

De Europavlucht 2025

Editie 33 naar Lofoten



Verslag Gerd Schiering
Fotos Europavliegers Rotterdam
#europa_vliegers

Europavlucht 2025 Lofoten

De Europavlucht.....	1
Editie 33 van 2025 naar Lofoten.....	1
2024 Balkan en de voorbereidingen voor 2025.....	4
De weg is het doel, via de preekstoel.....	5
Noorwegen.....	7
De preikestoelen.....	12
Lofoten.....	16
Nog meer Lofoten.....	19
Nog meer Fotos.....	21
Nach Hause.....	25
Zweden.....	28
Denemarken.....	41
Duitsland.....	44
Geland op EHRD.....	45
Dank.....	46

2024 - Europavlucht Balkan en de voorbereidingen voor 2025

De Europavlucht in 2024, met de route weer over de Balkan, ging voor een groot deel ook over het herdenken van onze vliegvrienden Jan, Loek en Peter, en hoe wij als groep van vliegers daarmee kunnen omgaan. Ik denk, en dat is mijn persoonlijke mening, dat wij nog steeds bezig zijn om ermee te leren leven.

Als mogelijke bestemming in 2025 kwam al snel de Noordkaap in beeld. Veel jongere deelnemers waren daar nog nooit geweest en het bucket-lijsten afvinken is een grote sport.

De voorbereidingen voor elke Europavlucht duren eigenlijk zowat een jaar.

Bestemmingen bespreken en dan mogelijke routes uitzoeken:

Waar is iets te zien, waar kun je overnachten, waar hebben ze een restaurant dat laat nog open is? En dat voor 10 tot 20 piloten en zonder reserveringen. Want we weten niet of wij door het weer of omstandigheden altijd op onze geplande bestemming aankomen of dat we op een uitwijk veld gaan landen.

Voor de Noordkaap bleek dan al snel dat het een heel lang stuk vliegen is en met name de bevoorrading met brandstof nog een issue kon worden. Jet A 1 is vaak wel te verkrijgen omdat Widerøe lijndiensten naar de wat grotere velden vliegen. Maar voor Mogas en Avgas is dat een stuk ingewikkelder geworden. Soms helpt een lokale Flyggklubb met tanken en soms moet je een stukje terugvliegen naar een ander veld om genoeg brandstof te kunnen halen voor de dagbestemming.

Gezien de lange route wilden wij het ons een stukje makkelijker maken deze keer. Daarom zijn de Lofoten in Noord-Norwegen gekozen als bestemming. Een terechte keuze: fascinerende landschappen die je niet meer vergeet, eilanden boven de poolcirkel waar het altijd licht is en de Noordkaap houden we dan nog tegoed op de bucket list.

De uiteindelijk geplande route zou via de Westkust van Noorwegen naar de Lofoten en via Zweden weer terug gaan met stops in Duitsland en Denemarken.

Elke Europavlucht is een avontuur. Tijdens meerdere briefingsavonden worden ideeën verzameld en de details van de route besproken, maar wordt ook gekeken welke crew met welk vliegtuig gaat vliegen.

En daar horen ook dingen bij als het onderhoudsschema van de vliegtuigen, je eigen ziektekostenverzekering checken, de juiste tankkaarten, grondankers en touwen meenemen en kijken of Denemarken wel of niet op de verzekeringspapieren staat. Zo leer je elke keer weer bij, want op een binnenlandse vlucht van een uurtje sta je daar niet bij stil.

De weg is het doel, via de preekstoel.

Vanuit de Rotterdamsche Aeroclub werden we op maandag ochtend, 26 mei heel lief uitgezwaaid door vrienden en familie. Qua weer zouden we de Noorwegen en onze eerste nacht stop Kristiansand (ENZN) moeten kunnen bereiken. Naar het Noorden, langs de Waddeneilanden en onderweg in Duitsland nog even tanken op Rendsburg-Schatholm (EDXR). (Kijk op Skydemon en je leest waarom!)



{Foto 01 - Rendsburg-Schachtholm toren EDXR}

Het veld ligt direct aan de voormalige Kaiser-Wilhelm-Kanaal en werd in 1948 op verzoek van de geallieerden in Nord-Ostsee-kanaal omgenoemd, en staat nu bekend als Kielkanaal. Je kan de Feederschepen met containers langs de toren zien varen. Het restaurant was op maandag gesloten, dus de lunch pakketten van Ed kwamen goed van pas.

