

AOPA MAGAZINE

AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION

**Flying is
serious fun!**
First solo?
Dan bent u een jaar
gratis lid!



EVERT JAN CORNET
Shark Ultralight

Vliegen als een vorst

Met Evert Jan Cornet drink ik koffie op het vliegveld van Hoogeveen. Niets bijzonders tot dusver, ware het niet hij voor onze afspraak vanuit Teuge kwam aanvliegen met een in wit/oranje gekleurde Shark Ultralight; een bijzonder fraai en wendbaar toestel. De koffie is snel op, mijn zinnen zijn gezet op het voor de deur geparkeerde demomodel. Ik wil ik maar één ding: ermee vliegen! Evert Jan is importeur in de Benelux en vlieginstruuteur van de Shark en neemt mij en u als lezer mee op grote hoogten in deze tandem seater.

Hoogvlieger in de dop

Evert Jan Cornet is geboren in 1963. Zijn hele leven bestaat uit vliegen. 'Ik bouwde op mijn twaalfde modelvliegtuigjes, waar ik mee ging vliegen vanaf vliegveld Valkenburg' vertelt hij met een glimlach en gaat verder: 'Toen ik zeventien was kocht ik een gebruikte deltavlieger, één van de eerste generatie. Een tijdje later fietste ik geregeld met een karretje - oorspronkelijk

gemaakt voor een surfplank - ermee van Leiden naar den Haag voor les bij een klein vliegschooltje. In mijn vrije tijd, wanneer de wind uit het westen kwam, fietste ik met mijn deltavlieger naar de duinen. Alleen met westenwind was de 'helling-stijg' mogelijk. Als ik dan tegen de wind in van de duinen sprong, die nog niet eens zo hoog waren, kon ik uren blijven zweven.' Al snel kwam de wens om een motortje te hebben

op zijn Deltavlieger. Er is immers niet altijd een wind uit het westen. Dus bouwde Evert Jan eigenhandig een Trike. 'Dat was heel bijzonder, dan zat je onder die vleugel met dat motortje op je rug,' vertelt hij enthousiast.

Vrachtvlieger overzee

Het zal u niet verbazen, Evert Jan werd na heel veel uren lesgeven op kleine GA-vliegtuigen, vrachtvlieger op een Shorts-330 in de VS. Op zijn 27^{ste} begon zijn carrière. Hij woonde gedurende en na de pilootopleiding drie jaar in de VS. Hij gaf vlieglessen in New Jersey. 'Het was geweldig om geld te verdienen met mijn grote passie vliegen', zegt hij. Het is overigens bekend dat vliegen in de Verenigde Staten een stuk toegankelijker is dan in Europa.

Al jarenlang en ook vandaag de dag vliegt Evert Jan bij Transavia. Aankomend december bereikt hij de leeftijd van 60 jaar; verkeersvliegers bij Transavia worden dan



Taxiën naar holdingpoint 09 op EHHO

met de Shark Ultralight

geacht met pensioen te gaan. Vervelen zal hij zich niet: 'Ik heb naast mijn pilotenbestaan ook werk binnen de General Aviation. Dit zal na mijn pensioen ongetwijfeld uitgebreid worden.'

De motor van een Opel Corsa

Het verhaal van deze gepassioneerde vliegenier kreeg een bijzondere wending toen hij na zijn tijd in de VS, samen met zijn vrienden een eigen vliegtuig bouwde; de Ranger. 'Dit vliegtuig wilden we bouwen met een achterliggend Frans ontwerp in gedachten. Het originele Franse vliegtuigje was uit hout gebouwd en wij wilden dit met composietmaterialen maken', vertelt Cornet met warme herinneringen. 'De Ranger kreeg pas echt vleugels door de dieselmotor uit een Opel Corsa. 'Omdat het een eigen ontwerp vliegtuig was, moesten we door middel van calculatie en testen de luchtwaardigheid ervan aantonen. Het was enorm veel werk!'

Wim Benschop (lees het interview in het vorige AOPA-nummer) kwam een keer in de werkplaats kijken tijdens de bouw van de Ranger. 'Hij zei dat hij ons wel een middagje kon komen helpen om het papierwerk op orde te brengen,' vertelt Cornet verder. 'Dat middagje werd jarenlang een vaste dag.'

