

Luchtfoto van Diamond Aircraft in Wiener-Neustad. De grijze productiehallen (Diamond Composites) zijn goed zichtbaar op de foto. In het tweede gebouw van links is Diamond Maintenance gevestigd. (Foto: Diamond Aircraft)

# 2004-2007: Diamond Aircraft revisited

**De Oostenrijkse vliegtuigbouwer Diamond Aircraft wil het Cessna, Cirrus en Piper Aircraft moeilijk maken. Die opzet lijkt te slagen dankzij een eigzinnige aanpak waarbij het succes mede wordt bepaald door de combinatie van aalgladde kunststoffen vliegtuigrompen, dieselmotoren en digitale cockpits. Piloot en Vliegtuig nam in 2004 een kijkje tijdens de opening van de nieuwe fabriek van Diamond in Wiener-Neustad. Drie jaar later volgt een tweede bezoek als de mogelijkheid zich voordoet de nieuwe DA-42 Twin Star (PH-DTS) voor Wings over Holland mee over te vliegen.**

**Even terug** in de tijd. De basis voor het huidige Diamond Aircraft wordt in 1981 gelegd door Wolf Hoffmann met diens H36 Dimona, een kunststoffen motorzwever. Hoffmann Aircraft (HOAC) wordt in 1985 een volle dochter van Simmering-Graz-Pauker AG (SGP), wat leidt tot de komst van de Dimona MK II.

In 1987 verhuist de onderneming naar Wiener-Neustad, waar de HK 36 Super Dimona ontwikkeld wordt. Een nieuwe productieh

maakt seriebouw mogelijk.

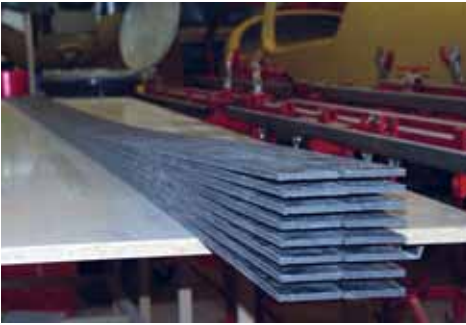
In 1991 volgt overname door Diamond Aircraft Industries, die er in slaagt de Dimona tot een kaskraker te maken. Ook de HK36R Super Dimona (die in Amerika als HK36R Kataka Xtreme verkocht wordt) draagt bij aan dit succes.

Nadien worden de DA40-180 Star, de DA40-Tdi en DA-42 Twin Star ontwikkeld. Diamond heeft daarmee een aantal concurreren-

de vierpersoons vliegtuigen in huis. Recente ontwikkelingen zijn de eenmotorige D-Jet en de nieuwe DA-50 Super Star. Dit nieuwe vijfpersoons vliegtuig krijgt een enorme binnerruimte en zal tijdens Aero 2007 in Friedrichshafen al vliend te zien zijn.

## **Composieten**

Sinds januari 2004 beschikt Diamond over een nieuwe fabriek (Diamond Composite)



**Dit wordt een hoofdlijger voor een vleugel. Koolstofvezel is volgens directeur Dries momenteel maar mondjesmaat te krijgen omdat Airbus en Boeing vrijwel alles opkopen.** (Foto: Diamond Aircraft)



**Als het aan Diamond ligt tankt de hele luchtvaartwereld straks diesel. Detailopname van de driedelige tank van de DA-42 Twin Star. In elke vleugel zit er een, goed voor in totaal 197 liter brandstof.**



**Horizontaal stabilo in wording.** (Foto: Diamond Aircraft)



**De laminaatlagen zijn aangebracht, de romp is klaar om de oven in te gaan. In dit stadium van het productieproces wordt in tweeploegendienst gewerkt. Ploeg 1 lamineert, en ploeg 2 ruimt op en maakt de mallen klaar voor ploeg 1.** (Foto: Diamond Aircraft)



