

Cityhopper hopt veilig de oceaan over



De Embraer 190 in de hangar in Brazilië.

SCHIPHOL

Cityhopper vliegt voortaan met toestellen van het Braziliaanse Embraer. Maar hoe krijg je zo'n splinternieuw vliegtuig dat is bedoeld voor korte Europese vluchten, over de oceaan?

HERMAN STIL

„Zie je die golven?" zegt gezagvoerder Ronald Vermerris in de cockpit van de gloednieuwe Embraer 190. „Wij hebben altijd geleerd dat als je het water ingaat, je parallel aan de golfslag moet landen." Pilotenhumor, terwijl de Embraer langzaam richting Kaapverdië zakt.

De eilandengroep in de Atlantische Oceaan, halverwege Brazilië en Europa, is een onontbeerlijke tussenstop voor de twee nieuwste aanwinsten van KLM. De vliegtuigen van de Braziliaanse fabrikant Embraer zijn, in tegenstelling tot de luchtreuzen waarmee KLM oceanen oversteeft, niet gemaakt om intercontinentaal te vliegen.

Cityhopper gebruikt ze om jaarlijks ruim 8 miljoen passagiers van de kleinste Europese vliegvelden naar Amsterdam te vervoeren. Vluchtjes van 800 kilometer, misschien 1.000. Maar niet van de 9.700 kilometer die de geboorteplek van de toestellen net boven São Paulo scheidt van hun nieuwe thuis, Schiphol.

„We vliegen nooit zo lang over water met deze toestellen", zegt

Vermerris, die met drie cockpitcollega's nauwkeurig de route van de twee nieuwelingen heeft uitgestippeld. Aan de Embraers kan niet veel worden veranderd om ze oceaanwaardig te maken. Er is tijdelijk een hogefrequentieradio geïnstalleerd en voor de eerste rij passagierstoestellen liggen cancas balen geklemd. Ze bevatten de reddingsvloten, accessoires die zelden aan boord van deze Europavliegers te vinden is.

„Als je ze opblaast", adviseert vlootmanager Gertjan Lichtenveldt, die bij afwezigheid van cabinebemanning de geïmproviseerde veiligheidsbriefing verzorgt, „houd dan het koordje vast, anders zie je het vlot zo wegdrijven." Iets dat je zelden hoort als stewardessen hun veiligheidsrituelen uitvoeren.

Het merendeel van de 100 stoelen blijft de terugvlucht leeg om gewicht te besparen. De bemanning, het afhaalteam, versnaperingen voor onderweg en heel veel brandstof - meer reist niet mee.

Tanken

En nog is dat niet genoeg om vanaf de Embraerfabrieken de oceaanreis in één keer aan te vangen. Na 2,5 uur strijkt het toestel al neer in het Braziliaanse Recife. Daar laat grondwerktuigkundige Andres de Vaan de Embraer opnieuw voltanken. „We moeten voldoende brandstof meenemen om eventueel te kunnen uitwijken naar andere vliegvelden."

Daarom ook voert de oceaanvlucht lang langs de Braziliaanse kust, om pas als het echt niet anders kan, met een schuin oog naar obscure Braziliaanse eilandjes, buitengaats te gaan. Dan wordt ook het radarscherm in de cockpit blanco. De navigatie is in de handen van

de vluchtcomputers, die zijn gevoed met de gegevens die de piloten voor vertrek hebben verzameld.

Vier uur later duikt onder het wolkende het barre Kaapverdië op. Het is niet alleen een tankstop, maar ook de plek waar de bemanning verplicht moet rusten. Belangrijk, want de volgende dag vliegen ze het langste deel van de vlucht met een voor de Embraer onwaarschijnlijke vliegduur van bijna zes uur.

Turbulentie

De grootste van de twee toestellen kan als de wind mee zit, in één keer naar Schiphol vliegen. Maar: „Er is vrij veel wind langs de route", zegt Vermerris met een blik op zijn tablet vol vluchtgegevens. „Dat hoeft geen probleem te worden, maar het zal wel turbulentie veroorzaken." Ook de tanks zijn weer volgegooid.

Net als de E190 bij de Algarve Europa binnenvliegt, start het kleinere zuster toestel 11 kilometer lager, na een extra tankstop, voor het laatste deel van zijn vlucht. De timing pakt prima uit. Beide toestellen landen drie uur later bijna in formatie op Schiphol-Oost. De dag erna mogen ze even uitrusten en worden er nog wat aanpassingen gedaan. Sinds vorige week is het duo vol aan de bak. Europa in.

KLM Cityhopper vervoert jaarlijks ruim 8 miljoen passagiers over korte afstanden. Embraer-toestellen vervangen de verouderde Fokker-vloot.