

AOPA MAGAZINE

AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION

**Flying is
serious fun!**
First solo?
Dan bent u een jaar
gratis lid!

Vliegen in de Belmont DW



AOPA NETHERLANDS

colofon

REDACTIE

Uitgeverij Nobelman
Emdenweg 3, 9723 TA Groningen

CHIEF EDITOR / PUBLISHER

Gerrit Brand
Tel. +31(6) 50831893
info@aopamagazine.nl

MET MEDEWERKING VAN

Gerrit Brand, Ada Aukje Engel, Simon Paul, Dorothee Joppe, Peter F. A. van de Noort, Sjoerd Looijenga, Simon Paul, Remco de Wit, René L. Uijthoven, Sofia Demeroutis, Charlotte Gimberg, Aukje Engel, Matthieu Valkering, Erwin Jorissen, Marco van Doorn, Floris van der Tak, Carsten Glawatz

FOTOGRAFIE

Suhaila Sahmarani, Gerrit Brand, Peter van de Noort, Sjoerd Looijenga, Remco de Wit, René L. Uijthoven, Aukje Engel, Floris van der Tak, Carsten Glawatz

VORMGEVING

Jetze Smit | NoordPProof Producties

DRUK

Scholma Print&Media, Bedum

ADVERTEREN

Tel. + 31(6)50831893
info@aopamagazine.nl

Advertentie-index

The Pilot Shop [2]; Flight Deck, CAMO Netherlands, Driessen Rapange [4]; Breda Aviation [5]; Climate.aero, Visicover, PMM Wing Service [28]; L'aviation luchtvaartverzekeringen [33]; AMN, AirLeinMedical, Leer Papenburg, Zelf Vliegen, BluBird [40]; PlaneTime [48]; LVNR [51]

Boardmembers AOPA NL

Mark Rademaker, President
mobile: +31651136087
president@aopa.nl

Secretariaat
Jos Breuers
secretary@aopa.nl

Communications
Matthijs van Dusseldorp
communications@aopa.nl

John van Asperen (treasurer)
mobile: +31653186858
treasurer@aopa.nl

Karel Abbenes (Government Affairs)
gvmtaffairs@aopa.nl

Matthijs de Haan (MLA)
mla@aopa.nl

Simon Paul (Airspace Affairs)
airspace@aopa.nl

LEDENADMINISTRATIE

Ellen van den Berg
Postbus 125, 8200 AC Lelystad
ledenadministratie@aopa.nl

WEBSITES

aopa.nl | aopamagazine.nl

AOPA Magazine is een uitgave van Aircraft Owners & Pilots Association Netherlands. Het tijdschrift verschijnt 8 x per jaar en wordt toegezonden aan de leden van AOPA NL, luchtvaartinstanties en belanghebbenden. De gepubliceerde informatie wordt in goed vertrouwen aan de leden verstrekt, doch het bestuur van AOPA NL is niet aansprakelijk voor de juistheid ervan.

ISSN 1385-0210

INHOUD

FEBRUARI 2025



12



36



44



42

- 5 Verfrissen - vluchtvoorbereiding
Mark Rademaker
- 6 Duurzame luchtvaart
- 7 GA Nieuws
- 9 [Sport]vliegen is een duursport
Column Aukje Engel
- 10 @your flight service:
Flight Planning
- 12 De legende van de D-EKEZ:
- 17 Nieuw jaar nieuwe kansen
Column Fred Tegelaar
- 18 Vliegschool Hilversum
Een vliegschool met allure

- 22 MLA-innovatie op vliegveld Drachten
- 29 AOPA nieuws
- 34 Marjolein Deege, de vliegende keuringsarts
- 35 AURA AERO Tweezits trainingsvliegtuig met aerobatic capaciteiten
- 36 De RV-15. Een klein wonder bij Van's Aircraft
- 41 Inschrijvingen burgerluchtvaartregister
- 42 Vliegles in Nederland, PPL via België
- 44 Tochtjes door Europa
- 49 First Solo

Bij de voorplaat: Lieuwe Koonstra en Bob Teernstra maken de Belmont klaar voor de vlucht, foto **Suhaila Sahmarani**.

