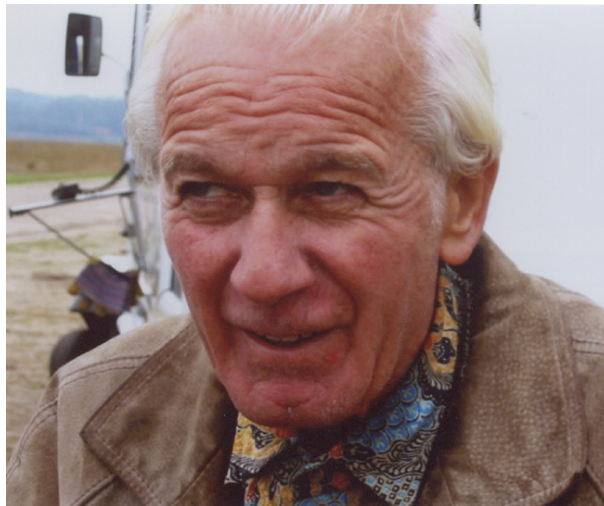


# Zweven en laten zweven

**Frans Goddijn & Matthijs Wachtmeester**

*... they just fly away.*



*voor Hans Groeneveld*

Samenstelling, redactie en vormgeving: Frans Goddijn

Bijdragen van: Gösta Arvastson, Rich Carr, David 'Pablo' Cohn, Thomas W. Eggers,  
Frans Goddijn, Martin Gregory, David Habercom, Herman Haverkort, Kees  
Hordijk, Rosa van de Kerkhof, Ake Pettersson, Kit Powell, Jac Trum, Matthijs  
Wachtmeester, Jacoline van Weelden, Veerle van Weelden en Bruno Zijp

Eindredactie: Jacoline van Weelden

Oorspronkelijk verschenen in 1995 bij

Uitgeverij Ellessy, Postbus 30227, 6803 AE Arnhem

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG:

Goddijn, Frans

Zweven en laten zweven /

Frans Goddijn, Matthijs Wachtmeester. – Arnhem : Ellessy

ISBN 90-70282-20-8

Trefw.: zweefvliegen (sport); verhalen.

Digitale heruitgave van 11 maart 2004, 20:06

Nieuwe versies komen na correctie beschikbaar via [www.goddijn.com](http://www.goddijn.com)

## **Inhoud**

<b>Sterke verhalen</b>	<b>1</b>
<b>Zet hem daar maar neer</b>	<b>1</b>
<b>Mijn eerste keer</b>	<b>3</b>
<b>Thermiek: op de grond en erboven</b>	<b>3</b>
<b>Nu vlieg jij</b>	<b>5</b>
<b>Twee crashes</b>	<b>6</b>
<b>Stampen, rollen en gieren</b>	<b>7</b>
<b>Stuur ze maar door</b>	<b>10</b>
<b>Aviataal</b>	<b>10</b>
<b>Final approach</b>	<b>11</b>
<b>De eerste meteowet van Groeneveld</b>	<b>12</b>
<b>Telepathische kritiek</b>	<b>14</b>
<b>Waar bleef je toch?</b>	<b>15</b>
<b>Hersenthermiek</b>	<b>16</b>
<b>Dicke Luft</b>	<b>16</b>
<b>Met een gefruit uitje</b>	<b>18</b>
<b>Benauwd</b>	<b>19</b>
<b>Uitzicht</b>	<b>21</b>
<b>Blunder</b>	<b>21</b>
<b>Afvangen</b>	<b>22</b>
<b>Wat bezielt zo'n man?</b>	<b>25</b>
<b>Rijnleeuwerik</b>	<b>28</b>
<b>Going down</b>	<b>29</b>
<b>Als het leven zelf</b>	<b>30</b>
<b>Zweven en laten zweven</b>	<b>32</b>
<b>Zweefgevoel</b>	<b>35</b>
<b>Doopvlucht</b>	<b>35</b>
<b>Vliegen? Ik niet</b>	<b>36</b>
<b>Honderd meter: verkort circuit</b>	<b>38</b>
<b>Na twaalf starts?</b>	<b>39</b>
<b>Start in regen, landing in aardappelen</b>	<b>41</b>
<b>Terugkeer van de hersenthermiek</b>	<b>42</b>
<b>Stofduivelzweven</b>	<b>43</b>
<b>Zingende opvaart</b>	<b>43</b>
<b>Bange piloten?</b>	<b>44</b>
<b>Before solo</b>	<b>46</b>
<b>Een schop voor de kont</b>	<b>47</b>
<b>Dit zal Martin Pauly leuk vinden</b>	<b>50</b>
<b>Zweverig</b>	<b>54</b>
<b>B-brevet</b>	<b>55</b>

<b>Wie 'B' vliegt...</b>	<b>57</b>
<b>Woeste hoogten</b>	<b>58</b>
<b>Oude thermiek</b>	<b>59</b>
<b>Index</b>	<b>64</b>
<b>Colofon</b>	<b>67</b>

## Voorwoord

Intense ervaringen, die je de wereld op een nieuwe manier laten zien, leveren boeiende verhalen op. Wanneer je op honderden meters boven de aarde loskomt van de dunne kabel die je nog vasthield, is dat als een wedergeboorte: daar hang je, heel alleen, even stil en je begint te vliegen. In een zweefvliegtuig, zo klein en tegelijk met zulke lange, bijna hemelsbreed gespreide vleugels.

In dit door velen geschreven boekje — sommigen vliegen al jaren, anderen hadden nooit eerder gevlogen — vertellen mensen elkaar over deze unieke ervaring. De berichten werden oorspronkelijk uitgewisseld op twee computernetwerken, één rond Arnhem, één wereldwijd (Internet). In de kopregel van elk stukje valt nog te lezen wie het schreef en op welk moment het werd ingezonden.

Met deze bundel heb ik tevens een beeld willen schetsen van een ‘wereldje’ dat de laatste tijd snel verandert: de vliegende dorpsgemeenschap van Terlet. Ooit was dit Nationaal Zweefvliegcentrum een plek waar werd gepionierd in de luchtvaart. Je vindt er ook vandaag nog levende legendes uit die begintijd, maar de toekomst is onzeker.

Als iemand naar aanleiding van het citaat op pagina 44 het gedicht ‘Zingende opvaart’ van P.N. van Eyck gaat opzoeken, is dat prachtig. En als er één lezer van dit boekje voor het eerst in een zweefvliegtuig stapt, is mijn missie geslaagd. Veel plezier!

