



Dobberen met Bob

Een prettige kennismaking met floatplane-vliegen in zonnig Florida

Een buitengewoon idyllische plek is het, Bob Browns watervliegtuigbasis. Een drijvend botenhuis bevat de kantoor-, les- en kantineruimten. Aangrenzend op de wal een flinke loods voor het onderhoud van de toestellen. Daaromheen een stuk of tien rustiek dobberende watervliegtuigen. Het is een lekker vliegend allegaartje: van de elementaire Piper-Cubs-on-floats, tot fraaie Cessna-singles en stoere amfibische Piper-Twins. Dat alles aan een verstild meer bij Winter Haven, in het centrale deel van Florida. Het oogt als de ideale plek om te leren hoe je een watervliegtuig bestuurt. En dat hebben we dan ook gedaan.

Ik besluit niet de hele cursus te doen. Punt een is dat duur (860 dollar), punt twee is dat totaal onnodig (ik zou met de aantekening in mijn brevet nooit meer iets doen), punt drie is dat het misschien op den duur stomvervelend zou worden (tachtig touch en go's in twee dagen!). Maar om er even aan te ruiken is watervliegtuigvliegen natuurlijk ontzettend leuk! En de prijs voor dit genoeg is minimaal: een uur groundschool en meer dan een uur vliegen met zeven T & G's kosten me 145 dollar.

Korte kennismaking

Bob geeft me groot gelijk. "Een dik uur vliegen en dat uurtje groundschool geeft al een prima indruk. Dan weet je meteen of je hier ooit in verder wilt. In Europa

zou ik nooit een aantekening gaan halen. De regelgeving is total madness, dus de kans dat je er ooit iets mee doet is minimaal." Bob's groundschool blijkt meteen al fantastisch, wat kunnen die Amerikanen een theoretisch verhaal toch lekker brengen. Duidelijk, sympathiek, doorspekt met kleine, sappige anekdotes. Een syllabus van tien pagina's omvat alle informatie en wordt in een uurtje rustig doorgenomen. Het gaat over taxiën (zeer lastig), je circuit bepalen (vanzelfsprekend tamelijk vrij), naderingen en landingen (gemeen lastig bij zowel zeer ruw als windstil weer), afmeren (tricky) en natuurlijk de onvermijdelijke termen, wetten en voorschriften.

Wie uiteindelijk de aantekening wil halen doet bij Bob zelve zowel een praktisch als theoretische examen, die bevoegd examinator op dit terrein is. Hoe dat commercieel te rijmen valt is moeilijk te bepalen, maar in het nadeel van de leerling zal Bob's beslissing niet snel uitvallen...

Zelf vliegen

Getraind wordt met de Piper Cubs, de bekende J3. "De Cub is nog steeds het beste toestel voor floats", vertelt mijn instructeur, die zelf met een Lake Amphibian is komen aanvaren/vliegen. "Het is ongelooflijk hoe weinig invloed dit toch niet overbemeten vliegtuig van z'n twee enorme drijvers ondervindt. Snelheid, prestaties, alles blijft op een niveau dat opmerkelijk weinig afwijkt van de gewilde versie." Nou is een wiel minder aërodynamisch gevormd dan een float, dat zie ik ook wel, maar toch, het zijn twee complete metalen driepersoons kano's die je door de lucht moet sleuren. De aandachtspunten wijken wel af. Ik heb een uur of drie gevlogen en een twintigtal touch-and-goes op de door Erwin Nuijen zo prachtig gerestaureerde J3-Cub van het Vliegend Museum Seppe gemaakt, dus helemaal onbekend komt het toestel me niet voor. De instructeur doet natuurlijk eerst een take-off en een landing voor, daarna mag je het zelf proberen. Eerst de checks (CVV, omgeving vrij, roeren opgehaald, stick in gewenste positie). Dan op z'n Hollands: vol gas, wachten tot het toestel de neus verheft en in een gestabiliseerde 'plané' (step) is gekomen. Dan iets stick aanhalen en vasthouden tot het toestel zichzelf uit het water tilt. Niet echt lastig, die start.



De Maule, ook een zeer geschikt floatplane-platform.



Twin vliegen kan er ook...



...ja, zelfs alleen terrashangen.

Dobberen met Bob.



De landing

De landing is een ander verhaal. Tijdens mijn vlucht is het weer gemiddeld, een knoopje of acht, precies goed voor watervliegtuig-vliegen. Bij te weinig wind krijg je 'glassy' oppervlakken en dan is de hoogte zeer moeilijk te schatten. Een levensgevaarlijke situatie. Bij te heftige wind worden vanzelfsprekend de golven tot flinke obstakels. Bijkomende leukigheid is dat niet telkens hetzelfde meer wordt aangedaan. De acht landingen worden in totaal op vier verschillende meren uitgevoerd, elk ter grootte van een Loosdrechtse plas. Minder storend voor de omwonenden, maar ook voor de leerling, die zodoende niet uitsluitend rondjes draait, maar wat meer van het waterrijke Central Florida te zien krijgt. Bij de eerste landing daal ik te steil en moet de instructeur het even overnemen en me flink toespreken. De tweede tot en met zevende landing gaan steeds beter. Specta-

culair het verschil met een 'wiellanding' in natuurlijk het moment van touchdown. Eén keer vang ik iets te vroeg af, het toestel zakt door, maar de klap is toch beduidend minder dan die met wielen geweest zou zijn. Meer een soort plof. Lukt de landing precies goed, dan is het een feest om te voelen hoe de achterzijde van de drijvers het water 'grijpen', en het toestel met twee witbruisende boeggolven snel snelheid verliest. Het doorstarten moet dan snel gebeuren, voordat de drijvers weer wegzakken in de minder-dan-plané-situatie.

Na zeven T & G's op vier meren komt het uitgangswater weer in zicht. Bob Brown staat op de aanlegsteiger en verwelkomt alle leerlingen persoonlijk. Zijn dochter weet me meteen een pracht van een t-shirt te slijten. After all, het blijft Amerika.

Goof Bakker
gootbak@planet.nl



Watervrees?

SeminAir organiseert bij voldoende belangstelling in oktober / november 2003 een 'Active Flying SeminAir' in Florida. Aan de orde komt de boven beschreven floatplane-introductie, maar daarnaast ook nog een introductie in aerobatics, twin-vliegen, warbird, helikopter en night-VFR. De trip krijgt een modulair karakter: u betaalt voor reis, verblijf en vervoer een basisprijs en u voegt daaraan desgewenst uw kennismaking met allerlei vormen van vliegen toe. De verschillende 'vlieguren' variëren van 125 tot 250 dollar, maar zijn in elk geval aanmerkelijk goedkoper dan vergelijkbare uren in Europa. Interesse? Mail info@seminair.nl of bel 06 54737463.