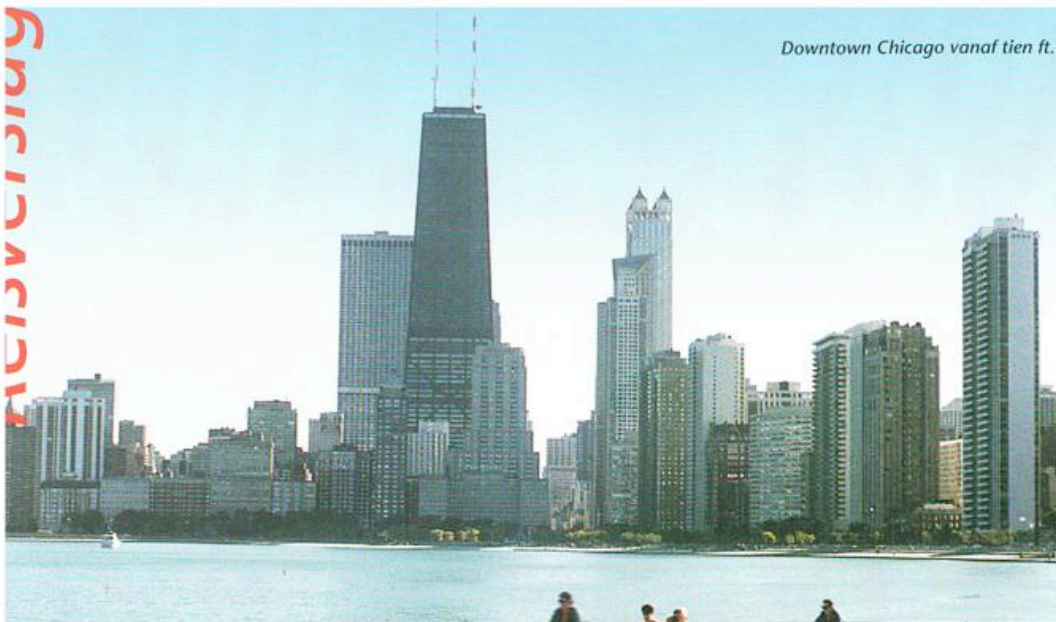


Downtown Chicago vanaf tien ft.



Bij een oversteek van de grote plas gaan meestal ook vliegspullen mee in de koffer zoals headset, vliegkaarten, brevet, logboek en medical. Beter mee verlegen dan om verlegen. Deze keer was de bestemming Chicago. Het zag er maar uit dat ik op de laatste dag

van mijn werkbezoek misschien nog een paar uurtjes over zou hebben voor een overlandje, alvorens 's middags in een grote blauwe Boeing 747 vanaf O'Hare terug te vliegen naar Schiphol.



Grand Geneva Airport.

De wolkenkrabbers van Windy City

Clow International Airport

Op de eerste werkdag was ik al om vijf uur klaar. Ik besloot meteen naar mijn oude vliegtek door te racen, de X-Country Flying Club (tevens de Fixed Base Operator - FBO) op Clow Intl. Airport. Dit ongecontroleerde veld ligt zuidelijk van het vriendelijke plaatsje Naperville, 25 nm. ten zuidwesten van downtown Chicago. Ik was daar enige jaren geleden al eens uitgecheckt op de PA-28 en ik heb er vervolgens lekker rondgevlogen met een Amerikaans brevet op basis van gelijkstelling met mijn Ne-

derlandse A2. Na de publicatie van een artikel in *Piloot & Vliegtuig* van enige jaren terug, waarin werd gesteld dat deze gelijkstelling in feite ongeldig is, voelde ik er niets voor om zomaar weer solo te gaan. Dus een lesvlucht was de enige snelle optie. Ik had in mijn hotel, te vroeg wakker door de jetlag, op de vliegkaart alvast wat overlandjes uitgedokterd met een paar landingen in naburige staten. Die konden dan hopelijk meetellen voor de vijf buitenland-uren die zijn vereist voor de upgrade naar een A1.

