

Kleine luchtvaart: storm op komst

(maar geleidelijk verbeterende condities)

**FDC 1/9731 SPECIAL NOTICE - DUE TO
EXTRADORDINARY CIRCUMSTANCES AND FOR
REASONS OF SAFETY. ATTENTION ALL AIRCRAFT
OPERATORS, BY ORDER OF THE FEDERAL AVIATION
COMMAND CENTER, ALL AIRPORTS/AIRDROMES
ARE NOT AUTHORIZED FOR LANDING AND TAKEOFF.
ALL TRAFFIC INCLUDING AIRBORNE AIRCRAFT ARE
ENCOURAGE TO LAND SHORTLY.**

Hiermee begon de ramp, die zich over de general aviation-sector voltrok op de morgen van de elfde september. Als gevolg hiervan lag de gehele bedrijfstak wekenlang lam. Men begint zich echter weer ietwat te herstellen van de totale ban die na die fatale dag werd uitgesproken. Zo werd halverwege oktober de 'normale' situatie hersteld in grote delen van de USA, al bleven de grote stedelijke gebieden gesloten voor VFR-GA, of op z'n minst gebonden aan sterke restricties. Reclamevliegen, landbouwvliegen en sightseeing blijven tot nader order helemaal verboden.

AOPA in actie

De inspanningen van de AOPA, in het lobbyrijke Amerika een factor van belang, waren hier mede debet aan, zij het dat de agressieve houding van de organisatie ook een aantal Amerikanen in het verkeerde keelgat is geschoten. Dat deze pleziervliegers zich zo geweldig druk maakten om weer in hun Cessna's te gaan rondsnoeren, terwijl het land zich in een diepe crisis bevond, ging er bij sommigen niet in. Dat de AOPA met name ook de zakelijke belangen van de leden verdedigt, die niet zelden hun business volledig zagen instorten, is natuurlijk de reden.

Gevangen vliegtuigen

De gevolgen waren immers immens. Meer dan 41.000 vliegtuigen zaten gevangen op velden waar zij niet thuishoorden, en konden door allerlei (tijdelijke) maatregelen niet meer vertrekken. Talloze vliegscholen, die aan de rand van hun economische levensvatbaarheid verkeerden, waren binnen enkele dagen na de ramp failliet, omdat geldverstrekkers hun krediet opzegden. Weliswaar is

overheidssteun toegezegd, zeer ongebruikelijk in de USA, maar verwacht wordt dat velen desondanks niet zullen overleven.

De maatregelen die de dagelijkse vliegpraktijk aantasten zijn legio. Een nieuwe (langdurig-tijdelijke) maatregel verbiedt een vlucht onder de 3000 voet binnen 3 nm boven sportwedstrijden en andere mensenverzamelingen. AOPA-president Boyer vindt de maatregelen gezien "de spectaculaire aard van de gebeurtenissen begrijpelijk", maar stelt dat een onredelijk druk op piloten wordt gelegd om uit te zoeken waar en wanneer dergelijke gebeurtenissen plaatsvinden. De AOPA werkt momenteel samen met de autoriteiten om regels op te stellen waar piloten zich redelijkerwijs aan kunnen houden. "In de tussentijd dienen piloten zich te conformeren aan de bedoeling van de wetgeving. Tenzij men door ATC wordt geleid dient men weg te blijven van stadions en andere oorden waar mensenverzamelingen zouden kunnen plaatsvinden", zo wordt geadviseerd. De maatregelen ten aanzien van kerncentrales, grote bruggen en andere kwetsbare objecten die meer recent zijn afgekondigd, vergroten de onduidelijkheid nog eens.

Schieten, dan vragen

De naleving van de regels wordt stevig aangepakt. In het weekend volgend op de ramp zijn verschillende toestellen zelfs met de inzet van F-16's tot landen gedwongen. Andere toestellen, die volkomen tegen de NOTAMS in vertrokken zonder transponders aan, zijn in de weken volgend op de ramp tot landen gedwongen, waarbij dikwijls de hulp van andere piloten in de buurt moest worden ingeroepen. Met name de veelheid aan nieuwe verboden/bepaalde gebieden baart zorgen, aangezien de bestaande kaarten niet onbepert van amendementen kunnen worden voorzien, zonder verregaande verwarring te stichten.

