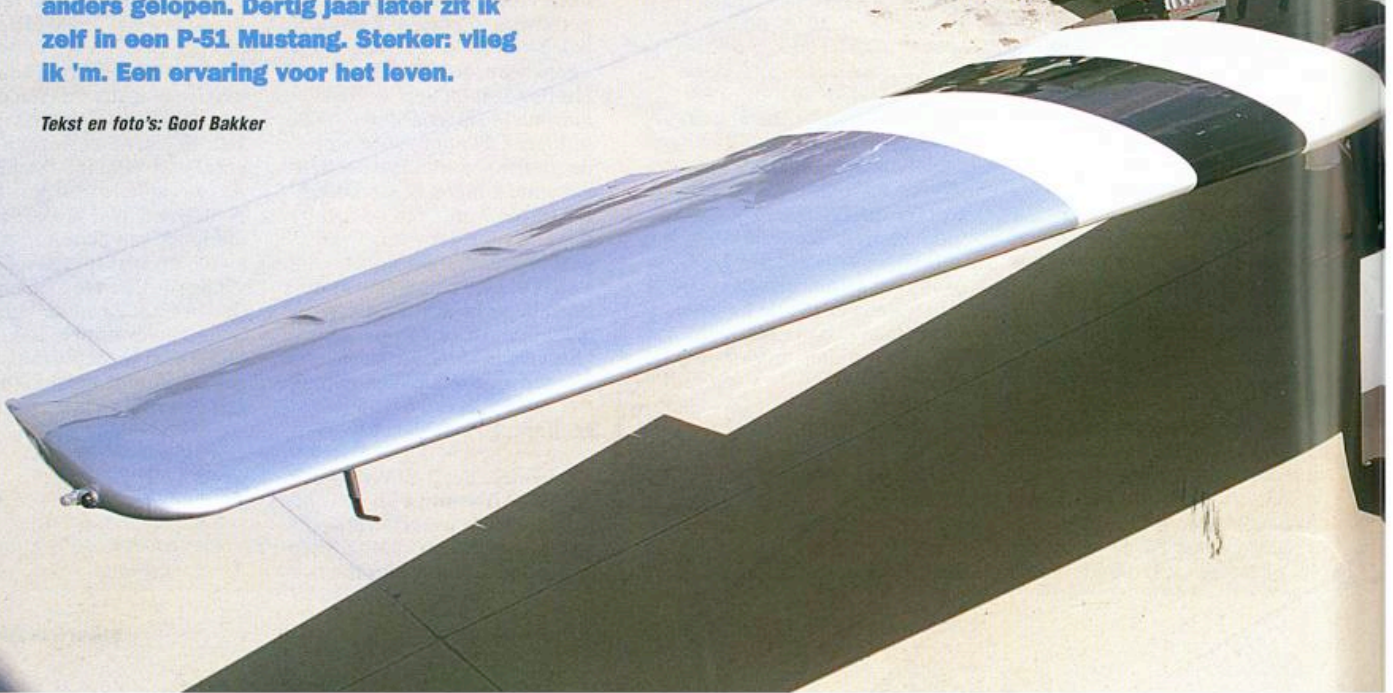


Een must(ang)

"In mijn vrije tijd ben ik valkenier", zegt Lee Lauderback. Dat schept een band, want als vogelaar wissel ik meteen met hem van gedachten over de prachtige swallow-tailed hawk, die in Florida veel rondvliegt. Ik ben hier natuurlijk voor een heel andere vogel: de P-51 Mustang. Een droom voor iemand als ik, die al op twaalfjarige leeftijd totaal in de ban is geraakt van dit toestel. Destijds dacht ik dat ik zelfs nooit meer zo'n ding zou kunnen zien vliegen. Ze waren voorgoed verdwenen. Bij duizenden verschroot tot stacaravans en bierblikjes, bij honderden diep de bodem ingeslagen op slagvelden over heel de wereld. De laatste exemplaren werden in bizarre oorden als Reno, Honduras en Ecuador slooprijp gevlogen. Het is anders gelopen. Dertig jaar later zit ik zelf in een P-51 Mustang. Sterker: vlieg ik 'm. Een ervaring voor het leven.

