



**AUTOGYROSCHOOL**

# NIEUWSBRIEF 2015-1

Amersfoort, 2 januari 2015



## Inleiding

Voor u ligt de eerste nieuwsbrief van 2015 van de Autogyroschool. Hierin treft u informatie over de eerste Cavalon in het nieuws, de vliegschool, de Cavalon Pro en de PAL-V. Ik bedank u voor uw aanmelding voor deze nieuwsbrief en wens u veel leesplezier.

## Cavalon in het nieuws

Zoals in de vorige nieuwsbrief aangekondigd is er de afgelopen maanden veel aandacht geweest voor de eerste geregistreerde fabrieks-gebouwde Autogyro in Nederland, de Cavalon PH-4L5. In het maandblad van AOPA stonden maar liefst 6 bladzijden over de Autogyroschool opgenomen. Hieronder staat een kopie. Het hele maandblad met het artikel in PDF is terug te vinden op de website van AOPA, maar dan moet u wel even lid worden.

In het maandblad *Piloot en Vliegtuig* en het maandblad *All Clear* van de KNVvL stonden ook artikelen over de Cavalon, zij het wat korter. Kortom, vliegend Nederland is ruimschoots geïnformeerd. We gaan daar in 2015 gewoon mee door.

## Vliegschool

De Autogyroschool heeft een goed jaar gehad in 2014. We zijn begonnen met de Nederlandse opleiding en de eerste cursisten zouden ook klaar zijn geweest als in de laatste maand het weer niet wat tegen had gezeten. Nu mogen we natuurlijk niet klagen, want de maanden daarvoor waren boven verwachting mooi. Begin 2015 zal nu de eerste cursist opgaan voor examen voor het Nederlandse brevet.

Daarnaast hebben zich de eerste mensen gemeld die al een ander brevet hebben. Ook daarvan zal de eerst begin 2015 het examen afleggen.

## Cavalon Pro

In Engeland wordt de laatste hand gelegd aan de certificering van de Cavalon Pro. Dit is een autogyro die gebaseerd is op de standaard Cavalon, maar vervolgens is aangepast om te voldoen aan de eisen voor een ICAO certificering. De fabriek verwacht dat begin 2015 de UK CAA het bewijs van luchtwaardigheid op basis van ICAO standaard zal afgeven. Inmiddels hebben de nachtvluchten voor dit BvL plaatsgevonden.

Dit betekent dat er op korte termijn een autogyro beschikbaar komt waar commercieel werk mee gedaan mag worden. Eerste navraag bij ILT leert dat deze machine zonder meer ook een Nederlands BvL kan krijgen. In de UK wordt tevens de laatste hand



gelegd aan een commercieel brevet voor de piloot voor deze machine, een CPL. Hoe dit er uiteindelijk precies uit gaat zien zal op korte termijn blijken. In de volgende nieuwsbrief hoop ik hier meer over te kunnen vertellen. Maar dat dit een grote stap voorwaarts is moge duidelijk zijn.

## PAL-V

PAL-V is begonnen met de verkoop in Nederland. De eerste machines zijn verkocht. Er zijn twee opties voor de eerste belangstellenden. Er zijn een paar exclusieve special editions voor de *happy few* en daarnaast zijn er een 40-tal machines beschikbaar. Mocht u belangstelling hebben dan wil ik u daar graag bij van dienst zijn (alleen serieuze gegadigden graag).

De financiering is ook helemaal rond, dus dat is mooi. Mocht u echter belangstelling hebben om alsnog te investeren in het bedrijf dan kunt u ook contact met mij opnemen. Waarschijnlijk in april wordt het uiteindelijke productiemodel bekend gemaakt. Dat zal de wereldpers zeker niet ontgaan, dus houdt u de bladen en/of het nieuws in de gaten rond die tijd.

## Tot slot

Natuurlijk blijven we lesgeven op Lelystad. Meer informatie over de opleiding kunt u vinden op de website. Rest mij u een heel goed 2015 toe te wensen met vele mooie vliegdagen en landingen. Nogmaals bedankt voor uw belangstelling. Ik hou u op de hoogte en tot die tijd: many happy landings.