FG

## Sterke verhalen

(Aug 30 '94, 09:39 — Ake Pettersson)

Ach, recreatievliegen (en soms ook professioneel vliegen) bestaat voor 10% uit vliegen, voor 40% uit verhalen en voor 50% uit liegen. Dat is het leuke<sup>1</sup>.

## Zet hem daar maar neer

(Aug 10 '94, 17:47 — FG)

‘Wat is je naam ook weer?!’ vraagt Koek, de instructeur.

‘Frans!’ roep ik terug. Hij zit achter mij, waardoor ik hem beter versta dan ik mezelf verstaanbaar kan maken. Mijn voeten heb ik in twee beugels ver in de neus van het toestelletje, waarmee het richtingsroer aan de staart wordt bediend. Twee klamme handen aan de stuurknuppel, voorzichtig een flauwe bocht maken, daarna iets met de neus

---

1. In zijn voorwoord bij een Engels boek vol zweefvliegverhalen schreef Ake ook al zoiets: ‘Even lies are useful to read, since you have to think about the possibility that they might be true.’ (Erik Berg, *Stories by Great Glider Pilots all over the world*, Part 2, Airborne Publishing 1994, ISBN 87-89388-08-9).

omlaag om snelheid te houden. Aan de weerstand van de knuppel kan ik, volgens mij, wel merken dat Koek meestuurt en corrigeert waar dat nodig is.

‘Ja, maar je achternaam dan?’

‘Goddijn!’ antwoord ik — hij mag me gerust bij mijn voornaam noemen en verder de aandacht bij het vliegen houden.

‘Hoe spel je dat?!’

‘G, O, D, D, lange II, N!’ dicteer ik. ‘Zit u nu te schrijven?’

‘Ja, de administratie moet ook gebeuren!’

Ik vlieg nu héél voorzichtig. Keurig 80 kilometer per uur, het wollen draadje dat buiten op de cockpit zit geplakt ongeveer gelijk houdend met de horizon, af en toe een hobbel als we door een thermiekbél vliegen. Een ouder, donkerrood gekleurd toestel van hout, zijde en spanlak, kruist een meter of zestig hoger ons pad en de grote snelheid waarmee we elkaar passeren staat in contrast met de kalme beweging waarmee we van de ene kant van het landschap onder ons naar de andere schuiven. Koek, met enige tegenzin begonnen aan dit passagiersvluchtje, heeft duidelijk meer lol in lesgeven dan in een rondvlucht. We doen veel kalme bochten, links, schuin hangen en weer vlak. En als het toestel uit zichzelf opnieuw afzwenkt, klinkt het als in de manege: ‘Nee, laat merken dat *jij* de baas bent, hij moet pas naar links als *jij* wilt dat hij naar links gaat. Vlak houden!’

Ik heb slechts even de rust om naar de prachtige omgeving te kijken. De grond is onherkenbaar en in het vliegverkeer met her en der toestellen die alle kanten op vliegen, valt evenmin een patroon te ontdekken. Als ik rondkijk, besef ik ineens dat ik op een kilometer hoogte hang, met niets om me heen dan wat dun plastic, alles even fragiel, de vleugels te lang en te smal. . .

Er is zoveel opstijgende lucht (thermiek) dat we heel lang boven zouden kunnen blijven — wat je aan hoogte verliest door het vliegen, win je terug door je in een thermiekbél omhoog te laten blazen — maar beneden staan cursisten klaar die de kist nodig hebben om te leren vliegen en daarom zet Koek de remmen erop, dat wil zeggen de schuiven in de vleugels gaan omhoog.

Wanneer we lager komen en goed zicht krijgen op de landingsbaan, ziet Koek dat twee toestellen een beetje ongelukkig dicht bij elkaar aan het begin van de baan staan geparkeerd, zodat we er niet goed tussendoor kunnen. Hij probeert nog even thermiek op te zoeken om dan maar weer te stijgen, maar daarvoor zijn we toch iets te laag gekomen. Op deze hoogte zijn de thermiekbellen smal. Om erin te blijven moet je scherpe bochten maken en door die scherpe bochten zak je weer harder. Dus gaat het naar beneden en ik bemoei me maar niet meer met de besturing. We landen precies aan het begin van de baan en snellen op de rechtervleugel van een toestel af. Nog geen stap verwijderd van de vleugeltip staan we stil. ‘Ja, ik zet hem neer waar *ik* wil.’ Een paar minuten later landt het toestel waar Matthijs in is meevlogen. Ook hij mocht voorin zitten. Zijn piloot heeft het anders aangepakt. Er is meer aandacht geweest voor de omgeving en met 150 kilometer per uur zijn ze even heen en weer naar Arnhem geweest. De afstand waar Matthijs en ik, fietsend, drie kwartier over hebben gedaan, was hoog in de lucht verkleind tot een breed gebaar, een hand die over een grote tafel strijkt.

## **Mijn eerste keer**

(Aug 09 '94, 21:18 — Matthijs Wachtmeester)

Vandaag zijn Frans en ik op Terlet de lucht in geweest met een zweefvliegtuig, natuurlijk niet samen maar elk met een instructeur. Frans had het al eens eerder gedaan, maar voor mij was het mijn zweefvliegdoop. Zoals mij al was verteld door meerdere mensen is zo iets een pure belevenis. Eerst met een rotgang omhoog worden getrokken tot 300 meter door een lier en daarna in een thermiekbel verder klimmen naar 1 kilometer hoogte. De kleine cirkeltjes die je daarin draait, vormen wel een aanslag op je evenwichtsorganen. In het begin moest ik me echt verzetten tegen de neiging om me aan de zijanten vast te pakken. Toen ik dat stadium eenmaal voorbij was, werd het puur genieten geblazen, zeker toen we met een gang van 150 kilometer per uur naar Arnhem vlogen om daar wat rond te cirkelen (de instructeur wilde mij mijn woning vanuit de lucht laten zien). Overigens was het maar goed dat achter mij iemand zat die wist te vertellen wat er allemaal te zien was, want ik had er af en toe geen idee van waar we zaten. Frans en ik gaan nu een tienrittenkaart kopen om ons op het echte werk voor te bereiden.

## **Thermiek: op de grond en erboven**

(Aug 17 '94, 10:49 — FG)

Gisteren waren Matthijs en ik weer een keer naar Terlet. Bij de receptie lid geworden van de KNVVL, logboekje, Terlet T-shirt en een speldje gekocht. Ik denk erover om er ook een zonnepet met klep bij te nemen. Ik kan dan in vol ornaat het veld op stappen, salueren en mezelf voor joker zetten.