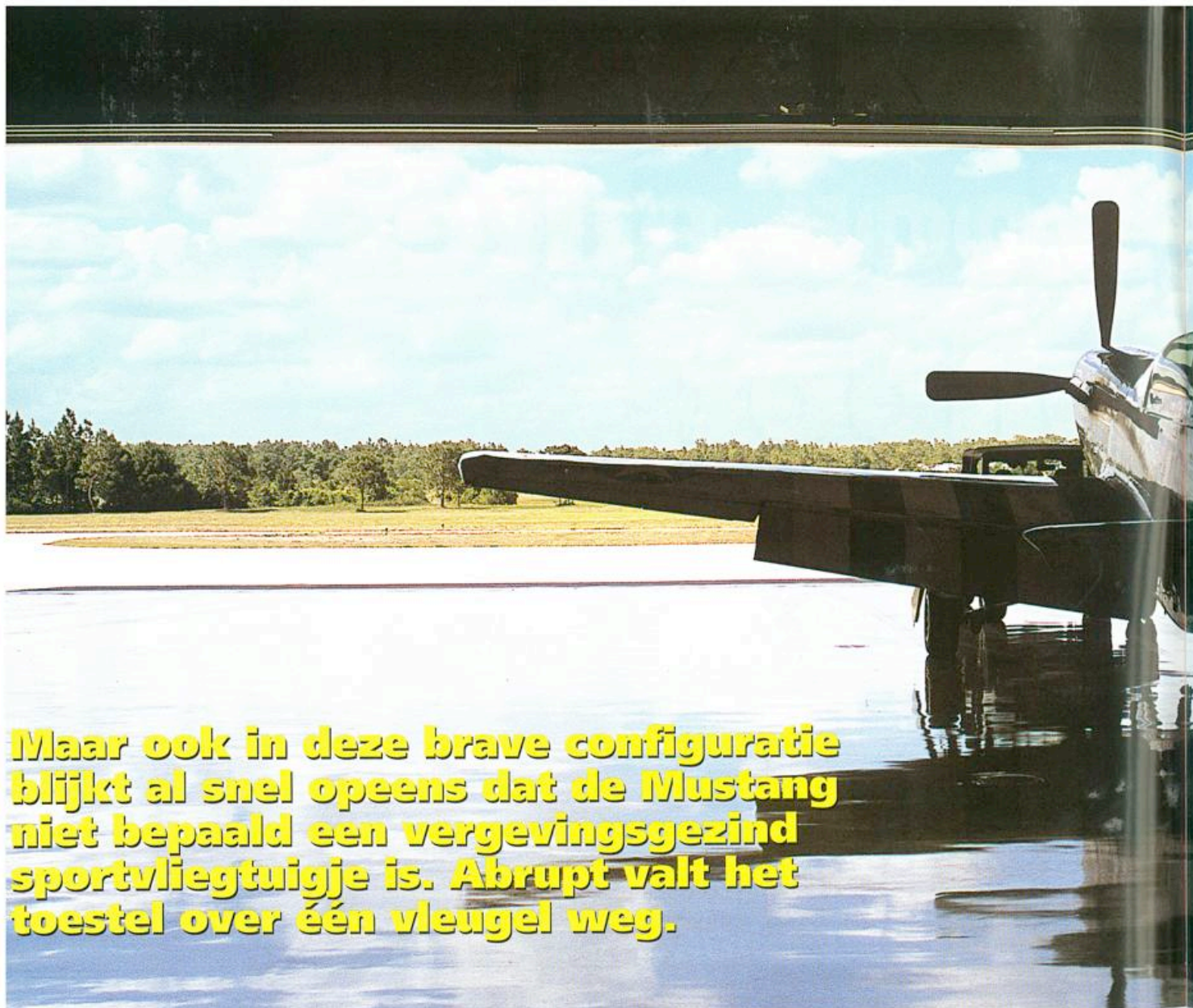
Tekst en foto's: Goof Bakker



FLYING IN THE USA ■

voor elke piloot





Maar ook in deze brave configuratie blijkt al snel opeens dat de Mustang niet bepaald een vergevingsgezind sportvliegtuigje is. Abrupt valt het toestel over één vleugel weg.

Het is een lesvlucht

Lee geeft uitleg aan de hand van een plastic modelletje in de welhaast verzekeringskantoorachtige vertrekken van Stallion 51. Het vliegen in de Mustang is geen 'ride', zoals ze om de hoek in Disneyland gemaakt worden. Het heeft het karakter van een serieuze instructie. Lee verzorgt dan ook de checkrides voor het gros van de piloten die een eigen Mustang bezitten. Een uur instructie dus, zij het prijzig (ik heb Lee beloofd niet over geld te praten in dit artikel). De briefing verloopt vlot, want ik heb het geluk dat ik al twee briefings heb kunnen bijwonen in de voorgaande dagen. Dat scheelt enorm. Ik kan de snelheden en de neusstanden al uit het hoofd mee mompelen. De stof

zit er goed in, zogezegd. Dat blijkt tijdens de vlucht van onschatbare waarde.

Achterin

Grote teleurstelling: je vliegt achterin. Na een uur of twee mag een serieuze leerling voorin, maar dan heeft een modale

weekendpiloot inmiddels wel z'n auto moeten verkopen. De bediening is volledig dubbel. Zaken die alleen voorin zitten (of in beperkte vorm achterin) zijn eigenlijk alleen de bediening van de flaps en de bediening van de cockpitkap. Lee doet de flaps en het onderstel. De flaps kunnen een ongelooflijke 240 kno-