Na het weer bekeken te hebben voor onze oversteek naar Noorwegen, werden de vluchtplannen ingediend en de vliegtuigen gecheckt voor Kristiansand (ENCN) met uitwijk Thisted (EKTS) in Denemarken.



{Foto 02 en Foto 03 - Deense windmolen en haven bij Fort Hanstholm}

Noorwegen

Op Kristiansand (ENCN) konden we snel tanken met de BP kaart, en we zaten net voor de heftige regen in de taxi's naar het Thon Hotel (waar de koffie gratis is en het bier duur).

Foto 04, 05 en 06 - KLMers onder/naast elkaar op Kristiansand}

Afgang Departure						Ankomst Arrival				17:27	
Time	Flight	Gate	Destination			Time	Flight	Origin			
18:15	KL1188	11	Amsterdam	New time 18:30		17:45	KL1187	Amsterdam	New time 17:59		
18:20	DY277	7	Oslo			17:50	DY276	Oslo			
18:20	WF646	5	Trondheim	New time 18:45		17:55	WF591	Bergen	New time 18:22		
						19:40	WF647	Trondheim			
						20:30	DY278	Oslo			
						20:40	SK223	Oslo			
						23:05	KL1189	Amsterdam			
						00:10	SK2988	København			
						14:00	SK2986	København			



Kristiansand uit 1641 is zeker een retourtje waard. De sights van Kristiansand liggen op loopafstand tussen Containerhaven en de Wikingerburcht. Of je moet verder met de auto voor diergaarde en andere monumenten zoals een houten kerk uit 1040. Wij hebben bij restaurant Pieder Ro bij de Vissersbrug gezellig gegeten, ook al leek het dat onze grote groep van 14 vliegers een beetje een verrassing was voor het personeel.





{Fotos 07 - 09 - visafslag, 70 meter hoge cathedraal van Kristiansand en de Christiansholm Burght uit 1700}

De volgende dag (dinsdag 27 mei) zou het via een tankstop op Bergen verder gaan naar Sognedal. Maar door regen en lage bewolking landinwaarts was dat ook in de volgende ochtend nog heel onzeker:



{Foto 10 – Aankomsthal Flyplass Bergen}

Nadat wij alle meteobronnen geraadpleegd hadden beslisten wij om wat verder uit te kust te blijven vliegen. Op die manier konden we, langs de lage bewolking, toch door naar het Noorden en wilden wij gaan overnachten in Stavanger. En ja, hoe verder we naar het Noorden kwamen hoe beter het zicht en hoe hoger de bewolking:





{Fotos 11, 12, 13 – van Kristiansand naar Starvanger}

Het was nu al bijna 18:00. Toch te laat om nog weer op te gaan stijgen en alsnog door te gaan naar Bergen. De lokale Flygklubb van Stavanager wilde ons wel helpen met toegang voor het veld van Stavanager. En zo zijn we ontvangen door Espen Revheim van Apollo Aircraft en de leden van de <https://www.solaflyklubb.no>



{Fotos 14 en 15 – Stavanger flightline Apron 13}

Met taxibussen ging het naar ons volautomatische Havly Hotell. Een voormalig hotelgebouw, heel centraal in Stavanger met toegangscode voor onze kamers. Het Mexico Restaurant in Stavanger had nog wel plek voor 14 crew en een ontbijtplek voor de volgende ochtend hadden we bij Good bread Sølvsberget ontdekt; met heel lekker brood en heerlijk biologisch Danish!

Het oliemuseum van Stavanger ging helaas pas om 10:00 uur de volgende ochtend open. Dat houden we dan maar tegoe voor een volgende bezoek.



{Fotos 16 en 17 Gerd – Stavanger olimuseum en resto Mexico}

De preikestoelen

Stavanger ligt in de buurt van een van de meest bekende plekken van Noorwegen.

