



## Dova Skylark DV1, beslist een lekker ding



GUIDO BOUCKAERT

**Valenciennes, 6 november 2021.** Op de luchthaven van Valenciennes Denain/Charles Nungesser, net over de grens van Zuid-West-Vlaanderen met Noord-Frankrijk, staat de van oorsprong Tsjechische Dova Skylark D-1 te wachten om het luchtruim te kiezen. Niets liever dan dat, zei FAS-verslaggever Guido Bouckaert, hobby-vlieger op rust met +500 uren PPL/PIC en waarbij deze Skylark het 136ste vliegtuig is waar onze man in plaats nam.

De Schengen luchthaven Kortrijk-Wevelgem is voornamelijk een luchthaven van en voor de zakenvliegerij met verder 'n kwart aan vliegbewegingen door helikopters en daarbij vliegverkeer van 'n honderdtal privé-vliegtuigen met daar nog 's bovenop de vluchten voor de opleiding tot piloot (beroeps of hobby).

Het grasvliegveld van Moorsele in de onmiddellijke nabijheid van deze Zuid-Westvlaamse internationale luchthaven is dan weer uitgegroeid tot een belangrijke plek voor de ULM/VLA-vliegerij. Vanaf hier vliegen paretjes zoals de VL3, de Blackwing, de Shark, de Dynamic Aerospool, de Breezer...

Het zou een genoegen zijn om daar ook de Dova Skylark te mogen begroeten; de erkenning hiertoe als VLA door de Belgische Luchtvaartoverheid is gaande.

Waarom mag de Dova Skylark in het bijzonder worden geprezen terwijl elk ander huidig type vliegtuig van dit soort, paretjes zijn die zich hebben ontwikkeld tot heuse vliegtuigen voor de pure fun maar ook voor het overbruggen van afstand? Deze Skylark is bijvoorbeeld goed voor een onafgebroken vlucht van vijf uur aan een kruissnelheid van 210 km/u (@75% op 3000 ft). Daarna wordt het tijd voor een plasstop en refuel.

De Skylark staat borg voor maximale vliegprestaties omdat, één, het vliegtuig uitgerust is met opstaande winglets waardoor wegvloeiende luchtstroom (vortices) aan de vleugeltips terug over de vleugels wordt geleid en twee, flaps  $-10^\circ$  kunnen worden geselecteerd zodra de snelheid van 160 km/u is bereikt, hetgeen meteen zorgt voor een zeer comfortabele vlucht bij hoge snelheden, te danken aan de gewijzigde welving van de vleugel. Deze negatieve flaps zijn haast niet te vinden in gemotoriseerde vliegtuigen. Ze zijn wél haast altijd aanwezig bij sterk prestatiegerichte zweefvliegtuigen (bv. Rolladen Schneider LS4).

De Skylark is al sinds 2004 onder ons en genoot van gezond rijpen in de handen van Duitse, Poolse en Canadese luchtvaartingenieurs. Van oorsprong Tsjechisch werd de kist bijvoorbeeld geoptimaliseerd door de ervaren ingenieurs van Zlin terwijl het toestel in Canada in 'n windtunnel werd getest.

Dat de kist is gebouwd uit 2024-T6 riveted aluminum en niet uit kunststof, is een teruggrijpen naar beproefde technologie.

Ook de T-staart is een beproefde opstelling en staat uit de weg van de propwash en is verder minder onderhevig aan zich wijzigend motorvermogen.



Onder de motorkap zit doorsnee een 912 Rotax-motor van 100PK maar ook motoren van Viking of D-motor. Even wennen is het aan de vernier-throttle die met een draaibeweging wordt gestuurd en niet in- of uitgeschoven.

In vlucht moet geen ruzie worden gezocht met de hendel die in nood de parachute (22,5 kg) activeert want de veiligheidspen werd door ons vliegers weggehaald vooraleer op te stijgen en uit te vliegen aan 6 m/sec aan 90 km/u. De wereld verlaten kan al na 280 m (grasbaan) en bij het netjes landen staat de kist stil na 150 m. Verder is het bijzonder aangenaam om te zien dat de dot in de bochtaanwijzer gedurig in het midden blijft zitten.

Mooi is dat de Skylark ongeveer evenveel gewicht meeneemt als het toestel leeg weegt (E-LSA: leeg 290 kg, nuttige gewicht 310 kg; UL 160 kg bij T/O gewicht). Het zicht naar buiten is perfect, de cockpit voor ons twee meet 1,09 m breed en het afscheurgedrag (68 km/u full flaps, E-LSA) is de beste onder de UL/VLA's (stall to cruise speed ratio: 3:16).





De wereld wordt kleiner, het luchtruim wijds en met de motor op 3800 rpm halen we 130 km/u. Sporen we de motor aan tot 5500 rmp/min dan gaat de Skylark vooruit aan 220 km/u. Hoe de Skylark ook door het luchtruim zwiert en zwenkt, die magische bal in de bochtaanwijzer laat zich voor geen millimeter uit het veld slaan. Fascinerend.

Bij de landing staat een harde wind haaks op de landingsbaan in gebruik en aan 2250 tr/min, 110 km/u, laten we de laatste meters hoogte voor wat ze zijn en worden wij weer nederige aardbewoners. Maar een doorstart is leuk. We gaan voor nog een nadering en landing op de grasbaan waarbij de wind op de kop staat.

Zo'n 300 toestellen Skylark vliegen sinds de eeuwwende wereldwijd en dat zonder ook maar enig dodelijk ongeval. Toch wel significant.

De UL/VLA's van heden vliegen alle bijzonder soepel, klimmen als geen een, laten zich gemakkelijk dwingen in de voorgescreven configuratie, blijven netjes vliegen bij ruw weer, wat wil een hobby-vlieger nog meer. En dit alles biedt deze Skylark op overtuigende wijze.

Voor wie 'm zelf wil bouwen, is er een vergevorderde kit beschikbaar. Dan is de prijs bepaald op 78.000 €. Af fabriek kost de kist 93.000 €. Met enkele van de vele beschikbare extra's (onder andere parachute en meerdere avionica) moet de klant € 117.000 neertellen; dat is precies wat het toestel, onderwerp van dit verhaal, de F-JIPA, heeft gekost.

De Skylark wordt verwacht op 20 en 21 augustus 2022 op de Schengen luchthaven Kortrijk-Wevelgem Festival. Het echtpaar Gontcharov (verdeler voor Fr, Lux, Be) tonen de Skylark in de static show en ook in vlucht. Meer over dit summum van hobby-vliegen: [www.dovaaircraft.fr](http://www.dovaaircraft.fr)

PS. De Luchthaven Kortrijk-Wevelgem biedt onderdak aan een Dova Skylark, de OO-G09 s/n 07/10 (bouwjaar 2007) waarvan melding in een artikel in HF dd 10-6-2011.

*Dit artikel verscheen eerder met ander fotomateriaal in het internetmagazine [hangarflying.eu](http://hangarflying.eu)*

