

Fly-over



Clubblad Aeroclub Sanicole Hechtel-Eksel

Zeventiende jaargang
SEPTEMBER 2018

60

Woord van de voorzitter



Aan het begin van de bijna herfst en net na de hete dagen van de zomermaanden vinden we terug de normale adem om het jaar rond te maken. Met de Belgian Air Force Days nog als afsluiter van de activiteiten waarbij we hopelijk wat nieuw bloed kunnen inlijven, gaan we ons voorbereiden op de winterdagen. Maar we gaan er een beloftevolle periode van maken: de nieuwe Robin is bijna op komst, de loodsers zijn vol met een paar bijgekomen toestellen en de planning van het volgende seizoen kan beginnen.

In het VVMV wordt er hard gewerkt om ons vlieglandschap niet helemaal te laten innemen door drones en windmolens, een soms moeilijke discussie waar we gelukkig in DGLV een partner in vinden, maar waar we ook allemaal woordvoerder moeten zijn van onze luchtsport om op alle vlakken genoeg druk te zetten, want dat is helaas nodig in ons politiek bestel...

We merken ook dat de DTO, waar de mensen – waaronder onze eigen Hans – in het kader van de ATO en nog veel werk ingestoken hebben en nog doen, nog wat tijd vraagt en geen plotse omschakeling vraagt, want het moet eerst nog Nieuwjaar worden. Niets gaat snel in de luchtvaart.

VVMV werkt ook aan de integratie van haar database met die van de clubs en ook dat zal wat moeten evolueren, maar er zitten kansen in, die mogelijk wat ruimere centraal aangeleverde mogelijkheden geven waar we al dan niet gebruik kunnen van maken.

We hebben dit jaar trouwens ook ervaren dat de sportverzekering die via VVMV wordt afgesloten er één is die mensen meer beschermd in geval van. In onze bevriende club van Ursel was er een dodelijk ongeval (jammer genoeg) van twee piloten in het buitenland. We hebben gemerkt dat één van de piloten met sportverzekering van VVMV gedekt was door zijn verzekering voor het voorziene bedrag, terwijl de andere die geen dergelijke verzekering had dat niet was. We moeten als enthousiaste vliegeniers niet meteen aan het ergste denken in deze veilige sport, maar het is toch goed toch even nuchter na te denken in het belang van onze nabestaanden.

Maar hoe dan ook, dat mag de pret niet bederven. Maak er nog een paar mooie maanden van en laat de constructieve, opbouwende geest door de club waaien zodat we er allemaal beter van worden.

Nicole Plees
Voorzitter



Bij de cover

Royal Danish Air Force - Team Baby Blue
Saab T17 Supporter

Inhoud

Woord van de voorzitter	2
Inhoud	2
5 vragen voor de Fly-over	3
Agenda 2017/2018	3
Clubnieuws	
De F-104 Starfighter en de Stratosferische "Zoomflights"	4
Clubnieuws met een knipoog	6
Reisverslag Sisteron	8
Pilot's tip - Responding to ATC	11
De oplossingen	11

Redactie:

Geert Lemmens, Hilde Blarinckx,
Jean-Paul Janssens, Rudy Vervecken,
Wouter Verlinden

Aeroclub Sanicole

Kamperbaan 165, 3940 Hechtel-Eksel
Tel. 011/34 27 39 – Fax 011/34 88 71
Web: www.sanicole.com
Mail: info@sanicole.com

5 vragen voor de Fly-over

Hans Bogaerts

De antwoorden vindt u op pagina 11

1. Wat leidt tot voorontsteking?

- A) Detonatie.
- B) Loodhoudende brandstof.
- C) Te weinig koolneerslag in de cilinders.
- D) Geen van bovenstaande is juist.

2. Je verwacht vorming van cumulonimbus wanneer:

- A) Er sprake is van een warme luchtmassa.
- B) De grond ijskoud is.
- C) Er sprake is van een grondinversie.
- D) Een koud front nadert.

3. De torque link van je neuswiel heeft als functie:

- A) Verhoogd rendement van je remmen.
- B) Voorkomen van shimmy.
- C) Oplijnen van het neuswiel in de vliegrichting.
- D) Voorkomen dat de schokdemper olie lekt

4. Wat is in navigatie het verschil tussen D en d?

- A) D houdt verband met het kompas, d is gelijk aan je opstuurhoek.
- B) d houdt verband met het kompas, D is even groot als je opstuurhoek met omgekeerd teken.
- C) D en d zijn gelijk aan elkaar.
- D) D en d zijn steeds gelijk doch met tegengesteld teken.

5. In een luchtruim klasse C geldt qua scheiding van verkeer:

- A) Alleen IFR gescheiden van IFR.
- B) VFR wordt alleen gescheiden van IFR.
- C) ATC verzorgt de scheiding tussen VFR en andere VFR .
- D) Special VFR wordt niet gescheiden van andere special VFR.

Agenda 2018

29 september
Fly Over

6 oktober
Infomiddag

18 oktober
Social Event

15 december
Fly Over

15 december
Winter BBQ

24 december
Begin winterstop

Clubnieuws

Geslaagden

Op 3 september 2018 heeft Gregor Samyn het examen voor PPL afgelegd bij examinator Michel Notelaers.