Met vriendelijke groet,  
Remco van Ravenzwaaij





# "Tegen het eind van de jaren dertig was de autogyro vrij populair. Er vlogen enkele honderden autogyro's in Europa"

wel zou laten rondraaien, maar waardoor de wieken ook lift zouden gaan leveren. Zijn overtuiging eerste doorzettingsvermogen, een lange adem en veel geld van zijn vader, maar hij kreeg gelijk en toen zijn vliegtuig in de jaren twintig in Nederland bekendheid kreeg, gaven we het een passende naam: het 'Molenvliegtuig'.

### NEDERLANDSE CIERVA'S

Toen zijn eerste 'molenvliegtuig' in 1923 vloog was Juan de la Cierva 29 jaar oud

Hij noemde zijn vliegtuig zelf een Autogyro linaar: 'zelf draaien' in het Spaans, later werd de spelling 'autogyro' naar het Griekse woord 'gyro' (en omdat een van zijn eerste zelf ontworpen gewone vliegvliegtuigen ooit was neergestort nadat het was overtrokken, wijdde hij zijn leven aan dit nieuwe vliegtuigtype met een geheel vrij draaiende - dus niet door een motor aangedreven - rotor, waarbij overtrekken vrijwel onmogelijk was. Meer dan tien jaar lang bouwde Juan

de Cierva vele Autogyro's. De meest succesvolle was het type C.30. In fabrieken in Spanje, Engeland, Duitsland en Frankrijk werden meer dan honderd zestig exemplaren gebouwd, waarvan er in ons land bij de Aviodrome nog een te zien is. De vroegere SE-AFI sloot haar nu toetsingsveld als PH-HHH, de eerste van de Cierva C.30A's die in de jaren dertig in Nederland vloegen. De oorspronkelijke PH-HHH arriveerde in 1934 in ons land maar vertrok met schade in 1937 terug naar

In een vliegveld landde op Eindhoven Airpark in Soester de eerste Nederlandse van MLH geproduceerde autogyro: de Autogyro Cavalon PH-4LS



10 AOPA PILOTS & PLANES



De motor van de Autogyro van de MTD Sport is de motor van de motor van de Autogyro van de MTD Sport.



Buiten Duitsland worden autogyro's vooral gebruikt in Australië. Deze is van de MTD Sport.



met de MTD Sport de lucht in.



Een Autogyro MTD Sport in Australië.

de bouw: de AVRO-vliegtuigfabriek in Engeland. In 1941, inmiddels in dienst bij de Royal Air Force, verongelukte dit toestel. De twee andere Nederlandse Cierva C.30's, de PH-ARA en PH-ASA, hadden maar een kort werkzaam leven. Ze verongelukten allebei binnen enkele maanden na aankomst.

### OORLOG

Tegen het eind van de jaren dertig was de autogyro vrij populair. Er vlogen enkele honderden autogyro's in Europa, en in de VS vlogen Cierva-licenties van de Pitzarn-fabriek in Pennsylvania. De Cierva's werden in de Tweede Wereldoorlog gebruikt als voorloper van de helikopter. De Zweedse piloot Rolf von Bohm onderscheidde zich

door met zijn autogyro's neergestorte vliegers uit de Noordzee op te pikken. Een van deze autogyro's van Rolf von Bohm is het toestel dat nu bij de Aviodrome te zien is. In de Tweede Wereldoorlog bedacht een Duitse fabrikant een motorloos variant. Deze 'gyroglider', de Focke-Achgelis FA 330 Bachstelze, woog slechts 85 kg en kon achter Duitse U-boten worden gesleept om dan vanaf grote hoogte verkenningen boven zee te doen. Na de landing op het dek van de duikboot werden de rotorbladen gedemonteerd, waarna de compacte gyroglider weer aan boord werd opgeborgen. Aanvankelijk leek deze eenvoudige gyroglider, met het Dertste Duitse Rijk, in 1945 roemloos ten onder te gaan, maar

de motor van de AVRO-vliegtuigfabriek in Engeland. In 1941, inmiddels in dienst bij de Royal Air Force, verongelukte dit toestel. De twee andere Nederlandse Cierva C.30's, de PH-ARA en PH-ASA, hadden maar een kort werkzaam leven. Ze verongelukten allebei binnen enkele maanden na aankomst.



