



Aero AT-3

Compact, 'SPACY' en compleet

De eerste Aero AT-3 dook eind 2008 op boven het Nederlandse luchtruim. Niet lang daarna volgde een tweede. Vanaf dat moment lieten de moderne Poolse toestellen zich niet alleen als goed reisgezelschap gelden, maar ook nog eens als 'new gen trainer' voor zowel RPL als PPL kandidaten. Met de komst van een nieuwe met glass cockpit ingerichte AT-3 is in maart 2011 een nieuwe dimensie toegevoegd: Night VFR. Over niet al te lange tijd gevolgd door een IFR toelating.



Onder de cowling bevindt zich een 100 pk Rotax 912 S blok.



Kenmerkend voor de AT-3 is de 'hap' uit het richtingsroer. Op de achtergrond een Airlony Skylane.



Kenmerkend voor Aero AT: afwerking met een bijna Italiaans oog voor styling.

De Aero AT-3 is in 2005 door de EASA als Very Light Aircraft (VLA) gecertificeerd. In datzelfde jaar wordt ook de aeroelastische propeller van Elprop door de EASA gecertificeerd. De nieuwe SP-ACY met constructienummer AT3-057 is daarbij feitelijk de 57ste gecertificeerde AT-3 die in Mielec van de band rolde. Het nagelnieuwe toestel onderscheidt zich daarbij aan de buitenkant amper van de twee eveneens op EHLE geparkeerde zusjes.

Toch zijn er wel dergelijk verschillen. Zo is niet alleen de cockpit van 'SPACY' een fractie breder, maar is ook de afstand tot het 'plafond' met liefst zeven centimeter toegenomen.

Wat bleef, waren de leren stoelen met driepuntsgordels en de ruime 'kofferbak' met daarin twee afsluitbare opbergvakjes. Ook de twee stormraampjes, de vier in het panel aangebrachte verstelbare ventilatiekokerjes en de achterin in het cockpitdak aangebrachte ventilatiemogelijkheid zitten er nog steeds in. Wat ook geldt voor de slimme ventilatiegaten op het panel die voor een snelle ontwaseming van de cockpitkoepel zorg dragen.

Dubbelop

Wat bij een blik naar binnen direct opvalt, is het panel. Dat is niet alleen volledig analoog uitgevoerd, maar ook nog eens grotendeels digitaal. Eigenaar Erwin van den Boom van Bami Aviation koos met opzet voor deze configuratie. Niet alleen om zo eigentijds mogelijk te kunnen vliegen, maar ook om mensen zonder ervaring met

Aero AT-3 R100 in het kort

Aantal inzittenden	2
Motor Rotax	912 S, 100 pk, TBO 2.000 u
Propeller	Elprop carbon composite aero-elastische propeller
Spanwijdte	7,55 m
Vleugeloppervlak	9,3 m ²
Lengte	5,88 m
Hoogte	2,23 m
Designed load factor	+3,8 / -1,5 g
Max startgewicht	582 kg
Leeggewicht	375 kg
Nuttige lading	207 kg
Brandstofvoorraad	70 l
Kruissnelheid	100 kts IAS (185 km/h)
Max kruissnelheid	119 kts IAS (220 km/h)
Vne	127 kts IAS (236 km/h)
Va (manoeuvring speed)	12 kts IAS (208 km/h)
Overtreksnelheid (clean)	50 kts (93 km/h)
Overtreksnelheid (full flaps)	44 kts (82 km/h)
Klimsnelheid	906 fpm (4,6 m/s)
Dienstplafond	4.000 m
Vliegbereik	387 nm (717 km)
Startrol	145 m
Startrol (over 15 m)	275 m
Landingsrol	200 m
Landingsrol (over 15 m)	450 m
Prijs	vanaf € 90.000
Importeur Benelux Vliegschool Zelf Vliegen	
Emoeweg 1 8218 PC Lelystad	
T (0320) 78 55 22 E info@zelfvliegen.nl	

glass panels toch met dit toestel op pad te kunnen laten gaan. De door Van den Boom gekozen configuratie is vergeleken met de volledig glass uitgeruste AT-3 R100GLX van € 124.000



Aspen's Evolution EFD 1000 is ook bij scherp licht goed afleesbaar.



De cockpit van deze AT-3 is hogere en breder dan oudere versies. Wat onveranderd bleef, is de uitstekende afwerking.



pilot report

DOOR: RUUD VOS



Dubbele led-verlichting in de vleugelvoorrand garandeert veel licht in het donker. Zelfs bij daglicht is al te zien hoeveel!



een slordige tienduizend euro goedkoper. Bij de SP-ACY bestaat de glassectie uit een Evolution Primary Flight Display van de Amerikaanse producent Aspen en een Garmin GPS695 Multifunction Display. Eveneens van Garmin afkom-

stig zijn de SL30 transceiver en een GTX328 Mode-S transponder. Daarnaast kan een Traffic Collision Alerting System (TCAS) van Zoon worden aangetroffen. Het zicht naar buiten is dankzij het vele plexiglas zowel over de vleugels als

over de neus uitstekend te noemen. Ook de hoofdruimte scoort een dikke plus.

