

Vliegen in Florida

Vorbereiding

Het slechte weer in België had er iets mee te maken. Ook het feit dat ik op pensioen was gegaan en dat mijn vrouw in januari verjaart. Ergens in juni 2014 besluiten we om in januari 2015 voor 3 weken een huis te huren in Cape Coral in Florida. Het is niet de bedoeling om rond te trekken zoals we gewoonlijk doen, maar 3 weken ter plaatse te blijven. Overwinteren zoals dat heet.

En door het feit dat we ter plekke blijven, zag ik de mogelijkheid om een droom van mij, nl. vliegen in de US, waar te maken. Op mijn bucket list staat ook 'tussen de groten vliegen'. Wie weet.

Na wat googlen kom ik te weten dat ik een aanvraag moet doen bij de FAA om in de US te mogen vliegen met mijn Europese PPL licentie. Ergens in oktober 2014 stuur ik de aanvraag op.

Ondertussen zoek ik naar een club waar ze Pipers verhuren in de buurt van Cape Coral. Het dichtste bij is Fort Myers en ik vind een club met een Piper Archer. Blijkbaar moet je lid van de club zijn om het vliegtuig te kunnen huren. Zoals bij ons in Ussel. Bovendien blijkt Fort Myers een internationale luchthaven te zijn, met tamelijk wat trafiek. Toch wat teveel hooi op mijn vork denk ik zo. Liever een iets rustiger omgeving.

En zo kom ik terecht bij Naples Air Center (www.naples-air-center.com) waar ze o.a. met Pipers vliegen, en die gehuurd kunnen worden. De luchthaven is Naples Municipal Airport, niet internationaal, vooral gebruikt door privé vliegtuigen, ook jets. Dat moet lukken, denk ik.

Via e-mail neem ik contact op met de club, maar geen reactie.

De moed zakt helemaal weg, zo rond einde oktober. Ik had nog altijd geen bericht van de FAA en op het mosselsouper op VCU krijg ik te horen weinig kans te maken vanwege 9/11 en het wantrouwen tegenover buitenlanders die vliegtuigen komen huren. Ik zou in het beste geval kunnen vliegen met een safety pilot erbij. En dat was niet de bedoeling.

Het blijkt dat 2 van de 9/11 terroristen hun opleiding hadden gevolgd bij een vlietschool in Venice Florida, een dik uur rijden van Cape Coral. Het ziet er allemaal niet goed uit.

Twee weken later, een brief in de bus van de FAA. Alles was in orde om in de US door een FAA examiner gecheckd te worden.

Omdat ik nog altijd geen nieuws heb van de club in Naples, bel ik ze op en het blijkt dat ze me in januari verwachten. Bij de vraag of ik zeker over hun Piper Warrior zou kunnen beschikken, krijg ik als antwoord "Don't worry, we have about 10 of them". Sorry!

We vertrekken op 10 januari naar de US, met o.a. headsets, wat notities over steile bochten en stalls e.d. De spanning begint te stijgen.

Mijn US brevet

Toegekomen in Cape Coral, lees ik zondag 11/01 in mijn mail dat ik op maandag om 10 a.m. verwacht word, om dan het nodige te doen voor het verkrijgen van een US licentie. Het begint nu echt te kriebelen.

Op de vlieschool wordt ik onmiddellijk voorgesteld aan Victor Caliva, chieft flight instructor. Hij neemt de informatie en de checks voor zijn rekening.



Toffe gast. Met veel gevoel voor humor. Valt het u ook op dat hij een das draagt? Blijkt dat iedere instructeur, en zelfs het administratief personeel, een uniform draagt. Ziet ge Steven zo al in Ursel aan de toog zitten? Als Max dan nog een barman outfit zou aantrekken is het helemaal compleet.

A propos, hier geen bar. Niks Vliegeniertje in de hand. Buiten staat een automaat, met frisdranken. That's it.

Omdat het weer op veranderen staat, en in Florida betekent dat al snel dat het geen VFR conditions meer zijn, stelt Victor voor om zo snel mogelijk te gaan vliegen voor de noodzakelijke test. Eindelijk!

Ik moet zeggen dat ik een beetje teleurgesteld was in het toestel N974AC waarmee ik zou vliegen. Het zag er oud uit, met hier en daar verf die afgeblakerd was. In de cockpit rook het naar olie en de tapijten waren er nog erger aan toe dan in de VMX. Maar soit, ik zou vliegen.