Nu we er toch waren, konden we misschien wel vliegen ook. Het was bij de receptie niet duidelijk of er buiten op het veld nu juist plaats was vrijgekomen op de lijst, of dat er tot in de avond een wachtlijst bestond. Toen we op het veld aankwamen, keek de dienstdoend instructeur (DDI) me over de rand van zijn zonnebril eens goed aan, terwijl hij me naar zijn wachtlijst liet turen. Twee kantjes vol popelende luchtvaarders. . . Kansloos.

We blijven toch een poosje. De DDI heeft zo te zien geen gemakkelijke opdracht, maar wel een belangrijke. Hij heeft twee of drie mobilifoons naast zich. Door de luidsprekers richten meerdere stemmen zich tegelijk tot hem: de receptie, bij de hoofdingang van het terrein, meldt dat er twee Antwerpse meisjes zijn gearriveerd, aan wie was beloofd dat ze een vluchtje konden meemaken. Een piloot, hoog in de lucht, vraagt hoe lang hij nog mag wegblijven en de lierman, anderhalve kilometer verderop, wil weten of er gestart kan worden. Op de grond om hem heen staan en zitten piloten die niet zijn gekomen om te wachten. Bezoekers met blanco 'doopvluchtcertificaat' in de hand die niet precies weten wat er te gebeuren staat. Bij zijn tuinstoel, met aan spiraalsnoeren bungelende microfoons, staat de DDI onder druk. Hij wil het gezellig houden, maar dan klinkt door

een speaker de vloek van de lierman omdat een kleine stoet auto's hem zonder toestemming onverwacht tegemoet rijdt — vertrekkende piloten met hun gezelschap, die dachten dat het wel even tussendoor kon (niets meer aan te doen). Op het veld landt een zweefvliegtuig zonder dat de remkleppen op de vleugel zijn uitgeschoven, waardoor de kist veel verder pas tot stilstand komt (straks uitbrander geven). En tegen de tijd dat er een tweezitter klaar staat en de passagier van de lijst wordt opgeroepen, blijkt deze er nog niet te zijn. . .

Dat zijn de momenten, waarop Matthijs en ik het idee krijgen dat we vanmiddag misschien toch nog 'hogerop' kunnen komen. . . We laten onze namen onder aan de lijst noteren en gaan afwachten of er op die lijst zelf ook enige thermiek is.

Een klein uur daarna besluiten we het maar op te geven. Met de eerstvolgende rit van de jeep die weer zes kabels van de lier komt uitrollen, kunnen we terugrijden naar onze fietsen. Ik loop nog even naar de DDI en 5 minuten later zit ik al voorin een tweezitter. Instructeur Henk Frohwein legt me uit hoe ik het volume van de variometer en de radio straks in de lucht kan regelen en wat de diverse meters betekenen. Hij checkt, de boodschappenlijst opsommend, de correcte werking van de mechanische besturing, ik sluit de kap en we worden opgetrokken. Inmiddels weet ik dat op een hoogte van bijna 500 meter de kabel van binnenuit wordt afgekoppeld, een hol, kort, ratelend geluid, waarna het vliegtuig kantelt en rust vindt, maar nu loopt dat anders: op 300 meter klinkt een harde knal waarna we ineens vlak vliegen. De variometer gaat opgetogen piepen. 'Lierbreuk,' meldt Frohwein droog. Hij werpt het restant van de kabel af en concentreert zich op de thermiekbel waar we juist in zijn geraakt.

Er is veel te doen. Misschien komt het doordat ik het begin te begrijpen, maar er zijn veel meer hendels en metertjes dan ik me van de vorige twee vluchten herinner. Met een schuif moet telkens de vorm van de vleugel iets worden veranderd om optimaal profijt te kunnen hebben van de draagkracht bij andere snelheden en het is een kwestie van onmiddellijk reageren op de eerste aanwijzing dat we een thermiekbel in- of uitvliegen. In de romp klinkt dat als een imponerend geschuif en gebonk. Het heeft echter wel resultaat: we stijgen en stijgen tot ruim boven de kilometer en even later zitten we tegen het 'dak' aan. Boven ons zit een 'inversie', een luchtlaag waar de temperatuur heel anders gaat verlopen en waar de thermiek stopt. Niet alleen zweefvliegers kunnen hier niet hoger, ook de uitstoot van industrie en auto's kan niet verder omhoog zodat het 'dak' goed zichtbaar is als een vale, gele koek, een omgekeerde aardkorst.

Opnieuw bij vlagen enige vliegangst: ik besef dat ik niets zou kunnen doen als de instructeur ineens dood zou blijven.

Als we een thermiekbel invliegen, wat blijkt uit een hobbel en het beginnend gekwetter van de variometer, is mijn enige (stil gehouden) reactie: *Oeps! Nee!* terwijl Frohwein de kist onmiddellijk in een scherpe bocht zet om te zien of hij linksom dan wel rechtsom de bel goed invliegt. Eén vleugel wijst naar de aarde, de ander omhoog en van onderen af worden we opgeduwd.

Intussen praten we voortdurend, maar er is zo veel nieuws dat ik in de war raak: 100 meter noem ik bijvoorbeeld een kilometer. Een prachtig uitzicht is het wel. We komen met gemiddeld 150 kilometer per uur (met een piekje van 180) over Dieren en bekijken de



omgeving van de aftakking van Rijn en IJssel. Een camping blijkt van boven gezien in honingraatpatroon te zijn ingedeeld, een half rond schoolgebouw heeft spiegelende metalen ringen als dakbedekking, de parkeerplaats van restaurant De Posbank is matig gevuld.

Bij hoge snelheden, rechtuit vliegend, is het vliegtuig verrassend stil en stabiel, al boezemt de bediening me, juist door die snelheid, meer ontzag in. Ik doe mijn best niet op een van de voortdurend bewegende hendels te leunen. . . De ruimte om ons heen is groot en slechts in de verte is ergens de glans te zien van een ander vliegtuigje.

Dan is er kort radiocontact met de grond, de remmende kleppen op de vleugels gaan omhoog en we zakken vlot af in de richting van Terlet. Bij het aanvliegen gaan de kleppen eerst even naar beneden, we komen snel maar vlak neer en de kist stopt waar we een half uur tevoren instapten.