De AOPA benadrukt dat elke piloot

General aviation: geen vrolijkheid meer in de USA.



de onderscheppingsvoorschriften nog maar eens goed door dient te nemen, aangezien deze wel eens actueler kunnen worden dan ooit tevoren. "De AOPA heeft zich altijd verzet tegen een niet-vragen-maar-schieten-politiek (no-questions-asked shoot-down policy)", zegt AOPA President Phil Boyer. "Maar in deze buitengewone tijden moet een organisatie van piloten zich misschien afvragen of het verstandig is zich te verzetten tegen een maatregel waarvan onze regering gelooft dat deze in het belang is van de nationale veiligheid."

De AOPA eist wel dat defensie elke maatregel neemt om te voorkomen dat een onschuldige wordt neergeschoten, inclusief de zekerheid dat de onderscheppende piloot kan communiceren op een VHF-frequentie met de burger in kwestie. De kwestie wordt alleen maar nijpender gezien het grote aantal verboden gebieden dat waarschijnlijk zal worden ingesteld, met name rond nucleaire en anderszins gevoelige industriële complexen.

"De consequenties van miscommunicatie zijn nu potentieel dodelijker dan ooit", stelt de AOPA-topman.

Nederland: rust

Een rondvraag onder een aantal Nederlandse GA-betrokkenen leert dat er in praktische zin eigenlijk weinig van een crisis te merken is. Door de overheid werd aanbevolen om de situatie rond het afsluiten van deuren en hekken nog eens onder de loep te nemen, maar daar is het eigenlijk bij gebleven. Zelfs degenen die sproeiervliegtuigen opereren hebben met weinig overheidsbemoediging te maken. Een weigering van de verkeerstoren om leerlingen van de radiotelefonie cursus toe te laten voor een 'kijkje in de keuken' was een van de weinige merkbare effecten, die echter meteen ook de futiliteit van dit soort maatregelen weerspiegelt. Op middellange en lange termijn worden wel ernstige economische

effecten verwacht, zij het niet helemaal negatief. Laurens Balm van Dutch Flight Support verwacht zelfs een lichte toename van de belangstelling voor luchttaxi-achtige diensten en zaken als fractional ownership in de klein-zakelijke luchtvaart. De recreatieve luchtvaart zal wel klappen krijgen, maar had die in een verslechterend economisch klimaat toch gekregen, is de algemene indruk. Noud Frans van Kempen Airpark verwacht dergelijke effecten misschien op de lange termijn, maar zeker niet de eerste jaren.

Jacobs van AOPA ervaart over de hele lijn iets meer controle, iets striktere uitleg van regels en voorschriften, oftewel iets meer 'overheid' bij de dagelijkse gang van zaken. Op lange termijn zal niet veel invloed voor de sector beklijven. "Tot 6000 kilo kun je niet veel uitrichten met een toestel, dus helaas zal een would-be terrorist altijd naar een zo groot mogelijk toestel omzien."

De Nederlandse Vereniging van Luchthavens heeft de leden opgeroepen extra-alert te zijn op bestaande procedures, zoals het vooraf-aanmelden bij de havendienst van elke vertrekkende vlucht. Bijzondere maatregelen zijn ook van de zijde van de autoriteiten verder niet ontvangen, aldus een havenmeester.

Langere termijn

Een lange-termijn-gevolg van de effecten in de grote luchtvaart ligt volgens sommigen wel in het verschiep voor de GA, met name voor de opleidingen. Nu al is een aanmerkelijke teruggang van het aantal aanvragen en inschrijvingen merkbaar. Gesproken wordt van 10 tot 30% minder. Op lange termijn is wellicht een lichtpuntje zichtbaar. "Maatschappijen zullen uiteindelijk iets terughoudender worden bij het inzetten van extreem grote toestellen", stelt een vliegschoolhouder. "Een trend die door sommigen zelfs onafhankelijke van de ramp al is

Ik heb mijn toestel droog gevlogen

Ralph Fisher, Florida, is een VFR-piloot die zijn eigen C-172 vliegt vanaf het veldje Tampa-North, in Florida. "De stilte boven Tampa was bijna griezelig. Zo'n grote stad, zonder één toestel in de lucht, heel merkwaardig. Dan merk je wel hoezeer je al aan dat geluid gewend bent. Na een paar dagen begonnen de jets weer te vliegen en werd GA ook weer mondjesmaat toegestaan. Maar lang niet alles. Gekke dingen kwamen toen voor: vliegen met instructeur was wel toegestaan, maar een instructeur alleen mocht weer niet vliegen! Leerlingen mochten zelfs solo vliegen in het kader van hun opleiding. Gebrevetteerde piloten zochten toen naar mogelijkheden om hun papieren in te leveren, om weer leerling te worden. Van de gekke, natuurlijk."