Gregor is geslaagd. Proficiat!

Tom van Genechten en Bert van Gossum hebben hun SEP(L) weer geldig gemaakt bij examinator Mario Aelaerts.

Heren Proficiat!

Clubnieuws

Hoe te handelen als u een defect clubvliegtuig in de Verlengen vergunning.

De EASA regelgeving voorziet erin dat een instructeur de SEP / TMG Class rating kan verlengen, als de kandidaat aan de gestelde verlengingsvoorwaarden voldoet.

De verantwoordelijke autoriteit in iedere deelstaat moet dit echter toestaan. In verschillende EASA landen is dit systeem al ingevoerd. VVMV is hierover al enige tijd in onderhandeling met het Directoraat generaal Luchtvaart. 6 oktober a.s. is er weer een bijeenkomst gepland.

Het vergemakkelijkt de verlenging van SEP / TMG behoorlijk als het ook in België wordt toegestaan.

De F-104 Starfighter en de Stratosferische "Zoomflights" .

Vic Mardaga

De F-104 werd door de technici van Lockheed ontworpen omstreeks 1952 met als doel een licht, superieur toestel te bouwen, dat sneller en hoger kon vliegen dan alle andere bekende vliegtuigen. Ze hadden zich geïnformeerd bij meerdere Amerikaanse piloten, die in de Koreaanse oorlog hadden gevlogen, en hun ideeën en bevindingen in het ontwerp verwerkt.



De legerleiding bleek echter niet zo enthousiast voor dit concept, en testte in 1953 en 54 twee prototypes (XF-104), die echter nog niet met een voldoende krachtige motor waren uitgerust, en met de J-65 maximum Mach 1,79 haalden. Eindelijk in 1956 is de GE J-79 motor beschikbaar, en haalt het toestel (F-104A) vlot Mach 2. Ondertussen zijn diverse aerodynamische en stabiliteitsproblemen opgelost, en bestelt de USAF 155 vliegtuigen voor Air Defence Command. Doch slechts enkele jaren later worden de meeste toestellen afgeschoven naar de Air National Guard.

In de USAF heeft de F-104 dus een zeer korte en weinig opvallende carrière gekend, maar het toestel werd wel veelvuldig gebruikt om allerlei testen uit te voeren. En ook in Edwards AFB in de Air Force's Aerospace Research Pilot school (ARPS) zou men dit toestel inzetten om zogenaamde "Zoom climbs" te oefenen en toekomstige astronauten vertrouwd te maken met hoogtes van 100 000 ft en meer.

Na het gebrek aan interesse vanwege de USAF richtte Lockheed, overtuigd van de bijzondere kwaliteiten van zijn ontwerp, al zijn marketing inspanningen op de rest van de wereld. Het toestel was intussen steeds verder ontwikkeld en verbeterd, zo werden de "landflaps"

aangeblazen om meer lift te geven, werden bijkomende ophangpunten onder de vleugels aangebracht zodat meer brandstof of bewapening kon worden geladen. De grote doorbraak komt er wanneer de Canadese en vooral wanneer in 1969 de Duitse Luchtmacht een eerste schijf van 96 F-104G bestellen. De zogenaamde "economische compensaties", of participatie van de eigen industrie aan assemblage en technologische vernieuwing, spelen een sleutelrol in de transacties. Andere NAVO landen volgen (Nederland, Denemarken, Noorwegen, Italië, Griekenland, Turkije, enz.). België zocht een vervanger voor de F-84 jagerbommenwerpers en voor de Hawker Hunter als jachtvliegtuig. Na het traditionele eindeloos twijfelen tussen "koop Europees, = Mirage III, of koop Amerikaans = F-104", kiest ook België voor de F-104. Op 19 april 1963 maakt de toenmalige CO van het 350 squadron zijn eerste vlucht op de eerste aan de luchtmacht afgeleverde F-104G. Op 6 juni 1963 vliegt testpilot B. Neefs de FX 11 in 9'55" van Gosselies naar Le Bourget (Parijs) voor de traditionele luchtvaartshow, of gemiddeld aan 1575 km/u, nooit gezien!

Tegen einde 1964 zijn een 50-tal F-104 geleverd aan Beauvechain, en zijn beide squadrons operationeel. De Quick Reaction Alert (QRA) wordt vanaf nu verzekerd.



In 1967 worden speciale "ruimte pakken" geleverd en kunnen de zogenaamde "zoom flights" beginnen. De bedoeling was om een tactiek te oefenen die moest toelaten om vijandelijke vliegtuigen die zeer hoog (boven 50 000 ft) zouden binnendringen, ook met succes te kunnen intercepteren. Daartoe moest de F-104 piloot zijn vliegtuig zo snel mogelijk boven de 36 000 ft laten klimmen, vervolgens naar Mach 2 accelereren, en in de richting van het doelwit onder een stijghoek van 20 à

30° naar de gewenste hoogte zoomen om, eens binnen bereik, zijn missiles af te vuren. Gemiddeld was de top van deze zoom rond 60 tot 65 000 ft. Bijna standaard viel de naverbrander uit op een bepaalde hoogte door gebrek aan zuurstof. Niet zelden ging de motor zelf in te hoge temperatuur, en diende desnoods te worden stil gelegd, of viel uit bij gebrek aan zuurstof, met als gevolg dat de cabinedruk ook weg valt.