Eerste taak: vliegtuig losmaken. Ze staan geparkeerd op de ramp voor de vlieschool, altijd buiten, en zijn met touwen vastgemaakt aan de tarmac.



Maar zoals ge ziet, ze hebben er hier meer dan 1.

Dan de check. Er zijn wel wat verschillen met ons systeem. Voor de externe visual begint, instappen, rechts gaan zitten en checken of de stuurorganen werken door uwe kop buiten te steken. Op die manier kunnen alle roeren visueel gecontroleerd worden. Goed idee, niet?

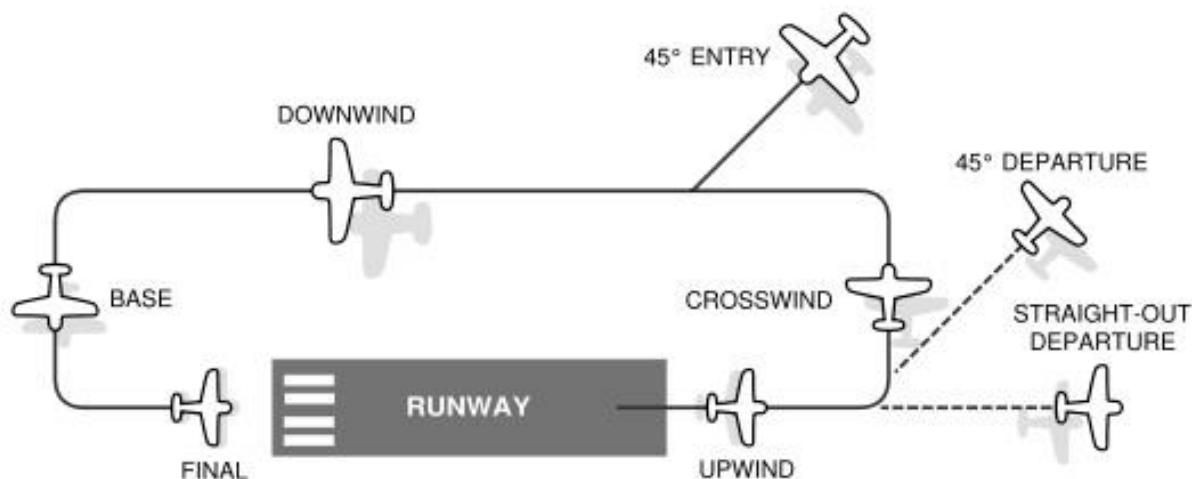
Dan de trim. Bij ons wordt daar amper naar gekeken. Daar wel. Eerst moet de trim helemaal gedraaid worden van voor naar achter. Dat zijn 12 bewegingen. Dan 4 bewegingen vooruit. Dan full flaps, uitstappen en de toer doen. Opvallend is weer de controle van de trim. Als de trim in het verlengde is van het hoogteroer moet het hoogteroer gealigneerd zijn op een streep op de romp. De trim wordt dan helemaal op en neer bewogen en dat moet soepel gaan, zonder haperingen. Anders zou dat kunnen wijzen op beschadigde kabels.

Het draineren wordt niet in een lege spa fles gedaan zoals bij ons, maar in een speciale beker. De benzine loopt in de beker en wordt dan terug in de tank gegoten want een gas houdt het vuil tegen. Ook wordt de motor laatst gedraineerd.

En dan vertrekken. Naples airfield is klasse D. Meestal wordt runway 5 (niet 05) gebruikt. Er is nog een andere baan (14/32) maar daar zijn ze aan het werken.

Er wordt hier opgestegen zonder flaps. Bij 60 kts roteren en dan een pitch aanhouden. Blijkt dat opgestegen wordt aan 70 knopen. Op 500 feet pomp af en landingslichten uit en uitdraaien op 45° op de baan. Klimmen tot 1000 feet. Op 4 miles buiten het vliegveld zijn we uit de klasse D van Naples en kunnen we vrij vliegen.

Het standaard circuit voor VFR, VFR pattern zoals ze hier zeggen, is wel interessant. Anders dan bij ons moet je niet eerst overhead het signalenvierkant vliegen, 500 feet boven circuit hoogte, met het risico dat er 2 tegelijk overhead komen. Neen, voor een links circuit, binnenkomen in een hoek van 45° graden 'beginning of downwind'. Dan rechts draaien naar downwind. Bij het opstijgen op crosswind (500 feet) 45° naar links draaien. Je



ziet dan ook de binnenkomende vliegtuigen goed. Knap systeem.

