

Vliegen is anticiperen!!

Vliegen is anticiperen!!

Curieuze omstandigheden

Om nou te zeggen we gaan allemaal scoren wat er tijdens een leuk vliegtripje allemaal fout gaat is wel heel fanatiek, aan de andere kant is het met betrekking tot de veiligheid toch noodzakelijk om de nodige aandacht te geven aan wat je allemaal kunt tegenkomen. En natuurlijk moet je daarop anticiperen. Dick de Groot maakte met Paul van der Meer van Aero Club Valkenburg (ACV) een tochtje richting het zuiden en verbleef enige dagen boven de Alpen. Hoewel dit een geslaagde onderneming werd is het volgens beiden toch waard om van enkele curieuze omstandigheden die zij beleefden mee te genieten....

Ultra (te) Light ?

Al de eerste dag op Mengen-EDTM in Zuid Duitsland deed zich een situatie voor die improvisatie vereiste. De oproep voor een landing werd vervolgens standaard beantwoord en de nadering werd ingezet. Hoewel de ATC controller zeer correct met ons communiceerde en de landing perfect verliep vlogen er bij het indraaien van de final twee gemotoriseerde vliegende delta's voor ons uit en waren met een landing bezig, en reageerden deze bovendien afwijkend op de standaard landing manoeuvres en communicatie. Dat gaf adrenaline ! Later spraken we de vliegers van de ULV's. Ze maakten een tour en vlogen min of meer op goodwill van de ATC naar wat kleine vliegvelden in Nederland en Duitsland, zich kennelijk niet bewust zijnde van een aantal operationele procedures.

Spanning aan boord

Na een succesvolle vlucht kwamen we boven Salzburg-LOWS in het spitsuur aan en kregen we korte en zeer korte mededelingen, de stress was merkbaar. Al toen het veld in zicht kwam en bij het naderen op downwind werden we zo snel mogelijk naar beneden gedirigeerd. Na de landing moesten we via een high speed turn off de runway verlaten. Later op de Airport Information Desk lukte het uiteindelijk om tussen de hotels met hun gepeperde prijzen er eentje te vinden die meer op onze maat was, zeg maar liever op onze maat gebogen werd. Al met al was de opwindingsdermate dat we de volgende dag na nog eens goed recapitulieren ons afvroegen of de hoofdschakelaar misschien nog aan stond. Terug bij het vliegtuig, Bingo! Hij stond nog aan, maaaarr, de rest van de elektrische systemen en vlieginstrumenten stonden uit. Hoewel de elektrische belasting gering was geweest bleek de boordspanning iets lager geworden te zijn. Zou hij nog starten? We vroegen taxi clearance aan en ja hoor hij deed het. Het is toch iets om op te letten ook als je een spannende landing hebt gehad en alles wat daarbij komt.

Lokale regels

Slechts 40 minuten vliegen scheidde ons van Niederoblarn-LOGO in Oostenrijk. Daar aan gekomen werd de weg geblokkeerd door de ATC controller, die de landingsbaan in aanvang niet vrij maakte. Al snel werd duidelijk dat hier zweefvliegactiviteiten aan de gang waren. Wat waren hier in hemelsnaam de regels? We werden in de holding gehouden en konden pas na enige tijd landen. Het kwam allemaal wat vreemd over. De baan bleek heel mooi gelegen, er werd hier dus ook gevlogen door grotere groepen zweefvliegers en er werden internationale evenementen gehouden. Het is maar dat je je licht er over opsteekt van te voren.

Bot vangen

De volgende bestemming was Leutkirch, bekend terrein, hier waren we eerder geweest. Vanuit hier moest het volgend stuk worden voorbereid naar Frankrijk en er moest een vliegplan gemaakt worden. De havenmeester was wel erg aardig maar was niet erg effectief. Hij ging zoeken naar vluchtplanformulieren maar kon deze niet vinden. Echter zo vreemd was het niet want even later kwam de aap uit de mouw; hij bleek een invaller te zijn voor de echte havenmeester, dus moesten we hem dat toch niet kwalijk nemen wel? Misschien had de club iets?, maar zero, niet bij de prive vliegers en zelfs niet bij de para-vliegers. De tijd verstreek en een volgende vlucht naar Frankrijk zat er niet meer in. Het was niet te geloven, maar door het geklungel van die havenmeester konden we niet meer die dag weg. Uiteindelijk werd een kopie vluchtplanformulier meegenomen uit de plaatselijke AIP om er zeker van te zijn dat we de andere dag zouden kunnen vertrekken.

Franse slag

Via een route over de Bodensee, Balzer, Walensee, Wangen, Sempachersee, Bielersee en tenslotte over Lac de Neuchatel ging het naar Pontarlier in Frankrijk. We werden prima ondersteund door de Zwitserse ATC bij het passeren van de TMA's en restricted area's. Toen Pontarlier werd opgeroepen kregen we geen antwoord. Nog een keer proberen en weer geen antwoord. Een keer overhead dan maar, geen leven op het veld. We hadden brandstof nodig en vervoer naar een hotel, maar wat als er niemand is?? Snel werd een alternatief bepaald. Chalon-LFLH lag binnen het brandstofbereik. Na 35 minuten werd Chalon opgeroepen, alweer geen antwoord, en opnieuw, weer geen gehoor. Maar natuurlijk het was middagpauze!! De toren was dus niet bezet. De landingsprocedure werd ingezet en enige minuten later werd een landing op Chalon uitgevoerd in een verzengende middaghitte. Het werd ons snel duidelijk. 't Was een plek om te eten, te tanken, uit te rusten, zo mogelijk af te koelen en dan weer terug naar 7000ft. Het werd Reims Prunay LFQA later op die dag. De volgende dag direct na de take-off werd een crossing aangevraagd voor het militaire Reims-Champagne die ons een wat verwarrende Oost-West crossing clearance gaf in plaats van de gevraagde Noord-Zuid route. Dit wederom door niet goed functionerende communicatie. Maar het kwam allemaal goed en er werd later veilig geland op Hilversum. De trip was rond

Ergo

Vertrouw op je eigen kunnen, ga er vanuit dat er aan de andere kant ook mensen zitten, en mensen kunnen fouten maken. Bedenk dat, met name als het vakantie seizoen is of mooi weer, er vele onverwachte gasten zich in de lucht kunnen bevinden. Rust goed uit zodat je alert bent en zorg dat de techniek onder je vingers in orde is.

Wim Das & Kees Otten

***Met hartelijke dank aan Dick de Groot & Paul van de Meer
Aero Club Valkenburg***