

## **HAVENPERIKELLEN IN ZONNIG ZUIDEN**

### **Havenperikelen in zonnig zuiden**

Wie op Malta een speciale vliegervaring wil beleven moet zichzelf eens tracteren op een vluchtje met een drijvervliegtuig van Harbour Air Malta. Deze maatschappij opereert een De Havilland Canada DHC-3T Turbo Otter vanuit de hoofdstad Valetta. Direct aangrenzend aan de terminal van cruiseschepen ligt een soort mini-luchthaven. Het toestel is een van de meest geschikte vliegtuigen voor dit werk met een grote vleugel die veel lift geeft.

### **Veelzijdig in vliegen**

Het toestel kan gehuurd worden voor rondvluchtjes maar ook gecharterd worden voor vrachtvervoer of bijvoorbeeld bedrijfsuitjes. Daarnaast wordt een lijndienst onderhouden met het noordelijk van Malta gelegen eiland Gozo en kunnen de dagelijkse activiteiten oplopen tot wel 8 vluchten afhankelijk van de boekingen. Het feit dat vliegen met drijvervliegtuigen in Europa nog in de kinderschoenen staat maakt het echt wel speciaal. De Turbo Otter werd overgenomen van de grote broer Harbour Air Canada die meerdere exemplaren in dienst heeft maar toch is Harbour Air Malta een zelfstandig bedrijf wat in juni 2007 begon met de diensten. Piloten worden wel uit Canada betrokken, omdat een sea-plane rating schaars is en het ondoenlijk is om zelf mensen op te leiden. De maatschappij lonkt naar een verbinding met Sicilië met hetzelfde toestel, maar dit is nog in de applicatie fase, wel heeft de terminal een immigratie faciliteit voor de cruiseschepen.

### **Veiligheid voorop**

De Zuid Afrikaan Captain Barry Lightning heeft de functie van flight operations manager en is een oude rot in het vak, en dat moet ook want de maatschappij is behoorlijk self-supporting. Hij heeft de hand gehad in het schrijven van meerdere operation procedures, maar ook het emergency program voor het eigen safety management system waarin de veiligheid voor start, landing en route wordt beschreven. Ten behoeve van de noodscenario's is er een eigen 'snelle' boot met reddingsvesten, flares, brandblussers, eerste hulpvoorzieningen etc. op de terminal aanwezig mocht er bijvoorbeeld een noodlanding op zee plaats vinden. Niet dat het toestel vaak verder gaat als ongeveer 16 nautical miles (Gozo). Met een eigen tankauto wordt brandstof opgehaald van de internationale luchthaven Luqa en in twee kleine tanks bewaard op de kade.

De Port Control moest eerst wennen aan de bijzondere havenbewoner, maar is nu wel gewend aan het vliegtuig die gezien zijn wendbaarheid geacht wordt het vaarverkeer voorrang te geven. De toren van Luqa geeft clearing voor een vertrek en begeleidt de vluchten. Opstijgen vanaf het water is heel anders, het toestel 'bump't' zichzelf als het ware de lucht in nadat eerst de stevige drijversectie al klapperend over de grens van lucht en het onregelmatige wateroppervlak beweegt. Dit alles met een fantastisch uitzicht op de havenactiviteiten en de bastions van

Valetta. Voorop staat professionaliteit en niet alleen van de piloten, maar ook van alle andere Maltese medewerkers, vaak gereflecteerd door zichtbaar genietende passagiers en niet zelden later nog eens bevestigd met zogenaamde testimonials.

### **Kees Otten & Wim Das**

---

### **DHC-3T Turbo Otter**

Lengte: 13.78m.  
Hoogte: 3.76m.  
Spanwijdte: 17.44m.  
Vleugeloppervlak: 34.84 vierkante meter  
Maximum startgewicht: 3625 kg  
Leeggewicht: 2130 kg  
Nuttige lading: 1495 kilogram  
Maximum operationeel plafond: 3000 m.  
Motor: Pratt & Whitney PT6A-134 Turbine  
Hartzell propeller  
Vermogen: 750 pk  
Brandstof: JET-A  
Brandstofinhoud: 200-260 gallons  
Passagiers: 14 of 9 met bagage  
Maximum snelheid is 160 miles per uur  
Klimsnelheid : 370 meter per minuut  
Lengte starttraject: 275m.  
Benodigde lengte landingrun: 120 m.

---