De plannen waren gericht om de Ranger als bouw pakket aan te bieden. 'Als je een vliegtuig ontwerpt en bouwt als prototype, moet je er eigenlijk nog een paar bouwen', legt Cornet uit. 'Je leert tijdens het bouwen steeds meer en past daardoor verbeteringen toe.' Maar zoals dat gaat, toen hij en zijn vrienden het prototype klaar hadden en er mee vlogen, was het geld op.

Slowaakse betrokkenheid

Tijdens het bouwen van de Ranger kregen de mannen zo'n 20 jaar geleden ook bezoek van Vlado Pekar uit Slowakije. Zijn bedrijf fabriceerde destijds met meer dan honderd mankracht een groot aantal composietonderdelen voor Diamond Aircraft. Doordat Diamond aangegeven had hun productie



naar China te verhuizen, was Pekar op zoek naar nieuwe klanten.

Door dat vertrek van de grootste klant was er nu tijd om hun eigen 'droom machine' te ontwerpen en bouwen. Het uitgangspunt daarbij was om zoveel mogelijk performance te halen uit een standaard 100pk Rotax 912 motor. Door deze kennismaking met Vlado Pekar ontstond het idee om de Shark te vertegenwoordigen in de Benelux. Aantrekkingskracht van Shark Ultralight De Shark die we te koop aanbieden is uitgerust met een 100pk Rotax 912 ULS motor.

Het tandemmodel is na de eerste bouw 15 jaar geleden, qua uiterlijk hetzelfde gebleven, maar wordt door details continue verbeterd.

De nieuwe Shark heeft als naamtoevoeging 600, omdat hij getest en gecertificeerd is voor een maximaal startgewicht van 600 kg en dus in de nieuwe UL-categorie van 600 kg valt.

Het toestel is geheel ontworpen volgens Europese UL en US Light Sport Aircraft-criteria. Het vliegtuig bestaat uit composietmateriaal, aramide/koolstofvezel/epoxy casco, met pvc-schuim als sandwichmateriaal.

De monocoque romp heeft geïntegreerde armsteunen, rugleuningen, vloeren en

instrumentenpanelen. De composietvleugel bestaat uit een hoofdlijger in koolstofvezel en een hulplijger waar de 'slotted-flaps' en ailerons aan vastzitten. De vleugels en staart kunnen indien nodig worden gedemonteerd voor transport of opslag.

Het toestel heeft een elektrische trim op het hoogteroer en elektrisch bedienbare flaps. Het toestel heeft een intrekbaar driewielerlandingsgestel, een bestuurbaar neuswiel en hoofdwielen met hydraulische schijfremmen.

Betrouwbaar en efficiënt

De Shark wordt aangedreven door een Rotax 912ULS viercilindermotor van 75 kW/100HP, met een composietpropeller met variabele spoed. De 150 liter brandstoftanks zijn geïntegreerd in de vleugels. Het toestel is supersnel, met een kruissnelheid van zo'n 250 km/h. De maximumsnelheid is zelfs 300 km/h.

Cornet: 'Stel je voor, in rechte lijn van Lelystad naar Parijs, 240 NM (ca. 440 km) in zo'n anderhalf uur. Geweldig toch? Je ziet een trend dat de MLA's allemaal steeds sneller gaan, met zo'n 300 km/h. Dat is niet zo verwonderlijk; de Rotax motoren worden steeds verder opgevoerd en bieden meer pk's. Onze Shark is om de eenvoudige basis 'Rotax 912' heen ontworpen. Dat levert een betrouwbaar vliegtuig op. Meer

heb je niet nodig. Met die motor bereik je al voldoende efficiëntie. Met de Shark kun je non-stop 1000 NM vliegen. Mocht je een Rotax motor van 150 pk willen, dan ben je al gauw zo'n € 30.000 meer kwijt.'

Comfortabele zitting

De Shark werd 15 jaar geleden voor het eerst gebouwd met twee toestellen per jaar. Nu zijn dit er zo'n twee à drie per maand. Alles is ontworpen en geoptimaliseerd, gericht op lange afstandsvluchten. 'De Shark is geen aerobatic vliegtuig,' benadrukt Evert Jan. 'Maar je zult gaan ervaren hoe wendbaar het toestel is.' Zoals gezegd, kan ik niet wachten nadat mijn koffie op is. Het verhaal van Cornet is boeiend, maar het is tijd voor de test. Na het maken van foto's van het ranke, slanke toestel, stappen we in.

