

Twee nieuwe Tecnams voor Vlietschool Hilversum vliegen

Italië - Nederland onder wel heel winterse omstandigheden...

Capua – EHHV:



Capua. Nog niks aan de hand.

Een barre tocht was het, afgelopen februari. Maar uiteindelijk knokten twee gloednieuwe Tecnam's 2002JF zich vanuit Capua bij Napels naar Nederland. De PH-VHA, bestuurd door Hans Roskam en Marco van Lieshout, de PH-VHC door John Mijnhout en Valentine Taris. Na talloze meteorologische tegenslagen bereikten de toestellen EHHV, vliegveld Hilversum. Daar zullen ze worden ingezet voor de training, ter vervanging van de Socata Rallye die zo lang het boegbeeld van Vlietschool Hilversum is geweest. Een verslag van Marco van Lieshout.

Capua, zaterdag 11 februari 2006.

Een dag eerder worden de PH-VHA en de PH-VHC in Italië klaargemaakt voor de grote reis. Wij hebben genoeg brandstof voor drie uur; op Capua kun je niet tanken en wij moeten het doen met wat er in de tanks zit. We hebben een route die helemaal langs de kust loopt, maar ook een andere. Na een kort over-

leg wordt gekozen voor de oversteek naar Elba en dan via Corsica naar de Franse kust bij Cannes en Nice. Het weer is perfect: blue skies, weinig wind en eindeloos zicht.

We hobbelen het grasbaantje af en sturen vlak achter elkaar als 'victorhotelalpha-formatie' via verplichte VFR-transitroutes richting de kust ten noorden van Rome. Borgo Isonzo schuift voorbij en we worden van de ene naar de andere frequentie overgezet. Op een gegeven ogenblik vliegen we vlak langs Castel Gondolfo, waar, naar het schijnt, de Paus zijn zomerresidentie heeft. Nog weer later klimmen we naar 4500 voet (1.309 m) en steken over naar Marina di Campo op Elba, waar we een fuel-stop maken.

De take off vanaf dat eiland is best spectaculair: runway 34 heeft iets up slope en aan het eind een forse heuvelrug. Op 200 voet (61 m) moeten we meteen een klimmende rechterbocht maken om op 700 voet (213 m) met-



Tien centimeter.

een weer naar links te moeten vanwege de volgende rug. Daarna valt het eiland onder ons weg en klimmen we rustig naar FL85. Bastia, Corsica, schuift onder ons door met naast ons de witte bergtoppen tegen een strakblauwe lucht. Daarna is het 'feet wet' en begint de lange oversteek over de Middellandse Zee. Bij St Tropez raken wij elkaar even kwijt, na te zijn gedaald om onder een dun wolkendek te kunnen kruipen, maar al snel vliegen Valentine en John voor ons en pakken wij de koers op naar Grenoble.

Grenoble, zondagmorgen, 12 februari

Gisterenavond, bij onze aankomst op Grenoble, was het volgens de meteo zeven graden onder nul. Wij waren zo verkleumd, dat het niet meer tot ons door drong wat dit voor ons vertrek de volgende morgen zou betekenen. John en Hans gaan alvast naar de machines, terwijl wij de laatste METAR en TAF ophalen. Op enige afstand zien wij al dat de twee mannen niet echt 'klaar voor de start' staan, en eenmaal bij hen zien we de oorzaak: ijs. Het lijkt wel alsof de Tecnam's in wit plastic folie gewikkeld zijn. Er zit niets anders op dan wachten totdat de zon voldoende warmte geeft om de kisten te ontdoien. Pas na thuiskomst besef ik dat dit de reden is waarom wij op Dijon vast kwamen te zitten. Een kleine tegenvaller met stevige gevolgen.

Dijon, maandagmorgen, 13 februari.

Ik word wakker en weet even niet waar ik ben:

de hotelkamer is stikdonker door een combinatie van luiken en verduisteringsgordijnen. Ik zoek mijn weg op de tast en even later stroomt het daglicht binnen en besef ik mij dat wij vandaag niet gaan vliegen. Het sneeuwt.

