

FROM PORTER TO CESSNA

Wisseling van de wacht bij Skydive Rotterdam

Wisseling van de wacht bij Skydive Rotterdam

Skydive Rotterdam, met ruim 40 jaar de oudste paraclub in Nederland heeft een bijzonder operatiegebied. Op mooie heldere dagen worden bosjes parachutisten uitgeworpen boven de vaste dropzone in Rhooon die vervolgens met een fantastisch uitzicht op Europa's grootste havenstad naar de aarde snellen. Onlangs verwisselden zij van vervoermiddel en die 'coming and going' willen we graag belichten.

Parachutisten, een bijzonder volk

Deze parachutisten zijn een apart clubje met aparte gewoonten en dat gaat soms met een flinke dosis humor. Het komt voor dat iemand in de club een bijeenkomst organiseert bij bijvoorbeeld een strandtent en dan wordt gezegd; 'Wie met de parachute komt krijgt gratis bier'. Dat wordt dan op zijn minst twee volle vluchten aldus Ed Groenen die samen met drie collega's voor de club vliegt. Hij doet dat met zichtbaar plezier en vindt dat hij, hoewel het liefdewerk is er een wereldbaan als sportvlieger aan heeft. Het is overigens in het geheel geen vrijblijvend werk zegt Ed, er wordt professionaliteit verwacht en voor Ed als routinier is dat een kolfje naar zijn hand. De heren en dames die springen die rekenen op je en de club vraagt aan mij om op een mooie dag zoveel mogelijk sprongen te laten maken. Het is hun vliegtuig en jij bent de chauffeur via stichting Blue Sky Aerial Services die de eigenaar van het toestel is. Twaalf vluchten is zes uur vliegen en soms worden er 15 sticks gehaald op een dag (1 vlucht is 1 stick).

PC-6 een kist om van te houden

Ed was de laatste tijd al weer vergroeid met de Pilatus PC-6 Turboporter, overigens een klassieke parachutistendropper. Voor hem is er geen tweede kist als deze, magnifiek toestel gewoon, en hij is gemaakt om op een kleine alpenweide van 300m. neer te zetten. Om dit nog eens te accentueren moet het verhaal van Fairchild genoemd worden. Deze fabriek in de V.S. bouwde de Turboporter in licentie maar op een locatie zonder vliegveld, zij vertrokken gewoon vanaf het parkeerterrein! Klimvermogen en wendbaarheid zijn van grote klasse. Lange tijd werd er bij Skydive Rotterdam gevlogen met de blauwgele PH-JFD en later alleen nog met de zwarte F-GJBP die geleend werd van een bevriende Franse paraclub. Ed kan lezen en schrijven met de PC-6. Als we vertrekken met een groep parachutisten vanaf Rotterdam Airport wordt de F-GJBP na luttele meters als het ware de lucht in getild. Tjonge wat een lift heeft dit toestel. Vervolgens draaien we rustig rondjes boven Rotterdam om hoogte te winnen.

Hoe wil je naar beneden?

Als Ed roept; 'three minutes to go' verhoogt de concentratie bij de springers en hebben ze drie minuten om te knijpen aldus Ed. Even later gaat de schuifdeur open om een frisse wind binnen te laten. Met 70 knopen gaat vervolgens het gas eraf, we zijn nu op 12.000 ft. Een vrije val duurt ongeveer een minuut en je behaalt een snelheid van 200 km/u en met de benen wijd ongeveer 180 km/u. Als je met 'head down' gaat met armen langs het lijf dan

