

HORIZON

TO FLY AND TO TRAVEL

ludiek, fris

LUCHTVAARTBLAD

met deze artikels:

**BRITANIA RULES
THE WAVES**

"de Havilland Aircraft"

DUBBEL GESTUWD

"links en rechts"

PHOENIX ON THE MOVE

"een nieuwe thuis"

OV-10 BRONCO

"pittige hotrod!"

SHARK - 600

"overheerlijk"

PLAY

"H/T naar IJsland"

MOIRAI

"(in de verdediging, deel 2)"

RICK'S COLUMN

"bewolkt!"

11

JAARGANG 3

JULI 2025

ISSN 2953-1535

P-927972



SHARK

HEMELS VLIEGEN

Guido Bouckaert

Een volbloed schoonheid

In de vorige eeuw domineerden Amerikaanse bedrijven zoals Piper, Cessna, Beech en zelfs Mooney de productie en verkoop van vliegtuigen voor de privé-vlieger. Het kon niet op tot drie obstakels zich aan dienden. De oliecrisis van de jaren zeventig, product liability en de grass root people die zich achter een nieuw verschijnsel schaarden: goedkoop en elementair vliegen in een ultra-light.

De Amerikaanse giganten hadden niet door hoe succesvol de ULM-beweging zou worden als betaalbare manier van recreatief vliegen en hielden het bij hun twee/vierpersoons-vliegtuigen op aloude wijze vervaardigd.

Nu vandaag ULM-vliegtuigen vliegen als de beste, en snel, en digitaal uitgerust zijn als Boeings of Airbussen, is de markt voor het bouwen/verkoop van toestellen aan privé-vliegers verschoven naar Europa.

Niet alleen voeren de ULM-fabrikanten gevestigd tussen Zweden (Blackwing) en Italië (Blackshape) en tussen België (VL3) en het voormalige Oostblok (Bristell, Aerospool, Breezer) een fel doorgevoerde marketing op het Oude Continent, ze winnen ongehinderd wereldwijd veld, waarbij de verkoopcijfers boomen.

Bij Arel Air op het kleine grasvliegveldje van Sterpenich nabij Arlon, begon het ook allemaal in de jaren zeventig van de vorige eeuw met deltavliegers en twee-assige ULM's. Vervolgens dienden volwaardige 3-assen ULM's zich aan, gemaakt van doek en alu-buizen en nu, vijftig jaar later, pronken er op dit vliegveldje heuse vliegtuigen, heden uit kunststof vervaardigd. Het zijn vliegtuigen van Shark Aero.

Dat de wetgeving niet anders kon dan mee evolueren is een plus, wat werd bewerkstelligd door de fabrikanten en de ULM-piloten zelf.

PS. In de loodsen van Arel Air zijn de allereerste toestellen uit de zeventiger jaren nog te zien, alsook deze uit latere jaren.

Er is over het bouwen van de Tsjechisch-Slovaakse Shark extreem nagedacht en het moet gezegd, het vliegtuig is een juweeltje en vliegt bovendien als een fighter jet (*). Nog nooit eerder een ULM onder het zitvlak gehad dat zo fijn en extreem slim is uitgerust. Een opsomming vermag dit te verduidelijken.



In de richel die het canopyglas vast houdt, zit handig rechts, een gaatje waar netjes een pen kan vastgestoken worden. In diezelfde richel zitten rondom gaatjes om bij vochtschlag op de canopydome, het glas te ontwasemen (1). De zetel wordt elektrisch geregeld middels een goed bereikbare knop (2) en als achterin iemand meevliegt (of bagage) wordt de keuze gemaakt tussen voor en achter, dienstig voor een correcte weight and balance (3). Het uitklappen van flaps toont zich door gekleurde balkjes (4). Deze balkjes vind je ook bij engine cooling, fuel selector, ventilatie (5). Bij het uitklappen van het onderstel gaan de drie lampjes van groen naar rood (6). De pedalen zijn vernuftig verstelbaar (7), de gordel klikt vierpunts vast (8). De canopydome kan openblijven bij het rollen maar gaat niet wapperen in de wind want er is hiervoor een knappe vasthechting voorzien (9). In het stormvenster zit een extra opening (10). Om de canopydome te openen zijn links en rechts heel handige openingen voor de vingertoppen voorzien (11). Het blokje waarmee de headset van Bose wordt bediend, zit weggestopt in een handig passend houdertje, netjes uit de weg. Niet alleen in de vloer zit een kijkgat maar ook in de vleugel links. Hier kan je checken of het onderstel wel degelijk is in- of uitgekapt middels twee driehoekjes die elkaar punt aan punt moeten raken en ook al op zich groen of rood licht uitstralen. Extreem? Allicht maar precies door dit alles is dit een beauty van een vliegtuig.

