



(Foto: SIA Smart Aero)

BELMONT DW200: VEELBELOVENDE NIEUWELING

Er bevindt zich momenteel een eerste SIA Smart Aero Belmont DW200 in het Nederlandse burgerluchtvaartregister. Het toestel trok medio september al de nodige aandacht tijdens de Piloot en Vliegtuig Air-Fair 2024 op Teuge International Airport. Hoogste tijd om na dit eerste 'static optreden' ook vliegend kennis te maken met deze gloednieuwe MLA-noviteit uit Letland.

De general aviation-community werd tijdens de AERO 2018 het bestaan van de Letse fabrikant SIA Smart Aero voor het eerst gewaar. Die vestigde tijdens deze beurseditie de nodige aandacht op zich met een tweetal nieuwe Micro Light Aircrafts (MLA). Maar hun komst leidde direct ook tot opgetrokken wenkbrauwen en de nodige discussies. Nog meer MLA's in een toch al overvolle markt, dat kan nooit goed gaan. Zes jaar later is echter het tegendeel bewezen. Niet alleen zijn de Belmont DW200 en DW200 RG (Retractable Gear) volop in productie, ook is er inmiddels een Nederlandse dealer die de toestellen uit voorraad kan leveren.

GEEN CONCESSIONS

SIA Smart Aero werd in 2017 opgericht door de gepassioneerde piloot en ondernemer Juris Libmanis. Samen met een aantal Tsjechische ingenieurs ontwierp hij een tweepersoonslaagdekker die nu onder de rook van Riga wordt geproduceerd. Voor Libmanis stond vast dat het een solide, volledig metalen toestel (6061-T6 aluminium, 27.000 popnagels) moest worden in de categorie tot 600 kg.

Zijn MLA moest vervolgens niet alleen betaalbaar zijn, maar ook worden aangedreven door betrouwbare Rotax 912 ULS-motoren van 100 pk. Bovendien mocht er op comfort- en veiligheidsgebied geen enkele concessie worden gedaan, terwijl ook hoge eisen werden gesteld aan boordcomfort en het afwerkingsniveau. Beide vliegtuigen zijn inmiddels getooid met het Duitse DULV Kennblatt (LTF-UL 2020) in de MLA-categorie tot 600 pk en volop leverbaar.

RUIME COCKPIT

Wie om de DW200 heen loopt en het toestel vervolgens in detail bekijkt, kan het hoge afwerkingsniveau niet ontgaan. Dat valt ook op in de 1,25 m brede cockpit. Duidelijk is dat SIA Smart Aero een standaard hanteert die geen slordigheden toelaat. Bovendien zitten er verrassingen in. Dat blijkt niet alleen uit de solide vierpuntgordels, maar ook uit de koolstofvezel stoelen die met leer bekleed zijn en in de lengterichting verstelbaar. Bij lange vluchten zitten de stoelen ook nog steeds als gegoten, waarbij de zithouding extra wordt ondersteund door steun in de lendenen en een hoofdsteen. Bovendien



De eerste in Nederland geregistreerde DW200 heeft c/n 25.

is er veel beenruimte, zodat de knieën niet onder het panel klem komen te zitten. In de naar voren schuivende cockpitkap bevinden zich solide schuifraampjes met een geïntegreerde ronde ventilatieopening voor de toevoer van frisse lucht. Daarnaast bevinden zich boven op het panel ronde elektrische ventilatieopeningen voor onder meer het ontwasemen van de cockpitkap. En ook hier weer veel (hoofd)ruimte. Bagage kan mee achter beide stoelen (maximaal 15 kg) of in twee opbergvakjes met speciale passende Belmont-tassen in de vleugels (elk maximaal 20 kg). Het testexemplaar was bijna 'full specs' uitgevoerd inclusief Garmin G3X met GDU 460 autopilot, voorzien van de altijd geruststellende blauw omrande 'level-knop' om ongewenste vliegstanden snel te kunnen normaliseren. Op de rechterpanelhelft is ruimte voor een iPad voorzien. Op de middenconsole bevindt zich naast de tank- en flapselectiekноп en de handremknop ook een Flybox PR1-P bediening voor de optioneel gemonteerde 'inflight adjustable' Neuform-propeller. Standaard worden driebladige ground adjustable E-props gemonteerd.



De DW200 wordt standaard 'wit' afgeleverd.

TAXIËN

Na het omdraaien van de contactsleutel is het even wachten tot de olie en de cilinderkoppen op temperatuur zijn (minimaal 50° Celsius). Vervolgens ontgrendelen we de handrem en blijkt het taxiën eenvoudig, dankzij een bestuurbaar en geveerd neuswiel. Remmen doe je met een op de middenconsole aangebrachte remhendel. Deze is heel doordacht geplaatst: direct naast de gashendel. Op die manier kan je met één hand bij vol gas geven tegelijk de Beringer-remmen vol indrukken, wat handig is bij short field take-off. De elektrisch bediende Fowlerflaps kennen drie standen: 10° (take-off-setting), 25° and 30° (landing-setting). Ze mogen tot 125 km/h worden geselecteerd.

VLIEGEN

Tijdens take-off wordt een motortoerental van 5.800 rpm aangehouden, waarna het toestel na een acceleratie van ongeveer zeven seconden loskomt van de grond. Daarna kunnen de flaps weer vrij snel naar '0'. Wie vervolgens het boekje aanhoudt, noteert bij 5.500 rpm een optimale klimsnelheid van 110 km/h, waarbij de VSI een pronte 800 + fpm



Tussen vleugels en neus goed verticaal zicht.