Voor rechts circuit hetzelfde maar dan omgekeerd. Hier is het zicht iets minder evident maar dat is voor alles met rechtse circuits.

De trim wordt hier gebruikt als stuurorgaan en dus meer belast. Bij ons trimmen we als we de juiste daal- of stijghoek hebben om die dan te behouden.

Hier bijvoorbeeld bij het indraaien op base: toeren verminderen tot 1800, flaps zetten, de stick efkes vooruit duwen en de trim 2,5 keer draaien. Het vliegtuig zal zelf een daalhoek van 3,5° innemen.

Wat ATC betreft, hebben ze in Naples Tower, Ground en een ATIS. En alles gaat hier veel sneller.

Geen "Naples ground, N974AC, good morning."

Neen. "Naples ground, air center 74, on the ramp at alpha 5, request taxi for departure runway 5. Information Zulu received." Alles in ene keer.

"Air center 74, cleared for taxi via alpha, hold short of runway 5 at alpha 1. report when ready."

Tijdens de taxi neemt Victor over want hij wil een jet voor zijn die ook aan zijn taxi wil beginnen . 'If we don't hurry up we are screwed because these idiots will let you wait for 3 minutes although it is not a heavy weight.'

In de lucht moet ik de klassiekers doen. Steep turns, stalls, waaronder een full flaps stall. 2 touch and goes en dan full stop. Drie vliegtuigen staan te wachten

waaronder een jet die mag opstijgen.

"Air center 74, extend downwind." Vic is niet content vanwege die 3 minuten.

Er wordt hier geleaned. Alleen bij het opstijgen, of bij het uit een stall komen worden de power en de mixture knop helemaal naar voor geduwd. Dat heeft te maken met de vochtigheid en de warmte in Florida. Blijkt dat de density altitude van het vliegveld tot 2000 ft kan gaan, terwijl het op zeeniveau ligt.

Na de landing moet ik nog door het handboek van de FAA gaan. Lezen over vergunningen, wat een PPL piloot niet mag doen, wat wel enz. Heel wat regeltjes o.a. ook over air spaces.

Gecontroleerde vliegvelden zijn klasse C of klasse D. Naples is klasse D. De klasse D rond vliegvelden zijn zoals CTRs bij ons, met een straal van 4 miles maar begrensd in de hoogte tot meestal 2500 feet. Daarboven is het klasse E. Dus rondvliegen hoeft niet, maar overvliegen op 2600 is geen probleem. Om een klasse D binnen te vliegen moet er opgeroepen worden op 10 miles en dan sturen ze u naar een reporting point op 3 miles van het veld.

Rondom en boven klasse D is het klasse E.

Klasse E buiten een klasse D begint meestal op 1200 feet en is gecontroleerd, maar VFR heeft geen toelating nodig en zelfs geen radio. Klasse E gaat tot 18000 feet in de hoogte. Onder klasse E is het klasse G tot 1200 feet.

Naast het doornemen van de reglementen moet ik ook een weight and balance opmaken voor het vliegtuig. Om te bewijzen dat ik dat kan. Ze doen het daar wel serieus.

Na in totaal meer dan 4 uur vliegen en manuals lezen, is de vogel, t.t.z. de FAA examiner gaan vliegen. In de figuurlijke en letterlijke betekenis van het woord. Terugkomen op vrijdag is de enige oplossing om mijn FAA airman certificate te krijgen.

Eigenlijk komt dat toch goed uit. Ik moest de low level vliegkaart nog bestuderen om wat vertrouwd te geraken met de air spaces rond Naples. En het weer ziet er toch niet super uit de dagen nadien. Zelfs woensdag een ceiling van 800 feet. Geen VFR.

Vrijdag dus terug naar Naples Airport, iets meer dan een uur rijden. Nog wat met Vic kunnen praten over reporting points en procedures om naar het noorden te vliegen in de buurt van Fort Myers, wat zeker op het programma staat. En dan de administratieve molen door met de FAA examiner.

