

# Demarréren op FL100 De Piper Chieftain



Pieter Schuivens is 'monsieur Tour de France' bij RAS.

In de ruime montagehal van Rijnmond Air Services staat een Cessna 152 van een lokale vliegschool broederlijk naast de smetteloze Cessna Citation van zusterbedrijf Dynamic Airlines. De normale stand van zaken in de inmiddels meer dan veertig medewerkers tellende Rotterdamse bedrijvencombinatie.

Opmerkelijk is alleen dat de RAS-Chieftain ter plekke door specialisten van zuster IAS (International Avionics Service) volledig opgetuigd wordt voor een jaarlijks terugkerende taak: het op duizenden voeten hoogte boven 'La Douce France' relayen van alle radioverkeer, ten behoeve het populaire programma 'Radio Tour de France'.

Pieter Schuivens is 'Monsieur Tour de France' bij RAS. In de linkerstoel van de Chieftain PH-XPI doet hij zijn verhaal, terwijl de specialisten van IAS om hem heen krielen, panelen losschroeven, dradenbomen ontrafelen en nieuwe verbindingen naar de grote radiostack trekken, die achter de piloten in de passagiersruimte opgesteld staat. Da's overigens niet het enige afwijkende aan het toestel: de vele extra-antennes aan de buitenzijde geven het toestel een stekelvarkenachtig aanzien.

*Waar zijn die spullen nou allemaal voor?*

"We zijn een vliegend doorgeefluik tijdens de Tour. Wij verbinden alles-met-alles: de volgmotor met daarop Sjors Fröhlich die achter de karavaan aanrijdt, de reporter die aan de finish staat, de zendauto van de NOS die het geheel naar

Nederland sluist en natuurlijk de regio in Hilversum. Juist een vliegend platform is daarvoor ideaal. Denk maar eens aan de bergetapes. Daar valt natuurlijk elke verbinding weg. Onze Chieftain hangt er hoog boven. Die heeft geen last van toppen en rotsen."

*Volgen jullie het gebeuren visueel, dus VFR?*

"Nee, we vliegen alles IFR, wat overigens niet wil zeggen dat het navigatietechnisch een makkie is. Integendeel. De lucht is zo vol van vliegtuigen boven die tourkaravaan, dat je je ogen en oren toch wel wijd open houdt. Maar liefst vijf heli's en zes fixed-wings cirkelen constant boven het evenement. Het is een vliegend gekkenhuis. Soms wel angstwekkend, maar altijd opwindend. In je oer toetert een NOS-regisseur in Hilversum die in gesprek is met

## van Rijnmond Air Service volgt vliegend de Tour de France



*Vier van de vele antennes. Het ontvangstbereik van de voorste staafantenne heeft de bekende donut-vorm, de achterste schijfvormige antenne 'vult het gat'.*

twee reporters, en in je andere oor kakelt de Franse verkeersleiding. Verkeersleiding 'in het Frans', welteverstaan! Intussen probeer je ook nog de onderlinge communicatie overeind te houden. Ja, de werkdruk is zelfs voor twee mensen behoorlijk groot."

Op dat moment buigt een TD'er zich naar binnen in het toestel en reikt Pieter een gemodificeerde headset aan. "Toepasselijk!", zegt Pieter. "Deze man is het zo aan het

fabriceren dat we links en rechts verschillende signalen in de headset krijgen. Eens kijken hoe dat gaat bevalen."

*Maar de NOS-man achterin, doet die niks dan?*

"Hoezo NOS-man? Er is helemaal geen NOS-man. We doen alles met z'n tweeën. En als ze vanaf de grond vragen om een frequentie te wisselen, of zelfs om een hele andere set in te schakelen, dan

*Klaar voor de Tour de France.*





kruipen een van ons naar achteren. Dat doen we ook nog zelf."

*Geen werk voor beginners dus...*  
"Nee, dit is geen klus voor mensen zonder ervaring, en zeker niet voor piloten met ATC-angst. Gelukkig doe ik dit al voor het derde jaar. En ik vlieg samen met Dinko van Dam, die de tour al zes jaar achter mekaar heeft gevlogen. Wat trouwens ook goed van pas komt is verstand van de Tour zelf. Dat is natuurlijk ook heel praktisch. Dat hebben we intussen ook."

