



Instappen

Opstijgen
Onderweg
Landen







Accu's en kou

Net als vroeger in auto's, laat een vliegtuigaccu het regelmatig afweten. Een klein vliegtuig heeft geen moderne elektronica die dingen automatisch uitschakelt als je ze vergeet. En om gewicht te besparen is de accu maar net groot genoeg voor de toenemende energiebehoefte tijdens de vlucht: aanvankelijk had je alleen een radio en startmotor nodig, tegenwoordig trekken ook de GPS-navigatie en de transponder de nodige stroom. Ook als mijn accu aanvankelijk goed genoeg lijkt, lukt het in koudere regionen soms niet om te starten. Dan moet ik de motorkap eraf schroeven en iemand met een auto en startkabels vragen me te helpen. Vervolgens laat ik de motor dan een minuut of tien warm lopen. Maar voor ik de startkabels weer kan losmaken, moet ik de motor uitzetten, want met draaiende propeller kan ik de motorkap er niet opschroeven. Daarna is het zaak om zo snel mogelijk opnieuw te starten, voordat de motor en accu weer te veel afgekoeld zijn.

Toen ik mijn vliegtuig net had, vond ik dit een nogal spannende exercitie. Maar tijdens mijn eerste vlucht door de Baltische staten ben ik geroutineerd geraakt in deze manier van starten. Hoewel de klemmen van de startkabels daar, gemaakt voor de grote Russische vliegtuigen, eigenlijk nauwelijks op mijn kleine accuutje passen.



MUFFINS BIJ DE VERKEERSLEIDING

Bepaalde delen van het luchtruim mag je alleen in met toestemming van de verkeersleider. Zo'n gebied heet een Controlled Traffic Region, ofwel CTR. Het betreft veelal een cirkel van 10 kilometer rondom een vliegveld. Commerciële vliegtuigen bevinden zich meestal op grote hoogte, en vliegen dus goed gescheiden van de zichtvliegers. Maar om te landen moeten ze door de lagere luchtdelen. Omdat verkeersleiders ook daar separatie willen garanderen, mogen zichtvliegers er alleen zijn als ze zich onderwerpen aan strikte instructies. In een CTR is het dus gedaan met de vrijheid-blijheid van de zichtvlieger.

Vlieg je onaangekondigd een CTR binnen, dan heet dat 'infringement', ofwel: schending van het luchtruim. Toen ik net had leren vliegen nam ik het niet zo nauw met deze cirkels op de kaart. Als ik er doorheen vloog vroeg ik heus toestemming, maar soms wou ik alleen snel een foto nemen, en dan leek het me niet zo'n big deal als ik even zo'n CTR schampte. Op een zaterdag werd ik gebeld. Of ik een week eerder daar en daar had gevlogen? Ik kon het niet ontkennen; ik had het luchtruim van Schiphol geschonden. Gelukkig kwam ik ervan af met een waarschuwing. Maar als ik me nogmaals onaangekondigd in het luchtruim van Schiphol zou begeven, zou er mogelijk een boete volgen.

Niet lang hierna ontving ik een uitnodiging om naar het luchtverkeersleidingscentrum op Schiphol-Oost te komen. In het kader van voorlichting en wederzijds begrip wilden de luchtverkeersleiders graag in

contact treden met de piloten die zonder toestemming verboden luchtruim waren binnengedrongen. Een soort heropvoedingskamp dus, maar dan wel met bagels en muffins bij de koffie.

Uiteraard zorgde ik dat ik kon, en ik had een prachtig leerzame dag. In de middag keken we mee over de schouder van de luchtverkeersleiders. Vél effectiever dan een boete!

Sindsdien beveel ik collega-piloten aan om – als ze eens een luchtverkeersleidingscentrum van binnen willen zien – even kort zonder toestemming een CTR in te vliegen. Dan verschijnt er vanzelf een uitnodiging om muffins te komen eten.