Een natuurlijk plateau waar massa's toeristen komen. Of vanuit beneden in het Lysefjord met het cruiseschip of boven wandelend, zonder reeling of iets van bescherming op 600 meter hoog boven het Fjord. Vliëgend is het bijna niet te herkennen tussen alle rotsen, zei het niet dat je al die mensen erop ziet staan. In de ochtend zat er nog wel wat lage bewolking, maar Espen van Apollo Aircraft vertelde ons dat de preikestoelen wel bereikbaar zouden moeten zijn. Twee van onze crews hebben de weg ernaar toe gevonden en het leverde plaatjes op:



{Foto 18 Europavliegers – Preikestoelen Norway}

Om wat meters te maken wilden we Bergen (ENBR), Sogndal (ENSG) en Kristiansund (ENKB) overslaan en doorgaan naar Brønnøysund (ENBN) voor de overnachting van woensdag 30 mei.

Onderweg komen we dan “The World”, eiland met watervliegtuiglandingsplaats tegen. Een rots in de zee die een aardig “Jurassic Park” gevoel geeft:



{Fotos 19 en 20 – The World, Norway}

Op Ålesund (ENAL) hadden we een tankstop, waar we met hulp van de lokale Ålesund Flyklubb Avgas uit de container konden tanken:



{Fotos 21 en 22 – Tanken bij de Ålesund Flyklubb}

Toen we de TMA van Orland (ENOL) kruisden, zijn we door de verkeersleider nog erop gewezen dat er “Norwegian Fighters” aan het trainen waren. En ja op Flightradar zagen we de tanker erboven hangen. Helaas waren het blijkbaar stealth fighters, want gezien hebben we ze niet. Een tweede crew, inmiddels ook in de CTR, betoogde het gemis dat de show afgelopen was en de verkeersleider bevestigde dat de Noorse luchtmacht alleen kantooruren werkt. “Dat is wel met de vijand zo afgesproken”. Hartelijk gelachen.

Op Brønnøysund (ENBN) konden we weer met de BP card tanken en kijken naar de heli's en Widerøe's:



{Foto 23 – Heli Ops Brønnøysund}

Het Thon hotel had een slaapplek voor 17 crew. Het bleek namelijk dat niet alleen onze groep van 14 aviators maar ook de Widerøe crew daar gingen overnachten.

Voor het eten gingen we de groep deze keer opsplitsen, een groepje eetcafe en een groepje naar het sterren restaurant voor de vis. Allebei heel lekker.

En omdat we nu al bijna bij de noordpoolcirkel waren, die op ongeveer 66° 33' noorderbreedte is, bleef het s'nachts ook licht. "Klein" stukje nog maar naar de Noordkaap.



{Foto 24 – Nacht in Brønnøysund}

Bij het ontbijt op donderdag 29 mei is niet alleen het koffieapparaat duidelijk uitgelegd, we hebben ook nog geïnformeerd hoe de operatie bij zo'n Widerøe crew nou loopt. De stewardess bevestigt dat zij niet alleen de passagiers tijdens de vlucht verzorgd, maar dat zij ook nog de twee piloten in de gaten moet houden. Wederom hartelijk gelachen.

De volgende leg op brengt ons dan echt over de poolcirkel en verder langs Bodø (ENBO) waar de nieuwe Noorse luchtmacht afdeling gestationeerd wordt. Die moeten dan misschien ook in de weekenden werken? Ook zie je daar deze getijdenstroom die we vanuit de lucht mooi konden bewonderen:



{Foto 25 Europavlucht – Getijdenstroom Bodø}

Lofoten

En dan Leknes (ENLK). Nu echt op de Lofoten. Het was een drukke bedoeling. Ons groepje van zeven vliegtuigen en de trauma helikopter en de Widerøe twin op een schitterende maar bewolkte approach.



{Foto 26 – Collega vliegers op weg naar Leknes (ENLK)}



{Foto 27 – Base Leg naar Final op Leknes (ENLK)}

Na de landing konden we tanken met hulp van de lokale vliegclub van Leknes. En via hun hangaar konden we naar landside.



{Foto 28 Europavliegers – KLM en Widerøe op Leknes (ENLK) }

Voor de terugweg naar airside de volgende ochtend zouden we de toren gaan bellen. En die was remote gestationeerd op Bodø (ENBO). Net als dat Maastricht airport via camera's vanaf Schiphol wordt bestuurd. ATC zou dan de Widerøe grond crew optrommelen om ons weer naar airside te laten gaan.

Sommige van onze groep hadden voor de komende dag een huurauto genomen en de rest ging met de taxi naar het Scandic hotel. Voor ons gemak gingen we daar ook die avond eten.

