



OP PAD MET DE PANTHERA

Medio 2007 deelt Pipistrel-baas Ivo Boscarol een droom met zijn ontwerpteam: de creatie van een 'next generation' vierzitter met een kruissnelheid van 200 kts (370 km/h) en een vliegbereik van 1.000 nm (1.852 km). Oh ja, en het verbruik mag niet hoger liggen dan 38 liter MoGas per uur. Voor die uitdaging ziet de getalenteerde ontwerper Tine Tomazic zich vanaf dat moment geplaatst als hij de opdracht krijgt die droom te vertalen naar iets tastbaars.

Het nieuwe toestel gaat als Panthera de boeken in en zou geheel in lijn met de Pipistrel-filosofie gerealiseerd moeten worden. Kortom, een vierzitter die niet alleen goedkoper zou moeten worden dan de gevestigde orde, maar ook sneller en verder zou moeten kunnen vliegen dan iconische toestellen als de Mooney M20J/M20K of Beech Bonanza. Die handschoen wordt door Tomazic en de zijnen met gretigheid opgepakt waarbij volop gebruik kan worden gemaakt van de voorhanden zijnde 'grondstoffen': koolstofvezel, Kevlar en lichtgewicht titanium. Vervolgens worden de ontwerpcomputers tot hun maximale reken capaciteit belast en de hulp ingeschakeld van 3D-scanners om de vereiste exacte toleranties van de onderdelenmallen te realiseren. Ook wordt gekozen voor een 'all electric' benadering. In het toestel zijn dan ook geen hydraulische leidingen aanwezig; alles wordt elektrisch bediend. Daarnaast is bij het ontwerp ook rekening gehouden met de omgeving. Een speciaal ontworpen uitlaatsysteem moet de geluidsoverlast tot een minimum beperken. Op 4 april 2013 wordt een eerste hoogtepunt bereikt als de super gestroomlijnde Pipistrel Panthera een eerste 54 minuten durende vlucht voltooit. Nog diezelfde maand wordt het toestel naar Friedrichshafen overgevoerd om haar opwachting te maken op de AERO 2013.

MOTORPERIKELEN

Na die eerste vlucht zijn de verwachtingen hoog gespannen. De Panthera zal in eerste instantie geleverd worden als LongRange-bouwkit ('facto-

ry build assist') en vanaf 2014 kant en klaar te koop zijn. In dat jaar moeten ook de Hybrid- en Elektra-varianten beschikbaar komen. Helaas gooit motorfabrikant Lycoming roet in het eten. De Panthera zou oorspronkelijk af fabriek worden uitgerust met een 210 pk sterke Lycoming IO-390 viercilinder die met MoGas zou worden gevoed. Lycoming besluit later dat ze alsnog afziet van certificering van de IO-390 op MoGas, zodat Pipistrel op zoek moet naar een ander blok. Dat wordt gevonden in de IO-540, van dezelfde fabrikant. Maar deze V6-aandrijfmotor is niet alleen 50 kg zwaarder dan de IO-390, maar ook nog eens twintig centimeter langer zodat Pipistrel opnieuw naar de tekentafel moet. Positieve keerzijde is wel dat de zescilinder 50 pk extra motorvermogen levert. De brandstofvoorraad van 220 l blijft ongewijzigd. Ook voorziet Pipistrel nog steeds een kruissnelheid van 200 kts (370 km/h), maar nu bij een verbruik van 40 l/u.

VERRASSEND

Op het drukke General Aviation-platform is het tijdens de AERO 2016 in Friedrichshafen even zoeken naar prototype S5-MPT. Je wordt daarbij snel op het verkeerde been gezet omdat het toestel door de T-staart op afstand veel weg heeft van een Diamond DA40. Dichterbij zie je overigens ook direct de verschillen met Cirrus SR-varianten: die ogen korter en 'corpulenter' terwijl de eivormige romplijnen van het Sloveense vliegtuig toch weer naar de DA40 neigen. Instappen doe je links en rechts