## **Nu vlieg jij**

(Aug 16 '94, 19:44 — Matthijs Wachtmeester)

Frans en ik zijn vandaag lid geworden van de KNVVL en we hebben ons ingeschreven als gekken die vanaf Terlet willen rondzweven. Bij het inschrijven was er nog een leuk moment: we vertelden dat we een proefvlucht hadden gemaakt en nu lid wilden worden om les te kunnen nemen, waarop de dame van de administratie half verontschuldigend (alsof ze bang was ons enthousiasme te temperen) stelde dat we eerst medisch gekeurd moesten worden. Alsof we het hadden afgesproken toverden Frans en ik tegelijk ons oranje keuringsbewijs tevoorschijn. Na het afhandelen van het papierwerk vertrokken we tegen een uur of half twee naar de startbaan in de hoop snel de lucht in te kunnen. Daar werd die hoop de grond ingeboord door de DDI: alle tweezitters waren besproken en het zag er niet naar uit dat er gauw een gaatje zou komen. Omdat je nooit kunt weten hebben we ons toch maar op de lijst laten zetten en jawel, om tien voor half drie kwam de mededeling dat een van ons de lucht in kon. Daar ik de beleefdheid zelf ben, liet ik Frans voorgaan maar terwijl die naar zijn toestel liep, vroeg de DDI mij of ik mee wilde met een motorzweefvliegtuig. Ik laat me zo'n mogelijkheid niet ontnemen met als gevolg dat we allebei min of meer op hetzelfde moment het luchtruim kozen, Frans aan een lier en ik achter een propeller. Eenmaal hoog genoeg in de lucht werd de motor uitgezet en gingen we als normale zwevers verder: een thermiekbél zoeken om hoogte te winnen en van daar af rond te vliegen. Intussen deed de instructeur uit de doeken hoe de verschillende bedieningsorganen werken en hij werd niet eens moedeloos van de stomme vragen die ik stelde.

Blijkbaar was ik wat te ijverig in het te kennen geven dat ik de uitleg begreep, want zonder enig teken vooraf stak de instructeur zijn handen in de lucht en zette zijn voeten vlak op de bodem van het toestel met de mededeling: 'Nu vlieg jij.' Dat was even schrikken, maar tijd om na te denken was er niet, omdat het toestel meteen een scherpe

bocht naar links maakte. Toen mocht ik laten zien dat ik echt iets van de uitleg had begrepen, dus meteen naar rechts sturen en met de pedalen de neus van het toestel weer recht in de vliegrichting zien te krijgen. Tot mijn verbazing ging dat nog goed ook. Na daarvan bekomen te zijn, wat noodgedwongen heel snel moet, hebben we lekker rondgevlogen op zoek naar leuke uitzichten en de zo onmisbare thermiekbellen met naast mij steeds opmerkingen als ‘bocht naar links’, ‘naar rechts’ en ‘je gaat te snel, snelheid minderen’. In die bellen nam de instructeur de bediening over, want wat je daar allemaal moet doen is mij nog knap onduidelijk. Tegen het einde zegt die leukerd: ‘We gaan naar beneden, vlieg maar naar Terlet.’ Terwijl ik met de beste wil van de wereld niet wist waar we zaten. Dat was niet zo heel slim van mij, want de snelweg Arnhem – Apeldoorn liep pal onder ons door. Toen we bij Terlet waren aangekomen nam de instructeur de besturing maar van mij over en zette de kist exact een half uur na vertrek aan de grond. Toen we terugtaxieden zag ik hoe Frans hielp het toestel waarin hij had gevlogen op de goede plaats te zetten voor een volgende start. Eenmaal aan de grond heb ik nog een babbeltje zitten maken met de instructeur en ik vroeg welke extra eisen er zijn om zo’n motorzweefvlieger te mogen besturen: dat viel volgens hem reuze mee. Toen ik hem vertelde dat een kennis van mij vliegt in kleine motorvliegtuigen, zei hij (zijn naam ben ik helaas kwijt) dat wie in zo’n motorzweefvliegtuig kan vliegen, dat ook in een Cessna kan en dat een zweefvlieger zelfs moeilijker is te besturen.

## **Twee crashes**

(Aug 21 '94, 21:44 — FG)

Zondag. Matthijs is op familiebezoek, maar het is *nu* mooi vliegweer! Ik laat Jacoline en de kinderen zien hoe zo’n strip eruit ziet, de plek waar van alles opstijgt, landt, moppert en lacht. De DDI is ook ditmaal een man onder enige druk. We horen het al bij de receptioniste. Terwijl we daar op onze beurt wachten, is de DDI juist bezig om draadloos tegen haar uit te varen. Ze had een paar mensen naar de strip doorgestuurd in de hoop dat er nog een gaatje op de lijst zou komen, maar zij worden door hem geweigerd. Geen beste PR voor een vliegveld waar men elke stuiver goodwill kan gebruiken.

De leerboeken zijn op, afgezien van exemplaren in de vitrine, maar de sleutels zijn niet te vinden. Jos, zelf pilote en deze dagen op dringend verzoek invaller aan de receptie, had er zó vier sets kunnen verkopen, maar: geen voorraad. . .

Langs de strip zit Patrick de logboekvellen en bonnen bij te houden. Ik hoop nog even dat Lore (de enige van het gezin die wel zou durven) een ‘relatie-vluchtje’ kan maken, maar de DDI blijft onder hoogspanning staan.

Veel volk, veel kisten, veel verkeer. Twee zelfstarters, met inklapbare motor in de nek. Erg mooi. Dan volgt een, zoals dat blijkbaar heet, ‘plettermoment’: vier, vijf kisten komen vrijwel tegelijk over het ‘rugwindbeen’ aanglijden voor een landing.<sup>2</sup> In de bocht

---

2. Rugwindbeen: het eerste deel van het landingscircuit, met de wind in de rug terzijde van de landingsbaan. Aan het einde hiervan vliegt de piloot na een bocht van 90 graden het dwarswindbeen en

naar het dwarswindbeen nemen ze elk een iets ander pad, zodat ze ‘op final’ nog wat verspreid binnenkomen. Eerst als ganzen in formatie, dan als dalende sneeuwvlokken, voortgedreven door de wind. Een hele commotie op de grond, maar er gebeuren geen ongelukken.

Een paar kilometer verder, op vliegbasis Deelen, waar we ook hebben rondgekeken, was de schade groter: twee spectaculaire crashes. Maar daar was het gelukkig allemaal op schaal — er vond een internationale wedstrijd voor bouwers van modelvliegtuigjes plaats. Het viel me trouwens op hoe kwetsbaar radiografisch bestuurbare vliegtuigjes zijn. Het opstijgen gaat beverig, het landen vaak stuiterend en eenmaal dook een opstijgende dubbeldekker onbeholpen naar de hoofden van het publiek zonder dat de bestuurder op de grond daar erg veel aan kon doen. Er was iets helemaal mis want het eerste wat hij vervolgens deed was landen, wat redelijk lukte, zij het met de neus op de grond en de staart recht omhoog.