Met lekkere vis soep en de Noord-Noorse specialiteit: gedroogde vis. Uitgevonden door de Vikingers en overgenomen door bijna alle zeevarende landen rond de Atlantic, later ook gezouten en vaak Baccalao genoemd. <https://www.historytoday.com/archive/historians-cookbook/history-salt-cod>

{Foto 29 Europavliegers – Torrfisk – gedroogde kabeljauw}





{Foto 30 Europavliegers – eropuit in de wind bij Leknes (ENLK)}

Nog meer Lofoten

De walvis touren waren voorbij (niet jagen maar walvissen kijken vanaf een boot), het seizoen is in de herfst en wintermaanden, maar we wilden toch nog kijken of we een boottocht konden maken door de Fjorden. Op vrijdag 30 mei gingen wij dus verder naar het volgende eiland, met daarop het stadje Svolvær.

De airport ernaast is Helle (ENSH). Een kleine hop verder dan Leknes. Daarom wilden we ook nog wat sightseeing gaan doen over de eilanden verder naar het Noorden. Maar op Helle was geen Mogas of Avgas en daarom moesten wij het houden bij een korte tocht met een schitterende approach bij Stokmarnes/Skagen (ENSK) en dan verder door de Fjorden naar Helle (ENSH).



{Foto 31 – Approach op Skagen (ENSK)}

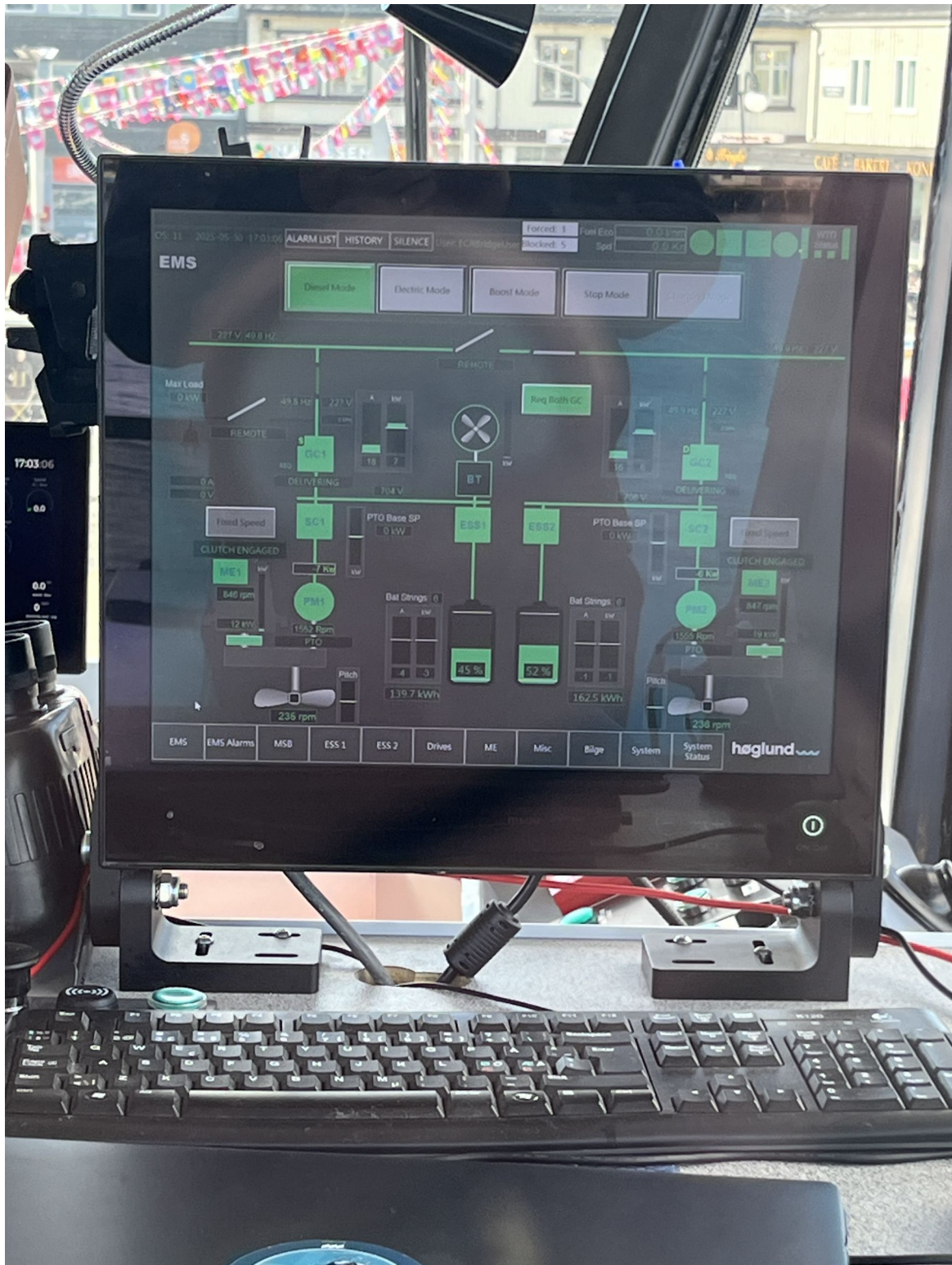
Svolvær is zeker de moeite waard.