Deze vluchten waren veeleisend op diverse vlakken. Vooreerst was er de speciale uitrusting, de ruimte pakken. Deze zijn onmisbaar boven de 45 000 ft, omdat de cabinedruk op deze hoogte onvoldoende is, en de cockpit niet is berekend voor een groter drukverschil, wanneer de buitendruk blijft dalen. De ruimtepakken werden door getrainde specialisten met de grootste zorg behandeld, want bij een decompressie op grote hoogte (een verlies aan cabinedruk) hangt het leven van de piloot af van de druk die in het ruimtepak wordt bewaard. Eens de piloot volledig is aangekleed en getest, moet hij minimum 30 minuten in het drukpak vertoeven onder zuurstof overdruk, om zoveel mogelijk stikstof uit het lichaam te verwijderen. Stikstof gaat makkelijk over tot het vormen van kleine belletjes wanneer de omgevingsdruk erg laag wordt, en deze zijn uiteraard schadelijk in de bloedbaan. De zuurstofkuur gebeurde met behulp van een draagbare zuurstof fles. Na de installatie in de cockpit, wanneer alle connecties met het vliegtuig waren getest, kon de normale startprocedure beginnen.

De eigenlijke vlucht werd goed voorbereid, met de actuele atmosferische gegevens (temperatuur, druk, vochtigheid ...) werd de hoek berekend waarmee men een veilige zoom kon ondernemen, en tevens de hoogte tot dewelke men veilig kon geraken, zonder de controle van het vliegtuig te verliezen en weerloos in een niet herstelbare tolvlucht terecht te komen. Daarbij komt ook nog dat in deze configuratie met enkel interne brandstof, de F-104 hooguit 30 tot 40 minuten in de lucht kon blijven. En indien de motor werkelijk zou uitvallen op grote hoogte, kan hij pas worden herstart wanneer men onder de 20 000 ft is. Men moet er tevens rekening mee houden dat tijdens het dalen in deze ijskoude omgeving, eens men lager in vochtige lucht terecht komt, in enkele seconden de volledige cockpit kan dicht vriezen en ondoorzichtig wordt. Men moet ook in het achterhoofd houden dat wanneer de motor niet herstart, er slechts twee opties zijn : ofwel is er een voldoende lange landingsbaan binnen bereik, ofwel landt men aan een parachute ...

Dat het soms fout kan gaan bij een dergelijke complexe procedure, leert men uit dit waar gebeurd verhaal in de USA. Een kandidaat astronaut is in de eindfase van de opleiding in het ARPS programma, klaar om de zoomvluchten te doen. Op 21 november 1968 voert hij een vlucht uit vanaf Edwards met een instructeur in een F-104D tweezitter, en de volgende dag wordt een solovlucht, met een Chase vlucht (begeleidend vliegtuig). Volgens de berekeningen zou hij

in de heersende atmosferische omstandigheden met een zoom tot circa 80 000 ft geraken. De piloot wordt helemaal aangekleed en uitgerust, en stijgt op met een F-104C, en de F-104D in chase. Na de klimvlucht tot 45 000 ft op circa 80 mijl van Edwards draaien ze terug richting thuisbasis voor de eigenlijke zoom. Op die manier, als er iets fout gaat met de motor, kan de piloot in glijvlucht terugkeren voor landing op Edwards. De vliegtuigen accelereren naar Mach 2, en starten een zoom onder een hoek van 30°. De hoogte neemt zeer snel toe. Op 50 000 ft bevestigt de piloot, zoals voorzien, dat het drukpak goed werkt. Op 63 000 ft moet de naverbrander uitvallen, doch de piloot meldt niets. Op vraag van de controle komt een haast onverstaanbaar antwoord "mijn handschoen is los ...". Dit betekent dat de druk in het drukpak snel wegvalt. Rond 69 000 ft rolt het toestel op de rug en zakt met de neus naar beneden in een zeer steile duik. Op de radio oproep "bail out", komt geen reactie meer. Wanneer het vliegtuig in dichtere luchtlagen komt, aan extreme hoge snelheid naar beneden duikend, desintegreert het. De wrakstukken liggen verspreid over zeer grote afstand. De schietstoel was niet geactiveerd, dat zou wellicht geen redding hebben gebracht.



Uit het onderzoek blijkt dat de handschoenen wel correct aan het drukpak waren bevestigd, maar dat naar alle waarschijnlijkheid de extra tape, bedoeld om een zo hoog mogelijke druk in de verbinding tussen handschoen en drukpak te weerstaan, niet of niet correct werd aangebracht. Op deze hoogtes, boven 50 000 ft, veroorzaakt het loskomen van een handschoen een drukverlies in het drukpak, en dat leidt binnen enkele seconden tot bewusteloosheid en even later tot de dood. Een klein detail, met fatale gevolgen ...

Vanaf Beauvechain werden in de periode van 1967 tot 1976 wel 478 dergelijke "zoom flights" uitgevoerd. Twee piloten van Beauvechain bereikten een absoluut hoogte record van meer dan 80 000 ft!

