kaart, paspoort, bankkaart, Visa-kaart, vliegvergunning en andere documenten zijn weg.

Vanuit Reggio wordt meerdere keren naar Catania gebeld. Geen portefeuille. Nu begint de misère pas echt. We mogen niet meer opstijgen, want ik heb ook geen brevet meer.

Na vier uur bij de plaatselijke politie heeft een mevrouw van de dienst 'Licenses' begrip voor onze situatie. Ze belooft alles in het werk te stellen ons naar Griekenland te laten vliegen. De plaatselijke politieverantwoordelijke bezwoer ons echter dat we MOESTEN terugkeren naar België. Na zeven uur op de lucht-



**Dag 11: Een erg mooie vlucht via de militaire luchthavens van Andravida en Araxos, daarna over Patras en het kanaal van Korinthe (zichtbaar op de foto) naar Megara.**

haven naar het centrum van Reggio waar we een hotel vonden.

## Dag 10: Van Reggio naar Zakynthos

Dan maar Bestuur der Luchtvaart bellen om een kopie van mijn vergunning naar Reggio te mailen. Ik herinner me dat ik een kopie Recto-verso van mijn paspoort en Blanche's paspoort heb opgeslagen in de map 'Mijn documenten' op mijn pc. We bellen onze dochter Julie om deze kopie a.s.a.p te mailen.

De gediensdige dame van gisteren bestudeert alle bewijsstukken zorgvuldig. Ze gaat persoonlijk met ons mee naar het vliegtuig waar ik alle officiële documenten moet voorleggen (Bewijs van luchtwaardigheid, goedkeuring voor radio gebruik, inschrijvingsbewijs, bewijs van verzekering, noise abbatement-bewijs). Alle documenten oké. Dus mogen we eindelijk na het indienen van een vluchtplan naar Zakynthos vertrekken.

De vlucht verloopt rimpelloos. Na 2,5 uur landden we op Zakynthos voor paspoortcontrole. Na het tonen van het gekopieerde paspoort mogen we meteen door. Omdat we na een nieuw verplicht vluchtplan onmiddellijk willen doorvliegen naar Megara zonder de luchthaven te verlaten, hebben we geen 'handling' nodig van Olympic Airways. Zij hebben zowat het monopoly op alle handling services op Griekse luchthavens.

Ik had de internetsite van de Hellas AAO-PA bij de hand. Daar staat dat Olympic maximaal € 17,85 mag rekenen per bezochte luchthaven, en geen € 77. Gevolg: discussie tussen de plaatselijke verkeersleidster en de vertegenwoordigster van Olympic. Uiteindelijk brengen ze me 'slechts' € 17 in rekening. Met verontschuldigheden. Door het hele gedoe is het vluchtplan verlopen; Megara kan mij die dag niet meer toelaten...

## Dag 11: Van Zakynthos via Megara naar Athene

Eindelijk op weg naar onze verste luchthaven 'Megara', veertig kilometer ten westen van Athene. Een erg mooie vlucht via de militaire luchthavens van Andravida en Araxos, daarna over Patras en het kanaal van Korinthe naar Megara.

We vonden onderdak in de Plaka, het toeristische centrum van Athene. 's Avonds naar het hoogste punt van Athene. Vanaf Lykavitos (277 m) heb je een schitterend uitzicht over Athene en de omgeving.

## Dag 12: Athene en op weg naar Delfi

We gaan naar de trekpleister van Athene: de Acropolis. Ondanks uitgebreide voorkennis van dit heiligdom maakt het een enorme indruk, evenals de Agora. Daarna per auto naar Delfi.



