

Pilots Report: On flying wings to Gerona

Pilots Report: On flying wings to Gerona

Dick de Groot lid van de Aero Club Valkenburg (ACV) bedenkt elk jaar een vliegtoer. De keuze viel deze keer op Spanje.

Zondag vertrekdag

Samen met medelid Ton Holper werd de trip voorbereid en in de zomer van 2005 vetrok de Grob 109B PH-835 uitgezwaaid door de achterblijvers richting Kortrijk. Daar werd twee uur later de landing uitgevoerd met veel headwind en turbulentie waarna het vliegtuig een beschutte plaats kreeg vlak voor de toren. Eten in een bomvol restaurant en wachten op een plaats was ons lot alvorens we naar het hotel togen.

Maandag, onverwachte loods

Wakker worden en een blik naar buiten werpen. Geen zon! Wat zegt de meteo? De Forecast zag er goed uit, de condities werden beter en tegen het middaguur werd de vlucht door Dick richting Blois aangevangen. Echter na zo'n 2 uur liepen de condities weer terug en werd een donkere wolkenband aan de horizon zichtbaar. Bewolking liep langzaam van 1/8 naar 5/8 waarbij ook de wolkenbasis omlaag kwam en het zicht terugliep. We bevonden ons ter hoogte van Chartres en het begon er onwaarschijnlijk snel dreigend uit te zien. Hier moesten we niet in terecht komen. De landing op Chartres werd voorbereid maar Chartres gaf geen antwoord op de oproep, zelfs bij de tweede keer niet. Bij de derde indringende oproep werd geantwoord door een nabij vliegend vliegtuig. Het vliegtuig bevond zich op downwind van het vliegveld Chartres en deze gaf aan dat onze voorgenomen landing na hem was toegestaan, dus sloten wij als number two op downwind aan en na final te hebben gesproken werd het vliegtuig netjes geland, getankt en geparkeerd. De bewolking had al een grijsgroene kleur gekregen en het was inmiddels hevig gaan regenen. We zochten de vlieger op die ons binnen had gepraat en we bedankten hem en zijn vliegclub voor de uitstekende ondersteuning.

Dinsdag, het weer heeft streken

Het weer was stralend geworden ! Na een heerlijk ontbijt zijn we teruggelopen naar het veld en hebben we de meteo opgevraagd. Ook hier in de richting van het zuiden CAVOK. Ton bereidde de vlucht voor en we gingen op weg met bestemming Agen. Maar ook deze keer liep de bewolking langzaam van 1/8 naar 3/8 waarbij ook de wolkenbasis omlaag kwam en het zicht terugliep. Had de altijd uitstekende Meteo de France ons voor de gek gehouden? We bevonden ons ter hoogte van Amboise en besloten even boven het wolkendek te kijken hoe het er verderop uit zou zien om dan opnieuw te beslissen. Het zag er echter niet goed uit dus besloten we terug te gaan. We doken door een groot gat in de bewolking en landden op het vliegveldje Châtellerault. Het veldje zag er verlaten uit maar uit een clubgebouw kwam geluid. Twee jongbejaarde technici van rond de 60 jaar kwamen ons te hulp. Na een letterlijk vette hand kregen we de benodigde meteo informatie uit de clubcomputer van Aero Club 'Les Ailes Châtellerauldaises' en gaven ze ons diverse adviezen i.v.m. de weercondities van die streek. We besloten te wachten tot weersverbetering zou optreden. Omdat bijna alles ontbrak op het veld werd ons meegenomen nooddrantsen aangebroken en konden we nog even van de oude Fouga gevechtstrainer genieten welke was opgesteld bij de entree van het veld. Een zojuist gelande piloot vertelde dat ten westen van het centraal plateau de vliegcondities goed waren. Inmiddels hadden we dat aan de forecast van de laatst uitgedraaide Meteo informatie ook al gezien. We vertrokken een uur later richting het zuiden met bestemming Angoulême.

