

DE RIJSTVOGEL

De Rijstvogel

In Indonesie kwam er na de tweede wereldoorlog een eigen vliegtuigindustrie tot ontwikkeling onder de naam PT Industri Pesawat Terbang Nurtanio (Nurtanio Aircraft Industry). Naast eigen producten werden vliegtuigen in licentie vervaardigd in de fabrieken in Bandung. Een van deze producten was de PZL-104 Gelatik (Rijstvogel).

Productie in eigen huis

In 1961 werd een overeenkomst gesloten tussen PZL Okecie in Warschau en Lembaga Persiapan Industri Penerbangan (LAPIP) voor de productie van de Poolse PZL-104 Wilga in Indonesie. Het contract omvatte de productie, de vestiging van een fabriek die Lembaga Industri Penerbangan Nurtanio (LIPNUR) zou heten, training, ondersteuning en licentierechten. Indonesie had al enkele Wilga C (2C) varianten in Polen gekocht, en later werden er hier ook enkelen van in Bandung geassembleerd. De productielijn fabriceerde in meerderheid de op kleine punten verbeterde Wilga 32 (1^e vlucht 1967) of ook wel genoemd de Gelatik 32. Deze variant (evenals de Wilga 2C) was uitgerust met de 172kw sterke Amerikaanse Continental O-470K/R zescylinder luchtgekoelde motor met de cylinders horizontaal tegenover elkaar geplaatst. Deze motor werd niet in Polen toegepast waar met een radiale PZL-Ivchenko AI-14RA negen cylinder motor werd gevlogen, echter de Continental was wel economischer en past beter in het ontwerp met een spitse romptoepassing rond de motor.

Metalen vogel

De productie van de cantilever hoogdekker was in overeenstemming met FAR-23 regelgeving voor de luchtvaart. Het frame is een semi-monocoque geheel metalen romp met langwerpige metalen uitsparingen over de lengterichting om de duurzaamheid te verbeteren. Tegelijk is geprobeerd om het gewicht zo laag mogelijk te houden en geeft de grote rechthoekige vleugel veel lift en unieke STOL eigenschappen. Het landingssgestel is conventioneel, werd al eens verbeterd ten op zichte van het begin ontwerp en kent een vast staatwiel, een echte staartwielkist of 'tail dragger' dus. Op de motor is een twebladige houten propellor bevestigd, in de vleugels bevinden zich twee brandstoftanks van 195 liter en het instrumentarium is analoog en geschikt om te vliegen onderVFR condities. Uiteindelijk werden er 44 stuks geproduceerd

Sportief gebruik

Het toestel was in Polen speciaal ontworpen voor parachutetraining en aeroclub activiteiten. De cockpit heeft aan de zijkant twee grote deuren die naar boven toe geopend worden en er kan in geopende stand mee gevlogen worden. Naast de piloot

kunnen er in principe drie betalende passagiers of parachutisten mee. Het toestel werd in dienst genomen bij de Indonesische luchtmacht waar er momenteel nog zo een stuk of zes vliegen bij de FASI, een militaire eenheid die zich onder andere bezig houdt met sportvlieg activiteiten. De Gelatik is ingezet voor lichte transport taken, observatievluchten, piloot training, parachutisten training en als sproeivliegtuig met een extra 500 liter hopper uitgerust voor sproeivloeistof bij de Angkatan Udara Pertanian (sproei-unit van de luchtmacht!). Vandaag de dag slijt het toestel zijn dagen bij de FASI voor charter vluchtjes of het opslepen van zweefvliegtuigen (Pusdiklat Terbang Layang = zweefvliegsleepunit van de luchtmacht) waarvoor het toestel met zijn standaard trekhaak en lage snelheid zeer geschikt is.

De Gelatik in het kort

Lengte:	8.46 m.
Hoogte:	2.96 m.
Spanwijdte:	11.12 m.
Vleugeloppervlak:	15.50 vierkante meter
Deuropening:	1.63 x 0.95 m.
Leeggewicht:	900 kg.
Startgewicht:	1300 kg.
Kruissnelheid:	142 km/u
Max. Snelheid:	210 km/u
Min. Snelheid:	66 km/u
Kruishoogte:	4.500 m.
Max. Plafond	6.700 m.
Klimsnelheid:	378 m./ minuut
Startbaanlengte:	80 m.
Landingsbaanlengte:	95 m.

Kees Otten en Wim Das