pen aan, het onderstel slechts 150. Dat heeft te maken met de twee losse wieldeuren, die er ook op het oog vrij fragiel uit zien. Lee werkt de checklist door. Geen bijzondere zaken, zelfs voor wie alleen maar een Cessna 150 gewend is. Alleen termen als 'supercharger', 'oil cooler door' en 'ruddertrim' wijken af.

Taxiën

Tijdens het taxiën word je meteen onderwezen in het bekende zigzagen van zo'n grote taildragger. Bij de Mustang extra noodzakelijk, want achter de immense neus kun je wel drie Cessna's verbergen. Vrijwel meteen na het verlaten van het platform krijg ik de controls. Nuttig om mooie S-bochtjes te leren draaien met het grote





De twaalfcilinder Merlin van een van de zusterschepen van Crazy Horse.



Het bewijs van de vlucht, de handtekening van de meester.

toestel. Al heb ik het idee dat Lee eveneens checkt of de man achter hem wel te 'regisseren' is. Met hele sponzige roerbewegingen laat je de enorme neus links en rechts over de taxibaan zwenken. Dat het wiel precies onder de tweede zwarte invasiestreep zit, is een visueel hulpje om niet van het beton te gieren. Voor dit soort kleinere manoeuvres is de 'tailwheelesteering' aangekoppeld. Voor grotere uitslagen of 360's moet de knuppel geheel naar voren worden gezet, in de stand 'rechtuit'. Het staartwiel valt dan in een 'lock' en er moet gestuurd worden via 'differentiaal braking'.

