

**Omdat de Vliegclub Seppe al jaren met een Robin DR400 vliegt en we toch onderweg waren naar Nice, is Dijon-Darois een ideale tussenstop op ongeveer twee uur vliegen van EHSE. Een trip zonder problemen, zij het dat we na de landing een**

**drukke provinciale weg moeten oversteken om bij de terminal van de fabriek te komen. En dat zonder stoplichten! Iets te riskant in onze optiek. Wij parkeren onze TB20 dan ook netjes in het gras en arriveren.... te voet!**

*Tijdens ons bezoek worden we persoonlijk rondgeleid door directeur Guy Pellissier. De man heeft geen gemakkelijke job, want hij zag een deel van de productie en het personeel naar Nieuw-Zeeland verhuizen door aansprakelijkheidsperikelen.*

## Fabrieksbezoek aan het nest van de houten roodborsten



**Het woord 'hout' gebruikt Robin**



**Na een turbulente** periode is de Robin-fabriek in 1988 in handen gekomen van Apex Aircraft, het huidige moederbedrijf van Robin en Cap. Met een jaarproductie van bijna zeventig vliegtuigen en een omzet van twintig miljoen is Apex een grotere fabrikant van éénmotorigen in Europa. Nog meer cijfers? Er vliegen momenteel, voornamelijk in Europa, meer dan vierduizend Apex-vliegtuigen...

### Dieselen

Onze rondleiding wordt verzorgd door directeur Guy Pellissier. De man heeft geen makkelijke job, want door aansprakelijkheidsperikelen en het gedeeltelijk overhevelen van de productie naar Nieuw-Zeeland zag hij het aantal medewerkers de laatste jaren van tweehonderd naar honderd teruglopen. Tijdens de rondgang door de fabriek valt vooral de strakke logistiek op. Opvallend veel onderdelen worden zelf vervaardigd. Zelfs de

stoelen en het instrumentenpaneel maakt Robin 'in huis'.

Dieselen is natuurlijk ook bij Apex dé trend. En ook de motorbok wordt zelf gemaakt, en niet ingekocht bij Thielert, zoals Cessna en Piper dit wel voor hun retrofits doen. De Robin 135 CDI is afgeleid van de Dauphin en voorzien van een Centurion van 135 pk, zoals bekend gebaseerd op de dieselmotor van de Mercedes A. Om even aan te geven waar de broek knelt: elke dag verlaten meer dan duizend van deze motoren de Mercedes-fabriek; bijna drie keer de totale jaarlijkse behoefte van de 'general aviation'. De motor is ook nog eens sterk aangepast: omdat gemiddeld duizend toeren meer gedraaid worden dan in een personenwagen is onder meer de krukas versterkt.

De motor en de reductiebox koopt de fabriek wel compleet in bij Thielert, al moet men toch nog flink sleutelen om het geheel

in de slanke cowlings onder te brengen. Een driebladige variabele prop zorgt voor een trillingvrije en stille voortstuwing, en een verbluffende kruissnelheid van 125 knopen (232 km/u) op 12.000 voet (3.658 meter).

### Natuurlijke composieten

Het woord 'hout' gebruikt men liever niet, men spreekt van 'composite naturel'. Afgezien van de geheel uit carbon opgetrokken CAP 222 wordt in alle Robins nog veel van dit onovertroffen materiaal verwerkt. Geen probleem trouwens: wie wel eens tegen een boom is gereden is weet hoe hard en buigzaam hout kan zijn. Om kleine uitvreters geen kans te geven wordt al het hout geïmpregneerd met speciale harsen. De motorkappen zijn wel van polyester en de bekleding van romp en vleugels van het kunstvezel Dacron.



*Linksboven: Om bij de terminal van de fabriek te komen, moeten we met het vliegtuig een drukke weg oversteken, zonder stoplichten! Iets te riskant in onze optiek. Wij parkeren onze TB20 dan ook netjes in het gras.*



*Linksonder: Opvallend veel onderdelen worden 'in huis' vervaardigd. Zelfs de stoelen en het instrumentenpaneel maakt Robin zelf.*

*Rechtsboven: Een Robin in wording. Om kleine uitvreters geen kans te geven wordt al het hout geïmpregneerd met speciale harsen.*

*Rechtsonder: Tijdens de rondgang door de fabriek valt de strakke logistiek op.*

**liever niet, men spreekt van 'composite naturel'**



# reportage



De ervaringen van vliegclubs die al decennia lang met Robins vliegen zijn zonder uitzondering positief en bewijzen de robuustheid van de toestellen. Bijkomende voordelen: kleine schades kunnen makkelijk in eigen beheer hersteld worden en hagelbuien zullen vergeefs proberen putjes achter te laten; een probleem dat aluminium toestellen wel kennen.

Al met al een tamelijk uitzonderlijke bouwwijze, zeker als je weet dat momenteel meer dan zeventig procent van alle geproduceerde vliegtuigen (inclusief MLA) grotendeels uit kunststof vervaardigd worden. Een fabrikant als Socata past al twintig procent kunststof toe, terwijl Cessna en Piper nog altijd zweren bij aluminium.



*Boven: De Robin 135 CDI is afgeleid van de Dauphin en voorzien van een Centurion van 135 pk, zoals bekend gebaseerd op de dieselmotor van de Mercedes A.*



*Midden: Bij Robin overheerst hout. Zelfs de mainspar is vervaardigd uit dit natuurlijke en uiterst rekbestandige product.*

*Onder: De motorkapen van een Robin zijn van polyester. De bekleding van romp en vleugels is van het materiaal Dacron.*

## Waarom die nieuwe diesel?

In 2004 heeft de Franse 'Direction General Aviation Civile' een onderzoek gedaan bij alle Franse vliegclubs waarin het ideale clubtoestel beschreven staat. Het moet (ook tijdens het lessen) met drie personen gevlogen kunnen worden, over 'clubvriendelijke' vliegeigenschappen beschikken, en een kostenbesparende dieselmotor aan boord hebben. Met beperkte bagage moeten met 2+2 personen clubtochten van twee uur kunnen vliegen, exclusief een reserve van 45 minuten.

Geen wonder dat een Franse fabrikant als Robin precies aan deze specificaties voldoet. De 2+2-persoons Robin, voorzien van de eerder beschreven diesel, heeft een payload van 350 kg. Deze lading is opgebouwd uit veertig kg brandstof, tien kg bagage en vier niet al te corpulente personen.

Obstakel is als vanouds de certificering. Men verwacht de Duitse STC elk moment te ontvangen, waarna men met de uitlevering van de gereedstaande toestellen kan beginnen.

## De toekomst?

Guy Pellissier gelooft heilig in de toekomst van Robin, als brede leverancier voor de General Aviation. De diesel biedt ongeken- de mogelijkheden, en Robin kan haast niet wachten om ook de grotere toestellen hiermee uit te rusten. Vooralsnog ontbreekt helaas nog een 160 à 180 pk voor deze groep vliegtuigen. We zullen nog even geduld moeten hebben welke dochterdiesel zich als eerste aandient. Doorgaan Guy, je bent op de goeie weg! ✈

## Robin is ten onrechte altijd een onderbelicht vliegtuigmerk geweest

### De Robin-range

- De Dauphin / 120 pk
- De Regent en President met een extra ruitje en een 160 pk-Lycoming
- De Remo met 180 pk en de Remo180R /200R met variabele prop
- Nog veel in gebruik maar niet meer in productie: de snelle Robin R3000 en de met een T-tail uitgeruste R4000

Aanvullende info: [www.apex-aircraft.com](http://www.apex-aircraft.com)