

HORIZON

TO FLY AND TO TRAVEL

literair-technisch

LUCHTVAARTBLAD

met deze artikels:

GRIPEN met tanden

Gespot op de AERO:

- Electric Flight
- Mooney PFM
- Blackshape
- Gogetair

BRAND, deel I

NAAR SPANJE met Gerrit

IN THE AIR, training center

OTTO CELERA 500

ROSIE THE RIVETER

DE BETERE

LUCHTHAVENHOTELS

RIK's column

7

JAARGANG 2

JULI 2024

ISSN 2953-1535

P-927972





GILL AVIATION

- MAINTENANCE: AIRCRAFT-HELICOPTER-TURBINE AIRCRAFT
- ALL REPAIRS: SHEETMETAL-COMPOSITE
- ALL AVIONICS MAINTENANCE-UPGRADES
- CAMO ALL AIRCRAFT
- SERVICE CENTER FOR DIAMOND
- DIAMOND DISTRIBUTOR
- AUSTRO ENGINES SALES
- EASA & FAA MAINTENANCE



GILL AVIATION

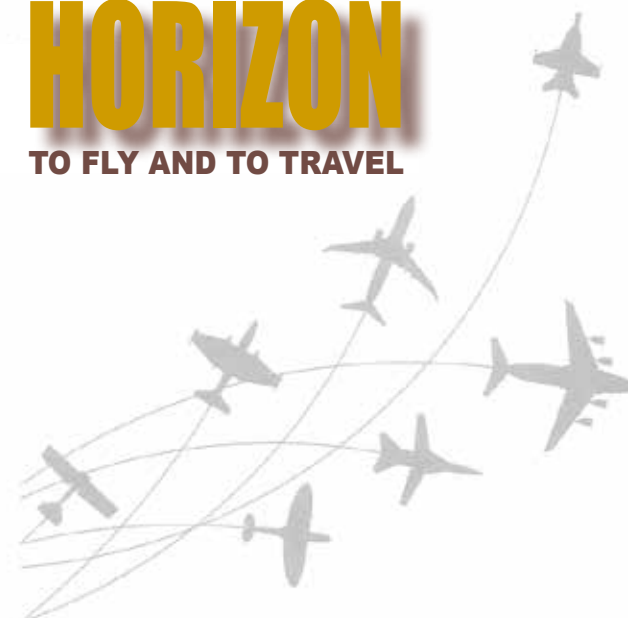
Airport 60 · Wevelgem-Belgium (EBKT) · Phone: +32 56 415648 · Fax: +32 56 415539
www.gillaviation.be · Like us on Facebook



gill.aviation@skynet.be
bertrand@gillaviation.be

HORIZON

TO FLY AND TO TRAVEL



Dag lezer-abonnee,

Elk jaar gaat in het voorjaar de grootste luchtvaartbeurs van Europa door in Friedrichshafen, in het diepe zuiden van Duitsland, in een regio die van oudsher bekend staat voor zijn uitstekende luchtvaartindustrie, vroeger Dornier, nu Airbus.

Dit sacraal gebeuren focust geheel op reis- en sportvliegen. De helft van de bezoekers zijn personen met een vlieglicentie.

In 2024 greep de beurs voor de dertigste keer plaats en noteerde de organisatie 31.500 bezoekers uit 81 landen!

Niet minder dan 650 exposanten uit 31 landen toonden er hun luchtvaartproducten en binnen en buiten stonden 270 vliegtuigen opgesteld.

Onder de 512 geaccrediteerde journalisten uit 28 landen bevond zich Horizon, vandaar dat nogal wat artikelen in deze uitgave, gelinkt zijn aan dit gebeuren.

Veel leesplezier met deze alweer zevende uitgave.

GB/Uitgever



WELKOM BIJ HORIZON

HORIZON to fly and to travel

litterair-technisch luchtvaartblad

p/a Grietstraat 6, 8810 Lichtervelde
 VU Guido Bouckaert

ISSN 2953-1535

RPR 0792.909.177

Redactie:

— vast team

Guido Bouckaert, algemene luchtvaart

Dieter Ghekiere, art-work

Rik Moons, column

Ines Nijs, literaire insteek

Martin Senechal, ruimtevaart

Jan Vanhulle, fotograaf/air-to-air

Dirk Van de Ginste, sportvliegerij

Benoît Verstraete, civiele luchtvaart

Opmaak:

— Guido Bouckaert/Aeroscript

Contact:

— info@horizon-luchtvaartblad.be

— bouckaert.guido@gmail.be



Abonnement
 (4 nummers)
 48 €



betalen kan via
horizon-luchtvaartblad.be



GRIPEN MET TANDEN

Guido Bouckaert



Dertig jaar geleden, toen SAAB hun JAS39 *Gripen* in de markt zou gaan zetten, werd de wereldpers aan luchtvaartreporters naar Zweden uitgenodigd. In de werkhuizen van Saab in Linköping zag ook uw verslaggever hoe de eerste Gripens op de montagelijnen stonden terwijl vanaf de nabije startbaan het prototype van de nieuwste fighter grommend en rollend het luchtruim koos. Vreemd om zien was dat de perslui uit landen die al interesse in het Zweedse product betoonden, extra werden verwend. Zo ook de Britten want British Aerospace wilde Saab best wel bijstaan in het vermarkten van het Zweeds jachtvliegtuig. Dertig jaar later wist SAAB de Gripen te verkopen aan Tjechië, Hongarije, Zuid-Afrika, Thailand (C-series) en Brazilië (E-series) terwijl bij de Zweden beide versies vliegen, zo'n 75 stuks. Brazilië ontving de eerste JAS39/E-F in December van 2022. De E belandde in Oktober 2023 bij FMV (Swedish procurement agency); daarna nam de Zweedse luchtmacht de fighter in ontvangst. Intussen betonen de Filipijnen interesse voor 36 stuks van dit kleine maar vinnig jachtvliegtuig en Thailand dan weer, wil de door Amerikanen verstrekte F-16's uit de jaren tachtig, tegen 2028 gaan vervangen. Na de NG in 2019 te hebben omgedoopt tot de E/F beschikt deze Gripen over een sterkere motor (GE H414G), over een grotere romp en vleugels met grotere inboard en outboard elevons, over twee ton meer max T/O, over meer wapens middels twee extra ophangpunten (nu negen met de tiende voor laser aanduiding), over een herwerkte digitale cockpit met Wide Array Display, over HOTAS en over doorgevoerde situational awareness. De Raven ES-05/AESA van Leonardo okaliseert, identificeert en volgt meerdere hoog- en laagvliegende doelen automatisch en onder alle weersomstandigheden. Kenmerkend voor de Gripen is dat de kist binnen 800/16 meter op autowegen landt. Soldaten sluiten de weg af en middels één tankwagen en één vrachtauto, kunnen in acht tot vijftien minuten de aldaar gelandde Gripen, herbewapend en bijgetankt worden.



Gripen E kan, naast het vaste 27 mm AKA m/85 (Mauser BK-27mm) autokanon, negen missies en zestien bommen meenemen, onderling inwisselbaar zonder telkens de software aan te passen. Gripen E neemt geleide bommen mee zoals de Spice 1000, GBU-49 (Amerikaans), Paveway III GBU-22/-24, Paveway II GBU-10/-12/-16, GBU-39 SDB I en II. Bij Gripen E kunnen deze air-to-air missies mee: IRIS-T, A-Doorer, Python 4/5, AIM-9X Sidewinder, en AIM-120 AMRAAM (Advanced Medium Range Air-to-Air Missile) of bij Saab gekend als Rb99.

De MBDA Meteor BVRAAM is al bij Gripen als eerste wereldwijd in gebruik en dat sinds 2016. Zeven Meteors gaan mee onder de vleugels, twee IRS-T infra-red missies zitten aan de vleugeltips.

Het is duidelijk dat de JAS39 Gripen als multirole-toestel met een pak mee te dragen wapens, een flexibel en kundig gevechtsvliegtuig is, dat beduidend minder kost in aankoop, gebruik en onderhoud. **Bra gjort !**

Troeven van de Gripen zijn: up-to-date avionics en radar, infoprojectie in helm en HUD, AESA radar lucht/lucht en lucht/grond, detectie van vijandelijke activiteit, elektronische tegenmaatregelen+chaffs en flares, brandbeveiligd, stoorzenders.