Aan de ene kant kijk je uit op het water van de Atlantische Oceaan en aan de andere kant kijk je uit op de met sneeuw bedekte bergen. Prachtig!



{Foto 32 – de haven van Svolvær met zicht op het stadje en de bergen erachter}

Wij vinden een passende hybride boot voor onze tocht die elektrisch en bijna stil door de Fjord kan varen:



{Foto 33 Gerd Schiering – stuurhut hybrid-elektrisch rondvaartboot met Energymanagement scherm}









{Fotos 34-40 Europavliegers - Lofoten}

Wieder nach Hause

Met al deze machtige indrukken begint het een beetje te gek te worden en moeten we ook een keer weer richting huis aan.



{Foto 41 Europavliegers – we kunnen ons geluk niet op}

Ons plan om via Kiruna in Zweden de terugweg te starten wordt afgeschoten door het weer. De directe oversteek naar Zweden vanaf de Lofoten zal de komende dagen lastig worden.



{Foto 42 – Departure hal van Svolvær Helle airport (ENSH)}

Wij besluiten om zaterdagochtend 31 mei eerst af te dalen na Trondheim in Noorwegen. En we willen vanaf daar dan kijken of wij kunnen doorsteken naar Optand in Zweden. De bergen zijn op deze hoogte iets lager (kan iets laag op een hoogte zijn?), dan in het Noorden en Zuiden van Noorwegen. En er is daar dan ook een route om helemaal op lage hoogte door de Fjorden om naar Zweden te geraken, mocht de bewolking te laag zijn om over de bergen heen te kunnen vliegen.

Op Brønnøysund (ENBN) deden we weer een tankstop; want dat was makkelijk geweest op de heenweg. En dan verder door naar het Zuiden voor een crew wissel en de meteo briefing op Trondheim (ENVA) om te kijken of en hoe wij vandaar verder naar Zweden zouden kunnen vliegen.



{Foto 43 – invoegen op downwind Trondheim/Værnes (ENVA)}

Op Trondheim zelf was voor ons niet veel te beleven. De Aeroclub was dicht. Dus een Pilot change gedaan en het weer voor Zweden nog een keer gecheckt. Maar wel belangstelling voor en even zwaaien naar, de grote kist van KLM die twee keer per dag vanuit Amsterdam naar Trondheim vliegt.

Grappig ook dat de KLM gezagvoerder ons callsign PH-KAX herkende en op Sweden Information nog een goede vlucht komt wensen en weet te vertellen dat hij zelf ook lid van de KLM Aeroclub is geweest.



{Foto 44 Gerd Schiering – de Europavliegers bewonderen de KLM}

Zweden

De overtocht van Trondheim (ENVA) naar Optand (ESNM) in Zweden presenteerde zich ons met weer een ander landschap.

Hoog, over de bergen, met daarachter een steppe met veelal nog bevroren meertjes en rivieren, waar men op dit moment zeker nog de elfstedentocht had kunnen schaatsen; als er steden waren geweest. Een en al leegte tussen die twee landen. Tot dat we weer in de buurt van wat ski resorts komen zoals Åre.

