DOOR: STEVEN LUYS

Pelgrimstocht naar First Flight

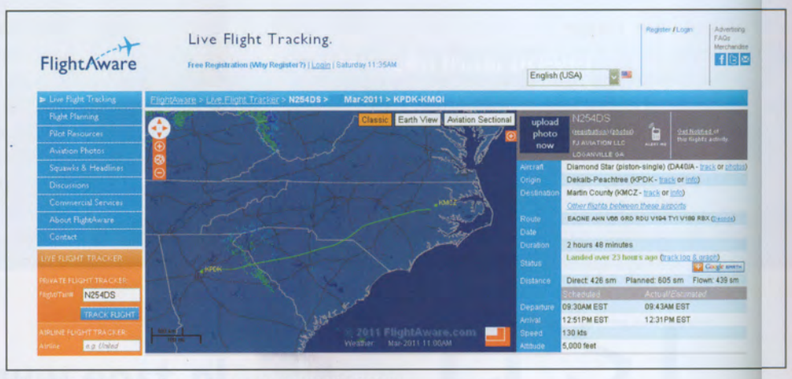
Diamond Star DA-40 N254DS is net aangekomen op First Flight Airport op een manier waarop de goden het zouden hebben gewild.

Ik oefen binnenkort tien jaar de meest fantastische hobby uit die ik kan bedenken: vliegen. En omdat ik dit jaar het geluk had om deze hobby met mijn werk te kunnen combineren, werd het hoog tijd de goden eens te danken. Die goden, die alle toenmalige kennis combineerden om op een wetenschappelijke wijze de kunst van het vliegen te ontdekken, waren Orville en Wilbur Wright. Hun eerste vlucht voltrok zich 107 jaar geleden in Kill Devil Hills aan de ruwe kust van North-Carolina in de Verenigde Staten.

Een vliegtrip naar de geboorteplaats van de luchtvaart stond al jaren op mijn verlanglijstje. En omdat mijn werk me tegenwoordig regelmatig naar Atlanta brengt, lag het plan om naar Kill Devil Hills te vliegen opeens binnen bereik. Ik had vorig jaar bijna tien uur gevlogen op een met G1000 uitgeruste Diamond Star DA-40 in Las Vegas en Chicago. En dus ging ik opnieuw op zoek naar dit type vliegtuig. Ik vond er eentje te huur bij Advanced Aviation op de luchthaven van Peachtree Dekalb (KPDK), een van 's lands drukste zakenluchthavens ten noordoosten van Atlanta. Even bellen en mailen en de boeking was in orde. Weinig poespas of papier, gewoon no-nonsense vliegen, daar draait het bij hen om: leuk!

IFR pelgrimstocht

Omdat het weer in maart nog niet helemaal stabiel is, koos ik ervoor om de 450 NM trip IFR te vliegen. Maar IFR is ook gewoon lekker gemakkelijk omdat je je voor zo'n lange trip in het airways-systeem kunt nestelen. Eerst moest ik worden uitgecheckt en nog snel even vier IFR approaches vliegen om opnieuw IFR current te worden en dat gebeurde op een van de avonden voor de geplande pelgrimstrip. Een deel van die checkout gebeurde na zonsondergang en zo werd ik ook night current en dat zou handig blijken. De avond voor mijn tocht bereidde ik alles voor. Het weer zou inderdaad IMC zijn op het eerste deel van de vlucht. Tevens was er onzekerheid over het weer voor de terugvlucht vanwege een uitdeinend frontje. Ik kocht alle VFR en IFR kaarten,



Live radartrack met weer van vlucht KPDK-KMCZ.

approach charts en nog ander gewicht. Mijn collega Mark, die ik al lang een vlucht beloofd had, ging mee. En ik nam ook instructeur Jay mee: voor de veiligheid, de verzekering en de leut.

Enthousiaste Star

De Diamond Star DA-40 N254DS is een jonge enthousiaste kist. Het toestel heeft slecht 850 uur op de teller en is uitgerust met Garmin's laatste firmware inclusief Synthetic Vision. Ja: dit kun je gewoon in de VS huren voor US$ 165 per uur nat! Door velen beschreven als een sexy vliegtuig en door mij beoordeeld als keurig en precies: met een stick, een onbelemmerd zicht en een weelde aan informatie binnen handbereik. De IFR clearance leek in niets op wat ik had gefiled, maar dat is snel vergeten na het herprogrammeren van het vluchtplan: direct Athens VOR, daarna Chesterfield VOR en daarna as filed. Initially 3.000 ft, expect 5.000 ft one-zero minutes after departure: je kent het refrein wel. En wij op weg,

Iconische foto van de eerste vlucht met het lanceerspoor op de achtergrond.

