

Als materie geluk kan brengen, dan geldt dat wel voor deze mannen uit Chicago. Ze stralen bij het tonen van hun zestig jaar oude Stinson Reliance. Maar het is dan ook een pracht. Tien jaar hebben ze eraan gesleuteld. Dagen, nachten, weekends. Het toestel stond al tien jaar in een veld, ongebruikt, in weer en wind. "Toen we de eerste lagen bekleding van de vleugels trokken zagen we een mooi bloemetjesbe-

van de maatschappij. Het kleurenschema hebben de mannen uit een oud boek gehaald. "Dat wordt toch vaak een twijfelachtige geschiedenis", vertelt Dean. "Vooral omdat druktechniek toen nog niet je-dat was en kleuren in de loop van de tijd ook vervagen. We benaderden eigenlijk zonder veel fiducia American Airlines zelf. En wat bleek: ze stonden op het punt om bij een grote schoonmaak de laatste bus originele donkerblauwe verf

dollar, maar toen het hele ding in onderdelen uit mekaar lag, bleek 8000 dollar een meer reële schatting. "Toen ik in een moment van zwakte aan mijn vrouw vertelde dat ik die 8000 dollar aan die motor ging uitgeven werd ze nogal boos. Jij besteedt een idioot bedrag aan een vliegtuig en ik rij in een oude auto! De volgende dag heeft ze een splinternieuwe Ford Thunderbird besteld. Die motor heeft me dus eigenlijk 18.000 dollar gekost."



Twee mannen en hun Stinson



weg te gooien die ze nog in voorraad hadden. Die bus konden we voor nop krijgen en exact laten bijmaken. We zijn dus tamelijk zeker van de juiste kleur. Wat je van veel andere gerestaureerde toestellen niet kunt zeggen." Zulk geluk zul je altijd hebben, naast een hoop tegenvallers.

Prijswinnaar
Maar goed, de beloning is er ook naar, want de Stinson is een prijswinnaar geworden. In voorgaande jaren won het toestel talloze prijzen op Oshkosh en allerlei andere shows. "Je besteedt 100.000 dollar aan een vliegtuig en je krijgt een plaquette van tien dollar. En toch ben je hartstikke blij. Maar de feitelijke beloning is toch het vliegen. Het is een heerlijk toestel en je krijgt alle aandacht, waar je ook landt. En dat gebeurt nogal eens, want we vliegen altijd VFR." Een trainer voor IFR en toch VFR? Ja, we vliegen alleen VFR, maar dat is bij goeie planning geen probleem. We hebben 'm eergisteren uit Chicago gevlogen in acht uur. VFR on top. En we zaten recht boven ons doel. "Good, clean living has a lot to do with that", besluit James Leonard met een knipoog, terwijl hij een slok uit een fles knalpaarse frisdrank neemt.

hang", vertelt James. "Iemand had behangpapier of gordijnstof of iets dergelijks gebruikt bij een vorige opknapping."

Authentiek blauw

Welke beschildering het toestel oorspronkelijk gehad heeft was niet meer te achterhalen. Daarom werd besloten het vliegtuig de kleuren te geven van American Airlines. Die company had er in de jaren dertig twee dozijn van, allemaal met het opschrift 'route survey'. In feite werden de machines gebruikt om piloten op te leiden in blindvliegen, destijds nog een taak

Dure grap

Over de kosten van de restauratie willen ze het dan ook niet hebben. "Als je het nu zou laten doen kost het zeker 50.000 dollar om de vleugels opnieuw te laten bekleden, 15.000 à 20.000 voor de motor en 15.000 voor het interieur. Indertijd kostte het allemaal nog wat minder. De motor was wel duur. De eerste eigenaar had gezegd dat er maar 125 uur op zat, maar uiteindelijk bleek de toestand van de zware negencilinder toch veel minder te zijn dan verwacht. "De monteur begon aan de klus met een begroting van 3500



Amerikanen doen Europa in twee dagen. Ralph Fisher, een vliegende advocaat uit Tampa, Florida, doet Sun 'n Fun in twee uur. En dan nog als onderdeel van

een heel bijzondere traktatie voor zijn vele Nederlandse vrienden: hij touch-and-go's in zijn blauw-witte Cessna 172 maar liefst negen vliegvelden, eveneens in

nog geen twee uur. Alstoebleeft, meniertje! Een opmerkelijke manoeuvre. Een bewijs dat vliegen in Amerika toch een stuk soepeler gaat dan in Nederland. En voordeliger, want landingsgelden zijn er bijvoorbeeld niet.