*Zie je nog wel wat van de Tour dan?*

"Op mooie dagen wel. Het is natuurlijk een kilometerslange optocht, die daar beneden door het land trekt. Wat dat betreft hebben we een uniek uitzicht. Maar het is echt een overzichtsfoto die we krijgen. Als drie renners demarreren kan ik je de rugnummers niet doorgeven. Maar samen met het directe commentaar geeft het toch wel een heel bijzonder sfeertje.

Soms is het veel minder en het zicht dagenlang zo slecht, dat we daar boven de bewolking helemaal niks meekrijgen van wat zich beneden afspeelt. Dan vlieg je dagenlang je eigen virtuele Tour,

op de GPS. Ook wel een bijzondere ervaring trouwens."

*Hoe plan je zo'n trip nou?*

"Er valt niet veel te plannen. We maken per dag aan de hand van de te verrijden etappe een soort navigatieplan, met een stuk of vijf waypoints. Het laatste is altijd het vliegveld van bestemming, dat we natuurlijk ook in het gefileerde IFR-vliegplan hebben opgenomen. Punt drie of vier is meestal cruciaal. Daar vindt de belangrijkste fase van de etappe plaats. Daar moeten we echt pal boven hangen als het spannend wordt. Dat is de uitdaging. Het vliegplan beslaat meestal een uur of vijf, terwijl we een afstand afleggen die een gemiddeld toestel in een uurtje doet. Daar begrijpt de verkeersleiding dan dus ook weinig van. Die beginnen wel eens een beetje te knorren. Maar als je dan zegt dat het voor de Tour is, dan is alles goed. Daar zijn ze dan weer heel soepel in. Zelfs in de omgeving van Parijs, met drie drukke vliegvelden, krijg je alle medewerking. De Tour hè, voor hun Tour de France moet alles wijken. Daar gaat het hele land plat voor."

*Tekst en foto's: Gooft Bakker, tenzij anders vermeld  
gootbak@planet.nl*

*Met name in de bergetappes wordt hoog ver boven 10.000 ft gevlogen om de ontvangst te maximaliseren.*

#### Rotterdams één-twee-drietje IAS, RAS en Dynamic Airlines

"We zijn eigenlijk met z'n vieren, want de samenwerking met onze buurman Tulip is erg innig", lacht Karol Henke, manager van IAS, de avionica- en instrumentendivisie van de drie bedrijven.  
"Maar bij IAS doen wij de verkoop en onderhoud van alle navigatie- en communicatieapparatuur. Voor klanten variërend van Vliegschool 16-Hoven tot Transavia. Van een enkele VSI tot een complete glass cockpit. We proberen altijd de eerste te zijn met een nieuwe ontwikkeling. State-of-the-art werken, dat is de uitdaging. Momenteel hebben we hier bijvoorbeeld de eerste Cessna 182 waarbij de oude transponder door een Mode-S-transponder vervangen wordt. Natuurlijk werken we ook voor onze zuster, Dynamic Airlines, die met hun Citation, Merlin, Metroliner of Navajo chartervervoer over heel Europa verzorgt: cargo, personen, vip, medical.  
Mijn collega's van RAS tenslotte doen alle onderhoud behalve de instrumenten. Plaatwerk, motoren, onderdelen: we kunnen eigenlijk alles in huis. Er werken in totaal tientallen technici.  
Heb je trouwens nog een anekdote nodig voor je verhaal? Een monteur van ons is gisteren met een paar boodschappentassen vol olie aangehouden aan de Saoedische grens. "Olie hebben we hier genoeg!", hadden de douaniers gezegd, die het allemaal maar verdacht vonden. Die Saoedi's vliegen natuurlijk alleen maar met turboprops en jets. Hij heeft nog flink wat moeite gehad om uit te leggen dat de olie voor de zuigermotoren van de Aerocarto-fotokist daar toch echt niet te krijgen was.

Voor meer informatie:  
IAS: [www.iasnl.com](http://www.iasnl.com)  
RAS: [www.rasnl.com](http://www.rasnl.com)  
Dynamic Airlines: [www.dynnl.com](http://www.dynnl.com)