



Diamanten huwelijk

WORDT HET DE NIEUWE DIESEL-DIAMOND VOOR DE DIAMOND-FLYERS?

Bert Kramer en Karel Hammer hebben met hun 'Stichting Diamond Flyers' een uniek systeem ontwikkeld voor privé-piloten om voordelig (en dus veel en ver!) te kunnen vliegen. Een soort timesharing, gekoppeld aan een slim Amerikaans reserveringssysteem. We zijn op Lelystad om de nieuwe Diamond DA40-TDI, met de Thielert-diesel, aan de tand te voelen, die wellicht volgend voorjaar onder dit systeem gaat opereren. Maar tussendoor is er alle tijd om het systeem te expliceren.

Thielert schrijft Jet A1 voor, al zou het toestel keurig op autodiesel kunnen lopen. Iets beter zelfs: omdat deze vetter is, zou het beter zijn voor met name de bewegende delen in de pomp. Men wil echter de verantwoordelijkheid niet aan dat pilooten, omwille van een paar centen, aan de gang gaan met vuile jerrycans en trechttertjes.



Eerst een stukje geschiedenis misschien? Bert Kramer: "Oké, in 2001 zijn we begonnen, Karel Hammer en ik. Samen hebben we de Diamond Flyers opgezet. We hebben nu 33 leden voor onze Super Dimona en voor de nieuwe Thielert-Diesel-Diamond hebben we al zo'n dikke twintig gegadigden. Het principe is dat men een vast entreebedrag betaalt, daarmee mede-eigenaar wordt en vervolgens tegen een heel lage uurprijs kan huren." Hoeveel dan? "25 euro 'droog' voor de Super Dimona, en naar schatting 50 euro 'nat' voor de nieuwe Diesel-Diamond."

Systeem

Voordelig, ja. En het concept blijkt te werken?

"Boven verwachting! Logisch ook, het is 't beste van twee werelden. We hebben zelfs lagere kosten dan een club en tegelijkertijd de efficiency van een verhuurbedrijf. Dat komt door een tweede fenomeen, de Amerikaanse internetsite www.aircraftclubs.com. Dat kun je zelf niet bedenken, zo handig als die Amerikanen die site geconstrueerd hebben. Je kunt elk denkbaar toestel daarmee vlekkeloos plannen. Wil je een bepaalde vlucht maken, dan log je in vanuit je luie stoel, je kijkt wanneer een toestel vrij is en reserveert het vervolgens. Ook het onderhoud wordt on-site bijgehouden. Je kunt mekaar bovendien rechtstreeks vanaf de site e-mails sturen, foto's en nieuwsbulletins plaatsen. Reuze makkelijk."

Dijk van een diesel

Als één toestel geschikt is voor het systeem Diamond-Flyers, dan is het wel de nieuwe Diamond 410. Dat vanwege het lage verbruik, hoge comfort en een simpele 'fool proof' bediening.

Het gaat natuurlijk allemaal om die motor en het wonderwerk dat de Thielert-fabriek daarmee heeft verricht in combinatie met de 1.6 reductiekast en de drievladsprop. Allereerst opvallend: het totaal ontbreken van trillingen, met name in de start. Geen uit z'n hun voegen trillend dashboard en natuurlijk ook een opvallende rust daarna. Hoewel het toestel in de start opmerkelijk veel inertie te overwinnen heeft en niet spectaculair klimt (een keurig 800 fpm bij drie personen en 3/4 tanks) reageert het in de horizontale vlucht wel heel vlot op snelheidswensen van de piloot. 80, 100, 110, 120, het staat er allemaal zo, en omgekeerd, met een klein schuifje aan de enkele handle (de computer doet alles, geen leunen, geen CVV, alleen maar gassen met die hap).

Fabrieksvlieger Schwarzeimer wijst daarbij telkens op de spectaculaire verbruikscijfers op de display van de fuel-computer: 2,4 gallon, nog geen tien liter per uur bij 80% vermogen, en dan toch nog meer dan 100 knopen op de klok!

Het weer speelt niet mee, en tijdens de eerste vlucht die ik achterin (wel lekker ruim!) mee maak krijgen we behoorlijke opdonders. Ik kan het comfort daarom niet goed beoordelen, maar al ik vervolgens zelf vlieg slaag ik erin om een minuut lang uit turbulentie te blijven en dan is het toestel opmerkelijk stabiel.

