

Is vliegen naar Lelystad nou echt zo moeilijk? Een VFR vlucht van EHHO naar EHLE

Door **Gerrit Brand**

Sinds 7 november is Lelystad (EHLE) een gecontroleerd veld. Daar is een hoop om te doen geweest. Niet iedereen was er voorstander van. We zullen deze discussie hier niet opnieuw openen. De luchthaven zelf heeft er veel aan gedaan om de veranderingen voor de gebruikers inzichtelijk te maken. AOPA-bestuurslid Simon Paul (die zelf verkeersleider is) wijdt er in dit nummer zijn rubriek 'Loud and Clear' aan. Gerrit Brand vloog met twee leden van de MVVH van Hoogeveen naar Lelystad.

Als je gewend bent op een gecontroleerd vliegveld zoals Rotterdam, Maastricht of Eelde te vliegen maak je je niet echt druk om het feit dat EHLE vanaf nu ook verkeersleiding heeft. Maar vliegend vanaf een groen veld als EHHO naar EHLE vergt enige voorbereiding. Ik vlieg samen met twee mannen van vliegclub MVVH in een Cessna 172 van AirBet, call sign PH-JPO, George Pape en Betty Peereboom.

George Pape (gepensioneerd arts) is behoorlijk in de perikelen rondom Lelystad gedoken. Hij was aanwezig bij de presentaties van LVNL op Lelystad ter voorbereiding van de omzetting van ongecontroleerd naar gecontroleerd veld. De belangstelling daarvoor was groot, vooral van de kant van de 'gebruikers' van Lelystad. George Pape: 'Er zijn 11 toren-lucht-

verkeersleiders, allen met ervaring, geen nieuwelingen. Twee man zijn nog in opleiding voor de toren. Daarnaast zijn er 11 assistent-verkeersleiders en heeft CLSK op dit moment 4 radar-verkeersleiders die de IFR naderingen begeleiden. Dat moeten er uiteindelijk 12 worden. Ze benadrukten sterk dat de eerste maanden zijn om in te spelen. Per 1 januari moet het veld klaar zijn om Boeings en Airbussen te ontvangen. Ook nu de invoering van zulk verkeer op Lelystad is uitgesteld blijft "1 januari" nog steeds de instructie van de regering. En als je 34 man al een ruime bezetting vindt, een maand geleden zag ik de brandweerlieden in training en dat zijn er twee keer zoveel !!'

Betty Peereboom begon in 2016 een vliegbedrijf op EHHO begon, AirBet. AirBet verhuurt o.a. vliegtuigen en verzorgt vliegles-



Links George Pape, rechts Betty Peereboom

sen in de eigen DTO vliegschool.

Pape en Peereboom hebben de vlucht grondig voorbereid. Het vliegplan is ingediend. We gebruiken Sky Demon. George Pape (PIC op de heenvlucht) heeft voor de zekerheid een kaartje geschetst waarop hij de aanvliegpunten BRAVO, MIKE en YANKEE en herkenningspunten op de grond heeft ingetekend.

We vliegen via Meppel, Giethoorn en Nagele langs de A6 richting Lelystad, op 1500 voet, melden ons keurig bij de TWR (na de ATIS uitgeluisterd te hebben op 120,730) request entering the CTR, MIKE Arrival. We krijgen toestemming, vliegen door naar X-ray en joinen downwind for the 23 op 1000 voet. Het is druk in het circuit. We zijn number two en krijgen toestemming om te landen. Vervolgens is het even onduidelijk waar we moeten parkeren want ook het



Aanvliegeroute langs IJsselmeerkust en over Lelystad





platform heeft andere aanduidingen gekregen. We kunnen de kist vlak voor de toren parkeren op de D-apron

Eigenlijk is alles van een leien dakje gegaan. Geen enkel probleem. De verkeersleiding was duidelijk, ondanks de drukte. Vergeet niet een geel hesje mee te nemen, anders mag je je vliegtuig niet uit.