**Dag 12: Vanaf de Acropolis heb je uitzicht over Athene en de wijde omgeving.**

## Dag 13: Van Delfi naar Meteora

De ruïnes van de heiligdommen van Delfi liggen ongeveer twee kilometer voor het gelijknamige stadje. Bij de opgravingen door Franse archeologen omstreeks 1892 moesten alle bewoners verhuizen. Alleen de tempel van Athene was open. Daarna door naar Thessalië



**Dag 13: De wunderschone omgeving bij de rotsen Meteora.**

voor een tocht door het Parnassosgebergte. Omstreeks half zes bereikten we Kalambaka, aan de voet van de rotsen van Meteora.

#### **Dag 14: Meteora, schitterend...**

Door naar de prachtige landschappen van Meteora, ongeveer 350 kilometer ten noordwesten van Athene. Een prachtig gebied met tot 550 meter hoge toppen waarop enorme kloosters staan, in de veertiende eeuw gebouwd als onneembare vestigingen. Tegenwoordig zijn nog vier van de 23 kloosters toegankelijk, waaronder één vrouwenklooster.

Terug richting Athene. Meer dan negenhonderd kilometer gereden op het Griekse vasteland. Onderweg nog de sporen van de enorme bosbranden die het land geteisterd hadden. (Veruit de meeste branden vonden plaats in de Peloponesos.)

#### **Dag 15: Inschepen in Piraeus**

Met de boot naar Naxos, een van de vele Griekse eilanden. Er stonden zelfs rond middernacht Grieken op de kade om hun 'kamers' te huur aan te bieden. (In september is voor € 30 per nacht een prachtige dubbele kamer met aparte badkamer te huren.)

#### **Dag 16: Naar Santorini, de parel van de Griekse eilanden**

Vandaag naar het verste punt van onze reis: Santorini op 36°25' NB en 25°30'OL, en orthodroom gemeten op 2.276 km van Hasselt. Ook hier bereidwillige Grieken die hun kamers aanprijzen. We genieten met volle teugen van de



**Dag 16: Met volle teugen genieten van de zonsondergang waar Fira op het eiland Santorini om bekend staat.**

zonsondergang waar Fira bekend om staat. Voor een kamer met zeezicht (300 m MSL) in een gewoon hotelletje betaal je € 180 zonder ontbijt. We namen een 'gastenkamer' op 250 meter van de kustlijn.

#### **Dag 17: Een dagje Santorini**

Boottocht vanuit Fira naar enkele eilandjes en het stadje Oia. De eerste bracht ons naar de indrukwekkende grote krater bij Fira. De wetenschap dat het eiland voor meer dan de helft van de kaart werd geveegd bij de uitbarsting omstreeks 1500 v.C. maakt je toch even stil.

Vervolgens terug naar Oia, een stadje in het noorden. We beklimmen het steile pad op de rug van ezeltjes die zich rakelings langs de afgrond naar boven werken. Op het punt waar wij stonden, zagen we honderden mensen guldig wachten op het ultieme moment...

#### **Dag 18 en 19: Van Santorini naar Dubrovnik**

Terug naar Athene. Omdat we de negentiende dag Dubrovnik wilden bereiken, vroeg op. Na het voltanken opgestegen voor een vlucht naar Corfu waar we moesten landen voor de douane. Het vluchtplan was onmiddellijk klaar en we hoefden zelfs geen landingsrechten betalen. De GPS is bijna onmisbaar om de reporting points boven de zee juist te kunnen melden.

