

13e jaargang NR 4 - 2006 € 6,45

PILOOT en vliegtuig



Bücker Fly in.

Zwitserse dubbeldekker-meeting

Van scholing tot wereldrecord



**POOR MAN'S KING AIR:
CESSNA CRUSADER T303**



**ONTWIKKELING AIRBUS A350
LOOPT VOLGENS PLAN**



**TOMCAT: AFSCHIED
TOP GUN-LEGENDE**

**Concurrentie in Embraers achtertuin Airtourer: kleintje Down Under
Van'-bouwers verenigen zich KLM Boeing 737 raakt van de baan**



Twee nieuwe Tecnams voor Vliegschool Hilversum vliegen Italië - Nederland onder wel heel winterse omstandigheden.

Capua – EHHV:

Ferry Moeilijk



Capua. Nog niks aan de hand.

Een barre tocht was het, afgelopen februari. Maar uiteindelijk knokten twee gloednieuwe Tecnam's 2002JF zich vanuit Capua bij Napels naar Nederland. De PH-VHA, bestuurd door Hans Roskam en Marco van Lieshout, de PH-VHC door John Mijnhout en Valentine Taris. Na talloze meteorologische tegenslagen bereiken de toestellen EHHV, vliegveld Hilversum. Daar zullen ze worden ingezet voor de training, ter vervanging van de Socata Rallye die zo lang het boegbeeld van Vliegschool Hilversum is geweest. Een verslag van Marco van Lieshout.

Capua, zaterdag 11 februari 2006.

Een dag eerder worden de PH-VHA en de PH-VHC in Italië klaargemaakt voor de grote reis. Wij hebben genoeg brandstof voor drie uur; op Capua kun je niet tanken en wij moeten het doen met wat er in de tanks zit. We hebben een route die helemaal langs de kust loopt, maar ook een andere. Na een kort over-

leg wordt gekozen voor de oversteek naar Elba en dan via Corsica naar de Franse kust bij Cannes en Nice. Het weer is perfect: blue skies, weinig wind en eindeloos zicht.

We hobbelen het grasbaantje af en sturen vlak achter elkaar als 'victorhotelalpha-formation' via verplichte VFR-transitroutes richting de kust ten noorden van Rome. Borgo Isonzo schuift voorbij en we worden van de ene naar de andere frequentie overgezet. Op een gegeven ogenblik vliegen we vlak langs Castel Gondolfo, waar, naar het schijnt, de Paus zijn zomerresidentie heeft. Nog weer later klimmen we naar 4500 voet (1.309 m) en steken over naar Marina di Campo op Elba, waar we een fuel-stop maken.

De take off vanaf dat eiland is best spectaculair: runway 34 heeft iets up slope en aan het eind een forse heuvelrug. Op 200 voet (61 m) moeten we meteen een klimmende rechterbocht maken om op 700 voet (213 m) met-



Tien centimeter.

een weer naar links te moeten vanwege de volgende rug. Daarna valt het eiland onder de weg en klimmen we rustig naar FL85. Bastia, Corsica, schuift onder ons door met naast ons de witte bergtoppen tegen een strakblauwe lucht. Daarna is het 'feet wet' en begint de lange oversteek over de Middellandse Zee. Bij St Tropez raken wij elkaar even kwijt, na zijn gedaald om onder een dun wolkendeck kunnen kruipen, maar al snel vliegen Valentine en John voor ons en pakken wij de koers op naar Grenoble.

Grenoble, zondagmorgen, 12 februari

Gisteravond, bij onze aankomst op Grenoble was het volgens de meteo zeven graden onder nul. Wij waren zo verkleumd, dat het niet meer tot ons door drong wat dit voor ons vertrek volgende morgen zou betekenen. John en Hans gaan alvast naar de machines, terwijl ik de laatste METAR en TAF ophalen. Op enige afstand zien wij al dat de twee mannen niet e 'klaar voor de start' staan, en eenmaal bij het zien we de oorzaak: ijs. Het lijkt wel alsof de Tecnam's in wit plastic folie gewikkeld zijn. Er is niets anders op dan wachten totdat de zon de doende warmte geeft om de kisten te ontdoen. Pas na thuiskomst besef ik dat dit de reden is waarom wij op Dijon vast kwamen te zitten. Een kleine tegenvaller met stevige gevolgen.

