



Martin's mooiste

Al heel wat toestellen bracht Martin Schröder tijdens zijn lange carrière persoonlijk naar Nederland. Voornamelijk waren dat de immense wide-bodies voor zijn luchtvaartmaatschappij. Onlangs betrof het een wat kleiner toestel: de elegante Socata TB20 GT, waarvan er twee door Martinair Vliegschool werden aangeschaft. De twee splinternieuwe TB's werden vanuit Tarbes, aan de voet van de Pyreneeën, naar Nederland gevlogen. Waarvan één door de oude meester zelve! Pilot & Vliegtuig was er bij.

De nieuwe TB20's van Martinair Vliegschool

Een gecompliceerd proces

De aflevering is geen formaliteit. Voordat de overdracht plaatsvindt worden de toestellen uitgebreid geïnspecteerd en testgevlogen. Een vierkoppig comité neemt deze omvangrijke taak op zich: René Meijer, directeur van de vliegschool, Wout van Capelle, hoofd Technische Dienst (TD), Yori Ron (instructie) en Jaap Horsten, van 'het hoofdkantoor'. De overdracht neemt in totaal twee volle werkdagen in beslag.

Culinaire begeleiding

Gelukkig wordt het gehele proces culinair en vinologisch begeleid door de fabriek. René Meijer vertelt me tijdens één van de vele lunches de redenen om voor de Trinidad te kiezen. "We zochten een toestel voor onze advanced-training, voor de ATPL-opleiding dus, ter vervanging van de Piper Arrow. Dus als overstap van de initial trainer, de

Grumman Tiger, naar de twin. Volledig IFR, met intrekbaar landingsgestel en variabele prop, conform de JAR-eisen. Daarnaast is het toestel ook bedoeld voor de verhuur. Het comfort en de snelheid van de TB20 GT zijn zodanig, dat het ook voor zakenreizen binnen Europa prima bruikbaar is. En dat is wat we onze klanten willen bieden."

Cirrus, Arrow of TB?

Zijn meer types aan de tand gevoeld? Meijer: "Jazeker! De Cirrus bijvoorbeeld. Prachtig toestel, maar de NL-BvL-perikelen en de onconventionele sidestick maakten 'm minder geschikt. Natuurlijk was vervanging door een nieuwere Arrow ook denkbaar geweest. Maar een Europees toestel had toch onze voorkeur. De hoge dollar was natuurlijk ook een factor. Er bestond trouwens al lang een voorkeur voor de TB, alleen die krappe hoofdruimte was iedere

Martin Schröder bewijst met zijn 1,92 meter dat de hoofdruimte in de TB 20 GT zelfs voor grote persoonlijkheden ruim voldoende is.



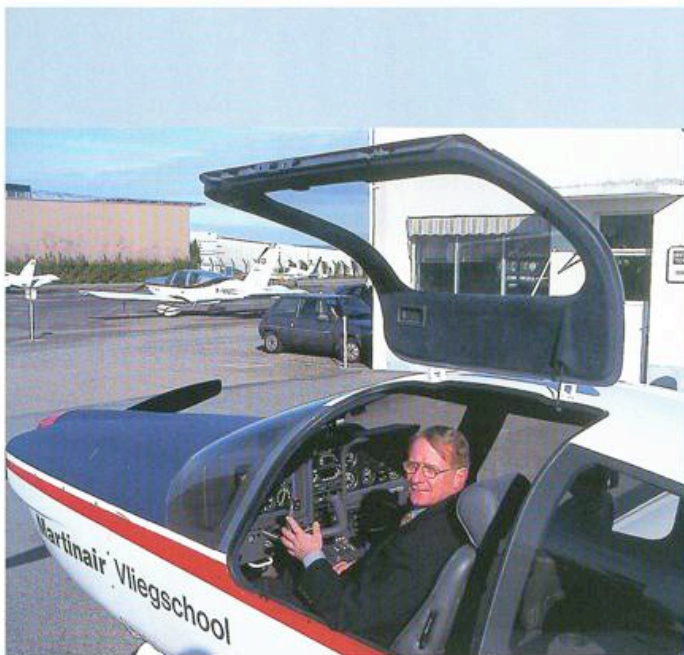
Fabrique romantique.

keer het struikelblok. Dat is met de GT nu opgelost. Bovendien vinden we het allemaal ook een heel móoi toestel."

Uitgebreid instrumentarium

Yori Ron is met name gefocust op de navigatiemiddelen die het toestel aan boord heeft. In Tarbes maakt hij de nodige starts en landingen om vertrouwd te raken met het instrumentarium. Breed

grijnzend keert hij keer op keer terug. "Zoveel sticktime krijg ik in de toekomst niet meer. In het toestel zit ik straks naast leerlingen die al prima kunnen vliegen, dus dat wordt helaas voornamelijk toekijken en commentaar geven", zegt hij ietwat spijtig. Voor importeur Hein Jonkers van DFS is het al de zeventiende TB die hij aflevert in pakweg vier jaar. "Ik ben er bijzonder blij mee dat na de NLS nu ook Martinair voor de TB als lestoestel heeft gekozen. Lo-



Importeur Hein Jonkers wil ook even.



