



PC-24!

Tim de Meijer, de grote man achter de Antwerpse aanbieder van custom vliegvervoer en vliegtuigen in deeleigendom, glundert van oor tot oor bij binnenkomst in de niet patsurig-prettige lounge van de Next-Gen Aviation Group op Antwerpen. Het is ook wel wat om jarenlang heel trouw met functionele, maar niet bepaald heel sexy PC-12-Boerendochters rondjes door Europa te dansen, en dan opeens met de prinses onder de businessjets een relatie aan te mogen gaan.

De Meijer: "Met de PC-24 kunnen we net als met onze PC-12 veel kortere en hogere velden aandoen die anderen links moeten laten liggen, maar die we nu wel met een veel hogere snelheid kunnen bereiken. Onze bestaande klanten zijn eraan gewend dat ze veel meer velden kunnen aanvliegen dan anderen, maar ze zijn er nu ook nog eens sneller." En inderdaad, de PC-24 heeft bijna 450 kts (833 km/h) op de teller op FL450 (13.716 m), waar die van de PC-12 blijft steken op 285 (528 km/h), in de buurt van FL250 (7.620 m). Voor de landing heeft de jet maar honderd meter meer nodig dan broer turboprop, voor de take-off zelfs maar vijftig.

NEXTGEN AVIATION

De 'super versatile jet' wordt 'geopereerd' door NextGen Aviation. Want bij een businessjet weet je nooit, en hoor je misschien ook wel nooit te weten, wie de eigenaar precies is. Uiteindelijk is dat toch altijd weer Warren Buffet of een vergelijkbare miljardair, die andere miljardairs (of hooguit multimiljonairs) ter vervulling van allerlei werk- en wufte wensen zo'n beauty ter beschikking stelt, via een ongelooflijk ingewikkelde financiële constructie op de Kaaimaneilanden.

Maar wie dan ook de eigenaar is: een beauty is het, die Pilatus PC-24. Haast niet te geloven dat de Sultans of Stanz, na eerder functionele dan

fraaie apparaten als de PC-6 en de PC-12, nu deze ranke schoonheid op de wereld gezet hebben. De titel Platypus voor de PC-12 spreekt in dit geval boekdelen, want enige uiterlijke gelijkenis kan het vogelbekdier zeker niet ontzegd worden.

Hoe anders de PC-24: een elegant neusje, een sierlijke staart; een plaatje. Alleen aan het iets stoerder-dan-normale landingsgestel kan afgelezen worden dat we hier met een Bijzondere Bizjet te maken hebben, eentje voor de ruwe buitenwegen. Jawel: na de trend in auto's en motorfietsen is ook de businessjet toe aan een waardering van het ruige buitenleven.

CHIQUE

Een zekere schizofrenie kan het toestel niet ontzegd worden: aan de voorzijde is de entree afgewerkt met echt marmer, en in de tweede bulkhead is een klein tabernakeltje met Zwitsers bergkristal verwerkt, dat in logovorm terugkeert op de romp, de staart en zelfs in de rugleuningen van de stoelen. Zo krijgt elk toestel een uniek stempel opgedrukt. Samen met de overvloedig aanwezige edelweiss is de Zwitserse komaf niet over het hoofd te zien. De marketeers van Pilatus mikken hiermee niet op mijnwerkers en vliegende artsen, zoveel is zeker. De PC-24 heeft in tegenstelling tot veel andere zakenjets een giganti-



Zich op de buitenwereld.

sche laaddeur aan de achterzijde. Dat 'means serious business', en lijkt niet primair bedoeld om er allerlei vage vriendinnen mee heen en weer te slingeren naar Saint Tropez.

"Hij is maar twee millimeter smaller dan die van onze PC-12's", grapt De Meijer. Daarvan heeft hij er namelijk ook twee of drie staan, en dat zijn toch over het algemeen wel echte werkpaarden, die door hun uiterlijk al minder geschikt zijn voor dit doel, omdat de jetset minder graag propellers op het platform ziet.

Marketingmanager Tom van Dijck vult aan: "Dat je een pallet naar binnen kunt schuiven, is natuurlijk ontzettend praktisch, maar de breedte heb je ook nodig voor medevac-toepassingen. Een brancard kun je nu eenmaal niet kantelen, maar die moet toch een hoek van negentig graden kunnen maken. Gaat met de PC-24 makkelijk."

WAARDEVAST

Maar waarom een PC-24 waar de markt ook allerlei fraais als Phenoms en Hondajets aanbiedt? "Het is onze relatie met Pilatus die de doorslag geeft", zegt De Meijer. "De betrouwbaarheid is hoog en de waardedaling is echt minder dan bij elk ander toestel. Maar de functionaliteit van de toestellen trekt ook een bepaalde clientèle aan, die echt waar voor zijn of haar geld wil en bij de uiteindelijke bestemming kan landen."

MEEVLIEGEN

Dan gaan we vliegen. De testpiloot blijkt er zin in te hebben, óf realiseert zich dat hij luchtvaartjournalisten aan boord heeft die wel van een gebetje houden. Steil staand op de staart gaat het hemelwaarts, onder een hoek van pakweg vijftig graden en met naar schatting een kleine 3.000 fpm (914 m/min) op de tellers. Voorovergebogen in de riemen is zelfs onvoldoende draaiing mogelijk om over de schouder naar de meters te gaan zoeken.



Tim de Meijer.

Ook de bochten worden wat sportiever dan normaal aangerold en neergezet, en daarvan maken we er minstens drie, want we vliegen ruim om Brussel Zaventem heen richting de kust en dan weer via KOKSY retour, waar een vrij steile nadering wordt gedemonstreerd, afgemaakt met de volgens het boekje achthonderd meter landing distance. ✈