## Stampen, rollen en gieren

(Aug 25 '94, 16:27 — FG)

Vlak voor we vanaf de Bereklaauwstraat zouden vertrekken, belt Matthijs op met het bericht dat hij niet kan komen. Heel jammer, al ziet het ernaar uit dat hij niets mist: het weer is drenzerig ondanks de nachtelijke onweersbuien die toch de lucht hadden moeten opklaren.

Ik fiets in 40 minuten naar Terlet en ben ruim op tijd (‘Wie te laat is voor de briefing wordt geschrap!’ aldus Patrick) in De Thermiekbelt, waar aan een tafel een groepje cursisten zit te ontbijten. Bij het raam zit een moeder in de omaleeftijd met haar dochter — de dochter heeft haar moeder (en zichzelf) een introductiedag<sup>3</sup> zweefvliegen kado gedaan. De ontbijtgroep stapt op om naar de briefing te gaan en ik loop mee naar boven. In de ‘briefing room’ blijken de meesten een donkerblauw vliegenierssetui te hebben, dat ze voor zich op tafel leggen. Jammer, ik heb dat niet. Toch die pet-met-klep moeten nemen? De instructeur komt binnen, vertelt dat het weer sterk zal verbeteren en wijst op de heideplant, die nog een week in bloei zal staan zodat een tuiltje bloesem het thuis goed zal doen. Of er nog vragen zijn naar aanleiding van de uitvoerige theorielessen van de vorige dag (toen er door regen van vliegen geen sprake kon zijn)?

Ik zit bij de verkeerde briefing. Beneden zijn moeder, dochter en wat anderen daar al eerder achter gekomen. Onze DDI verschijnt met een lange sliert faxen van de meteorologische dienst. In technische termen geeft hij de verwachte weersgesteldheden aan en de plaats waar onze strip zal zijn, waarna we de hangar opzoeken. Ik help als ‘tiploper’ mee om twee vliegtuigen naar de strip te rijden: een langzaam rijdende auto trekt aan een kabel het vliegtuig voort, terwijl de tiploper een vleugeltip stevig vasthoudt en

---

daarop volgt na een laatste bocht de landing, *op final*.

3. Drie vluchten met een instructeur, verspreid over een dag, als kennismaking met het zweefvliegen.

anderhalve kilometer meedraaft. Tweemaal heen en weer lijkt veel, maar het is weinig voor iemand die popelt om te vliegen. Ook moeder en dochter helpen mee: dochter aan de tip, moeder in de cockpit.

Als het vliegtuig met moeder even later als eerste wegschiet, zien we haar schrikken van de plotse versnelling. De dochter steekt bevend een sigaret op. Graag had ze via de boordradio meegeluisterd. Zou moeder straks bleek en met stil verwijt uitstappen? Dat valt nogal mee. . . Een kwartiertje later landt ze. Ik help haar uitstappen, wat niet eens nodig is want ze blijkt op vaste grond even stabiel als ze in de lucht was gebleven. Sterker nog, na haar tweede vlucht zegt ze: ‘Ik heb het te pakken! Het is helemaal niet moeilijk. Lijkt me wel lekker, in mijn eentje in een zweefvliegtuig erop uit. Ik kan wel zeilen, maar dat is zulk zwaar werk, daar voel ik niks meer voor. Vliegen is makkelijk!’ En wanneer haar derde vlucht nogal kort blijft door een plots opgekomen donderwolk, zit ze zich te verbijten. Ze zou niet de eerste zijn die op latere leeftijd leert zweefvliegen: de bestuurder van de auto die de kisten voor mij uit had getrokken, is pas zeven jaar geleden meteen na zijn pensionering begonnen en hij vertelde me dat hij nu, in de tien of vijftien jaren die hij nog tegoed heeft, vastbesloten is om er zo veel mogelijk van te genieten.

Intussen worden we verrast door schitterend weer en ik heb geen zonnebril bij me tegen de felle zon die weerkaatst op de spetterend witte, hoge wolken. Op zulke klanten is DDI Hans Groeneveld voorbereid. In de bus (die dienst doet als vluchtleidingscentrum) ligt voor die gelegenheid altijd een bril te koop. Voor twee tientjes beschik ik over een gestroomlijnde ‘Ambervision’ met verrassende eigenschappen — de speciale donkergeel-getinte glazen zorgen voor een wereld die ‘sharper, more vibrant, more alive and more cheerful’ is. Het dragen ervan is, ook volgens de doos, een ‘vision enhancement experience’. Je zou verwachten dat zoiets verboden is, want met zo’n bril heb je immers geen XTC meer nodig.

Wanneer ik enige uren later (het grondwerk begint me nu vertrouwd te worden) de lucht in ga met instructeur Henk Frohwein achter me, is de aarde al iets opgewarmd en dankzij vaardig stuurwerk van Frohwein (op een van de ansichtkaarten van Terlet is hij te herkennen, boven bergtoppen, eerste kist, tweede stoel, met snor. Ook staat hij — ondersteboven — afgebeeld op pagina 92 van *Praktijk van het Zweefvliegen*)<sup>4</sup> kruipen we meter voor meter omhoog tot er lucht genoeg onder ons is voor een eerste stevige les. In de 38 minuten dat we vliegen, begint me het een en ander te dagen maar voorlopig is het zo dat hoe meer ik door krijg, hoe meer ik zie dat er nog veel meer gebeurt (of moet gebeuren) waarvan ik nauwelijks kaas heb gegeten.

Na de landing zien we commotie rond de controlebus. Vliegbasis Deelen heeft gemeld ‘dat er gekalibreerd gaat worden’ en wij moeten daarom allemaal ruim twee uur aan de grond blijven. Dat kalibreren houdt in dat een vliegtuig gaat testen of er wel onder alle omstandigheden blind kan worden gevlogen rond Deelen, louter en alleen op radiobakens. Pech, pech, pech. Maar als ik hier *iets* leer, dan is het wel: reken op verrassingen.

---

4. W.L.M. Adriaansen et al., *Praktijk van het Zweefvliegen*, uitg. KNVVL, Arnhem 1988, ISBN 90-800222-1-7.

We zijn nog maar net in De Thermiekbelt neergestreken, of er komt bericht dat het hele kalibreergebeuren is afgeblazen wegens een mankement aan de Fokker Friendship die hiervoor wordt ingezet. Ik stuf op de fiets weer naar de strip (vliegen mag dan betrekkelijk weinig inspanning vergen, het heen en weer fietsen zorgt wel voor conditie) en snel achter elkaar kan ik twee nogal korte vluchten maken met leerling-instructeur Brian Meijers. Een kalme, heldere jongen, die me wegwijs maakt in de startprocedures. Nu kan ik zelf de check uitvoeren en op 450 meter hoogte de lierkabel losmaken: BOKS = de **b** van bijdrukken (toestel vlakleggen), de **o** van ontkoppelen, de **k** van kleppen controleren en de **s** van snelheid beheersen, en alles liefst binnen twee seconden. Er is nauwelijks ‘stijgen’ in de lucht, zodat er tussen start en landing niet veel valt te beleven.