Gripen wordt geladen met RBS15 Mk4 (boven rechts) en links onder een RBS15 Mk3 onderweg naar het doel

ELECTRIC FLIGHT

Guido Bouckaert

Wie zich in de luchtvaartwereld wil kenbaar maken, en dus verkopen, moet met zijn/haar producten aanwezig zijn op de jaarlijkse beurs van Aero Friedrichshafen in Duitsland. Dolle pret voor de bezoekers waarvan de helft piloten zijn.

Uiteraard werd op de Aero verder gefocust op elektrisch vliegen waarbij zeker de drie belangrijke spelers, Pipistrel, Bristell Energic en eDiamond aanwezig waren.

Pipistrel is koploper in het elektrisch één-motorig vliegen met een/twee personen aan boord en werd als gezonde investering opgekocht door het grote Amerikaanse bedrijf Textron (Cessna, Beechcraft). Textron hoopt zo een stukje van die nieuwe markt in de VS naar zich toe te trekken want, heus, Cessna's en Beeches, ooit zo succesvol en aantrekkelijk, zijn de dinosaurussen in wording.

De Pipistrel Velis Electro was het eerste door EASA en FAA Part 23 gecertificeerde tweezits elektrisch vliegend toestel voortgestuwd door de watergekoelde Pipistrel E-811 en twee Pipistrel PB345V124E-L batterijen van nominaal 24.8 kWh. De ene batterij zit in de neus, de andere achterin. Mocht een batterij of aanvoersysteem falen, dan kan op de andere verder worden gevlogen en zelfs nog hoogte worden gewonnen.

Terwijl Siemens al eerder op de Aero van 2018 te zien was met een elektrisch vliegtuigmotor die in een Hongaarse Magnus was ingebouwd, de FlyEco, zien we nu zo'n motor uit Zwitserland zitten in de Slovaakse Bristell. Bristell is vandaag welhaast het perfecte sportvliegtuig.

H55 is het bedrijf dat de Solar Impulse middels elektrische motoren gevoed door zonnepanelen, rond de wereld liet vliegen in 2010. Nu is hun de B23 Energic van MTOP 100 kW / MCP 80 kW klaar voor de markt van de (sport)vliegerij.

Nuttige last 190 kg, MTOW 850 kg, klimvermogen 800ft/min, energiekost/uur zeven dollar (!), oplaadtijd: een uur, Lithium-ion batterijen.

Ook het Oostenrijkse Diamond laat zich niet onbetuigd en heeft nu de eDA40 geheel klaar met Garmin G1000 NXi. De eDA40 vliegt op een elektromotor van Safran van 125 kW (175PK) en twee batterijen van elk 80 kWh en kan tot anderhalf uur in de lucht blijven. Diamond Aircraft koos voor de EpiC accu technologie van het Amerikaanse Electric Power Systems (EPS) met het daarbij behorende Ecosysteem. De accumodule beschikt over een DC snellader die lege accu's binnen twintig minuten weer kan opladen. Deze accu's zitten in een aparte ruimte tussen de motor en het

brandschot. Diamond zegt dat de operationele kosten tot veertig procent lager uitvallen in vergelijking met vliegtuigen met traditionele verbrandingsmotor. De e-DA40 zou in 2024 op de markt komen.

Diamond heeft de nodige ervaring met elektrisch vliegen. In 2011 vloog de DA36 E-Star gevolgd in 2013 door de DA36 E-Star II in 2013.

Vooralsnog zien we de vliegtuigen met elektromotor rond het vliegveld flaneren voor maximaal zo'n zes circuits. Vraag is of deze elektrisch gedreven vliegtuigen al gauw verder weg van huis mogen. Gedaan dan met de elektrisch circuits vliegen rond het vliegveld? Voorlopig kondigen deze bedrijven hun vliegtuig aan als circuit trainer, wel met reeds een range van 200 km.

Alvast is zo'n kist stiller, vrij van uitstoot en goedkoper in gebruik en onderhoud. Wie of wat houdt deze verdere vooruitgang tegen?



PRETTIG WEERZIEN MET MOONEY PFM

Guido Bouckaert

Erg prettig om weer 's de grootste luchtvaartbeurs van Europa te bezoeken in het uiterste Zuidoosten van Duitsland.

Doorgaans reppen wij ons erheen met de auto en zijn dan dik zeven uur onderweg wat ons verplicht om uit te slapen! Ons redactielid Dirk van de Ginste vloog er ooit naartoe in zijn Lambada, wat vier uren vliegen betekende om het fijne grasvliegveldje te bereiken nabij Konstanz (EDTZ). Eerder al vlogen we naar de AERO dankzij VVMV en ook deze keer arriveerden we op EDNY binnen het uur na het opstijgen van Brussel Zaventem in een B-737-800 van TUI.

Welgekomen was er het weerzien met de opperbeste maar onfortuinlijke Mooney PFM uit 1985. Natuurlijk staat deze Duits-Amerikaanse vier-zitter hier als een dinosaurus verloren tussen de plasteiken, aalgladde sport- en reisvliegtuigen van vandaag maar het vliegtuig wekte indertijd heel wat belangstelling. Echter, zeer weinigen waagden de aankoop. Tussen 1985 en 1989 werden er slechts 41 toestellen geleverd.

Bij de baas van Porsche, ook luchtvaartfan, ontstond begin de jaren tachtig van de vorige eeuw het idee een Porsche automotor om te bouwen voor de reis- en toerismevliegtuigen. Heel wat omgebouwde VW-motoren leverden toen al stuwkracht aan vele sportvliegtuigjes in Europa.

Het Duitse Porsche vond in het Amerikaanse Mooney een partner, begrijp joint venture.

De nieuwe Mooney 20L kreeg een langere neus om er de boxermotor van Porsche op te bergen. Het toestel kreeg de benaming Mooney PFM 3200 (M20L). De motor kwam van de Porsche 911 sportwagen, een luchtgekoelde 3.2 liter (195 cubic inch) zescilinder motor met tweevoudige elektronische ontsteking, een tweede alternator, dubbele nokkenas, volledig computergestuurd en, geweldig voor die tijd, één hendel voor de totale bediening van de motor; te gebruiken net als bij een turboprop. Alles verliep volautomatisch: brandstofmengsel, schroefsnelheid, ontsteking. Het nodige vermogen kwam vanzelf! Dit alles met een minder verbruik van 25% en gebruik makend van autobenzine in plaats van de duurdere Avgas. Maar de motor was zwaar, een reductiebox bracht de 5300 rpm terug naar 2700 rpm, de ventilator dwong tot een grotere motorkap en dus extra luchtweerstand en de stevige motorbok voegde er gewicht bovenop.

En toch was de Mooney PFM erg geliefd door de schaarse eigenaars/piloten. Nou ja, op zich was de Mooney in de tweede helft van de vorige eeuw al een erg geliefd, razendsnel, kundig vliegtuig maar de PFM haalde evenwel niet de snelheden die de klassiek gemotoriseerde Mooney-versies haalden. En precies daar was het Mooney om te doen; het aanbieden van de snelste één-motorige reisvliegtuig in dit marktsegment.

Allengs verdwenen de motoren van Porsche uit de Mooney's en werden ze vervangen door Lycoming en Continental van 280 PK daar waar de originele Porsche PFM 3200 motor 212 PK leverde. Eigenaars/piloten van der Mooney PFM die niet van Porsche afscheid wilden nemen, vlogen daarna 'experimental'.

In 2007 hield Porsche volledig op de Mooney PFM te voorzien van vervangende onderdelen. *Game over.*

Er waren nochtans belangrijke voordelen aan de motor; onder meer de betrouwbaarheid ervan en het casco bleef trilvrij. Deze motor kende een levensduur zoals alle andere motoren in auto's en vertoonde zo goed als geen problemen en verlangde weinig onderhoud.

Terwijl de Amerikanen (ook Cessna) de Porsche vliegtuigmotor naar zich toe trokken, weliswaar met opgetrokken neus, was deze motor in Europa enigszins succesvol. Het Franse Robin leverde hun DR-400RP met de vliegtuigmotor van Porsche en ook kleinere vliegtuigbouwers stelden er hun vertrouwen in zoals het Duitse MBB-SIAT met de 223 Flamingo PFM en Ruschmeyer MF-85. Wereldwijd vliegen er nog vijf toestellen Mooney PFM's en in België, is dat één DR-400 Remorqueur, ondergebracht bij Alfaco in Wevelgem/EBKT.



Mooney 20L P FM @ AERO'24



SIAT / MBB 223 Flamingo



Ruschmeyer MF-85



Robin D400RP



HAPERT HET BIJ BLACKSHAPE ?

