

De vliegende krat

Het toestel dat zij zo aandachtig bekeken was een klassieke Voisin tweedekker. Dit door de gebroeders Voisin te Billancourt (Parijs) gebouwde toestel had een spanwijdte van 10 m. en een koorde van 2m. De beide vleugels lagen 1,5 m. boven elkaar en waren aan elkaar verbonden met 16 verspannen bamboestijlen. Langs weerszijden van de vleugels was de ruimte tussen de buitenste en de 2 m. meer naar binnen gelegen stijlen met linnen bespannen om bij het uitvoeren van een bocht het slippen van het vliegtuig op een vleugel te beletten en de dwarsstabiliteit te bevorderen.

Op de onderste vleugel was een 4,5 m. lange en 60 cm. hoge met linnen beklede stuurschuit gemonteerd, die met stalen beslagen aan de vleugelliggers was bevestigd. Achteraan dit schuitje bemerkte men een 80 kg. wegende Gnome motor van 50 Pk., die een metalen duw-schroef Voisin 1.100 r.m.p. verzekerde en het vliegtuig een snelheid van ongeveer 50 km./u. bezorgde.

Voor de motor was een zitplaats voor de piloot ingebouwd en gans vooraan had men een scharnierend, horizontaal hoogteroer geplaatst. Onder de zitplaats van de piloot had men een met fietswielen uitgerust verend onderstel bevestigd en een niet verend neuswiel onder het vooreinde van het stuurschuitje, om het over de kop slaan van de tweedekker te verhinderen.

De staart van het vliegtuig zag eruit als een rechthoekige doos zonder bodem noch deksel. De draagvlakken waren 2 bij 2 m. groot en lagen 1 m. uit elkaar. De verticale vlakken, waar men tussenin een scharnierend richtingsroer had gemonteerd, waren eveneens zoals de vleugels met gecaoutchouceerd linnen "Continental" bekleed en fungeerden als stabiliserende kielvlakken. Hierop stond nog in zwarte verf het getal 20 geschilderd, het deelnemersnummer dat Paulhan tijdens de vliegweek te Reims kreeg toegewezen. Dit staartstuk rustte op twee wieltjes met luchtbanden en was verbonden aan het vlieg-schuitje door een stel verspannen houten stijlen bevestigd aan de achterliggers van de beide vleugels. Vooraan op het stuurschuitje stond langs weerszijden vermeld dat dit toestel toebehoorde aan de "Société d'Aviation".

De meeste piloten beschouwden de Voisin toen als gemakkelijk te besturen en het was daardoor aanvankelijk nogal populair bij talrijke "aeroplanisten". De besturing bleef heel elementair en eenvoudig. In wat wij nu de cockpit zouden noemen, stond een kolom waarop men een autostuurwiel had gemonteerd. Als men de kolom voor- of achterwaarts trok, bewoog het hoogteroer en ging het vliegtuig dalen of stijgen. Door het draaien aan het stuurwiel scharnierde het in de staart bevestigde richtingsroer (1,5 m. op 80 cm.) en kon het toestel draaien. Maar de piloot moest steeds met schokjes wijde bochten uitvoeren, want het staartroer verwekte een neiging tot afglijden op een vleugel en de verticale vlakken vertraagden dermate de snelheid, dat het toestel weldra zijn draagkracht verloor en zonder reddingskans neerstortte. Het bezat nog geen rolroeren om de besturing rondom de langsas te vereenvoudigen, maar het was zeer stabiel in rechte vlucht. Daarom vloog men aanvankelijk slechts in rechte lijn en nog lang beschouwde men het uitvoeren van bochten met een vliegtuig als een uitzonderlijke prestatie, waaraan men de vaardigheid van de piloot kon herkennen. Daar de Gnome motor tegen de wijzerzin van een uurwerk draaide, voerden de piloten meestal hun bochten uit naar links om het gyroscopisch effect van de motor uit te buiten. Volledig vliegklaar woog het vliegtuig 550 kg en het toestel kon bij windstil weer een maximumsnelheid van 55 km/u. halen.

(vervolgt)

W. MAJOR.