De aanvliegroute naar Optand gaat langs het grotere veld van Ostersund (de plaats waar wij ook gingen overnachten) en gaat via de radio alleen air to air want op het veld waren allen de Europavliegers. Mensen van de club zouden ons pas de volgende ochtend helpen met tanken. Mijn long final Approach voor RWY 36 was door de cross wind en de bomen langs het veld best rommelig. Het veld daarentegen was dan weer ronduit schattig en knus. Midden in het bos dus, met nog een Museum erbij: <https://teknikland.se>





{Foto 45-47 Gerd Schiering – vliegveld Optand (ESNM) met techniek museum}

De stad Östersund ligt aan een Fjord en bleek een drukke plaats op de zondag. Maar bij Restaurang Tre Rum konden ze onze groep van 14 alsnog voorzien van lekker Spis og Drykk.

<https://www.restaurangtrerum.se/meny>

Het zwembad van het Clarion hotel ging helaas pas om 9:00 uur s' ochtends open. Dus na het onbijt dan maar direct door naar onze dagelijkse briefing.

We wilden vandaag verder naar het Zuiden met tussenstop op een airpark.

Een plek waar je een huisje met een hangaar kan bouwen of kopen met taxiweg naar de runway: Siljansnäs (ESVS).



{Foto 48 – Zweeds landschap op weg naar Siljansnäs (ESVS)}



{Foto 49 – De Zweedse meeren zijn zo groot dat het op de zee lijkt}

Siljansnäs (ESVS) lijkt een grappige plaats, ook weer in het bos, met aanvliegeroute over het grote meer.

Met de auto is het zo'n half uur van het stadje Leknes, waar het Knackebrood vandaan komt. Er is een clubhuis en er zijn ook nog wat winkels die dichterbij zijn, is ons uitgelegd.

De man die ons komt helpen tanken heeft er een huisje met hangaar voor zijn Lancair, maar zijn watervliegtuig ligt nu op OSE dichtbij Stavanager. Hij is net terug van een rondje Rome en Croatia met de Lancair.



{Foto 51 – Siljansnäs Airpark (ESVS)}

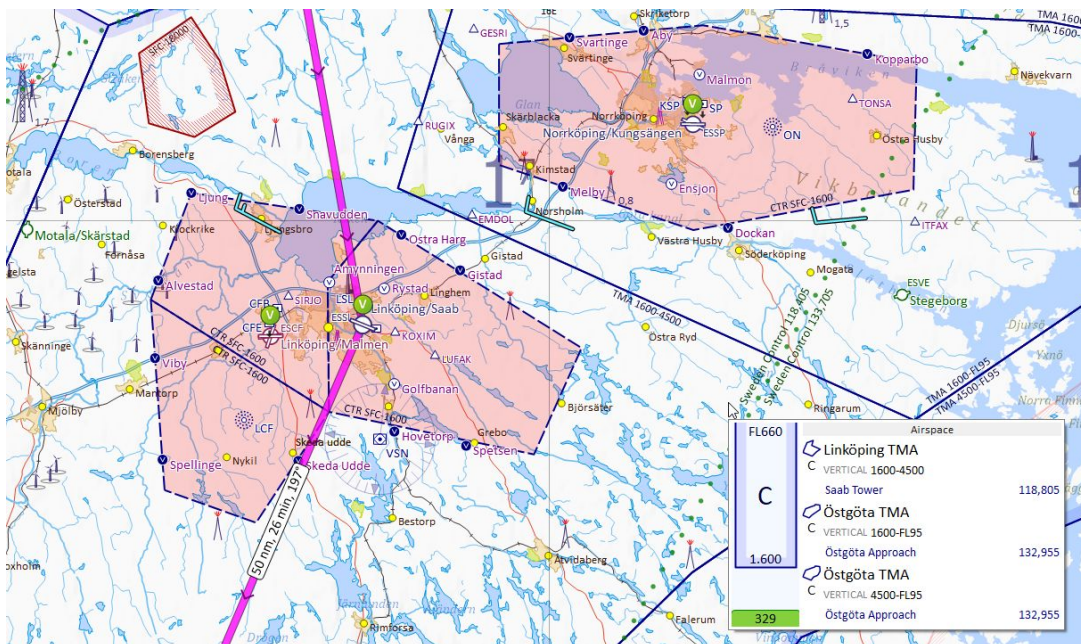
Ook zijn er nog enkele parcelen vrij. Dus laat je inspireren:





{Fotos 52-54 – Huizen op Airpark Siljansnäs}

Van het Airpark in Siljansnäs gaat het verder naar het Zuiden naar Linköping. Er zijn daar twee velden en wij willen naar veld van Saab waar ook de Linköpings Flygklubb zit.



