

## Heli Promotions

*In het kader van dit dossiernummer over mobiliteit in West-Vlaanderen focussen we ditmaal op een minder bekende vorm van vervoer, namelijk per helikopter. Onbekend is immers niet altijd onbemind. Dit blijkt uit ons gesprek met de heer Ludwig Louwagie, stichter en zaakvoerder van Heli Promotions. Zelf enthousiast helikopterpiloot baat hij sedert 1995 de helihaven in Diksmuide uit.*

### Wat doet Heli Promotions?

De helikopters van Heli Promotions worden voor diverse doeleinden ingezet: vorig jaar ging circa 50% van alle vluchten naar de opleiding van helikopterpiloten, 25% naar foto- en filmwerk vanuit de lucht en het resterende kwart is een mix van toeristische trips en zakenvluchten. In 2002 hadden we in totaal 1.200 vliegingen, wat gemiddeld 100 vliegingen op maandbasis betekent. Dit is een verdubbeling tegenover het jaar ervoor.



■ Ludwig Louwagie, zaakvoerder van Heli Promotions

### EEN KINDERDROOM GAAT IN VERVULLING

#### Wie volgt zo'n opleiding tot helikopterpiloot?

Je kan stellen dat een ruime meerderheid van de kandidaten een hogere functie bekleedt en eigenlijk een kinderdroom willen waarmaken. De achterliggende gedachte is meestal om naderhand een eigen helikopter te kopen, maar in de praktijk schrikken de meeste toch terug voor de kostprijs. Als particulier kan je nooit genoeg uren vliegen om een helikopter economisch interessant te maken, de verzekeringen alleen al kosten een fortuin!

#### Hoeveel helikopters heeft Heli Promotions?

Samen met ons zusterbedrijf uit Diest beschikken we over negen helikopters, waarvan er zich steeds vier of vijf in Diksmuide bevinden.

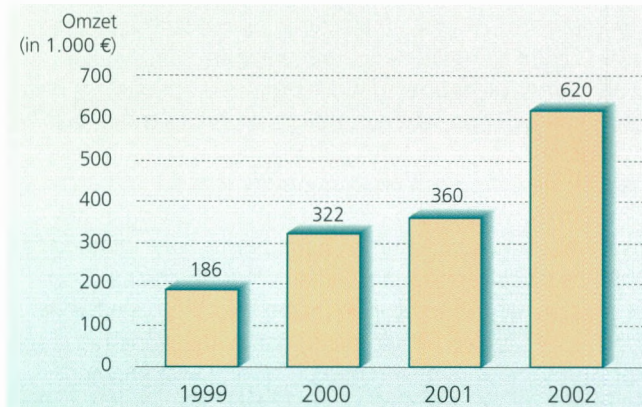
In Vlaanderen neemt het aantal helikopters trouwens nog steeds toe. In de laatste 6 à 7 jaar zijn er - naast helikopters van leger, politie en hulpdiensten - zeker 30 burgerhelikopters bijgekomen in ons land.

### Hoe het allemaal begon...

"Uit frustratie!", beweert Ludwig Louwagie, die al van kindsbeen af gefascineerd is door helikopters. Om zelf zijn vliegbrevet te halen was de heer Louwagie verplicht naar de Verenigde Staten te trekken. Zo groeide de idee om dit "gat in de Vlaamse markt" op te vullen. In 1995 richtte Ludwig Louwagie, samen met zijn echtgenote, Heli Promotions op. Het is nog steeds de enige permanente helihaven in Oost- en West-Vlaanderen. Met de wetenschap dat men eerst piloten moet vormen alvorens een markt te kunnen creëren, startte Heli Promotions met vliegopleidingen. De afgestudeerde piloten uit deze beginperiode zijn nog steeds de beste bondgenoten van het bedrijf, hetzij als klant, hetzij als

instructeur. Aanvankelijk beschikte het bedrijf over welgeteld één helikopter: een Robinson 44, het meest gangbare toestel. De eerste jaren waren moeilijk voor de pioniers van de helikopterpromotie. Ondertussen hebben reeds velen de weg naar de Diksmuidse helihaven gevonden en sedert 1999 is het bedrijf er in geslaagd de omzet systematisch omhoog te trekken tot 620.000 euro in 2002. In oktober 2001 ging Heli Promotions een verregaande samenwerking aan met Paramount Helicopters uit Diest. Dank zij deze samenwerking kan het bedrijf een groter machinepark en meer flexibiliteit en service bieden. Zo bouwen ze samen een nationale helikopterschool uit, volledig conform aan de Europese wetgeving.

