

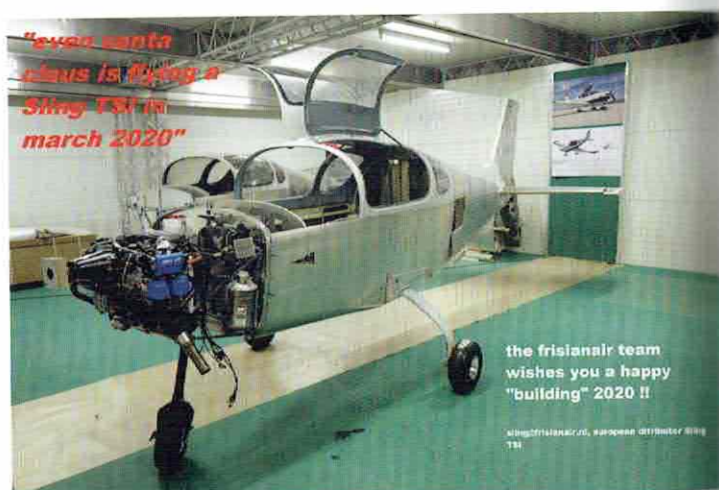


# MAKKE YN FRYSLÂN

oms leidt een nieuwjaarswens zomaar tot een verhaal. Zoals in het geval van Frisian Air, die haar cliëntèle het allerbeste voor 2020 wenst met op de foto een Sling TSi vierzitter in aanbouw in een net afgebouwde, al even nieuwe verplaatsbare hangar. Alle reden dus om eens bij deze nieuwe Europese Sling-impporteur aan de bel te trekken.



... nu al uitstekend verkopende Sling TSi. (Foto: IAF)



Nieuwjaarswens leidde tot een verhaal...



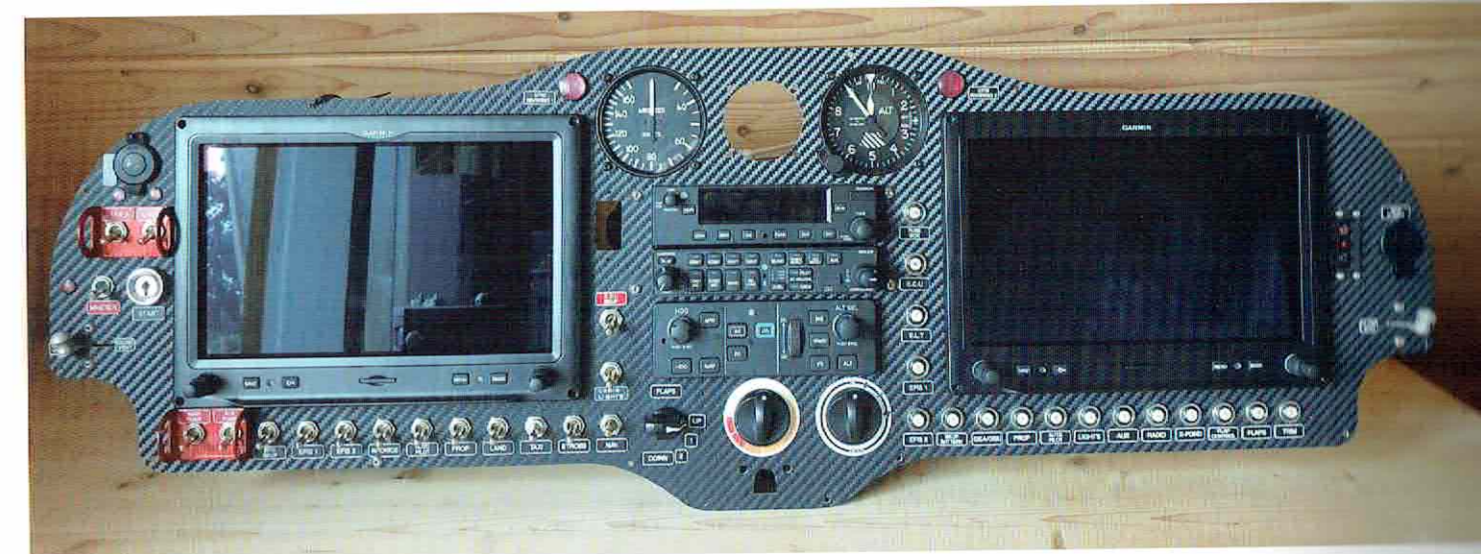
Alle onderdelen zijn gecertificeerd en gestempeld.



Perfect afgewerkte lederen bekleding.



Voorgeboorde panelgaten met bijpassende kabels...