De negen velden liggen allemaal in een straal van pakweg zestig kilometer van Ralph's thuisbasis, Tampa North. Een ietwat desolaat veldje zoals er in de USA duizenden zijn. Een hangar, twee roestige stacaravans, een betonstrip en een windzak. Tien minuten na aankomst zijn we airborne en toch zijn alle checks grondig gedaan. Want Ralph checkt net zo

soepel als hij vliegt; als de duivel, maar desondanks geen moment buiten de limieten. Routine opgebouwd in een onwaarschijnlijk aantal uren. Vorig jaar kocht hij een nieu-



we motor en daar staan nu al weer 270 uur op. Flaps gebruikt hij bijvoorbeeld niet, maar zijn directional control is dermate zuiver, dat hij de hogere landingssnelheden prima de baas kan. Daardoor blijft gedurende de hele tocht de vaart er goed in en weet hij zelfs met een 'gewone' 172 een respectabele prestatie neer te zetten.

De velden die we aandoen zijn in volgorde: Tampa North, Zephyr Hills, Lakeland, Vandenberg, Plant City, Peter O'knight, McDill AFB, Albert Whitted, en weer terug naar Tampa North. Je krijgt dankzij Ralph's air-guerilla een prachtig overzicht van het vliegge-

bied rond Tampa. De zeven skyscrapers van de binnenstad gelden als referentie en geven met hun prachtige reflecties van de indrukwekkende wolkenluchten een

tienduizenden vliegbewegingen, mag de pret niet drukken. Integendeel: zeer enerverend. Blijkbaar niet voor de neef van Ralph, die in de backseat zit. De man is zo

Ralph Fisher: de snelste man van Sun 'n Fun

echte Dallas- en Dynasty-achtige impressie. Dat er op het moment van onze snelle hit-and-run op Lakeland een fly-in aan de gang is met

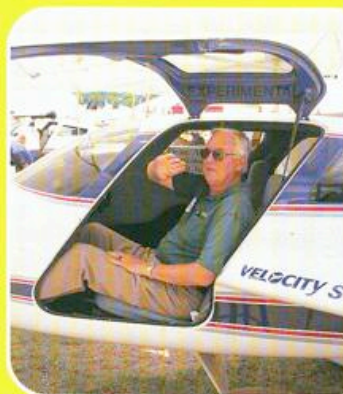
vertrouwd met het krankzinnige ritueel, dat hij al bij het tweede veld in slaap is gesukkeld en pas bij thuiskomst wakker wordt.

600.000 vlieggekken mogen een paar dagen los

Sun 'n Fun is een bijeenkomst van rabiante luchtvaartfanaten. Vorige jaren kwamen er zo'n 600.000 uit zeventig landen en die veroorzaakten met z'n allen meer dan 60.000 vliegbewegingen. Dit jaar zullen dat er wat minder zijn, want de laatste twee dagen was het weer indrukwekkend slecht. Zware luchten, bliksems, CB's en TS-en. Dit leverde op zich fraaie plaatjes op van zonbeschenen aerobatic-planes tegen een loodgrijze achtergrond. Enfin, iedereen die gekomen is heeft toch genoten. Vandaar dit overzicht van negen enthousiaste aanwezigen. Als u zelf ook vliegt, komen ze waarschijnlijk vrij normaal over.

Govert J. van Vloten: twee dagen rijden, één dag kijken

Normaal komt hij vliegend, nu met de auto, helemaal uit Gulfport Mississippi. Of eigenlijk: Amsterdam-Noord, want daar is hij twintig jaar geleden vertrokken om in de nieuwe wereld piloot te worden. Nog steeds vliegt hij commercieel op een Citation, naast zijn importeurschap van Hunter zeilboten. Sun 'n Fun doet hij in één dag. Daarna rijdt hij weer in twee dagen terug.



Govert van vloten legt uit hoe je een Velocity door de bocht trekt.