Guido Bouckaert

Het was op de AERO best een prettig weerzien met de vliegtuigen van het Italiaanse Blackshape. Hun Prime BS100 was in den beginne een product van Asso Aerei Srl. (2004) ooit verdeeld door CapCo in Kiewit, nu verdeler van het zeer succesvolle Tecnam, ook uit Italië. Naderhand was de Asso, bedacht door Giuseppe Vidor, heel kort in handen van het Italiaanse Millenium Aircraft (2006). Na faling van dit bedrijf, bemachtigde Blackshape S.p.A. de rechten.

De Blackshape Prime is een zeer goed vliegtuig zoals uw verslaggever graag kon bevestigen na in 2019 vanaf Moorsele/EBMO in de I-C858 te hebben gevlogen met de zeer kundige eigenaar voorin.

Vandaar dat de interesse voor Blackshape aanwezig bleef en zelfs culmineerde bij de introductie van de Gabriél BS160, vooreerst testgevlogen van en naar een Italiaans vliegdekschip,... dat beloofde.

Uw verslaggever kon in 2019 vanaf Tarranto/LIGB, Puglia met fabriekspiloot Elio Rullo in I-RAII vliegen, het prototype BK160.

Na het vliegen van een samen vooraf opgesteld testprogramma, voelde het niet goed aan en ook een aanwezige kandidaat-koper had na het vliegen vragen aangaande de nieuwe Blackshape. Ik kon alleen maar concluderen dat de kist best alleen in handen werd gegeven van zeer kundige piloten, bij voorkeur militair opgeleid. Het is ook in die zin "designed as a fighter", dat de Gabriél op de website van het bedrijf werd aangekondigd.

De verkoop van de BK160 nam een aanvang met onder meer de levering van twee toestellen aan het Nederlandse "Zelf Vliegen" waarvan er één op 22 juni 2022 om onbekende reden crashte in het Zwarte Meer tussen Flevoland en Overijssel (NL). Instructeur en leerling-vlieger van de pilotenopleiding van Transavia kwamen daarbij om het leven. De berging van het vliegtuig verliep moeizaam.

Na de crash op 13 februari 2024 van een BK160TR in Maleisië met twee doden tot gevolg, gaf EASA op 18 maart 2024 een Emergency Airworthiness Directive uit (AD N° 2024-0074E) met tijdelijk vliegverbod voor de Blackshape Prime BS115, BK160, BK160-200 en BK160TR wegens gerezen twijfels over de structurele integriteit van de vleugels. De Overheid van Maleisië volgde meteen de richtlijn van EASA.

Het toestel dat in Maleisië, Kapar, Selangor blijkbaar in volle vlucht uiteen brak, mocht eerder al niet vliegen totdat Blackshape Aircraft

een mankement aan de brandstofindicator had verholpen. Het betrof een "no fly-order" van 25 Oktober 2023. Evenmin zou het toestel niet conform de richtlijnen zijn onderhouden door niet-gekwalificeerde technici.

Vooralsnog blijft de Blackshape tot de verbeelding spreken als dat superslank, wendbaar en snel ultralight vliegtuig en blijven wij kiezen voor de BS100 voor het pure genot van vliegen, daar waar de verder ontwikkelde Gabriél BS160 zich alsnog moet bewijzen maar het vliegen ervan misschien niet voor elke vliegenier zal zijn weggelegd.



GO GET SOME AIR

Guido Bouckaert



Op de AERO, dit voorjaar, hernieuwden twee reporters van Horizon de vriendschap met Iztok Šalomon, luchtvaartgenie uit Slovenië. Het bezoek dat wij op 10 Oktober 2014 brachten aan de door Iztok bedacht en gebouwd sportvliegtuig met de naam ONE, liet een zeer gunstige indruk na over hoe goed deze ULM wel vloog, zoals inderdaad zovele sportvliegtuigen uit het voormalige GOS (Polen, Hongarije, Slovenië, Tjechië).

In de voorbije tien jaar groeide het bedrijf One dat van Celje/LJCL naar Loce/LJSK verkaste, van enkele werknemers tot een dozijn. Het bedrijf wordt geleid door Ania & Iztok Šalomon (sales/design).

De eerste ONE vloog al in 2011. In 2014 ontstond een joint venture tussen de bedrijven C2P d.o.o. en Kops Pro d.o.o. In 2019 veranderde de naam One Aircraft in Gogetair Aviation.

Sedert 2020 vinden we de fabriek op het vliegveld van Loce/JSK, nabij Ljubljana. Nu vliegt de One als Gogetair G750.

Vooralsnog vliegen de Gogetairs als “experimental” onder toezicht van de Sloveense Civil Aviation Authority en dit in afwachting van certificering in 2026 in de EASA CS-23 klasse.

Een nieuwe Gogetair G750 staat in de folder voor € 234.900. Daarvoor vlieg je met een twee-assige autopilot, een Galaxy ballistische parachute en een Rotax 912iS motor van 100 pk (73 kW). Kiezen voor een Rotax 914UL van 115 pk /84 kW kan (+ € 22.900) of voor een Rotax 915iS van 141 pk / 103 kW (+ € 34.900,00). De cockpit is uitgerust met Dynon. Alle opties staan open om de digitale cockpit te pimpen met bijvoorbeeld de Garmin G3X (+ € 64.900).



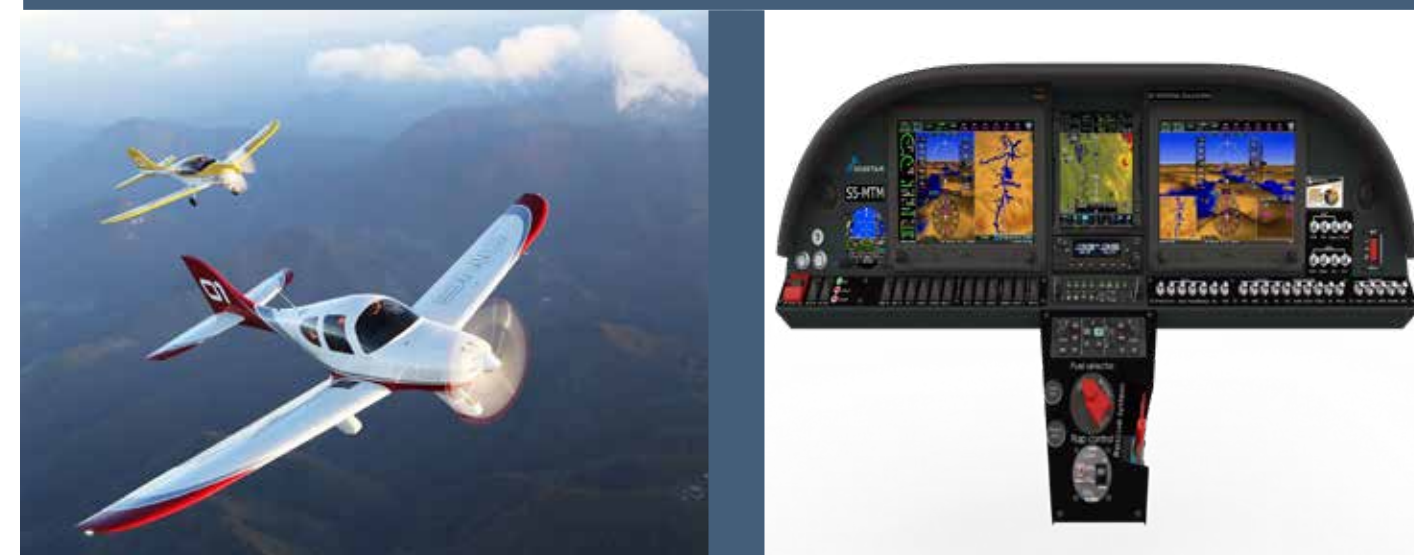
Horizon - 16

De Gogetair G750 met Rotax 912iS motor beschikt over een tankinhoud van 138 liter en kan daarmee negen uur in de lucht blijven en 1.000 NM ver vliegen. De maximale kruissnelheid van de G750 is vastgelegd op 138 kt; leeg gewicht is 400 kg en maximaal startgewicht is 750 kg.

De Gogetair G750 is van kunststof, de kabine is met kevlar verstevigd. De vleugels en de staart zijn van de Slowaakse Shark Aero, aangepast aan de G750, en worden ook door Shark Aero geproduceerd. Standaard is de G750 een tweepersoons vliegtuig. Optioneel kunnen er twee extra stoelen achterin gemonteerd worden, bestemd voor kleine kinderen tot elk maximum 35 kg. Achter de stoelen kan je 17,5 kg aan bagage kwijt, van buiten de romp bereikbaar.

