

Startmiddelen: voorloopstukken, kabelchutes en gevaar

Startmiddelen: voorloopstukken, kabelchutes en gevaar

Auteur: Tom van Doormaal, 5 juni 2024

Het wegwerken van een oud-archief is altijd leuk en nostalgisch. Soms hoef je alleen maar iets in handen te hebben. Wie heeft bijvoorbeeld bepaald dat in een lierkabel een voorloopstuk 30 meter lang moest zijn en waarom? Leuke vraag...

Ik herinner me een crash op Terlet, in 1963. Een start ging niet goed en een Ka-6 landde op het lierpad. De lierist dacht aan een kabelbreuk en besloot de kabel in te lieren. Helaas zat het probleem vlak bij de kist.

De kabelchute opende zich, sloeg om de roeren van de gelande Ka-6. Die startte opnieuw, maar nu volstrekt onbestuurbaar. De kist maakte een Immelmann en stortte van lage hoogte tegen de grond, met twee gebroken benen van de vlieger als gevolg.

Pech, zou je zeggen. Radio was er toen niet, dus de afspraak werd: Als een start stagneert nooit inlieren op eigen initiatief. Daarmee hebben we lang gewerkt.

Maar wat levert zo'n incident op? In het Breukstukje van oktober 1954 lees ik zorg over de kabel die vast kan raken aan de romp. "Teneinde dit gevaar te elimineren en daarmee met een

eenvoudig seinsysteem tussen startplaats en lier te kunnen volstaan, werd voorgesteld het z.g. kabelverlengstuk (tussen parachute en vliegtuig) met een gummi of plastic slang te verstijven. Het risico van ergens omheen te slingeren zou dan verdwenen zijn.”

Helder toch? We doen dat nog steeds.

De realiteit is lastiger. Op Eelde moesten we (de NNZC) door gedoe over het gras aan een terughaallier. Op de startplaats stond een klein liertje die de kabel terugtrok na gebruik. Op een kwade dag trok de lier traag weg waardoor de hoofdkabel en de terughaalkabel in elkaars verlengde kwamen te liggen en de dunne terughaalkabel zich vastwerkte in de staartslof van de Rhönlerche. We zagen een afschuwelijk steile start, vermoedden een reden en kaptten het kabeltje van de terughaallier.

Daarmee werd een levensgevaarlijke tailslide ingeleid, want de hoofdkabel trok ook niet meer. Het geluk was dat de kist inmiddels op 150 meter zat en met een kort circuit kon landen. Maar er kwamen twee sidderende clubleden uit.

Op het Witterveld ontstond weer een ander probleem. De RLD wilde eigenlijk helemaal geen kabelchutes meer. De KNVvL vond dat onzin en initieerde een brievenactie waar alle clubs aan mee deden. Resultaat: chutes mochten worden gebruikt.

Op het Witterveld was dat onhandig door de boomgroepjes: zeer veel kabelbreuken, dus helemaal geen kabelchutes. Maar de staalkabels werden daar niet beter van, dus wat te doen? Een patentoplossing werd gevonden door het gebruik van afgekeurde remparachutes van de Starfighter, bereidwillig afgestaan door de KLu. Nu kregen we de kabel voor de lier.

Bij Inspectie door de RLD (vermoedelijk Jaap Aalmoes) kregen we kritiek, want voor de veiligheid was de doorsnede van de chute gelimiteerd op 1,25 meter. Wij vonden dat zonde, want wat heb je aan een chute, die de kabels niet spaart? De oplossing was het inrijgen van de remparachute die dan wel

iets harder viel, maar toch goed werkte.

Omdat we problemen hadden met het aankleden van het voorloopstuk met een rubberslang probeerden we een andere oplossing. Als het voorloopstuk bij over rijden niet in de wielkast moest vastslaan, was een optie de kabel niet te verstijven maar te verdikken. Dus bij de scheepsbenodigdheden kochten we een dikke nylon-tros van ongeveer 2 cm doorsnede, die prima voldeed. Hij rekte een beetje, maar niet veel en gaf zo comfort bij de start.

Goed dat er geen details geregeld werden; tegenwoordig zouden we daarover een voorschrift hebben. Maar wie weet nu hoe lang een voorloopstuk moet zijn?