



*Die frisdrank, daarover verschillen de meningen. Maar de mannen van Red Bull weten hoe je een vliegtuig beschildert.
Dit is een Zwitserse paradroppende PC6.*

ILA2006

Weinig nieuws, veel te zien



De airshow-trucjes zijn u waarschijnlijk wel bekend: eventjes snoeihard langs het publiek vliegen, om indruk te maken op de meisjes. En dan met een hoge neus 'in landingsconfiguratie' (dus met flaps-en-wheels) nog een keertje langs komen. Om de collega-piloten en de technici te laten genieten. Om te laten zien hoe langzaam je kunt. Of durft. Op de ILA2006 in Berlijn haalden vlak na elkaar twee zeer verschillende toestellen deze truc uit: eerst een Messerschmitt Me-262 en daarna een Airbus A380. Eentje is al legendarisch, de andere moet dat nog worden.

ALS EEN ZWALUW

Die Messerschmitt, dat was me wat. Die was de rit naar Berlijn al meer dan waard. 'Een gewone straaljager', zag ik het onkundige publiek denken. "Dat ik dit nog mag meemaken. Een vliegende zwo-sechs-zwo!", zag ik menige oudere Duitse vliegtuigliefhebber denken.

Bedenk zelf eens: de eerste operationele straaljager! Probeer eens door de ogen van iemand te kijken, die tot op dat moment alleen maar propellertoestellen had zien brommen en dreunen. De haaiachtige romp. Geen bulten en bobbels, waar toestellen met zuigermotoren van nature last van hebben. Nee, alleen een smalle romp, een messcherpe vleugel, en daaronder twee slanke sigaartjes.

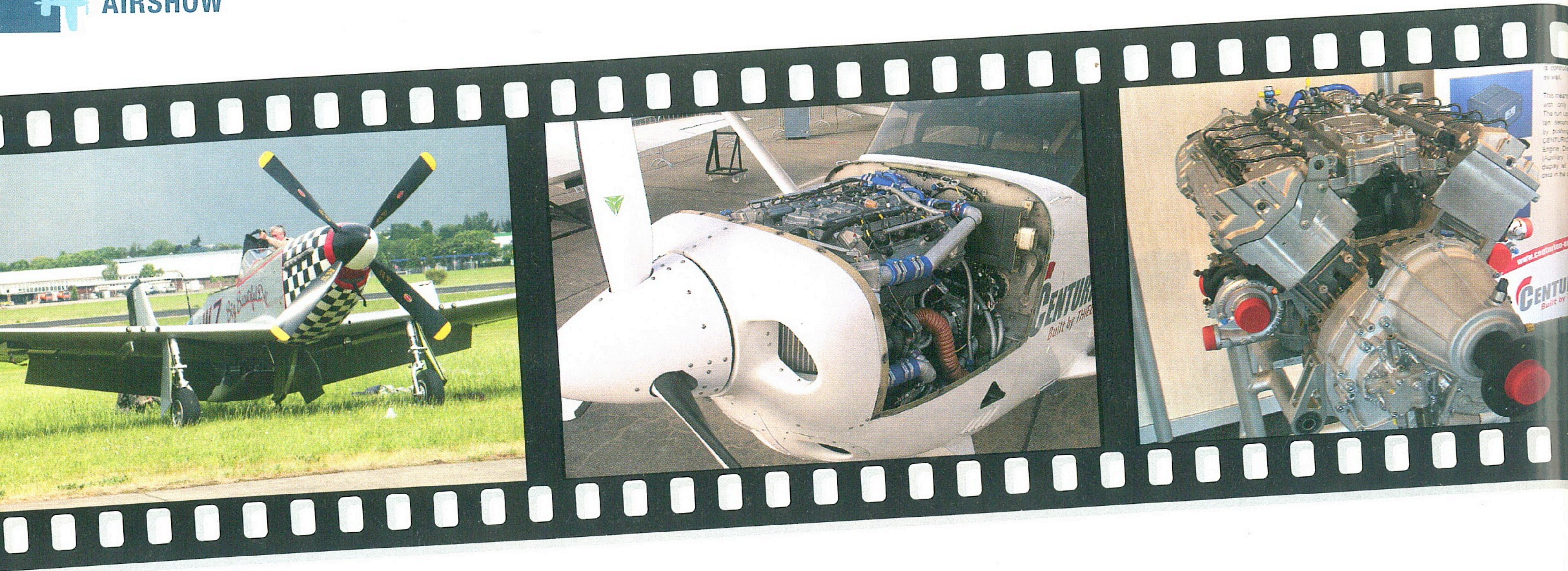
Als een zwaluw zwiept het toestel door de lucht. Geen wonder dat ze 'm de Schwalbe genoemd hebben, besef ik opeens. Wat moeten die Mustang-piloten wel gedacht hebben, toen dat krenge opeens voorbij kwam scheren hoog boven Kassel, of Paderborn. Schrik. Verwondering. Béwondering.

publiekslieveling: de Schwalbe of de Super-Airbus?