Een half uur later is dat er wel. Instructeur Herman van der Meer laat me vanaf het moment dat de lierman gas mindert vrijwel alles zelf doen, dat wil zeggen hij houdt zijn handen en voeten bijna steeds van de besturing af. De volle 30 minuten van de vlucht stuurt hij als het ware verbaal, via mijn oren. Doordat er veel thermiek is, kan ik me, al werk ik slordig, toch naar 1100 meter ophijsen. Veel bochten, links, rechts, korte stukjes rechtuit en weer in een bocht, om op de tast te proberen in het midden van een onzichtbare thermiekbelt te komen. Bij ‘bocht naar rechts!’ vergeet ik nog eerst te kijken of rechts van me niet iemand anders vliegt en wanneer ik te lang naar de lage vleugeltip kijk, ga ik weer vlak omdat ik het gevoel krijg, door de aarde die onder ons wegdraait, dat we steeds verder schuin gaan. Als ik de tips goed in de peiling houd, glijdt mijn neus ongemerkt naar beneden, zodat we steeds harder gaan. . . daar komt bij dat ik de neiging heb om met mijn voeten het richtingsroer juist verkeerd te zetten (in een skelter duw je met de rechtervoet om naar links te gaan, hier is het net andersom). Van der Meer vertelt me wat er gebeurt wanneer je alleen met de vleugels stuurt en wanneer je alleen het roer gebruikt. Het is zo dat de bewegingen met de voeten (links en rechts is ‘gieren’) altijd samen moeten gaan met bewegingen van de stick (links en rechts is ‘rollen’, voor en achter is ‘stampen’). Doe je dat niet, dan gaat het mis: als je naar rechts rolt, zwenkt de neus naar links. . . In volle vlucht is het allemaal moeilijk te vatten. Wel fijn dat het thuis ook op pagina 23 van *Praktijk van het Zweefvliegen* staat. De wolk die ons een goed eind heeft opgezogen tot we in de eerste dunne mistflarden vliegen, is een stuk boven de landkaart opgeschoven en het wordt tijd om terug te gaan. Nu kan ik zelf, kalm sturend, de neus in de goede richting zetten, de staart oprichten en met telkens grotere snelheid op huis aan vliegen. Harder dan 180 kilometer per uur hoeft niet — ik zou ook niet durven. Eén klamme hand aan de knuppel, de andere op een been. Een mooi perspectief en een gevoel ‘de boel in de hand te hebben’, dat ook ruim na de landing blijft. Ach, de problemen op de aardbodem, de spanning, het geduw en getrek om een bestaan. Als ik het daarboven red, moet het beneden ook te doen zijn.

## Stuur ze maar door

(Aug 29 '94, 21:12 — Matthijs Wachtmeester)

Maandagmiddag 29 augustus, 13.00 uur. Ik kom even bij Frans op zijn kantoor langs om zijn *Praktijk van het Zweefvliegen* te lenen. We drinken een kop koffie, kletsen wat en na wat gedimdam over en weer besluiten we naar Terlet te gaan om logboekjes te halen, te kijken of ik er ook wat boeken kan kopen en (daar was het Frans natuurlijk allemaal om te doen) te proberen of we nog even de lucht in kunnen. Op Terlet (het is inmiddels bijna 15.00 uur) gaan we meteen naar de receptie om inkopen te doen, wat zich beperkt tot twee logboekjes. De leerboeken zijn op dat moment niet beschikbaar. Frans laat de dame van de receptie aan de DDI op de strip vragen of er eventueel nog ruimte is voor twee overenthousiaste DBO-ers<sup>5</sup>. Voor ons geestesoog zien wij dezelfde DDI al van kleur verschieten en we bereiden ons voor op een negatief antwoord. Even later klinkt uit de intercom: 'Zijn dat die twee die die stukjes schrijven?' In koor brullen wij: 'Ja!' En na een korte stilte zegt Rob Mertens: 'Stuur ze maar door.'

## Aviataal

(Aug 29 '94, 19:25 — FG)

Vandaag is Patrick, de slimme en joviale stagiair van een opleiding voor toerisme uit Apeldoorn, opnieuw 'de man in de bus', een belangrijke post. Vanuit zijn verkeerstoren-op-vier-wielen overziet hij het veld, houdt de startlijsten bij, voert de bonnenboekhouding, heeft radiocontact en wat niet al. Patrick past zich goed aan in deze omgeving, maar hij heeft zich nog geen vliegeniersoverall en snor aangemeten. Zijn haar stevig in de gel, een smetteloos tweekleurig overhemd en zorgvuldig op eendagsgroei geschoren stoppel. In die bus rondhangen en goed luisteren is leerzaam. Hoewel, het is niet altijd eenvoudig te vatten waar het over gaat.

'De zeven vijf vijf op elf vijftig achter Deelen. . . Netjes!!!' zegt Patrick tegen DDI Rob Mertens, die de bus binnenstapt. Mertens kijkt veelbetekenend, maar Matthijs en ik begrijpen er niets van.

'Nou' zeg ik, 'dat had je zeker niet gedacht, drie maanden terug, dat je nog eens zou zeggen: *De zeven vijf vijf op elf vijftig achter Deelen. . . Netjes!*'

Vooraf dat '... Netjes!' erachteraan wijst erop dat degene die het zegt niet alleen weet *wat* hij zegt, maar dat hij ook heel precies weet of het nu *goed* is of *niet goed* dat 'de zeven vijf vijf op elf vijftig achter Deelen' is. Bovendien kan 'netjes!' betekenen: 'keurig gedaan!' maar ook: 'mooie boel!'

Als het Patrick in zo'n korte tijd lukt, moet het ons in een paar maanden ook duidelijk worden. Misschien loont het de moeite om een stel van die cryptische zinnen waaraan je de ervaren aviateur herkent, te verzamelen in een handzaam zakboekje, getiteld *Bluff Your Way Around Terlet*. Of ze te publiceren in een rubriek, genaamd 'Aviataal'.