De F-104 was een vliegtuig dat zijn tijd ver vooruit was, zowel op gebied van motorisatie en prestaties, als inzake uitrusting. Er zijn heel wat polemieken ontketend, vooral in Duitsland, als gevolg van de talrijke ongelukken. De meeste vliegtuigongelukken waren echter het gevolg van menselijke tekortkomingen, in een tijds kader van koude oorlog. Er werd hoofdzakelijk gevlogen op zeer lage hoogte, om onder de vijandelijke radardekking te blijven en de luchtafweer te ontwijken. In combinatie met de weersomstandigheden in de operatiezone bracht dit wel inherente risico's mede. Het vliegtuigtype was daarin geen factor. De Luftwaffe opereerde met niet minder dan 916 Starfighters, en verloor door de jaren heen 240 toestellen, waarvan 27 alleen al in het jaar 1965! De globale attritie voor de Luftwaffe bedroeg echter 27%, terwijl in Nederland

en België deze attritie respectievelijk 30 en 36% bedroeg. Vanaf 1979 wordt de F-104 vervangen door de F 16. Van de 112 Belgische F(TF)-104 gingen er tussen 1963 en 1983 wel 40 verloren, en hierbij kwamen 22 piloten om het leven. Maar er blijven ook geweldige herinneringen aan dit bijzondere vliegtuig, zoals de "Touch-roll-touch" demonstraties, alsook de prachtige en sensationele symmetrische air shows met veel gebulder door het duo van Beauvechain "de Slivers".

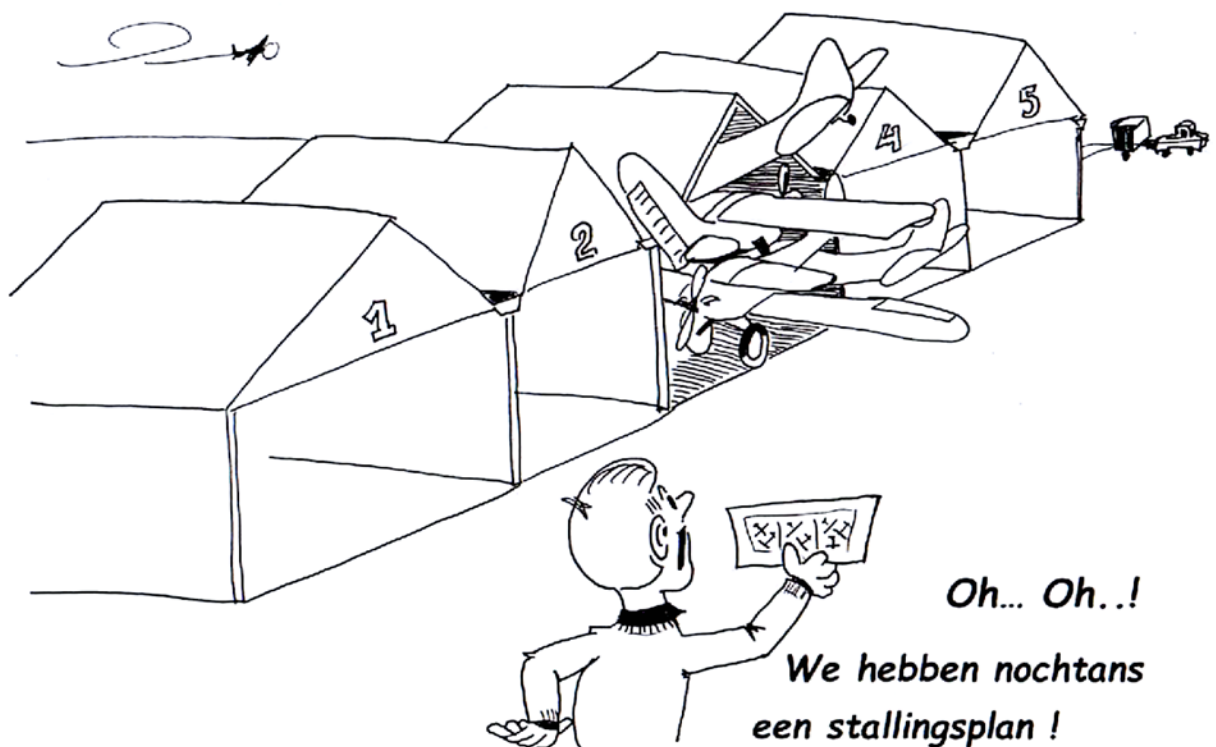
Geraadpleegde bronnen:

- (1) De geschiedenis van de Lockheed F-104G in dienst van de NAVO door R. Verhegghen
- (2) Air Force Magazine (Febr 2005) p80-83 "Zoom Climb"



Clubnieuws met een knipooeg.....