**De deuren in de neus van de DA-42 Twin Star hadden oorspronkelijk twee scharnieren. Het werden er uiteindelijk vier met het oog op een grotere stijfheid van de neus.**



**Dit wordt DA-42 42.229 en uiteindelijk de PH-DFB voor de Dutch Flight Academy op Eelde. In de achterliggende twee jaar zijn alleen al in Nederland tien eenmotorige DA-40 Tdi's met dieselmotor geleverd en vijf Twin Stars met dieselmotor. De PH-DFB arriveert (c/n 229) eind maart, medio mei volgt een zevende Twin Star voor de Nederlandse markt.**



**Diamond doet er alles aan om de productie zo hoog mogelijk op te voeren vanwege het welgevulde orderboek. Eind januari 2007 konden de contouren worden waargenomen van c/n 305 van de DA-40 TDI en c/n 319 van de DA-42 Twin Star.**



**Dit begint er op te lijken: de contouren van een Twin Star in wording.**

**Hier wordt volop geassembleerd. Het blijft zichtbaar woekeren met beschikbare ruimte.**



**Om het werken aan de vliegtuigen vlak voor aflevering te vereenvoudigen, wordt gebruik gemaakt van een draaischijf. Scheelt ruimte en is uitermate efficiënt. Hier wordt de PH-DTS aan een laatste afleveringsinspectie onderworpen.**

waarin tot drie vliegtuigen per dag kunnen worden gemaakt. De productiefaciliteiten met een vloeroppervlak van bijna elfduizend vierkante meter werden in 2003 in recordtempo uit de grond gestampt. Tussen eerste paal en de ingebruikname eind januari 2004 lagen slechts zeven maanden. Feitelijk zette de fabriek de Oostenrijkse overheid voor het financiële blok. Diamond-directeur Christiaan Dries: "Wij hebben gewoon tegen de overheid ge-

zegd: 'als jullie niet meewerken, wijken wij uit naar onze andere fabriek in Canada of naar het oosten.' Dat dreigement werkte." Dankzij een stimuleringsprogramma kon een deel van het 38 miljoen euro kostende project via subsidies worden bekostigd.

De nieuwe dieselgeneratie DA40-TDI en DA-42 Twin Star sloeg zo aan dat Diamond binnen drie jaar na opening van de fabriek de D-Jet in Canada moest ontwikkelen, en er zelfs

een nieuwe Chinese fabriek (zie kader) uit de grond moest worden gestampt.

De beoogde productie van drie vliegtuigen per dag in Wiener-Neustadt werd begin 2007 nog niet gehaald. Tien vliegtuigen per week is momenteel de score: drie eenmotorige DA-40 TDI's en zeven tweemotorige DA-42 Twin Stars. De rest van de modellen wordt in Canada geproduceerd.



*Hoort bij Diamond als sneeuw bij de Oostenrijkse winter: Elisabeth Finck. Telt 64 levensjaren, begon bij HOAC en heeft inmiddels 12.000 opgetekende vlieguren. Denkt niet aan haar pensioen maar nog steeds aan ferryvluchten voor Diamond Aircraft. In het Katana-café bevindt zich een gigantische wand met tijdschriftcovers. Toevallig detail: rechts van Elisabeth een vijf jaar oude Pilot en Vliegtuig-cover uit januari 2002 met een coververhaal over de eerste DA40-180 in Nederland.*

*Diamond-directeur (en vooral piloot) Christian Dries verwelkomt gasten niet zelden persoonlijk in het inmiddels vermaarde Katana-café bij de fabriek. Hier heft Dries (links) het glas met Kris van den Bergh van de Sabena Flight Academy (SFA) dat voor de IR training in België een DA-42 bestelde. Ook Sabena Airline Training Center (SATC) bestelde voor de Amerikaanse school op Falcon Field Airport in het Amerikaanse Mesa zes Diamond DA20-C1's, vier DA40's en drie DA42 Twin Stars.*