Op dit moment zouden er twaalf toestellen vliegklaar zijn. Zo'n vijftientig toestellen "experimental" zouden klaar zijn tegen de beoogde EASA CS-23 certificering.

GOGETAIR AIRCRAFT
Jean-Marie URLACHER



Horizon - 17

DIT IS HOE HET VERHAAL BEGINT

Met het geluid van een sirene. Met een man in een kantoor op een luchthaven. Zijn hoofd rust op een stapel ringmappen. Hij slaapt. Kind nummer twee, vijf weken oud, heeft de halve nacht gehuild. Dwars door het geloei van de sirene heen slaapt de man. Dwars door het lawaai van de rennende voetstappen op de trap - van de knal van de deur die tegen de muur vliegt - van de stem van een vrouw die zijn naam roept, dwars door alles heen slaapt de man. Pas wanneer de vrouw ruw aan zijn schouder schudt, wordt hij wakker en hoort de woorden die hem later op onbewaakte momenten nog vaak te binnen zullen schieten: 'NIELS! BRAND!'

DIT IS HOE HET VERHAAL VERDERGAAT

Met postoverste Niels die in de crashtender uitrukt naar het vliegtuig dat voor de hangar van de vliegclub in brand staat. Vloekend zit hij achter het stuur, want waar in godsnaam zijn zijn collega's, Vera en Jeroen? Wanneer hij bij het brandende vliegtuig aankomt, dondert een nog krachtiger vloek door de cabine. 'Godverdegodver, het is de Robin!' Met de volledige 13000 liter water uit de blusreus dooft Niels het vuur dat het toestel van de vliegclub, de Robin DR401, in lichterslaai heeft gezet, maar het is te laat, de Robin is verloren. Een ramp? Absoluut. Meer dan dat: een overmaat van ramp. Want wanneer Niels na het nablussen bij de loodsen arriveert, verneemt hij dat ze nog een vliegtuig kwijt zijn. En niet het eerste het beste. Het verdachte toestel, de Cessna 206, die gisteren in bewaring was genomen door de politie en die gestald stond in de loods aan het einde van de piste, is gestolen. Hij zou vandaag door drugshonden worden onderzocht. 'Gestolen, het drugsvliegtuig? Door wie, en waar is het dan?!' roept Niels uit. Niemand kent het antwoord. Het toestel is van de radar verdwenen. 'Godsonmogelijk! De piloot negeerde alle aanmaningen via de radio. Zag je dat extreem roekeloos manoeuvre! De luchthavenpolitie probeerde nog om het klem te rijden en ze hadden het nakijken. Wérkelijk onmogelijk!'

Er wordt druk door elkaar heen gepraat en terwijl alle aanwezigen bekomen van de ramp in het kwadraat, sluipt de gedachte de hoofden binnen dat dit alles, de brand en op hetzelfde moment de diefstal, geen toeval kan zijn. 'Geen toeval, maar een perfect georkestreerde, misdadige actie om die Cessna te recupereren,' zeggen de inspecteurs van de politie die ter plaatse komen, en dus leggen ze allereerst de brandweerlui met dienst op de rooster. Want is het niet vreemd dat geen van de drie op tijd in de buurt van de brand geraakte? Postoverste Niels sliep. Brandweervrouw Vera was naar eigen zeggen bezig aan de andere kant van het vliegveld. Ook brandweerman Jeroen had een bezigheid aan het verre einde van het terrein. 'Waarmee dan? Waarmee waren jullie bezig?' willen de inspecteurs weten. De vraag van de politie is terecht, het antwoord van Vera en Jeroen onbevredigend en dus worden beide brandweerlui voor verdere ondervraging meegenomen naar het politiekantoor, waar postoverste Niels hen opzoekt. Ook hij wil wel eens weten waarmee zijn collega's bezig waren toen de Robin begon te branden, en hoe het komt dat hij helemaal alleen moest uitrukken en of ze daar een goeie uitleg voor hebben! Gelukkig zal hij die verwijten nooit uitspreken, want waar zat hij, als postoverste?! Wanneer Vera binnenkomt en tegenover hem aan de tafel gaat zitten, kijkt hij haar schuld bewust aan en zegt zacht: 'Vera, wat is er toch gebeurd?' Vera legt uit wat ze al aan de politie verklaarde: dat ze in de weer was met de verrekijker en aan het uiteinde van RWY 11 omhoogkeek naar waar een vliegtuig worstelde met het uitklappen van het onderstel. 'Een VL3 van Amougies, chieff, hij had geen drie greens. Iedereen weet toch dat de brandweer in zo'n geval stand-by moet zijn,' verdedigt ze zich. Gelijk heeft ze. Stel dat het toestel zonder verdere controle was geland en dat er echt iets mis was geweest met het landingsgestel, dat een van de wielen niet was uitgekapt, dan zouden er levens in gevaar zijn geweest, wat veel erger is dan een vliegtuigbrand die normaal gezien door de piloot zelf geblust had moeten worden, toch? Niels schudt zijn hoofd en Vera knippert heftig wanneer hij vraagt of er effectief iets mis was met het landingsgestel, of het werkelijk niet of niet

volledig was uitgekapt. 'Niets mis, chieff,' antwoordt ze en ze zakt weer in. Het was vals alarm. 'Mijn verrekijker en mijn aandacht waren op één plek gericht, op de buik van het vliegtuig in nood, maar de politie schijnt te denken dat ik rondkeek om die ..., die drugsbende toe te laten hun slag te slaan, ze denken dat ik ...' Vera valt stil, slaat haar handen voor haar gezicht en begint te huilen. 'Ze denken dat ik opzettelijk blind en doof bleef, en dat het iets te maken heeft met het studiegeld voor mijn jongens,' snikt ze. 'Omdat ik krap bij kas zit denken ze dat ik me liet omkopen, dat ik me geld liet toestoppen om weg te kijken. Maar Niels, jij kent mij, dat zou ik toch nooit doen?' Zou het kunnen? denkt Niels. Alleenstaande moeder met twee flinke zonen, niet gemakkelijk, weet hij. Zodra de gedachte in hem opkomt, veegt hij ze aan de kant. Niet Vera, zij niet.

DIT IS HOE HET VERHAAL EEN NIEUWE WENDING NEEMT

Jeroen dan? Waar was Jeroen mee bezig? 'Ik deed wat mij was opgedragen, chieff. Ik controleerde het gras bij RWY 11, het stond nogal hoog, twee kontjes ongeveer,' zegt Jeroen. Bij hem geen spoor van tranen of berouw.

'Wie had je dat gevraagd?' Niels kijkt Jeroen strak aan. 'Jij, chieff.' Jeroen kijkt alsof hij het zelf niet gelooft. En dat doet ook de politie niet. 'Wist u dat uw ondergeschikte een drank- en gokprobleem heeft?' vraagt de inspecteur aan Niels en ja, dat wist hij, maar Jeroen zei dat hij al jaren af is van die verslaving ... 'Ik bén er ook van af, chieff!' ... partyen, gokken, feesten, hij had zijn leven al lang gebeterd, zei hij. Maar is dat wel zo? Als het niet was voor een snelle slok of gok, wat deed Jeroen dan aan het verre eind van de startbaan? Rien ne va plus.

(wordt vervolgd)



Graphics /Dieter Chekiere

NAAR SPANJE MET GERRIT

Guido Bouckaert

Gerrit Ghyllebert vliegt als eigenaar-piloot zijn autogyro ELA Eclipse op de best mogelijke wijze en met de mooiste figuren, uw verslaggever kan dat bevestigen. Ook op feestelijke evenementen komt de man graag zijn autogyro voorvliegen. Met applaus.

Vaste compagnon in de autogyro is zijn echtgenote Martine en die vond het verleden zomer best oké om in hun ULM-gyro naar Spanje te vliegen, zover als Valencia. Het paar bezocht de *Giro Spain*, een bekende jaarlijkse bijeenkomst van autogirovliegers op het vliegveld van Requena. In 2023 was het precies een eeuw geleden dat de Spaanse ingenieur Juan de la Cierva een werkend prototype van de autogiro wist te bouwen. Feest!

59-DRK verliet Ussel (EBUL) om nog dezelfde namiddag Le Mans (LFRM) te bereiken en er te overnachten. De volgende dag vlogen beide luchtreizigers naar Aire-sur-l'Adour (LFDA), dat was al in het diepe Franse zuiden. Vervolgens bestond de opdracht erin om Spanje te bereiken overheen de Pyreneeën. Opgelet! Wilde vogels (gieren)! Na het optrekken van ochtendnevel en mist vloog het echtpaar daarna met het allerbeste weer via de CTR van Pamplona naar Lumbier (LEUM) in Spanje.

