



CAVALON CALIDUS

Remco van Ravenzwaaij vloog met een Chinook bij de Luchtmacht, en daarna met een Eurocopter van booreiland naar booreiland. En raakte toen helemaal verslingerd aan dat meest bizarre van alle luchtvaartuigen: de autogyro! Ik ontmoet hem op het landelijke vliegveld Hilversum.

Enthousiast, kundig en goed formulerend. Dat is nodig, want het gecompliceerde principe van de autogyro is niet simpel te begrijpen. Laat een kind een vleugel zien en het begrijpt wel ongeveer wat er gebeurt. Maar een soort van helikopter die móet vliegen... om de rotor te laten draaien? Da's effe kraken met de hersens. Maar laten we met de vliegbeleving beginnen! Mijn heli-ervaring is gering, maar als ik het zou moeten vergelijken met een SEP, dan valt me natuurlijk op dat de 'take off run' èrg kort is. Al zijn we tegenwoordig erg verwend met lichte STOL-kistjes. En met een pietsie tegenwind kunnen de Cub en de Storch er ook wat van. Maar goed, we zijn met onze autogyro met nauwelijks tien knooppjes tegenwind toch in tien seconden, zeg honderdvijftig meter, airborne.

YOUR CONTROLS!

Wat daarna gebeurt is echt spectaculair! Opeens gaat onze glanzende Cavalon vrijwel rechtstandig omhoog. Wow. Maar geen tijd voor verbazing: Remco geeft me de controls. Hoofdzaak: gewoon vliegen. Alleen: veel voeten geven - een neiging die je als SEP-piloot, en zeker als zweefvlieger hebt - onderdrukken. 'Voeten' is zelfs nauwelijks nodig.

Daarom zal de 'ab-initio-piloot' misschien nog de minste moeite hebben met dit toestel.

Zeker op hoogte waan je je al snel in een heli, met de bijbehorende prachtige ervaring. Ik zie Loosdrecht liggen, zeer bekend terrein. Maar nu eens op een grootbeeld-TV, met voor en naast me die enorme lappen perspex in plaats van het gebruikelijke aluminium. Ja, voor Kijk-Wat-Mooi-Daar-Beneden-Piloten en dito passagiers is de autogyro wel een topper. Zeker bij de ultralage snelheden die mogelijk zijn. En zeker als je onderweg kunt verkneukelen over het feit dat een tochtje met een heli vanaf datzelfde Hilversum het dubbele zou kosten. Negentig procent van de 'verticale' helikopter-ervaring voor minder dan de helft van het geld, dat biedt deze Cavalon.

KRITIEK

Puntje van kritiek: de ergonomische greep bevindt zich vrij hoog op de stick. Ik heb in mijn twee à drie uurtjes R22 geleerd dat je je hand moet afsteunen op je knie, om zo klein mogelijke inputs te kunnen geven.



Enorme lappen doorzichtig perspex.

Edoch, in sommige fasen van de vlucht moet je toch flinke uitslagen kunnen geven! Dan is dat afsteunen niet nodig, en is het weer zinniger om de stick wat hoger vast te pakken. Wie-ben-ik-Goof-Bakker zou tegen de fabrikant willen zeggen: vergeet dat grote kunststof handvat, en wikkel een lekker stugge tape rondom de bovenste dertig centimeter van de stick, zodat je deze op verschillende hoogtes kunt vastpakken. Een mooie witte dop erop voor het waarnemen van je handbewegingen in het perifere blikveld, en klaar is kees.

HERKENBAAR

Verder is het vluchtgedrag op hoogte herkenbaar en voorspelbaar voor wie maar enige knuppeltijd heeft. De stall is wel wat anders dan bij een SEP. Van Ravenzwaaij legt uit: "Stallen kan een gyro niet, maar zonder voorwaartse snelheid gaat hij wel verticaal zakken. Overgang naar horizontale vlucht is dan weer hetzelfde als bij een SEP in een stall." Hij laat me het even doen, en inderdaad, neusje erin, en de daling stopt.