*Hieraan wordt volop gewerkt met het oog op de wereldwijde ontwikkelingen: een FNTP II-simulator. De DFA op Eelde werkt met een vergelijkbaar presterende simulator van Alsim. In de huidige generatie simulators wordt fictie in een oogwenk feit door de realistische weergave van systemen en 'scenery'.*

## Chinese joint venture

Diamond richtte eind 2006 met drie Chinese partners een joint venture op onder de naam 'Shandong Bin Ao Aircraft Industries



Co. Ltd.' Shandong gaat de eenmotorige DA-40 Diamond Star onder zowel de regels van de Europese veiligheidsorganisatie EASA als de Chinese civiele luchtvaartautoriteiten produceren voor de Chinese markt en de Aziatische regio. Consequentie van de overeenkomst: Chinese medewerkers moeten in Wiener-Neustad de productie en assemblage van het vliegtuig onder de knie proberen te krijgen.



## Lamineren

Diamond staat voor kunststof. Dat resulteert in lichte, aagladde en oersterke constructies. Diamond heeft hier de nodige ervaring. Maar vanwege het werken met ongezonde, vluchtige kunststoffen, is bij Diamond Composite veel aandacht besteed aan het werkklimaat. In de werkplaats waar met laminaat gewerkt wordt, wordt de lucht iedere tien minuten verversd en gefilterd. Diamond heeft daarnaast de ergonomie ver doorgevoerd. Onderdelen van de productie die stank- of lawaaioverlast veroorzaken, zijn gescheiden van de stillere werkzaamheden.

Het begin van iedere Diamond is de lamineermachine. De lagen laminaat worden vacuüm gezogen bij een druk van 600 tot 900 hPa. Nadat alle onderdelen passend zijn gemaakt, verdwijnt het vliegtuig in een van de drie ovens. Na achttien uur sudderen bij een temperatuur van tachtig graden Celsius zijn alle onderdelen uitgehard. Na het uitharden wordt het toestel in een van de drie spuitcabines voorzien van een hoogwaardige polyurethaan-laag. Deze verf zorgt niet alleen voor een glad oppervlak, maar beschermt ook de onderliggende harsen tegen UV-straling.

## Efficiënter

Tussen de eerste laminaatlaag voor een DA-40 en het luchtwaardige eindproduct lag in het begin een bouwtijd van bijna 800 uur. Dat is inmiddels fors teruggebracht. Gerekend vanaf de eerste laminaatlaag in een mal tot de laatste veeg met een polijstdoek in het aflevercentrum, duurt de productie van een DA-42 Twin Star ongeveer acht dagen. De eenmotorige DA/40 Tdi staat tegenwoordig na zes dagen vliegklaar op het platform. ✂

## De ferryvlucht

Op de heenweg nam de reis van Lelystad naar Wiener-Neustad ruim zeven uur in beslag: per auto naar Düsseldorf, van Düsseldorf met Air Berlin naar Wenen, in Wenen met de taxi naar Wiener-Neustadt. Terug ging aanmerkelijk vlotter.



*Inspectie volbracht, papieren getekend en vliegtuig betaald. Klaar voor vertrek van LOAN direct EHLE. De PH-DTS is er klaar voor.*

*De DA-42 is een vlotte klimmer. Zelfs met drie man aan boord, volle tanks en de nodige bagage wordt FL 100 (3.048 m) in no time bereikt. Prachtig uitzicht boven een besneeuwd bergachtig landschap. Dit is vliegen op z'n mooist.*



*All IFR: glass cockpit van Garmin, de G1000.*



*Het Primary Flight Display (PFD) spreekt klare taal: IFR op FL 100 met een kruissnelheid van 132 KIAS en een TAS van 149 kts (276 km/h). Zelfs bij scherp licht is het panel uitstekend af te lezen.*