Via de CTR van Zaragoza bereikten onze reizigers vervolgens Torremocha nabij Teruel. Piloot Gerrit bracht daarbij de luchtverkeersleider even in de war door als ULM-gyro, IFR-contactpunten op te geven, maar geen erg.

Het koppel was er zich terdege van bewust dat zich in de namiddag in deze regio vervaarlijke CB's kunnen ontwikkelen. Ze zullen alleen in de voormiddag vliegen. In de namiddag nemen beide vakantie.

De volgende stop was het mooie ULM-vliegveld van San Javier Los Garranchos (LELG) gelegen te midden een militaire CTR. Het mooie Murcia werd vanuit de lucht bezocht. Het laatste traject bracht de autogyro en inzittenden naar de eindbestemming, het vliegveld van Requena. Met een ingediend vluchtplan kon hopelijk de luchthaven van Alicante overvlogen worden al begreep de verkeersleider niet wat die ULM-Gyro daar kwam doen. Gerrit moest 'n drietal 360's draaien zodat twee heavies van Ryanair met voorrang konden landen en mocht dan Alicante doorkruisen op 1500 voet!

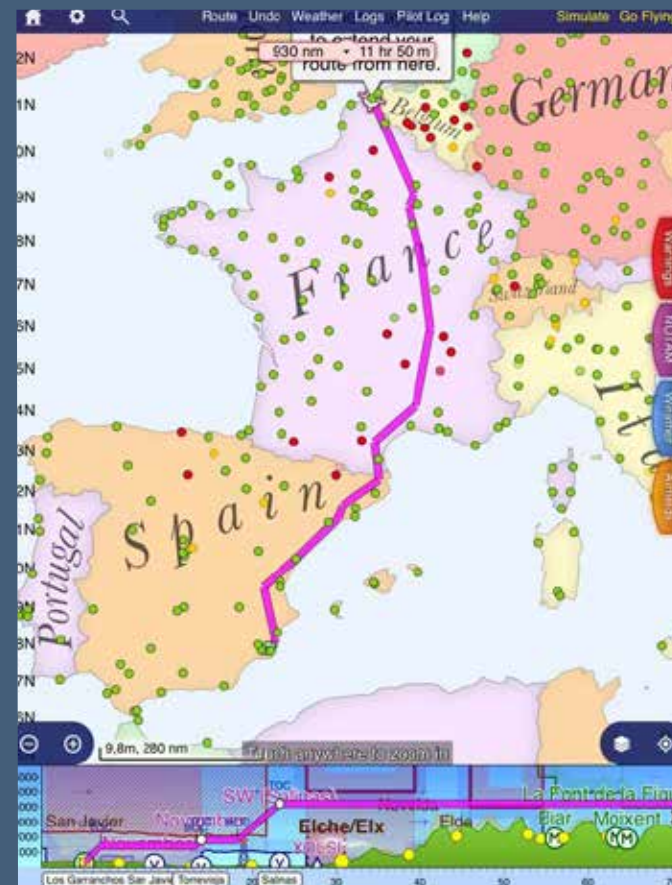
Via Valencia werd Requena (LERE) bereikt, het feest kon beginnen.

Op de terugweg koos het echtpaar een route naar Pallafolls (LE50) maar eens voorbij Barcelona werd de brandstofinhoud kritisch, zo meldde de brandstofindicator. Landen op Sabadell, een gecontroleerd vliegveld, was aangewezen en stelde aanvankelijk geen enkel probleem tot het opstijgen niet werd toegestaan door OPS (operating administrative authority of the airfield).

Het duurde drie dagen vooraleer Spaanse en Belgische contacten het verbod konden opheffen. In deze drie dagen van verplicht oponthoud zou het koppel bijzonder goed worden bijgestaan door Rafa Galdón, verkeersleider op de luchthaven van Barcelona, *ne crème van ne mens*. De heren Paul Windey (president UL-federatie België) en Jean Marie Guisset (JMB) brachten, samen met Jesus y Moratilla, president van de Spaanse Koninklijke Aéroclub, de zeer bereidwillige Mevrouw Montserrat Mestres Domenech, Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ertoe, de knoop te ontwarren.

Luchtruim vrij voor het traject naar het ULM-vliegveld van Villadamat aan de Costa Brava in de provincie Gerona. Na twee dagen van barslecht weer aldaar met donder en bliksem ging de vliegtocht vervolgens naar het Franse Ales Cévennes (LFMS), daarna naar Villefranche Tarrare (LFHV) en daarna naar Semur-en-Auxois (LFGQ). Bijna thuis! Even voorbij Epernay-Plivot (LFSW), kwam Koksijde (EBFN), als eindbestemming binnen bereik en dat na een vliegreis van 31 uur, het overbruggen van 2.240 NM en het verstoken van 640 liter benzine. Héérlijk reis gehad!





ALICANTE Airport kruisen in een autogyro, dat deed mij nog nooit imand voor! Verboden voor ULM maar mij gelukt met vluchtplan, radio 8.33, transponder, radio in het Engels en vriendelijke verkeersleiders.
—Gerrit Ghyllebert

IN THE AIR TRAINING CENTER

ingezonden bijdrage

Vandaag gaan we langs bij het training center In the air te Rupelmonde. Anneleen Smits is onze gastvrouw en tevens de oprichtster-zaakvoerdster en drijvende kracht achter dit project.

Hoe is het idee ontstaan van een training center te creëren?

‘Ik heb mijn passie voor het vliegen laten samensmelten met mijn passie voor lesgeven’ begint Anneleen. ‘Het inoefenen van je skills als piloot is essentieel tijdens en na je opleiding. Momenteel bestaan er middelen maar ze zijn schaars en vaak duur. Hierdoor is er een vorm van dermpelvrees. Daar wou ik graag verandering in brengen!’

‘Zo heb het idee uitgewerkt om een eigen training center te ontwikkelen. Een locatie waar je de “Glass cockpit” tot in detail kan ontdekken en testen en waar de tools en de kennis ter beschikking zijn en dit in een rustige omgeving. Een omgeving waar er ongestoord en met de juiste focus kan getrained worden, de zogenaamde “1G environment”.

De simulator die hiervoor ter beschikking staat is een CESSNA 172 cockpit met G1000 met een wide field of view. Je kan vanaf downwind dus gewoonweg de piste zien liggen op de 3 en 9 o’ clock position. Daarenboven heb je in de database de keuze voor vliegvelden over de hele wereld.

Dat is een unieke manier van trainen. Waarom op deze manier?

Het vliegtuig is een suboptimale leeromgeving: veel lawaai, trillingen, een headset op je hoofd met veel communicatie tegelijkertijd ATC, je instructeur, andere piloten. Bovendien is deze vorm van training duur en weersafhankelijk, dat geeft stress.

In de simulator kan je flows inoefenen, structuur brengen en gewoontes aanleren. Je krijgt er de tijd om je acties te analyseren en te verfijnen. Je begrijpt de impact van de acties beter en bouwt hierdoor je ervaring en zelfvertrouwen op. Zelfstandig trainen ondersteunt het leren omdat je zonder iemand die over je schouder meekijkt kan experimenteren. Cruciaal in het leerproces is het opzoeken van limieten in de mogelijkheden van

het vliegtuig en je eigen interventies. Zo evolueer je naar de perfecte situatie. In de oefeningen is er ruimte om fouten te maken en juist de analyse van de fouten geeft je inzicht en laat je toe je skills bij te sturen.

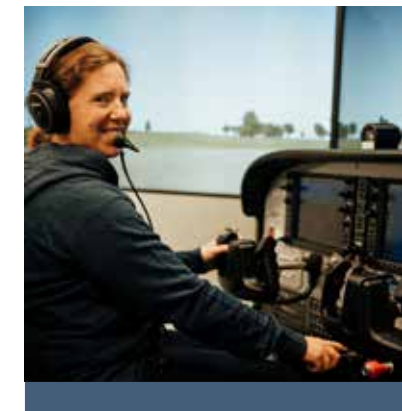
De simulator geeft je de mogelijkheid om te leren op jouw maat en ritme. Het weer aanpassen zodat het net uitdagend is of net wind stil om die holding eens echt te begrijpen, het kan allemaal. Trainingen op je favoriete luchthaven, vliegen naar het vliegveld waar je volgende maand naartoe gaat vliegen of wegdromen bij een sightseeing tour langs de skyline van New York...

Deze verdiepte, geoefende expertise zal je ondersteunen in de cockpit van het vliegtuig en zal je toelaten nog meer plezier en vrijheid te ervaren bij het vliegen.