Rare naam voor een vliegtuig dat zo op het eerste gezicht nogal beperkt luchtwaardig lijkt. Maar daar zit 'm nou net de kneep. Niks experimental: de

Leonard Milholland heeft flink aan gewichtsbesparing gedaan. De complete stoel weegt bijvoorbeeld maar 600 gram; de voorgeschreven standaard-stoel-riemen

teuils zelfs nauwelijks uit. Op het gewicht van de motor is ook ingrijpend bespaard. Leonard heeft een standaard VW-automotor botweg in tweeën gezaagd. De aldus ontstane tweecilinder heeft hij voorzien van een houten fixedpitch prop. De hoofdwielen zijn gejat van een kinderfiets, het staartwiel van een winkelwagentje. U begrijpt: bijzonder prijzig vliegen is dit allemaal niet. Voor tussen de drie en vijfduizend dollar is de Legal Eagle te bouwen, afhankelijk van uw vermogen om bepaalde onderdelen zelf te fabriceren. De plannen stuurt Leonard u voor nog geen honderd gulden. Hij beweert zelf minder dan 500 dollar aan het hele geval besteed te hebben, maar hij had de motor en een lading buizen toevallig al achter zijn huis liggen. Morgen beginnen derhalve, als de financiën uw beperking vormen. Wilt u liever eerst een testvluchtje maken: een zweezitter wordt momenteel ontwikkeld.

De oude man en zijn Legal Eagle



Legal Eagle is een complete, goedgekeurde en volledig luchtwaardige ultralight. Voldoet volledig aan de Amerikaanse eisen: een gewicht van minder dan 254 pounds en de snelheid gelimiteerd tot 60 knopen. Veel harder gaat-ie ook niet, maar de beloning is een gemoedelijke stalspeed van 25. De ontwerper en bouwer

bijna het dubbele! Die gewichtsbesparing heeft z'n prijs, want in de nogal primitieve zetel uit gevlochten aluminiumstrips, zal het lastig zijn om de complete endurance uit te zitten. De tank in de vleugel bevat vijf gallon; bij twee gallon per uur is dat goed voor bijna tien uur hangen. Dat houdt je in een kalfslede-riem tv-fau-

De ontwikkelaars van vliegende keukenstoel

Ik heb 'm gevlogen en het is een wonderbaarlijke ervaring. Zelfs een complete aileron roll geeft een uiterst realistische indruk. De bouwers zijn dan ook geen beginners, want Geoffrey heeft meegewerkt aan de professionele sim van de 737. Er zijn twee modellen: een

complete cockpit, aangedreven door een indrukwekkende hoeveelheid elektromotoren en hydrauliek en een veel simpeler systeem, gebaseerd op een soort bewegende keukenstoel. "Beide gebruiken dezelfde standaard software en speciaal voor dit doel geschreven besturings-

programma's", vertelt Gary van Drie, natuurlijk van Nederlandse afkomst. De ene na de andere kandidaat wordt in het toestel gehesen en, eerlijk is eerlijk, ze komen allemaal zeer enthousiast weer naar buiten. Een enkeling boort zijn toestel

de grond in, maar dan hebben we het voornamelijk over single-engine-piloten die een motorstoring in een twin willen oefenen. "Ook daarvoor is ons toestel zeer geschikt", zeggen de trotse bouwers.



Stacey Fuller: piloot in opleiding

Tussen de wat oudere generatie die Sun 'n Fun bevolkt (zie kader) valt een gezelschap bestaande uit drie jonge vrouwen meteen op. Het betreft Stacey Scott met haar moeder en zusje. Stacey vliegt bij de Comair Aviation Academy, in Sanford, Florida, waar ook vele Nederlandse jongeren hun wings halen. Ze heeft altijd willen vliegen, maar opeens raakte ze geïnteresseerd door het feit dat ze aldoor maar moest betalen.

"I wanna be paid to do what I like", zegt ze gedecideerd. Dat gaat wel lukken.

Thuis in Connecticut vliegt Frances een trike-ultralight, hier op Sun 'n Fun wil hij serieus de stap maken naar de autogyro. Hij wil per se een zweezitter, want dochter of zoon moeten ook mee kunnen. Frances is binnengewandeld in de tent van gyro-leverancier Air Command, op het deel van Sun 'n Fun dat wordt aangeduid met 'Choppertown'.

"Niet terecht, want een gyro is geen chopper. Dat moet je hier wel duizend keer per dag uitleggen", zegt een lichtgeïrriteerde Doug Smith, fabrikant uit Caddo Mills Texas. Zijn Air Command is inmiddels de grootste op het gebied van autogyro's in de VS (en daarmee waarschijnlijk ter wereld). Groter dan Benson, de bekende pionier op dit gebied. "We hebben geen collective, geen speedverstelling en dus geen gedonder. Alleen maar gas en

Frances Oneglia gaat verticaal



een knuppel, zoals bij een fixed-wing." De lichtere versies worden aangedreven door een Rotax, de twee zwaarste tweezitters respectievelijk door een 100 pk. Hirth en een Mazda wankelmotor. U weet wel, die uit de fraaie Mazda RX-7. Opmerkelijke techniek, maar prijzig in onderhoud en verbruik.

