



02



4

# flügel

# Das Magazin für Piloten



## **AERO & e-Flight-expo** Spezial in diesem Heft

# Test: **Belmont DW 200** **Allrounder aus Lettland**



## JMB & Turbotech Turbopower im UL



# Landung am Schirm nach Vogelschlag



Text: Robby Bayerl. Fotos: Robby Bayerl, Hersteller

Ganzmetall-Tiefdecker Belmont DW 200

# Günstiger Allrounder aus Lettland





Die Vorteile eines Ganzmetallflugzeuges liegen auf der Hand. Robust, langlebig, wetterunempfindlich. Den Nachteilen eines nicht so homogenen Designs und einer schlechteren Aerodynamik widersprechen wir an dieser Stelle: Die Belmont DW 200 sieht nicht nur gut aus, sie ist auch ausgesprochen flott unterwegs.



Der Lette Juris Libmanis baut mit seiner Firma SIA „Smart Aero“ und einem siebenköpfigen Team seit 2017 im Süden von Riga die Belmont. Wer hier Ähnlichkeiten zum Sport Cruiser und der Bristell entdeckt, liegt sicher nicht ganz falsch. Allerdings besitzt die Belmont ein anderes Flügelprofil und einen etwas schlankeren Rumpf. Auch mit der Haußenöffnung verfolgt das Unternehmen einen eigenen Weg und setzt auf eine Schiebehaube. Bei der Motorenwahl favorisiert der Flugzeugbauer die Antriebe von Rotax. Die Belmont kann aber auch mit dem günstigen Zonsen CA 500 oder dem Zonsen CA 520 - dem Pendant zum Rotax 914 Turbo allerdings mit Einspritzanlage – bestellt werden. Juris Libmanis hat sich zum Ziel gesetzt, das UL-Fliegen wieder zu einem erschwinglichen Preis zu ermöglichen. Wir konnten den schnittigen Tiefdecker in der Version mit dem Rotax 912 ULS, also der Vergaser-Version fliegen.

Deutschland steht unter Hochdruckeinfluss. Bundesweit zeigt der Gafor „Oscar“ und es weht nur ein laues Lüftchen. Ein Hauch von Frühling liegt in der Luft. So treffe ich in Kulmbach (EDQK) Chris Aumüller von der Aumüller Aviation GmbH, die seit 2024 der offizielle Händler der Belmont DW 200 DW und der DW 210 ist. Obwohl die Vorführmaschine D-MICJ mit „nur“ 100 Vergaser-PS und Festfahrwerk daherkommt, handelt es sich keinesfalls um eine Sparversion. Der Tiefdecker ist serienmäßig mit elektrischen Landeklappen, einer elektrischen Höhenruder-Trimmung, einer Heizung sowie einer elektrischen Scheibenbelüftung ausgestattet. Eine Airbox mit Vergaservorwärmung und eine Lederaustattung zählen ebenso zum Standard. Unser Testmodell steht mit einer sehr schönen optionalen Mehrfarbenlackierung auf dem Vorfeld.

## Bequemer Einstieg

Die Belmont besitzt Tritthilfen, um leicht ins Cockpit zu gelangen. Die weit nach vorne öffnende Schiebehaube erlaubt einen bequemen Einstieg. Hinter der Mittelkonsole befindet sich ein zentraler Haltegriff, am Panel gibt's eine weitere Haltemöglichkeit. Das Gepäckfach ist mit 15 kg beladbar und ausreichend groß. Besonders reiselustige Piloten können das Gepäckfach in der XXL-Version bestellen. Neben den beiden 60 Liter-Tanks in den Flächen gibt es je ein aufpreispflichtiges abschließbares Gepäckfach, das meines Erachtens absolut empfehlenswert ist. Der Aufpreis von knapp 1000 Euro scheint mir dafür gut investiertes Geld zu sein.

Seitliche Fächer sind im Standardpaket erhalten, genauso wie die Mittelkonsole mit Staufach. Im Cockpit selbst fühle ich mich auf Anhieb wohl, alle Bedienelemente sind gut erreichbar, der Sitz ist mechanisch verstellbar. Für Luxusliebhaber gibt es auch eine elektrische Verstellung, die natürlich aufpreispflichtig ist, aber kein zusätzliches Gewicht mit sich bringt. Unser Testflugzeug ist mit dem MGL Xtreme EFIS und Funk/Transponder von TRIG Avionics ausgestattet. Zudem verfügt die Maschine – ebenfalls serienmäßig – über ein Wasser- und Ölthermostat von Silent Hektik, was den Motor schont und im Winter lange Warmlaufphasen verhindert.

## Beachtliche Steigleistung

Chris Aumüller und ich bringen zusammen 170 kg auf die Waage. Da wir außerdem ziemlich volle Tanks haben, erreichen wir bei einem Leergewicht der DW 200 von 356 kg beinahe das MTOW von 600 kg. Kulmbach liegt mit 1660 ft relativ hoch und mit 18 Grad Celsius und schwachen Wind aus West haben wir recht gute Testbedingungen. Wir bekommen die Piste 26 zugewiesen und setzen die Klappen für den take off auf 15 Grad. Bei 130 km/h steigt die Belmont am besten, und wir stellen den Neuform Constant Speed Propeller auf 5500 U/min. Vier Knoten Wind und Chris schiebt den Gashebel auf Anschlag, wobei mir als positives Detail auffällt, dass der Gashebel mit dem Bremshebel verbunden ist. Unter uns wird die Plassenburg in Kulmbach immer kleiner und wir steigen bis in unsere Arbeitshöhe von 3500 ft in zwei Minuten. Dies entspricht einer Steigrate von 920 ft/min. In Anbetracht der Höhe des Platzes, der Temperatur und vor allem





1



2



3



4



Cockpit mit Übersicht und Detailfotos:  
Das Cockpit der Belmont gibt es natürlich in diversen Versionen, ob teilweise analog oder mit Garmin G3X oder Dynon Skyview, bei der Auswahl ist der Kunde König. Die Ledersitze sind bereits im Standardpaket enthalten.



