

2003

Sun 'n Fun



Rust maar toch een must

Wat rustiger dan andere jaren, Sun 'n Fun. Logisch ook: de oorlog in Irak was in volle gang. En een paar andere (meteorologische!) fronten in het noorden hielden een deel van de zelf-VFR-vliegende bezoekers 'grounded'. Er was echter weer meer dan genoeg te zien en te ontdekken, want dat is normaal al veel te veel.



Altijd weer een prachtig gezicht, al die EZ's op een rij. Nee, ze zijn niet door hun neuswiel gezakt, dit is een bijzonder effectieve manier om te voorkomen dat de wind grip op de toestellen krijgt. In Florida geen overbodige luxe, met de plotseling opstekende thunderstorms die men daar kent.

Nieuws was er ook: de revolutionaire Adams 500 draaide trotse rondjes, al werd er nog niet met potentiële kopers gevlogen. Piper varieerde met de nieuwe 6X en 6XT weer op het bestaande PA-32-model. En RV kondigde een vierzitter RV-10 aan op basis van de RV-9. Wat niet nieuw was? Het heerlijke weer, met prachtige cumuli in een strakblauwe lucht, was vanouds geweldig...

George Keeler liet zich uitgebreid voorlichten over de Adams. Een interessant gesprek om 'af te luisteren', want hij vliegt professioneel de Cessna 337 als IR-observatievliegtuig. Beide toestellen hebben dezelfde configuratie (dubbele staartboom, inline thrust). De voordelen zijn evident: dubbel oppervlak, en geen asymmetrische narigheid bij het uitvallen van één motor. De nadelen, voorgelegd aan Adams: koeling, geluid en trillingen in de achterste prop? De antwoorden waren als volgt. Koeling: ons ontwerp is veertig jaar jonger dan dat van de Cessna 337. We hebben dit onder de knie. Herrie: de isolatiematerialen zijn sterk verbeterd en er zijn tegenwoordig actieve headsets. Trillingen: de achterste motor heeft geen gemodificeerde as, zoals bij de 336/337, dus dat probleem is opgelost. Enfin, we zullen zien. Voorlopig is het een adembenemend mooie machine (*zie tips).



Deze Grumman Albatros krijgt extra kleur in de harde subtropische zon.
Foto: Laurens Bell.

Adams was zeer aanwezig op Sun 'n Fun dit jaar, en terecht. Het toestel vloog constant rond en trok ook taxiënd veel bekijks.



Bijzondere Warbirds zijn altijd te vinden op Sun & Fun. Een prachtig gerestaureerde Grumman F3F, van net voor de Tweede Wereldoorlog.

Laurens Bell van de P&V/Seminair-groep in zijn favoriet, de L-39. Foto: Laurens Bell.



Technische gegevens Adams 500

Snelheden (ktas op 22.000 ft)

- Vmax: 250
- Vmax: cruise 230
- Economy cruise: 200
- Vstall: 70 ktas (zeeniveau, flaps en gear down)

Maximale en minimale klmsnelheden

- Zeeniveau, twee motoren: 1.850 fpm
- 15.000 ft, één motor, 230 fpm

Gewichten (globaal)

- Totaal: 3.500 kg
- Usefull load: 1.000 kilo

Bereik

- VFR, geen reserve: 1.470 nm (2.700 km)
- IFR, met reserve, 22.000 ft, economy cruise: 1.150 nm (2.100 km)

Componenten

- Motor: Continental TSIO 550
- Intrekbaar landingsgestel
- Drukcabine (8.000 ft op 25.000 ft)
- Carbonfiber airframe



De Tsjechische L-39. In Amerika een favoriet speeltje van de zeer rijken.
Foto: Laurens Bell.

Met SeminAir naar Sun & Fun

*Warm, maar aanbevolen!
Door: Hans Beringen*

Op donderdag 3 april vertrekken wij na met elkaar kennis gemaakt te hebben stipt op tijd met de MP 631 naar Orlando, waar wij na een toch wel lange zit op tijd arriveren. Na de busjes opgehaald te hebben vertrekken wij richting Davenport naar ons hotel, waar iedereen spoedig plat ligt van alle vermoeienissen. De volgende dag gaan we meteen naar Sun 'n Fun. Met wel érg veel sun! Strakblauwe lucht, prachtige cumuluswolken, 28 graden. De sfeer wordt bij aankomst nogal beïnvloed doordat één van ons bij het passeren van



Reinrie, Gerrit, Goof, Buddeg, Nick en Frans van de P&V/Seminair-groep in de rakettenuin op Canaveral. Foto: Laurens Bell.

men maakt of verhandelt voorstelt aan het publiek: van popnagels, tot het meest uitgebreide navigatie-instrumentarium. En natuurlijk vooral vliegtuigen en microlights in allerlei uitvoeringen.

Het vlieggebeuren op deze immense show is een openbaring. Zo maar tien á vijftien vliegtuigen op de Approach voor twee parallel liggende banen! En dat spektakel wordt ook nog eens een keer herhaald bij het aparte veld voor de microlights en zelfbouwers. Een prachtgezicht om al die lichtgewichtjes te zien hangen, zeker als de zon nog eens prachtig rood onder gaat.

's Middags wordt elke dag een zeer spectaculaire vliegshow gehouden, die het aanzien meer dan waard is. Maar ook de static show is erg groot. Veel te zien en iedereen kan vrij langs alle toestellen lopen. Nergens word je wat in de weg gelegd. De taxiënde toestellen worden door twee vrijwilligers op de motor begeleid, om ze veilig door het publiek te loodsen. Ook de FAA is met veel mensen aanwezig en daar kun je met al je vragen terecht en word je op uiterst deskundige wijze van alle informatie voorzien.