De Shark-600 (MTOW) werd bedacht door de Slovaak Vlado Pekar die aanvankelijk in zijn bedrijf met 100 personen, onderdelen vervaardigde voor Diamond Aircraft. Dat verviel toen DA door de Chinezen werd binnengehaald.

Vlado koos zo'n vijftien jaar terug om eveneens een ULM in de markt te zetten en dat in tandem configuratie/monocoque, vervaardigd uit kunststof, aramide, koolstofvezel, epoxy casco en pvc-schuim als sandwich materiaal. Het toestel is Europees UL en Amerikaans LSA toegestaan. In de neus is een Rotax-motor te vinden zijnde 912ULS van 75kW/100HP met kunststofpropeller met variabele pas. De kist tankt 150 liter waarmee je 2.500 km ver kan vliegen. Het toestel kruist aan 250 km/u maar haalt best 300 km/u. Het is de trend dat ULM's 300 km/u moeten toppen, dankzij opgevoerde en turbinemotoren. En verbazingwekkend, het is niet toegestaan in dit vliegtuig acrobatische figuren te vliegen. (*) meer verklappen, mogen we niet.



1



2



3



4



5



6



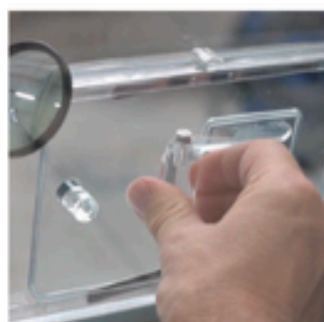
7



8



9



10

Instappen en vliegen

De lucht is in beweging, het wordt bokkig vliegen. Goed zo! Voorin of achterin is nu de keuze. Laten we later maar 's voor de voorste stoel gaan. Eenmaal netjes in de zetel achterin gegleden, is het zitten comfortabel, het uitzicht naar buiten fenomenaal. Gaat de koepel dicht dan zakt voor de persoon achterin een Dynon info/navigatiesysteem tot op ooghoogte. Voor de vlieger voorin, kan evenzeer de pret niet op met een pracht van een slim aangelegd hi-tech panel inclusief autopilot met aangenaam lichte servo's. Voor wie het vliegplan op SkyDemon maakte, kon het nodige gemakkelijk naar de Dynon sturen waar alle gegevens meteen ingeladen worden.

Links zit de motorbediening (MAP, RPM, ...) en rechts de stuurknuppel. De vleugels zijn relatief kort en eindigen elliptisch. Dit is dus de optimale aerodynamisch vleugel (lift/weerstandverhouding) waarbij lift van het vliegtuig primeert en de snelheid verhoogt.

Het gaat van de grond af aan 95 km/u, klimmen kan aan 130 km/u. We gooien de kist om en om, bochten op de tip van de vleugel, lokken diverse malen draagkrachtverlies uit, gaan aan minimale snelheid vliegen (afscheursnelheid is 55 km/u), lopen uit tot maximale snelheid, 285 km/u. Tijd dan voor wat heerlijke spelerei boven de sterk meanderende, ingekerfde waterlopen en Ardense bosgroene glooiingen. We besluiten om, vooraleer de landing definitief aan te vatten, een scheervlucht uit te voeren boven het grasvliegveldje maar daarbij, net als in de tijd van de terugkerende Spitfires de scheervlucht laten volgen door een victory roll, neen dat mag niet al zou het een passend eerbewijs zijn geweest aan deze ULM zò ver verwijderd van de hangglider, zo geavanceerd als geen een.

PS. De kantoren van Shark Aero voor de verkoop, bevinden zich in Praag, de fabriek ligt aan Senica Airport, Slowakije.

Verdeler van Shark:

Evert J. Cornet (EHTE)
ej.cornet@gmail.com
+31 (0)6 3890 1588

Jean-Paul Koeune (EBAR)
benelux@shark.aero
+352 621 508 588





Philippe Bouchy