FBO

Enfin, even moed verzameld en naar binnen gestapt bij de FBO. Het kantoor heeft iets van een huiskamer en de kat lag net als vroeger op de vierzitbank te slapen. Enthousiast begon ik aan de balie te vertellen over mijn vroegere vliegervaringen aldaar en over mijn bedoelingen. Er was meteen een instructor die wel zin had om mee te gaan, maar hij was als Certified Flight Instructor (CFI) niet uitgecheckt op de Piper. Na enige discussie bleek dat er ook gevlogen kon worden op hun gloednieuwste Cessna 172

model, bouwjaar 1998. Daar had ik wel oren naar.

Het vliegplan

Toen ik de vliegopties doorsprak met de instructor en een begroting maakte, bleek de vliegprijs voor niet-leden van de club nogal on-Amerikaans te zijn: US\$ 115 per uur. Dat waren bijkans Nederlandse prijzen! Wel, was ik misschien nog lid van de flying club? Ik had indertijd de hele papierwinkel daarvoor ingevuld. Maar helaas, de database bleek mij niet meer te kennen. Ik besloot om het vliegavontuur

te beperken tot een uurtje of twee. Vanuit Illinois eerst koers oost naar Indiana en vervolgens noordwaarts naar Wisconsin. De instructeur kende een paar mooie vliegveldjes midden in een merengebied in Wisconsin, net over de grens en 80 nm. ten zuiden van Oshkosh. Dat vond ik een prima suggestie. Ik wilde graag over Meigs Field vliegen, het beroemde vliegveldje van Chicago dat in het Lake Michigan ligt en waar menige flightsimmer onder ons by default opstijgt met Microsoft's FlightSimulator. Landen op Meigs kon ook (landing fee US\$ 32), maar een stop aldaar zou ons teveel tijd gaan kosten. Vanaf Meigs zouden we dan de linkerover van het Lake Michigan volgen langs de prachtige Chicago skyline en dan 30 mijl verderop landinwaarts afbuigen in de richting van Lake Geneva Airport in Wisconsin. Na de aanschaf van een recente sectional van Chicago en omstreken werd het navigatieplan gemaakt.