Marker die aangeeft tot waar Orville's eerste vlucht reikte: in 12 seconden 120 voet ver.

naar de goden.... De NEXRAD radar display op de MFD kleurde groen met enkele gele plakken op onze route. Regen dus, maar hopelijk geen ijs. We hielden de OAT in de gaten, maar die zakte nooit onder de 2° Celsius. De vleugels groeiden ook niet aan, zelfs toen we door een wolk met ijspellets vlogen. Dat gaf enkel wat extra lawaai.

Big lesson learned!

Na ongeveer een uurtje solid IFR braken we uit de wolken in de zon. Onze euforie werd echter getemperd door wat ik nu eigenlijk wel een emergency moet noemen. Ik bleef met mijn horloge achter de master battery switch haken toen ik me bukte om een approach kaart op te rapen. Daardoor werd de G1000

DOOR: STEVEN LUYS

en autopiloot uitgeschakeld. Snel aanschakelen loste het probleem nog niet helemaal op: het duurde ruim een minuut voordat de ADHRS weer beschikbaar waren. Maar het was erger dat we niet meteen doorhadden dat beide radio's naar 121.5 waren teruggeschakeld, waardoor we niet meer in contact met ATC stonden. De transponder stond ook niet meer aan en dat alles zonder aanwijzing voor de piloot, dat er iets mis was. Eigenlijk hadden we de checklist opnieuw moeten uitvoeren, maar daar dachten we niet aan tijdens het opnieuw stabiliseren van vliegtuig en de ADHRS. Big lesson learned! Na een minuut of twee gedraai aan de knoppen was alles weer in orde.

Even later beseften we dat de endurance van het vliegtuig groter dan die van onze blaas. We besloten dus om eerder te landen dan voorzien om het toilet (nou ja: de bosjes) op te zoeken en te tanken. Na een RNAV (GPS) approach landden we in de middle of nowhere: Martin County Airport (KMCZ). Na twintig minuten wachten kwam de fuel-dame opdraven. Meteen hadden we door dat we de drukte van Atlanta achter ons hadden gelaten en die hadden geruild voor de kabbelende wereld van laid-back southern US.

First Flight Airport

Het laatste deel van onze trip naar First Flight Airport (KFFA) waar de Wrights voor het eerst vlogen, deden we in VFR. We zorgden er uiteraard wel voor dat we buiten alle actieve militaire airspaces bleven. In een van die zones zagen we 4.500 ft schuin onder ons een Sikorsky Coast Guard helicopter die heel veel golven veroorzaakte bij een winch-up oefening.

Weldra kwamen de Outer Banks in het zicht: een serie schiereilanden die het vaste land probeert af te schermen tegen Atlantische stormen. Op deze plek bleek volgens de statistieken de meeste wind te zijn in continental US en daarom kwamen de Wrights hier hun eerste zwevers testen. Er ligt ook een gigantisch duin waarvan lanceren gemakkelijk was en het zand bood een zachtere landing voor de fragiele constructie van hun materiaal.

Op die duin is nu een groots monument geplaatst dat ik als marker gebruikte om downwind, base en final af te kondigen op de First Flight Airport traffic frequentie. Een lekkere landing tussen de hoge sparren en we waren op de heilige bodem van Kitty Hawk aangekomen en op de manier waarop de vlieggoden het gewild zouden hebben.

Monument en museum

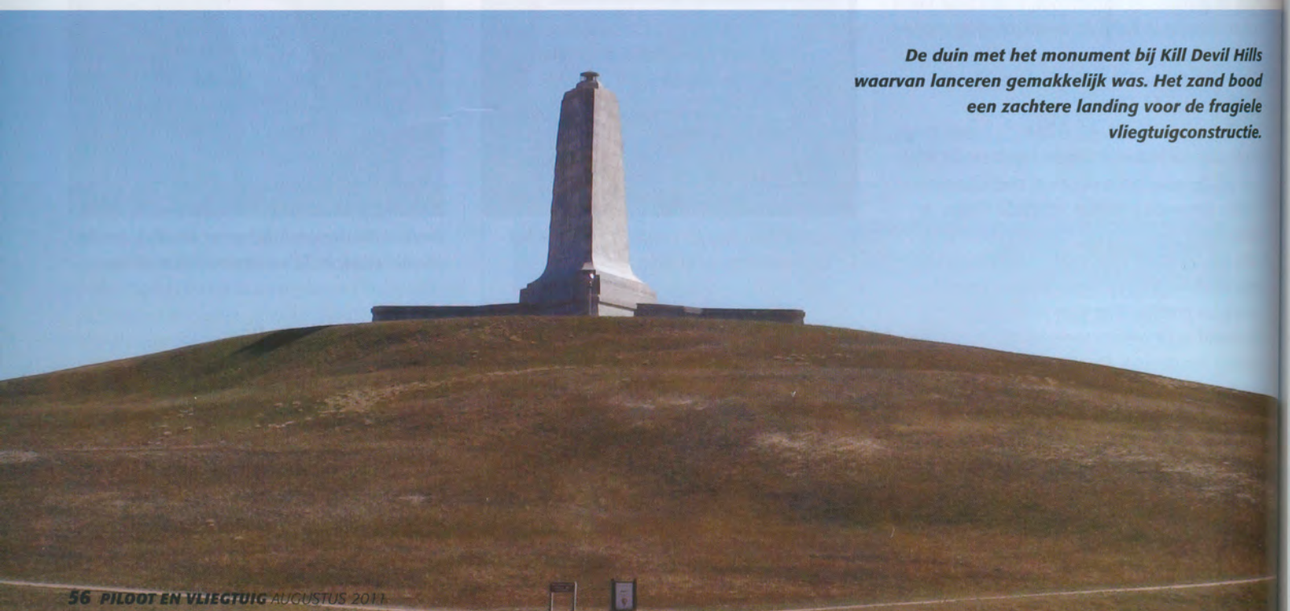
Ik zette de obligate stempel in mijn vliegboek als ultiem bewijs van mijn pelgrimstocht. We beklommen de duin met het monument en van daar zagen we de oceaan, de plaats waar de eerste vlucht plaatsvond, de barakken waarin de Wrights leefden tijdens hun vliegtests en het museum. De plaatsen van de eerste vluchten zijn gemarkeerd met granieten blokken, eerste vlucht door Orville: 120 ft, tweede door Wilbur, 175 ft, derde opnieuw door Orville, 200 ft en ten slotte de laatste door Wilbur, 852 ft. Allemaal op 17 december 1903, nog niet eens zo lang geleden.