---

5. DBO: dubbele besturings opleiding — in het toestel kunnen zowel leerling als instructeur de besturing doen.

## Final approach

(Oct 08 '94, 21:00 — Rich Carr)<sup>6</sup>

Nou, ik zal zien of ik het duidelijk kan maken.

De situatie die ik beschreef is als volgt. De piloot die zijn opleiding bij matige wind heeft gevolgd, gaat vliegen op een dag met harde wind. Wanneer hij aan het circuit voor de landing begint, merkt hij dat hij zijwind heeft in het rugwindbeen en, wat belangrijker is, rugwind op het dwarswindbeen.

Als hij nu draait van het dwarswindbeen op final, dan lijkt het alsof het toestel maar langzaam draait. Dat komt doordat de wind de fraaie *turn* vervormt, en uitrekt tot een veel ruimere bocht boven de grond.

Als de piloot probeert dezelfde bocht te vliegen als waaraan hij gewend is geraakt, komt hij sterk in de verleiding om teveel met zijn voet op het binnenroer te duwen om de bocht sneller te laten verlopen.

Ook al heeft hij wel analytische kennis van de regel dat hij dit niet moet doen, toch kan hij verre van ideaal reageren als hij zich teveel fixeert op zijn beoogde landingspunt.

Het is verstandiger om op het 'piefje'<sup>7</sup> te letten dan te kijken naar de grond. Als je de bocht door bent, zorg dan eerst dat je het piefje recht hebt en kijk daarna pas hoe de grond eruit ziet.

Wat er ook voor zorgt dat het circuit verandert, is de schijnbare beweging van de lagere vleugeltip ten opzichte van de grond. Bij een bocht op grote hoogte lijkt het alsof de tip achteruit beweegt ten opzichte van de grond. (Er is een woord, dat ik nu vergeten ben, voor de hoogte waarop deze vleugeltip ten opzichte van de grond stil lijkt te staan.) Op lagere hoogte lijkt het alsof de tip vooruit beweegt.

Aangezien men langere tijd op grotere hoogte verkeert, lijkt het ook normaal dat de tip achteruit beweegt. Wanneer een piloot onbewust ditzelfde gedrag op lagere hoogte wil forceren door teveel richtingsroer te geven, dan kan hij in een slippende vlucht raken. Er zijn nog meer manieren waarop je ongemerkt verkeerd kunt vliegen. Zorg ervoor dat je goed rechtop zit in de cockpit. Als je iets uit het lood zit, wordt je idee van wat 'vlak' vliegen is verkeerd beïnvloed.

Bij een sleepvlucht moet je soms vreemde dingen doen om het piefje recht te houden door de wervelingen van het sleepvliegtuig voor je. Maar net zoals de instrumenten die de hoogte aangeven, heeft het piefje vaker gelijk dan je hersens. Doe wat het je zegt. Als je het piefje recht wil krijgen met het richtingsroer, maar je raakt daardoor in een bocht terwijl je dat niet wil, corrigeer dan niet met het roer maar met de rolroeren.

---

6. Rich Carr beschreef in een Engelstalig berichtengebied voor zweefvliegers het gevaar dat beginnende vliegers over zichzelf kunnen brengen door bij sterke wind de vliegrichting verkeerd te interpreteren, en dit te 'corrigeren' door verkeerde dingen te doen met het richtingsroer (dat met de voeten wordt bediend). Ik vroeg hem dit te verduidelijken.

7. Het piefje is een wollen draadje dat met een stuk plakband aan de buitenkant van de cockpit vastzit. Omdat het feilloos de stroomrichting van de lucht over de cockpit toont, is het een even simpel als belangrijk hulpmiddel om zuiver te leren vliegen.

## De eerste meteowet van Groeneveld

(Sep 01 '94, 20:00 — FG)

### Fronten vertragen, vervagen en versagen...

Aldus luidt een op Terlet tot 'eerste meteowet van Groeneveld' uitgegroeide zegswijze van chef-instructeur Hans Groeneveld. Deze vertelt ons, terwijl hij met zijn hakken strepen trekt over het zand, waar de hogedrukgebieden boven Europa liggen. De verschillende lijnen vormen een verklaring voor het vreemde, mooie, maar weinig ideale weer van deze dag. In de lucht zijn aanvankelijk bijna alle vormen wolken te herkennen: watjes, strepen, mistige flarden en ribbels, maar helaas geen veelbelovende kleine bloemkool, cumulus congestus geheten. In het eerste stadium heten ze volgens Groeneveld cumulus foetus, maar ik weet niet zeker of elke meteoroloog die benaming kent. Hans, die een ongelooflijk aantal starts heeft gemaakt in zijn lange loopbaan (in juli 1955 begon hij op Terlet te werken en hij maakte sindsdien ruim meer dan 35000 starts) en alles weet wat je op een vliegveld te weten kan komen, is geen betweter geworden, maar iemand die vooral 'de gein' van het vliegbedrijf wil koesteren. Brian Meijers mag als instructeur-in-opleiding vandaag de dienst uitmaken op het veld. 'Ik voel me net een grote pot honing,' zegt hij. Sommige vliegers, benieuwd wanneer het hun beurt is, zoemen als bijen om hem heen.

Hans ziet vanuit zijn ooghoeken wel of alles goed gaat en besteedt zijn tijd aan rondwandelen en kletsen met de bezoekers. Dagelijkse gasten, cursisten, piloten van elders die, met hun eigen vliegtuig achter de auto, een dagje Terlet komen doen (Terlet is altijd open, terwijl de meeste clubs alleen in het weekeinde actief zijn) en mensen die voor het eerst een vlucht gaan meemaken.

Misschien komt Æmilie de Jong nog, een vliegvriendin van Hans, door hem 'mijn dropwrijf' genoemd naar een grapje dat al jarenlang, 'echt zonder dat het ergens op slaat' wordt gemaakt. Als ze elkaar zien, trekt een van hen een stuk drop tevoorschijn. Een vast ritueel, dat langzaamaan steeds leuker wordt.

Jan Minoli is er, een man die, zo hoor ik, 'in alles heeft gevlogen dat na de oorlog in de lucht is geweest'. Eerst in het leger, toen de tien pioniersjaren van Terlet<sup>8</sup>, later in de burgerluchtvaart. Hij heeft les gegeven aan opleidingen voor piloten in straaljagers, jumbo's, *you name it*. Zijn logboeken heeft hij, telkens als er een vol raakte, laten inbinden door Karmelitessen. Recentelijk, toen hij er weer een dikke pil ophaalde, vroegen ze of ze hem wel terug zouden zien... zou er nog zo'n boek vol komen? Hij heeft beloofd z'n best te zullen doen.