{Foto 55 Gerd Schiering – vliegveld Saab Linköping (ESSL)}

Het weer onderweg zakt geheel na verwachting in. Net nadat wij geland zijn met de KAX begint het al te regenen en de laatste kisten komen in de buien terecht en wijken nog tijdelijk naar Norköping uit vanwege het slechte zicht en de CBs. Zodra de buien weg zijn komen ook de laatste kisten binnen op Saab en gaan we op zoek naar hotel en restaurant.

Bij het Smak Restaurant smaaken de Zweedse pannenkoeken lekker, is de bediening in voor een grapje en kunnen we bij het toetje nog even checken of het weer morgen goed genoeg is voor een dagje museum.

Met bus 6 gaat het op maandag 2 juni naar het Swedish Air Force Museum in Linköping met een mooi gemaakte expositie. Ooit gesticht en gesponsord door Saab, dus natuurlijk met veel wapentuig, waar ook een Saab JAS 39 Gripen multirole fighter Simulator staat. Daarnaast wordt techniek en interactie voor jongeren naar voren gebracht. Een bepaald onderdeel van het museum laat dan ook zien wat oorlog en vluchten betekend voor kinderen, door de ogen van kinderen.

<https://flygvapenmuseum.se>



{Foto 56 Gerd Schiering – vluchten en oorlog door kinderen die het hebben meegemaakt}



{Foto 57 – Luftdruckmeter van de Firma Lufft}



{Foto 58 – Saab Gripen Fighter fixed Simulator}



{Foto 59 – De Europavlucht crew schiet te hulp waar nodig}



{Foto 60 – is dit iets voor boven op het RAC clubgebouw?}

In de middag, op de terugweg van het “Saab-museum”, zijn een paar mensen ook nog door het openluchtmuseum van de oude stad gaan lopen. Voor het ultieme Astrid Lindgren gevoel alas: “Emil i Lönneberga”. <https://www.gamlalinking.se/>



{Fotos 61 - 63 Europavliegers - Gamla openluchtmuseum in Linköping}

Verder heeft de universiteitsstad Linköping nog meer moois te bieden. Een wandeling langs de markt en dom laat zien dat er altijd al veel geld verdiend is.



{Foto 64 – preekstoel in de Domkyrkan in Linköping}



{Foto 65 - Sankt Lars Kyrka Linköping}

We hadden dus een extra nacht in het Elite Stora Hotellet Linköping en diner in het restaurant Belmondo met interessant italiaans interieur. De volgende dag, op dinsdag 3 juni maken we onze laatste stop in Zweden: Eslövs Flygplats (ESME).

Via de Eslövs Flygklubb mochten wij daar landen en tanken: <https://eslovsflygklubb.se>

Op deze dinsdag was er alleen een microlight aan het trainen, verder waren wij de baas op het veld.



{Fotos 66 en 67 – Europavliegers te gast bij de Flygklubb Eslöv}

Refueling gaat met de BP card, eten en drinken betaal je met de Zweedse Swish app.
In Denemarken gaat dat vaak weer via de mobilepay app.