Ook in Nederland?

Als je dit zo drie dagen lang meemaakt zonder enig incident en met behulp van een groot aantal enthousiaste vrijwilligers, dan vraag je je af: waarom kan dat in Nederland niet? Waarom worden bijvoorbeeld op de Lelystad Airshow allerlei uit angsthazerij geboren onzinnige beperkingen opgelegd? Ik zou de betrokken ambtenaren willen adviseren eens bij Sun 'n Fun te gaan kijken hoe het ook kan. Angst en betweterij zijn in de luchtvaart de slechtste raadgevers. Ook hier moet het mogelijk zijn samen met de mensen uit de praktijk een voor het publiek aantrekkelijke vliegshow te presenteren.

Op zaterdag gaan we met z'n allen naar Cape Kennedy, wat een interessante dag wordt. De sfeer naar aanleiding van het ongeluk met de laatste shuttle is toch wel merkbaar. Ik ben dan ook benieuwd of het programma nog wordt voortgezet. We wachten af.

Enkelen van de P&V/SeminAir-groep hebben nog een aerobatics-vlucht gemaakt bij de Warbird Adventures in Kissimmee en wel in een echte Harvard. De vlucht wordt op een glasheldere dvd-video opgenomen door drie camera's op de vleugel, in de staart en in de cockpit. Jammer dat de anderen daar niet meer aan toegekomen zijn. Maar we kijken uit naar volgend jaar, want het is best de moeite waard om nog een keer te gaan. De laatste dag gaan wij naar Miami en brengen wij onderweg een bezoek aan de Leza AirCam fabriek waar een microlight met twee Rotax motoren wordt gebouwd en die als kit en kant en klaar geleverd kan worden. De rondleiding is interessant.

Wij vervolgen daarna onze weg naar Miami, waar wij door de stad en over Miami Beach rijden en nadat we wat gegeten hebben naar het vliegveld gaan. Na de terugvlucht komen wij moe maar voldaan op Schiphol aan, waar wij van elkaar afscheid nemen en huiswaarts keren.

Het was een prachtige week die voor herhaling vatbaar is. Mede namens alle deelnemers hierbij een welgemeend dankwoord aan de organisatoren en reisleiding.

opmerking plaatst: "Kijk eens, allemaal miss approaches."

Op het veld staan een immense verzameling vliegtuigen: van een vliegklare Bleriot XXVII met 70 pk Gnome motor, tot de allermodernste zakenjets. Imposant zijn ook het grote aantal zelfbouwtoestellen, van fragiele eenzittertjes, tot de bekende tienpersoons Compair-homebuilt met z'n Walther turboprop. Hetzelfde bedrijf, om de hoek gevestigd op Merrit-eiland, is nu zelfs bezig met een tweemotorige zakenjet. Een ambitieus project en dus ook nog lang niet klaar. Sun 'n Fun is natuurlijk ook gewoon een zeer grote beurs waar talloze aan de luchtvaart verbonden bedrijven alles wat



Tips voor een bezoek aan Sun & Fun

- Eén uur lopen, half uur rust. De hitte is meestal gigantisch en uw jetlag doet de rest. Ga op een interessant plekje zitten, langs een taxibaan bijvoorbeeld en kijk wat er voorbij komt hobbelen. Heerlijk. Vaak zie je stilstaand meer dan lopend.
- Ga niet te vroeg! 's Avonds is het koeler, is het licht prachtig en maakt u de mooiste foto's.
- Maak slim gebruik van de verschillende tractor-treintjes die over het terrein rijden. Het 'station' vindt u bij binnenkomst rechts van de hoofdingang.
- Koop een flesje mineraalwater en vul dit telkens bij de diverse fonteintjes op het terrein. Vermijd het vele eten en drinken dat er te koop is. Verheug u liever op het pilsje dat u 's avonds gaat drinken.
- Overweeg de aanschaf van een klapstoelrugzakje. Op www.sportys.com vindt u een mooie. Zitten en dragen tegelijkertijd.
- Neem beslist zonnebrandcrème mee en een hoofddekse. Een pet met nekklep (woestijnpet) werkt fantastisch.
- Ga niet jakkeren, maar neem de tijd voor een stand of een vliegtuig dat u interesseert. Luister stiekem mee met 'verkoopgesprekken' die u op de stands hoort. De mensen die u op Sun 'n Fun ontmoet zijn doorgaans minstens zo interessant als de toestellen.



Bij meer dan dertig graden is het goed toeven onder de vleugels van je eigen Beechcraft. Foto: Laurens Bell.



Wat doet dat harde, Amerikaans licht toch mooie dingen met vliegtuigen.



De Lancair Sentry! Met 750 pk Walther turbine! Kruist 400 kts. De kit kost 119.000 dollar. Meer info? Bel Enrico Evers, tel.: (0320) 28 80 30. Hij vloog 'm.



Geen replica! Een Bleriot XI uit Zweden, kan vliegen maar is niet vliegend gekomen. Foto: Laurens Bell.

SeminAir

SeminAir ontplooit activiteiten om de kennis en de ervaring te vergroten van iedereen die geïnteresseerd is in vliegen en vliegtuigen. Wilt u op de hoogte gehouden worden van die activiteiten, stuur dan een e-mail naar info@seminair.nl met uw naam, adres en eventuele vliegervaring.