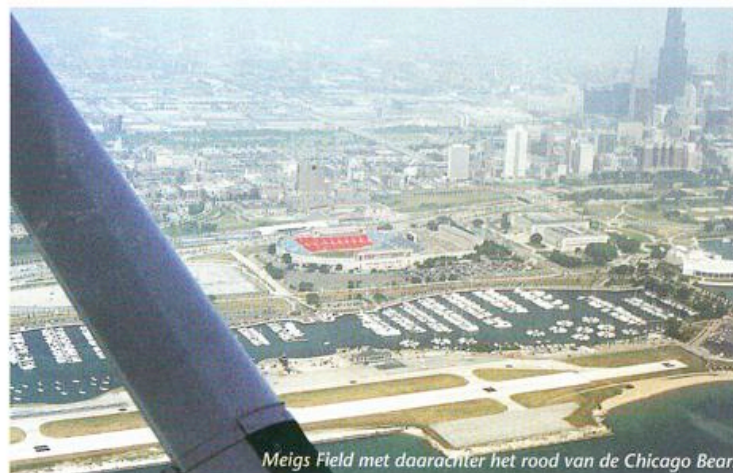
De nieuwe Cessna

De temperatuur had om negen uur reeds 30° Celsius bereikt, de damp sloeg uit het asfalt en het was zeer heilig. Volgens de verwachting zou het zicht in de loop van de dag verbeteren en later konden onweersbuien ontstaan. Gewoontegetrouw - Chicago heet niet voor niets Windy City - stond er reeds een stevige zuidwestelijke wind. Mijn instructeur kwam op de parkeerplaats al naar me toelopen. Zijn eerste leerling had afgebeeld dus hij was meteen beschikbaar. Hij bood aan om alvast de meteo van het Flight Service Station (FSS) in Kankakee te bellen en dan zou ik onderwijl de preflight checks doen. Een mooie kans om de nieuwe C-172 SP even rustig alleen te bevoelen aan de hand van de checklist. Hoewel de uitwendige lijnen van de kist niet lijken te zijn veranderd, is het interieur behoorlijk aangepast. Het dashboard is een lust om te zien. Het is opgebouwd uit een aantal eerlijke grijze aluminium panelen, zonder de opsmuk van die lelijke plastic cover die voorheen de schroeven moest camoufleren en die altijd zo nadrukkelijk met ronde lege plekken aangaf hoe incompleet het instrumentarium eigenlijk wel was. Het nieuwe paneel is van een functionele, haast militaire soberheid, die ik ook zo apprecieer bij onder andere de Piper PA-28-161 Cadets. De meters voor fuel, oil,

ampères en vacuüm zijn nu ronde indicators met een dubbele schaal. Dit staat een stuk professioneler dan die goedkope, rechthoekige plastic flut metertjes, die soms net zo onbetrouwbaar zijn als ze er uitzien. De schakelaars voor pitot heater, lights etcetera zijn degelijke tumbler switches, in plaats van de aloude wipschakelaartjes. Ik kon geen carb heater ontdekken. Dat bleek te maken te hebben met de injectiemotor! De headset connectors zitten in de zijwand, netjes weggewerkt onder stofklepjes. De tacho verried een urenstand van slechts 276. De radio stack was voorzien van een GPS ontvanger met moving map display. De stoelen voorin hebben een hoge rugleuning met headrest en zijn zeer comfortabel. De veiligheidsriemen zijn van het driepuntstype. Vergeten om de schouderriem om te doen is nu uitgesloten. Deze nieuwe stoelen hebben echter wel als nadeel dat ze weinig tussenruimte overlaten, zodat je niet gemakkelijk even iets van de achterbank kunt graaien (ik gebruik de achterbank meestal als depot voor vliegkaarten en zo meer. Aan het drainen kwam geen eind. Ik tapte wel een liter benzine af omdat er per tank maar liefst vijf drainpunten zijn aangebracht. Kennelijk vertrouwde Cessna de oude drainage niet meer, of is er geen duidelijk laagste punt in de tank waar de verontreinigingen zich kunnen ophopen. De fuel strainer die ik vroeger aantrof onder het klepje naast de oliedipstick is vervangen door een drainpunt onder de neus.

Nog even rekenen

Zwetend als een otter sloop ik na deze kennismaking met de nieuwe Cessna snel terug naar het heerlijk air conditioned kantoortje om stevig de wind in mijn navigatieplan te zetten. De instructeur zag mij bezig en hij zei steeds: "Take your time", maar hij kon zijn ongeduld niet verbloemen. Van hem hoefde een navigatieplan niet echt, hij wilde puur op het GPS vliegen. Omdat ik daarmee onvoldoende ervaring heb, besloot ik gewoon stug op een conventioneel papieren navigatieplannetje te vliegen, want dan voel ik me safe. We zouden geruime tijd onder de concentrische cirkels van de O'Hare TMA vliegen, met een plafond variërend van 3000 tot 3600 ft. De transponder code 1200 met mode C is er verplicht binnen een straal van 30 nm.



Meigs Field met daarachter het rood van de Chicago Bears

Vliegen

Men was erg zuinig op de nieuwe Cessna. We mochten niet met de deuren slaan en geen touch-and-go's maken. Na met een stentor-stem "clear" uit het raam te hebben geroepen, werd de motor gestart en taxieden we naar de baan. In het gras stonden nogal wat bejaarde, flets verkleurde kisten die aan de hoogte van het gras eromheen te oordelen, niet vaak meer van hun plek kwamen. Zonde. De landingsbaan van Clow is 3300 ft. lang en maar vijftien meter breed. Heel wat smaller dan ik gewend ben op Lelystad. Er zaten overal scheuren in het asfalt, maar kort daarna zou er een nieuwe slijtlaag overheen gelegd worden.