Armand Bussé



AIRCRAFT MAINTENANCE AND CAMO +

SUBPART F, G + I CAPABILITY
50 HRS, 100 HRS, ANNUAL INSPECTIONS
IMPORT - EXPORT INSPECTIONS
THIELERT / CENTURION SERVICE CENTER
DIAMAND SERVICE CENTER
TECHNAM SERVICE CENTER
FAA 'N' REGISTRATION INSPECTION SERVICES
OVERHAUL & REPAIR ENGINE / ACCESSORIES
HANGAR & OFFICE RENTAL

AIRLINE PILOT TRAINING

PPL(A)
ATPL(A)
NR
IR-SEP
MEP-VFR
CPL - IR - MEP
MCC
TYPE RATING



info@lindsky.com
www.lindsky.com
T +32 3 322 75 22

Raymond's Aircraft Restoration bvba

Maintenance - Antique & Classic Restoration
Wood & Fabric Work -Sales

EASA approved maintenance shop

www.rar.be

R.A.R. bvba
Antwerp Airport
Luchthavenlei 1, bus 52
2100 Deurne - Belgium
Phone & Fax: +32 (0) 3 321 13 17
Mobile: +32 (0) 495 54 88 50
E-mail: raymond.cuyper@rar.be



VLUCHT AEROCLUB SANICOLE (EBLE) - AERODROME SISTERON-VAUMEILH (LFNS)

Het is 7 juli, een warme zaterdag met, op wat sluierwolken na, een helderblauwe hemel boven Aeroclub Sanicole. De weerkaarten voor heel Europa zien er goed uit (uitgezonderd Oostenrijk). We beslissen om richting Sisteron te vliegen, gelegen in het departement Alpes-de-Hautes-Provence, net ten noorden van de Provence en de Côtes d'Azur. Dit stond al lang op ons lijstje omwille van een unieke B&B die zich in een vliegtuighangaar bevindt en uitgebaat wordt door Belgen. We bellen hun even op om te checken of er nog een kamer beschikbaar is voor zaterdag. Er is nog een kamer vrij en ook hun Citroën 2PK staat ter onzer beschikking voor het weekend.

Om 10u kunnen we vertrekken. Het is al behoorlijk warm dus we hopen om snel hoog te kunnen klimmen voor afkoeling en een aangename, stabiele vlucht. In het zuiden van België hangen wel wat wolken maar halen we een hoogte van 4.000ft. Eenmaal in Frankrijk klimmen we boven de wolken naar 5.000ft en geleidelijk verder tot 8000ft. Deze hoogte is heel comfortabel om te vliegen. De buitentemperatuur geeft 5°C aan, maar binnen is het aangenaam warm onder de zon. Vanaf de Bourgogne duwen de wolken ons geleidelijk aan hoger. Overhead Dijon vliegen we boven de 10.000ft. Wanneer we in de Genève TMA komen besluiten we terug onder de wolken te gaan omdat de wolken nog verder lijken te stijgen. We moeten dan onder de 5.000ft blijven om het vliegverkeer voor de luchthaven van Genève niet te verstoren. We hebben nu wel een mooi uitzicht over de groene Jura regio en de rivier de Ain die door het Karstgebergte slingert in de typische smaragdgroene kleur. We vliegen overhead aérodrôme de Bellegarde (waar we enkele jaren geleden stopten als laatste tankplaats voor de Mont Blanc vlucht). Uit ervaring wisten we al dat vanaf hier de wind verrassend kan zijn en we achter elke bergrug hier rekening moeten mee houden. Wanneer we de Genève TMA verlaten mogen we terug stijgen. We stijgen terug naar flight level 100. We zien de besneeuwde Mt. Blanc top uitsteken boven de wolken. We vliegen tussen de wolken en bergtoppen maar blijven boven de vallei zodat we kunnen dalen indien de wolken zouden zakken. Maar er is geen probleem en we kunnen rustig genieten met de ruwe bergflanken van de Franse Alpen onder ons. Op zo'n momenten laat de natuur ons klein en nietig voelen. Het gevoel bij deze immense weidsheid en ruwheid van de massieve steenpartijen kan met geen foto vastgelegd worden.

Bij het verlaten van het Alpenmassief speelt de wind nog even met de VL3. De wind komt achter de bergflanken en zorgt weer voor de typische turbulentie. We vliegen langs Gap en hebben dan meteen Sisteron-Vaumeilh aérodrôme LFNS in zicht. Runway 35 is in gebruik. Het is een beetje verwarrend omdat er een gras piste is met ernaast een asfalt piste. Via de radio krijgen we instructies

om op de gras piste te landen. Je moet dit bij landing ook vermelden (bv. final for runway 35 on grass runway). Zeven zweefvliegers liggen in rij te wachten om omhoog getrokken te worden.



Aérodrôme Sisteron-Vaumeilh LFNS runway 35

Nicole van B&B Elegance in Altitude spreekt ons via de radio toe en staat ons op te wachten naast de landingsbaan. We volgen haar met de VL3 tot aan de hangaar en B&B. Er dient geen landingstaks betaald te worden voor aérodrôme de Sisteron-Vaumeilh (LFNS).

