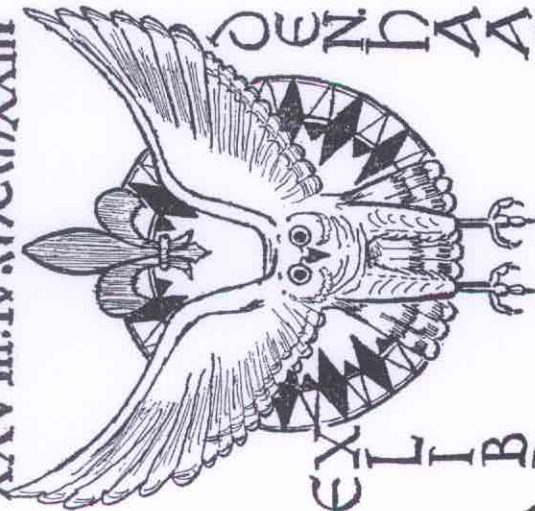


XXXVIII. IV. MCMXXIII



SENDAAG

EX LIBRIS  
DICKVAN RYN SR

DE  
SPORT  
IN DE  
LUCHT-  
VAART

W. ADRIAANSEN

UITGEVERIJ F. G. KROONDER - HILVERSUM

houten dooslijger. De Ka-6 heeft in de normale uitvoering geen hoogterootrim. Aan de stuurknuppel is een verstelbare veer bevestigd, waarmee de stuurkracht kan worden geregeld en die in de praktijk dezelfde uitwerking heeft als een trimvlak op een hoogteroer. Toch is een veer niet ideaal omdat men tijdens het vliegen niet de werkelijke stuurkrachten voelt. Het „fijne” aanvoelen van het toestel is eraf. In de meeste Ka-6-en in ons land is op speciaal verzoek wel een trimvlak op het hoogteroer aangebracht.

Schleicher heeft de Ka-6 zo eenvoudig en goedkoop mogelijk proberen te bouwen en alles weggelaten wat niet strikt noodzakelijk was, waaronder hoogterootrim en schaats. De meeste zweefvliegtuigen hebben een houten afgeveerde schaats onder de rompneus, waarop het toestel landt of, wanneer er een wiel is, na de landing doorglijdt. Schleicher was van mening dat een schaats niet nodig was onder een voor gevorderde vliegers bestemd zweefvliegtuig. Bovendien zou een schaats extra weerstand opleveren hetgeen de prestaties zou benadelen. Door zijn simpele constructie en bijzonder goede vliegeigenschappen is de Ka-6 zonder twijfel een van de beste naoorlogse zweefvliegtuigen, waarvan er een groot aantal naar alle mogelijke landen ter wereld werd geëxporteerd. Tijdens de wereldkampioenschappen in Polen in 1958 maakte de Ka-6 zijn debuut. Voor de eerste maal was er toen een aparte standaardklasse, waarin de Duitser Heinz Huth met een Ka-6 derde werd. Als eerste toestel verwierf de Ka-6 toen de OSTIV-prijs. Huth werd twee jaar later in Keulen wereldkampioen met dezelfde Ka-6, welke titel hij in Argentinië in 1963, eveneens met een Ka-6, prolongeerde. Eind 1963 werd door Schleicher de vijfthonderdste Ka-6 afgeleverd.

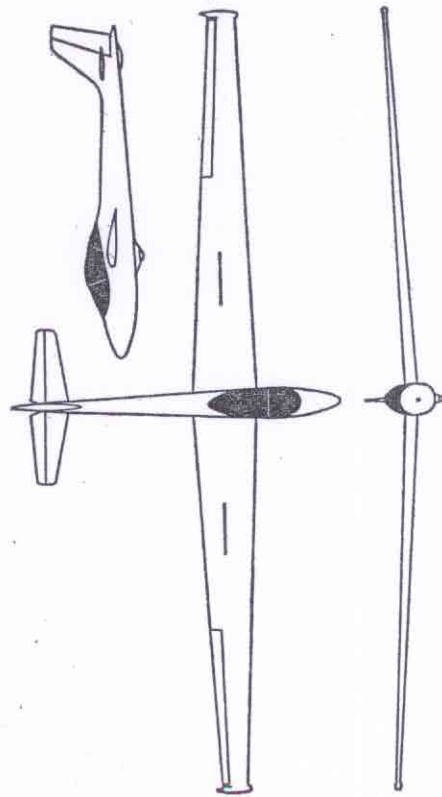


fig. 16: Sagitta

## De Sagitta

Voorzitter Bauling van de Vliegclub Teuge maakte op 4 juni 1960 de eerste vlucht met de PH-266, het prototype van de door Piet Alsema ontworpen Sagitta. De eerste indrukken waren goed en met steun van het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling werd een tweede prototype gebouwd. Inmiddels waren de eerste orders binnengekomen en kon met de serieproductie een aanvang worden gemaakt.

