

## Het Noorse avontuur

Binnen de NVAV hebben we verschillende subgroepjes en zelfs geheime genootschappen. Zo ben ik al geruime tijd lid van o.a. de Whatsapp groep: "Vliegknutselaars". Om je hiervoor te kwalificeren moet je 1. vlieger zijn, 2. een vliegtuig hebben en/of bouwen en 3. ook nog radiozendamateer zijn. In mijn geval voldeed ik niet helemaal meer aan deze eisen want ik heb al geruime tijd geen eigen vliegtuig meer. Een heel vliegtuig bouwen stond niet eens op mijn bucketlist en dus nam de groepsdruk steeds verder toe om toch eens uit te gaan kijken naar een project...

### *Zoektocht*

Aldus hield ik al geruime tijd mijn ogen open op zoek naar een leuk project, al dan niet helemaal vliegklaar. Ook de andere Vliegknutselaars deden steeds hard hun best om mij aan een vliegtuig te helpen. Diverse projecten in verschillende bouwstadia zijn de revue gepasseerd. Omdat ik weinig eisen en wensen had gespecificeerd was de bandbreedte van het aanbod groot en bleek het beperkte budget eigenlijk het belangrijkste zoekcriterium. Aldus zijn er vorig jaar enkele Pottiers in beeld geweest en een reeds afgebouwde Cherry leek ook even een optie maar de vraagprijs en de bouwstaat bleken niet met elkaar in overeenstemming en het kwam dus niet tot een aankoop.

### *Noorse Zenair*

Eind vorig jaar kwam er een Noors project in beeld van een kistje dat nog niet afgebouwd was maar wel binnen mijn financiële bereik lag. Zoals gebruikelijk ontstond er een mailwisseling en werden wat telefoontjes gepleegd om uit te vinden of het iets voor me zou kunnen zijn. Het betrof een Zenair CH100 eenzitter, compleet met motor en in een redelijk ver gevorderd bouwstadium. De communicatie kwam moeilijk op gang want het project was door de eigenaar uit handen gegeven aan een zaakwaarnemer. Deze was lastig bereikbaar en hij verwees steeds weer terug naar de eigenaar, die slecht Engels sprak. Enfin, begin januari j.l. kwam het uiteindelijk tot een bezoek.



De half afgebouwde Zenair

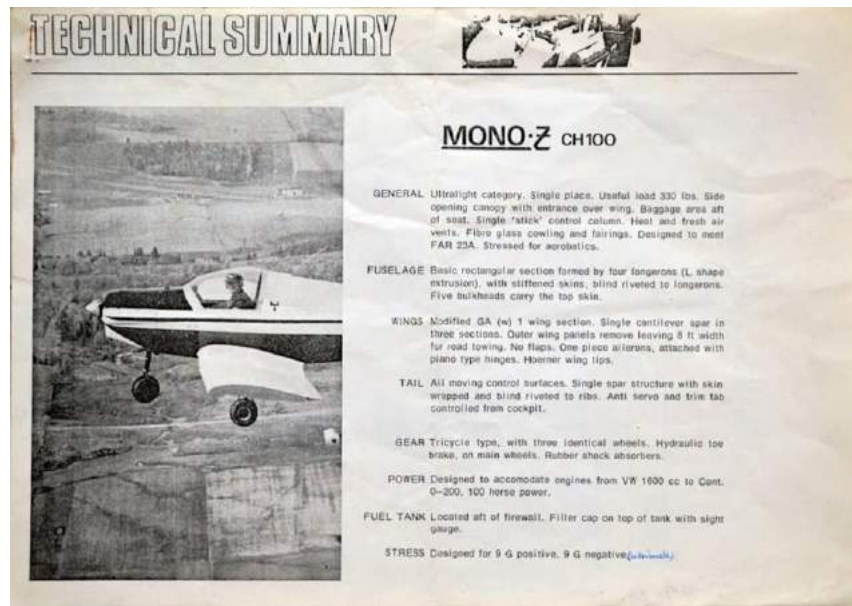
De locatie was op het eiland Helgøya, niet ver van Lillehammer dat o.a. bekend is van de Olympische winterspelen. De eigenaar heeft hier een boerderij. Hij en z'n vrouw zijn vitale tachtigers en zagen er uit als zestigers. Het betreffende toestel was een nalatenschap van de

