

BELMONT AERO DW200

C'è ancora spazio sul mercato per un biposto ala bassa basico, con buone prestazioni e un prezzo di attacco da record? Secondo Belmont Aero, giovane azienda basata in Lettonia (Repubbliche Baltiche) lo spazio esiste, eccome. Basta solo fare conoscere i propri prodotti, cosa resa ultimamente difficile dalla pandemia che ha fermato il settore delle fiere aeronautiche e dei raduni internazionali

Il DW200 presentato nel 2019 a Friedrichshafen



Belmont Aero è un'azienda giovanissima, nata nel 2017 per iniziativa di un appassionato pilota e imprenditore, Juris Libmanis, che ha sviluppato un progetto nato da un team di ingegneri in Repubblica Ceca, creando poi uno stabilimento di produzione in Lettonia, situato pochi km a sud est della capitale Riga. E per entrare in maniera competitiva in un mercato apparentemente saturo come quello dei biposto ala bassa turistici, era indispensabile offrire qualcosa di differente, senza rinunciare a comodità e prestazioni. Nasce così il DW200, aeroplano interamente metallico di costruzione classica, certificato in categoria 600 kg e motorizzato di serie con il Rotax 912 ULS 100 hp: alcune soluzioni sono pratiche e degne di nota, dal canopy su rotaie, ai vani bagagli in fusoliera e sulle ali, ai serbatoi long range, il tutto con un buon livello di finitura.

Costruzione classica

La scocca di fusoliera, interamente realizzata in alluminio con pannelli lavoranti, è caratterizzata da una sezione centrale di ala solidale con la scocca sulla quale si inseriscono le due semiali, mentre il cono di coda ha una pulitissima sezione ovale rastremata. Caratteristi-

co il canopy con telaio in composito e rotaie di scorrimento in avanti per l'apertura: sicuro in volo, non crea problemi di apertura a terra con vento sostenuto. La parte centrale di fusoliera ospita i due piloti con una larghezza totale di 110 cm, i sedili con struttura in composito a nido d'ape sono regolabili e l'impianto di riscaldamento preleva aria calda dalla camera sul terminale di scarico inviandola sia sul parabrezza che in cabina, con distribuzione regolabile. Dietro i sedili un ampio vano bagagli. La parte centrale dell'ala, a pianta rettangolare, supporta le semiali che sono invece rastremate trapezoidali, una soluzione elegante ed efficiente per un velivolo di questa categoria. Strutturalmente sono composte da un longherone principale con solette multistrato, e da un longherone posteriore su cui sono collegati i flap (che si estendono per due terzi dell'apertura) e gli alettoni, le tip sono in composito. Nelle semiali sono installati i due serbatoi del carburante, tra le centine n. 2 e n. 5, ognuno con il proprio tappo,

Lo stabilimento di Belmont Aero è ben organizzato e pulitissimo





Il canopy scorre in avanti su due binari per l'accesso a bordo

sfiato, valvola di drenaggio e galleggiante per i televe; la capacità totale è di 124 litri (90 kg). L'aereo è dotato di un carrello triclo fisso con ruotino anteriore sterzabile collegato alla pedaliera e freni idraulici, ma già lo scorso mese di ottobre ha iniziato i collaudi in volo il modello DW210 dotato di carrello retrattile, che si rivolge dunque a una fascia di mercato più alta. Classici anche i doppi comandi, con aste per gli alettoni e per il profondità, e con fine corsa (regolabili per gli alettoni) direttamente sulle barre di comando, e i cavi in acciaio per il timone, mentre il ruotino è comandato da aste. Trim e flap sono invece a comando elettrico, il trim con un display sul pannello, i flap azionati da una barra di torsione comune e aste regolabili di comando.

Motorizzazione

L'aereo è consegnato in versione base con il Rotax 912 ULS 100 hp, motore che riteniamo in assoluto il più equilibrato, e anche quello che consente al velivolo di mantenere il valore nel tempo. Stesso discorso per il 912iS a iniezione, che però incide sul prezzo di acquisto. Ultima opzione è l'adozione del quattro cilindri flat four UL Power 350is da 130 hp, che per caratteristiche generali, e per il fatto di essere in presa diretta, è destinato, a nostro giudizio, a un pubblico di nicchia. Il 912 è abbinato alla tripala e-prop Durandal con passo regolabile a terra, un'elica robusta e molto efficiente adottata ultimamente da numerosi costruttori, anche nelle versioni quattro e cinque pale per potenze più elevate. I due serbatoi alari da 62 litri ciascuno consentono un'autonomia di oltre 5 ore più riserva, e sono comandati dalla classica valvola selettiva manuale, posta sul tunnel centrale fra i sedili, subito dietro il gruppo manette