Ambitie

Het concept is grotendeels gericht op piloten, student-piloten of individuen met interesse in de luchtvaart. Op zich maakt het niet uit of je al een vliegbrevet hebt of niet. Met je een simabonnement kan je zoveel komen trainen als je maar wil. Het concept is “exposure” m.a.w. leren door het veel te doen waarbij je als het ware ondergedompeld wordt in de materie. Je moet je hand-oog coördinatie trainen, spiergeheugen ontwikkelen en een attitude aangeleerd krijgen waar je alles kan opvolgen en inschattingen maken.

Je betaalt een vaste bijdrage per maand (in 2024 is de prijs vastgelegd op €180/maand) en hiervoor heb je onbeperkt toegang om op de simulator te oefenen.



Dit komt van niet alleen van pas voor piloten of aspirant-piloten om de skills te behouden in de aanloop naar een sollicitatie bij de 'Airlines' of 'Defensie' maar is ook handig ter voorbereiding van de jaarlijkse examenvlucht instrumentvliegen (IR), een familiarisatie met een ongekend vliegveld, gewoon even op frissen na de winter of een periode van minder vliegactiviteiten of als beginstap van zweefvlieger naar het motorvliegen. Zo kan je op eigen tempo opbouwen en dat creëert nu eenmaal zelfvertrouwen.

Indien gewenst kan je terugvallen op een netwerk van instructeurs en piloten waar we scenario based training aanbieden om je doel te bereiken. Wens je noodprocedures te trainen, RNAV- departures and approaches te komen oefenen, autopilot functies verder te doorgronden, of gewoonweg crosswindlandings te oefenen, alles is mogelijk... Simpele aanpak gebaseerd op zelfstandig komen trainen en kosten sparen. Trainen kan met instructeur, met een buddy of gewoonweg alléén. Geen gedoe, in functie van de persoonlijke behoefte te combineren tijdens of na de werkuren of op een vrij moment. Het trainingcenter alle dagen geopend van 7u tot 23u en dat 7 dagen op 7. Wij helpen je op weg. Tip ... Wist je dat je voor CBIR en BIR gewoon kan trainen tot je het juiste niveau hebt bereikt om dan door te stromen naar een ATO naar keuze. Ook dat is mogelijk. In het trainingcenter hebben wij een groep dynamische piloten en instructeurs die allemaal eenzelfde doel voor ogen hebben: je potentieel laten ontdekken en verder ontwikkelen vanuit een positieve mindset en je kunnen adviseren in de juiste richting vanuit hun diverse achtergrond van prop tot jet en van EASA tot FAA.

Online Academy

Daarnaast hebben we ook een online academy waar we cursussen organiseren en een community hebben gecreeërd. In de online academy kan je cursussen volgen over verscheidene thema's rond vliegen: een jaartraject over VFR om zo meer trips naar verre bestemmingen te maken, een IFR opleiding om een zowel BIR of IR praktijk te leren of net als opfrissing voor je jaarlijkse check te doorlopen maar ook losse masterclasses over specifieke thema's vind je er terug.

Waar is het vliegen voor jou begonnen?

Ik ontdekte op een airshow de luchtcadetten, een jeugdprogramma van Defensie. Dus startte ik met zweefvliegen in de prom van 2004 vanuit EBZR. Van daaruit maakte ik de overstap naar motorvliegen en behaalde mijn MEP IR CPL in 2009 en in 2010 studeerde ik verder voor instructeur.

Sindsdien geef ik les aan piloten in verschillende opleidingen van PPL, IR, MEP of familiarisatie op nieuwe toestellen.

Ben je zelf leergierig?

Ik leer heel graag nieuwe dingen bij. Mijn mama en mijn man doen er al wel eens een weddenschap over als ik een opleiding afrond. 'Hoe lang zou het deze keer duren voor ze weer iets nieuws gaat doen?' Meestal gokken ze ergens tussen de 3-9 maanden en dat haal is zelfs niet altijd. De nieuwe inzichten verwerk ik in mijn coaching van piloten. Ik investeer graag in mijn eigen leertraject.

Sinds 2021 ben ik ook examiner voor verschillende onderdelen in general aviation. Een examen afnemen vraagt mijn alertheid en kritische blik om de piloot te evalueren. Enerzijds ben ik streng maar anderzijds zal ik een rustige en open sfeer creëren in de cockpit.

Simulator Days

Wees welkom op onze simulator days **www.intheair.aero/hello** en ontdek zelf de mogelijkheden van ons aanbod. Onze simulator staat ter beschikking om gratis te testen tijdens deze simulator days. We staan klaar om je te helpen je droom te realiseren. Dream big, you got this!

anneleen@intheair.aero
+32 474 823 850



OTTO CELERA 500

Dirk van de Ginste

De toekomst is onder ons! Toen uw reporter tien jaar geleden met de hoofdredacteur naar Slovenië trok om er de ontwerper van de ONE te ontmoeten, vandaag gekend onder de naam GOGETAIR (zie ook p.14-17), deed deze ingenieur al enkele boude uitspraken: een vliegtuig moest een cylinder worden of liever een druppelvormig ontwerp krijgen zonder passagiersramen met aan de binnenkant enkel een panoramisch videoscherm met één piloot en voor de rest alleen computers ter besturing. De sinds 2017 ontworpen CELERA 500 van het Californische OTTOAVIATION komt dicht in de buurt. Het is niet alleen bij een theoretisch ontwerp gebleven want sinds 2018 heeft dit vliegtuig – ook the flying egg genoemd – al méér dan 50 testvluchten op zijn actief. Bill OTTO was onderzoekswetenschapper aan het Alamos Scientific Lab en verkastte erna naar North American Aviation. In 2008 richtte hij OTTOAVIATION op en in 2018 maakte het prototype CELERA 500 zijn maiden flight. Deze midwing monomotor voorzien van een vijfbladige duwschroef moet zo'n zes passagiers over een afstand van 8.000 km kunnen vervoeren aan een snelheid van 740 km/u. Om de kruishoogte van 30.000 ft te bereiken wordt gebruik gemaakt van de in Duitsland gefabriceerde RED A03 diesel-zuiger motor die zo'n 550 pk oplevert. Dit elf meter lang vliegtuig heeft een spanwijdte van zeventien meter en bereikt optimaal een glijratio van 1:22 (!) Dit maakt meteen mogelijk dat de eindaanvlucht over de laatste 200 km voor de landing in glijvlucht kan worden uitgevoerd zonder gebruik te maken van de motor. De ontwerper heeft er zo'n tien jaren over gedaan om met de nieuwste kunststoftechnieken een dergelijke vorm te ontwikkelen om zo de optimale liminaire *flow in flight* te bereiken. (*Flow is considered laminar, when the air exhibits a smooth, parallel pattern when it comes in contact with aircraft surfaces. A laminar boundary layer produces less drag*). Dit moet de weerstand met 30 % reduceren zodat het brandstofverbruik met 60 % (zestig !) omlaag gaat ! Zodoende gaat de L/D (lift to drag) ratio steil omhoog.

Met andere woorden: zoals een supersonisch vliegtuig tweemaal de snelheid haalt van een gewoon toestel, zo haalt een super laminair vliegtuig tweemaal de efficiëntie van datzelfde standaard vliegtuig; in casu kleine jets van 6-8 passagiers, type HONDAJET. De luchtstroom gaat mooi evenwijdig over de structuur bijna zonder de minste wrijving te veroorzaken. De 60 % minder wrijving resulteert in een grote efficiëntietoename, waardoor het toestel 5 à 7 keer lagere exploitatiekosten in vergelijking met een gelijksoortig toestel. Het is niet de bedoeling om dit vliegtuig op te schalen tot een passagiersvliegtuig zoals we dit in zijn huidige vorm kennen. Immers de L/D ratio gaat samen met de verhouding van de lengte / spanwijdte en dit is niet toepasbaar op de huidige passagierstoestellen gezien de omvang van dergelijke tuigen. Nochtans moeten toestellen tot 20 passagiers wel degelijk tot de mogelijkheden behoren en bijgevolg hun plaats hebben in een specifiek marktsegment van de burgerluchtvaart. Het in de markt zetten was voorzien voor 2023-2024, maar de covid-pandemie was ook hier spelbreker. De kostprijs per toestel is becijferd op 4.5-5 miljoen dollar wat de vergelijking met kleine jettoestellen kan doorstaan. Geven we tenslotte mee dat de brandstofreductie in combinatie met het gebruik van SAF (sustainable aviation Fuel, zeg maar biofuel) een uitlaatverhouding van 36 gram CO₂ per seat/mile bereikt wat aardig in de buurt komt van een elektrisch voertuig dat in de orde van grootte van 34 gram CO₂ ligt.