Van Frankrijk naar Nederland in drie minuten.

Technische Dienst: "De TB is oké."



gisch ook, want de prijs-kwaliteitsverhouding is uitstekend. Al valt er bij de aflevering altijd nog wel wat te regelen. Vliegtuigen zijn nu eenmaal gecompliceerde apparaten en de lijst van specificaties en extra's is gigantisch. Daarom is controle bij de fabriek veel praktischer dan in Nederland. En bovendien houden de meeste van mijn klanten naast Franse vliegtuigen ook erg van Franse wijn en ganzenlever."

Schröder vertelt

Bij de fabriek kunnen de laatste schoonheidsfoutjes dus makkelijk opgelost worden. En inderdaad: voor vertrek naar Nederland moesten nog twee zaken worden weggevoerd. Een shimmy-demper blijkt tijdens een van de vele landingen niet helemaal optimaal te functioneren en er blijkt een piepje in het scharnier van de inmiddels fameuze Ferrari-deuren te zitten. Martin Schröder wordt daarom verzocht binnen nog even een kop koffie te gaan drinken, maar hij weigert vriendelijk doch beslist. "Dan duurt het alleen maar langer!", zegt hij. "Ik heb dat eerder meegemaakt. Er moet op het laatste moment altijd nog iets gebeuren. Maar ik heb er een systeem voor! Op Schiphol ben ik een keer midden in de nacht op een kratje onder de motorgondel van een DC-10 gaan zitten. Er moest een motor gewisseld worden en ik had aanwijzingen dat het niet op tijd zou lukken. Ik heb niks gezegd, niks gevraagd, niks gedaan. Alleen maar daar gezeten, urenlang, op dat kistje. Om vijf uur

's morgens konden we het toestel naar buiten rollen", vertelt hij, nog steeds triomfantelijk lachend bij de herinnering.

De vlucht

Schröder's systeem blijkt ook in het Frankrijk van de 35-urige werkweek goed te functioneren. Tien minuten later zit captain Schröder vergenoegd achter het stuurwiel en neemt de checklist door. Ook dit neemt weer even tijd in beslag. Deze keer niet te wijten aan de fabriek, maar aan Yori's grondige huiswerk: hij heeft het complete handboek nauwkeurig herleid tot een wel zeer uitgebreide, officieel Martinair-goedgekeurde checklist. Enfin, even later klimmen de twee toestellen trots weg tegen een Franse, hard blauwe hemel. Op naar een nieuwe thuisbasis een ietwat grijzer Nederland.

Goof Bakker

TD: TB oké

De TD-ers blijken ook positief. Ik ontmoet Wout van Capelle en Diana Klijn drie weken na de aflevering, dus er kan ook al gesproken worden van enige praktijkervaring. "De eerste 25 uur zijn volkomen zonder problemen voorbij gegaan. Alleen dat gemene piepje bij één van de gullwing-deuren hebben we er hier definitief uit moeten halen. Maar voor de rest: hartstikke netjes!"



Nadering Lourdes/Tarbes.

De TB 20 GT zoals aangeschaft door Martinair

Motor:	Lycoming O-540-C4 D5D, zescilinder, fuel injected, 250 pk. bij 2.575 tpm., TBO 2.000 uur
Propeller:	Hartzell, constant speed, tweebladig, 2,03 m.
Brandstof:	100 LL, capaciteit 336 l., 326 bruikbaar Intrekbaar landingsgestel, 'trailing link'.
Spanwijdte:	9,97 m.
Lengte:	7,75 m.
Hoogte:	2,85 m.
Vleugeloppervlakte:	11,9 m ²
Cabine (lxbxh):	2,53 x 1,28 x 1,20 meter
Leeggewicht:	859 kg.
Maximum take-off gewicht:	1.400 kg.
Maximum landingsgewicht:	1.400 kg.
Maximum bruikbare lading:	540 kg - bagage 65 kg.
Klimvermogen (zeeniveau):	1.200 ft/min.
Klimtijd naar 8.500 ft.:	9,5 minuut
Max. kruissnelheid (6.500 ft. bij 75% vermogen):	163 KTAS (301 km/u.)
Best economy (60% vermogen):	145 KTAS (268 km/u.)
Maximale crosswind:	25 kt.
Vliegplafond:	20.000 ft.
Maximum range:	1.100 nm. (2.053 km.)
Take-off (over 50 ft. obstakel):	2.083 ft. (635 m.)
Landing (over 50 ft. obstakel):	1.820 ft. (555 m.)

Besturing met push/pull rods, trim met kabels
Elektrisch bediende flaps
Intrekkende footsteps
Uit één stuk gefreesde vleugelligger

Instrumentarium

PMA 7000 audiopanel
GPS/autopilot/flight director met alt-preselect
Elektrische trim
King VHF/VOR/DME/ADF/Transponder
Digitale Shadin fuel-totaliser
David Clark-headsets
Insight Strike Finder (stormscope)



Een blik op het instrument panel.