Dociel

Het vrij draaiende voorwiel vereist differentieel remmen om het toestel van richting te laten veranderen. Blijft een kwestie van even wennen. Het Rotax 100 blok vergt een normale aanpak tijdens de runup. Wanneer de CVV uitgetrokken staat, moet de bijbehorende temperatuurmeter goed in de gaten worden gehouden.

Vertrekkend vanaf 05-23 van EHLE, rooteert de AT-3 bij een snelheid van pakweg 45 kts (+/- 80 km/h) om vervolgens uit te klimmen met 70 kts (125 km/h) waarbij de VSI een vette 1.000 ft/min in de plus aangeeft. Level vliegend loopt die snelheid bij een motortoerental van 4.000 tpm vervolgens rap op naar 100-110 kts (185-204 km/h).

Over de hele linie resulteert input via stick en roerpedalen tot prompte reacties. Hoewel je in het begin de neiging kunt hebben tot overmatig corrigeren (wat door de directe response tot onrustig vliegen leidt), blijkt de remedie doeltreffend simpel: goed aftrimmen en het toestel zijn eigen weg laten zoeken.



Het uitzicht over de neus en beide vleugels is dankzij een zichthoek van 300 graden uitstekend. Links en rechts bevinden zich bovendien effectieve stormraampjes.



Overzichtelijkheid troef.

Met de SP-GED is sinds het najaar van 2008 ruim 1.200 uur zonder noemenswaardige problemen gevlogen. De Hobbs-meter van 'zusterschip' SP-GEH geeft een beduidend lager uren aantal aan: 190. Beide toestellen zijn Night VFR toegelaten.





In het panel is een Aspen EFD1000 PFD (links) aangebracht en een Garmin G695 MFD met rechts daarvan Garmin's SL30 tranceiver (boven) en een GTX328 transponder (onder). Een Zaon PCAS MRX (links boven de motortoerentalmeter) geeft eventuele traffic alerts af. Tevens is een Kannad 406 AF-Compact ELT aanwezig waarvan de unit zich onder de linker stoel bevindt. De overdaad aan meters en getallen stoort daarbij tijdens het vliegen op geen enkele wijze.

De AT-3 begint 'kaal' bij ongeveer 45 kts (83 km/h) te overtrekken waarbij het toestel loodrecht over de neus weg zakt en onmiddellijk weer vliegt. Met volledige geselecteerde flaps (40 graden) begint de laagdekker pas rond de 35 kts (65 km/h) te stallen. Het toestel springt over de hele linie zuinig met Mo-gas om en verbruikt veertien tot zestien liter per uur.

Te huur?

De eigenaar van de SP-ACY zet het toestel niet alleen voor eigen gebruik in, maar verhuurt het ook via Zelf Vliegen (www.zelfvliegen.nl). Denk hierbij aan (h)uurkosten van € 119 all in. Bami Aviation wil daarmee het sportvliegen weer voor een nieuwe generatie privépiloten aantrekkelijk maken. Bouwtechnieken die de laatste decennia in microlight vliegen succesvol zijn toegepast, vinden nu hun weg naar gecertificeerde vliegtuigen. Met zuinigere, stillere motoren en lichtere vliegtuigen kunnen de uurkosten volgens de eigenaar prettig laag blijven. Die filosofie sluit naadloos aan bij die van de importeur Zelf Vliegen. Door samen te werken, kunnen daarom momenteel drie AT-3's voor eenzelfde uurprijs gehuurd worden waarbij beide toestellen van Zelf Vliegen (de SP-GED en SP-GEH) ook toegelaten zijn voor Night VFR. Wanneer urenpakketten worden af-

Dankzij dubbele gashendels en dubbele besturing, leent de AT-3 zich uitstekend voor professioneel vliegonderricht. Benelux importeur Eddy Driessen (links op de foto) van Zelf Vliegen handelt hier het papierwerk af tijdens de overdacht van de eerste van twee door de Belgische vliegopleider Hub'Air Aviation Academy bestelde toestellen. Hub'Air Instructeur 'Joe' kijkt op de achtergrond belangstellend toe. Dat de toestellen populair zijn bij vliegopleidingen bleek al in een eerder stadium toen de Aeroclub Air France er in één keer zes bestelde. (Foto's: Zelf Vliegen)



genomen, daalt de uurprijs naar € 110 bij afname van tien uur. Bij 25 uur of meer wordt € 100 per uur afgerekend. (Voor de SP-ACY wordt bij 25 uur of meer een uurprijs gehanteerd van € 99). Via Zelf Vliegen wordt daar-

naast ook de mogelijkheid geboden deeleigenaar te worden van een AT-3 via het Private Flyer programma. Een eenmalige investering van € 7.500 leidt hier vervolgens tot een vaste prijs van € 38 per vlieguur. ✈