Figuur 1  
Omzet Heli Promotions Diksmuide



2002 was duidelijk het jaar van de grote doorbraak, vooral door de toenemende vraag naar opleidingen tot helikopterpiloot

### Wat houdt de samenwerking met Paramount Helicopters uit Diest precies in?

De helihavens in Diest en Diksmuide zijn precies dezelfde commerciële verkooppunten: we werken met dezelfde vloot, dezelfde piloten en dezelfde lesgevers. Ook in Diest wordt voor 50% gevlogen in functie van opleiding. Eén fundamenteel verschil met Heli Promotions uit Diksmuide is dan weer hun specialiteit, namelijk contractuele opdrachten uitvoeren, zoals de controle van hoogspanningskabels en pijpleidingen. Heli Promotions concentreert zich meer op de particuliere markt met sightseeing-vluchten, luchtdopen, heli-gastronomische arrangementen, ...

#### AANBOD CREËERT VRAAG

### Waarom een helihaven? Kunnen helikopters niet vertrekken vanuit een gewone luchthaven?

Dat kan wel en het gebeurt onder meer op de luchthaven van Wevelgem. Maar door de logge structuur van een vlieghaven valt het specifieke voordeel van de helikopter weg, namelijk de flexibiliteit. Wij landen zelf zo weinig



■ De helihaven in Diksmuide voor zaken- en toeristische vluchten per helikopter.

mogelijk op vlieghavens en verkiezen industrieterreinen of landelijke gebieden.

### Mag men overal landen met een helikopter?

In principe overal waar men toestemming krijgt van de eigenaar of huurder van het perceel, en buiten de agglomeraties.

### Hoe heeft Heli Promotions naambekendheid gecreëerd?

De eerste jaren was het echt vechten om een vlucht te verkopen. We zijn gestart met het aanleggen van de helihaven zelf en met één helikopter. Dan hebben we

### Wie is Heli Invest?

Een particulier of een bedrijf mag dan al het kapitaal hebben om een helikopter aan te kopen, om het toestel in de lucht te krijgen, komt er heel wat meer bij kijken. De vluchtvoorbereiding alleen al vraagt 75% van de tijd: de gegevensbank met de landingslocaties moet voortdurend bijgewerkt worden, afspraken worden gemaakt met de eigenaar van het landingsperceel, de weersomstandigheden moeten ingeschat worden, de vlucht en de alternatieve route gepland, het terrein geïnspecteerd, ... De vlucht zelf is eigenlijk het eindproduct. Daarbij komen de kosten en de administratieve verplichtingen om in orde te zijn met de verzekeringen en de wetgeving. Wetmatig wordt een helikopterbedrijf namelijk gelijkgeschakeld met een grote vliegtuigmaatschappij die valt onder de JAR<sup>2</sup>-regelgeving. En vergeten we bij dit alles niet dat de piloot niet enkel zijn vliegbrevet moet hebben, maar als een echte gids ook sociaal, veelzijdig en flexibel moet zijn. Om al deze redenen heeft Heli Promotions de coöperatieve vennootschap Heli Invest opgericht, waarbij aandeelhouders, als mede-eigenaars van een vloot, tegen interessante voorwaarden kunnen vliegen.

spreekwoordelijk 'de taart in de vitrine gezet' om op die manier klanten aan te trekken. We verkopen nu helikopter-vluchten als verrassing bij huwelijk, verjaardag of een andere speciale gelegenheid. Daarnaast bieden we luchtdopen en sightseeing tours aan. Allemaal bedoeld voor particulieren. Als deze mensen er de voordelen van inzien, brengen zij ons indirect ook bij de bedrijven.