*Het Multi Function Display (MFD) vertelt op hetzelfde moment dat de bijbehorende Ground Speed (GS) 157 kts (291 km/h) bedraagt dankzij 19 kts (35 km/h) staartwind. De motoren draaien daarbij op 75% vermogen bij 2.100 rpm en een verbruik van 5.6 gph (rond de 21 liter diesel per uur per motor).*



*Hoewel de voorste stoelen niet verstelbaar zijn (de rudderpedalen wel) begint het zitvlak pas na bijna drie uur signalen af te geven dat er verpozing nodig is. Tot die tijd blijft het zitcomfort hoog en de cabineomgeving aangenaam.*



*Missie volbracht. Na 3:30 uur landt de PH-DTS op Lelystad na een low pass. Afgelegde afstand: 572 nm (920 km).*

## Nederland

### Pilot Career Day

Op vrijdag 4 mei 2007 wordt op initiatief van LTEC de eerste LTEC Pilot Career Day georganiseerd. De organisatie is in handen van DECC Facilitair Amsterdam en de Hogeschool van Amsterdam/Aviation Studies. De LTEC Pilot Career Day moet uitmonden in een jaarlijks terugkerende kennis- en vakbeurs voor piloten, de betrokken opleiders en begeleiders. Tijdens deze 'Career Day' worden piloten, maatschappijen, media en kenniscentra bijeen gebracht. Het accent zal daarbij liggen op het overgedragen en/of vergroten van kennis en wederzijds begrip. De dag is ook bedoeld om onder-

linge banden te versterken. Het vergemakkelijken van de communicatie tussen piloten en mogelijke werkgevers zal een van de belangrijkste effecten van deze dag(en) moeten zijn. Daarnaast richt de focus zich op het vergroten van kennis op het vakgebied en de periferie. Met de dag wordt een platform geboden waar partijen elkaar kunnen ontmoeten en informeren. Hierdoor kunnen piloten zich beter voorbereiden op een betrekking, en kunnen maatschappijen zich beter profileren als werkgever. ■

ANVULLENDE INFORMATIE:  
WWW.LTEC.AERO

### Open Dag Lelykopters

Op zondag 18 maart houdt Lelykopters in samenwerking met HeliCentre van 10:00 tot 17:00 uur een open dag aan de Arendweg 33 op vliegveld Lelystad. De dag staat in het teken van verschillende mogelijkheden om tot helikopterpiloot te worden opgeleid. Ook wordt voorlichting gegeven over de mogelijkheden na het behalen van het brevet. Bij Lelykopters worden de opleidingen volgens

een strak schema verzorgd, in combinatie met een grote dosis gezelligheid. Over het algemeen werken de meeste cursisten tegelijkertijd aan zowel de theoretische als de praktische opleiding. De opleiding wordt gegeven in de Robinson R22-helikopter, het meest gebruikte lestoestel ter wereld. ■

AANVULLENDE INFORMATIE WWW.LELYKOPTERS.NL OF WWW.HELICENTRE.NL



Sorry, but I am a slow eater

### Ingezonden

Hier een opmerking van een ex-Beech-dealer en oud en verstoekt Bonanza-vlieger over het ingevoegde stuk tekst op blz. 37 van de Piloot en Vliegtuig van afgelopen februari. De gecrashte Bonanza A36 zou voor de crash MOGAS getankt hebben. Hoewel de TCM IO-520- en 550-motoren beide een beperkte tijd op MOGAS mogen werken, is het brandstofsysteem van de Beech Bonanza absoluut niet geschikt voor het gebruik van deze brandstof. De Bonanzas hebben 'bladder-tanks', gewapende rubber zakken, waarvan het rubber kan oplossen indien men MOGAS in plaats van AVGAS gebruikt. Het gom (opgelost rubber) verstopt dan de brandstofleidingen en/of inspuitsproeiers met een zeer grote kans op motorstoring tot gevolg.