Foto's van links naar rechts;

- Geen leuk verleden, maar hopelijk wel een prachtige toekomst: de splinternieuwe Me-262.
- Het enige echte nieuws: de Ilyushin 76 is vanwege nieuwe uitrusting en motoren nu ook welkom in het westen.
- De Twinstar is door zijn uitzonderlijke zuinigheid en endurance ook zeer geschikt als observator.
- Wanneer schaft iemand in Nederland deze schoonheid nou eens aan? De Poolse Wilga, ideale zweefvliegtuigsleurder. Op de ILA trok dit exemplaar er maar liefst drie tegelijk de lucht in. Inmiddels ook al een EADS-onderdeel.
- Cirrus-importeur Middendorp was fors vertegenwoordigd op de ILA. Hier het trotse team. Terecht trots, gezien de spectaculaire verkopen van dit toestel.





Het scheurende geluid, dat moet ook wat geweest zijn, destijds. Helaas kunnen we dat niet meer ervaren: het toestel is in de USA zeer natuurgetrouw nagebouwd, maar de motoren zijn modern. General Electric, in plaats van de oorspronkelijke Junkers Jumo's. Gelukkig voor de piloot. De systemen van toen waren niet geschikt om de enorme druk in een turbine te verwerken en geregeld schoot een leidinkje los, met vreselijke gevolgen. NAVO-generaal Steinhoff, vroeger geregeld op de TV met zijn totaal verbrande kop, kan er over meepraten.

PRACHTIG

De A380 is na die prachtige Schwalbe eigenlijk een tegenvaller. Ik ben toch al niet zo kapot van het toestel, maar ook de grootte valt tegen. Een Jumbo met verlengd bovendek. En het ontbreken van de kenmerkende 'jumbo-hump', maakt 'm ook al weer minder bijzonder. Nee, die petieterige, zestig jaar oude Messerschmitt won het qua spektakel duidelijk van de splinternieuwe mega-Airbus.

Nieuw waren ze overigens geen van beide. Nieuws was er sowieso überhaupt nauwelijks iets, dort in Berlin. Ik heb alleen een Ilyushin 76 met nieuwe 'westerse' motoren kunnen ontdekken. Die kanjers kunnen nu voortaan gewoon ook op Schiphol landen, zonder dat de hele milieubeweging uitrukt.

Laten we ze dat ook maar veel laten doen. Veel van die dingen huren, of desnoods kopen. Voor één C-17 heb je acht van die IL76's en voor één Airbus M400 heb je er altijd nog vier. In operationele kosten zijn ze ook nog niet veel duurder, met die nieuwe motoren. Zo kunnen lekker veel hulpgoederen naar Darfur vervoerd worden en dat soort plekken. Wij hebben het geld, wij hebben de Postcodeloterijshow. En de Russen hebben die fantastische toestellen en de Echte Mannen om ze naar streken met veel oorlog en ellende te vliegen.

Foto's van links naar rechts;

- Deze P-51 verloor zijn canopy op weg naar de ILA boven Münster. De Duitse media bliezen de zaak enorm op. Foto: Alex Smit.
- Een beauty en een beast: de nieuwe V8-diesel van Thielert, gemonteerd op een Cessna 206.
- De naakte V8 van Thielert.

Onze Luchtmacht is daar veel te hightech voor. En onze flyboys veel te verwend.

V8 DIESEL

Eén toestel met nieuwe motoren, dat was alles. Dat geeft al aan hoe weinig nieuws er was. Oh ja, die Diesel-V8 van Thielert. Was op eigen kracht komen vliegen met een Cessna 206 er achteraan.

Driehonderdvijftig paardekrachten. Een opmerkelijk 'schoon' ontwerp. Waar de viercilinder Thielert-diesel er met al die stangetjes en leidinkjes uit ziet als een Zwitsers uurwerk, oogt dit als een gewone motor. Een bolle, botte V8. Met een knol van een reductiekast ervoor.

Die Thielert V8, dat wordt de diesel-doorbraak, wat ik u brom. Waarom? Omdat die V8 het in Amerika goed gaat doen, is mijn voorspelling. Denk maar eens even mee. Er zijn een paar Amerikaanse 'icons'. De Big Mac, de Superbowl, én de V8. Sluit je met je ontwerp daar op aan, dan ben je klaar en kun je in massa gaan produceren.

Het is wederom pure marketing, zoals altijd. Ik zie zo'n yank al naast zijn toestel staan pochen, met petje en al. "V8-power! Runs on jet fuel! Mercedes-Benz! Tree fifty horsepower. Goes like hell!" Jawel, die Thielert-V8, dat wordt een hele grote, wat ik u brom.

Tekst: Goof Bakker

Foto's: Goof Bakker