Het probleemloos vliegen werd beloond met mooie landschappen. Een verzoek aan de ATC van Angoulême echter om te landen voor een pilot-change verliep moeizaam door taalproblemen. Tot onze verbazing zaten er twee charmante dames op de Tower die ons vertelden dat dit veld niet Engelstalig is en er uitsluitend in het Frans vluchtgeleiding wordt gegeven. De verbazing aan onze kant was groot temeer omdat onze Bottlang dit niet aangaf en de Franse versie bij de dames op de toren wel. Alles speelde zich echter af in een uiterst gemoedelijke sfeer en na het voldoen van landingsgeld en het nuttigen van koffie met chocolade werden we na take off allercharmantst uitgezwaaid bij het passeren van de Tower. (hoog Tom Cruise gehalte). Ditmaal werd het bestemming Agen voor een pilot-change en wat brandstof waarna de vlucht werd vervolgd naar Carcassonne alwaar we parkeerden op het General Aviation Platform. Uit een hangaar klonk gestommel. Dit bleken drie vliegtuigeigenaren te zijn die ons direct uitnodigden om van hun geplukte kersen mee te eten. De temperatuur was aangenaam, er was wat tijd over en zo besloten we naar de oude stad Carcassonne te gaan om daar wat te eten. Een gezellige avond werd ons deel in het oude stadscentrum en het eten en drinken was er voortreffelijk.

Woensdag, curieuze ervaring in de approach

Zou Gerona, het einddoel toch nog lukken ? De Pyreneeën waren wolkenloos en we besloten direct over de Pyreneeën naar Gerona te vliegen, een geweldig mooie doch niet geheel vlekkeloze tocht. Na het passeren van de Barcelona FIR werd Gerona Approach opgeroepen. Positie, hoogte en doel werden gemeld en we kregen een Transponder code, Mode C Ident. Men verzocht ons te dalen van 7000 ft naar 2500 ft en dit te melden bij Waypoint La Bisbal op 2500 ft. De daling werd ingezet richting La Bisbal, maar enige tijd later meldde ons een schijnbaar geïrriteerde Gerona Approach dat er een melding van Barcelona Approach was ontvangen dat er in de Barcelona TMA werd gevlogen. Dat klopte en dat was ook gemeld bij aanmelding. Echter we vlogen onder verkeersleiding van Gerona en deze had ons immers geaccepteerd in de Barcelona TMA bij aanmelding. Hij zag ons ook op de radar d.m.v. de transponder Mode C en de gegeven ident. Wat was hier mis ? Wie communiceerde hier met wie? En welke ATC droeg op dat moment verantwoordelijkheid in welk gebied? We begrepen er niets van.

We meldden opnieuw onze positie, richting en hoogte en wat ons eerder was opgedragen door Gerona Approach. Even was het stil, we kregen een snibbig akkoord om door te vliegen naar 2500 ft en te melden wanneer het Way point La Bisbal was bereikt. Hier meldden we ons en kregen een 'proceed FINAL Runway 02'. We ontvingen daarbij de landings condities en de QNH. Hoorden we het goed 21 knopen ? Het werd opnieuw bevestigd door de ATC. De wind stond exact in de richting van de Runway en er werd besloten de landing niet af te breken. Na een 'Cleared to land' en een lastige maar goede landing werden we naar het General Aviation Platform geloodst waar het vliegtuig werd geparkeerd. We keken elkaar aan, discussieerden nog even na over het gebeurde en kwamen tot de conclusie dat Gerona Approach wellicht een misinschatting van onze positie had gemaakt, dit niet had gecommuniceerd met Barcelona Approach en daarop was aangesproken. Zoals verwacht kregen we inderdaad geen reactie meer van de Spaanse ATC. Uiteindelijk is dan toch het einddoel vliegveld Gerona bereikt.