Take-off niet toegestaan

De take-off maakt Lee zelf. Wederom jammer, maar vrij

logisch. De man krijgt talloze vreemde brevetten voor zijn neus en wil liever zelf beoordelen of de figuur achter hem kan vliegen of niet. De runup gaat al even routinematig als de startup. Dan kondigt Lee aan dat hij ready for take-off is..., maar er zitten nog twee Cessna's in het circuit. Dan is Amerika opeens

Crash-instructie

De veiligheid wordt door een aantal zaken positief beïnvloed. Alle aërobatics worden op 8000 ft. uitgevoerd en er ligt een groot aantal velden redelijk binnen bereik. Dat maakt een engine-out-landing goed mogelijk. De beslissing om eruit te springen ligt bij Lee, dat maakt hij van tevoren goed duidelijk. Hij zal de kap afwerpen en daarna word je geacht jezelf overdwars in de cockpit goed schrap te zetten, om vervolgens zo kort mogelijk over de rand te duikelen. Dat alles natuurlijk om het staartvlak te ontwijken.

een communistisch land: de machtige Mustang moet keurig wachten voor deze dwergen. Lee moppert in de headset, het lijkt me dat hij deze discussie al vaker heeft gevoerd met de toren. Bij mekaar wachten we zeker een minuut. Je moet er niet aan denken wat dit oponthoud kost. Voordeel is dat de

motor goed op temperatuur is, laten we maar zeggen. Dan klinkt de verlossende clearance en Lee schuift de throttle naar voren. De acceleratie is enorm en het toestel klimt gedecideerd weg onder een hoek van schatweg een graad of veertig, om met een mooie ruime klimmende bocht naar 4500 voet te stijgen.

Je hebt 'm

"You've got controls", zegt Lee plotseling en ik vlieg in een Mustang! Weliswaar auditief begeleid door Lee, maar deze doet dit zo natuurlijk en rustig, dat je het idee hebt dat alle beslissingen vanuit jezelf komen. Met 1500 fpm. klimmen we rustig door en Lee hoeft maar één keer een neusstandcorrectie door te geven om op 8500 voet

Vijftien graden nose up, zeer lichte backpressure en full aileron.



De Mustang rolt goedmoedig om zijn as.



aan te komen. Daar moet ik afvellen en draagt Lee me op om het beeld voor de horizontale vlucht goed in te prenten. Ik breng de manifold pressure op 2300 inches en ik mag vervolgens doen wat ik wil. "Een soort high cruise power gebruiken we eigenlijk om alles te doen", zegt Lee. Het toestel klimt makkelijk, zet hoogte razendsnel om in snelheid. Twee drie seconden maar en de Mustang accelereert naar 280 knopen.

Zelf vliegen

Zoals gezegd: je vliegt het toestel grotendeels zelf. Lee neemt de controls in een uur tijd ongeveer vijf keer voor pakweg een minuut over: één keer tijdens een knoeipartij gedurende een stall-oefening, waarbij ik tegen de opdracht in toch ailerons gebruik, één keer voor een cuban-eight-demo, een keer tijdens de nadering bij het veld. De resterende vlieg ik zelf. Alle aërobatics, alle manoeuvres. "I'll talk you through them", zegt Lee en dat doet hij geniaal. Voordeel is het surplus aan power, dat de Mustang heeft. Alle aerobatics kunnen worden uitgevoerd met 2300 psi manifold pressure en maximum pitch prop, een setting die Lee aanduidt met een 'high-cruise'. Logisch ook: de motor levert meer dan het standaard vermogen uit bouwjaar '44, namelijk 1650 in plaats van 1450 pk. En natuurlijk ontbreken de bommen en granaten, de pantsering en zware radiostack die het toestel van oorsprong meestorste. De tweede vlieger en de extra bedieningorganen vallen daartegen natuurlijk vrijwel weg.