Eenmaal op het veld, Dijon Longvic, zien wij de kisten onder een dik pak sneeuw voor de Breitling-hangar staan. John blijkt een meetlint bij zich te hebben en zo leren wij dat er nu al acht centimeter op de vleugels ligt. Een blik omhoog naar de dwarrelende vlokken zegt genoeg. Dat worden er vandaag nog wel tien!

Vier F16's taxiën langs en vertrekken bulderend richting zonniger oorden, zich niks van zicht of sneeuw aantrekkend. Even later starten zes of zeven Mirages: de Force de Frappe is altijd waakzaam. Gelukkig is de man achter de balie behulpzaam. Hij voorziet ons van allerlei informatie over het huidige en te verwachten weer. Op een groot beeldscherm laat hij de radarbeelden en prognoses voorbij komen en al snel is duidelijk dat wij een ander plan moeten maken: vanaf nu wordt het een lastige vlucht, als wij überhaupt al weg weten te komen...

Dijon, dinsdagmorgen, 14 februari.

Met enige schroom open ik de luiken van mijn hotelkamer. Nou, de sneeuw is zo goed als verdwenen. Maar mist dwarrelt door de straat en het zicht is minder dan 200 meter. Ik herinner mij dit soort zompige dagen waarbij alles vochtig is en weet dat het vandaag alweer niks wordt. De anderen hebben er ook al weinig vertrouwen in, maar we besluiten toch maar naar het veld te gaan. Op het veld is het zicht minder dan 100 meter. Tjonge, wat is dat



Mis. Mist.

triest, twee prachtige Tecnams in zo'n grijze wereld. Op de achtergrond vertrekt ongezien alweer een patrouille van de Franse luchtmacht.

John leert ons hoe je papieren vliegtuigjes kan vouwen die het echt goed doen. Ik lees een tijdschrift. Valentine probeert eveneens te lezen, maar het wil niet erg vlotten. Hans loopt wat rond. Dit wordt een lange dag. Later, het regent nu, staan Valentine en ik in een hangaar wat vliegtuigen te fotograferen en moeten wij toegeven dat dit, ondanks alles, ook wel weer wat heeft. 's Avonds moeten we verkassen naar een ander hotel, want onze kamers zijn – wij hadden vol goede hoop toch maar uitgecheckt – vergeven.

Dijon, woensdagochtend, 15 februari.

Flarden regen achtervolgen voorbij tuimelende wolken. De wind: 21020G30. Maar uit alle meteo-informatie maken wij op dat er een gaatje zit tussen het ene en het andere front, en wij besluiten te vertrekken. Wij stijgen nog wel achter elkaar op, maar via Dijon Tower horen wij dat wij al na tien minuten meer dan vijf mijl uit elkaar zitten. Dat is maar beter ook: als formatie verder vliegen is echt niet verstandig.

Het is bijzonder turbulent en wij snoeren de riemen extra vast aan om niet elke keer met de headset tegen de canopy te bonken. Nu merk je dat een Tecnam 2002 JF een klein vliegtuig is. Elke heuvelrug is een springplank



Shit. Sneeuw.

Eerst een ILS-approach en dan een superstrakke formatielanding: Tecnams? Vreemde jongens, die Hollanders

Keep on smiling...



Een blik omhoog naar de dwarrelende vlokken zegt genoeg. Dat worden er vandaag nog wel tien!

voor de volgende luchtlag die ons te pakken wil nemen, en wij worden naar alle kanten gesmeten. Moeizaam vinden wij onze weg naar het noorden en na anderhalf uur vindt iedereen het welletjes: even uitblazen. Precies op onze

route ligt Sedan. Het veld is prima aanvliegbaar en al snel staan wij naast elkaar op het platform van het verder volledig verlaten veldje.

Na wat zoeken treffen we twee mannen aan die gelukkig een sleutel hebben van een

verwarme ruimte. We praten wat bij en kijken ondertussen naar buiten om te zien of dat gat tussen de fronten hier nu ook echt aan komt. Ondertussen sluiten we ons vliegplan telefonisch via de FIO in Amsterdam. Een Super Puma van de Franse luchtmacht komt boven de baan hangen en even denken wij dat ze ons zoeken. De Fransen verdwijnen weer en de stilte keert terug.