... waarna de beeldschermen geplaatst kunnen worden. (Foto: Ruud Vos)

De Friese (bouw)ondernemer Lieuwe Koonstra heeft iets met zelfbouw. Nadat hij rond 1985 in een Cessna 152 op Eelde zijn PPL had gehaald, volgden vluchten in de Grumman Tiger ("die bij een overtrek graag over een vleugel wil wegvallen"), Cessna's en Pipers. Maar voor die tijd leefde al langer de wens een eigen vliegtuig te bouwen. "Het is een beetje uit een hobby voortgekomen", zegt hij. "Ik houd me graag bezig met techniek en wilde altijd al mijn eigen vliegtuig bouwen. Want een vliegclub genoot niet mijn voorkeur. Je bent in zo'n club veel te afhankelijk van anderen. Met een eigen toestel heb je dat probleem niet. Daarmee

kun je vertrekken en terugkomen wanneer dat jou het beste uitkomt." In die periode werd samen met een 'maat' een begin gemaakt met de bouw van een Pottier P.180.

## ULTRAVIA PELICAN

Piloten uit de zelfbouwwereld kennen Koonstra vooral via onder meer de Ultravia Pelican die hij destijds via Friesland Aviation importeerde. Daarvan werden er vijftien verkocht. Koonstra: "Dat was nog in een tijd waarin je met een zelfgebouwd vliegtuig mocht leren vliegen. Ik maakte





...werden vijftien Ultravia Pelicans verkocht... (Foto: Friesland Aviation)

mensen lid van de NVAV en begeleidde hen (vaak per fax) bij de w van hun toestel. Verschillende mensen vliegen daar nog steeds e. Want die Pelicans zijn heel taai!"  
 ma volgden de import, bouw en verkoop van twee Lancair 360's en volgens vijf Glasair Sportmans. Dat laatste spoor bloedde echter dood n de fabriek uit het Amerikaanse Arlington overging in Chinese handen. enige herinnering aan die periode is een bij Friesland Aviation gestalde we Sportsman 2+2 die werd overgenomen van een Franse klant. Dat stel was in Amerika gebouwd en was in een container onderweg naar derland toen de klant overleed, waarna het Lycoming O-390 aangedre- toestel door Friesland Aviation werd overgenomen. Dit splinternieuwe stel met 0 uren op de teller staat inmiddels te koop op Drachten.

**NG TSI**  
 onstra ontdekte ruim vier jaar geleden tijdens een bezoek aan de EAA ture in Oshkosh de vliegtuigen van de Zuid-Afrikaanse The Aircraft ory (TAF). En die spraken hem direct aan. TAF heeft momenteel een g-productlijn met een Italiaans ogende tweezitter, een LSA (600 kg W), een vierzitter met 115 pk sterke turbocharged Rotax 914 UL- drijving en de eveneens vierzits TSi met een 141 pk sterke Rotax iS voor het brandschot. Na een hernieuwde kennismaking werden in 8 met TAF-directeur Mike Blyth de eerste afspraken gemaakt, waarna r het nieuw opgerichte Frisian Air het Europese importeurschap be- 2019 werd bezegeld met een eerste bestelling van twee Slings in de n van fast build TSi bouwkits.  
 n dat laatste model verwacht ik het meest", zegt Koonstra. "Want dat is vierzitter die op autobenzine loopt en een hele goede performance



Rotax 915 iS-blok levert 141 pk.

heeft. Er zijn meer dan genoeg tweezitters te koop, dus dat is een markt waarin sprake is van heel erg veel concurrentie. Maar er zijn amper betaalbare vierzitters zodat deze kitvariant eigenlijk als geroepen komt." Wat dat betreft lijkt die TSi een schot in de roos. Zo zijn niet alleen al in december 2019 tien TSi-kits in Amerika geleverd, maar heeft Frisian Air er zelf inmiddels ook al vier verkocht, waaronder twee gewone en twee fast build kits. De vraag naar die TSi is wereldwijd momenteel zelfs zo groot dat TAF een tweede productielijn heeft moeten openen. Mogelijk dat daarop ook de nieuwe hoogdekker zal worden gebouwd die in de loop van dit jaar tijdens de EAA Venture 2020 door TAF zal worden gepresenteerd.