En verder, praktische problemen? "Mijn veld viel plotseling onder ECB, oftewel 'Extended Class B', en ik mocht dus niet meer vliegen, aangezien ik geen IFR-rating heb. Lessen nemen mocht wel, dus ik heb maar van de nood een deugd gemaakt en een instructeur ingehuurd. Bijkomend voordeel was de rust in de lucht. Ik kon lekker veel ILS-approaches maken op Lakeland en St. Pete/Clearwater. Nu is die ECB weer opgeheven, maar ik blijf doorgaan met m'n IFR. Veel regionale velden hebben toestellen uit de ECB gebieden te gast gekregen, die erheen gevlogen werden door piloten 'onder instructie'. Die kleine velden, zoals Zephyr Hills, en instructeurs zijn de weinigen die iets aan de crisis hebben verdiend.

Heel bijzonder was ook dat vliegtuigen mochten vliegen in het kader van onderhoud. Als je de bougies gecontroleerd had, mocht je daarna wel een soort checkvlucht maken. Ik heb mijn vliegtuig grondig gewassen en daarna 'droog' gevlogen. Toch een soort onderhoud, of niet soms?"

Ralph Fischer: grounded.



waargenomen: kleiner, efficiënter, rechtstreeks. Daarmee maakt het vliegen als massaproduct, als 'commodity', weer plaats voor een wat meer exclusieve functionaliteit voor kleinere, maar goed-betalende groepen.

Het vervoeren van duizenden rugzaktoeristen voor een habbekrats via de grote hubs kan deels plaatsmaken voor een point-to-point vervoer van de duur betalende zakenreizigers. Een aanvankelijk overschot aan piloten zou daarmee uiteindelijk wel kunnen leiden tot een tekort: een piloot in een 747 vervoert 500 mensen, diezelfde piloot in een TBM-700 slechts vijf.

Afhankelijk van de USA

Als je Pipers importeert, merk je natuurlijk wel het nodige. "Een week was het érg stil. Maar de leveringen van met name onderdelen zijn inmiddels al snel weer op peil. Dat was

overigens geen gevolg van problemen bij de fabrieken, maar domweg omdat alle luchtvervoer plat lag", vertelt Piper-importeur Van der Meulen. "Nu is het gewoon rustig, omdat de hele luchtvaart in Amerika een enorme terugslag heeft gekregen." Of er misschien sprake is van een ietwat gunstiger lange termijn gevolg? "Het enige wat we hier op dat gebied leveren is de Piper Meridian en dan heb je het over de sector zelf-vliegende-directeur eigenaren. Daar zou wel eens wat toename in kunnen zitten, maar dat segment is veel te klein en dat blijft ook te marginaal om daar nu al iets over te zeggen. Bedrijven die nu personeel vervoeren met een airline gaan dat niet met een Meridian doen. Dus daar verwacht ik niks positiefs van. Helaas wel een negatief effect: de professionele pilotenopleidingen, die krijgen een dreun, en daarmee ook toeleveranciers zoals wij."



Laurens Balm (links) en Hans de Graaf van Dutch Flight Support.

Landbouwvliegtuigen

In welk opzicht? "Ik verwacht dat we om te beginnen minder uren maintenance gaan draaien. Maar we hebben het al maandenlang eigenlijk iets té druk gehad, dus ietsje minder mag van mijn wel. Als het chronisch minder druk wordt, is dat een ander verhaal. Dan valt er meteen een stuk werkgelegenheid weg. Op lange termijn zie ik voornamelijk problemen als de dollar minder stabiel zou worden. Stabiliteit is onze grootste wens. Stijging is namelijk niet gunstig, maar daling ook niet. Waardevermindering van een vliegtuig is ook niet prettig, zeker als je net een toestel gekocht hebt."

En landbouwvliegtuigen, ook een onderdeel van je bedrijf? "Tja, toen die belangstelling van de terroristen voor die sector duidelijk werd was er onmiddellijk sprake van een media-hype. Toch is volgens mij en dat is ook al uitgebreid in de media geweest, niet veel gevaar te duchten, omdat het domweg een erg gecompliceerd karwei is om een gevaarlijke stof met een landbouwvliegtuig te verspreiden. Onze secretaris heeft overigens wel een missive gekregen van het ministerie van binnenlandse

zaken, met het dringende verzoek om de landbouwtoestellen zodanig te zekeren dat ze niet meegenomen kunnen worden. Dat hebben we gedaan. Maar dat is ook alles wat we ervan meegekregen. En ook een beetje paniek. Laatst was iemand blijkbaar niet helemaal volgens de voorschriften aan het laagvliegen bij Drachten, en toen kregen we onmiddellijk een telefoontje, of we daar soms aan het werk waren. Maar half september is altijd het einde van het seizoen. Wij hadden onze toestellen eigenlijk al binnen staan."