De Sagitta is niet het eerste Nederlandse zweefvliegtuig. Reeds Fokker bouwde rond 1920 enkele zweefvliegtuigen. Andere ontwerpen waren de vooroorlogse V-20 en de T 10, de T 20 en de KNVvL 491 van na de oorlog, die echter niet in productie zijn gekomen.

Wat bij de Sagitta het meest opvalt is naast de vlotte lijn de boven op de romp geplaatste cockpitkap, die een goed uitzicht naar alle kanten mogelijk maakt. Welliswaar levert deze kap extra weerstand op, doch de kleinere rompdoorsnede compenseert dat weer voor een deel.

Het toestel is conventioneel en eenvoudig van constructie. De romp bestaat uit grenen spanten, ingedekt met berken triplex. Ook de vleugel en het stabilo zijn geheel met triplex ingedekt. De vleugel heeft een massief houten hoofdlijger en een dünnere achterlijger. De bevestiging van de beide vleugelhalften aan de romp geschiedt met twee stalen bouten. De koppeling van de rolroeren en de remkleppen geschiedt automatisch. Het landingswiel, dat vóór het zwaartepunt is geplaatst, is voorzien van een aan de remklepband gekoppelde trommelrem.

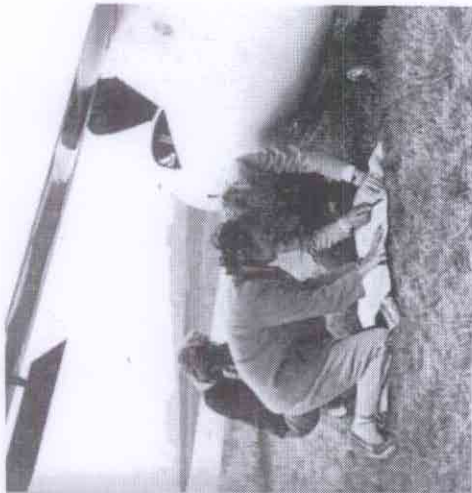
De Sagitta is een zeer sterk zweefvliegtuig, maar dat moet ook wel, want het is gebouwd volgens de Nederlandse luchtwaardigheidseisen, die practisch de zwaarste zijn ter wereld. De maximaal toegelaten vliegsnelheid is 270 km per uur. Tijdens proefvluchten is zelfs een snelheid bereikt van 350 km per uur hetgeen bijzonder hoog is voor een zweefvliegtuig. De Sagitta is toegelaten voor kunst- en wolkenvluchten.

Op verzoek van een Belgisch zweefvlieger werd van de Sagitta een speciale versie gebouwd met een vleugelspanwijdte van zeventien meter. De prestaties van dit toestel moeten beter zijn, vooral bij geringe thermieksterkte. Dat is inderdaad een nadeel mag spreken, want de Sagitta is minste, wanneer men van een nadeel mag spreken, want de Sagitta is speciaal ontworpen om tegemoet te komen aan de verlangens van prestatievliegers omdat bij wedstrijden steeds meer de nadruk op de vliegsnelheid wordt gelegd. De Sagitta is een bijzonder snel zweefvliegtuig met een goed penetratievermogen, maar ook met een hogere overtrek-snelheid. Een ervaren vlieger hoeft echter met een Sagitta niet onder te doen voor een ander toestel. Dat is wel gebleken tijdens de vele wedstrijden, waarin Sagitta's waren vertegenwoordigd. Het is overigens niet een euvel van de Sagitta alleen, maar ook van andere moderne prestatiezweefvliegtuigen.

