



C208 EX PARA POWERHOUSE

Krijg je een vlucht aangeboden in een gloednieuwe Cessna Grand Caravan EX, val je aan boord in slaap. Zo diep, dat een van je medepax in alle rust een compromitterende foto van je kan maken. Zegt de maker vervolgens goedmoedig dat hij 'm niet op Facebook zal zetten. Sympathiek, maar erg had ik dat helemaal niet gevonden.

Het is namelijk een uitstekend bewijs van het feit dat het een bijzonder lekker vliegtuig is, die EX. Wil ik graag zeggen, want zodoende kan ik mijn hardwerkende vrienden Theo Arends en Thijs Lichtenberg van AMN ook eens een publicitair pleziertje doen.

Want mind you, tijdens mijn middagdutje waren we wèl bezig om met 1.300 fpm (396 m/min) naar 12.000 ft (3.658 m) te klimmen. Als een razende! De laatste tweeduizend voet altijd nog met 1.000 fpm (305 m/min). Een monotoon zoemende PT-6 trok ons gestaag en met een hoge neus moeiteloos boven een immens wattenwolkendek. Mild winterzonnetje laag over de IJssel-uiteerwaarden. En jawel... Goooooof gaaaaaat sláááááápen.

GESPREK

Compliment voor Cessna. Maar het gesprek aan boord heb ik dus maar half gevolgd. Dat ging over pk's en zo. Wat ik wel weet is, in het kort, deze geschiedenis: Cessna maakt in 1982 een prachtig vliegtuig voor arme negers en rijke parachutisten, de Caravan. Houdt vast aan een ietwat underpowered concept van standaard pakweg 700 pk. Allerlei derden, met

name paradroppers, springen al snel letterlijk en figuurlijk in het gat, met sterkere motoren en/of zwaar opgevoerde PT-zessen. Zodoende kunnen ze per uur meer van die paramannetjes en -vrouwtjes omhoog sleuren met hun Caravan.

Cessna voelt de uitdaging, wil eigenlijk niet, maar komt ten langen leste (nu) toch met een 850 pk. De Grand Caravan EX. En daar zitten we nu in. Uitsluitend bij nieuwkoop krijg je die extra pk's trouwens. Retrofit is niet mogelijk. Maar - belangrijk - de motor is toch nog steeds 50 pk zwakker dan de sterkste opvoersets, by the way. "Mmmmm", zegt de parachutistendroppiloot links voor me: "Ik kan die vijftig pk toch wel voelen."

HELEMAAL CESSNA

Anderzijds heeft de gemiddelde operator nu wel het voordeel dat het vliegtuig weer helemaal 'Cessna' is. Want met al die opvoersets werd zelfs een rammelend asbakkelepie teruggevoerd op die niet-originele powerplant. En dat maakt van het onderhoud constant een ruzie-achtige bedoening. Niet leuk.



Best wel imposant motorblok.

Zeker niet omdat een parabak standaard een zwaar mishandeld vliegtuig is. Met veel wisselende partners, weekendpiloten, die door de week bij de airlines in een keurslijf gedwongen worden, en dan in het weekend de cowboy gaan uithangen. Ik begrijp Cessna wel: met een ietwat gelimiteerde powerplant blijft de boel tenminste héél. En heb je geen constant gezeur over garantie en zo. Maar hoe dan ook: nu is er dan toch het antwoord uit Wichita op de aanhoudende vraag naar pk's. Blijkbaar durven ze het nu aan, daar.

Wat trouwens niet meer schijnt te hoeven met die nieuwe motor is dat zwakzinnige doordraaien van de prop na een volledige shut-down. Zou beweerdelijk moeten, omdat de gloeiend hete centrale as anders door zou zakken. Geloof je het? Lijkt meer op een uit de hand gelopen 1 april-grap. Al die stoere pilootjes bij de pomp twintig keer aan die bladen laten sjoeren. Geloof je het? Ikke niet.

MATC

Goed uitgeslapen terug op het platform ontmoet ik twee likkebaardende MATC-vliegers, die tezamen een kleine tweeduizend uur op de Caravan hebben, op de meest godverlaten plaatsen der aarde, met een stapel Oude Testamenten in het laadruim. "We zouden dolgraag met zo'n beest hier willen trainen", zegt Marco Koffeman. "Dan kunnen we onze piloten helemaal kant-en-klaar afleveren bij de MAF."

"Ik heb een idee", zeg ik: "Julie dichtstbijzijnde locatie is Liberia. Vlieg 'm daar een paar maanden per jaar naartoe, qua training in de praktijk. Nodig een zwikje zwaarbetalende sponsors uit voor de heen- en de terugreis. Bingo!"

"Mmmmm", zie ik zijn maatje Jeroen Knevel denken: "Maf idee, maar er zitten zeker elementen in die we kunnen gebruiken."

PROP

Oh ja, wat ik ook nog hoorde en heel jammer vond, is dat er uiteindelijk een vierbladsprop op de EX schijnt te komen, om die nieuwe pk's aan de luchtmoleculen door te geven. Jammer. Driebladsprops zijn de mooiste. Tweeblads is armoe, vierblads is Sovjet, en meer dan vierblads is weer nodeloze nieuwlichterij. Dat maakt het sprookje weer minder mooi. Schijnt trouwens ook voor het geluid te zijn. Totale onzin, want ik vond dat geluid nu al heerlijk slaapverwekkend. ✕



'T is en blijft een Grand Caravan.



Vijftig pk extra merk je wel...



Nog geen echte 'parabak'.



Slaapverwekkend? (Foto: Simon Woerlee, Paracentrum Teuge)