

SKYLARK ^{IN} VLUCHT

Dirk Van de Ginste

Knap hoe vliegtuigbouwer DOVA uit Paskov in Tjechië in de voorbije twintig jaar een mooie transformatie van de Skylark wist te maken naar het hedendaagse tijdperk van geïmpregneerde epoxy materialen met allerlei kleurschakeringen op de romp.

Wat meteen bij dit toestel opvalt is z'n 'full metal jacket' vastgemaakt met rivetten hetgeen op degelijkheid duidt. Verder sieren de rechtopstaande wingtips, het T-staartstuk en de stevige landingswielen de robuuste ULM/VLA.

Het toestel is inderdaad eerder van het klassieke type, eentje dat degelijkheid en stevigheid uitstraalt. Onder de motorkap zit een keuze aan motortypes gaande van 80 PK ROTAX 912 UL over 100 PK ULS met carburatorheater tot 115 PK turbocharged ROTAX 914 die zorgen voor een kruissnelheid van 180-210 km/u. VNE ligt bij 240 km/u en draagkrachtverlies treedt op aan 65 km/u.

Achteraan de vleugelwortel is een handig opstapje aanwezig, het maakt het instijgen gemakkelijker. De voorwaarts verschuifbare canopy met wijde ruimte laat toe om soepel in te stappen maar enige begeleiding is aanvankelijk vereist om je correct in de zetel neer te laten zonder de zetelvoering met schoenafdrukken te besmeuren. Best leun je met de ene hand op de dwarsligger terwijl je met de andere hand op de rompboord steunt. Dit laat toe om je eigen, persoonlijk onderstel gemakkelijk naar binnen te schuiven. Daar ontmoet je het voetenstuur dat van het vaste type is met er boven de rempedalen.

Personen met een ietwat groter postuur komen zeker aan hun trekken want de zetelruggen met hoofdsteun zijn verstelbaar en beletten dat je dubbelgewrongen onder de plexy canopy zit. Best, want hierdoor maak je minder kans om bij turbulentie direct tegen de canopy te worden gesmaakt. De zit-ruimte is wijds genoeg om algeheel comfort te verzekeren.

In de middenconsole zit een ietwat vreemd uitziende handel met drukknop met vijf standen: één neutraal en drie voor het in stand zetten van de flaps plus een (voorwaarts) om diezelfde flaps negatief uit te klappen bij een snelheid boven de 160 km/u wat de stroomlijn bevordert en minder weerstand oplevert (ook te vinden bij sommige zweeftoestellen).

Trimmen gebeurt bij dit toestel elektronisch met oplichtend dwarsstaafjes-led op het dashboard.

De ietwat bredere banden zorgen voor een gemakkelijke grond-rol en eenmaal op snelheid volstaat een lichte beweging op de stick om het toestel bij 70-80 km/u van de grond te halen. Hard rukken is uit den boze want de stabilo is zéér effectief en is er kans dat het staartstuk over de grond zal slepen. Eenmaal in vlucht is het toestel zeer wendbaar en voelt het vliegen aangenaam aan. In de bochten doen de winglets hun werk.

Het grote verschil met andere toestellen zit 'm bij het aanvliegen van de landingsbaan eenmaal in finale, alsook de stabiliteit van het toestel in vergelijking met veel andere concurrenten. In downwind wordt de snelheid gereduceerd tot 110 km/u waarbij je tijdig het toestel twee tot drie standen achteruit trimt vanuit de nulstand met flaps op stand één. Dit volstaat om in een gezapig tempo en op een rustige manier het landingsveld aan te vliegen.

Na wat ervaring te hebben opgedaan, trim je het toestel volledig naar achter en met wat extra gas blijft het toestel wonderbaarlijk stabiel in aanvliegpositie.

Blijf die configuratie aanhouden tot net boven de baan om dan rustig af te ronden en wacht daarbij tot je voelt dat de wielen de grond raken. Hou er wel rekening mee dat het venturi effect het toestel enigszins verder laat uitzweven dan verwacht.

Nog even meegeven dat het toestel met de inhoud van de tanks best 1100 à 1200 km kan overbruggen met een autonomie van meer dan vijf uur. Achter de zetels vind je een grote kofferruimte van 230 liter met een laadvermogen van 20 kg. De DV-1 met leeggewicht 297 kg (volledige alu-uitvoering) tot 300 kg, afhankelijk van het outillage) heeft een nuttig laadvermogen van 225 kg... het vliegplezier krijg je er gratis bovenop.●



Een opvolgversie van de Skylark dient zich aan met negen cm meer ruimte voorin, met herwerkte winglets, met vernieuwde zetels en CNN-productie. (foto hierboven: Jan Vanhulle)

