



Het foto-vlaggeschip van Flying Focus:

Nederland heeft weer een Skymaster!

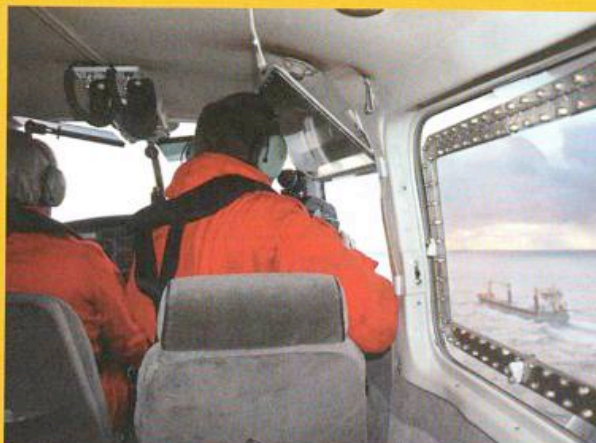
De actiefilm 'BAT-21' is geen meesterwerk. Toch heb ik 'm al een keer of tien gezien. Kan er maar niet genoeg van krijgen, zoals in die film een Cessna 337 over de jungletoppen van Zuid-Vietnam jakkert. Geen wonder dat ik onmiddellijk bij hoofdredacteur Ruud Vos aan de lijn hing toen ik hoorde dat Nederland weer een Skymaster rijk is. Vos wilde er ook het zijne van weten...

Herman IJsseling en Brien van Wijk ontvangen op een overcast en winderig De Kooij. De hamvraag: waarom de Skymaster? "Simpel", vertelt Herman. "Onze business is het fotograferen van schepen op volle zee. Naast onze 172 en onze 152 zochten een hoogdekker-twin voor langere vluchten over open water, die veilig langzaam kan vliegen. Maar wel eentje zonder storende motoren links en rechts, in verband met het vrije uitzicht. Zo kwamen we haast automatisch uit op de Cessna 337. Na veel gezocht op het internet troffen we in de buurt van Chicago een

"In volle vlucht is de één-motor-operatie



Die fotoruns, dat zal wel de nodige onboard-communicatie opleveren?



Linksboven: Het panel: de ge-retrofittede motor-instrumenten, geheel digitaal.

Rechtsboven: Opnames van de Flying Focus. Spectaculair, en erg aantrekkelijk voor scheepswerven, vissers, reders en eigenaren van luxe-jachten...



Linksonder: Rechts vlieger Brien van Wijk en links fotograaf Herman IJsseling in de overlevingspakken die ze voor lange vluchten boven zee standaard dragen. Brien begon bij de marine op de Tracker.

Rechtsonder: De twin-boom-constructie levert een oersterk airframe op. Dat wisten ook de ontwerpers van de P-38 Lightning en de Fairchild Packet.

perfect toestel aan. De boeken waren compleet, het toestel was prima onderhouden. De motoren waren fabrieksgereviseerd en hadden weinig uren. Toen was de koop snel gesloten. Het is afgelopen zomer geferried, en bij Vliegwerk op EHMZ zijn de langgerekte fotoramen geheel conform onze eigen wensen aangebracht."

Twin boom: dubbel rudder

Vreemde motor-configuratie.... is het wennen? Brien, instructeur, ex-marinevlieger en vaste piloot van Flying Focus: "Nauwelijks. Het is

eigenlijk een 182, een 172 met wat meer vermogen. Als je in de cockpit zit draaien de motoren dezelfde kant op. Grapje! Maar als je ervoor of erachter staat draaien ze toch echt tegen elkaar in. Dat geeft meteen het karakter weer. Nauwelijks rechtsvoeten in de start bijvoorbeeld. Prettig. En ook geen linksvoeten in de langzame kruisvlucht. Bovendien kunnen we met de 337 ook veel meer crosswind verwerken. Zo'n 25 kts, tegen 15 kts (46 tegen 28 km/u) voor de 172. Dat betekent simpelweg dat we veel vaker weg kunnen, met name hier op De Kooij. Voor de rest is

het zoals gezegd een normale twin. Met een paar aandachtspunten bij het éénmotorig vliegen."

