



De turbine-homebuilts van Aerocomp

Turbo Touringcar



Stel je voor: je koopt een Bonanza of een Mooney voor meer dan een miljoen. Je gaat uit vliegen met twee vrienden en plotseling komt een groot, slank toestel snel voorbij. Twee kerels relaxed op de voorstoelen, vier mooie meiden zwaaiend op de achterbanken. "Dat is een Comp Air 8", zegt een van je vrienden enthousiast: "Tweehonderdvijftig knopen, acht zitplaatsen. Kost nog geen drie ton!" Hm. Je uitje krijgt een minnetje.

Mooi verhaal natuurlijk, maar we moeten er wel iets bij vertellen: je moet die Comp Air zelf bouwen. Dat gaat overigens redelijk snel. "We hebben er wel eens eentje in vier weken in elkaar gezet voor een show", vertelt Aerocomp directeur Steve Young, "maar de meeste van onze klanten doen er een jaar over. Vier maanden elk weekend en elke avond werken is ook zeker haalbaar."

Turbine trekkracht

Bijzonder aan de Comp Air is natuurlijk de Tsjechische Walter 601D 'reconditioned' turbine. Zevenhonderd pk levert zo'n monster. Geen enkele general aviation zuigermotor komt zelfs maar in de buurt. Maar wie komt er in gods-

naam op het idee om zo'n motor op een homebuilt te zetten? Heel simpel: Ron Lueck, medeoprichter van Aerocomp. "Hij wilde het gewoon eens proberen", vertelt Steve Young, en het bleek te werken. "En hoe! De goedmoedige Amerikaanse mensschuiver kreeg plotseling de macht van een Mig! Maar met behoud van de bijzondere, praktische eigenschappen. Dat maakt het concept zo sterk, en uniek op de markt van home-builders."

Succes

Het succes was een beetje toeval. Initieel wilde de mannen van Aero-comp juist een heel andere positie innemen: de niet-zo-vreselijk-snelle,

maar wel ruime en praktische homebuilt. Vandaar ook de ongebruikelijke 'doosvormige' romp, de grote deuren en de praktische instap. Maar toen kwam die turbine. En daarmee een heel ander concept. De markt bleek sensationeel te reageren. Veel zelfbouwers zagen plotseling de mogelijkheid om iedereen voorbij te stuiwen en dat ook nog eens met vrouw en drie kinderen aan boord. In nauwelijks twee jaar werden rond de honderd turbinekits verkocht vanuit de fabriek in Merrit Island, vlak naast Cape Canaveral, voor de kust van Florida.

Leverancier dichtbij

Bijkomend voordeel: een bedrijf in Deland, nauwelijks honderd kilome-

er verderop bleek de Walter turbine te leveren. Deze Warschaupact verkpaarden, ontworpen voor gebruik in de barre Russische oendra's en afkomstig uit de LET 110, worden daar flink onderhouden genomen, zodat ze weer geschikt zijn voor jarenlang intensief gebruik. "De relaties met de leverancier van de Walters in Leland zijn eer goed, maar die met Walter in sjechië wat koeler", vertelt Al Pike, lie verantwoordelijk is voor training in flighttesting. "De fabriek bouwt een buitengewoon goede en betrouwbare motor, die onder de harde Oost-Europese omstandigheden z'n diensten ruimschoots heeft bewezen. Maar men is van mening dat wij uitsluitend voor fabrieksverhaalde motoren zouden moeten kiezen en dat tegen een voor ons niet realistische prijs. En dat terwijl we weten dat onze leverancier in Leland een enorme ervaring op dit terrein heeft opgebouwd, eer zorgvuldig te werk gaat, en zelfs over meetapparatuur beschikt die de fabriek niet eens heeft."

Vergelijk 'm maar met een twin

"Beschouw 'm maar als een zuiger-twin, in verbruik en prestaties. Al is een turbine sowieso betrouwbaarder. Statistisch gezien is een twin niet principieel veiliger. Het is alleen het idee. We geven de klant trouwens ruim de keuze in motoren. Lycomings van 260 tot 300 pk, 230 pk Continentals, ja zelfs een PT-6, als het moet. Al hangt aan die laatste natuurlijk een heel ander prijskaartje."