Nieuwe MLA

Innovatie op vliegveld Drachten. (MLA) vliegen in de Belmont DW

Innovatie – ik heb het even opgezocht – staat voor vernieuwing, uitvinding, nieuwigheid, noviteit. En innovatie moet het vaak hebben van nieuwsgierige, vindingrijke mensen. Zo iemand is Lieuwe Koonstra uit Friesland. Hij was in zijn werkzame leven (hoewel, werkzaam; Lieuwe, al in de zeventig, weet van geen ophouden) bouwondernemer. Toen al ontwierp en bouwde hij zelf innovatieve ecologische huizen, woningen die beter en anders geïsoleerd waren dan wat destijds gangbaar was. En hij was de man die de Zuid-Afrikaanse Sling vliegtuigen op de Nederlandse markt introduceerde.

In september vorig jaar berichtten we dat Lieuwe een nieuw vliegtuig, een MLA op de korrel had, de Belmont die in Letland ontwikkeld is. Dat vliegtuig staat inmiddels in zijn ook alweer nieuwe, zelfontwikkelde, innovatieve mobiele hangar waar Lieuwe

ook de markt mee op wil. Wij vlogen samen met Bob Teernstra in de nieuwe Belmont.

Er zijn twee verschillende types leverbaar, de DW200 en de DW210 RG. De eerste is zonder en de tweede is met in trekbaar



landingsgestel. De DW200 staat op het ogenblik op vliegveld Drachten. Nog even over de Belmont vliegtuigen. Dat zijn dus MLA's en ze vallen in de 600 kg categorie. Dat wil zeggen dat ze voorzien zijn van een document (certificaat) van de Duitse lucht-



De Belmont is een fraaie, ranke kist



Het vliegtuig wordt in gereedheid gebracht voor de vlucht

vaartautoriteit, het zogenaamde Kennblatt van de DULV, het Deutsche Ultraleichtflugverband.

Aero Friedrichshafen

Lieuwe Koonstra zag de Belmont vorig jaar voor het eerst op de AERO in Friedrichshafen en was meteen verkocht. 'Ik dacht, wat een mooi sportief ogend vliegtuig is dit. En zo comfortabel.' Daarin heeft hij helemaal gelijk. Het toestel is heel ruim van binnen, met een gemakkelijke instap door de naar voren schuivende canopy. Je hoeft dus niet te klauteren en halsbrekende toeren uit te halen om erin te komen. De Belmont is goed gebouwd. Het is ook een mooi toestel zoals hij daar staat. We hebben hem uit de mobiele hangar gehaald die, als je het vliegveld oprijdt naar rechts, helemaal aan het eind achter de vaste hangars staat. (zie kader).



Bob Teernstra kennen we van een vlucht met een Sling TSI een paar jaar geleden én van een spectaculaire trip met zijn eigen toestel, de aerobatic Acro Sport II. Hij is al bezig de Belmont vliegklaar te maken. We kijken even onder de motorkap die er helemaal afgeschroefd kan worden (fluitje van een cent overigens, zeker als je het vaker doet), alles ziet er goed uit. Het oliepeil is in orde. Als de kap er weer op zit draait Bob aan de propeller (nog wel even een klusje) tot we een gorgelende geluid horen, van de olie die door de hele motor is gelopen. Wetend dat de smering nu in orde is gaan we aan boord. Zoals gezegd, niet zo heel moeilijk, zelfs niet voor wie al wat ouder en stijver is. Want de instap is gemakkelijk, ook al omdat de plexiglazen kap helemaal naar voren wegschuift. Je hebt ook voldoende plekken om je op af te zetten en om op te steunen. Eerst de benen aan boord en dan laat je je zakken achter de knuppel. Het interieur is zoals gezegd ruim en ziet er mooi afgewerkt en strak uit, met rode bekleding op de stoelen. De hoofd- en beenruimte is riant. Bob wijst op de gas / remhendel, waarmee je met één hand altijd goed bereik hebt tot gas en de (Beringer-) remmen. Dus in short field vol vermogen geven op volle remmen en dan Go. Het toestel is voorzien van Garmin G3X navigatieschermen, maar de PH-OD2 heeft ook analoge ronde klokken bovenin het

instrumentenpaneel. Bekijk dat maar eens goed op de foto. Helemaal rechts is plek voor de iPad van Bob waarop hij zoals bijna iedereen tegenwoordig SkyDemon heeft.