Leg eens uit? "In volle vlucht is de één-motoroperatie honderd procent gelijk aan een single. Da's het bijzondere en het veilige van de 337. Geen assymetrie, geen geworstel met het voetenstuur. Gewoon de prop featheren en doorkachelen. Het toestel klimt op de voorste motor nog 500fpm (152 meter/min) en op de achterste zelfs 700! Toch is een doorstart op één motor een hachelijke zaak,

onderd procent gelijk aan een single."



Boven: De PH-FLF kan regelmatig langs de kustlijn worden aangetroffen. Tien tegen een dat Van Wijk en IJsseling onderweg zijn naar een boeiende fotoklus.

Rechts: De film BAT-21 met Gene Hackman is een echte aanrader!



De Skymaster, bijzonder maar niet bijzonder succesvol

De Cessna Skymaster 336/337 is in verschillende versies op de markt gebracht, zowel met als zonder in-trekbaar landingsgestel. Onder de naam 'Riley Rocket' zag in de jaren zeventig zelfs een pressurized-versie het licht, met een bijzonder luxe interieur voor zes passagiers. Een commercieel succes is het toestel nooit geweest, al hebben ook in Nederland de NOS en de Rijkspolitie met het toestel gevlogen.

Militair was de 337 wel een succes; als observatie- en propagandavliegtuig. Voor dit laatste doel werden gigantische luidsprekers gemonteerd. Vanwege de wendbaarheid en het grote overlevingsvermogen ('The Come Back Kid') werden in Vietnam ook bewapende versies ingezet, tot de Bronco en de Mohawk deze taken overnamen. Deze militaire versie, de O-2, met zijn kenmerkende perspex deuren, is in de USA een gewilde 'warbird'.

Voor particulieren is in de USA onder vriendelijke druk van Cessna een aantal jaren een aparte 'lichtere' twinrating geaccepteerd, omdat het toestel immers niet de normale twin-problematieken kent. Een serie ongelukken maakte een eind aan deze situatie. Veel akelige incidenten vonden plaats op de grond: door het sterk op een Cessna 172 gelijkende in- en exterieur wandelden nogal wat piloten en passagiers bij het in en uitstappen in de achterste propeller, misleid door een stilstaande voorste prop...



De 337 twin boom op EHKD. Een steenworp afstand van Bergen, waar Neerlands befaamde twin-boom, de Fokker G1, z'n thuisbasis had.

omdat de grote gear-doors van het hoofdlandingsgestel TIJDENS het in/uitklappen even geheel open staan, hetgeen een gevaarlijke hoeveelheid weerstand oplevert. Vandaar dat wordt aangeraden om het landingsgestel uit te laten. Mocht tijdens de klim de voorste motor uitvallen, en daarmee de hydraulische druk, dan blijven die deuren open staan, met alle nare gevolgen van dien. Van de 85 slagen met de handpomp komt dan ook niet veel.

Windmullen

Kom je toch in die situatie, dan wordt windmullen van de voorste prop zelfs aangeraden, tot je de gear-up-indicatie ziet, en dan natuurlijk onmiddellijk featheren. De weerstand die dit oproept is weliswaar zeer schadelijk, en bij een normale twin zelfs dodelijk. Maar bij de 337 lever je alleen klimsnelheid in. Toch doe je dat graag, want bij een stilstaande voorste prop worden die deuren niet gesloten. En dat is nog veel vervelender."