Stall

Een serieuze instructie start natuurlijk met de stall. "Luchtstroom-separatie begint rond de tachtig met wings level en bij zeventig knopen is het vrij plotseling afgelopen", herhaalt Lee de briefing over de intercom. "De stall begint met een tamelijk heftige tremor vanuit de staart, die je gewoon naar de knuppel toe voelt kruipen." We doen 'm met de wings absoluut level, want al bij een helling van twintig graden 'duurt' de buffet nog maar drie tot vier knopen. De naderende stall is dan moeilijk herkenbaar. Lee vertelde dan te luisteren naar het geluid van de lucht in de inlaat van de

De hele vlucht op video!

Elk vlucht wordt uitvoerig geëvalueerd op een grootbeeld TV. In het toestel zitten twee camera's: eentje in de staart en eentje op het voorste instrumentpanel, die de beide piloten in beeld brengt. Tijdens de vlucht staat 95% van de tijd de staartcamera aan. Dit geeft een perfect beeld van de prestaties van de piloot: neusstand en helling lijken ten opzichte van de horizon wel op een graadje nauwkeurig te beoordelen.

oliekoeler, de grote 'happer' onder de buik van de Mustang. Dit orgelpijpgeluid verandert van toonhoogte als de stall nadert. Geen beginnerswerk, kortom. Maar ook in deze brave configuratie blijkt al snel opeens dat de Mustang niet bepaald een vergevingsgezind sportvliegtuigje is. Abrupt valt het toestel over een vleugel weg. Toch laat Lee me het herstel doen. Geen gas erbij, zoals me op de grond verteld is, maar gewoon lichtjes drukken. Een lichte trilling van de 'secondary stall' en dan vliegt het toestel weer, negentig graden uit de oorspronkelijke koers, maar met nauwelijks 400 voet hoogteverlies.

Aileron roll en barrel roll

Vijftien graden nose up, zeer lichte backpressure en full aileron. De Mustang rolt goedmoedig om zijn as. Veertig graden nose-up, wat forsere backpressure erop houden en indraaien, doordraaien, door, en door en het toestel komt met vijftien graden nose-down uit een lang-



gerekte barrelroll. Lee praat op rustige toon, geeft je kleine correcties, maar doet toch vooral heel veel met intonatie en toonhoogte van zijn stem. Wat een instructeur! Het rechthoekige stratenpatroon van Kissimmee is een pracht van een referentie. Dan praat Lee me door een looping: 270 knopen aanduiken, rustig door blijven trekken en de vleugelpunten in de gaten blijven houden. Bij het uitgaan wederom lichtjes trekken en het toestel vliegt (ongeveer!) weer verder waar het vijf seconden daarvoor ook was. Drie G blijkt ik vrij constant te hebben getrokken, meldt Lee. Dat smaakt naar meer: een Immelman, een halve Cuban Eight, nog een halve. Dan doet Lee een inversed Cuban Eight voor en laat hem mij nadoen (als u het niet gelooft, komt u de video maar bekijken). De tijd is op, ik kan wel janken.

De landing

Tussen de bedrijven door probeert Lee foto's van mij te

maken, terwijl ik vol in de vertical zit, de range op roep of de F-16's al weg zijn, naar buiten kijk en vervolgens vraagt wat ik er allemaal van vind. De mannen op de range hebben beloofd te melden of de Fighting Falcons al verdwenen zijn, maar het blijkt niet zo te zijn. Helaas, een low-level over de range zit er nu niet meer in. Terug naar huis, de koek is op. Nu blijkt het heftige luchtballot toch zijn concentratie-tol te eisen. Tot twee keer toe moet Lee het toestel overnemen: eerst om een vlucht vogels te ontwijken waar we doorheen dreigen te vliegen, de tweede keer omdat ik de daling naar baan 06/24 wel erg enthousiast inzet, terwijl we nog een complete fieldcrossing op 1500 voet voor de boeg hebben, om te gaan landen op baan 33. Toch geeft hij na een kleine stemverheffing weer de knuppel en laat me een bocht met veertig graden helling draaien naar base en dan final. Neusstandcorrecties worden gewoon gegeven in termen van neus lager, hoger, gascorrecties