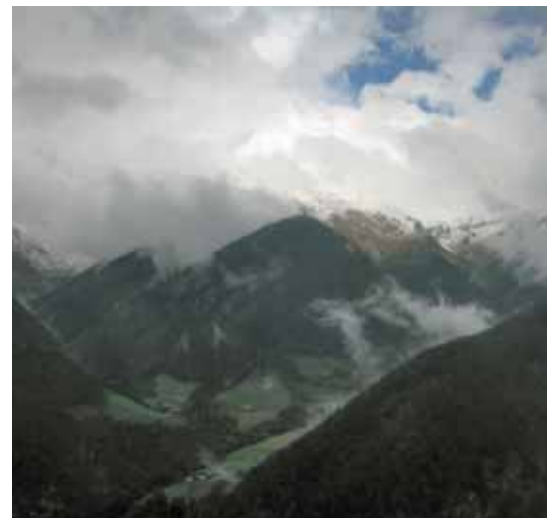
Een half uur na sunset landen we in Dubrovnik na een eenzame tocht over de Adriatische zee. De plaatselijke politiecommandant weigert mij echter toegang. Ik leg hem het proces-verbaal voor, een kopie van mijn paspoort, het paspoort van Blanche waar mijn naam op de achterkant vermeld staat en alle bewijzen van mijn toelatingen in Griekenland. Hij stelt me voor de keuze: ofwel onmiddellijk vertrekken (half tien 's avonds en pikdonker), ofwel in het luchthavengebouw slapen en bij zonopgang vertrekken. Ten langen leste hebben we ons op de vloer van het luchthavengebouw geïnstalleerd waar niemand zich verder om ons bekommerde.

#### **Dag 20: Terug naar de EU**

Omdat ik pas rond zes uur 's morgens in slaap viel, heb ik 'uitgeslapen' tot half tien.

We worden naar de tower geloodst voor onder meer een vluchtplan, luchthavenbelastingen en brandstof (€ 1,20 per liter). De landingsgelden werden met 75% verminderd wegens het ongemak. De overnachting was gratis... Kroatië bleek uiteindelijk het goedkoopste land van onze reis!

Toch was de daarop volgende vlucht de mooiste van de hele trip. De westkust van Kroatië is schilderachtig, met onnoemelijk veel eilanden die als het ware in dezelfde richting (NW) gezaaid werden. Na drie uur vliegen langs Split, Zadar en Pula naderen we Italië.



**Dag 24: Slecht weer boven de Brenner-pas.**

Ik vroeg aan Pula een 'direct' naar Venetië-San Nicolo. Geen probleem. De controller vertelt me dat ik niet rechtstreeks op San Nicolo mag vliegen vanwege douanecontrole, en door moet vliegen naar Treviso. (Toch vermeldt de Bottlang dat San Nicolo douanefaciliteiten heeft van april tot oktober.) Komend uit een niet-EU-land (Kroatië) moet men eerst een internationale luchthaven passeren. Na de landing in Treviso weer door naar San Nicolo, waar we twee uur eerder ook al over gevlogen waren. De tussenstop kostte € 45 voor de landing en veertig minuten vliegtijd San Nicolo-Treviso-San Nicolo. Uiteindelijk komen we aan op Venetië San Nicolo, de landingsrechten zijn betaalbaar, de brandstof is echter de duurste van de hele reis: € 2,30 per liter.

#### **Dag 21 en 22: Venetië, een wonder-schone stad**

Omdat Blanche al zeven jaar academie volgt, was een bezoek aan de biënnale een must. We bezoeken zowel de Arsenale als de Giardini. Beide voldeden niet aan onze verwachtingen. Morgen wacht ons de trip naar België van bijna vijf vliegreizen.

#### **Dag 23 tot 25: Moeilijkste vluchten**

Op dag 23 worden we rond vijf uur 's nachts wakker door hevig onweer boven Venetië dat aanhoudt tot vijf uur 's middags.

Dag 24 was het weer 'iets' beter. Na een tussenlanding in Trento in de Brennerpas (zware regen) via Bolzano naar Innsbruck. Vanaf Innsbruck was het weer goed en na een tussenlanding in Weissenhorn (bij Ulm) bereiken we rond 17:00 uur Speyer (bij Karlsruhe). Zware regenbuien tussen Speyer en Hasselt leiden opnieuw tot een overnachting.

Vrijdag 28 september was het weer goed en na twee uurtjes vliegen landden we in EBZH om 12:30 uur. De totale vliegtijd? 31 uur en 7 minuten. ✈