worden er snelheden over de 400 km/u gehaald, maar dat is voor adrenalineverslaafden. De Birdman die met een zeiltje tussen de armen en benen is uitgerust kan de val juist vertragen en dus verlengen tot 2,5 minuten en ziet dan de Turboporter onder zich door gaan. Niet zelden willen ze met z'n tienden tegelijk en lopen het toestel aan één kant te jennen. Stuurmanskunst van Ed is dan nodig om ze hun zin te geven, en duidelijke afspraken van te voren is dus een voorwaarde. De springers achterin komen in beweging. Een sprong, en nog een, eentje gaat bij de wielophanging hangen, die wil samen met een ander, vervolgens een duosprong met een tandemmaster totdat de kist leeg is en ze allemaal een klein stipje zijn geworden. Even de schuifdeur dicht doen knipoogt Ed naar mij en vervolgens schiet de Turboporter in een loodrechte duikvlucht. Voor wie dit niet gewend is een heftige ervaring! De schuifdeur zit echter nu wèl dicht... ! Stilletjes proberen piloot en springers gelijke tred te houden waarbij ze elkaar zo nu en dan fotograferen. Er willen er nog meer naar boven zegt Ed die per radio communiceert met de jumpmaster op de grond en zich alleen een stop gunt voor een tankbeurt.

Cessna Caravan doet zijn entree

Met een vooruitziende blik heeft het bestuur van Skydive Rotterdam besloten de Turboporter te verkopen voordat de exploitatiekosten te hoog zouden worden en een vrij nieuwe (bouwjaar 2002) Cessna 208 Caravan type Super Cargomaster aangeschaft met registratie PH-SBU. De Caravan is een ultiem vliegtuig voor parachutespringen, een groot stabiel platform met een grote roldeur en niet voor niets 'The Best Selling Jumpship'. Voor Ed betekent dit een type-rating van een paar weken, met theorie-opleiding en je volledig 'inwerken' op de kist. Alle noodprocedures moet je blindelings kunnen doen, je hebt immers verantwoording over een groep mensen! De Caravan is wat meer bedaard dan de Turboporter en heeft wat minder klimvermogen, maar brengt wel meer springers per uur omhoog wat hem efficiënter maakt. Het is een zeer betrouwbaar vliegtuig waarvan er meer dan 1200 exemplaren in meer dan 60 landen rondvliegen met lage onderhoudskosten. De cockpit is IFR uitgerust, heeft GPS en de radiotransponder heeft twee setjes, eentje voor contact met de verkeersleiding en eentje voor communicatie met andere stations.

Aerodynamische verbeteringen

Deze uitvoering heeft een vierbladige M/T propeller met een lagere geluidsproductie dan de standaard propeller. Vlak na take-off wordt het toerental van 1900 naar 1800 rpm teruggebracht, dit scheelt t.o.v. de turboporter met 2000 rpm zo'n 2 decibel. Er is dit seizoen ook nog geen geluidsklacht geweest uit de omgeving, een gunstige ontwikkeling. Er zijn kleine spoilers aangebracht en meerdere vortexgenerators op diverse punten. Dit geeft o.a. een mooie stroming over de landingsflap waardoor meer lift ontstaat. Doordat deze kleine instrumentjes ook net voor het hoogteroer zijn aangebracht wordt er met het opwekken van wervels meer energie in de grenslaag gebracht waardoor je scherpere bochten kunt maken en het toestel ook veel functioneler wordt in het lage snelheidsgebied. Dit is ook gunstig als er tien parachutisten uit de staart willen springen en je dit wilt compenseren door het hoogteroer volledig uit te slaan zodat de kist niet overtrekt.

Mooie toekomst

De springers zijn blij met hun nieuwe aanwinst, en hebben een comfortable en warme cabine om in te vertoeven met eigenlijk maar één nadeel; er zitten geen raampjes in maar het bestuur wil onderzoeken of deze toch niet aangebracht kunnen worden. Voor Ed geldt dat hij het wat meer onstuimige karakter van de PC-6 wel wat mist, maar hij is dik tevreden als sportvlieger met deze tak van het vliegen bezig te zijn. Er zou nog wel een piloot bij de club

kunnen, maar je hebt in deze wereld vaker te maken met beroepsvliegers als sportvliegers. Ze zijn opgeleid, worden wat waard na 1000 uur en vertrekken waardoor je weer opnieuw kunt beginnen. Als ik aan Ed vraag wat hij het mooiste vindt dan zegt hij: 'Als je door de wolkenlaag heen bent en je vliegt in het zonnetje en je ziet je eigen schaduw over de wolken geprojecteerd glijden en er verschijnt een regenboog, dan voel je je echt een kanjer !

Wim Das en Kees Otten