We gaan lunchen in het onvolprezen restaurant Flantuas en dienen een vliegplan in voor de terugreis. We zetten 13.45 uur (local time) in het vliegplan. Aangezien we iets eerder klaar zijn zitten we om 13.30 u al in de kist en vragen een start up. Op de radio horen we wel dat het erg druk is. De ene kist na de andere vraagt startup, taxi clearance, etc. Ook in het circuit zitten veel kisten, ik schat een stuk of vier. De toren komt er bijna in om. Vooral ook omdat niet iedere vlieger even goed gewend is aan het gebruik van RT. Er wordt wat afgehakkeld. De toren vraagt call signs opnieuw, geeft instructies en probeert wanhopig ieder-

een uit elkaar te houden. Wij krijgen de opdracht over 10 minuten opnieuw startup aan te vragen, en kijken elkaar aan, met een gezicht van, wat krijgen we nu? Oké, 10 minuten later weer startup gevraagd (Ik ben trouwens PIC), toegestaan, taxi naar holding point Sierra 1 ook, en daar wordt het weer wachten. Ik schat minstens 10 minuten. De toren laat zo'n zes kisten eerst landen voordat we eindelijk mogen oplijnen en cleared for take off krijgen.

We verlaten het circuit en vliegen de CTR uit via Yankee en Bravo. Nu komt de tekening van George Pape van pas want hij heeft mooi aangegeven waar aan de Vogelweg Yankee ligt (bij een container bij een boerderij). Hoe dan ook, Sky Demon kent de weg ook. We vliegen op 1000 voet de CTR uit en via Kampen en Meppel gaat het weer huiswaarts richting Hoogeveen. Een half uur vliegen. Een mooi vlucht (schitterend weer), een mooie oefeningen. Voortaan weten we hoe we EHLE moeten aanvliegen.



Platformgebied

Gebied dat primair wordt gebruikt voor het parkeren en afhandelen van vliegtuigen. Dit gebied bestaat uit: • de platformen, • de randweg(en) • de taxilanes. Het platformgebied is gelegen buiten de Manoeuvring Area.

Manoeuvring Area

De Manoeuvring Area is het gebied binnen airside dat bestemd is voor taxiënde, startende en landende vliegtuigen, exclusief het platformgebied. De toren is verantwoordelijk voor alle bewegingen binnen de Manoeuvring Area.

De grens tussen het platformgebied en de Manoeuvring Area wordt aangegeven middels een brede rode streep van 30 cm breed. LET OP: het is niet toegestaan de tweede rode klaringlijn te overschrijden, zonder toestemming van de toren of een medewerker van de Operationele Dienst van Lelystad Airport.

Ondersteuning na 7 november

Vanaf 7 november 07:00 uur is naast de normale operatie, een aantal voorzorgsmaatregelen getroffen om de organisatie te ondersteunen in de eerste periode na transitie. Dit betreft de volgende maatregelen:

OST: Operationeel Support Team: Een team van operationeel deskundigen van Lelystad Airport, dat gedurende de periode van 7 november 07:00 uur tot en met 31 december 2019 extra operationele ondersteuning biedt aan de (nieuwe) operationele mensen. De inzet en beschikbaarheid zal richting het einde afnemen, al naar gelang de behoefte aan ondersteuning vanuit de operatie.

Situatie na 7 november 2019

- Beschikbaar voor huidig verkeer
- Volledige infrastructuur exclusief rijbaan November en platformen noordelijk areaal
- FATO en HELEX actief
- LARSA capaciteitstool actief
- LVNL is verantwoordelijk voor de Manoeuvring Area. LET OP: dit heeft gevolgen voor werkvergunningen, rondritten etc

Speciale App: LARSA

LARSA (Lelystad Airport Runway Scheduling App) is speciaal ontwikkeld voor piloten die gebruik maken van Lelystad Airport. EHLE stelt piloten in de gelegenheid om zelf het ideale moment te kiezen om te vertrekken en te landen op onze luchthaven. Met LARSA kan je overal, op ieder moment van de dag, eenvoudig je vlucht plannen. Zonder wachttijden, zonder stress. In de app zie je direct of het druk is. Heb je geen zin om te wachten, dan kies je eenvoudig een ander moment om te vertrekken of te landen op onze luchthaven.

Vanaf 18 november is LARSA voor alle gebruikers op Lelystad Airport beschikbaar via de browser van bijvoorbeeld de mobiele telefoon. Daarover meer informatie terug te vinden op lelystadairport.nl/larsa. De app is binnenkort gratis te downloaden in de Android en Apple Appstores!