



Russisch, Chinees, Amerikaans...

“Het toestel is gebaseerd op de Yak, maar er zijn een paar duidelijke verschillen. De Nanchang heeft bijvoorbeeld een W-vleugel, zoals de Hellcat en de Corsair. Dat heeft me geïnspireerd tot de Navy-blauwe kleur”, vertelt eigenaar Samuel Sax uit Miami, Florida. “Ik ben gek op dat ding. Niet alleen om erin te vliegen, maar ook om er aan te sleutelen. Het is een ‘experimental’, dus ik kan zelf het nodige doen. Origineel is hij bepaald niet meer. Ik heb er een 360 pk. Russische M14P-motor in gezet, in plaats van de standaard 280 pk. motor, plus een Amerikaanse dribladige constant-speed propeller. Van voren is het dus

eigenlijk een Sukhoi stuntplane. In deze vorm is het de eerste en voorlopig enige in de USA.”

Chinees karakter

Binnenin vallen meteen prachtig afgewerkte ‘metric instruments’ op, met Chinese opschriften. De kunstmatige horizon is helemaal een schoonheid, daar heeft een ambachtelijke Chinese fijnschilder uren met liefde op gezwoegd (als het geen dwangarbeider was tenminste). Ook de zorgvuldig afgewerkte handels voor de throttle, mix en flaps zijn voorzien van tekenjes à la ‘babi-pang-gang’ en ‘foeyonghai’. Bij de start wordt dat even een onleesbare brei, maar als de grote

‘radial’ de overtollige olie uit al zijn negen cilinders heeft gespuugd, komt het toestel tot rust. Het lawaai waarvoor de eigenaar me heeft gewaarschuwd valt mee. Een prachtige,





“Uw schoenen komen uit China. Uw autoradio komt uit China. Dus waarom uw vliegtuig niet?” Op deze uitdagende manier opent de internet-site van de Amerikaanse importeur van de Nanchang CJ6. Het toestel wordt in Communistisch China nog steeds gebouwd als ‘advanced trainer’ en licht aanvalsvliegtuig. Het toestel schijnt zelfs bij een aantal gewapende conflicten te zijn ingezet, zo adverteert de verkoper. Hij heeft al meer dan honderd van deze bijzondere toestellen afgeleverd aan privépiloten in de

Een Rode Chinees in Navy Blue



USA. Niet vreemd eigenlijk: de Nanchang kost minder dan de helft van een nieuwe Cessna, is makkelijk onder de knie te krijgen en gebruikt niet overdreven veel brandstof. En vliegen? Elegant Chinees vuurwerk!

Door: Goof Bakker

staccato dreun, dat is alles. En dit terwijl we niet eens actieve headsets dragen!
Taxiën is geen zwaar werk, merk ik. Hele lichte piepjes van het differentiële remmen begeleiden onze rustige tocht over het vrijwel verlaten, immense vliegveld.

Roll over, alligator!

De start is een lachertje. Het toestel is los voor je zelfs maar aan roteren kunt denken. Klimmen gaat moeiteloos met 700 meter per

minuut, en ik heb het idee dat Mr. Sax, gezien de korte opwarmtijd niet eens het uiterste uit de motor haalt. Op 2000 meter gaan we ‘level’. De huizenree van ‘greater-Miami’ strekt zich tot aan de horizon uit. Beneden heeft elk huis een zwembad. Maar aan de horizon, verder noordwaarts langs de interstate, liggen de minder florissante gedeelten. Dit zijn de wijken van de gevluichte Cubanen, waar elk nacht de sirenes loeien. Mr. Sax draait westwaarts, waar de stad abrupt overgaat in de eindeloze Everglades. Er volgen twee snelle ‘barrelrolls’ en een paar hoge bochten. Het toestel reageert snel en ‘snappy’. Na een korte vlucht langs de kust landt Mr.



Sax het toestel eminent. Ik verwonder me na het uitstappen over het feit dat hij geen flaps heeft geselecteerd. “I did”, zegt hij lachend. De handel in de instructeurscockpit, waar ik heb

gezet, blijkt afzonderlijk aan het pneumatische systeem gekoppeld te zijn, en het toestel heeft natuurlijk ‘splitflaps’. Vanuit de cockpit valt dit niet te zien. Dat pneumatische systeem is





eveneens een bijzonderheid: eerlijke, ouderwetse luchtdruk zorgt voor de flaps, het onderstel, ja zelfs voor het starten.

Toekomstige projecten

Over het veld wandelen we naar twee projecten in aanbouw. Exact dezelfde toestellen, maar nog in de originele tank-groene Chinese camouflagekleuren. Er moet nog heel wat aan gebeuren. Eentje is bestemd voor een kennis van Mr. Sax, de andere heeft nog geen eigenaar. "Het is gemakkelijker om er

twee tegelijk te restaureren", legt de eigenaar uit. "Op de mijne zou ik nu al een kleine 'profit' kunnen maken en op deze twee moet dat zeker lukken. Eh..., wanna buy one?".



Technische specificaties

We vergelijken de Nanchang CJ-6 met de in Europa veel bekendere Yak 52. De gegevens van de Nanchang gelden voor een standaarduitvoering en niet voor de in dit artikel besproken gemodificeerde CJ-6.

	CJ-6A	Yak 52
Classificatie:	'Warbird'	Civiele aërobatic trainer
Motor:	285 pk. sternmotor	360 pk. sternmotor
Endurance bij normaal kruisvermogen (bnkv):	2,5 uur met reserve	1,5 uur met reserve
Brandstofverbruik (bnkv):	13-15 gal/u.-50-60 l/u.	18-23 gal/u.-70-95 l/u.
Kruissnelheid:	172-180 mph./170 kts.	149 mph./145 kts.
Landingslichten:	ja	nee
Interieurverlichting:	ja	nee
Bagageruimte:	ja	nee
Propeller:	metaal	hout
Landingsgestel:	volledig intrekbaar	-
Spin karakteristieken:	Uitstekend, gemoedelijk	Tendens naar 'vlakke' spin
Voorziening in het olie- en brandstofsysteem voor rugvlucht:	nee	ja
G-toleranties:	+6, -3	varieert per bouwjaar
Nog in productie:	ja	nee
Gebouwd:	1947 - heden	1981 - 1996