Het museum beschrijft hun verhaal en hun wetenschappelijke aanpak. We zien hun windtunnel, hun vleugelmodellen en uiteraard hun Gliders en de Flyer: het eerste gemotoriseerde vliegtuig. Die mannen waren aerodynamici, vliegtuigbouwers, motoristen én piloten!

Welcome in North-Carolina.

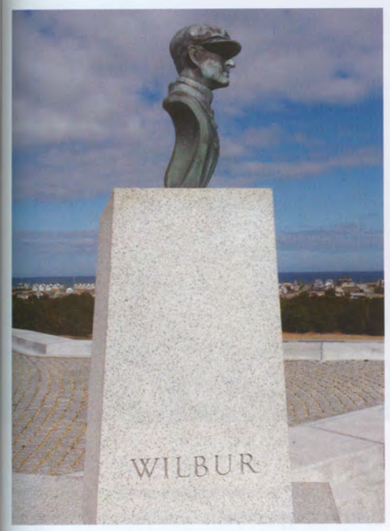
Terugvlucht naar Atlanta.

Garmin G1000 cockpit met synthetic vision.



De duin met het monument bij Kill Devil Hills waarvan lanceren gemakkelijk was. Het zand bood een zachtere landing voor de fragiele vliegtuigconstructie.

Fuel in the 'middle of nowhere' op Martin County Airport.



Wilbur Wright die samen met zijn broer de gemotoriseerde vlucht op een wetenschappelijke verantwoorde manier uitvond.

Scary

Van al die informatie kregen we al snel honger. Een broodje aan de kust, meer moest dat niet zijn als nederige pelgrims. Na drie uur op heilige bodem, vertrokken we opnieuw westwaarts. Het was al laat en we vreesden dat de FBOs die ons brandstof konden verschaffen zouden sluiten. Instructeur Jay had een krachtige app op zijn Ipad waarmee hij zocht en zocht totdat we een airport vonden met een FBO die laat open was. Dit bleek Monroe Executive (KECQ) te zijn, de zakenluchthaven ten zuiden van Charlotte.

Het was al donker en er zat een Dassault Falcon jet achter me aan. Het werd dus een nachtlanding met hoge snelheid tot in short final: heerlijk. De laatste leg terug naar Peachtree Dekalb in Atlanta werd IFR gepland. Het weer was ondertussen opgeklaard en van het voorspelde slechte weer waren enkel wat wolken tot 6.000 ft over. Aangezien we op 6.000 ft kruisten, vlogen we in en uit die wolken. 's Nacht is daar theoretisch niets van te zien, maar de flitsen van onze strobes verraadden elke wolk. Het was een leuk spel om dan de strobes uit en het landingslicht aan te schakelen. Zo leek het wel alsof we telkens in een tunnel op witte muren invlogen: scary!

Vectors naar de ILS van runway 20L, met een sidestep naar 20R brachten ons terug in Atlanta met alle voeten op de grond. Het was een prachtige vliegervaring. De goden werden bedankt en mijn tweede vliegdecennium mag aanvatten. Wat een prachtige hobby!

REAGEREN? STEVEN.LUYS@ABEAM.BE VOOR MEER AVONTUREN EN DE VIDEO: WWW.ABEAM.BE

Orville Wright, niet alleen de eerste piloot dankzij kop-of-munt, maar vooral door vernuft en doorzettingsvermogen.