Vliegen

Het is vlak voor kerst, een van de weinige dagen waarop het weer dusdanig is dat we even kunnen vliegen. Verder was het zoals bekend de hele maand december flink pet wat de weersomstandigheden betrof. Ook vandaag is het koud en bewolkt. Terwijl Lieuwe en onze fotografe zich op de toren vervoegen, start Bob de motor en taxiën we naar RWY 25. Drachten heeft een verharde baan van bijna een kilometer lengte, er mogen vliegtuigen met een startgewicht tot 6000 kg op starten en landen. Tien keer zoveel als ons vliegtuig met ons erin weegt. We hebben radiocontact met de toren en men vertelt later dat ze nogal gelachen hebben om de conversatie die Bob en ik erin de lucht op na hielden. Domme vragen blijkbaar. Maar Bob legt goed de functie van alle aspecten in de cockpit uit. En nee, we kunnen en gaan niet aerobatic vliegen met deze kist. Maar we komen boven de wolken uit, die laag hangen. Met zo'n 1000 voet zitten we al lekker in de zon en kijken we uit over de Friese weilanden. Dan besef je weer even hoe leuk vliegen eigenlijk is.

Stabiel

De Belmont is een heel stabiel vliegtuig. Ik krijg een tijdje de controls en kan zelf voelen hoe gemakkelijk het toestel vliegt. Het reageert snel op elke input van de stuurknuppel. Aan de andere kant ook weer niet te onstuimig zoals sommige MLA's de neiging hebben te doen. Zeker als je een ouderwets GA-vliegtuig als een 'slome' Cessna of Piper gewend bent. Ik ben enthousiast over de trefzekere besturing en stabiliteit. De combinatie van elektrische hoogteroer- en flapregelsystemen zorgt voor nauwkeurige aanpassingen tijdens verschillende vluchtfasen. 'Het ontwerp van het vliegtuig maakt soepel en voorspelbaar gedrag mogelijk, waardoor het geschikt is voor zowel doorgewinterde piloten als piloten in opleiding,' stelt Bob. Na een half uurtje vliegen waarbij ik natuurlijk zoals het hoort de nodige bochten vlieg en de neus in allerlei richtingen wend totdat ik geen idee meer heb waar ik ben, ook al niet vanwege die laaghan-

gende bewolking waardoorheen we wel hier en daar huizen en grasland zien, dat wel, keren we terug naar het vliegveld. Bob weet de weg. We landen keurig op die enorme betonnen baan van EHDR en taxiën terug naar de hangaars. Daar staat de volgende persoon al klaar om kennis te maken met het vliegtuig. Waarschijnlijk een koper, tenminste dat hoop ik voor Lieuwe en Bob.

Belmont Aero in Letland

De Belmont is volgens Lieuwe een van de beste MLA-vliegtuigen die er ook qua prijs- en kwaliteitsverhouding te koop is. Het toestel is trouwens geheel van metaal en wordt volledig in de fabriek gebouwd. Belmont Aero is gevestigd in een fabriek in Ogre, in Letland. Oorspronkelijk is het model trouwens in Tsjechië ontworpen. We weten allemaal dat de Tsjechen meesters zijn in het ontwikkelen van de mooiste en beste MLA-vliegtuigen.

Rotax 912

De Belmont wordt, net als de meeste andere MLA's aangedreven door een Rotax 912 ULS motor die 100 pk levert. Volgens Lieuwe een betrouwbare motor. De laatste tijd hoor je wel eens alarmerende berich-



ten over juist deze Rotax motor, maar volgens Lieuwe moet je gewoon zorgen dat de motor goed gekoeld wordt. 'De Belmont heeft deze extra maatregelen genomen. Verder moet je natuurlijk zorgen voor goed onderhoud van de motor en de kist.'

Motor bewaking wordt vergemakkelijkt door het MGL VEGA EMS2-systeem, dat RPM, olietemperatuur, oliedruk, spanning, Hobbs-meter en druk in het spruitstuk weergeeft. Deze uitgebreide setup zorgt ervoor dat piloten over alle nodige informatie beschikken voor een veilige en efficiënte vluchtuitvoering.

De maximum toegestane snelheid bedraagt 245 km/u. De kruissnelheid ligt tussen 200-220 km/u. De overtreksnelheid is heel laag met 66 km/u bij uitgeklapte flaps. De kist kan 120 liter Mogas meenemen en heeft, met een verbruik van zo'n 15 tot 18 liter per

uur, afhankelijk van de snelheid en wind etc., een enorm bereik. Reken maar uit. Ik durf niet te beweren dat je er onder ideale omstandigheden 1600 kilometer mee kunt vliegen maar het zit er vast tegenaan.

