

Spaanse Bonanza's

Spaanse Bonanza's

Op een vroege oktoberochtend is het een drukte van jewelste op een hoekje van de vliegbasis Getafe in een voorstad van Madrid. Een rij Beechcraft Bonanza's staan klaar en schitteren met hun zilvergrijze metallic look en oranjerode neus in het gele licht van de ochtendzon.

Niet alleen bureaufuncties

Hier en daar begint een tweebladige Hartzel propellor te draaien en verschillende van deze kisten laten even hun 6 cylinder boxermotor rustig zoemen om nadat de piloten de checklist hebben afgewerkt rustig naar de startbaan te hobbelen. Al met al vind je hier de allure van een populaire sportvliegclub. Met zichtbaar plezier worden de kisten gereed gemaakt. Wie zijn de heren of dames die hier gaan vliegen?

Het is meer voor de hand liggend als menig een zal denken. Deze kisten vormen de kans voor wie een bureaufunctie heeft in de Spaanse luchtmacht om echt te vliegen en de verplichte uren te maken maar vooral ook om het plezier van het vliegen te voelen. De F-33A standaard versie die in Spanje EF-33A heet kenmerkt zich door een recht staartvlak en is een toestel met een prettig karakter, snel en solide, stabiel en vooral in de landing weinig zijwindgevoelig. Het is juist daarom dat ze zo populair zijn en er een behoorlijk aantal van deze vliegtuigjes (plm. 25) in bedrijf worden gehouden bij het 42 Grupo, Escuadron 421 op Getafe. Eigenlijk dus toch een soort vliegclub.

Een vliegtuig met historie

Het ontwerp van de Beech Bonanza stamt al uit 1945 toen veel vliegtuigen goeddeels nog van hout werden gemaakt. Feitelijk was de Bonanza de eerste geheel metalen éénmotorige laagdekker met intrekbaar landingsgestel voor prive gebruik. Het model heeft vele varianten gekend waarbij zowel een recht staartvlak als een V-staart zijn toegepast en sommige varianten stonden bekend onder de naam Debonair. Dit toestel had zijn luchtdebuut op 14 september 1959. De succesvolle T-34 mentor bekend als trainer in veel luchtmachten stamt ook af van dit ontwerp waarbij de vierpersoons cockpit werd vervangen door een tweepersoons cockpit in tandem-zit. Een tweemotorige versie van de Bonanza heet de Beechcraft Baron, die de Spaanse luchtmacht ook heeft gehad, maar feitelijk is dit een ander ontwerp.

Birdtracks

Om het nuttige met het aangename te verenigen en toch ook het bestaansrecht te garanderen worden de Bonanza's soms 'getasked' met secundaire taken. Er zijn diverse taken in het luchtruim die opgepakt kunnen worden en met enige gemotiveerdheid bij de uitvoering hiervan kunnen bijdragen aan de veiligheid van het luchtruim. De vogeltrek is zo'n factor als we alleen al bedenken dat vele vogelgroepen over het Iberisch schiereiland trekken om te overwinteren in het Marokkaanse Atlasgebergte, de Zuidwestelijke Sahara, Ghana of Zuid Afrika. Deze vogeltrek kan een gevaar vormen voor intensief luchtverkeer boven Spanje. Een vogel kan in principe min of meer 360 graden rondkijken maar vogels die in formatie vliegen zijn beperkt in hun zicht. Daarnaast zijn vogels niet gericht op het waarnemen van voorwerpen (zie ook de vele botsingen met windmolens) maar op het waarnemen van levende wezens. De tegenwoordig veel gebruikte relatief geluidsarme turbofanmotoren schrikken ook minder af als lawaaïge propellormotoren.

Vliegtuigen moeten dus zelf uit de gevarezone blijven. Het waarnemen en in kaart brengen van de vogeltrek (populaties veranderen ook steeds) door middel van observatievluchten is een belangrijke taak en op de buik geschreven van de Bonanza. Deze vliegt beneden de 10.000 feet wat een relatief veiliger zone is in de wereld van de vogeltrek. De Ejercito del Aire draagt graag bij met zijn Bonanzavloot.

Observatievluchten zijn nodig

Een andere behoefte is grondobservaties vanuit de lucht. Zeker ten tijde van de bomaanslagen op het station van Madrid gold een verhoogde paraatheid in observatievluchten om terroristische acties te kunnen ontdekken of voorbereidingen hiervan in de kiem te smoren. De Bonanza's waren toen bij uitstek de 'ogen' van de overheid in de lucht. Deze waakzaamheid is nu wel wat verminderd maar andere waarnemingen zoals bijvoorbeeld het vroegtijdig ontdekken van bosbranden blijven belangrijk. Centraal Spanje is door de langdurig hoge temperaturen in het zomerseizoen hiervoor extra gevoelig en heeft een complete vloot speciale Canadair brandblusvliegtuigen op Torrejon gestationeerd om deze te bestrijden.

De Bonanza's blijven gemiddeld twee tot drie uur in de lucht waarbij alleen onder visuele zichtcondities wordt gevlogen en bijvoorbeeld niet in het donker.

En is er ook nog 'de fun'

Voor wie zich regelmatig een Bonanzavluchtje mag laten welgevallen moet zichzelf gelukkig prijzen want er zijn veel piloten die ervan dromen om juist in dit toestel het luchtruim te mogen kiezen. De ongenade van piloot achter het bureau wordt op deze manier wel weer een beetje goedge maakt.

Beechcraft Bonanza F-33A in het kort

Lengte	7,67 m.
Spanwijdte	10,01m.
Hoogte	4,42m.
Leegewicht	760 kg.
Max. Startgewicht	1236 kg.
Bemanning	1 piloot
Passagiers	3
Motor	Teledyne Continental IO-470, 225 Pk
Kruissnelheid	172 knots
Topsnelheid	182 knots
Bereik	717 Nautical Miles
Inhoud tank	74 gallons

Wim Das & Kees Otten