The future is bright !



ROSIE THE RIVETER

Guido Bouckaert



Halfweg de vorige eeuw vochten de Geallieerden een oorlog uit die de halve wereld in brand had gestoken (WOII, 1939-1945). Na de aanval op 7-12-1941 door de Japanners op het Amerikaanse Pearl Harbour, Hawaii, betrad ook de VS het oorlogstoneel.

Het waren toen alleen de mannen die de oorlog uitvochten. Voor de vrouw was haar plaats tot dan, deze aan de haard. Maar zonder mannen op het thuisfront zou de wapenbevoorrading stokken en de oorlogsmachine stilvallen.

Opeens was er werk aan de winkel voor dames en gingen ze aan de slag in zelfs de moeilijkste werkomstandigheden.

Van 1940 tot 1944 steeg het aandeel van werkende vrouwen in de oorlogsindustrie van twaalf naar twintig miljoen Rosies, zijnde een stijging van 57%. De jobs die aan vrouwen kon worden toevertrouwd, steeg van 29 naar 85%.

Om vrouwen tot daadkracht te motiveren in hun fabriek, maakte J. Howard Miller in opdracht van Westinghouse Electric, zijn wereldberoemd geworden Rosie the Riveter-affiche. De affiche was geïnspireerd op een krantenfoto uit 1942. De dame op de affiche vertoonde forse biceps en droeg de fameuze polka bandana. Hoewel meerdere vrouwen claimden deze oorlogsposter te sieren,

Mary Doyle Keefe, Naomi Parker Fraley en Geraldine Hoff Doyle, was Rosalind P. Walter de dame op de affiche. Zij zou 95 jaar oud worden en stierf in 2019. Rosalind "Rosie" was geboren in een welstellend gezin in Brooklyn, New York City en bij het uitbreken van de oorlog aan het werk gegaan om de metalen platen aan Corsair gevechtsvliegtuigen aan elkaar te klinken. Er verscheen over haar een artikel in de krant die een liedjesschrijver in 1942 inspireerde 'Rosie the Riveter', een instanthit.

De "We can do it"-slogan in een fors lettertype met het bandanagetoid meisje was nooit bedoeld om in het openbaar te verschijnen. De poster door Westinghouse Electric bij H. Miller besteld, werd alleen in de fabriek opgehangen en dat voor de duur van slechts twee weken in February 1943. Het betrof geen aanwervingslogan, eerder het aanzetten tot daadkracht op de werkvloer.

Anderzijds maakte Norman Rockwell in Mei 1943 een schilderij van de 19-jarige Mary Doyle Keefe. Ze hield daarbij een riveteermachine op de schoot en onder de arm een lunchbox met de naam "Rosie". Het schilderij stond op de cover van de Saturday Evening Post.

Keefe stierf in 2015, 92 jaar oud. In 2016 werd door het verregaand opzoekingswerk van professor James J. Kimble van de universiteit van Seton Hall beslecht dat Keefe de dame was op het schilderij en Walter van de "we can do it". Aan het poseren voor het schilderij zou Doyle tien dollar hebben verdiend (vandaag niet eens 200 dollar) terwijl het originele werk in 2002 bij Sotheby's werd verkocht voor vijf miljoen dollar.



Pas in de jaren tachtig van de vorige eeuw dook de affiche op bij de feministische vrouwenbeweging. In 1984 trad zangeres Beyoncé op, gekleed als Rosie the Riveter, met op de achtergrond "we can do it". De strijd voor algemene vrouwenrechten in de wereld is alvast nog niet beslecht maar "we can do it" bezorgde de vrouwen het hoognodige zelfvertrouwen.

Na de oorlog eisten de teruggekeerde mannen van het front hun tewerkstelling weer op. De dames keerden gedwongen terug naar de haard, maar de zaadjes voor een mentaliteitswijziging waren wel degelijk geplant.



DE BETERE LUCHTHAVEN HOTELS

Benoît Verstraete

Staat jouw volgende trip al met stip aangeduid in je agenda, maar kijk je op tegen die extreem vroege vlucht? Start je vakantie dan al een dagje vroeger en boek een hotel dichtbij de luchthaven van je vertrek. Zo kunnen jullie ontspannen aan jullie vakantie beginnen zonder een stressvolle, slapeloze nacht vooraf. Vertrek je vanuit Nederland of België? Dan vind je hier een lijstje met hotels zodat jullie uitgeslapen aan je vakantie kunnen beginnen.

Luchthaven Zaventem - NH Brussels Airport Hotel

Je vakantie begint nog voor je vertrek bij NH Brussels Airport hotel. Alle kamers zijn voorzien van kabeltelevisie en WiFi, perfect voor een relaxing filmavondje dus. Voor de gelegenheid kan je er ook een avondje vliegtuig spotting van maken, de kamers hebben namelijk uitzicht op de landingsbaan. Om het je helemaal comfortabel te maken bestel je gezellig room service en heb je keuze uit verschillende kussens. De neutrale inrichting is ontworpen om te ontspannen en bieden ruimte voor zowel koppels als families. Schuif 's morgens aan bij het uitgebreide ontbijtbuffet. Laat je auto achter in de ondergrondse parking en maak gebruik van de gratis shuttle service die jou en je gezelschap vlot naar de luchthaven brengt. Kies je gewenste tijd uit via hun tijdsschema.

Luchthaven Zaventem – Pentahotel

Dankzij de app check je snel en probleemloos in bij Pentahotel in Brussel. Als je zin hebt in een praatje, check je in aan de bar terwijl je je eerste drankje krijgt en je vakantie kan beginnen. Vlei je neer in de Pentalounge om te ontspannen en je volgend avontuur te plannen. De keuken biedt verse en lokale producten om elke honger, groot of klein, te stillen. Eet gezellig in het restaurant of chill in je kamer met room service. Ook de barman pleziert je in elke mood, van een fancy gin tot een verfrissend biertje. Beginnend met de (verre van standaard) standaard tweepersoonskamers, zijn er verschillende Penta formaten om uit te kiezen afhankelijk van je reisgezelschap.

Luchthaven Zaventem – Novotel

Vroege vlucht op de planning? Dankzij de Park, Sleep & Fly service van Novotel start je reis zonder stress. Novotel staat bekend om hun familievriendelijke service en het koesteren van je tijd samen. Kies daarom voor een gezinskamer en maak ook deze overnachting deel van een onvergetelijke reis. Droom in de comfortabele bedden van jullie komende reis. Je ochtend- of



novotel-Zaventem



Van Der Valk - Charleroi



Ibis - Charleroi



Tulip - Eindhoven



nachtkoffietje drink je al op je kamer. Op 10 minuten verwijderd van de luchthaven ben je dankzij de shuttleservice snel aan je gate.

Luchthaven Charleroi - Van Der Valk en Ibis Charleroi South

Heb je een vroege vlucht in Charleroi maar woon je niet in de buurt? Bespaar vroege wekkers en boek een kamer bij Van Der Valk. De Premium en Superior kamers zijn perfect voor een overnachting met twee personen. Liever een grotere kamer? Ga dan voor een suite of hun La Villa, waar tot tien personen in kunnen verblijven! Dankzij parkeermogelijkheden en een shuttle service aangeboden door het hotel, verloopt je vervoer naar de luchthaven zorgeloos. Het ontbijt maakt het meteen wat makkelijker om uit je bed te rollen. Geniet van een ruim aanbod home made gebak, vers gebakken brood, vers fruit, een ruime selectie aan vleeswaren en lokale kazen, zalm, eieren van de boerderij en meer.

Opzoek naar een budgetvriendelijke optie?

Dan is Ibis Charleroi South een top optie, slechts vijf minuten van Brussels South Charleroi Airport en rustig gelegen, gratis parkeerplaats inbegrepen. Een (betalende) pendelbus tussen het hotel en de luchthaven zorgt ervoor dat jij zonder zorgen op de luchthaven geraakt.

Luchthaven Eindhoven - Tulip Inn

In de luchthaventerminal van Eindhoven vind je het elegante Tulip Inn hotel. Voor wie ervan houdt tot het laatste moment te snoozen, kiest het best voor een verblijf in dit driesterrenhotel. Vanuit je kamer kijk je meteen op de landingsbanen wat 's avonds zorgt voor een idyllisch spektakel dankzij alle lichtjes. Vliegtuigen arriveren en vertrekken meerdere keren per uur. Geen zorgen, de kamers zijn erop voorzien om het geluid buiten te houden zodat je een aangename nachtrust tegemoet gaat. De gastenkamers, fitnessruimte, bar en restaurant voor het ontbijt bezorgen een ideaal verblijf.