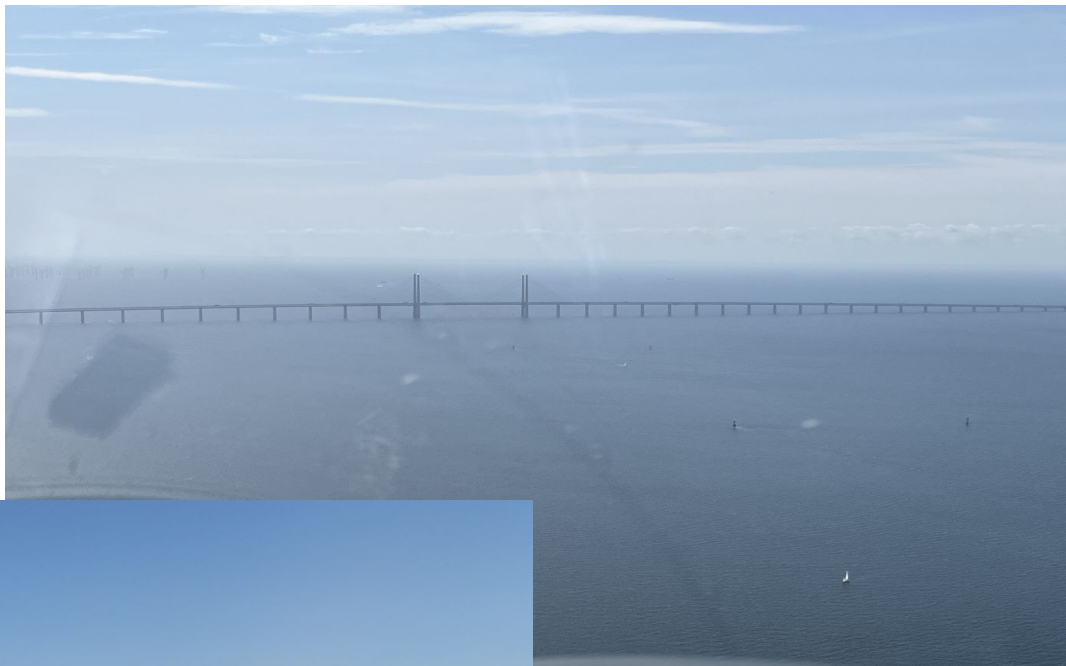
Denemarken

We maken nog een overnachting in Denemarken, ook voor de bucketlijst zeg maar.

Vanaf Eslöv vliegen wij tussen Malmö en Kopenhagen door, we mogen de TMA niet in.

We hebben er nog even over nagedacht of wij eronderdoor willen, maar we hebben de beroemde brug dan toch maar met een foto momentje gekruist.

[https://en.wikipedia.org/wiki/The_Bridge_\(2011_TV_series\)](https://en.wikipedia.org/wiki/The_Bridge_(2011_TV_series))



{Fotos 68 en 69 – Øresundsbron brug en Malmö}



{Foto 70 – Skanör, het laatste puntje van Zweden}



{Foto 71 – krijtrotsen van de Deense kust}

Het GA veld op het Deense eiland Lolland (EKMB), zo'n tien kilometer van het plaatsje Maribo wordt beheerd door Hans Mouszynski.

Hier heb je verkeer met vleugelvliegtuigen en heli's maar ook modelvliegen en hij biedt het veld aan voor clubweekeinden. Er is fuel en plaats voor tenten of campers, Touch en Go's en andere velden zijn dichtbij. Wie niet wil kamperen vindt het Aiden hotel op bijna loopafstand.



Lolland Falster Airport



Startafgift / Departure fee:

105 Dkk. – 15 € (MTOW 0 – 1.500 kg)

205 Dkk. – 28 € (MTOW 1.501 – 2.500 kg)

Mobilepay: ...81122

Reg: ...0682 Konto/acount: ...000 166 0713

IBAN nr. DK9206 8200 0166 0713

SWIFT Code: BCPHDKKK

AEROPS is acceptet.

(Påføjr registrering på bankoverførslen/write registration on banktransfer)

{Fotos 72 – 74 – Farøbroerne brug en Lolland Falster Airport}



Duitsland

Vanaf Denemarken heb ik met Radboud van plaats gewisseld en vlieg ik een leg mee in de PH-HMS C206T. Met luxe inflight service van Winfried zijn we onderweg naar onze laatste tussenstop op Leer-Papenburg (EDWF), en kan ik nog even kijken hoe het met mijn voormalige klant gaat:



{Foto 75 – Containerterminal van NTB in Bremerhaven}



{Foto 76 - Als jongetje stap je in de HMS en op Leer-Papenburg stap je weer uit; als jongetje}

Geland op Rotterdam



{Foto 77-80 - flightline Rotterdam (EHRD) - Regenboog of Noorderlicht? - flightline Helle (ENSH)}

Het zit erop, wij zijn weer thuis. En ook al hebben we geen echt Noorderlicht gezien en waren we niet helemaal bij de Noordkaap; het was een zeer indrukwekkend avontuur en wij zijn toch dicht in de buurt geweest:





Dank.

Alles wat je hebt, dat heb je van een ander.

Dank daarom aan mijn medevliegers, aan de tehuisblijvers en allen die dit avontuur mee en mogelijk gemaakt hebben.

Tot de volgende editie van de Europavlucht. Hopelijk in 2026.

Gerd Schiering