



## TL-3000 SIRIUS

Zelf vliegen is een gillend dure hobby, en alle vliegscholen doen hun stinkende best om het betaalbaar te houden, maar toch lukt dat maar mondjesmaat.

Mijn vriend Cees Quist slaagt er al jaren in om de goedkoopste te zijn (Hallo, andere aanbieders? *Correct me if I'm wrong!*). Hij doet dat door vliegtuigen vanaf negentig euro per uur te verhuren, waar anderen soms eerder richting het dubbele gaan. Dertig euro erbij voor de instructeur, goed je best doen om binnen de verplichte uren te blijven, en je kunt fly-wise een brevet hebben voor net 4.000 euro.

### DRAAD KWIJT

Kosten voor theorie, materialen en keuring moet u zelf maar even opzoeken, dat weet ik zo niet. En wat voor brevet u krijgt, weet ik al helemaal niet, JAA of EASA RPL of Light of SEP of PPL of TMG of PG, gooi maar in mijn pet, ik ben de draad al vijftien jaar volledig kwijt.

Maar in elk geval mag u wel alleen de lucht in, en uw verloofde meenemen naar Texel. En daar gaat het om.

Enfin, ik had me al voorbereid op de beperkte werkomgeving van de Scheibe Falke, sinds jaar en dag Cees' *bread and butter*, maar de man duwt me in de richting van een spiffe, Cessna-150 *lookalike*. Mooi hoog op de pootjes, trots staartje, Tsjechisch van oorsprong, en met een prachtige naam: Sirius.

Nou heb ik best een flink aantal uurtjes op de '150', dus nieuwsgierig werd ik terstond! De Cessna-150 is bepaald krap voor mij, met mijn *six feet five*, maar in deze Sirius glij ik binnen als een zijden sok in een Engels-lederen schoen. Sterker nog: ik moet de *rudder pedals* met een





Landen is zó simpel mensen...

touwtje naar me toe trekken - niet eens de uiterste stand! - en dat is me nog nooit gebeurd.

### HOBBELEN

We hobbelen een stukje gezellig over het groene gras van EHHV en doen de run-up. *Uneventful*; het Rotax-motortje ronkt tevreden door alle verplichte nummers. Cees geeft me alleen een indicatie van de rotatiesnelheid en laat me zelf de *take-off* doen. De Sirius stijgt als een reiger, 1.200 fpm bij 130 km/h, ondanks twee zware kerels en de voor een derde gevulde tanks! Boven gekomen laat ik de snelheid erin lopen tot een kilometerdje of 170, bij pakweg 65% vermogen. Op die manier hebben we genoeg peut om ongeveer twee uur te vliegen. Met volle tanks dus zes uur; zeg: Parijs.

### STALL

Dat doen we niet, want ik wil wat dingen proberen. Welaan: de *stall* is goedmoedig (alleen wat doorzakken met de neus hoog), en de steile bocht is opmerkelijk makkelijk constant te houden, qua *pitch* en *bank*. "Komt omdat de Cessna-150 een volkomen vlakke vleugel heeft. Deze Sirius heeft een lichte V-stelling. Dus hij is lekker stabiel om de langsas",

doceert Quist. Ondanks de lichte bouw voelen de *controls* prettig stevig aan. Lekker leskistje.

We naderen EHHV alweer. Ik melk het toestelletje uit tot een kilometerdje of zeventig, en daarna is het mijn gebruikelijke privé-riedeltje: mooie snelheid = mooie landing, *point the nose with your toes*, en het neuswiel gedecideerd maar met zachte hand verbieden om als eerste de grond te raken. Landen is zó simpel mensen, met deze beschrijving doet zelfs ú het de eerste keer goed! ✈



Basic panel, dus betaalbaar vliegen



Pedalen stellen met een touwtje.



Quist: "De TL is lekker stabiel om de langsas."

In de nieuwe rubriek 'Bakker vliegt met een...' neemt piloot en columnist Goof Bakker de lezer op luchthartige en lichtvoetige wijze mee in de wereld van de General Aviation. Weet u een vliegtuig dat zich voor deze rubriek leent, meld het de auteur! Het maakt niet uit wat, zolang het maar vleugels heeft en veilig vliegt.

Mail uw idee naar [goofbak@planet.nl](mailto:goofbak@planet.nl)