**HOGE KWALITEIT**

"We fotograferen de bouw stap voor stap zodat andere bouwers daar in de toekomst wat aan kunnen hebben," zegt Koonstra die samen met zoon Wilmer de eerste TSi bouwt. "Wat ons direct vanaf het begin opviel, was de hoge kwaliteit van dit Zuid-Afrikaanse product. En dat voor zowel de bouwbeschrijving als de afwerking van de onderdelen. Want alle tekeningen zijn heel compleet en alles is keurig in 3D beschreven, terwijl alle onderdelen gecertificeerd en gestempeld zijn. Het meeste wijst zich daarbij vanzelf: zakje open, boek erbij en monteren maar. Doordat de bouwkit met behulp van CNC is vervaardigd, past alles heel precies en heb je niet veel speciaal gereedschap nodig." Hoewel de TSi een technisch complex vliegtuig is met onder meer voor- en achterverwarming en verplaatsbare stoelen, is ook hier de afwerking om door een ringetje te halen: "Die stoelen zijn een kwestie van de frames 'poppen' en vervolgens de ronduit schitterende stoelhoezen er overheen schuiven. Dat scheelt enorm veel tijd." Vergeleken met vroeger is de bouwcomplexiteit daardoor verschoven van romp en vleugels naar avionica. Maar ook hier neemt TAF de bouwers veel werk uit handen. De leren panels worden af fabriek geleverd met voorgeboorde uitsparingen voor de door een koper geselecteerde avionica. Daar worden vervolgens door TAF de bijbehorende kabelbomen met stekkers bij geleverd die vooraf in de Afrikaanse fabriek zijn getest, zodat de bouwer zich kan concentreren op het aansluiten van de stekkers en het opbinden van die kabelbomen.

**SAMEN BOUWEN?**

Koonstra: "Veel mensen denken dat zelf bouwen te duur is en daarom niet voor hen is weggelegd. Of ze denken dat ze het niet kunnen, waarna ze afhaken. En dat is eigenlijk best wel jammer. Want waarom zou je niet met z'n tweeën of zelfs met meer gelijkgestemden een toestel bouwen? Je hebt dan niet alleen een eigen vliegtuig, maar ook nog eens gedeelde kosten. De praktijk in de 'ready to fly' wereld met bijvoorbeeld



Deze TSi met Rotax 915 iS moet al in maart 2020 vliegen.



TAF levert ook een tweepersoons Light Sport Aircraft.

Diamonds heeft inmiddels uitgewezen dat zo'n vliegtuigdeelprincipe heel goed werkt. Frisian Air wil daarom mensen die aanhikken tegen het zelf bouwen van een toestel graag met elkaar in contact brengen, zodat ze gezamenlijk zo'n project kunnen starten. Bovendien kunnen wij hen door onze grote ervaring begeleiden bij de bouw ervan."

**HANGAAR**

De Friese ondernemer zit innoveren in het bloed. Dat bleek onder meer eind jaren negentig toen hij Ecologisch Biologisch Bouwen (EBB) in de woningbouw introduceerde met hout, vlas, lijmvrije houtvezelplaat en celulose als belangrijkste bouwmaterialen. Nog weer later volgden projecten als een varende villa, een drijvende woning of een verplaatsbare garagebox. Dat Koonstra momenteel de laatste hand legt aan een opvouwbare verplaatsbare hangar, komt dan ook niet als een echte verrassing. "Beschikbare hangaar ruimte is op vrijwel alle vliegvelden een probleem",



Vierzitter met 115 pk turbocharged Rotax 914 UL-blok. (Foto's: TAF)

legt hij uit. "En als je soms ziet in wat voor krakkemikkige blikken constructies vliegtuigen worden gestald, dan denk je dat die 'kistjes' gewoon beter verdienen. Bovendien voorkom je met een eigen hangar beschadigingen, omdat je de ruimte niet met andere vliegtuigen hoeft te delen." Op de ongeveer zeven ton zware constructie is inmiddels octrooi aangevraagd. Het geheel is opgetrokken uit hoogwaardig geïsoleerd aluminium en meet inwendig ruwweg naar keuze 10 bij ruim 12 of 12 bij ruim 12 meter, bij een hoogte van ruim drie meter zodat er zelfs een tweemotorige Tecnam P2006T of Piper Seneca in past. De wanden zijn 50 cm dik aan de onderkant zodat er geen fundering nodig is. De hangar kan in principe overal worden geplaatst. Een kwestie van de bodem waterpas uitvlakken waarna het geheel vanaf een trailer binnen drie uur klaar is voor gebruik. Als een koper ook sanitaire voorzieningen en stromend water wil, hoeven van tevoren alleen nog de aansluitingen worden aangelegd. Richtprijs? Veertig- tot vijftigduizend euro. ☒



De TSi in de al even nieuwe verplaatsbare hangar (met uitstekend geïsoleerde wanden en vloerisolatie).