Heel opmerkelijk is dat het vliegtuig zo dociel is in de overtrek. Met volle flapjes en loeiende stallwarning blijkt het zelfs onder de opgegeven stalspeed nauwelijks te shaken of te schokken, laat staan om enige neiging te hebben om over links of rechts weg te vallen. Het vliegtuig blijkt zelfs nog te reageren op de ailerons, die Jörg Schwarzeimer driftig blijft beroeren (een merkwaardige manier van doen, die buiten Oostenrijk toch doorgaans afgeraden wordt. Maar de man zal met zijn 1.500 uur op het toestel toch wel weten wat hij doet).

Als ik het bij de tweede vlucht zelf doe, zie ik tot mijn verwondering de VSI op zes uur staan, terwijl aan het gedrag van het toestel weinig te merken valt. Hij zakt simpelweg door als een achterlijke, maar blijft z'n stand en z'n bedienbaarheid goeddeels behouden. Bijna link, zo ongemerkt als dat 'stallen' verloopt. Eerlijk is eerlijk: een extreem diepe stall wordt gezien het rukwinderige weer en de lage wolkenbasis niet uitgevoerd.

Door de relatief korte vleugel, die op snelheid berekend is, reageert het toestel fijn direct en ook vindt het heel makkelijk snelheden. In de landing houden we er een dikke 75 knopen op, vanwege het viagerige weer en die ekelige rotor waar je op Lelystad bij oostenwind nu eenmaal altijd rekening mee moet houden...

KLEINE LUCHTVAART *Goof Bakker*



De kostenvoordelen van een diesel zijn eenvoudig te onthouden: JET-A1 kost de helft en het verbruik is eveneens de helft. Bovendien is de motor in aanschaf nog eens 10.000 euro goedkoper dan een Lycoming.

Minder dan drie
gallon per uur (2,7)
bij 1.840 toeren...



Voordeel

Hoe werkt het nou in de praktijk? Bert: "Mensen blijken door die lagere variabele kosten makkelijker wat langere vluchten te maken. Bij 50 euro per uur wordt het zondagse polderrondje dan ingeruild voor een warme lunch in Luxemburg. Decadent misschien, maar wel te gek leuk. De Dimona heeft in het eerste jaar maar liefst 750 uur gevlogen. Op Texel wilden ze ons al een oorkonde geven voor het meest 'geziene' toestel. Maar er zijn eigenaren al veel verder geweest. Lugano, rondje Matterhorn, dat soort dingen."

Karel: "De status van een 'eigen toestel' moet je ook niet onderschatten. 'Ik heb een vliegtuig', dat klinkt toch goed op een verjaardagsfeestje, nietwaar? Maar zonder gekheid: je kweekt er ook eens stukje betrokkenheid mee. Een huurtoestel pleur je in de hangar en je gaat aan het pils, maar een toestel van jezelf, ook al is het met dertig mede-eigenaren, is toch een ander verhaal. Daar haal je een natte lap overheen. Slordigheid, daar hebben we

met de motorglider nog geen enkele last van gehad. En ik verwacht minstens hetzelfde met de diesel."

Reistoestel

Waar richten jullie je op? "De diesel is toch nog veel meer dan de Dimona een reisvliegtuig. 120 knopen en dat bij 80% vermogen, en dus pakweg 2,5 gallon per uur. Belachelijk laag. Zeker met vier riante zitplaatsen. Zo komen echt grote toertochten door heel Europa binnen bereik van onze leden."

Maar het is wel een wat gecompliceerder toestel dan een Dimona, toch? "Klopt, maar door de één-hendel-vermogensbediening en het volledig geautomatiseerde motormanagement is eigenlijk nog simpeler te vliegen. Bovendien: de opleiding hebben we in eigen hand! Bert en Karel zijn beiden instructeurs, dus we kunnen aspirant-vliegers trainen en type-raten op onze eigen toestellen. Er zijn zelfs plannen voor een FTO-constructie, om ook IFR te kunnen trainen."

Sjoemelen...

En als iemand nu sjoemelt in de verhuur? Een vliegtuig te laat terug brengen? "Komt zelden voor, maar dan is een therapeutisch gesprek meestal voldoende."

Mis je nou echt niks bij deze constructie? Een clubgebouw misschien? De onderlinge verbondenheid van een vliegclub? "Contacten zijn er genoeg. We organiseren geregeld clubavonden. Eentje over noodlanden is net geweest, een RT-opfrisser en een rondleiding bij DutchMill staan op het programma. Bovendien: er zijn twee perfecte restaurants op Lelystad, met heerlijk eten, drinken en prima bediening. Daar zit ik liever dan op een morsige driezitsbank met een thermoskan koffie", lacht Bert, en hij hapt soepel weg in een exquisite broodje zalm...

INFO DIAMOND FLYERS: BERT.KRAMER@ML.UNISYS.COM

FOTO'S: GOOF BAKKER
E-MAIL: GOOFBAK@PLANET.NL