

IK EN DE CESSNA

(of de belevenissen van een simulatie-vlieger)

De “echte” vliegers zijn duidelijk in hun mening : vliegen op een computer is als het eten van soep met een vork.

Toch, en dat zullen de professionals zeker wel beamen, zijn naast fantasie en kennis ook concentratie en ervaring van veel belang.

En daar zit je dan, volledig geïnstalleerd, klaar voor de start. Alles is in gereedheid, *flight plan* ingediend, en de meteo geraadpleegd. Toegegeven, *preflight inspection* doe je vanuit je stoel, waarbij overigens stuurvlakken en alle relevante bewegingen van nabij zichtbaar gemaakt kunnen worden.

De *checklist* is doorgenomen en de *tower* is op de hoogte van het doel van onze vlucht : het oppikken van een reclamesleepnet met de tekst “FS RIJNMOND - SKY HIGH”. Rollende in de richting van baan 06 - 24 op Rotterdam Airport waarschuwt de toren *hold position and give way to the DC - 10*, die nog voor ons zal gaan starten.

Het is uitstekend vliegweer, mooie witte stapelwolken, die volgens de meteo op 5000 ft ruimschoots boven de geplande vlieghoogte zullen blijven. De motor draait met het vertrouwde geluid en alles is klaar voor de start.

Met de baan recht vooruit komt de toren al spoedig met de mededeling *cleared for take off* en daar ga je dan, geconcentreerd kijkend naar je instrumenten en naar alles wat er buiten gebeurt, tot het toestel los is van de grond. De reclamesleep ligt gereed, de *batsman* is gereed en het belangrijke moment moet nu komen.

ACTIE ! *Full power*, flitsend met de neus stijl omhoog als een zwaluw, die plotseling van richting verandert tot de dreg de sleep te pakken heeft Het is gelukt, hoewel het *stall warning signal* plotseling luid en duidelijk waarschuwt, dat er iets mis dreigt te gaan.

Geen paniek, heeft men mij altijd geleerd en ik zorg, dat ik de zaak volledig onder controle heb, zoals een vlieger dat uiteraard betaamt.

Door de plotselinge en snelle beweging omhoog raak ik toch even uit mijn evenwicht en vallen kaarten en alle vluchtgegevens tussen mijn benen op de grond en wat zeker zo erg is schiet de bril van mijn neus. De *headset* is bovendien losgeschoten, waardoor de communicatie met de toren is verbroken.

Daarom zo snel mogelijk geprobeerd de strak aangetrokken veiligheidsriem los te maken om de gevallen papieren bij elkaar te zoeken. Achterover liggend en nog steeds *full power* vliegend in de richting van de witte wolken geeft dit wel enige coördinatieproblemen.

Het gevolg hiervan is, dat de kans op overtrek nog groter dreigt te worden en het toestel in alle denkbare richtingen heen en weer zwaait en een gevaarlijke stand begon in te nemen.

Het stemgeluid van de toren was inmiddels weer te horen. Men probeerde duidelijk te maken, dat het omgekeerd vliegen met de Cessna technisch wel mogelijk is, maar dat de letters van de sleep dan zo moeilijk leesbaar zullen zijn.

De koers was pal west. Zodoende was binnen enkele minuten het Westland met al het glas van de tuinbouwkassen bereikt. Dit werkte opmerkelijk als een spiegel en kon ik nog steeds ondersteboven vliegend naar beneden zien, dat het toestel de juiste stand nog niet had bereikt.

Ik besloot op dit punt, met uitzicht op de nieuwe waterkering langs de Waterweg via Vlaardingen en Schiedam terug te keren in de richting van Rotterdam. *Report passing* Maassluis meldde ik aan de toren. De verkeersleiding kwebbelde aan één stuk door met vragen als *what is your altitude* en *what is your speed*.

Waarschuwingen gingen uit over een “spookvlieger” in het gebied rond Rotterdam, tot ik mij realiseerde, dat deze drukte mijzelf betrof en dat ik zelf bezig was het evenwicht in het luchtruim te verstoren.

Alpha, Tango, Whiskey *climb straight ahead and maintain 1500 feet*, waaruit bleek, dat men mijn positie duidelijk in beeld had.

Inmiddels was ook een helikopter van de verkeerspolitie langs zij gekomen. Het leek mij, dat de man met zijn vinger onder de helm naar zijn voorhoofd wees, Misschien ook had hij hoofdpijn gekregen van de vreemde bewegingen van de Cessna.

De helikopter kwispelde lustig met zijn staart en dook dan weer links en dan weer rechts van mij op. Dit was reden om met behulp van de *rudder* eveneens kwispelend terug te groeten, maar dit werd door de politie niet in dank afgenomen.

Ik had inmiddels wel gezien, dat ik op de grond werd gevolgd door een sliert van brandweer- en politie-auto's, maar ik bleef waar ik was, veilig, hoog en droog in de lucht.

Het doel van de vlucht met de reclamesleep was in feite het Stadion Feijenoord. De *throttle* en de *pitch attitude* daarom bijgesteld om te proberen zo laag mogelijk over te vliegen en mijn opdrachtgever een goede dag te bezorgen.

In het stadion waren wel enige duizenden mensen te onderscheiden, maar van voetballen was niet veel te merken. Een ieder staarde in Eén richting naar een groot televisiescherm, waarop de bijna wanhopige Rotterdammers probeerden de top van de nationale ranglijst te bereiken.

Drie keer cirkelen boven het stadion bleek voldoende om de bal drie keer in het Feijenoord-doel te zien verdwijnen.

Even bevroop mij de behoefte om op de groene grasmat in het stadion te landen en de blitz te maken zoals het vliegtuigje destijds op het Rode Plein in Moskou.

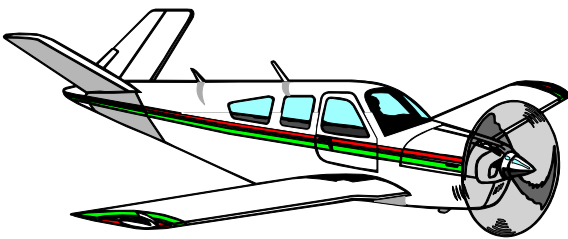
De politie-helicopter, die nog steeds naast mij vloog maakte mij rap duidelijk, dat ik mij aan de regels van het vliegverkeer zou moeten houden.

Terug dan maar naar de luchthaven, waar een zwaaiende menigte mij al stond op te wachten.. Dwars over de baan nu om in het *traffic pattern* in te voegen. *Landing gear down* en *10°flaps* was de volgende actie. Voorzichtig manoeuvrerend en met uiterste concentratie lukte het mij op de *final* te komen. De Cessna daalde met de vereiste 500 ft snelheid om vervolgens de baan recht voor in zicht te krijgen.

Ease the power to idle, flare the nose and land on the main wheels, ving ik op middels de *headset*. Gelukkig was ik het engels uit mijn lestijd nog niet vergeten. Zelfs van de toren klonk een enthousiaste stem met het ongebruikelijke : *Well done, boy* !

Tot plotseling de telefoon mijn concentratie verstoorde en mij tot de werkelijkheid terugriep : mijn goede vriend Frits, de “echte” vlieger, die mij uitnodigde mee te gaan in zijn 172 voor een *local flight*.

En zo kon het gebeuren, dat het *cleared for take off* ons naar voren deed rollen om dezelfde tocht nog eens te beleven.



Tom Kraaijveld