met 'ease back throttle....a little bit more....allright, you're doing good, line up, line up, flare flare, oke, thats great", en pas als het staartwiel alweer aan de grond is: "I'll put in a little rudder now." Het toestel was ietwat in een slingering geraakt en de snelheid was nog een kleine zestig knopen. We draaien van de baan, de cockpitkap gaat een centimeter of dertig open. Het vliegveld ligt in een inmiddels vrijwel loodrecht inkomende middagzon. Het

licht spat uiteen op de vleugels van dit wonderschone apparaat, waar ik in minder dan een uur volledig van in de ban ben geraakt. Als ik u was, zou ik beginnen met sparen.

DATE	PILOT	INSTR	TYPE	TIME	LOCATION	ROUTE	REMARKS
10-1-00	MOONEY	VER	TRIP	04:50	CHISE	CHISE	
10-1-00	Q-150 ST	PH-RNB	VER	05:15	CHHV	CHHV	
10-1-00	R-150 ST	PH-RNB	OV-VER	05:30	CHHV	CHHV	
10-1-00	Q-150 ST	PH-RNB	VER	05:45	CHHV	CHHV	
10-1-00	T3-21	PH-RNB	VER	06:00	CHHV	CHHV	
10-1-00	Q-150 ST	PH-RNB	VER	06:15	CHHV	CHHV	
10-1-00	Q-150 ST	PH-RNB	VER	06:30	CHHV	CHHV	
10-1-00	R-150 ST	PH-RNB	VER	06:45	CHHV	CHHV	
10-1-00	R-150 ST	PH-RNB	VER	07:00	CHHV	CHHV	

This Certifies that

GODEFRIDUS BAKKER

Flew "CRAZY HORSE", the North American TP-51 Mustang
Registration: N851D Serial No. 484745

On **16 MAY 2000** for a duration of **1.0** hours

MANEUVERS PERFORMED:

<input type="checkbox"/> TAXI	<input type="checkbox"/> WING OVER	<input type="checkbox"/> VERTICAL ROLL	<input type="checkbox"/> FORMATION
<input type="checkbox"/> TAKE-OFF	<input type="checkbox"/> AILERON ROLL	<input type="checkbox"/> IMMELMAN	<input type="checkbox"/> OVERHEAD BREAK
<input type="checkbox"/> TURNS	<input type="checkbox"/> BARREL ROLL	<input type="checkbox"/> VERGESS CUBAN 8	<input type="checkbox"/> LOW PASS
<input type="checkbox"/> STEEP TURNS	<input type="checkbox"/> POINT ROLL	<input type="checkbox"/> STARS	<input type="checkbox"/> TIG LANDING
<input type="checkbox"/> SLOW FLIGHT	<input type="checkbox"/> CUBAN 8	<input type="checkbox"/> LOW LEVEL	<input type="checkbox"/> GO AROUND
<input type="checkbox"/> FALLS	<input type="checkbox"/> CLOVERLEAF	<input type="checkbox"/> AIR COMBAT MOV	<input type="checkbox"/> FULL STOP LANDING
<input type="checkbox"/> ACCEL. STALLS	<input type="checkbox"/> LOOP	<input type="checkbox"/> AIR-TO-GROUND	<input type="checkbox"/> OTHER <u>None</u>

Landings: 1 Gv 4 Max. Power 50 inches Max. Airspeed 200 kts

LOCATION: Kissimmee, FL

Other _____

Paul J. Baker INSTRUCTOR
Instructor Title _____ Cert # _____

Serieuze gegadigden kunnen contact met mij opnemen. Ik kom graag mijn demo-video demonstreren en alle vragen beantwoorden (geen commerciële bedoelingen). Dit helpt u enorm: omdat ik de verschillende briefings een aantal keren gehoord had, was mijn vlucht meer relaxed en ook succesvoller dan de andere vluchten die ik op video gezien heb.