#### VAN RAMPTOERISME TOT 'GLAMOUR & GLITTER'

#### Een vierde van de activiteiten bestaat uit foto- en filmwerk. Wat houdt dat in?

Eenzijds zijn er de vaste beroepsfotografen die in heel Vlaanderen luchtfoto's nemen voor particulieren, bedrijven of overheidsinstellingen. Anderzijds willen productiehuizen, in opdracht van onder meer VTM of VRT, vanuit de lucht filmen. Bijvoorbeeld voor een reportage. In die zin waren de wateroverlast in de eindejaarsperiode, de scheepsrampen met de Vicky of de Tricolor voor Heli Promotions een goede zaak...

#### Voor welke bestemmingen is de helikopter interessant?

Voor een vlucht van maximum twee uren, wat overeenkomt met een actieradius van 350 à 400 km. Dit brengt ons onder meer tot in Parijs, Londen, Keulen of Luxemburg. Bijvoorbeeld: Diksmuide-Londen duurt anderhalf uur. We landen op de oever van de Thames en op vijf minuten met de taxi staat de klant in het centrum van Londen.

#### Het gaat inderdaad snel. Is het ook betaalbaar?

De tijdswinst op zich levert uiteraard al een belangrijk financieel voordeel. Het is vooral interessant als meerdere personen samen vliegen, bijvoorbeeld voor een beursbezoek in Keulen. Vier medewerkers van een bedrijf zijn in één dag heen en terug, zonder 'baanstress' of kosten voor een hotelovernachting. Als richtprijs verwijzen we naar onze sightseeing tours. Als voorbeeld: een vlucht van een half uur langs de Belgische kust kost 350 euro voor drie personen.

Een helikopter wordt ook als lobbymiddel ingezet, bijvoorbeeld als gastronomisch arrangement waarbij de gelukkigen per helikopter naar een klasserestaurant gebracht worden. Weinig mensen zijn ongevoelig voor een helikopter. Het kan soms een manier zijn om zakenrelaties over de streep te trekken.

#### Welke voordelen biedt de ligging in Diksmuide?

Er zijn meerdere voordelen te noemen:

- het landschap en de nabijheid van de kust zijn een troef voor toeristische vluchten en lenen zich uitstekend voor foto- en filmwerk vanuit de lucht;
- centrale ligging ten opzichte van de buurlanden;
- groeipotentieel richting Frankrijk; Noord-Frankrijk heeft geen helikopterbedrijven;
- in deze dunbevolkte industriezone zijn we weinig storend voor de omgeving.

#### Welke evolutie verwacht u in het Vlaamse helikopter-gebeuren?

We genieten van een aantal stimulerende factoren: het mobiliteitsprobleem dat per helikopter omzeilt kan worden, het vliegen zelf dat goedkoper wordt dank zij onze coöperatieve vennootschap Heli Invest en de vraag naar opleiding die blijft stijgen. Ook wat de bedrijfsvluchten betreft, zie ik nog een enorm potentieel.

Een rem op onze groei is de wet- en regelgeving in verband met vogelrichtlijnen en habitatgebieden, VLAREM<sup>1</sup> en JAR<sup>2</sup>, de hoge verzekeringskosten en de nood aan meer professionele, tweemotorige toestellen. (Met zo'n toestel mag je wel landen binnen de agglomeratie.) Ook het weer kan soms roet in het eten gooien, vooral mist en wind. Er zouden in Vlaanderen ook meer helihavens moeten zijn.

#### Aan welke locaties denkt u dan?

In West-Vlaanderen denken we in de eerste plaats aan Knokke-Heist. De mogelijkheden en de doelgroep zijn er aanwezig. Nadeel is dat Knokke ingesloten is in vogelrichtlijnggebieden en dat brengt heel wat problemen met zich mee. Dit is trouwens een steeds prangender probleem in Vlaanderen. Verder is ook een helihaven in Gent wenselijk.

#### Wat staat er nog op het verlanglijstje van Heli Promotions?

De toekomst ligt in het opereren als dienstverlenend bedrijf voor de helikopterwereld. Heli Promotions levert de service en infrastructuur voor zijn klanten. De aankoop van een goede zakenhelikopter zal zich zeker opdringen, maar zo'n toestel met twee motoren kost gemakkelijk tussen de 2,5 en 3,7 miljoen euro... We zijn er echter van overtuigd dat er in Vlaanderen genoeg kapitaal aanwezig is om in samenwerkingsverband de vloot verder uit te breiden.

(Sabine Simoens)



1 Vlaams reglement milieuvergunningen  
2 Joint Aviation Regulations