Na de start van runway 18 kromde de Cessna met barstensvolle tanks werkelijk als een kanonskogel omhoog. Voor het aftrimmen op de climb speed van 70 kts. greep ik als geroutineerde Piper vlieger natuurlijk blindelings in het niets tussen de stoelen. Het Cessna-stuurtje bewoog erg stug en had maar een zeer beperkte uitslag naar links en rechts. Ook de hoekige vormgeving van het stuur vond ik onprettig. Geef mij maar het oude model stuurtje, zo eentje als ik ook in mijn vlieg simulator heb gemonteerd. Dat ligt pas lekker in de hand.

De skyline van Chicago vanaf 2500 feet.



De Chicago skyline volgens FlightSimulator2000.



Eerste been

Op het eerste been viel het zicht, recht tegen de zon in vliegend, vies tegen. Bovendien bleek de wind anders dan voorspeld, want de berekende opstuurhoek was te groot. Al voordat ik mijn tweede waypoint had bereikt bij de stad Joliet, stelde mijn instructeur voor om eens lekker onderuit op het GPS te gaan vliegen en van het (heilige) uitzicht te gaan genieten. Na enige aarzeling gaf ik me gewonnen. Het betekende ook dat de route korter werd. Want ik had mijn waypoints zorgvuldig op goed herkenbare kruisingen van spoor-, water- en autowegen geprikt, met als gevolg dat er omwegen en vele knikken in de

route zaten (en het rekenwerk navenant lang duurde).

Indiana

Via de Chicago Heights VOR vlogen we inbound Griffith-Merillville, een ongecontroleerd veld in de staat Indiana, net over de grens. In het circuit wilde de Cessna maar geen snelheid verliezen en door mijn gewenning aan laagdekkers hield ik tevens te weinig af tijdens de flare, waardoor de landing wat hard verliep. Ik baalde daar stevig van en beloofde dat de volgende landing beter zou zijn. Na een onmiddellijke backtrack en start kruisten we op 2500 ft. door de Class D airspace (CTR) van Gary Regional Airport in noordwestelijke richting naar het onbetwiste hoogtepunt van deze cross-country vlucht, de shoreline van Lake Michigan met downtown Chicago aan bakboord. Na het uitluisteren van de ATIS riepen we Meigs TWR op voor een crossing clearance op 2500 ft. Die kregen we prompt, met als eerste opdracht: report 'at the hotels'. Hotels? Welke hotels? Gelukkig wist mijn instructeur daar wel raad mee. Het is een apart groepje wolken-

krabbers aan de oever van het meer. In de scenery van Flight Simulator 2000 zie ik ze nu ook staan, als een stelletje zwarte pilaren ten zuiden van het veld.

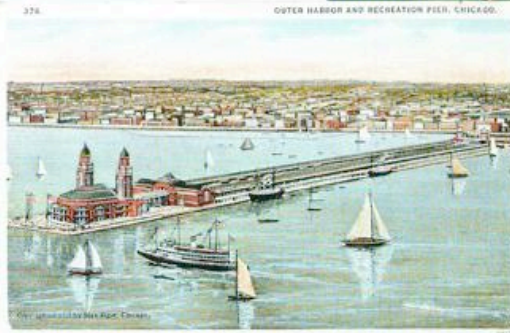
Chicago skyline

Meigs field ligt zoals bekend op een schiereilandje. Het was al van verre te zien, naast de enorme rode vlek van Soldier Field - het stadion waar de Chicago Bears spelen - en de koepel van het Adler planetarium. Ook de hoge Sears Tower (1707 ft.) en de John Hancock building doemden langzaam op, ieder met hun karakteristieke dubbele mast op de top. Met de zon in de rug was het zicht aanmerkelijk beter, zodat ik kon genieten van Chicago's adembenemende skyline. De heiligheid voegde nu zelfs iets toe aan het atmosferisch perspectief. Een screenshot van FS2000 toont hetzelfde gebied vanaf 2500 ft., dus zoek de zeven verschillen! Na Meigs passeerden we de Navy pier, een pret-pier met onder andere het Shakespeare Theater. Dezelfde pier is ook te zien op een oude ansichtkaart (gedateerd 1915) uit het familiealbum. Het gebouw met de twee torentjes is goed herkenbaar, maar

De Navy Pier anno 1999.