Der Gashebel ist ergonomisch perfekt mit dem Bremshebel zu bedienen. Lüftungsdüsen rechts und links sorgen für Frischluft. Die Windschutzscheibe wird elektrisch beheizt.



dem hohen Abfluggewicht ist dies ein Wert, der sich durchaus sehen lassen kann. Chris sagte mir, Steigwerte zu zweit von über 1000 ft/min seien normal in der 100 PS starken Vergaserversion. Mit den Turbomotoren erwartet er eine Steigleistung jenseits von 1500 ft/min.

In 3500 ft Höhe gehen wir in den Horizontalflug über und der Tiefdecker erreicht bei 75 % Leistung und 5000 U/min auf drei gemessenen Legs 209 km/h IAS (indicated airspeed), was höhenkompensiert eine TAS (true airspeed) von 220 km/h ergibt. In 5500 ft liegt dann eine TAS von 227 km/h an. Wäre man in Flugfläche 75, würde die TAS sogar auf 234 km/h klettern. Da diese Werte mit der Vergaserversion unter maximaler Abflugmasse gemessen wurden, bin ich schon ziemlich gespannt auf den nächsten Test mit einer Maschine mit Turbo-Triebwerk.

Aber Flugwerte sind das eine, Flugverhalten das andre. Und hier zeigt sich die Belmont von der sicheren Seite. Der Stall gestaltet sich unspektakulär, ein Abkippen ist nicht festzustellen. Sehr schön wäre hier allerdings eine Stallwarnung, damit man einen drohenden Strömungsabriss frühzeitig mitbekommt. Ansonsten zeigt sich der Tiefdecker agil und sportlich. Angenehm ist auch die Innenabdeckung gegen die Sonne. Wir drehen noch ein paar Runden über das wunderschöne Oberfranken und ich lasse es mir nicht nehmen, die Belmont selbst zu landen.





## Fazit

Die Belmont DW 200 hat eine sehr umfangreiche Serienausstattung zu einem extrem günstigen Preis. Der Tiefdecker besticht durch sein sehr gutmütiges Flugverhalten bei gleichzeitig hoher Agilität. Durch die Metallbauweise hat das 600 kg-UL viele Vorteile wie u.a. Reparaturfreundlichkeit und Wetterunempfindlichkeit. Die DW 200 mit ihrem Festfahrwerk ist sowohl für Vereine als auch Schulen interessant. Mit den beiden Flächentanks ist eine Endurance von etwa sieben Stunden möglich. Durch das bequeme und geräumige Cockpit und die vielen Stauraummöglichkeiten ist die Maschine aus Lettland speziell für an längere Reisen interessierte Piloten sehr attraktiv, was durch die sehr guten Flugleistungen bereits mit dem Standardantrieb Rotax 912 ULS noch unterstrichen wird. ●

**HÄNDLER D/A/CH**  
**Aumüller Aviation GmbH**  
**Sanddornweg 31**  
**D-02625 Bautzen**  
**Belmont-Germany.de**  
**Tel.: 0163-1860456**



## TECHNISCHE DATEN

(TEILS HERSTELLERANGABEN)

### BELMONT DW200

Testdaten: 06.03.2025, Flugplatz EDQK, Abfluggewicht: 600 kg, Temp 18°C, QNH 1.022 hPa, Piste 08/26, Wind, schwach aus West, Arbeitshöhe 3.500 ft QNH

#### DIMENSIONEN

Spannweite	8,44
Tragfläche	10,38 qm
Länge	6,12m
Höhe	2,42 m
Leergewicht	330 kg
MTOW	600 kg
Sitze	2

#### MOTOR

Motor	Rotax 912 ULS
Leistung	100 PS
Propeller	Neuform Constant Speed 3 Blatt
Benzinverbrauch	17 l/h (Vr @ 5.000 U/min) 75%
Tankinhalt	2x 60 Liter Flächentank

#### PREIS

Preis ohne MwSt	121.147 Euro
-----------------	--------------

#### PERFORMANCE

Vy (bestes Steigen)	1000 ft/min @ 130 Km/h
Va	181 km/h
Vmax	230 km/h horizontal, full power
Vs	84 km/h (ohne Klappen)
Vne	247 km/h
Vreise	210 km/h @ 5.000 U/min

#### AUSRÜSTUNG

Bremsen	Einhebelbremse in Serie
Park Bremse	ja
Funk	ja
Transponder	ja
EFIS	ja
Rettungssystem	GRS Galaxy 600 kg

#### COCKPIT-KOMFORT

Breite	1,23 m
Höhe	1,07 m
Sitz	mehrfach verstellbar/optional elektrisch
Pedale	fest
Belüftung	Airvents / Frontscheibe (elektrisch)
Heizung	Ja

#### SICHT

Vorne	sehr gut
Seitlich	sehr gut
Oben	sehr gut
nach unten	gut
nach hinten	eingeschränkt

#### SICHERHEIT

Gurte	4-Punkt
Gefährliche Punkte	nein
Handling	sehr gut
Bedienung/Instrumente	sehr gut
Preis:	121 147,-Euro(Netto)

#### KONTAKT

**HERSTELLER**  
**SIA „Smart Aero“**  
**Baldones street 15, Ogre, LV-5001**  
**Latvia**  
**www.belmontaero.com/en**  
**Phone: +371 29215654**