De nadering is weer een ander verhaal: de laatste fase van de vlucht is natuurlijk wederom verbazend verticaal. Maar je dient, in tegenstelling tot zusje-helikopter, toch altijd een zekere 'voorwaartse' IAS te hebben. Van Ravenzwaaij wijst me op de zaken waarop je daarbij moet letten: "Door met deze snelheid de gyro net boven de baan horizontaal te brengen stopt de daling. Vervolgens kun je de snelheid eruit laten lopen en landen zonder voorwaartse snelheid. De autogyro heeft dus eigenlijk geen motorvermogen nodig voor een veilige landing."

NIEUW?

Iedereen weet inmiddels dat de autogyro bepaald geen nieuwkomertje is. Het eerste concept is al bijna honderd jaar oud. Wat is nou de voornaamste verbetering ten opzichte van die eerste autogyro's? Kort en



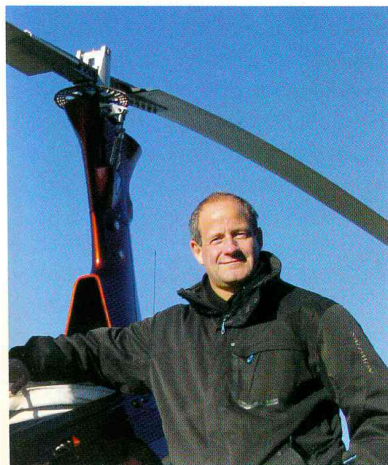
goed: afgezien van alle elektronica, afgezien van de geavanceerde rotax-motor: weinig. Voornaamste verschil: de rotor krijgt een zwieper voordat je gaat vliegen. Daarvoor dient een aandrijf-as die via een koppelingsplaat met de motor verbonden is. Via een systeem vergelijkbaar met de bendix van de startmotor, wordt de aandrijving natuurlijk al weer snel losgekoppeld. Verder zou de uitvinder, de Spaanse meneer Ciervo, vrijwel alles herkennen wat hij zag.

SUCCES

Waarom is de autogyro trouwens niet succesvoller geworden in die honderd jaar? Goeie vraag. Vooral de combinatie met ram-jets aan de rotoruiteinden was een topper. Een relatief simpele techniek die de voor het opstijgen noodzakelijke 'boost' energie kon leveren, waardoor de 'voorstuwingsmotor' relatief licht en zuinig kon blijven. Een reserve-voorradje brandstof aanhouden voor de superveilige noodlanding met zwiepende rotorbladen, en klaar is kees. Jawel: de Fairey Rotodyne was technisch een doorslaand succes. Enige reden van de commerciële mislukking: de herrie! Kom op, heren studenten van de TH-Delft, daar moeten jullie toch van gaan watertanden? Die airliners verbeteren, daar is geen eer meer aan te behalen, en de standaardheli is ook wel zo'n beetje uitontwikkeld. Aan de slag dus.

AMELAND

Al met al een prachtig concept. Als reisvliegtuig is het niet de snelste, maar er zijn niet veel MLA's met een endurance van zeven uur... En bestemmingen als Texel en Ameland zijn natuurlijk perfect voor dit sympathieke vervoermiddel. Wat zeg ik: prachtige ervaringen, met uitzicht en sensatie. Ik zou zeggen: ga het leren, maar zeker een keer proberen. Google maar Hilversum en autogyro en je komt wel bij Van Ravenzwaaij uit. ✈



Remco van Ravenzwaaij.



Autogyro-walhallen Wauchula, Florida.

In de rubriek 'Bakker vliegt met een...' neemt piloot en columnist Goof Bakker de lezer op luchthartige en lichtvoetige wijze mee in de wereld van de General Aviation. Weet u een vliegtuig dat zich voor deze rubriek leent, meld het de auteur! Het maakt niet uit wat, zolang het maar vleugels heeft en veilig vliegt. Mail uw idee naar goofbak@planet.nl.