Artist impression van de Recreation Pier anno 1915.



De vliegroute langs Chicago.



voor de rest is er in heel Chicago nog geen hoogbouw te bekennen. Vlak boven ons in de TMA was een gestage stroom van airliners in de afdaling richting O'Hare, een van de drukste vliegvelden ter wereld. Ik draaide landinwaarts ter hoogte van Highland Park inbound de Northbrook VOR. Dit baken staat midden op een verlaten vliegveld en na het passeren van een zeppelin (niet die van Microsoft FS2000, die hangt ergens anders) vlogen we via een aantal meertjes de grens over de naar volgende staat.

Wisconsin
Na enig zoeken vonden we Grand Geneva Airport. Het veld ligt midden in een heuvelachtig vakantiegebied met prachtige bossen, meren, golfvelden, villa's en vele luxe hotels. De landing aldaar was gelukkig al een heel stuk beter dan de eerste. Na de Cessna geparkeerd te hebben naast een bloedmooie radar-equipped Beechcraft twin, liepen we snel naar het airconditioned havenkantoor. Daar trokken we een heerlijke koude Cola uit de koelkast en raakten we in gesprek met de vlieger van de Beech die op zijn passagiers zat te wachten en niks te doen had. Opvallend is dat zelfs een simpel eenbaans (4100 ft.) vliegveldje als dit zoveel te bieden heeft: een 24 uurs fuel service, een pendeldienst, huurauto's, baanverlichting, noem maar op. Er werd zelfs een warbird fly-in georganiseerd en ze hebben ook een eigen

website. Na de take-off in zuidwestelijke richting scheerden we eerst laag over het Lake Geneva en vervolgens draaiden we zuidwaarts richting thuishaven in Illinois.

Crosswind

We zagen onderweg overal kleine vliegvelden liggen. Bij een motorstoring hoef je daar echt niet een weiland in te duiken, je kiest maar een vliegveld uit. Op Aurora, een gecontroleerd veld waar ik al een paar keer eerder was geweest, maakten we onderweg een touch and go. Op Clow Airport stond inmiddels een zeer stevige crosswind uit 230 met 25 knopen. Weinig flaps gebruiken dus, maar ik mocht niet te laag over de shopping mall scheren op final voor runway 18. De landing was veilig maar weer niet de mooiste, de smalle landingsbaan en de crosswind speelden mij parten. Het leek wel of ik op een liniaalje moest landen. Ik besloot terstond om nog maar een circuitje te maken. De laatste landing was ok, althans goed genoeg om er naderhand geen last van te hebben.

Lichtshow

Aan boord van de KLM Boeing 747, op terugreis naar Amsterdam, zag ik het resultaat van deze hete dag. 's Avonds hadden zich boven Canada enorme cb's ontwikkeld, model aambeeld, die optorenden tot ver boven onze vlieghoogte FL300. Ze leken wel lampenkappen, inwendig diffuus verlicht door bliksemschichten, als een gigantische lichtshow. Vuurwerk als slotstuk van een prachtige vliegdag.

Enige uren later hoorde ik dat op diezelfde mooie avond John Kennedy Jr. was verongelukt in zijn Piper Saratoga op weg naar Martha's Vineyard. De heiligheid is hem noodlottig geworden.

Tekst en foto's: Ron Norp



Het instrument panel van de nieuwe Cessna 172.