De AOPA antwoordt bij monde van voorzitter Phil Boyer: "General-aviation-piloten zijn een groep volwassen en verantwoordelijk staatsburgers die van vliegen houden, maar die begrijpen dat er belangrijke veiligheidskwesties spelen tijdens deze crisis. Ofschoon we liever zouden vliegen, kunnen we deze gedwongen 'time-out' misschien gebruiken voor andere zaken. Wees ervan overtuigd dat de AOPA er samen met de Federale overheid aan werkt om het VFR-vliegen weer volledig mogelijk te maken voor GA-piloten. Laten we intussen het beste maken van een moeilijke situatie.



Van de Meulen: "Het sprayseizoen was toch al afgelopen."

Hoe ver de belangenbehartiging van de AOPA in de USA gaat moge blijken uit het volgende. De organisatie gaf via het internet suggesties wat wél te doen, toen het zondagse vliegtriptje plotseling niet meer mogelijk was.

Niks te doen op zondag

Een lid vraagt: "Mijn zes jaar oude zoon en ik hadden de hele zondag vrij gemaakt om te gaan vliegen, wat raadt u aan?"

Boyer suggereert het volgende:

Ga naar kerk, synagoge of moskee om de tragedie te overdenken, en bid voor de slachtoffers en de overlevenden van de terroristische aanslagen.

Geef vrijwillig bloed, sluit u aan bij hulpverlening, of verzamel medische goederen die nodig zijn daarbij. Breng eens wat tijd door met uw

familie, met de televisie uit. Organiseer een discussie met de familie rond de tafel, ga uit met uw weddehelft, speel met de kinderen of neem ze mee naar de film, een museum of toneelstuk. Zoekt u een echte uitdaging, check dan de tafelmanieren van uw kinderen eens. Maak uw oude camera schoon en maak foto's van uw kinderen of huisdieren. Zoek eens uit hoe uw videorecorder werkt, zodat dat lampje '12:00' ophoudt met knipperen. Schrijf een brief naar uw ouders, kinderen of een vriend. Maai het gras. Organiseer een voetbalwedstrijd in de buurt. Sorteert uw platen of cd-verzameling, of uw verzameling luchtvaartbladen. Biedt aan de afwas te doen. En onthoudt: er is nog nooit een man door zijn vrouw vermoord terwijl hij de afwas deed.

Voor degenen die per se iets op luchtvaartgebied willen doen heeft Boyer de volgende suggesties.

"Verbeter uw theorie, lees uw vliegtuighandboek nog eens goed door, of uw VFR-gids, met alle toevoegingen. Vlieg naderingen met uw flight simulator, studeer voor uw volgende examen, werk uw GPS-handleiding weer eens door, werk uw logboek bij, check de data van uw keuring, werk uw Jeppesen bij, lamineer uw brevet, haal de kabel van uw headset uit de knoop (voorzichtig!), mest uw vliegkoffer uit, plan een lange vliegtrip voor volgende zomer, was en wax uw vliegtuig en stofzuig het uit.

Tekst en afbeeldingen: Goof Bakker

VLIEGEN EN VERZEKERINGEN GAAN BIJ ONS NOG STEEDS SAMEN

- 1 Hoge korting op uw autoverzekering geldig voor alle vliegers (ook leerlingvliegers en zowel beroeps- als privevliegers).
- 2 Voordelige en uitgebreide ongevalverzekering, levensverzekering en ziektekostenverzekeringen zonder uitsluiting van het vliegrisico.
- 3 Koopt u een vliegtuig? Vraag ons om een offerte voor een voordelige maar zeer uitgebreide luchtvaartverzekering.
- 4 Wilt u al uw verzekeringen via hetzelfde verzekeringskantoor? Geen probleem ook uw overige verzekering kunnen wij perfect en tegen scherpe premie voor u regelen.

- 5 Wij zijn een onafhankelijk verzekeringskantoor, niet gebonden aan een verzekeringsmaatschappij, dus u krijgt van ons altijd een eerlijk en onafhankelijk verzekeringsadvies.

FRED TEGELAAR ASSURANTIEN



Nieuwe Kerkstraat 36, 3864 EE Nijkerkerveen
Tel.: 033 - 257 26 56, fax: 033 - 253 77 01