Het is zoals met alle vliegtuigen, je moet eerst even weten hoe je gemakkelijk kunt instappen. Wat me direct opvalt, is dat alles in de kist is ingesteld op comfort. Je zit of ligt ontspannen in de stoelen, waarvan de rugleuningen verstelbaar zijn. Ik pas er ondanks mijn lange benen gemakkelijk in. De cockpit is ruim en door de glazen dome is het uitzicht fantastisch. Links van mij zit de gashendel, rechts de stuurknuppel. Dat is bijzonder. Nog een opvallend detail is dat er geen stuur voor je neus zit, maar een groot scherm met daarop alle gegevens die je nodig hebt, inclusief een moving map van de omgeving, plus de snelheidsmeter en hoogtemeter. Ook het kompas en de kunstmatige horizon kun je niet missen. Als je je eenmaal georiënteerd hebt, is het easy going.

Los van de grond

We taxiën naar holdingpoint 09. 'Zo langzaam mogelijk, roep ik altijd', aldus Evert Jan die als instructeur en PIC achter me zit. Hij legt uit dat we bij 50 kts loskomen, gaan roteren. 'De kist stalt namelijk pas bij 30 kts', legt hij later uit als we tijdens de landing met zo'n 50 kts op Final zitten.

Hoe dan ook, we zijn los voor ik het goed en wel in de gaten heb. Het vliegtuig ligt mooi vast in de lucht en vliegt in een stevige rechte lijn. We klimmen met zo'n 70 kts naar 1000 voet. Het is wat heilig, dus we blijven op zo'n 1000 tot 1200 voet vliegen. Ik heb de controls en maak heel eenvoudig



een 360. Evert Jan trekt een steile bocht, trekt de neus omhoog, daalt dan weer, maakt snelheid en nog een bocht. Even voel ik de g-krachten. Het gaat allemaal met een enorme snelheid naar mijn gevoel. Dit is echt een heerlijk vliegtuig. Dat je niet zij- aan- zij zit, is helemaal niet erg. We praten gemakkelijk met elkaar via de headphones, wat gebruikelijk is. Het feit dat je de wielen in kunt trekken, waardoor de romp heel aerodynamisch wordt, zal ongetwijfeld bijdragen aan het gevoel van snelheid en wendbaarheid.

Zachte landing

Het is helaas alweer snel tijd om terug te keren. We vliegen met EHHO als mijn thuisveld in zicht, richting de blauwe schoorsteen van vuilverbrander VAM en draaien in op downwind 09, omdat we vanuit het noordoosten komen. Er is geen ander verkeer in het circuit, noch in de buurt. We zitten wat hoog en gooien daarom alle (twee stuks) flappen uit. De kist daalt snel. We zitten op Final dus niet vergeten het landingsgestel weer te laten zakken. Voor we het beseffen staan we alweer op het veld. Een fantastische kennismakingsvlucht dat naar meer smaakt.

Evert Jan vertelt dat hij vluchtplannen op SkyDemon maakt, die hij vervolgens naar het Dynon navigatiesysteem van de Shark stuurt en deze alle gegevens zonder meer overneemt. 'Het toestel is voor wie dat wil ook leverbaar met een Garmin glasscockpit', aldus Evert Jan. Persoonlijk ben ik een liefhebber van Dynon en ervaar het als gebruiksgemak. Neem bijvoorbeeld alleen al de lichte servo's van de autopilot. Bij Shark in Slowakije hadden ze eens een klant die een vliegtuig kocht en duidelijk aangaf pertinent geen autopilot te willen. Eigenwijs als ze waren bij Shark, bouwden ze het toch in met de boodschap: 'Alleen als je het gaat gebruiken betaal je ervoor,

anders niet.' Natuurlijk ging de beste man hem vrijwel meteen gebruiken. Met vluchten van gemiddeld, of meer dan zes à zeven uur, kun je even ontspannen met de autopilot.

MLA heeft de toekomst

Evert Jan Cornet mag dan al jarenlang verkeersvlieger zijn bij Transavia en op Boeings vliegen, hij is net als ik van mening dat de toekomst voor de kleine luchtvaart bij de MLA's ligt. Goedkoop zijn ze echter allang niet meer. Ook voor deze Shark moet je minimaal € 270.000 neertellen. Maar zuinig zijn ze wel, de Sharks. Er is een merkbaar verschil of je Avgas of Mogas gebruikt en of je 30 liter of 15 liter per uur verstoekt.