Ik heb toch de indruk dat de complexiteit van de administratie te maken heeft met 9/11. Bijvoorbeeld het feit dat mijn brief die ik had ontvangen van de FAA niet volstaat, maar dat ze hun eigen copy ook moesten binnenkrijgen van de FAA afdeling waar ik de aanvraag had ingediend. Kwestie van vervalsing tegen te gaan zeker?

Wat de examiner ook vraagt is wat ik zou doen als ik de ATC niet zou begrijpen. "Say again, speak slowly, non native pilot – give instructions in pieces (thanks Manu)" krijgt hij te horen en daarmee is hij blijkbaar tevreden.

Rond 1 uur heb ik mijn Temporary Airman Certificate vast. Het definitieve certificate wordt naar België gestuurd.

Spijtig genoeg is het weer ondertussen veranderd, anders zou ik nog kunnen vliegen als PIC. Maar uitstel is geen afstel. Maandag ziet het weer er prima uit en gaan we samen (mijn vrouw en ik) de lucht in. Het wordt tijd.

Maandag, 19 januari.

D-day. Mijn eerste vlucht als PIC. Even checklist overlopen:

- vliegkaart: check
- ckecklist Piper : check
- frequenties Ground, Tower, ATIS: check
- frequentie VOR vliegveld: check
- plan landingsbanen: check
- echtgenote: check
- kotszakjes: check

Dan bellen voor het weer. Dat is een automatisch systeem via telefoon.

"Naples Municipal Airport. Automated weather observation 1253Z wind 070 05 knots visibility 10 sky conditions clear temperature 12°C dewpoint 11°C altimeter 301.9 remarks density altitude -300 ". Gemakkelijk, toch?

Nog een beetje koud voor Florida, maar tegen de middag was het al 20°C. Lekker weer. De wind was wel toegenomen tot 11 kts, gusting 17 kts. Op baan 5 is dat geen probleem.

"Hi Bea, can I have one of your pipers?"

"Sure hon, the 76 is all yours". De call sign van het vliegtuig is N976AC, maar in de praktijk wordt gezegd "Air center 76". Anders dan bij ons, maar moet kunnen.

Het begint spannend te worden. Ik doorloop de checklist, t.t.z. o.a. eerst instappen en de roeren visueel checken vanuit de rechter stoel. Dan begint de miserie natuurlijk. Ze vragen om naast de gewone meter ook de tachometer te noteren. Geen idee wat dat is. Ik terug naar binnen om te vragen waar ik dat vind. Wenkbrauwen gaan omhoog maar ik kom het toch te weten.

Tijdens de external stel ik vast dat er onvoldoende fuel in de tanks zit. Ik denk vaag aan Annemie die ervoor zorgt dat er de avond voordien getankt wordt. Terug naar binnen met de boodschap dat ik fuel nodig heb. Blijkt dat ze de tanks komen vullen met een tankwagen. Wat een service!



Dan de checklist overlopen. De motor start vlot, de andere checks gaan ook vlot. Tot aan de radio. Heel primitief spul in de 76. Soit.

Op de checklist staat er 'Avionics Master on'. Wat is dat zeg? Het is een tamelijk oude piper en de knoppen duiden soms nog aan waar ze voor staan, soms ook niet. Maar die Avionics vind ik niet. Verdorie, de motor draait al. Niks aan te doen. Engine afzetten en vragen waar die knop staat. Gelukkig is er naast mij ook een piloot zijn checks aan het doen en ik vraag om te helpen.

"Where are you from?"

"Belgiun"

"Oh, what's going on there?" Weer Verviers enz... Zeg me waar die knop staat man!

Hij kruipt in de vlieger. Geen radio.

"This one had a problem with the radio last week, the 75 behind you also, try to get another airplane."

"Oh wait!" Een switch ergens tussen 2 panelen blijkt de oplossing te zijn.

Gewoon opzetten. Hij werkt maar ik hoop dat ik de radio niet verlies onderweg.

OK. De rest van de checklist verloopt normaal. Hoewel het klasse D is moet er geen clearance gevraagd worden voor de startup. Taxiën op de ramp tot waar de toren je kan zien en dan de magische woorden:

"Naples ground, air center 76, at the ramp facing Alpha 5, information Juliet received, request taxi for departure runway 5." Zalig gewoon.

"Air center 76, ... iets wat ik niet versta ..."

