



Met 500 km/h over de A9

Tekst **Ralph Fischer**, foto's **René Oudshoorn**

Een beetje uitgekeken op het grijze dashboard van je middenklasser? Probeer eens wat anders, een Boeing bijvoorbeeld. De professionele vliegsimulatoren op Schiphol zijn nu ook voor niet-piloten toegankelijk, *AutoWeek* werd uitgenodigd het eens te proberen. *Ready for take off*. Maarre ... is dat eigenlijk een beetje te doen als je alleen een auto kunt besturen?

Terwijl we Schiphols Kaagbaan veel te snel en in een veel te schuine hoek op ons af zien komen, vecht ik met de besturingsorganen. Op hetzelfde moment gaan ook de waarschuwingssystemen in de cockpit er vol tegenaan: "Terrain, pull up. Terrain, pull up." Ik weet met hulp van instructeur Vincent Ruiz net te voorkomen dat het echt verkeerd afloopt ("Als de schermen voor je rood worden, weet je dat het echt hebt verknald ...") en we komen op het asfalt met een ferme dreun, die ons een stukje uit onze stoelen slingert. De virtuele passagiers achter me moeten hebben gedacht dat hun laatste uur had geslagen. Je hebt echt je handen vol aan zo'n complexe 'kist' en zover ik al de illusie koesterde dat ik 'dat ding wel even foutloos aan de grond zou zetten', is die nu vervlogen. Een tweede poging heeft meer succes, omdat ik nu goed in gedachten houd wat me bij de briefing voor de vlucht is verteld. Want de 'vlucht' die je tegenwoordig zelf in een verkeersvliegtuig kunt maken (zie kader Zelf vliegen) begint in een klein klaslokaaltje op Schiphol-Oost. Instructeur Vincent, piloot en tevens eigenaar van simulatorverhuurbedrijf

Flyanairliner, geeft een beknopte uitleg die voor mensen die normaal met vier wielen op de grond staan goed te volgen is. Het compleet doorgronden van een complex verkeersvliegtuig is natuurlijk te veel gevraagd, maar evengoed leer je op een begrijpelijke manier over de basisprincipes van het vliegen. Wanneer we ons in de vliegtuigcockpit vastgespen, zou je compleet geïntimideerd kunnen worden door de complexe brij van beeldschermen en metertjes van deze



Iets ingewikkelder dan het dashboard van je Astra ...

100 procent realistische cockpit. Goed dus dat even daarvoor de belangrijkste bedieningsorganen en hun functie er voor ons zijn uitgelicht.

Vliegramp

Na nog twee landingspogingen op Schiphol, waarin ik snel vorderingen maak van het niveau 'vliegramp' naar het iets betere 'substantiële schade aan het landingsgestel en nog steeds geen uitzicht op een vaste aanstelling' stijgt ik iets te sportief weer op ("Je gebruikt ongeveer 160 procent van het vermogen dat je nodig hebt!") richting het blauwe zwerk. Bij zo'n scheut gas word je ook echt stevig in je stoel gedrukt. Al is je vlucht gesimuleerd, 'echt' is het in zekere zin wel, je vergeet geconcentreerd vliegend al snel dat je virtueel op pad bent. Met dank aan de realistische bewegingen van de simulator, de vrij natuurgetrouwe beelden door de cockpitramen en het complete instrumentenpaneel. Een vliegsimulator van het meest geavanceerde niveau zoals deze kost 12 miljoen euro (tegenover ongeveer 30 tot 35 miljoen voor *the real thing*, zoals een Airbus A320 of Boeing 737),



Eerst de klas in voor de noodzakelijke theorie!



Zelf vliegen?

Iedereen die dat wil, kan deze vliegervaring onder begeleiding van een beroepspiloot zelf meemaken op Schiphol-Oost. Je kunt kiezen uit simulatoren voor de Boeings 737 en 767, de Airbus A320 en de Dornier 328. De simulatoren staan bij een professioneel instructiebedrijf, je moet dan ook een korte veiligheidscheck ondergaan en van tevoren een kopie van je identiteitsbewijs opsturen of mailen. Het bedrijf Flyanairliner verhandelt instructietijd aan geïnteresseerde particulieren en bedrijven. Vliegen in een bijna echt verkeersvliegtuig is een bijzondere ervaring en dat heeft een prijskaartje: een uur vliegen, voorafgegaan door een briefing van een halfuur, kost € 549. Je kunt de tijd eventueel met zijn tweeën delen. Volgens Flyanairliner (www.flyanairliner.nl) is verder vrijwel alles mogelijk. "Spelen of serieus vliegen, in real time naar Londen, landen in Hong Kong, noodsituaties oefenen, het kan allemaal. Er is ook een cursus voor mensen met vliegangst. Door met een ervaren piloot, die alles rustig uitlegt, in de cockpit te stappen, leer je het vliegen beter begrijpen. En je kunt vaststellen hoe veilig een vliegtuig eigenlijk is, zodat je je minder aan je lot voelt overgelaten wanneer je als passagier vliegt."