Enrico Evers, Harderwijk

### DA-42 Twin Star gelauwerd



De redactie van het gezaghebbende Amerikaanse Flying Magazin heeft de DA-42 Twin Star van Diamond Aircraft uitgeroepen tot het beste vliegtuig van 2006. Ook het eveneens Amerikaanse Aviation Consumer Magazin roemde het dieseltwinconcept evenals het befaamde Robb Re-

port dat de kwalificatie 'Bests of the Best' vergaf. Eerder noemde het blad Popular Science Magazin de Twin Star als een van de honderd beste technologische ontwikkelingen. ■

AANVULLENDE INFORMATIE: TEL.: (0320) 28 82 60 EN INTERNET: WWW.WINGS-OVERHOLLAND.NL

### Uitbreiding Luchthaven Teuge

Luchthaven Teuge is midden januari begonnen met de eerste fase van de uitbreiding van het vliegveld. Hierbij wordt de start- en landingsbaan van 700 naar 1.199 meter verlengd. Ook wordt in de loop van het jaar de eerste paal geslagen voor een nieuw stationsgebouw, en wordt gewerkt

aan de realisatie van een bedrijventerrein aan het nieuwe platform. Als alles meezit, is de baanverlenging medio april een feit. Tijdens de renovatie zal de luchthaven in april gedurende tien dagen vrijwel geheel gesloten zijn voor luchtverkeer. ■

# opleiding

DOOR: RUUD VOS

**De Dutch Flight Academy op Eelde (DFA) is een relatief kleine vlietschool die momenteel plaats biedt aan ongeveer veertig studenten. In gesprek met Jan Smit en Anne-Christine Dreue over een in 2000 opgericht opleidingsinstituut waar achter de schermen zich meer afspeelt dan achttien maanden vliegtechnisch opleiden alleen onder leiding van acht instructeurs.**

## Dutch Flight Academy:

**De PH-DFA tijdens een vlucht boven de Waddenzee. (Foto: DFA/Frank Visser)**



**Drs. Jan Smit** (manager/head of training) en ir. Anne-Christine Dreue (magager/chief ground instructor) hebben een verleden in de luchtvaart. Smit werkte jarenlang als luchtvaartpsycholoog op Soesterberg, Dreue kwam via omwegen in de olie-industrie met een ATPL terecht in de cockpit van een Beech B200. Gezamenlijk zetten ze hun schouders onder een toch wel unieke opleiding waarin twee V's met een hoofdletter geschreven worden: Vorming en Veiligheid.



### Vorming

"Je hebt hier te maken met jongeren die net van school komen", zegt Anne-Christine Dreue. "Die moeten nog gevormd worden. Daar in gaan we vrij ver. We brengen ze niet alleen stiptheid bij, maar soms zelfs tafelm-

nieren. En komt er iemand te laat in de les, dan moet daar wel een heel erg goede reden voor zijn. Want half negen is half negen, en niet twee minuten later. Zoiets doe je toch ook niet als je later bij je werkgever aan de slag gaat?"



**De F-HAAS (de latere PH-DFA) wordt op 14 april 2006 met de nodige egards omringd als het toestel op Groningen-Eelde Airport arriveert. (Foto: DFA)**



*Fixeer je even op de winglets en denk de motor-gondels even weg. Dit is vliegen boven Europa onder Europese ATC en dito weeromstandigheden. Hier wordt gevlogen op FL 100 (3.048 m) zonder zuurstof. Nóg hoger met zuurstofondersteuning staat ook op het lesprogramma.*



*Ging in 2006 eerst als F-HAAS door het leven, maar tegenwoordig als PH-DFA. Hier zien we Jan Smit aan het werk tijdens 'Wings of the Future' op EHLE op 10 juni 2006. (Foto: Menno Kortekaas)*



