



**AUTOGYROSCHOOL**

# NIEUWSBRIEF 2014-5

Amersfoort, 20 september 2014



## Inleiding

Voor u ligt de vijfde nieuwsbrief van 2014 van de Autogyroschool. Hierin treft u informatie over de eerste Nederlands geregistreerde fabrieks-gebouwde autogyro en een stukje geschiedenis. Ik bedank u voor uw aanmelding voor deze nieuwsbrief en wens u veel leesplezier.

## Eerste registratie in Nederland

In 2008 zijn we begonnen met de gesprekken over het in Nederland kunnen registreren van een autogyro welke in serie door een fabriek wordt gebouwd. Daartoe ontbrak op dat moment een stuk van de regelgeving. Of te wel de bladzijde waarop zou moeten staan waaraan een dergelijke autogyro zou moeten voldoen voor Nederlandse registratie was leeg. Daarmee was Nederland binnen Europa een van de weinige landen waar het niet mogelijk was een autogyro te registreren. Omdat er geen regelgeving voor de registratie was, was het ook niet mogelijk om een Nederlandse vliedschool te beginnen

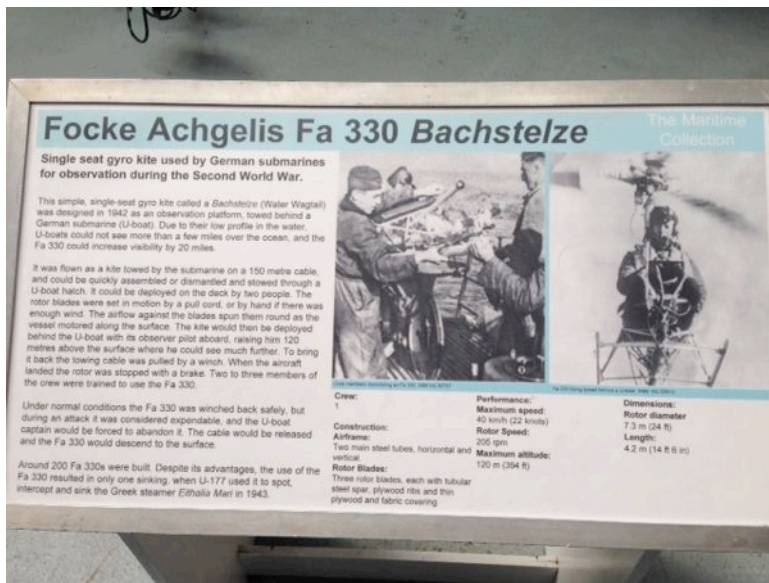
Bij de proef met de PAL-V in april 2009 gaf de Minister van Verkeer en Waterstaat Eurlings aan dat zijn ministerie een vliedschool voor de autogyro in Nederland mogelijk zou maken. Dat was de trigger voor de ambtenaren om te gaan praten over de regelgeving voor registratie. En zoals dit soort dingen gaan, duurde het tot augustus 2012 totdat de Nederlandse regelgeving voor registratie van een fabrieks-gebouwde autogyro het licht zag: de nieuwe Regeling MLA, MLH en Schermvliegtuigen.



Op 25 juli 2014 is de eerste Cavalon 914UL ingeschreven in het Register van Nederlandse Burgerluchtvaartuigen met de registratie PH-4L5. Tevens is een Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid afgegeven voor de duur van 2 maanden. Dit laatste gebeurt altijd aangezien dit de mogelijkheid geeft om het geluidscertificaat (het zogenaamde 'blauwe boekje') bij de KNVvL aan te vragen. Hiermee is een in 2008 gestart proces tot een succesvol einde gekomen en is het resultaat zichtbaar.

In de volgende Pilot and Planes uitgave van AOPA zal ook aandacht aan dit feit worden gegeven

## Geschiedenis



Van een collega uit de UK kreeg ik wat interessante foto's die ik u niet wil onthouden. In de Tweede Wereldoorlog maakten de Duitsers op een bijzondere manier gebruik van de autogyro. En wel als observatie platform voor hun onderzeeërs. Inderdaad, de autogyro werd gelanceerd vanaf een onderzeeër! De eenpersoons autogyro, de *Focke Achgelis Fa 330 Bachstelze*, had geen motor en werd achter op de onderzeeër geplaatst en met een touw vastgemaakt. Vervolgens ging de onderzeeër varen waardoor de luchtstroom de rotor op gang bracht en de autogyro begon te vliegen. Op deze manier kon de piloot vanaf hoogte uitkijken naar

vijandelijke schepen en deze eerder ontdekken. Middels signalen werd de informatie doorgegeven.

Autogyro piloot was een vrij riskant beroep want als een vijandelijk schip de onderzeeër zag en er naar toe opstoomde, gebeurde het regelmatig dat het touw met de autogyro werd doorgekapt en de



onderzeeër onderdook. De autogyro landde vervolgens op zee en de piloot moest wachten totdat hij werd opgepikt door het vijandelijk schip of totdat de onderzeeër terug kwam om hem weer op te halen. Kortom, je moest vliegen wel erg leuk vinden om dit te willen doen. Deze foto's zijn uit het Imperial War Museum in Duxford, UK.

## Tot slot

Natuurlijk zijn we ook nog steeds aan het lesgeven op Lelystad. Meer informatie over de opleiding kunt u vinden op de website. Deze is enigszins aangepast. Nogmaals bedankt voor uw belangstelling. Ik hou u op de hoogte en tot die tijd: many happy landings.

Met vriendelijke groet,  
Remco van Ravenzwaaij