Ook het onderhoud kun je voor een groot deel zelf doen. Alles aan een MLA is voordeliger dan aan een GA-kist. 'Ik ga bijvoorbeeld persoonlijk naar Ruben Penterman op Teuge en stel hem voor het onderhoud samen te doen,' legt Evert Jan uit. 'Ik kan zelf de motorkap eraf halen ter voorbereiding, zodat hij snel kan beginnen aan het onderhoudswerk.'

Tenslotte vindt Cornet dat het een goede zaak zou zijn als de regels voor MLA-vliegen op Europees niveau gestroomlijnd wordt. Nu is het nog zo dat elk land zijn eigen regelgeving en brevettering op nahoudt. Het zou goed zijn als EASA hierin meer bemoeienis krijgt. Dit, uiteraard zonder de zaak nodeloos ingewikkeld te maken.

Maak kennis en vlieg met de Shark. Evert Jan Cornet importeert de Shark onder de naam Extended Airworks. Ze hebben de rechten voor de Benelux. 'De grote man achter Shark in Slowakije is Vlado Pekar, met wie ik twintig jaar geleden dus al kennismakte toen we ons eigen vliegtuig bouwden', zegt Evert Jan en vertelt verder: 'Zeven jaar geleden heb ik een Shark meegenomen naar Nederland met

de bedoeling dat geïnteresseerden door middel van een testvlucht kennis kunnen maken met de Shark.

We komen graag langs met het toestel of belangstellenden komen de Shark bewonderen in Teuge. Ook in Luxemburg staat op een klein veldje een Shark. Onze compagnon daar is Jean Paul Koeune, een geweldige vent die ik als mijn vliegmatie beschouw.'

Cornet heeft de briljante formule bedacht: op verzoek gaan zij met de Shark langs bij een vliegclub. Iedereen die dat wil mag een halfuurtje (mee)vliegen. Vroeger was dat gratis, nu vragen ze er € 50 voor.

'Nodig ons uit voor een *Shark demo day!*' Soms kom je nog wel eens iemand tegen die 'gewoon' een vliegtuig zoekt', lacht Evert Jan.

Extended Airworks

Evert Cornet
Teuge International Airport (EHTE)
E-mail: ej.cornet@gmail.com
Website: www.extended-airworks.nl
Phone: +31 (0)6 3890 1588

Algemene gegevens Shark 600

Crew: one
Capacity: one passenger
Length: 6.715 m (22 ft 0 in)
Wingspan: 7.90 m (25 ft 11 in)
Height: 2.51 m (8 ft 3 in)
Wing area: 9.50 m² (102.3 sq ft)
Empty weight: 275 kg (606 lb)
Max takeoff weight: 472.5 kg (1,042 lb)
Fuel capacity: 100/150 L
Powerplant: 1 × Rotax 912ULS flat-four, air and liquid cooled., 73.5 kW (98.6 hp)
Propeller, Woodcomp 2 blade hydraulic.

Performance;

Maximum speed: 300 km/h (190 mph, 160 kn)
Cruise speed: 250 km/h (160 mph, 130 kn) economical
Stall speed: 64 km/h (40 mph, 35 kn) flaps down
Never exceed speed: 333 km/h (207 mph, 180 kn)
Range: 2,500 km (1,550 mi, 1,350 nmi) 40 gallon tanks
Service ceiling: 4,100 m (13,500 ft)
g limits: +4/-2
Rate of climb: 7.4 m/s (1,460 ft/min) max, at sea level

Avionics

EFIS-Dynon SkyView, Garmin G3X
EMS-D120





Evert Jan Cornet: 'Zeven jaar geleden heb ik een Shark meegenomen naar Nederland met de bedoeling dat geïnteresseerden door middel van een testvlucht kennis kunnen maken met de Shark. We komen graag langs met het toestel of belangstellenden komen de Shark bewonderen in Teuge. Ook in Luxemburg staat op een klein veldje een Shark. Onze compagnon daar is Jean Paul Koeune, een geweldige vent die ik als mijn vliegmaat beschouw.'

Foto: **Wingman Aviation, Tom Strojnik**