Dijon, maandagmorgen, 13 februari.

Ik word wakker en weet even niet waar ik b

otelkamer is stikdonker door een combi-
van luiken en verduisteringsgordijnen. Ik
mijn weg op de tast en even later stroomt
daglicht binnen en besef ik mij dat wij van-
niet gaan vliegen. Het sneeuwt.

Eenmaal op het veld, Dijon Longvic, zien
de kisten onder een dik pak sneeuw voor
breitling-hangar staan. John blijkt een meet-
rij zich te hebben en zo leren wij dat er nu
centimeter op de vleugels ligt. Een blik
hoog naar de dwarrelende vlokken zegt ge-
niet. Dat worden er vandaag nog wel tien!
Vier F16's taxiën langs en vertrekken bul-
d richting zonniger oorden, zich niks van
of sneeuw aantrekkend. Even later starten
of zeven Mirages: de Force de Frappe is
waakzaam. Gelukkig is de man achter de
behulpzaam. Hij voorziet ons van allerlei
informatie over het huidige en te verwachten
weer. Op een groot beeldscherm laat hij de ra-
peelden en prognoses voorbij komen en al-
is duidelijk dat wij een ander plan moeten
maken: vanaf nu wordt het een lastige vlucht,
die wij überhaupt al weg weten te komen...

Dijon, dinsdagmorgen, 14 februari.

De vlieger schroom open ik de luiken van mijn
kamer. Nou, de sneeuw is zo goed als ver-
vallen. Maar mist dwarrelt door de straat en
het zicht is minder dan 200 meter. Ik herinner
me dit soort zompige dagen waarbij alles vocht-
aan weet dat het vandaag alweer niks
wordt. De anderen hebben er ook al weinig
te zeggen, maar we besluiten toch maar
het veld te gaan. Op het veld is het zicht
er dan 100 meter. Tjonge, wat is dat

Mis. Mist.



is. Het triest, twee prachtige Tecnams in zo'n grijze
wereld. Op de achtergrond vertrekt ongezien
alweer een patrouille van de Franse luchtmacht.

John leert ons hoe je papieren vliegtuigjes
kan vouwen die het echt goed doen. Ik lees
een tijdschrift. Valentine probeert eveneens te
lezen, maar het wil niet erg vlotten. Hans loopt
wat rond. Dit wordt een lange dag. Later, het
regent nu, staan Valentine en ik in een hangaar
wat vliegtuigen te fotograferen en moeten wij
toegeven dat dit, ondanks alles, ook wel weer
wat heeft. 's Avonds moeten we verkassen
naar een ander hotel, want onze kamers zijn
– wij hadden vol goede hoop toch maar uitge-
checkt – vergeven.

Dijon, woensdagochtend, 15 februari.

Flarden regen achtervolgen voorbij tuimelende
wolken. De wind: 21020G30. Maar uit alle me-
teo-informatie maken wij op dat er een gaatje
zit tussen het ene en het andere front, en wij
besluiten te vertrekken. Wij stijgen nog wel ach-
ter elkaar op, maar via Dijon Tower horen wij
dat wij al na tien minuten meer dan vijf mijl uit
elkaar zitten. Dat is maar beter ook: als formatie
verder vliegen is echt niet verstandig.

Het is bijzonder turbulent en wij snoeren
de riemen extra vast aan om niet elke keer met
de headset tegen de canopy te bonken. Nu
merk je dat een Tecnam 2002 JF een klein
vliegtuig is. Elke heuvelrug is een springplank

Shit. Sneeuw.



Eerst een ILS-approach en dan een superstrakke formatielanding: Tecnams? Vreemde jongens, die Hollanders

Keep on smiling...



Een blik omhoog naar de dwarrelende vlokken zegt genoeg. Dat worden er vandaag nog wel tien!

voor de volgende luchtlaag die ons te pakken wil nemen, en wij worden naar alle kanten gesmeten. Moeizaam vinden wij onze weg naar het noorden en na anderhalf uur vindt iedereen het welletjes: even uitblazen. Precies op onze

route ligt Sedan. Het veld is prima aanvliegbaar en al snel staan wij naast elkaar op het platform van het verder volledig verlaten veldje.