Cockpit en comfort

De cockpit van de DW200 is ontworpen met het oog op het comfort en de ergonomie van de piloot. De naar voren schuivende kap zorgt voor gemakkelijk in- en uitstappen en beide stoelen zijn verstelbaar voor piloten van verschillende lengtes. Ook de ruimte boven het hoofd is ruim voldoende voor iedere piloot. Standaard is er een bagageruimte achter de stoelen, met extra opbergruimte in de vleugels, waardoor het toestel praktisch is voor langere reizen. Het vliegtuig heeft ook een getinte kap en een verstelbaar frisse luchtsysteem.



Van PPL naar MLA

PPL-vliegers gaan steeds vaker ook MLA-vliegen. Als je een PPL hebt, is het niet zo moeilijk een MLA-brevet te verwerven. Zes praktijklessen (zes vliegrekken in een MLA) zijn in principe voldoende. Daarna doe je een officieel examen. Een theorie-examen is niet nodig. 'Je ziet dat steeds meer mensen dit gaan doen,' zegt Lieuwe. 'MLA vliegen is gewoon de toekomst, het is zoveel goedkoper dan vliegen met een zwaardere GA-vliegtuig. En wie vliegt er nu vaker met meer dan twee mensen in een kist? Daar komt nog bij dat MLA's zoals de Belmont vaak veel moderner en completer zijn uitgerust dan de gemiddelde, oude GA-kist. Bovendien hebben de oude GA-vliegtuigmotoren het probleem dat ze of nog gelode brandstof moeten gebruiken of - als ze al overgegaan zijn op een nieuw soort brandstof - die brandstof toch heel duur is vergeleken met Mogas waarop de Rotax-motoren draaien.'

De Belmont DW200 is vanaf 130.000 euro exclusief btw verkrijgbaar. Ready to fly. Met basic instruments, standaard luxe leren bekleding en een reddingsparachute. 'Al naar gelang je de Avionics wilt uitbreiden wordt de prijs natuurlijk hoger maar dat heb je zelf in de hand.' Daarnaast is de levertijd kort. Leveren vanuit voorraad is de strategie van Belmont aviation BV.



Mobiele hangar

Lieuwe zit trouwens niet alleen in het project Belmont, maar samen met twee andere aandeelhouders, waaronder Bob. 'Wat wij voor ogen hebben met de import van Belmont, is de mensen die er een aanschaffen geheel ontzorgen. Want veel mensen zeggen: een vliegtuig kopen kan ik wel, maar waar ga ik hem stallen. In wezen verkoop je emotie als je vliegtuigen verkoopt. De mensen willen graag vliegen. Men kan via ons ook een hangaar aanschaffen. Het complete pakket: vliegtuig, hangaar (zelfdragende verplaatsbare hangaars). Er is nog veel ruimte op Drachten. Wie het wil kan eventueel op Drachten met zijn PPL brevet een MLA conversie behalen.'

De mobiele hangaar van Lieuwe ziet er geweldig uit. Het vliegtuig past er in als een hand in een handschoen. Op de foto's is te zien dat de vleugels in de uitstekende delen van de hangaar zitten. Die uitstekende delen van de hangaar zijn demontabel bij het vervoer. De mobiele hangaar is gebouwd op het onderstel van een aanhangwagen en kan probleemloos achter de auto vervoerd worden. Op het vliegveld parkeren, de verstelbare poten uitdraaien en hij is klaar voor gebruik. Bij het uitladen (en inladen) van het vliegtuig gebruik je een op afstand bediende elektrische lier die het toestel langzaam naar buiten doet glijden. De aanhanger hangaar kost 28.900 euro exclusief btw. De belangstelling is groot.

Meer weten, mail naar: info@belmontaviation.com







De Belmont is een heel stabiel vliegtuig. Ik krijg een tijdje de controls en kan zelf voelen hoe gemakkelijk het toestel vliegt. Het reageert snel op elke input van de stuurknuppel. Aan de andere kant ook weer niet te onstuimig zoals sommige MLA's de neiging hebben te doen. Zeker als je een ouderwets GA-vliegtuig als een 'slome' Cessna of Piper gewend bent. Ik ben enthousiast over de trefzekere besturing en stabiliteit. De combinatie van elektrische hoogteroer- en flapregelsystemen zorgt voor nauwkeurige aanpassingen tijdens verschillende vluchtfasen.

foto **Suhaila Sahmarani**