Wie koopt zoiets?

"Het is een ongrijpbaar toestel", aldus Steve: "performance en utility zeggen we hier altijd. Veel mensen kiezen voor een Comp Air omdat ze iets heel anders willen. Omdat ze prestaties zoeken en dagelijks gebruiksgemak. Ex-militairen, airlinepiloten, of mensen die al een aantal performance-toestellen achter de rug hebben en er genoeg van hebben om schouder-aan-

schouder in een klein kistje te zitten. Ik noem maar wat: mensen die een Pilatus PC-12 zouden willen vliegen, maar een Lancair IVP hebben.

De keuze in modellen is nogal ruim. Geeft dat geen verwarring? "Integendeel: we hebben die experimentaal-status en we hebben die turbine, met meer dan genoeg vermogen. Dan kun je er op los variëren. Al onze toestellen komen voort uit de wensen van de klant. Hoeveel personen, welke snelheden, wat voor soort runway gebruikt men doorgaans? Gras of beton? Zo kom je elke keer tot nieuwe oplossingen. Bouwers die onze 'Comp 7' te klein vinden en onze 'Comp 10' te langzaam. Zo ontstond de acht. Vervolgens meldde zich een bouwer die meer hoofdruimte achterin wilde: en zo ontstond de 7SL. Het is in feite een modulair ontwerp, dat makkelijk aan de wensen van de klant kan worden aangepast." En de luxe? "Alles kan in principe: leer, hout, airco. Eén piloot heeft zelfs een HUD ingebouwd."

Hulp aan huis

Helemaal zelf bouwen kan, maar het is ook mogelijk om het vuile en zware fiberglas-werk tijdens een tweeweekse bouwperiode bij de fabriek te doen. Met nadruk: bij de fabriek, want de company die dat voor z'n rekening neemt is niet Aerocomp, maar de bevriende, belendende onderneming van Steve Darrow. Daar is de kersverse koper Woody Gregory onder begeleiding aan het bouwen. "Ik heb voor de turbine gekozen. De kracht die deze meebrengt stelt me in staat om met een behoorlijk ploeg mensen een forse afstand af te leggen. Dit gecompliceerde deel doe ik liever hier. Daarna gaat de complete romp de container in. Afbouwen en spuiten doe ik thuis."

Comp(leet) anders vliegen

Ik maak dezelfde vlucht die ook een potentiële koper krijgt. Praktisch zonder turbine-ervaring (behoudens een half uur sticktime in een PC-7) is het wel even wennen. Wel op voor-

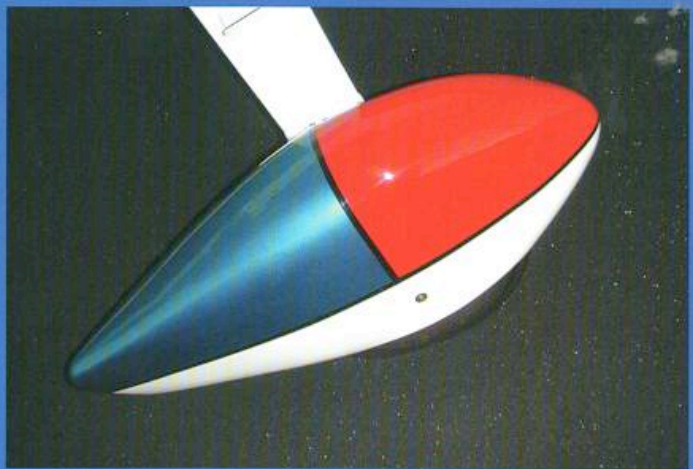
Throttle-quadrant.



Het paneel, spartaans maar fraai.



Fairing by Mondriaan?