Nog meer bijzonderheden? "De koelingsproblemen van achterste motor worden altijd breed uitgemeten. Wij hebben nog geen ervaring met hoge temperaturen, maar gezien de uitgebreide set digitale motorinstrumenten kunnen we de zaak heel goed in de gaten houden. Taxiën is wel een verhaal apart. Vaak geef je wat extra toeren op de voorste motor. Bij een normaal toestel krijg je dan wat druk op het hoogteroeer, zodat het neuswiel ontlast wordt. Bij de 337 is dat nauwelijks merkbaar, maar het lichte windje geeft de achterste motor wel wat extra koeling. Op gravel doe

je dat juist weer niet, omdat je anders alleen maar gruis naar achteren blaast. Sommigen laten de voorste motor zelfs helemaal uit."

Koeling

Herman: "Koeling is natuurlijk ook een aandachtspunt tijdens de langzame 'pases' die we nu eenmaal voor ons fotowerk moeten uitvoeren. Iedereen denkt dat je met een motordrive op een reflexcamera wel dertig shots per run kunnen maken... maar in feite maak ik er maar twee! Ik heb een grootbeeld-camera met handmatig transport. Weinig shots, dus tamelijk veel runs."

Brien vult aan: "Omdat we doorgaans langzaam willen vliegen tijdens de fotoruns, wil ik veilig boven de stalspeed blijven. Ik denk daarom dat we sowieso standaard met een kilootje of vijftig op de achterbank gaan vliegen, omdat we meestal met z'n tweeën voorin zitten. Het zwaartepunt ligt dan iets achterlijker, waardoor ik de trim niet tot de aanslag hoeft te draaien."

Die fotoruns, dat zal wel de nodige onboard-communicatie opleveren? Herman: "Dat valt mee. We maken pakweg tweehonderd vluchten per jaar en zijn dus behoorlijk op elkaar ingespeeld. Brien begrijpt welke hoeken en hoogtes voor mij goed uitkomen. Da's op zich overigens nog niet zo simpel. Bij het fotograferen van schepen moet je rekening houden met wind, golfslag en natuurlijk de zon. Alleen de details geven we met handbewegingen en korte commando's aan elkaar door. Gelukkig heb ik zelf een PPL,

gehaald bij de vliegschool van Brien. Ik doe dan ook dóorgaans de radio, de vliegplannen, de communicatie met de schepen via de marifoon."

Low pass

The proof of the pudding is in the eating... we gaan met de 337 op pad. Brien vertrouwt mij de linkerstoel nog niet toe, al zou hij dit als instructeur wel kunnen doen. "Ik heb zelf nog niet genoeg ervaring op het toestel, dus wil de zaken zelf nog iets nauwkeuriger onder de knie krijgen." Enfin, niet getreurd, genieten maar. Dat begint al in de start. Heel merkwaardig om die enorme stoot in je rug te krijgen, terwijl je naar voren die overbekende aanblik van de 172 hebt. Tweehonderd meter, en het toestel verheft zich al. Het geluid aan boord, ook bij vol gas, valt zeer mee. Zwaarder en donkerder dan bij een single, maar zeker niet storend.

We volgen de kustlijn, waar een woeste zee enorme golven het strand op jaagt. Boven de eindeloze Noordzee draai ik een paar steile bochten. Het toestel hangt als een steen aan een slinger, ook als Brien me aanspoort om wat verder te gaan dan de standaard 45 graden. Haast loodrecht hangt de vleugel boven de grauwe golven... en dóór gaat het voor een low-pass lang de Toren van Ed de Bruin. Een heel bijzondere ervaring, al die power, en toch een normaal uitzicht naar voren. De Vietnamese jungle is het niet, maar toch... ☒

Het toestel hangt als een steen aan een slinger



Linksboven: De twinboom in de landing op een winderige dag.



Rechtsboven: Een 337 kan ook laag en hard. Zoals hier tijdens een lowpass boven.



Rechtsonder: 8 januari 2005: een vissersschip in Tsunami-achtige omstandigheden. Door de hoge windsnelheden (windkracht 10!) meer golf dan schip, maar da's natuurlijk wel zo indrukwekkend.