*Op 11 januari 2007 wordt de toekomstige werkplek van Twin Star DA-42 42.229 veiliggesteld als PH-DFB wanneer Anne-Christine Dreue en Jan Smit (zittend aan tafel) het contract tekenen voor de levering van de tweede dieseltwin aan de DFA. Eelco Wagner (staand links) en Bert Huizenga van Diamond-dealer Wings over Holland zijn getuige van dit belangrijke moment.*

*(Foto: Wings over Holland)*

## *synoniem voor veiligheid en vorming*

Onderdeel van die vorming is ook de verplichting tijdens de lessen het medical en het paspoort zichtbaar op tafel te hebben liggen, en er met elkaar voor te zorgen dat de klaslokalen netjes blijven. "De aanpak lijkt onorthodox", vult Jan Smit aan, "maar leidt wel tot omzien naar elkaar en een duidelijke cohesie in de groepjes van tien studenten".

Op de deur tussen hoofdgebouw en si-

mulatorhangar worden de studenten er in niet mist te verstane bewoordingen op gewezen dat het nuttigen van kauwgom in de nabijheid van passagiers niet gewenst is. Evenmin wordt het dragen van een te donkere zonnebril op prijs gesteld.

De school ademt een letterlijk opgeruimde gemoedelijkheid uit. Maar vergis je niet. Het wil wel eens voorkomen dat Dreue de

flightcase van de studenten letterlijk op de kop zet. Ook daar zit een reden achter, zegt Jan Smit: "Als je onderweg bent en je hebt iets uit die flight case nodig, moet je het direct kunnen pakken en niet eerst door een stapel niet-relevante zaken hoeven ploegen." Last but not least zijn er ook de vrijdagse donderpreken. Dreue: "Multi Crew Cooperation houdt niet op bij de cockpitdeur, MCC voltrekt zich vierentwintig uur per dag."

### **Eigentijds**

Zo ouderwets als de vormende aanpak lijkt te zijn, zo modern is het opleidingsstandpunt. Maar beide V's vullen elkaar uitstekend aan, blijkt in de praktijk. De DFA heeft alles in huis en kan daarom een geïntegreerde opleiding aanbieden. Smit: "Jongeren komen naar een opleiding omdat ze piloot willen worden. Dan stel je ze wel erg op de proef als je hen eerst een jaar lang dwingt alle theorie onder de knie te krijgen om pas daarna te gaan vliegen. Dat motiveert niet echt. Daarom bieden wij een lesprogramma waarbij vanaf het begin per week twee dagen gevlogen wordt. De overige



*Om de ontvangst luister bij te zetten, staan de studenten keurig in het gelid om het nieuwe vliegtuig welkom te heten.*



**Studeren aan de DFA betekent serieus eigentijds 'simmen'. In ieder geval tachtig uur aan boord van de Alsim met DA-42 cockpit.** (Foto: DFA/Frank Visser)



**De dames en heren vliegen tijdens de laatste fase van de opleiding met de Twin Star. Er wordt gestreefd naar zestig echte twinuren.** (Foto: DFA)

drie dagen worden doorgebracht in het leslokaal. En wat je dan merkt, is dat die theorie opeens veel meer handen en voeten krijgt omdat de studenten het kunnen relateren aan de praktijk. Bovendien zijn klassikale (de)briefings van onschatbare waarde gebleken."

Er wordt gevlogen vanaf vliegveld Eelde naar vliegvelden in binnen- en buitenland. Ook daar ligt een filosofie aan ten grondslag. Het grillige Europese weer is een ideaal oefengebied voor 'weather avoidance' en het onderkennen van 'icing conditions'. Bovendien spelen alle vluchten zich binnen Europese ATC's af.