B&B ELEGANCE IN ALTITUDE

- **Tel** (Nicole Carton): 07.86.40.72.99
- **Facebook**: votre escale en provence
- **E-mail**: nicole@eleganceinaltitude.com
- **Web**: www.eleganceinaltitude.com
- **Adres**: Aérodrôme de Sisteron-Vaumeilh (LFNS), 04200 Vaumeilh, France
- **Prijs kamer** (Saint Exupery): 89 Euro (+ taks 1,20 Euro)
- **Hangaar plaats VL3**: 15 Euro
- **Verhuur Citroën 2PK**:
 - Basisprijs: 15 Euro. De eerste 40km zijn inbegrepen, per km erboven komt een meerprijs van 0,3 Euro / km. We reden 96km dus betaalden 16,8 Euro bovenop de 15 Euro.
 - De benzinetank wordt vol terug geleverd. We tankten 15 liter aan 1,569 euro/liter = 23,5 Euro.



B&B Elegance in Altitude



B&B Elegance in Altitude

VERKENNING OMGEVING IN EEN VINTAGE CITROËN 2PK

SISTERON EN DE CITADEL

Het is heerlijk rijden met ons 2PK'tje, het dak opgevouwen voor een verfrissend briesje. We bezoeken eerst het middeleeuws stadje Sisteron. We parkeren de auto net buiten het centrum langs de oevers van de Durance, tegenover de steile klif en dorpje Baume. We wandelen door de straatjes van Sisteron met souvenirwinkeltjes en restaurantjes. We lunchen in het centrum alvorens onze klim naar de citadel van Sisteron te starten. De klim brengt je via kleine steegjes en trappen tussen de huizen naar de ingang van de citadel. Inkom bedraagt 6,60 Euro p.p.. De citadel bevindt zich strategisch op een hoge, smalle rots. Door deze strategische positie start de geschiedenis van deze plaats al ten tijde van de Romeinen die er een fort bouwden. Later in de middeleeuwen werd dit fort uitgebreid. De bestaande muren van de citadel dateren van de 12e en 13e eeuw. Vernielingen en uitbreidingen gedurende de volgende eeuwen veranderden de citadel tot hoe we ze nu kunnen bewonderen. De citadel kent dus een lange en boeiende geschiedenis die je ter plekke kan ontdekken via geluidsfragmenten op verschillende plaatsen. Bovendien kan je genieten van prachtige uitzichten over Sisteron en de omgeving.



Uitzicht over Sisteron vanop de citadel

Na het bezoek aan de citadel bekomen we even van het vele wandelen/klimmen met een ijscoupe met huisbereid ijs bij Les Amandines (rue de Provence) op een terrasje in het historische centrum van Sisteron.

LES GORGES DE LA MÉOUGE

Vanuit Sisteron vertrekken we richting 'Les gorges de la Méouge'. Volgens Francis is dit natuurwonder even mooi als de alom bekende Gorge du Verdon maar dan zonder de toeristen. We volgen vanuit Sisteron de weg naar Ribiers. Ribiers is zo'n typisch Frans stadje waar de tijd lijkt stil te staan, ideaal dus om met een vintage Citroën 2PK door te rijden en te stoppen om een koffietje te drinken. Na nog een 5-tal km slaan we linksaf de kloof van de Méouge in. We rijden tot we een paar auto's zien staan. We vinden een wandelpad en maken de afdaling tot aan de rivier. We komen aan een charmant bruggetje. Er zit wat volk langs links en rechts en we verpozen hier een tijdje en genieten van de verkoeling aan de rivier. Het water is kristalhelder en zeer verfrissend.



Les Gorges de la Méouge

We rijden nu verder richting Chabre. Bochtige wegen langs rotswanden en door dennenbossen leiden ons hoger en hoger tot we aan het eindpunt van de weg komen en beloond worden met een adembenemend uitzichtpunt. Je kan hier 360° rondom kijken over een uitgestrekte vlakte met daarachter de bergen. Dit punt is populair om te parapenten omwille van de sterke wind die er staat.

RESTAURANT LE ZINC



Les Gorges de la Méouge

Na een mooie dag rijden we nu terug richting B&B. Nicole en Francis hadden 2 suggesties gemaakt om 's avonds te eten, namelijk restaurant Le Zinc op de luchthaven zelf en restaurant Vue d'en Haut in het nabijgelegen Sigoyer (enkele kilometers van Vaumeilh, hooggelegen met prachtige uitzicht en een chef die werkt met lokale producten; als je zegt dat je bij Nicole en Francis verblijft krijg je een sleutel om een oude toren te betreden met een uitzicht tot aan de Mont Ventoux!). We kiezen voor Le Zinc omdat voor Vue d'en Haut reserveren aangeraden is. Vue d'en Haut zullen we zeker een volgende keer proberen! Le Zinc werkt met

een suggestiebord met een 5 tal voorgerechten en 5-tal hoofdgerechten. We nemen de rondsbrochette (19 Euro) en lamsschouder (19 euro) op wijze van de eigenzinnige chef. De porties zijn ruim. Een glaasje wijn kost 2,40 Euro. Een halve liter Evian kost 3 Euro. Enig nadeel is de vliegenplaag die er heerste. We genieten met een drankje op het terras van de B&B nog wat na van de vele indrukken van vandaag.