"Air center 76, say again"

"Air center 76, you are on Naples Tower, switch to Ground"

Oeps. Niet goed begonnen. Die kloteradio werkt ook maar half. Soms hoor ik niets door de koptelefoon. Dan maar de speaker in de cockpit opzetten als backup.

Om een lang verhaal kort te maken, doe ik de de rest van de checks op A-1, holding short of runway 5. Ondertussen krijg ik gezelschap van 2 andere vliegtuigen (een 2 engines, en een andere piper met als piloot mijne maat die wist van Verviers)

Op het ogenblik dat ik klaar ben om 'ready for departure' te melden, stijgt er een jet op.

Victor (de instructeur die me getest had) had gezegd dat ze me sowieso 3 minuten zouden laten wachten voor de wake turbulence, en dat oproepen geen zin had. Maar mijn buurmannen zijn wel zo slim om al te melden dat ze ready for departure zijn. Ze krijgen inderdaad te horen dat ze moeten wachten, maar ze steken me wel voor om te vertrekken, toen de 3 minuten voorbij waren. Gewoon omdat ze 'ready voor departure' eerder gemeld hadden. First come, first served.

Thanks Vic for your good advice, verdomme!

Als ik dan toch 'ready for departure' meld, weer iets wat ik niet versta, weer een say again, met als resultaat dat ik mijn slot mis en daar zeker 5 minuten moet wachten vanwege het drukke landingsverkeer.

Dan ineens "Air center 76, turn right on runway 5, cleared for take off"

En de lucht in. Yes! Op mijn persoonlijke checklist in verband met het vliegen kan ik zetten:

– Vliegen in de US: check

Op 500 feet 45° naar rechts draaien en dan gewoon doen wat ik wil. Op 1500 feet even Marco Island Airport opzoeken en overvliegen, dan langs de kust draaien naar SE, over wat ze noemen Ten Thousand Islands.



Dan naar het noorden over de Everglades en dan terug via de I75 naar Naples. De Everglades overvliegen is uiteindelijk toch niet zo speciaal, het is veel water en veel groene eilanden, en vind maar eens een plek om een noodlanding te doen. Ik ben er toch niet zo happig op.

De rest is fantastisch. Prachtige landschappen, kanalen, villawijken, golfterreinen, stranden.



Op 10 miles moet er opgeroepen worden. Eerst even de ATIS beluisteren. Maar bij het oproepen wou ik niet meer voortdurend 'say again' zeggen omdat ze zo snel spreken. Nu is het:

"Naples Tower, air center 76, 10 miles east at 1500 feet, information Juliet received, request to land. Non native pilot, speak slowly."

De toren – heel traag en duidelijk:

"Air center 76, runway 5, right hand circuit, report 3 miles east"

Op 3 miles east:

"Air center 76 is 3 miles east"

Toren: "Air center 76, cleared to land runway 5".

Ik had verwacht dat ik zou moeten rapporteren op downwind. Schitterend toch?



Hier de beelden van de landing: <http://youtu.be/d6n2orcQt8o>

Fantastische vlucht! In het vervolg ook vanaf het begin vragen om traag te spreken. De Amerikaanse ATC is gewoon niet te verstaan door die radio, zeker als het druk is.

In ieder geval kan ik op mijn persoonlijke checklist i.v.m. het vliegen nog iets afchecken:

- Veilig landen in de US: check

Ik ben een tevreden man. Volgende vlucht: naar het noorden langs de kust tot Sanibel Island.

Woensdag 21 januari.

Het weer ziet er schitterend uit. Om 7 uur komt de zon op te midden van een blauwe hemel. Even het lokale weerbericht checken. Vandaag voorspellen ze inderdaad een mooie dag, morgen nog warmer maar vrijdag regen. Zaterdag bewolkt.

En vanaf zondag zijn onze Amerikaanse vrienden op bezoek voor een paar dagen. Ik weet niet of die zin zullen hebben in een vluchtje...

Stel dat die regen wat vroeger komt en morgen al zou vallen? Ik bel naar de vliegclub en reserveer direct een vliegtuig. Liefst dezelfde 76 waar ik nu de knoppen weet staan.

Rond 11:30 a.m. kan ik beginnen aan de check van mijn vertrouwde N976AC. Nu loopt alles normaal en kunnen we vertrekken. Vandaag geen gedoe meer met "say again". Elke ATC krijgt te horen dat ik een 'non native pilot' ben. En dat helpt echt. In de filmpjes hoor je trouwens goed wanneer het voor mij is want dan beginnen ze te spreken alsof ik een slechthorende bejaarde ben. Ikke?