Je kunt in de simulatoren onder andere vliegen met de Airbus A320 of de Boeing 737.



De simulator staat hoog op elektrisch aangedreven 'poten' zodat iedere beweging kan worden gesimuleerd. Je gaat aan boord via een soort ophaalbrug.

Dit is heel wat anders dan de flightimulator op je pc

maar dan heb je ook wat: dit is iets totaal anders dan Microsoft Flight Simulator op je pc. Ieder knopje en ook de hoeveelheid weerstand van bijvoorbeeld de stuurinstrumenten klopt. De mogelijkheden zijn, zeker voor echte piloten in training, bijna oneindig. Mocht de instructeur je eens een echt zware middag willen bezorgen, dan staat niets hem in de weg om een motorbrand te ontsteken (met zowaar echte rook in de cockpit) of - gevreesd onder (aspirant-) piloten - een 'vage' storing die gevonden en opgelost moet worden. En waarom zou je het bij één storing laten? Zo dient zo'n simulator voor de professionals niet alleen om vliegrepen op te doen maar ook om op een veilige manier te oefenen met situaties die de piloot (hopelijk) nooit tegenkomt in het echte vliegersleven.

Alarmbellen

Wij maken het niet zo ernstig, maar ik probeer wel braaf de kompasroers te volgen die Vincent me opgeeft. Dat gaat een stuk gemakkelijker dan het landen. Op een bepaald moment laat ik de snelheid bewust te veel teruglopen, zodat een 'overtrek' dreigt (het vliegtuig valt uit de lucht vanwege een tekort aan snelheid). Dat laat onze 'kist' echter niet zomaar gebeuren, alarmbellen beginnen meteen te rinkelen. "Zo zie je dat moderne vliegtuigen eigenlijk heel veilig zijn", doceert Vincent. Toegegeven, je moet wel ontzettend zitten te slapen, wil je nu nog niet in actie komen. Dat doe ik dan ook en het blijkt verbazing-



We pikken even een stukje A9 mee op kantoorgebouw-hoogte ... De snelheidssensatie is indrukwekkend.

wekkend simpel om het toestel vanuit de dreigende duikvlucht weer op het rechte pad te krijgen. Veilig, inderdaad. Dat 'serieuze' werk is natuurlijk heel interessant, maar ik kan het niet laten om te vragen of we ook eens wat ondeugender kunnen vliegen. Vincent stemt daarmee in en we beginnen aan een vlucht die zeker het acht-uur-journaal gaat halen. We jagen badgasten schrik aan door iets boven duintophoogte over het strand van IJmuiden te scheren. Daarna worden we dankzij een scherpe bocht over Corus Hoogovens stevig in onze stoelen gedrukt. Nu krijgt woonwerkverkeer een nieuwe dimensie: we gaan op weg naar het AutoWeek-kantoor in Hoofddorp. Maar eerst nog even naar Amsterdam. Met totale minachting voor de aanwezige flicscamera's scheren we met zo'n 500 km/h laag over de gebouwen langs de A9 en 'voegen in' kort boven de A4, de snelheidssensatie is indrukwekkend. Een bekend kantoren-



Met dit controlescherm achter de cockpit kan de instructeur je een zware middag bezorgen.

park komt in het vizier en ik vlieg zo laag en hard langs het redactiekantoor dat de ramen uit de kozijnen vliegen. Het is maar een manier om de laatste deadline-frustraties weer een plekje te geven ... Kort daarna staan we weer veilig 'op de grond'. Een soort metalen ophaalbrug zorgt ervoor dat we de simulator, die metershoog op zijn telescopische poten staat, veilig kunnen verlaten. En dat brengt ons terug bij de vraag of je als automobilist wat kunt met een uurtje op zo'n super-de-luxe nepvliegtuig. Het antwoord is bevestigend. Je leert dankzij de verkeersvlieger die je instrueert net genoeg vliegkunsten om de simulator echt te kunnen 'vliegen' en zelf te ervaren hoe het moet zijn om bijvoorbeeld een Boeing of Airbus te vliegen. En dat is heel leuk. Verwacht alleen niet dat je na een uurtje simmen zo'n complexe Boeing wel even veilig aan de grond zet. ■