broer die op het landgoed een huis bezat en vanuit Oslo iedere vrijdag naar de boerderij vloog om aan z'n project te kunnen werken in de garage. Het huis was destijds zo ontworpen dat er voldoende werkruimte was en daar werd dan de rest van het huis omheen gebouwd. De broer bezat reeds twee vliegtuigen, een Socata Rallye en een Auster. Beide toestellen waren geschikt om op de korte up-slope strip van de "farm" te kunnen landen. Aan het einde van de baan staat een open schuur die diende als hangaar. Nu wonen er op het landgoed nog een aantal familie leden en een aantal Poolse werknemers die werken op de boerderij. Alles bij elkaar een enorm landgoed en schitterend gelegen aan de kop van het meer. De dochter runt een ecologische kippenfarm en heeft een bijzondere siermoestuin aangelegd waar Noorse toeristen uit het hele land naar komen kijken. Er is zelfs een TV serie opgenomen van internationale kookprogramma's.

In een hele grote oude schuur met 4 verdiepingen, welke ooit diende als stal, is er op één verdieping een betonvloer gelegd. Daarmee is een soort parkeergarage gebouwd waar een eigen automuseumje is ingericht met een stuk of 20 vintage cars. Al met al dus een bijzondere plek die weinig met het kopen van een vliegtuig te maken heeft maar waar je opeens deelgenoot van wordt.

### *Ouder model*

Bij thuiskomst was mijn conclusie dat het best een leuk project was om te gaan voltooien maar er zaten nogal wat haken en ogen aan. Met name het transport leek niet eenvoudig vanwege de afstand maar ook omdat Noorwegen geen deel uit maakt van de EU en er dus officieel ingevoerd zou moeten worden. Verder bleek de kit ook niet erg courant want ik heb géén vliegende exemplaren en/of eigenaren kunnen traceren.



De CH100 brochure - origineel met tricycle gear

Een email met een link met de foto naar Zenair leverde een reactie op van Michael Heinz (de zoon van de ontwerper) waarin hij op basis van de foto's het project waardeerde als "award

winning quality” maar hij merkte er ook bij op dat er sinds begin jaren ‘90 al geen ondersteuning meer wordt geleverd door Zenair.

### *Transporthulp*

Op de NVAV nieuwjaarsreceptie van 20 januari vertelde ik enkele leden over mijn bezoek, het project en de uitdaging om het op te gaan halen, gezien de afstand. Hierop kwam direct het aanbod om me te helpen waarmee het grootste bezwaar geadresseerd was. Tijd om plannen te maken dus! Er werd afgesproken om na de winter richting Noorwegen te gaan. Echter de winter in Noorwegen duurde tot na Pasen en het lukte niet goed om een datum te vinden waarop iedereen kon. Intussen heb ik geprobeerd om het project op te laten halen met een truck maar dat bleek toch veel te ingewikkeld en behoorlijk prijzig. Uiteindelijk werd er een datum afgesproken waarop de expeditie zou vertrekken vóór de zomervakanties. Een paar weken later bleek echter dat ik de afgesproken datum een week zou moeten opschuiven maar dat bleek de eigenaar vanwege een familiefeest niet goed uit te komen en ook andere data leken niet te matchen en dus stagneerde de zaak hier volledig! Intussen was ik druk bezig geweest met de invoer procedure en paperassen en dat bleek veel ingewikkelder dan ik had gedacht. Na veel moeite vond ik uiteindelijk Matthijs, die tijd kon vrij maken en het leuk vond om aan deze expeditie deel te gaan nemen. Voorwaarde was wel dat de hond mee moest! Begin augustus werd in allerijl een autoambulance (=aanhanger) gehuurd en via Marktplaats ook nog een roof rack gekocht waarvan de beugels ontbraken. Deze moesten om elf uur 's avonds op de dag vóór vertrek nog even worden gefabriceerd uit een paar stukken hoekijzn. De gehele middag was ik bezig geweest om een expediteur te vinden voor het klaar maken van de import documenten. Aan de Noorse kant moest het zelfde gebeuren maar hoe maak je dat mensen duidelijk die de 80 jaar zijn gepasseerd, maar het bleek geen probleem want daar hadden ze er al vaker mee te maken gehad.