Juan de la Cierva's C-4 was de eerste goed verkende Autogyro, op foto's uit 1916 en nu in het luchtvaartmuseum bij Madrid

Een Cierva C-8L in het Musée de l'Air et de l'Espace in Parijs.

De Cierva C-30A bij de Aviodrome draagt nu de historische Nederlandse registratie PH-HHH.

Richard van As met een Bensen B-8M in zijn museum op vliegveld Midden-Zeeland.

De Duitse FA 330 Bachstelze, hier een U-boot.

Sean Connery in James Bond 'You Only Live Twice' met een autogyro.

De grote Britse Fairey Rotodyne uit 1957 was bij start en landing een helikopter maar werd tijdens de vlucht een autogyro, met een vrij draaiende rotor.

een kleine tien jaar later zag Igor Bensen (van Russische afkomst, in de jaren twintig en dertig via Tjechoslowakije en België - waar hij studeerde - in 1940 naar de VS geëmigreerd) dat hij uit de Focke-Achgelis FA 330 Bachstelze een goedkoop sportvliegtuig zou kunnen ontwikkelen. Zo vloog in 1956 zijn eerste B-8 Gyroglider en in 1957 zijn B-8M Gyrocopter. Noord deze laatste zou overal ter wereld populair worden bij amateur-vliegtuigbouwers, ook in ons Nederland en België. In de jaren zestig en zeventig waren ze te zien bij bijna alle autohans en er was een aantal kleine fabrieken die varianten van de Bensen B-8M in productie namen. Ook in ons land werden diverse exemplaren gebouwd, waaronder een aantal door Richard van As, die nog veel historische autogyro's laat zien in zijn Gyrocopter & Old Aircraft Museum op vliegveld Midden-Zeeland. En juist toen er rond de eeuwwisseling aan die hausse van experimentele autogyro's een eind teek te komen, begon in Duitsland het verhaal van AutoGyro GmbH.

**NEDERLANDSE AUTOGYROSCHOOLEN**  
Remco van Ravenzwaai: "AutoGyro GmbH werd in Duitsland opgericht in 1999 maar heeft pas sinds 2004 autogyro's in serie geproduceerd. Het bedrijf marktleider bij de bouw en ontwikkeling van autogyro's worden. Met een productie van één exemplaar per dag heeft het bedrijf inmiddels 70% van de wereldmarkt in handen".  
Ik vraag Remco van Ravenzwaai naar zijn eigen bedrijf op Lelystad-Airport, dat met alleen vliegopleidingen op de autogyro verzorgt, maar dat ook autogyro's voor de Nederlandse markt importeert en levert. Remco: "Bij onze Autogyroschool vliegen we nu met de MTD Sport, de Cavalon en de Cavalon, allemaal van AutoGyro GmbH. Het is momenteel de enige vliegschool voor autogyro's in ons land en het kostte wat tijd om dat voor elkaar te krijgen. Sinds 2008 zijn wij met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in onderhandeling geweest om een fabrieksgebouwd autogyro in Nederland te registreren en te kunnen gebruiken voor de school. Omdat dat aanvankelijk nog niet kon zijn

we in 2010 op Lelystad begonnen met het lesgeven voor het Duitse brevet met Duits gereguleerde autogyro's. Op 13 augustus 2012 is de Regeling MLH, MLH en schermvliegtuigen gepubliceerd in de Staatscourant en nu is de Autogyroschool opgenomen in het register van vliegscholen als Register Facility voor de opleiding voor de MLH/Dyroplanes. Inmiddels zijn we met de Duitse opleiding gestopt en concentreren we ons volledig op de Nederlandse opleiding. In ons land bestaat tot voor kort ook nog

geen vliegbrevet voor de autogyro. Dat is er nu wel en het is sinds kort ook mogelijk om in Nederland een autogyro te registreren. Het eerste PH-gereguleerde exemplaar werd in augustus afgeliverd. Met de groei van de populariteit van de autogyro en de komst van de PAL-V voorzie ik daarom een mooie toekomst voor de Autogyroschool."

Tekst Peter F.A. van de Noort David Remco van Ravenzwaai en Peter F.A. van de Noort