Maar een probleem is wel dat die radio nog altijd hapert, wat het er niet gemakkelijker op maakt.

Tijdens de taxi hoor ik wel iets verontrustend zeggen tegen een piloot die wil beginnen aan zijn taxi, dat ze namelijk over enkele minuten zouden veranderen van baan. De wind was aan het veranderen van richting en ze gingen van de gebruikelijke runway 5 naar 23 overschakelen. So what, dacht ik.

Blijkt dat er al een stuk of 5 staan aan te schuiven aan de holding van runway 5, waarvan 3 jets.



Blijkbaar was de toren die verandering al een tijdje aan het aankondigen en wilden de vliegtuigen die op vertrekken stonden nog snel gebruik maken van de runway 5. Ik kan me inbeelden dat een omschakeling van 5 naar 23 wel wat tijd moet innemen, zeker nu runway 14/32 nog altijd buiten gebruik zijn.

Niet alleen is er een file voor het opstijgen, maar ook voor het landen. Zeker een stuk of 8. Ze vallen als duiven op hun kot. Hier zie je een filmpje van een landende jet:

<https://www.youtube.com/watch?v=L8OvVHb1vCo>

En ik heb de pech dat ik de laatste in de rij ben. Zeker 20 minuten wachten vooraleer ik clearance krijg. Ik ben de laatste die vanop runway 5 opstijgt. Met enig leedvermaak zie ik bij het opstijgen de file die al klaar staat aan de andere kant. Ook een stuk of 7.

En ik dacht een rustig vliegveld uitgekozen te hebben. Achteraf vertellen ze me inderdaad dat het de laatste tijd "crazy" was. Crisis in de luchtvaart? Waar?

Op de website zie ik bij het aantal bewegingen dat ze vorig jaar in januari 2014 een gemiddelde hadden van 25 bewegingen per uur (daytime). Op 1 baan. Op piekmomenten moet het dus wel file zijn. Blijkbaar heb ik mijn huiswerk voor de keuze van het vliegveld toch niet zo goed gedaan.

Al bij al, als ik me zo in de file zie staan tussen props en jets, kan ik nog een punt op mijn bucket list afpunten:

- vliegen tussen de groten : check

Omdat mijn vlucht naar het noorden is voorzien, naar Sanibel Island, vraag ik een exit naar het noorden. Niks clearance om links uit te draaien. Dus braaf rechtsaf naar east draaien tot buiten de klasse D en dan koers naar het NW.

Hoewel ik de laatste tijd wat ben bijgekomen, gaat die oude Warrior traag de lucht in. De density altitude is iets van 1200 feet. En dat voel je.

Op de vliegkaart staat dat je op 20 miles van Fort Myers (klasse C) approach moet oproepen, zelfs al ben je in klasse E. Dus ik switch naar de frequentie van Fort Myers approach. Wat is me dat, jong! Onverstaanbaar gekwetter, en geen vrij moment om tussen te komen. Dit zou me nooit lukken. Out of my league om daar met de grote jongens mee te doen. Mocht ik samen met een andere piloot gevlogen hebben zou ik het wel gedaan hebben. Hij de radio en ik de controls. Maar allebei is niet te doen. En zeker niet met die haperende radio.

Ik overweeg nog wel even om de radio niet te gebruiken en toch koers NW te zetten. Klasse E vereist dat niet. Maar ik moest wel het landingstraject kruisen van de jets die landen op Fort Myers. En die hangen daar tussen de 2000 en 1500 feet.

Tegen mijn passagier heb ik toen maar gezegd:

"This is your caption speaking. Due to busy ATC, we have to change our flight plan slightly. We are sorry for the inconvenience."

Ze kijkt me aan zo van "ge meent dat niet!".

Ik ben dan gewoon naar Marco Island gevlogen omdat dat het eerste was dat in me opkomt en omdat ik dan de radio kon wegdraaien van het gekwetter op Fort Mayers approach.

Prachtige eiland.