We zijn er klaar voor

### *Op reis*

De volgende dag rond half negen vertrokken we op een van de warmste dagen van het jaar. De hond moest in de cabine, want achterin was het veel te warm. Maar voorin was er te weinig plaats en dus lag de hond op schoot van de bijrijder met de kop bij de chauffeur en da's best warm! Het was een lange reis met files in Duitsland en een stop halverwege Denemarken. Wat de reis ook lastig maakte was dat we de Transporter bestelbus steeds moeilijk in de 5<sup>e</sup> versnelling konden krijgen. Rond negen uur 's avonds maakten we een stop voor een warme maaltijd, net over de brug in Malmö. Na nog een koffiestop om half drie 's nachts bij een MacDonalds, waar het overigens stampvol was, reden we vroeg in de morgen Noorwegen binnen. Omdat we anders te vroeg zouden aankomen en ook wel een wat langere pauze konden gebruiken, zijn we een uurtje boven Oslo gestopt op een prachtige plek.



Sleutelen bij zonsopgang

Daar hebben we ook de versnelling kunnen repareren. Er bleek een moer los te zitten die weer is vastgezet. Verder hebben we zeker een halfuur lang foto's gemaakt van deze prachtige plaats aan een meer want Noorwegen is een wonderschoon land. De hond Sacha had het hier ook wel naar z'n zin.

### *Helgøya*

Rond acht uur 's morgens arriveerden we bij de boerderij van de familie Olsson waar al een uitgebreid Noors ontbijt voor ons klaarstond. Hierna vertrokken we voor een rondleiding over het landgoed en de gebouwen en naar de locaties waar de vliegtuigonderdelen en het gereedschap waren opgeslagen. Ongeveer een kilometer van het woonhuis op hetzelfde perceel stond het huis van de broer onderaan de voormalige landingsstrip. Ook in Noorwegen was het prachtig weer.



Helgøya

In het garagedeel was de werkplaats en daar lagen alle gereedschappen. Mijn vriend de meubelmaker begon met het plaatsen van het roof rack op de bus, want daar hadden we in NL geen tijd meer voor gehad. Daarna timmerde hij een enorme kist van het meegebrachte hout. Daarin zouden allerlei spullen worden vervoerd op de aanhanger. Ik hield mij bezig met het uitzoeken en inpakken van deze spullen: gereedschap, instrumenten, motoronderdelen, tekeningen, meetmateriaal van alles wat er bij een zelfbouw vliegtuig nodig is. Er stond ook nog een prachtige draaibank, een zetbank en nog veel meer maar dat was allemaal te groot en te zwaar om mee te kunnen nemen. Ook wilden we geen gedoe bij de douane. We mochten alles hebben maar er moesten keuzes worden gemaakt: wat is essentieel en wat is “nice to have”, hoe zwaar is het en hoe groot? We werden goed verzorgd en konden slapen in het huis van de familie. Het werd een hele lange dag, vooral wanneer je de hele nacht niet hebt geslapen.