Luchthaven Eindhoven – Novotel

Op 7 minuten rijden en 20 minuten stappen van de luchthaven van Eindhoven vind je Novotel. Het vakantiegevoel start meteen op het terras met buitenzwembad. De kamers zorgen voor een huiselijk gevoel. Als je voor dit hotel kiest dan overnacht je dichtbij de luchthaven en kun je de auto als je wilt gewoon parkeren op Eindhoven Airport. Je kunt van tevoren gemakkelijk een plekje reserveren via Parkos.nl.

Luchthaven Schiphol - Ibis Budget

24-uurs Receptie, vroeg ontbijt, gratis WiFi en gratis shuttle service naar de luchthaven, Ibis Budget hotel in Amsterdam checkt alle boxen en zorgt voor een zorgeloze overnachting. Het budgetvriendelijke hotel ligt naast de luchthaven van Amsterdam en

is ingericht voor de gemakkelijke reiziger. Alle moderne kamers bieden het comfortabel Sweet Bed van Ibis, evenals gratis WiFi, een flatscreentelevisie, een douche en een apart toilet - laat uw koffers vallen en ontspan.

Luchthaven Schiphol – CitizenM

Op een steenworp van Schiphol vind je CitizenM, een luchthavenhotel dat er zò anders uitziet, dat je vergeet dat je op het punt staat Amsterdam te verlaten. Je kamer heeft een XL-bed voor een heerlijke nachtrust, dimlichten voor de perfecte sfeer, supersnelle Wi-Fi, geluiddichte kamers en meer. Ontbijt je graag in het hotel voor een extra vroege vlucht? Het personeel zorgt ervoor dat je met een gevulde maag aan je reis kan beginnen. Hecht je waarde aan een milieubewust verblijf? CitizenM bouwt intelligente, duurzame hotels waarbij 90% van de elektriciteit afkomstig is van hernieuwbare energie. Daarnaast hebben ze plastic flessen ingeruild voor hervulbare stations in hun hotels. Hun doel is de nummer één keuze te zijn voor de bewuste reiziger.



Tulip - Eindhoven



DICK RUTAN RIP

Guido Bouckaert

Op vrijdag 3 mei 2024 overleed Richard Glenn Rutan, 85 jaar oud en broer van vliegtuigontwerper Burt. "Dick" Rutan stierf aan een longontsteking in het hospitaal van Coeur d'Alene, Idaho, USA na het weigeren van de zuurstof die hem verder zou worden toegediend. De luchtvaartwereld verloor daarmee één van zijn grootste helden.

Dick Rutan bekwam al op 16-jarige leeftijd een vliegvergunning waarna hij furore maakte als militaire vlieger bij de USAF. Hij voerde in de Vietnam-oorlog de gevaarlijkste opdrachten uit (325 missies) als 'Fast Forward Air Controller'. In 1978 verliet Rutan de luchtmacht om met broer Rutan de Rutan Aircraft Factory (RAF) op te starten waar Scaled Composites keer voor keer met de

Over zijn broer "Dick" Rutan zei Burt: "He played an airplane like someone plays a grand piano".

meest opwindende, futuristische projecten kwam aanzetten. Dick was er tussen 1975 en 1981 Chef Testpiloot en vloog ook later nog opmerkelijke ontwerpen.

Dick Rutan zal in December 1986 eeuwige roem vergaren toen hij met Yeanna Yeager zonder bij te tanken, non stop rond de wereld vloog in negen dagen en 44 minuten. De Voyager, door zijn broer ontworpen, werd *one mission-capable* geacht. Het project nam zes jaar in beslag met vooral fondsen uit de *Grass Root Pilot Community*.





DEMO FLIGHTS

Get Ready for Take-off! Join us and discover our stunning aircraft

◀ **6-7 July 2024**
Black Mountain - EBZW

◀ **24-25 August 2024**
Aero Kiewit - EBZH

Models available:

 P92 MkII

 P2008JC MkII

 P-Mentor

 P2002 MkII

 P2010

Book your demonstration flight at: info@capco-aviation.be



WEER, WEER, WEER

Rik Moons



Ping, een e-mail, van het restaurant waar we vorige week waren. Ja zeg! Ze vroegen al 3x waarom we niet hebben geantwoord op hun vraag of het lekker eten was bij hun. Omdat ik niet heb geantwoord sturen ze nu de vraag om te vertellen waarom het wellicht niet lekker was. Ik word gek he, laat me eens gerust alsjeblieft!

Ping, een e-mail, van de overheid deze keer. Ik lees: "De huidige behandelingstermijn bedraagt 45 werkdagen. Om uw verzoek te vergemakkelijken, vragen wij u geen herinneringen te sturen". Die laatste zin vond ik wel mooi geformuleerd, ik vermoed immers dat ze bedoelden: "het is voor ons gemakkelijker als u ons met rust laat".

Zeg, dinges, hoe zit het met de reservaties van de vliegtuigen en de lesvluchten voor dit weekend? Iemand vroeg om hem terug te bellen zegt u? Jazeg, waarom reserveert die niet gewoon online? Onpersoonlijk? Euh ja, maar wel efficiënter voor ons, toch? Trouwens als die moeilijk doen, laat hem dan weten dat er nog andere kandidaat-piloten voor hem in de rij staan. Allez-ja, 't is goed ik zal hem bellen.

Graag gedaan hoor, ik ben blij dat jij blij bent. Helemaal anders zegt u in vergelijking met andere ervaringen? Hoe bedoelt u? Een nare ervaring toen u naar het stadhuis belde? Alles online, ja ik begrijp dat dat niet prettig is. Onpersoonlijk hé. En een hotel dat je na je verblijf de hele tijd lastig viel door gedurig naar je mening te polsen. Ja ik begrijp het, dat is niet klantvriendelijk. Nee zo zijn wij natuurlijk niet. Voor ons zijn warme, persoonlijke contacten belangrijk, daarom belde ik jou om persoonlijk kennis te maken en al je vragen te beantwoorden, dat lukt nooit online hé. Ah, je gaat daarom 2 vrienden aanspreken om ook bij ons in te schrijven, omdat dit gesprek zo hartelijk was! Leuk hoor, ik kijk er naar uit jullie met z'n drieën binnenkort te ontmoeten.



Met de gemeente? Ja ik bel u omdat ik graag een afspraak wou maken om... hoe zegt u? Afspraken maken moet online? Ja maar ik heb u nu toch aan de lijn, online..., weet u wel, haha. Praktischer zegt u? Voor u of voor mij? Hallo, hallo? Moh, die haakt gewoon in ofwa? Tjonge tjonge, wat een wereld is dit zeg. Enfin, ik laat het niet aan mijn hart komen, ik bel even voor de wagen.

Ja goeiemorgen, ik ben een nieuwe klant, ik had graag een afspraak gemaakt voor het onderhoud van mijn wagen. Mijn klantnummer? Die heb ik niet. Links bovenaan op de laatste faktuur? Maar ik kreeg nog geen faktuur, ik wil klant worden, ik ben dus nog geen klant. Ah online inschrijven, euh... een Exceltabel invullen? Ja ik kan dat, maar, waarom doet u dat niet, ik ben er nu, ik ken al die gegevens uit mijn hoofd, ik zal ze u dicteren, wat wilt u weten? Gemakkelijker om dat zelf te doen zegt u? Dus als ik het goed begrijp moet ik eigenlijk uw werk doen, klopt dat? Vergt niet veel werk zegt u? Wel, als het niet veel werk is, waarom doet u dat dan niet meteen, ik ben hier nu!

Certified EASA CS-23 750 Kg
Payload 300Kg



238.500 € ex vat*

ROTAX 912S , 912 IS injection, 915 turbo

B23 standard : Double G3X connected to a Garmin autopilot , hydraulic CS MT-Prop, wing tanks 120 Litres, 2 wing luggage compartments of 20 Kg each, cabine 130 cm the largest one on the market, steerable nose wheel controlled by the rudder pedals, optional ballistic rescue parachute

Super aircraft for flight schools for basic training and navigation flights - Rent possible !



**B23 standard version : VFR night with Rotax 912S3
The indicated prices may change and are not contractual*

B23 IFR



B23 VFR NIGHT



Also available in ULM version 525/600 kg
Info Belgium : info@aerotrophy.be Tel : 04782227697