SCENIC FLIGHT OVER DE LAVENDELVELDEN ROND LAVENSOLE EN DE CÔTE D'AZUR

We hebben om 8u30 afgesproken om te ontbijten. We overleggen eerst nog even met Nicole en Francis wat de mogelijkheden zijn om vandaag te doen. Hun enthousiasme voor de streek is niet te temperen. Er is keuze in overvloed: pleziervluchten (richting Alpen, Provence,...), met de 2PK rijden naar naburige dorpjes waar de tijd lijkt stil te staan, fietsen/wandelen in de buurt, uitzichtpunten, Zo hebben we voldoende stof om tijdens het ontbijt over na te denken.

We beslissen om te gaan vliegen. Het is de bloeitijd van de lavendel en het moet een unieke ervaring zijn om over die uitgestrekte paarsgekleurde velden te vliegen met de vliegtuigraampjes open en de geur van lavendel die je tegemoet komt! Voor ons vertrek overleggen we nog met Francis en een andere piloot over de route, herkenningspunten en de restricted area's (er is 1 militair domein). Francis heeft de nodige kaarten voorhanden. De route is vrij eenvoudig. Het eerste herkenningspunt is Sisteron. We zien nu vanuit de lucht wat we gisteren vanop de grond zagen: langs links liggen de steile klif en dorpje La Baume en langs rechts ligt Sisteron met de indrukwekkende Citadelle die hoog over het historische stadje uitkijkt. Vanuit Sisteron volgen we nu de rivier de Durance. Deze stroomt tussen de hoogvlaktes. Eerste herkenningspunt is het dorpje Les Mées, welk heel goed te herkennen is door de puntige rotsformaties erachter (ook wel als monnikskappen omschreven). Het volgende herkenningspunt is het dorpje Oraison met zijn hippodroom. We hebben de ovale hippodroom niet gezien maar achter Oraison zie je links een uitgedroogde rivierbedding lopen die twee plateaus van elkaar scheidt. De lavendelvelden van Valensole liggen dan schuin op het plateau erachter. Je kan ze niet missen want je ziet de



Vlucht over de lavendelvelden nabij Valensole

paarse gebieden van ver. En dan wordt het heerlijk vliegen over de paarse lavendelvelden.

De lavendelgeur komt inderdaad tot in het vliegtuig. Zalig! Let op: de bloeitijd verschilt van plaats tot plaats dus best eerst op voorhand checken.

We vliegen verder over het meer Sainte-Croix-du-Verdon, het begin van het Verdon natuurpark (met de bekende Gorge de Verdon).

De vlucht gaat nu in rechte lijn naar het badplaatsje Fréjus aan de Franse Riviera. Al snel komt de kustlijn in zicht. We staan nu in contact met Nice radio welke heel vriendelijk ook de "sightseeing" piloten in goede banen leidt. Er is op het moment maar één vliegtuigje over dit stuk van de kustlijn en deze bevindt zich veel lager dan ons. We hebben hem in zicht. We vliegen op 1000ft. De kustlijn is prachtig. We vliegen over Fréjus en het ernaast gelegen Saint Raphaël. We vliegen over Saint Raphaël en volgen nu de kustlijn tot aan Saint Tropez. De jachthaven en baai liggen bezaaid met luxe jachten.



Saint Tropez (1000ft)

We vliegen rond het schiereiland en terug landinwaarts over Le Lavandou tot we de rivier Durance terugvinden. Zo bereiken we opnieuw Sisteron.

Na de landing rijden we nog even met Jerrycans naar het tankstation om de vlieger vol te tanken voor onze terugvlucht.

ALPENVLUCHT TERUG NAAR EBLE

We beleven nog een prachtige terugvlucht over de Franse Alpen. We opperden nog even het idee om tot de Mt. Blanc te vliegen (sowieso via de dalen omwille van de bewolking). We zien echter al snel dat er vele wolken over die regio hangen dus besluiten we om rechtstreeks naar België te vliegen. We vliegen via Gap (opgelet voor parachutisten!), overhead Grenoble en overhead Lyon, Straatsburg op een comfortabele 8.500ft.

*Video van dit verslag te bekijken op youtube:
Zoeken via **VL3 flight Sisteron***

Pilot`s tip - Responding to ATC

“When tower or center tells you about other traffic and you do not see the traffic, what is the best response? There are so many variations out there. Also, what is the best response when you finally spot the traffic? What does ATC want to hear?”

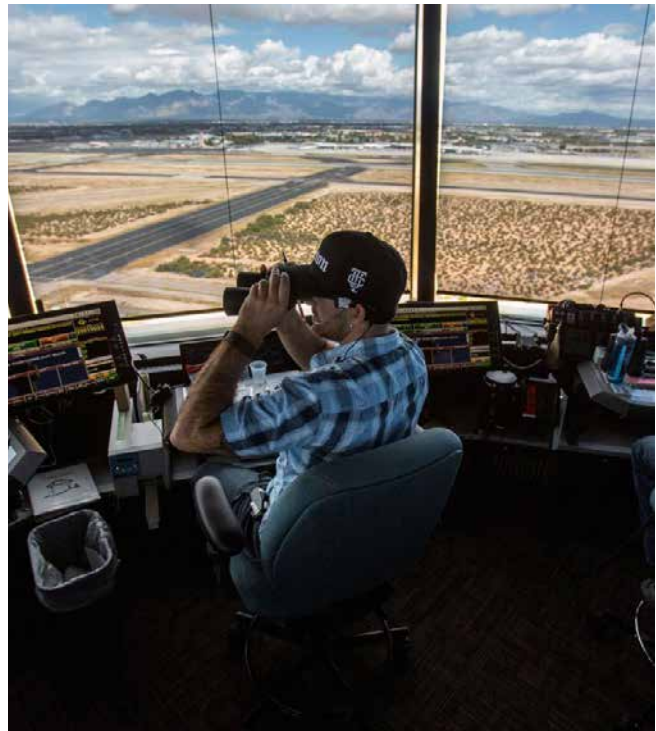
“The AIM Pilot Controller Glossary recommends two phrases:

Traffic in Sight - used by pilots to inform a controller that previously issued traffic is in sight.