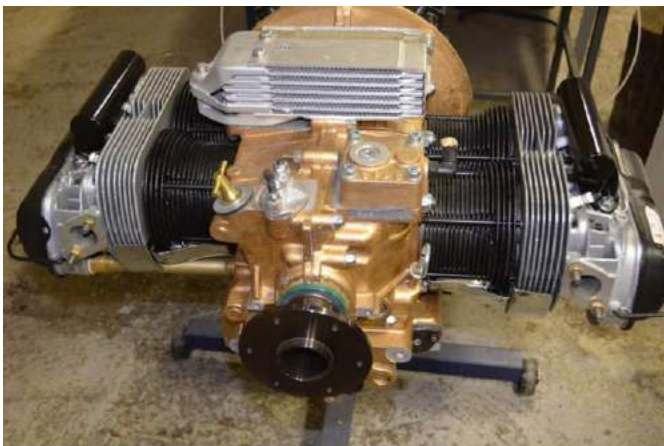
### *Inpakken*

Op de zondag vertrokken we naar een ander gebouw, waar het vliegtuig stond. Daar konden we gaan inpakken. Dat bleek best lastig want de romp was eigenlijk niet ver genoeg gevorderd om hem te vervoeren. Halverwege de dag werden we ook nog verzocht deel te nemen aan een picknick naast een checkpoint van de jaarlijkse Helgøya Rundt, een rally van “vintage” voertuigen die juist aan de gang was.



Checkpoint van de Helgøya Rundt 2018 met h nd Sacha

De hele buurt kwam naar deze plek om te kijken naar het passerende rollend materieel. Genietend van koffie en lokale lekkernijen zaten we ook een beetje op hete kolen want er was nog zoveel te doen....



De VW motor

Tegen de avond hadden we, met hulp van de Poolse boerenhelpers van onze gastheer, zowel de romp van het toestel als de vleugels op de aanhanger resp. bus vastgesjord.

Tijd voor een hapje vond onze gastheer en dus vertrokken we naar een gezellige Noorse hut. Wij hadden best wel trek en dorst na deze hele warme dag hard werken.

Daarna kwam nog het inladen van de motorblokken en toen waren we klaar voor vertrek.



Opladen en inpakken

In de avond was er nog een gezellige familiebijeenkomst waar we wederom werden verwend, dit keer met een Noorse snack bestaande uit een enorme schaal gamba's met een saus, Noors brood en natuurlijk een bijpassende witte wijn.

### *Op weg*

De volgende dag stonden we tijdig op. Onze gastheer had weinig tijd want zijn werk op de boerderij ging gewoon door. Afsproken was om iets vóór tien uur een foto te maken van de overdracht en daarna te vertrekken.



De øverdracht

Het weer bleek inmiddels veranderd, het was koeler met een miezer buitje. Onze eerste stop was de Noors-Zweedse grens waar we onze invoerdocumenten moesten laten stempelen. Door een speciaal zinnetje op het exportdocument konden we voorkomen dat er invoerrechten moesten worden betaald. Na een uur wachten in een lange rij van vrachtwagenchauffeurs hadden we eindelijk het stempel te pakken en konden we doorrijden. Volgens de douane hadden we er goed aan gedaan om de documenten te laten stempelen want dat was toch echt nodig. Terwijl onze expediteur had beweerd dat dit niet nodig was.



Klaar voor de terugreis

Onderweg werd het weer steeds slechter en uiteindelijk konden we nog nauwelijks iets zien. Onze snelheid lag op nog geen 70 km/u en tot overmaat van ramp belandden we ook nog in de file bij Göteborg. Gelukkig kon de hond nu achterin liggen want warm was het niet meer. Dat gaf ons wat rust en ruimte. Het werd een lange moeizame reis en hoe makkelijk het nachtelijke doorrijden op de heenweg was, des te lastiger was dat nu. We moesten vechten tegen de slaap. Midden in de nacht, net in Noord Duitsland, hebben we nog twee lampjes moeten kopen voor de aanhanger want die waren ermee gestopt en het was er aardedonker. We wilden geen gedoe riskeren dus meteen werd nog een reparatie uitgevoerd want er bleek nog meer aan de hand. Het verbaast mij dat men niet een paar dubbeltjes meer besteedt aan iets beters dan de prutsrommel van de verlichting op aanhangers. Het zou een hoop ergernis schelen.

