

De Havilland **DH-100 Vampire**

Zilveren Vampier



*In 1981 besluit het Zwitserse Office Fédéral des Aéro-
dromes Militaires/OFEAM (Federaal Logistiek Commando
van de Luchtmacht) een aantal overbodige Pilatus P2
trainers en Dornier Do27 verbindingsvliegtuigen per
opbod te verkopen. Totaal onverwacht brengt deze veiling
730.000 Zwitserse Frank op. Dit financieel succes moti-
veert de OFEAM om begin jaren negentig van de vorige
eeuw een ambitieuzere veiling van overbodig vliegend
'materieel' te organiseren*

Er komen tijdens deze veiling niet alleen zeventien Pilatus P3 trainers, maar ook 53 De Havilland DH-100 eenzits- en achtentwintig DH-115 tweezits Vampire straaltoestellen onder de hamer. Dankzij de gemiddeld slechts 1.800 vlieguren op de teller van de meeste Vampire trekt de veiling onmiddellijk zeer grote internationale belangstelling, waaronder kandidaat-kopers uit de Verenigde Staten en Canada. Een van de geveilde en vliegwaardige toestellen is de De Havilland DH-100 Mk6 Vampire J-1197 (c/n 706) die in november 1952 in licentie gebouwd werd door Eidg. Flugzeugwerke (F+W) in het Zwitserse Emmen. Bijna zestig jaar na de eerste vlucht, vliegt deze zilverkleurige 'dubbelstaart' als HB-RVN nog steeds in het Zwitserse luchtruim. Het toestel wordt daarbij bestuurd door de huidige eigenaar, Eric Charonnens.



Eigenaar Eric Chardonnens is verzot op vliegen met historische vliegtuigen.



De Vampire heeft tegenwoordig Sion als thuisbasis.

Kopen en trainen

Onmiddellijk na de veiling wordt de DH-100 J-1197 door OFEAM piloten naar het Franse vliegveld Dole-Tavaux in de Franche-Comté regio overgevlogen. Tot 2001 wordt het vliegtuig regelmatig door de toenmalige eigenaar gevlogen, waarna het wordt opgeslagen en vier jaar later door Eric Chardonnens wordt gekocht. Chardonnens is op dat moment al eigenaar van een Bücker Bu-131 Jungmann. Hij begint midden jaren negentig zijn opleiding op de civiele Fouga CM-170 Magister in het Franse Rennes. Door de grote reisafstand tussen Bretagne en Zwitserland en diens drukke agenda als vooraanstaand gynaecoloog in Lausanne, duurt het tot 1998 voordat Chardonnens zijn opleiding op de CM-170 afrondt. Jammer genoeg is er op dat moment geen geschikte Fouga Magister op de warbird- of vin-

tagevliegtuigmarkt in de aanbieding, zodat hij zijn aandacht op de in Dole opgeslagen DH-100 richt. Na aankoop wordt het toestel volledig geïnspecteerd en begint Chardonnens met zijn typeconversie op de DH-100 Vampire. Voor deze opleiding wordt de voormalige Zwitserse luchtmachtinstructeur Ueli Leutert ingehuurd, waarbij gevlogen wordt met een gedomilitariseerde DH-115 Vampire tweezits trainer. De officiële Zwitserse Luchtmacht Vampire trainingssyllabus (grond & vliegcurcus) wordt in alle details volledig doorlopen en in versneld tempo zonder enige vertraging afgerond.

Solo!

Na maanden van intensieve arbeid kiest Chardonnens op 20 september 2005 voor het eerst het luchtruim in 'zijn' DH-100 eenzitter. De belangrijkste aanpassing blijkt de ruimtelij-

ke inschatting te zijn vanwege de kortere neus van de HB-RVN in vergelijking met de bollere snuit van de tweezits Vampire trainer. In juni 2005 wordt het toestel naar Sion overgevlogen, dat vanuit Lausanne per auto beter bereikbaar is en de meteorologische omstandigheden er in de regel goed zijn. De Vampire staat tegenwoordig nog steeds op Sion gestald, waar het toestel door Farner Aviation wordt onderhouden.