Teruglopend naar de machines, tref ik bij een loods een oude man, die zelf vliegtuigen (MLA) bouwt. Na een korte rondleiding door zijn werkplaats biedt hij mij spontaan een whisky aan. Op mijn beleefde 'non merci, je dois voler et je ne peux pas boir d'alcohol', krijg ik als antwoord: 'ah, vous êtes instructeur?' Genoeg om met een scheve grijns op mijn gezicht in de kist te klimmen.

Sedan, woensdagmiddag.

Wij zijn iets te vroeg vertrokken en merken na airborne dat de geplande route nog potdicht zit met lage bewolking. Maar een beetje westelijker ziet het er goed uit en met wat geluk vinden wij na een kwartiertje een geschikt pad naar het noorden. Eenmaal voorbij de lijn Brussel-Luik klaart het op en bij de Nederlandse grens trekt het helmaal open.



Breitling Bonus

Na een backtrack over runway 20 worden we naar een plek voor een hangaar geloofdst waar het logo van Breitling duidelijk herkenbaar op prijkt. Terwijl wij de kisten afsluiten, komen twee mannen aangewandeld, die een loopdeur in de hangaar openen. Valentine was nieuwsgierig en gaat even kijken. Daar staat het hele team. Het woestijnzand zit er nog op van de show in Dubai die ze het afgelopen weekend hadden gegeven.

ILS voor beginners...

Wij hadden een ILS-approach op Dijon aangevraagd en na enige aarzeling - twee van die kleine kisten met ILS? - kregen wij toestemming in de vorm van een 'tres bien, report long final'. Hans legt me uit wat ik moet doen (niet meer naar buiten kijken, goed op de instrumenten letten en kleine correcties maken om precies op het glijpad te blijven) en even later intercepten wij de ILS. De PH-VHC voorop. Valentine meldde kort na de landing 'first aircraft runway vacated' en een seconde of twee later zetten wij onze kist aan de grond. Je voelde gewoon de aandacht vanuit de toren. Eerst een ILS-approach en dan een superstrakke formatielanding: Tecnams? Vreemde jongens, die Hollanders.

Tijdens de planning hebben wij constant rekening gehouden met de onmogelijkheden van het Franse en Belgische luchtruim. Wij waren gewaarschuwd voor verkeersleiders die geen Engels spreken, voorbijrazende mirages en een ondoordringbare wirwar van restricted of prohibited areas. In werkelijkheid worden wij in Frankrijk keurig in het Engels geholpen en blijkt België een eitje: wij hebben twee keer radiocontact met Belgocontrol. Eenmaal om ons het land in te melden en eenmaal om het land weer te verlaten.

Hilversum, woensdag, namiddag.

Op final 25 zie ik ineens dat er overal mensen staan. Langs de baan, op het platform bij Vlieg-school Hilversum, echt overal. Er wordt gezwaaid en gefotografeerd en eenmaal met de benen op de grond was is er champagne. Wat een ontvangst! Dat is echt de stempel op een geweldig avontuur.

Almere, nacht van woensdag op donderdag, 16 februari.

Ik kan niet slapen, ondanks de vermoeidheid. In de vijf dagen dat wij weg zijn geweest, hebben we zoveel meegemaakt dat het gewoon even moet bezinken. En mijn lichaam schudt nog zachtjes na van de turbulentie boven Frankrijk. Na een kop thee kruip ik mijn mandje weer in en ik slaap nu wel. Ik droom niet eens van vliegen. Dat mag over twee dagen weer. ✈



Zo kan het ook.

Beide vliegtuigen zijn uitgerust met onder meer een mode S transponder, een VOR en een ILS/VOR en twee radio's. Alle mogelijke alternatieven zijn op papier uitgewerkt en tevens in de GPS geladen.



Whisky? Non merci, je dois voler et je ne peux pas boir d'alcohol