Negative Contact - used by pilots to inform ATC that previously issued traffic is not in sight. It may be followed by the pilot’s request for the controller to provide assistance in avoiding the traffic.

It can help the controller and other aircraft if you specify the type when reporting the traffic. For example, if you say twin Cessna in sight and the controller is pointing out a single engine, it lets him or her know that you are not looking at the correct aircraft.

In addition, including the phrase have him on TCAS or TIS doesn’t really help much. It lets the controller know you are looking but does not relieve the controller of the requirement to establish visual contact.”



CHICKEN WINGS®

BY MICHAEL AND STEFAN STRASSER



De oplossingen

1. a) Detonatie maakt de binnenzijde van cilinders erg warm, zodat het mengsel vroegtijdig ontsteekt. In b) is onzin, c) is het omgekeerde van de waarheid.
2. d) Cumulonimbus is typisch voor een koud front. Een warme massa is stabiel dus a) is fout. Je hebt warme grond nodig, geen koude dus b) is ook fout. Een grondinversie betekent stabiel weer, dus zeker geen CB.
3. c) Dit is de functie van de torque link. a) is onzin, voor b) heb je de shimmy-demper en ook d) is fictie.
4. b) d is de deviatie (kompasfout door metaal en electromagneten) en D is de drift (steeds even groot als de opstuurhoek met tegengesteld teken. Alle andere antwoorden zijn onzin.
5. b) In klasse C scheidt men IFR onderling en VFR van IFR. c) zou juist zijn in klasse B, a) in klasse D en d) is onzin: special VFR wordt altijd onderling gescheiden waar het toegestaan is.

LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

VERKOOP — INSTALLATIE — SERVICE

ERKENDE WERKPLAATS AVIONICS
N-REGISTERED AIRCRAFT WELCOME
FAA Part 145 Repair Station 33LY617B
EASA Part-M subpart F: BE.MF.0008



Garmin GTN750 & GTN650

- Touchscreen—grafische interface
- IFR gecertificeerde WAAS GPS
- EGNOS compatibel (LPV appr.)
- VHF com: 8.33 & 25 kHz spacing
- VOR/LOC/GS ontvanger
- Veelzijdige MFD functionaliteit: lightning, weather, traffic,...
- Geïntegreerde bedieningsinterface voor GTX33 remote transponder
- Geïntegreerde interface voor Garmin GMA35 remote audio panel

Garmin GTR225A & GNC255A

- GTR225A: VHF com met 8.33 kHz spacing
- GNC255A: Nav/Com met 8.33 kHz spacing
- Database met Nav & Com frequenties
- Geïntegreerde 2-persoons intercom
- Standby frequency monitoring

Bezoek onze showroom voor een demo



Garmin GTX335 & GTX345 Mode S & ADS-B transponders

- GTX335: Mode S transponder met extended squitter (ADS-B out)
- Optionele geïntegreerde WAAS GPS voor ADS-B out positie
- GTX345: Mode S & ADS-B out + ADS-B in ontvanger
- Interface met bestaande MDF voor traffic display
- Bluetooth voor traffic display op portable moving map of iPad

Garmin G500 & G600

Gecertificeerd glass panel voor retrofit installatie

- Dubbele 6.5" displays, PFD en MFD
- Interface voor ADF
- Interface voor autopiloot en flight director
- Interface opties voor traffic, stormscope, ...
- Synthetic Vision Technology (optie op G500)
- FAA & EASA TSO gecertificeerd!



Trig Avionics TY91

- 8.33 / 25 kHz VHF com, 6W
- Geïntegreerde intercom
- Zeer compact, 460 gram

Trig Avionics TT21

- Mode S transponder
- Geïntegreerde encoder



Aspen Evolution Flight Display EFD 1000

Revolutionair PFD en HSI voor retrofit

- Air Data Computer
- Solid state AHRS en magnetometer
- Slaved HSI met GPS en VLOC indicators
- Autopilot interface
- Eenvoudige installatie in instrumentpaneel
- FAA & EASA TSO gecertificeerd
- **SYNTHETIC VISION OPTIE**



Bose Headset A20

Bezoek onze website. Contacteer ons voor een vrijblijvende offerte.



LAMBERT AIRCRAFT ENGINEERING

Vliegveld 59

B-8560 Wevelgem

Tel: 056/43 16 26

email: info@lambert-aircraft.com



WWW.LAMBERT-AIRCRAFT.COM

Whatever your mission, always fly Mission®