

[Home](#) » Dova Skylark DV-1, beslist een lekker ding

CIVIEL, FLY FOR FUN

Dova Skylark DV-1, beslist een lekker ding

 Guido Bouckaert | 14 december 2021



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 uw 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.

[Lees meer](#)



Onze man in een geprefereerde positie. (Foto Eva Gontcharov, via Noraero)

De Schengen luchthaven Kortrijk-Wevelgem is voornamelijk een luchthaven van en voor de zakenvliegerij met verder 'n kwart aan vliegbewegingen door helikopters. Daarbij komt nog vliegverkeer van 'n honderdtal privévliegtuigen 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 pareltjes 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.



De Dova Skylark staat ook stevig op een grasvliegveld. (Foto Dova)

Waarom mag de Dova Skylark in het bijzonder worden geprezen terwijl elke ander huidige type vliegtuig van dit soort, pareltjes 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 3.000 voet). Daarna wordt het tijd voor een plasstop en *refuel*.

[Lees meer](#)



De Dova Skylark gaat vlot door elke luchtlaag. (Foto Erwan Garel, via Noraero)

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° 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 werving van de vleugel. Deze negatieve flaps zijn haast niet te vinden in gemotoriseerde vliegtuigen (wel bij de UL CTLS van Flight Design of bij de Sinus, Virus en Virus SW van Pipistrel). Ze zijn wél haast altijd aanwezig bij sterk prestatiegerichte zweefvliegtuigen (bv. Rolladen Schneider LS4).



De Dova Skylark toont haar mooie lijnen. (Foto Noraero)

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

[Lees meer](#)



De Dova Skylark hunkert naar vliegen. (Foto Dova)

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. Hij 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.



De Dova Skylark in aanbouw. (Foto Dova)

In vlucht moet geen ruzie worden gezocht met de hendel die in nood de parachute (22,5 kg) activeert want de veiligheidspen werd weggehaald vooraleer op te stijgen en uit te vliegen aan 6 m/sec en 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

[Lees meer](#)

De wereld wordt kleiner, het luchtruim wijds en met de motor op 3.800 toeren halen we 130 km/u. Sporen we de motor aan tot 5.500 toeren per minuut, 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.



De Dova Skylark neemt netjes elke bocht zoals het hoort. (Foto Erwan Garel, via Noraero)

Bij de landing staat een harde wind haaks op de landingsbaan in gebruik en aan 2.250 toeren per minuut en 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 een nadering en landing op de grasbaan waarbij de wind op de kop staat.



Een ruim zicht. (Foto Noraero)

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

[Lees meer](#)



Een van de vele Dova Skylarks die er mooi bij staan. (Foto Dova)

De UL/VLA's van heden vliegen alle bijzonder soepel, klimmen als geen een, laten zich gemakkelijk dwingen in de voorgeschreven 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 euro. Kant en klaar uit de fabriek kost de kist 93.000 euro. Met enkele van de vele beschikbare extra's (onder andere parachute en meerdere avionica) moet de klant 117.000 euro neertellen; dat is precies wat het toestel, onderwerp van dit verhaal, de F-JIPA, heeft gekost.

De Skylark wordt op 20 en 21 augustus 2022 verwacht voor het Schengen Kortrijk-Wevelgem Festival. Het echtpaar Gontcharov (verdelers voor Frankrijk, Luxemburg en België) tonen de Skylark in de *static show* en ook in vlucht. Meer over dit summum van hobbyvliegen: www.dovaaircraft.fr



Ook de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem biedt onderdak aan een Dova Skylark, de OO-G09 s/n 07/10 (bouwjaar 2007). (Foto eigenaar)

Lees meer



Guido Bouckaert

Guido, een uitdovende PPL die voor reportages mee vloog in +120 vliegtuigen en in acht types vloog als PIC, is de jongste nestor onder de Vlaamse verslaggevers over luchtvaart. Zijn teksten worden wereldwijd geplaatst in gedrukte en digitale media. Guido maakte vroeger deel uit van de redactieraad, vandaag pent hij als gastauteur.



VORIGE

[Aviatize, de SaaS voor GA/BA en de dronemarkt](#)

VOLGENDE

[Vliegen in het land van Oz](#)



Lees meer op Hangar Flying

Matagne-la-Petite, par le nom seulement!

25 jaar luchtvaart volgens Björn Moerman