Na wat zoeken treffen we twee mannen aan die gelukkig een sleutel hebben van een

verwarmde ruimte. We praten wat bij en kijken ondertussen naar buiten om te zien of dat tussen de fronten hier nu ook echt aan komt. Ondertussen sluiten we ons vliegplan telefonisch via de FIO in Amsterdam. Een Super Puma van de Franse luchtmacht komt boven de baan hangen en even denken wij dat zij ons zoeken. De Fransen verdwijnen weer en de stilte keert terug.

Teruglopend naar de machines, tref ik in een loods een oude man, die zelf vliegtuig (MLA) bouwt. Na een korte rondleiding door zijn werkplaats biedt hij mij spontaan een vliegtuig aan. Op mijn beleefde 'non merci, je doet er beter aan om te blijven vliegen en je ne peus pas boir d'alcohol', krijg ik als antwoord: 'ah, vous êtes instructeur?' Genodigd om met een scheve grijns op mijn gezicht de kist te klimmen.

Sedan, woensdagmiddag.

Wij zijn iets te vroeg vertrokken en merken dat de geplande route nog potdierlijk is met lage bewolking. Maar een beetje westwaarts ker ziet het er goed uit en met wat geluk vinden wij na een kwartiertje een geschikt pad naar het noorden. Eenmaal voorbij de lijn Brussel-Luxemburg klaart het op en bij de Nederlandse grens is het helmaal open.



Breitling Bonus

Na een backtrack over runway 20 worden we naar een plek voor een hangaar geloodst waar het logo van Breitling duidelijk herkenbaar op prijkt. Terwijl wij de kisten afsluiten, komen twee mannen aangewandeld, die een loopdeur in de hangaar openen. Valentine was nieuwsgierig en gaat even kijken. Daar staat het hele team. Het woestijnzand zit er nog op van de show in Dubai die ze het afgelopen weekend hadden gegeven.

ILS voor beginners...

Wij hadden een ILS-approach op Dijon aangevraagd en na enige aarzeling - twee van die kleine kisten met ILS? - kregen wij toestemming in de vorm van een 'tres bien, report long final'. Hans legt me uit wat ik moet doen (niet meer naar buiten kijken, goed op de instrumenten letten en kleine correcties maken om precies op het glijpad te blijven) en even later intercepten wij de ILS. De PH-VHC voorop. Valentine meldde kort na de landing 'first aircraft runway vacated' en een seconde of twee later zetten wij onze kist aan de grond. Je voelde gewoon de aandacht vanuit de toren. Eerst een ILS-approach en dan een superstrakke formatielanding: Tecnams? Vreemde jongens, die Hollanders.

Tijdens de planning hebben wij constant rekening gehouden met de onmogelijkheden van het Franse en Belgische luchtruim. Wij waren gewaarschuwd voor verkeersleiders die geen Engels spreken, voorbijrazende mirages en een ondoordringbare wirwar van restricted en prohibited areas. In werkelijkheid worden wij in Frankrijk keurig in het Engels geholpen en blijkt België een eitje: wij hebben twee keer radiocontact met Belgocontrol. Eenmaal om ons met land in te melden en eenmaal om het land weer te verlaten.

Hilversum, woensdag, namiddag.

Op final 25 zie ik ineens dat er overal mensen staan. Langs de baan, op het platform bij Vlieg- school Hilversum, echt overal. Er wordt gefotografeerd en eenmaal met de benen op de grond was is er champagne. Wat een ontvangst! Dat is echt de stempel op een geweldige avontuur.

Almere, nacht van woensdag op donderdag, 16 februari.

Ik kan niet slapen, ondanks de vermoeidheid. In de vijf dagen dat wij weg zijn geweest, hebben wij zoveel meegemaakt dat het gewoon even moet bezinken. En mijn lichaam schudt nog nachties na van de turbulentie boven Frankrijk. Na een kop thee kruip ik mijn mandje weer in en ik slaap nu wel. Ik droom niet eens van slapen. Dat mag over twee dagen weer. ☑



Zo kan het ook.

Beide vliegtuigen zijn uitgerust met onder meer een mode S transponder, een VOR en een ILS/VOR en twee radio's. Alle mogelijke alternatieven zijn op papier uitgewerkt en tevens in de GPS geladen.



Whisky? Non merci, je dois voler et je ne peux pas boir d'alcohol