## *Weer thuis*

Rond half elf kwamen we aan in Nijkerk bij de expediteur die de papierwinkel zou afhandelen. Daar zijn we bijna twee uur geweest en na het betalen van de BTW was het klaar en konden we eindelijk naar huis. Bus en aanhanger werden geparkeerd bij de werkplaats van mijn timmervriend en we hebben de rest van de dag gebruikt om een beetje bij te komen.



Uitladen in Naarden

's Avonds hebben we de aanhanger gelost bij een oude manege in Naarden, waar ik tijdelijk mijn project mocht opslaan totdat ik mijn garage heb vrijgemaakt als werkplaats. Het toestel moest gekanteld naar binnen want de deuropening bleek niet breed genoeg. Het lossen kostte ongeveer een kwartier en vervolgens zijn we nog 1,5 uur bezig geweest om de aanhanger en de auto weer boven te krijgen want het bospad was dermate slecht dat bus en aanhanger binnen een mum van tijd tot de assen in de zachte bosgrond waren gezakt. Met dikke spanbanden hebben we een takel geconstrueerd die was bevestigd aan de omringende bomen en eindelijk stonden we weer boven. Op het zelfde moment kwam de eigenaar thuis die een verwoest pad aantrof dat we met vereende krachten meteen weer hebben gemodelleerd.

## *En verder*

Al met al was het een heel avontuur. Binnenkort hoop ik het project naar huis te halen om de met de afbouw te beginnen. Eén van de uitdagingen is dat ik nog steeds geen andere eigenaar heb gevonden die zo'n toestel nog vliegend heeft. Een kopie van een BvL zou ik nodig hebben om dit toestel aan te kunnen melden bij de ILT. Een ander punt is dat ik mij verder moet gaan bekwamen in het vliegen van een staartwiel kist wat inmiddels niet meer zo gemakkelijk is want er zijn nog maar weinig vliegelingen die dit aanbieden. Genoeg interessante uitdagingen dus.

Terugblikkend, is deze hele expeditie een behoorlijke uitdaging geweest en zelfs wanneer het vliegtuig helemaal niets zou worden, was dit de moeite al waard! Omdat ik nog volop in het arbeidsproces zit met genoeg andere beslommingen er omheen, heb ik mezelf geen deadline gesteld. Het zou echter mooi zijn als ie over zo'n 2,5 jaar vliegt. Eerder zou leuk zijn en later is

geen ramp. Er moet ook nog een aanhanger worden geconstrueerd want voorlopig houd ik de zaak gewoon thuis.

Het toestel is een ruime eenzitter met een hoge MTOW en het is geschikt voor aerobatics. Flaps ontbreken en het toestel heeft een staartwiel omwille van de korte up-slope landingsbaan van de eigenaar. De kruissnelheid is rond de 100 Kts met de VW conversie motor die er bij zit. Het is een herkenbaar Zenair /Chris Heinz ontwerp met een vleugel uit 3 stukken maar die zijn niet zo dik als bij de CH601.

Wanneer e.e.a. bij mij thuis staat is eenieder welkom die het leuk vindt om eens te komen kijken. Een club als de NVAV is een geweldige bron van kennis en ervaring en het is ook nog eens interessant om de ervaringen met elkaar te delen. Ik blijf voor ogen houden dat een vliegtuig vliegen een andere hobby is dan een vliegtuig bouwen maar het is prachtig als dit zo bij elkaar komt. Ik ben mijn vliegknutselaar vrienden dankbaar voor het extra zetje want anders was het zover nog niet gekomen.

Tekst en foto's: Guillaume Klaaijsen

Bewerking: Ron Norp