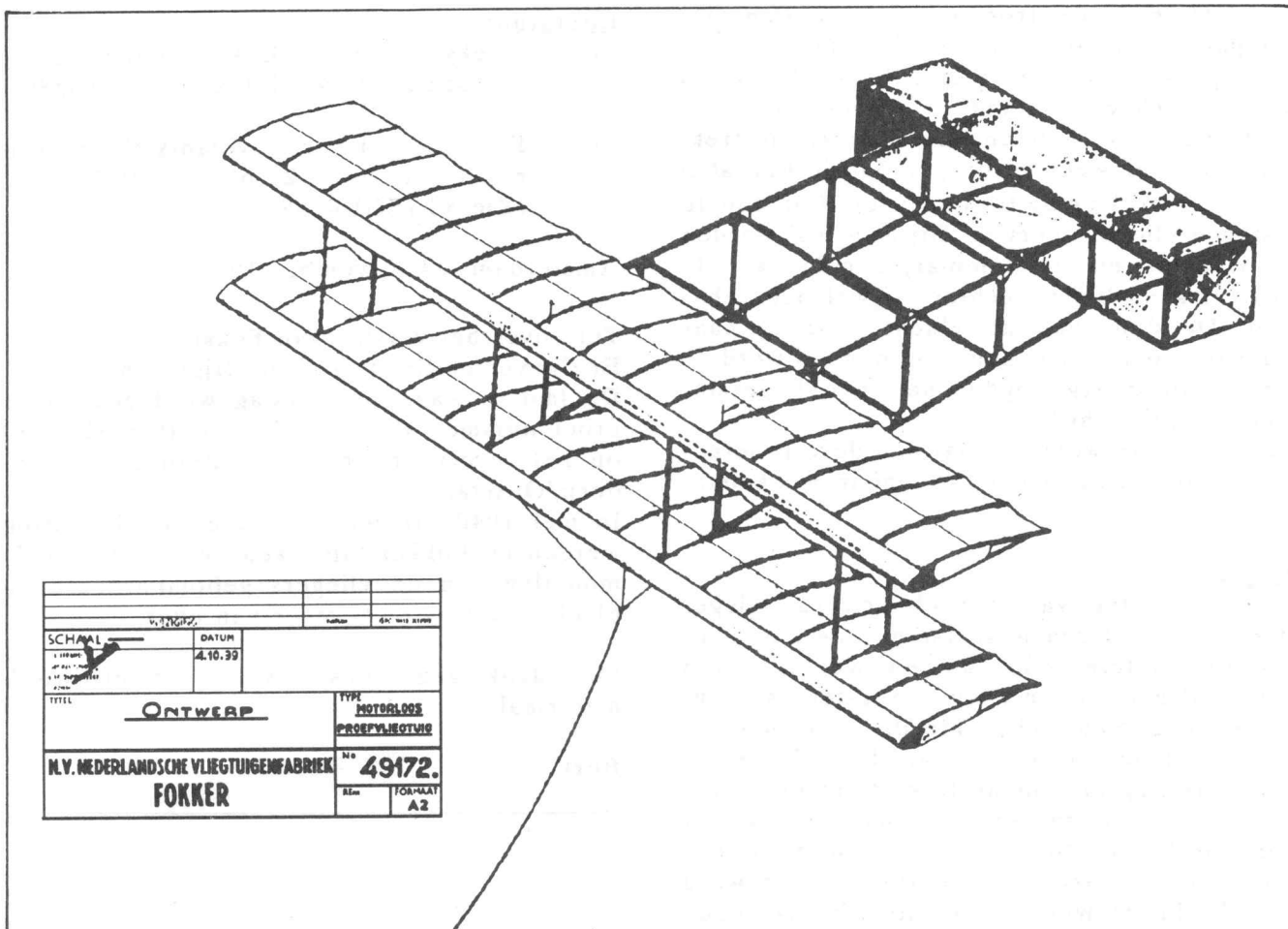


versperringsvlieger



In 1939 werd bij de vliegtuigfabriek Fokker een begin gemaakt met het ontwikkelen van een luchtversperringssysteem door middel van vliegers ter beveiliging van vliegvelden. Het ontwerp ging uit van een trein van 8 vliegers aan een staalkabel van 3 mm ϕ . De gestelde hoogte was 4000 meter bij een windsnelheid van 6 m/s. De vliegers moesten met een onderlinge afstand van 500 meter aan de kabel bevestigd worden.

Om de gewenste hoogte te bereiken en tevens het gewicht van de staalkabel te kunnen tillen bij een windsnelheid van 6 m/s is er gekozen voor een aërodynamische vlieger met een vleugeloppervlakte van 16 m².

Verder ontwikkelde Fokker een lier, die met de hand bediend kon worden, of gekoppeld kon worden aan een automotor, in dit geval een DKW.

Een paar stukjes uit het verslag van Fokker over de eerste proefvlucht:

"Op donderdag 23 november 1939 werd bij het vliegerstation op de Leuserheide nabij Amersfoort een proefopstijging verricht met den door

de Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker vervaardigden kabelvlieger, een vleugelvlieger met een vlucht van 6,5 meter en een vleugeloppervlak van 16 m², die bestemd is om als verspervlieger dienst te doen.

Toen de montage van den Fokker verspervlieger om 10.25 uur beëindigd was, gaf Kapitein E. Visch, die als terreinleider fungeerde, aanwijzingen om vlieger en lierwagen op te stellen. Teneinde de gedragingen van den wind waar te nemen, besloot Kapitein Visch een kleinere kastvlieger op te laten, die om 10.55 uur werd gestart. De stooten van den in kracht toenemenden wind, die uit ZZW-richting woei en naar schatting een snelheid van ruim 5 m/s had, deden den kastvlieger tamelijk sterk gieren. Bij het inhalen van den kabel sloeg de kastvlieger tijdens een duik tegen den grond en werd daarbij beschadigd.

Nadat de lierkabel weer uitgetrokken was en deze aan den grooten verspervlieger was bevestigd, gaf kapitein Visch om 11.15 uur het startsein, waarop de sergeant-majoor, die de