De allerlichtste gyro, voorzien van een 40 pk. Rotax, is een officieel gelegaliseerde ultralight. Voor 9500 dollar krijgt u het pakketje thuisgestuurd. Bouwen kost niet veel tijd, want er is nauwelijks iets te bespannen, te boren, te zagen, of te schuren. Frances komt na een half uurtje vliegen weer omlaag. Vrijwel verticaal. En

helemaal verkocht.

Specificaties (verschillende toestellen, minimaal en maximaal)

Take-off roll: 15-100 meter

Landing roll: 0-10 meter

Stall speed: een gyro kan niet stallen

Climb-rate: 600-1600 fpm.

Nuttige lading: 100-400 kilo

Extra's zijn er ook

Fiberglas omhulsel, inclusief instrumentpanel (\$ 650).

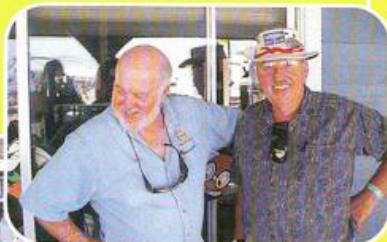
Aandrijving op de rotor: verkort de startlengte spectaculair en wordt tijdens de vlucht uitgeschakeld (\$ 765).

Rem voor de rotor, voorkomt gescalpeerde omstanders (\$ 71).

Paul Fuller en Jim Colburn: stille vogels

'Quiet Birdmen' is de naam van een vereniging die alleen maar in de VS bestaat. Professionele piloten, die ook na hun pensioen voeling willen houden met het vak. Ze zijn verenigd in ongeveer 180 lokale 'hangars'. Jim vloog met de C-130 in de civiele versie, de C-382, voor Southern Air Transport. Op Sun 'n Fun hebben de bird-

men een eigen gebouwtje, een eigen bierpomp en een eigen riante veranda, waarvandaan ze mijmerend of mopperend het gedwarrel van de volgende generatie aanschouwen.



AVID: een oude bekende

Op de stand van AVID. Deze bekende experimentals/ultralights worden voorgefabriceerd in Montana. Naar verluid zijn ze er nu bezig met de grootste homebuilt ooit: de AVID EXPLORER. Groot genoeg om een AVID Flyer met opgevouwen vleugels in te vervoeren.



Verkoper Ward Thompson. Men maakt bij AVID geen gebruik van glatte verkopers in snelle pakken.

Piloot & Vliegtuig-Tip Neem het vrouwtje ook eens mee!

Als je een kwartier rond loopt op Sun 'n Fun valt je al op dat het publiek gevormd wordt door: mannen (99%), welvaarend (99%), blank (99%), in de leeftijd 35-95 jaar, neigend tot lichte corpulentie (99%), dragend een baseballcap (50%) of safarihoedje (50%). Toch denkt de organisatie ook aan de wederhelft, getuige het volgende lijstje van activiteiten voor de dames.

Vrijdag

Bezoek aan de aardbeienfarm van de familie Giffin.

Meer iets voor Gert Dröge, dus. Hebt u kinderen dan kunnen we volstaan met te melden dat Disneyworld, Epcot Centre, WaterWorld en een dozijn andere zeer banale pretparken op een uurtje rijden van Lakeland liggen. Cape Canaveral met zijn tours en lanceringen ligt op anderhalf uur. Dat laatste is écht de moeite waard. Kunt u een nachtstart van de spaceshuttle meemaken, dan is het de overweging waard om een paar dagen aan uw trip te plakken. Vervelend is alleen dat de starts niet zelden uitgesteld worden. Dan kunt u de tijd doden op het strand, maar dat moet je natuurlijk wel liggen.

Zondag

Modeshow door Joan Walton: "Zo plan je een weekend-trip en neem je niet teveel mee."

Maandag

Modeshow waarin uw vrouw zelf als mannequin kan optreden, daarna tuinfeest met Joyce Matthews.

Dinsdag

Tipperware Party, daarna Quilt Show door de Lakeland Quilt Club.

Woensdag

Korte cursus familie-foto-albums samenstellen door Mary Coe.

Donderdag

Toespraak door mevrouw Navik over de moeilijke jaren met haar man, een beroemd luchtvaartpionier.

