



DISTAR SAMBA MAAKT INDRIJK

Dansen op de wolken

Iedereen kent Samba als een Braziliaanse dans. Snel, beweeglijk, sierlijk. Een toestel dat deze naam draagt wekt dus hoge verwachtingen

Het toestel in kwestie, een ultralight van het merk Distar, bestaat al sinds 1999, maar heel recent is de verbeterde versie, de Samba XXL, ook toegelaten om met een OO-registratie te vliegen. Het is gebaseerd op de motorzwever 'Lambada' – die andere Zuid-Amerikaanse dans. En zoals zal blijken: het zweven zit in de genen.

SIERLIJK

De Samba is een toestel dat gezien mag worden. Misschien een beetje gedrongen, en daardoor straalt het niet erg veel snelheid uit. Maar hoe zeg je dat... 'schijn bedriegt', of ook 'stille waters' enzovoort.

In elk geval zal niemand ontkennen dat het een sierlijk toestel is. De lijnen kloppen, en de winglet(-jes) maken het geheel van tip-tot-tip af. Alleen jammer dat dit vliegtuig van importeur Kris Cools nog geen 'pants' heeft rond het landingsgestel. Dit is in de eerste plaats om de strenge gewichtseisen te halen waaraan een ULM moet voldoen om gecertificeerd te worden. Want het is een publiek geheim dat de meeste ULM's sterk aan 'overgewicht' lijden.

Op de Friedrichshafen staan soms 'ULM's' te koop met een leeggewicht van 330 kilo... zonder opties. Dat is niet het geval met deze danseres. Het toestel dat we hier vliegen weegt, met parachute, verstelbare prop, radio, transponder en een GPS, amper 289 kilo. Dit maakt het mogelijk om met twee

inzittenden en een uur brandstof binnen het wettelijke maximale gewicht van 472,5 kilogram te blijven. In de Verenigde Staten wordt hetzelfde toestel als LSA verkocht, en daar krijgt het een MTOW van 520 kilo mee.

EXTRAS

Veel andere opties dan hierboven opgesomd zijn er niet. Je kunt nog voor een tweede brandstoftank gaan. Daarmee voer je honderd liter Mogas mee in plaats van vijftig,

en kun je maar liefst zes uur hangen – veel meer dan de meeste piloten ooit nodig zullen hebben. Als je geen hangarruimte hebt is er de optie om het toestel te demonteren, en mee te nemen in een trailer. Twee personen hebben echter wel drie kwartier nodig voor montage of demontage.

Plaatsnemen in het toestel vergt enige handigheid. Eerst moet je een grote stap te nemen om op de vleugel te stappen zonder de flaps te raken. Daarna dien je je op je



LINKS Door de brede cockpit oogt het toestel vanuit deze hoek een beetje gedrongen, maar daardoor hebben piloot en passagier wél voldoende schouderuimte. **BOVEN** Het vliegtuig heeft zeer mooie lijnen. Hier is goed te zien dat de vleugel aan de tippen een beetje naar boven krult.

"De snelheid die we bereiken, ligt volledig in het gebied van grotere toestellen. Maar liefst 230 kilometer per uur, of bijna 125 knopen, worden vlotjes gehaald."

plek laten glijden, terwijl je oplet niet op de stoelbekleding te stappen.

Eenmaal geïnstalleerd, zit je best comfortabel. Voetenstuur noch stoel zijn verstelbaar – piloten moeten dus hun zithouding met kussens regelen. Ook de rest van het interieur is van luxe ontdaan. Het rechtstreekse gevolg is een laag gewicht, en een scherpe prijs. Niet dat het zitcomfort daarom minder is, integendeel. Je ligt lichtjes in de kuipstoeltjes, en met mijn 1,84 meter had ik nog ruim voldoende hoofdruimte. Ook de schouderruimte is voldoende. Kortom: met twee volwassenen kun je comfortabel plaatsnemen.

VERBAZENDE PRESTATIES

Opstarten is zoals met iedere andere Rotax motor slechts een kwestie van de sleutel omdraaien. Taxiën is eenvoudig met het stuurbare neuswiel, maar de 'handrem' op de stuurknuppel is wel even wennen. Voor ULM's is dit een normale manier om op de snelheid te verlagen, maar als PPL-piloot was m'n reflex toch om de 'teenremmen' te zoeken. In ieder geval is deze handrem zeker niet minder efficiënt. Maar wel lichter én goedkoper. Gelukkig is er weinig verkeer in Avernas, want de lenteszon zorgt snel voor een verhitte cockpit. Zodra de gashendel tot het dashboard geschoven wordt, is het kwestie van seconden tot we vliegen. Als motorpiloot blijft het verbazen hoe snel een ULM klimt: zelfs op deze warme dag, en bij het maximale gewicht, zitten we ruim boven de 1000 voet per minuut. Na de eerste honderd meter laten we de neus even zakken om beter voor ons te kijken, en in 'cruise climb' gaan we naar 2500 voet om wat manoeuvres uit te voeren. Zowel steep turns als stalls – clean en dirty – zijn non-events. In de steep turn is het heel eenvoudig om de neus mooi op de horizon te houden en het hele rondje gecoördineerd te vliegen. Tijdens de stalls is er geen tendens om naar