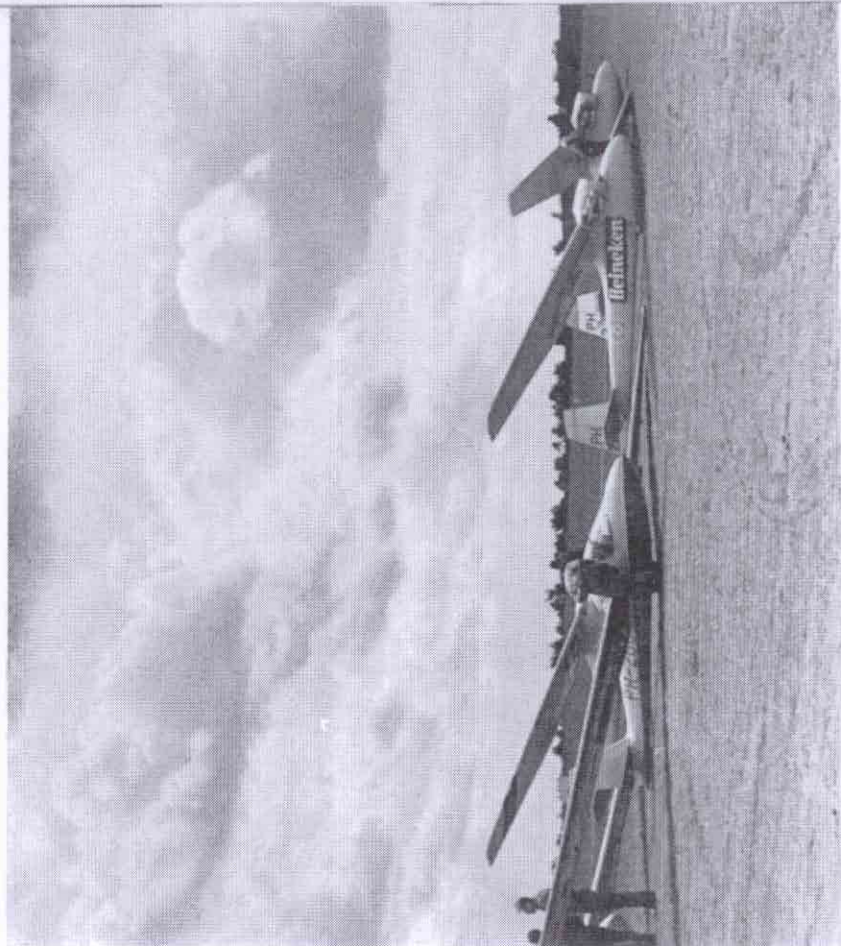
een sleepvliegtuig, dat uiteraard slechts wordt gevlogen door bevoegde militaire piloten. Vroeger waren dat toestellen van het type Tiger Moth, nu worden daarvoor Piper Supercubs gebruikt.

Wordt alleen gesleept, zoals in het buitenland vaak het geval is, dan kan worden volstaan met een kleiner vliegterrein, dan wanneer er ook wordt gelierd. De eisen waaraan terreinen, zweefvliegtuigen en startmiddelen moeten voldoen liggen vast in de luchtvaartwet en het toezicht daarop is zeer streng, waardoor de veiligheid van de zweefvliedsport wel voldoende wordt gewaarborgd.