Mijn passagier die zich ondertussen ontpopt heeft tot een uitstekende cameraman, heeft de vlucht over het eiland gefilmd:

<https://www.youtube.com/watch?v=luk8DURs2AAu>

Terug naar Naples. De Atis geeft nu inderdaad aan dat runway 23 moet gebruikt worden. Voordeel is wel dat het een links circuit is, maar het nadeel is dat ik bij de voorbereiding het reporting point niet heb opgezocht op google earth. Volgens mijn vriend Vic was dat Courthouse. Het gerechtgebouw van Naples.

Bij het aanmelden op 10 miles, verwacht ik dus iets van "report Courthouse". Na nog eens een say again versta ik nog niet wat de toren zegt, en zeg ik alsnog "Report Courthouse, Air Center 76". Ik krijg niet onder mijn voeten. Achteraf hoor ik op de opgenomen beelden van de nadering dat ATC zei "report 3 miles south". En dat is toevallig Courthouse. En met een beetje inschatten van de afstand tot het vliegveld blijkt de melding "Air Center 76 is overhead Courthouse" niet op onbegrip van de toren te stuiten. Case closed.

Nu moet ik wel oproepen bij left downwind runway 23. En dan krijg ik snel een "Air Center 76, turn base, cleared to land runway 23". Als je het verstaat is het best plezant. De landing verloopt prima, en ik heb mijn staart nog niet van de runway af, of er stijgt een jet op. Druk, druk, druk...

Om nog even op de kwestie van de verstaanbaarheid van de Amerikaanse ATC terug te komen. Op een bepaald ogenblik hoor ik een piloot die zich meldt aan de toren zeggen "(callsign) ... flying on Quebec ...". Ik kon er niet bij waarom die gast zei dat hij op een stad in Canada vloog. Dat is wel een eind van hier! Nadat nog een andere piloot iets gelijkaardigs zei, snap ik dat ze daarmee naar de Atis refereerden. Zoals wij zouden zeggen "Information Quebec received", zeggen zij "flying on Quebec".

Het was weer super plezant. Alleen al dat weer!



Na de landing heb ik nog efkes gebabbeld met de "Annemie" van de

vliëgschool. Haar dochter is eigenaar van de vliëgschool, maar komt oorspronkelijk uit de UK. Ze was daar begonnen met vliëgen in een vliëgschool op haar 17, maar is uitgeweken naar Florida vanwege het vele slechte weer rond Londen. In Florida leveren ze een PPL af in 5 weken. Het is dan wel alle dagen, 5 tot 6 dagen per week, ganse dag theorie en praktijk. Bij ons onvoorstelbaar.

De volgende dagen zijn er geen vluchten gepland. Er komt zowaar een dag met regen, en er zal enkele dagen niet kunnen gevlogen worden vanwege teveel wind. Vrijdag bijvoorbeeld 160/20 gusting 31. Cross op de baan bijna.

Bovendien komen volgende week onze Amerikaanse vrienden op bezoek en zal het spannend worden om nog te vliëgen.

En wat minder plezant is, is dat ik verneem dat de toren van Naples toch niet zo gelukkig was met mijn voortdurend "non native pilot, speak slowly". Het was de laatste keer dat ik vloog erg druk, en zo iemand ertussen was natuurlijk niet wat ze dan nodig hadden. Vandaar dat de tower aan de vliëgschool gevraagd had om me nog wat bij te scholen voor de radiocommunicatie, kwestie om die vlotter te laten verlopen.

Dat zal wel voor volgend jaar zijn. De tijd is erg kort voordat we teruggaan naar huis en mijn doel – wat zeg ik? - mijn 2 doelen zijn bereikt:

- vliëgen in de US
- vliëgen tussen de groten.

Conclusie van mijn avontuur

Een fantastische belevenis!

Ik kan iedereen aanbevelen om hier te vliëgen. Het landschap is hier prachtig en het weer is er zeer mooi hoewel er in dit seizoen soms wat teveel wind is om te kunnen vliëgen. Blijkbaar is dat in de zomer wel minder het geval.

Een minpunt is wel de administratie. Ik heb de indruk dat het nog een pak erger is dan bij ons. Maar de vliëgscholen beseffen dat ook en helpen om het opgelost te krijgen.

Blijft natuurlijk ook de ATC. Volgend jaar neem ik mijn ontvanger mee en zet ik me op het vliegveld om gewoon te worden aan het drukke en anders geformuleerde radioverkeer. En ik vraag ook een toestel met een goed werkende radio.

Doen als je de gelegenheid hebt, collega's PPL piloten!

Misschien tot een volgende keer.

Willy