Walter motoren, klaar voor inbouw.



waarde dat Al de start doet, omdat hij me de indrukwekkende stijghoek wil laten zien. Het opstarten van de turbine is niet ingewikkeld, ook al omdat de machine voorzien is van een speciaal digitaal autostart/iimiter-systeem, dat de hele procedure via een processor stuurt en de motor beschermt tegen oververhitting en suffe piloten. Wel een aanrader dus, maar kost dan ook 6.500 dollar, boven op de 46.000 voor de motor. De temperaturen bij de start blijven keurig binnen de limieten zonder dat er met de controls gefrommeld hoeft te worden. Daarna durft Al de gashandel vol tegen het dashboard te schuiven. De motor brult als een getergde Karpatische bergbeer en geeft me dan een enorme schop in de rug, die sterk aan het optrekken van mijn 45 pk, 110 kilo zware Honda XR offroad doet denken. Vervolgens gaat het met een graad of veertig steil de lucht in. Bij een goeie 2.000 fpm zie ik Cape Canaveral onder een tamelijk merkwaardige hoek voorbij schuiven. Nog geen shuttlestart, maar het komt aardig in

de richting. Je moet nu wel alle vertrouwen hebben in die Tsjechen, want een motorstoring op dit moment is niets minder dan een ramp.

"ATC loves me"

Maar niks aan de hand: op een voet of tweeduizend legt Al de machine horizontaal. Wat een genot is zo'n turbine dan! Het diepzoemende gevaarte voorin trekt het toestel moeiteloos in elke gewenste richting. We moeten die zuigers collectief het raam uit smijten en allemaal turbine gaan vliegen, die kant moet het op, flitst het door me heen. De inputs op de fraai ergonomische gevormde houten stick voelen wel enigszins zwaar aan. Maar vergeet niet: je beweegt flinke oppervlakken keihard door de lucht. Verder is nauwelijks te merken dat we indicated 185 knopen vliegen. "Op 17.000 voet zet ik er makkelijk 250 knopen op", vertelt Al, "maar dat doen we nu niet." Er moet dan zuurstof mee, want een drukcabine heeft het toestel niet. Kan ook niet, gezien de

boxvorm van de romp. Zet je die onder druk, dan gebeuren er rare dingen.

Dalen is haast nog indrukwekkender dan stijgen: 4.000 fpm. Helse pijn in de oren. "ATC loves me", mompelt Al vrolijk, "want ik heb de kist in een mum van tijd op elke hoogte waar ze me hebben willen."

Footije

Na de vlucht gaat het in optocht naar een steakhouse bij het vliegveld. De hele crew gaat mee: een fiberglas-spuiter zit naast een Texaanse multimiljonair die juist een kit heeft gekocht. Hij heeft de arbeiders in de fabriek elk een fooi van 300 dollar gegeven, dus aan tafel zit een vrolijk gezelschap. Buiten knalt het harde Amerikaanse zonlicht, bij 28 graden in de schaduw. Vier kleurige Compairs staan te schitteren op het platform. Florida, vier dagen voor Kerstmis.

*Tekst en foto's: Goof Bakker
Voor meer inlichtingen: goofbak@planet.nl*

Technische gegevens Comp Air 7 'Turbine'.

Aangezien er een groot aantal facultatieve opties zijn bij een zelfbouwtoestel, zijn de gegevens gemiddelden.

Take-off roll:	300 à 400 ft
Stijgvermogen:	2.500 fpm
Kruissnelheid:	265 kts op 21.000 ft
Nuttige lading:	± 900 kg
Leeggewicht:	± 1.100 kg
Aantal zitplaatsen:	6 à 7
Motor:	Walter 601D / 650 pk
Propeller:	driebladige Avia constant speed



Comp Airs: de voors en tegens

Voor

Uitermate ruim en praktisch door de bijzondere rompvorm. Vrijwel op maat te bouwen. Zeer onderhoudsvriendelijk: composieten kennen geen corrosie. Prima prestaties met zuigermotoren. Extreem indrukwekkende prestaties met turbine. Mooier met tailwheel.

Tegen

Hoge brandstofkosten met turbine. Geen drukcabine mogelijk. Lelijker met neuswiel.