## De vloot

De eigentijdse opleidingsopvatting blijkt ook uit de vloot. Smit: "Onze vliegtuigen hebben allemaal een Garmin GNS 430 NAV/VOR/COM met moving map en een EHSI van Sandell." De DFA-vloot telt momenteel drie TB-10's, inzetbaar voor zowel VFR- als IFR-vluchten. De TB's worden gebruikt voor zowel het VFR-gedeelte van de opleiding als een deel van de IFR-training. Met dit toestel vliegen de studenten gedurende hun verblijf in Eelde in het eer-

ste jaar ongeveer 75 uur.

Nummer vier in de vloot is de Piper Turbo Arrow IV met intrekbaar landingsgestel. Heeft GPS en een RNAV-systeem. Deze echte 'complex plane' wordt ingezet voor zowel de CPL-opleiding als voor IFR-routetraining in Europa waarbij studenten minimaal tien uur vliegen.

Nummer vijf (en binnenkort ook nummers zes) is de Diamond DA-42 Twin Star. Deze dieseltwin met TKS-ijsbestrijding (TKS), Stormscope-onweerwaarschuwing en een Bendix-King KAP-140 autopilot, is het eigentijdse neusje van de zalm. Met dit nieuwe vliegtuig wordt tijdens het laatste gedeelte van de opleiding meer dan twintig uur gevlogen. Het streven van de DFA is echter om dit in de nabije toekomst uit te breiden naar zestig uur. Het Garmin G1000 Integrated Cockpit System sluit aan bij de cockpitinrichting van moderne verkeersvliegtuigen.

## Simmen

Studeren aan de DFA houdt ook een langdurig verblijf in de simulator in. De DFA heeft er twee in huis. Er wordt bijvoorbeeld gevlogen in de Alsim FNPT2, die ingericht is als tweemoto-

rige Piper PA-31 Chieftain (binnenkort ook als Beech Baron).

De inrichting van de tweede Alsim met de cockpitinrichting van de Diamond DA-42 Twinstar, zal door de studenten al snel als een tweede thuis worden ervaren. Studenten verblijven hier tachtig uur in waarvan veertig als 'pilot flying' en eveneens veertig als 'pilot non flying'. En daar waar de Chieftain een 'ouderwetse' twin met gefingeerd analoge instrumenten, is de DA-42 het eigentijdse neusje van de zalm door de digitale Garmin G1000-cockpit.

Beide Flight en Navigation Procedures Trainers (FNPT II) hebben een blikveld van honderdtachtig graden.

Bijzonder is de mogelijkheid voor studenten om buiten de lessen om te trainen op de simulator. Wie zijn eigen vaardigheden op een hoger plan wil tillen of zaken beter onder de knie wil krijgen, neemt plaats en slaat aan het oefenen zonder dat hiervoor extra bedragen in rekening worden gebracht.

## En dan

Zijn na ongeveer achttien maanden bijna alle aantekeningen op het brevet geplaatst, dan volgt nog de Multi Crew Coordination Course (MCC) bij een Type Rating Organization (TRO) op de simulator van een Boeing B737 of Airbus A320. De DFA kan desgewenst ook een Bridge Course verzorgen, waarbij een combinatie van MCC en Airline Qualification Course wordt aangeboden. Daarbij kan worden gekozen voor twintig uur B-737 en twintig uur Airbus A320, of veertig uur voor één van beide vliegtuigtypes. In het verlengde hiervan ligt dan de mogelijkheid een typering te halen op één van beide typen.

Enmaal afgestudeerden die wat langer op een baan moeten wachten, kunnen bij de DFA gratis trainen en hun profcheck doen op de Twin Star. ✈️



**De PH-DFA Diamond Twin Star voert de DFA-vloot een. De DA-42 wordt geflankeerd door drie TB-10's en een Piper Turbo Arrow IV. Eind maart 2007 voegt zich ook Twin Star PH-DFB bij deze vloot.** (Foto: DFA/Frank Visser)

MEER INFORMATIE? [WWW.DFA-FTO.NL](http://WWW.DFA-FTO.NL)