één of andere richting weg te vallen. De rechter vleugel is door de ene benzinetank wel iets zwaarder, en je voelt dat deze wat doorhangt, maar voor dit problematisch kan worden heb je al lang de overtrek hersteld. Na deze manoeuvres is het tijd om de kruissnelheid uit te proberen. Een wielkje op het dashboard verinst de propeller van deze ULM. Eenvoudig, licht, goedkoop en het doet wat het moet doen, maar ik had toch liever een iets stevigere controle gezien. Het zal wel liggen aan m'n PPL-aard die bovenkomt. De snelheid die we bereiken ligt volledig in het gebied van grotere toestellen, en is zelfs beter dan vele Cessna's. Maar liefst 230 kilometer per uur, of bijna 125 knopen, worden vlotjes gehaald. We kunnen het erover eens zijn dat ook de snelheid van de Samba overeenkomt met de gelijknamige dans. Wat je er bij deze snelheid wel moet accepteren is dat het toestel redelijk nerveus reageert. Ook is iedere beweging in de lucht goed voelbaar. Vele piloten zullen er

waarschijnlijk voor kiezen om iets minder snel te vliegen, maar wel met meer comfort en een lager verbruik. Niet dat de Rotax dorstig is – met bijna 230 km/h verbruikt deze slechts dertien liter per uur. (1 op 18!)

ZWEVERS-DNA

Naast sierlijk en snel was 'wendbaar' beweerdelijk de derde goede eigenschap van de Samba, en die testen we in circuit. Het toestel is afgeleid van een motorzwever, en die afkomst verraadde zich nog in een glijgetal van 1 op 18. Voor een motorvliegtuig lijkt dit misschien niet relevant, maar het toont wel de efficiëntie van het ontwerp, en het is een bijkomende veiligheid in geval van een motorproblemen. Je hebt immers meer tijd om een geschikt terrein te vinden, en dit moet niet recht onder je liggen. Het nadeel van een dergelijk glijgetal op een laagvleugel is dat het toestel lang uitzweeft wanneer je op final te snel vliegt.

Gelukkig werken de grote flaps als



remkleppen, en door het lage gewicht van een ULM heeft de Samba weinig inertie. Het toestel vertraagt dus sterk zodat heel precies tegen vijftig kilometer per uur de touchdown gemaakt kan worden. De ultieme demonstratie van wendbaarheid werd gegeven door de instructeur naast me. Om te goede eigenschappen te demonstreren, zet hij op circuithoogte de motor uit. Slik. Als motorpiloot begin je spontaan te zweten wanneer je op duizend voet de schroef van je toestel stil ziet staan, zelfs wanneer je weet dat het landingsterrein vlakbij is. Maar zonder problemen wordt het toestel vlak na de baandrempel van de driehonderd meter korte piste neergezet. De commando's zijn scherp en direct en het toestel doet écht wel wat de piloot wil dat het doet.

Conclusie: Sierlijk, Snel, en Wendbaar. Samba is in Brazilië een democratische vorm van ontspanning. We gaan niet beweren dat deze Samba 'voor iedereen' is, maar in ieder geval is het vliegtuig goedkoper dan vele andere moderne ULM's. Er is al een Samba zonder opties vanaf 68.000€, zonder BTW. Volledig uitgerust zoals gevlogen komt deze op 97.500€ BTW inclusief. Een uiterst scherpe prijs voor de geboden prestaties!



BOVEN Niet meer dan absoluut noodzakelijk. **ONDER** Een voorbeeld van gewichtsreductie is deze remhendel. Om de parkeerrem te gebruiken, draai je de moer onderaan aan.

Tekst en beeld **Peter Snoeckx**

advertentie

180_{pk} + 200_{liter} + 4_{pob} = 115_{kts} á €180_{/uur}

LYCOMING O-360 MOTOR
180 PK
KRUISSNELDHEID 115 KTS

GARMIN GNS-430
MODE-S TRANSPONDER
ELT
BLUETOOTH
EXTRA 8,33 KHZ RADIO

DAKRAAM
LONG-RANGE TANKS
AVGAS 100 LL OF MOGAS

REIMS CESSNA F-172M SUPERHAWK
BOUWJAAR 1975
OVERHAULD

NACHT VLIEGEN

VERHOOGD START GEWICHT
1156 KG MAX. TAKE-OFF MASS

4 ZITPLAATSEN
EXTRA RUIM BAGAGERUIM

TOST SLEEPHAAK
38 LUCHTRECLAME LETTERS
OF EEN BANNER VAN 110M²

PH-WCM

Teuge Airport - NL-ATO-243/1 - info@vandeunteaviation.nl - 055-3230553