(> 4,38 m/sec) laat zien. Vanaf 3.000 ft (914 m) neemt dat bij gelijkblijvende snelheid en toerental af naar 700 fpm (3,5 m/sec). Op 2.400 ft gaan we level vliegen waarbij bij 5.000 rpm en een inlaatdruk van 26.3" een snelheid van 185 km/h wordt opgetekend. De snelheid opvoeren tot 200 km/h verloopt vervolgens heel gelijkmatig. Level vliegend is het zicht over de neus gewoon goed te noemen terwijl ook links en rechts door de plaatsing van de vleugels sprake is van verticaal grondzicht. De besturing is prettig direct, het elektrisch trimmen van zowel het rolroer- als het hoogteroer verloopt via twee knoppen op sticks die met leer zijn bekleed. Ook tijdens steile bochten valt er weinig op de besturing en stabiliteit aan te merken. Wat eveneens geldt voor overtreksituaties. Zowel full flaps als flapless zal de DW200 op het moment van liftverlies bij respectievelijk 86 en 76 km/h goedmoedig de neus laten zakken zonder de neiging om over een vleugel weg te vallen.

LANDEN

Terug in het circuit wordt op downwind de snelheid teruggebracht naar 125 km/h, waarna op base de snelheid verder teruggaat naar 115 km/h en de flaps naar 10° (take-off). Vervolgens houden we op final 95 km/h en full flaps aan om het beton weer te toucheren. En opnieuw blijkt tijdens het terug taxiën naar de hangar het voordeel van het slimme systeem van het bedienen van remhendel en throttle met één hand.

CONCLUSIE

Volgens Juris Libmanis van SIA Smart Aero was er in een ogenschijnlijk verzadigde markt voor MLA-tweezitters nog wel degelijk plaats voor een betaalbaar ontwerp dat geen concessies zou doen aan comfort en prestaties. En hij kreeg gelijk. Want met de DW200 is een MLA in de markt gezet die het door een combinatie van een uitstekende afwerking, prima prestaties en een beduidend beter dan gemiddelde prijs/kwaliteitverhouding wel eens heel erg goed zou kunnen gaan doen. Bijdragend daaraan zijn ook de keuzemogelijkheden uit een groot aantal avionica-opties, een negental interieurkleuropties (allemaal uitgevoerd in met leer beklede stoelen en leren zijpanelen) en meer dan twintig mogelijkheden voor het 'exterieur'. Ook worden een Rotax 912 iS Sport (100 pk) en 914 UL2 Turbocharged motor van 115 pk als optie geboden, naast de standaard gemonteerde 912 ULS van 100 pk. Er wordt geleverd aan twaalf Europese landen.

In oktober werd bekend dat Belmont Aviation BV een DW200 met basic panel aan een Nederlandse klant heeft verkocht. Het toestel gaat naar de op Drachten (EHDR) gevestigde vliegschool FlightLevel. De vliegschool heeft gekozen voor de toekomst door over te stappen van de 450 kg naar de 600 kg MLA-klasse. FlightLevel ziet het Belmont DW200-trainingstoestel "als een grote stap voorwaarts" en zet de Letse MLA in naast twee Diamond Katana's. 🇱🇻 🛩️



Handige plaatsing van gas- en remhendel!



Standaard lederen bekleding..

TOTAALCONCEPT

Het Nederlandse Belmont Aviation BV is opgericht door drie personen die een lange geschiedenis hebben in de kleine luchtvaart. Het nieuwe luchtvaartbedrijf onderschrijft de filosofie van Libmanis volledig en wil zich op meerdere manieren als importeur/dealer gaan onderscheiden door het aanbieden van een totaalconcept van vliegtuig, hangar, vlieg-training (via FlightLevel op EHDR) en financiering. Hiermee wordt volgens Belmont Aviation de klant ontzorgd en hoeft deze niet lang te wachten op het vliegtuig en stallingsruimte.



Nieuw is de mobiele, geïsoleerde hangar die als aanhanger naar het vliegveld wordt vervoerd en geparkeerd. Vervolgens kunnen vier verstelbare steunpoten worden uitgedraaid en is de vliegtuigstalling (voor één toestel) gereed voor direct gebruik. Het gaat om een concept dat nog niet eerder op vliegvelden is gezien. Belmont Aviation biedt daarnaast ook grotere module-hangars aan die gemakkelijk geplaatst kunnen worden op een vliegveld en geen fundering behoeven. Het luchtvaartbedrijf is importeur/dealer voor de Benelux, Ierland en Denemarken.



BELMONT DW200 IN HET KORT

Aantal inzittenden	2
Motor	Rotax 912 ULS (100 pk)
Lengte	6,13 m
Spanwijdte	8,45 m
Hoogte	2,43 m
Breedte cabine	124 cm
Tankinhoud	2 x 60 l
Leeggewicht	320 kg
MTOM	600 kg
Vne	247 km/h
Kruissnelheid	223 km/h
Overtrek clean	86 km/h
Overtrek full flaps (30°)	75 km/h
Startaanloop (flaps t.o. positie)	90-110 m
Startaanloop (15 m obstakel)	200-220 m
Klimsnelheid	876 ft/min (4,38 m/sec)
Landingsrol	120 m
Vliegbereik	1.200 km
Basisprijs	130.000 euro (standard luxe lederen bekleding en BRS)
Internet	belmontaviation.com