In volo

Presentato ad Aero Friedrichshafen nell'edizione 2019, il DW200 è ancora poco conosciuto proprio per la cancellazione nel 2020 della totalità degli eventi fieristici e delle manifestazioni; in compenso ha terminato una intensa campagna di prove in volo nelle mani del test pilot dell'azienda, un volto noto ai nostri lettori: si tratta infatti di Anatoli Perekrjostov, istruttore e ala destra della formazione Baltic Bees, che vola sugli L39. Le forme avviate di fusoliera e la bella e originale ala in tre pezzi, con semiali rastremate, offrono buone prestazioni con il 912 ULS: crociera economica a 190 km/h, crociera veloce a 210 km/h e velocità massima in livellato di 225 km/h, il tutto con fattore di carico utile di +4 -2 g al peso di 600 kg. All'estremo opposto lo stallo clean arriva a soli 73 km/h, con i flap si scende a 66 km/h. Caratteristiche che, unitamente alla capacità dei serbatoi, offrono alla velocità di crociera di 190 km/h un range superiore ai 1300 km, rendendo il DW200 un valido aeroplano da turismo.

I sedili sono profilati e avvolgenti, tra di essi un bracciolo con vano portaoggetti, si nota posteriormente la vasca portabagagli e la semplice finitura



Il test pilot di Belmont è Anatoli Perekrjostov, gregario destro della pattuglia jet Baltic Bees

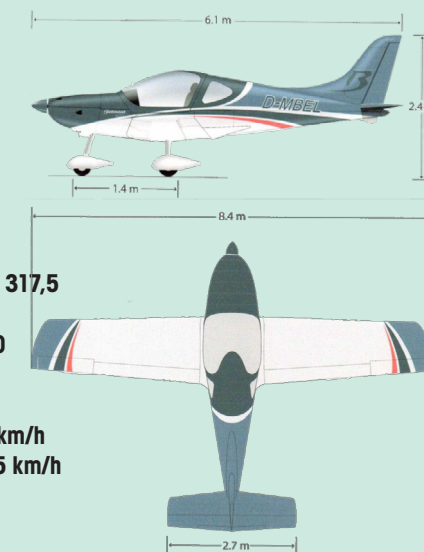
Conclusioni

Un modo nuovo di intendere questa categoria di aeroplani che, nel caso di altre aziende, con modelli già presenti da tempo sul mercato, hanno puntato tutto sul confort, sull'avionica e sulle finiture, proponendo prodotti lussuosi e impeccabili che però hanno costi di acquisto decisamente elevati (arrivare a 150/190.000 euro per un aereo con carrello fisso, ma con motore turbo e avionica digitale allo stato dell'arte è più facile di quanto si possa immaginare). Belmont Aero propone esattamente il contrario: l'aereo ha un'aerodinamica di prim'ordine e quindi prestazioni molto buone, per il resto è comodo e rifinito in maniera pulita, ma essenziale, con lo scopo di contenere i costi generali potendo poi migliorare gli allestimenti in un secondo momento. Notiamo comunque la presenza di piccoli particolari che denotano la cura del progetto: dai pannelli laterali in composito con tasche portacarte/oggetti e bracciolo per l'appoggio, ai sedili ben rifiniti con le asole superiori per il passaggio delle bretelle delle cinture a quattro punti, al telo di copertura. Il prezzo della versione base è, come detto, molto competitivo: 54.600 euro franco fabbrica.

www.belmontaero.com

SCHEDA TECNICA BELMONT DW200

Aperture alare **m 8,44**
Lunghezza **m 6,1**
Altezza **m 2,42**
Superficie alare **mq 10,38**
Motore **Rotax 912 ULS**
Elica tripala **E-props Durandal**
Peso a vuoto basico **kg 298**
Peso a vuoto con paracadute **kg 317,5**
Peso massimo bagagli **kg 15**
Peso massimo al decollo **kg 600**
VNE 256 km/h
Velocità massima **225 km/h**
Velocità di crociera al 75% **210 km/h**
Velocità massima flap estesi **135 km/h**
Velocità di manovra **172 km/h**
Velocità di stallo clean **73 km/h**
Velocità di stallo land **66 km/h**
Corsa di decollo (ost 15 m) **175 m**



Il DW200 in decollo: in evidenza la pulizia delle linee e i flap estesi per due terzi dell'apertura



Juris Libmanis (a destra) e Roman Kalasnikov, rispettivamente CEO e responsabile tecnico di Belmont Aero

Cockpit semplice ed essenziale, sulla mensola centrale il comando elettrico flap e le leve per la climatizzazione