En dan blijkt het toch steeds weer erg leuk te zijn om geparkeerd te staan tussen de groteren in de aviation. Daar was het toch allemaal om te doen geweest. Maar we moesten ook weer terug en besloten vanwege de tijds marge de afhandelingen te gaan doen, wat te eten, te tanken en dan Gerona weer vaarwel te zeggen. Met 34°C onder de plastic kap wachten op je beurt in de taxi queue om te mogen starten. Na 16 minuten kwam hier gelukkig een eind aan en na Take Off konden we, hoe ongeloofwaardig het ook klinkt, na enige tijd opnieuw met toestemming en onder control van de ATC Gerona naar 4500 ft de TMA van Barcelona in ! Bij de grens-

overgang werd de Spaanse ATC met gemengde gevoelens vaarwel gezegd en zetten we verder koers naar Carcassonne om te tanken, een pilot-change te maken en vervolgens door te gaan naar Rodez.

Donderdag, Franse slag

We hadden er nog steeds zin in. De weergoden waren met ons, meteo gaf ons uitstekende VFR condities maar ook veel wind uit het noorden met zicht tot aan de horizon. CAVOK en de pet van Dick waren vergeten dus werd snel een zonneklep gemaakt van een overtollige checklist. Het zag er wat imbeciel uit maar het werkte prima ! Eenmaal op weg was de route Aurillac, Ussel, en dan Gueret om te landen. Dit is een veld met de status van Authorized Aircraft Only, maar een fuelstop vanwege baanrichting en wind werd direct toegestaan. Er werd getankt, wat noodrantsoen gegeten en we werden uiterst vriendelijk geholpen. De vlucht voorbereiding naar de volgende bestemming Avallon werd gemaakt en een verse ATC controller verving inmiddels zijn collega. We kregen na kennismaking met hem sterk de indruk dat hij geen woord Engels sprak, dat bleek ook zo ! Lastig... Hoe kom je in hemelsnaam netjes en volgens de regels van een controlled veld weg wanneer je in de cockpit geen Frans spreekt en je geen armen en benen kunt gebruiken om iets duidelijk te maken. Bij de eerste oproep bleek hij dat ook te beseffen en gaf ons in langzaam Frans aan dat we onze gang konden gaan en moesten melden waar we stonden en wat we deden. Met wat Engels, wat nog onthouden Franse termen en wat Spaans werd na minuten lang zweten een succesvolle take off gemaakt en vervolgens naar Avallon gevlogen. Vanaf dit knollenveld vloog Dick naar Reims - Prunay. Een rustige vlucht, nette landing, biertje, een heerlijke hap eten en een plek in het hotel op het veld. Het was weer een perfecte dag geweest.

Vrijdag, home sweet home

Na een goede nachtrust en ontbijt werd rond 10.15 u. gestart van Reims voor het 'stukje' naar Seppe. De reis verliep vlot, de weercondities waren verslechterend maar er was voldoende zicht en wolkenbasis tot aan het vliegveld. Daar werd gegeten, gedronken en gewacht tot het weer verbeterde en er coördinatie op vliegveld Valkenburg was. Dick vloog het laatste stuk. Eenmaal boven het Westland werd koers gezet op Long Final Runway 05 om vervolgens te landen op Runway 34. Al stoeiend met alweer een forse headwind wind stonden we even later op Valkenburg, het was een fantastische reis geweest ! Bij controle van het vliegtuig bleek de benzine drain lekkage te vertonen. De kist werd niet getankt, naar de hangaar gebracht, leeggemaakt, schoongemaakt en voorzien van een lekbak er onder. Het vliegtuig werd 'onklaar' gezet voor de ACV, de technicus geïnformeerd over de lekkage. Home sweet home...

Nawoord:

Het team wil graag de Club en Zondagploeg bedanken voor het beschikbaar stellen van de PH-835, en het thuisfront voor de support! Namens: Dick de Groot en Ton Holper

Wim Das en Kees Otten