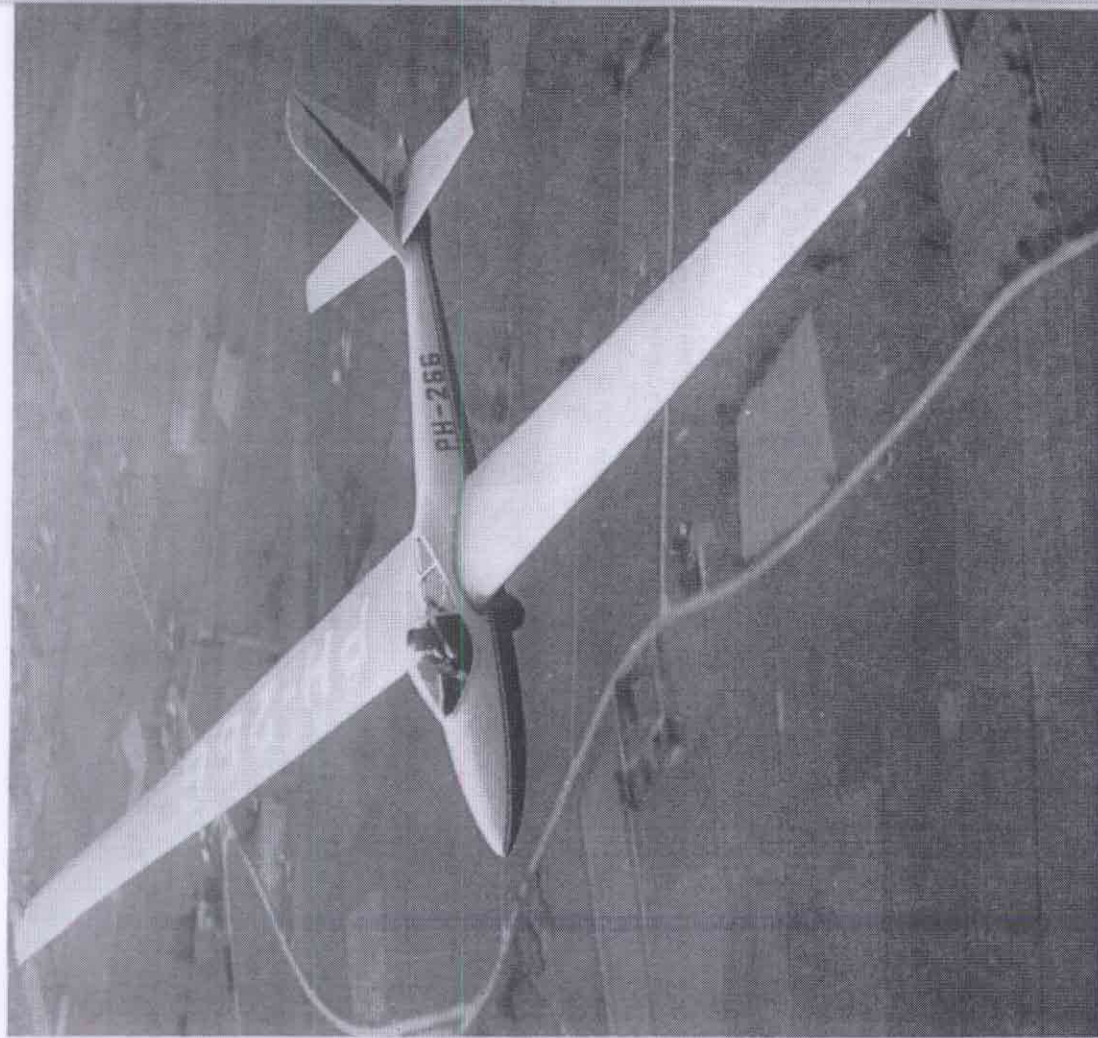
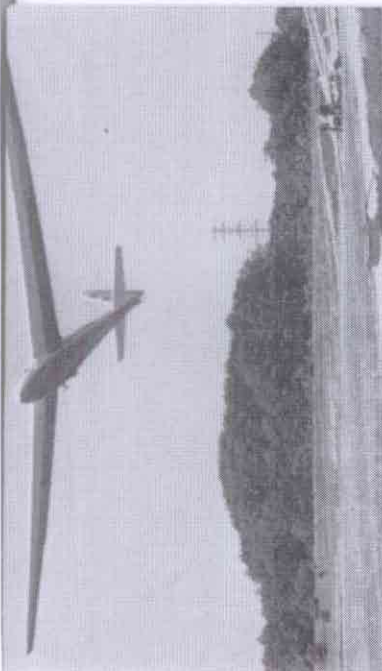
*Een overlandvlucht eist een goede voorbereiding. Hier zet de oud-wereldkampioen Philip Wills uit Groot-Brittannië zijn koers uit tijdens de Nederlandse zweefvlieggkampioenschappen 1957 op Terlet.*



*Een Sagitta en drie Skylarks-2 onder een veelbelovende hemel op het Zweefvliegcentrum Terlet.*



*De start van een Schleicher Ka-6.*



*Een Nederlands ontwerp is de Sagitta, een rank prestatiezweefvliegtuig, waarvan hier het prototype met in de cockpit de heer G. J. Ordelman, die er vele fraaie vluchten mee maakte.*



*Wat is er heerlijker dan een zweefvliegvakantie? Hier instructeur J. Michiels (vierde van links) met zijn „squadron” tijdens een scholierencursus op Terlet.*



*De dag begint. Een prestatiezweefvliegtuig op een ophaalwagen rolt de hangar uit. Rechts een Grunau Baby overgangstrainer. (Foto's J. Reesinck)*