Eric Chardonnens vliegt tegenwoordig maandelijks met de DH-100. Tijdens het zomerseizoen neemt hij met het toestel deel aan verschillende vliegdemostraties in Frankrijk en Zwitserland, vaak vergezeld door de andere Zwitserse civiele De Havilland DH-115 Vampire en Hawker Hunter straaljagers.

Tijdens de wintermaanden wordt het toestel, dat momenteel slechts 1.700 vliegreuren op de teller heeft staan, onderhouden en waar nodig hersteld. Tot de uiteindelijke uitschijfing van de DH-100/115 Vampires door de Zwitserse Luchtmacht, is Farner Aviation verantwoordelijk voor het groot onderhoud aan deze toestellen.

Voor de broodnodige reserveonderdelen beschikt Chardonnens over een tweede niet vliegwaardige DH-100 (ex- J1193) en een De Havilland Goblin 4 turbojet reservemotor. Jaarlijks wordt Chardonnens onderworpen aan een checkflight met de tweezits DH-115 en wordt daarbij vergezeld door een examiner. ✕





Historisch vliegen in Zwitserland

De aanwezigheid van een groot aantal gedemilitariseerde toestellen in Zwitserland (van oude kwetsbare Bücker Bu-131 Jungmann tweedekkers tot Hawker Hunter straaljagers en recent zelfs een Mirage III DS) noopt het Zwitserse 'Office Fédéral de l'Aviation Civile/OFAC' (Federaal Bureau Burgerluchtvaart) ertoe een aantal technische, operationele en veiligheidsrichtlijnen voor deze typen vliegtuigen uit te schrijven, zonder de eigenaren te belasten met dure en bureaucratische regelgeving.

Om als historisch vliegtuig omschreven te worden, dient de eerste vlucht van het vliegtuigtype minstens veertig jaar geleden plaats gevonden te hebben en mag slechts een beperkt aantal van dit type nog wereldwijd vliegen. Een uitzondering wordt gemaakt voor vliegtuigtypes met een bepaalde historische betekenis voor de internationale en/of Zwitserse luchtvaartgeschiedenis.

Alle historische vliegtuigen dienen (na)gebouwd te zijn op basis van de oorspronkelijke blauwdrukken. Elke bijkomende modificatie moet expliciet door de OFAC goedgekeurd worden, die eveneens op basis van talloze documenten met betrekking tot operationele en onderhoudsgeschiedenis van romp, motor en propeller de luchtwaardigheid van het betrokken toestel onderzoekt. Is aan al deze voorwaarden voldaan, dan mag het toestel de prestigieuze classificatie 'Historic' voeren.



Daglicht

Vliegoperaties met historische vliegtuigen zijn alleen overdag mogelijk en mogen uitsluitend als training-, demonstratie- of technische controlevluchten uitgevoerd worden. Vluchten naar andere vliegvelden zijn alleen mogelijk als vooraf toestemming door de luchthaven van bestemming is gegeven. Om geluidsoverlast rond de verschillende vliegvelden te vermijden zijn vliegoperaties met jets op zondag verboden, behoudens (na voorafgaande aanmelding en goedkeuring) vluchten naar en van demonstratielocaties in binnen- en buitenland.



et toestel wordt gereedgemaakt voor vertrek.



tarthulp.



Klassieke cockpit.



Kenmerkend detail:
de dubbele staart-
boom.

De Havilland DH100 Mk.6 in het kort

Inzittenden	1
Motor	De Havilland Goblin 3 turbojet, 14,9 kN
Lengte	9,37 m
Spanwijdte	11,58 m
Hoogte	2,69 m
Leeggewicht	3.304 kg
Max startgewicht	5.620 kg
Max snelheid	882 km/h
Klimsnelheid	24,4 m/s
Vliegbereik	1.960 km
	(met externe tanks)
Max vlieghoogte	13.045 m



Split flaps.



Effectieve speed brakes.



Met externe tanks ligt het vliegbereik rond de
2.000 km