Een Amsterdams meisje gaat voor het eerst vliegen. Ze heeft zich er wekenlang op verheugd, zo vertelt haar vriend die beslist niet mee de lucht in wil en ze is er zelf ook wel bang voor. Na de eerste keer is ze alleen maar opgetogener geworden al heeft ze 'nog nergens aan gezeten'. Tijdens de tweede vlucht mag ze even sturen, 'maar toen ging het toestel scheef en riep ik *Ojee, pakt u hem maar weer gauw!*' Voor de derde

---

8. Jan Minoli is de enige die ooit op één Terletse dag als instructeur meer starts maakte dan Hans Groeneveld. Het record van Hans lag op 50, tot Jan er een keer 54 maakte. Dat is niet meer geëvenaard.



vlucht wordt ze voorgesteld aan Jan Minoli. Ik loop mee en vertel hem dat ze graag zelf wil leren sturen en ook best langer boven wil blijven dan het kwartiertje dat normaliter maximaal is voor een introductievlucht. Ze moet lachen en wil ontkennen, maar ja, eigenlijk zou dat wel het einde zijn. Ze gaan naar boven en blijven ondanks het matige weer met weinig gemakkelijke thermiek een dik uur weg! Jan vertelt dat het prima ging: ‘Alle vrouwen die ik heb opgeleid vliegen mieters. Ze hebben meer feeling voor het sturen. Vraag aan een vent om aan de knuppel te trekken en hij rukt hem net zo lief uit de bodemplaat, maar mijn vrouwen doen het vanzelf goed. Zij ook: ik heb haar uitgelegd hoe het moet, ik heb mijn handen op haar schouders gelegd. . . Ze vliegt als een scheermes!’

Ze zwaait vanuit de lierwagen, die haar en haar vriend weer wegbrengt. Ik denk dat ze wel terugkomt. De zon schijnt fel tussen de veelvormige wolken door en ik ga in het gras liggen. Om mijn meteorologische kennis te vergroten. Om slaap in te halen. Vlakbij me is net een man aangekomen, die zo te horen een poos niet op Terlet is geweest, maar hier ooit wel zijn eerste papiertje, het zweefvliegbewijs, heeft gehaald<sup>9</sup>. De man die toen zijn instructeur was, vraagt kortaf-hartelijk hoe het hem is vergaan. Op een of andere manier komt het hartelijke niet goed door. ‘Nou. . .’ begint de oud-leerling, met hoorbaar ingehouden trots, ‘ik zou zeggen, het gaat wel positief.’ Het kan een leuk moment zijn, wanneer je aan je oude leraar vertelt dat je iets hebt bereikt. . . Vervolgens somt hij een lange reeks van aantekeningen, brevetten en andere vliegeniersmijlpalen op en namen van vliegvelden. ‘Hoeveel uren heb je op de motorzwever gehad?’ vraagt de instructeur. ‘Tweehonderdvijfentachtig.’ ‘Dan kun je hier bijna alleen vliegen. Dat is pas veranderd,’ eindigt het gesprek. Op een of andere manier is het moment van triomf vervlogen, het compliment is uitgebleven. Ik denk dat de opsomming van mijlpalen te lang is geweest. Ze hadden beter herinneringen kunnen ophalen aan een van de lessen die ze samen deden. Ik had het graag gehoord.

Doedijns, een oudere instructeur die met zijn vrouw naar het vliegveld is gekomen, neemt me mee op mijn eerste vlucht van de dag. Zijn vrouw vindt de zweefvliegpasje van haar man wel leuk en het vliegbedrijf wel aardig om te zien, maar het moet niet te gek worden. Hele weekeinden langs de kant zitten kijken, daar past ze voor. Doedijns pakt wat thermiek, ik maak bochten en hij krikt ons weer een paar honderd meter op. Hij wil het zo uitmikken, dat we telkens precies een blokje van 5 minuten vliegtijd erbij nemen. Je moet immers 5 gulden per 5 minuten extra-tijd betalen en dan is het zonde om net 2 minuten langer weg te blijven. Hij landt en we zijn exact 30 minuten weggeweest. Mijn bochten zijn knudde.

Intussen heeft Matthijs drie starts gemaakt, waarvan één keer een vlucht van bijna een uur. Een lange, intensieve les. Hij stopt ermee voor vandaag.

Dan ga ik kort achter elkaar twee keer met Hans Groeneveld. Ik heb nog niet eerder met hem gevlogen en weet niet wat te verwachten — een grapjas, een ‘strenge leermeester’ in de lucht? Geen van beiden: rustig, weinig pratend geeft hij je het gevoel dat je prima vliegt zolang je maar oplet en het werkt nog ook. Nadat ik de cockpit-check zonder

---

9. Zweefvliegbewijs, afgekort ZVB: het ‘rijbewijs’ voor zweefvliegers.

haperen heb gedaan, zegt hij: ‘Nou, als je dat kan, kun je zo ook het starten wel doen. Dat gaat zo en zo en je moet daarop letten en de rest weet je wel.’

De kabel wordt strakgetrokken en na een korte spurt zijn we los. Het toestel richt zichzelf, ik hoef het alleen maar kalm zo te houden, iets te ‘trekken’ en na 100 meter (heel gek, nu ik het beschrijf krijg ik het duizelen pas een beetje) wat steiler te gaan. Ontkoppelen kon ik al. Daarna is het ‘bocht naar links... bocht naar rechts... naar links... vasthouden... en weer naar rechts... en weer naar links... en rechts... doordraaien...’ Als we zijn gezakt tot 300 meter vraag ik of we niet ‘op circuit’ moeten gaan (de rechthoek waarin je de landing gaat voorbereiden), maar daar komt niets van in: ‘Nee... bocht naar links...’ en verder, tot we uiteindelijk, (‘... en nu vlak, rechtdoor, half kleppen...’) zonder dat ik daar zelf veel erg in heb, iets voor en boven de basis van de strip zijn gekomen. Vrij snel. Een paar seconden later rollen we hard over het veld en dan staan we stil. Ik krijg een korte lachbui. Het waren slechts tien minuten, maar tien verrassende minuten.

Brian laat ons opnieuw gaan en nu ik er meer bij nadenk, gaat het starten wiebelig. De bochten gaan wat beter. Handen en voeten beginnen in de gaten te krijgen hoe samen te sturen. Ik heb kort het gevoel dat ik lekker zit, alsof het heel vanzelfsprekend is dat ik daar rondvlieg. Misschien vlieg ik niet werkelijk beter, maar de angst is weg.

De middag is voorbij en het is nog steeds mooi weer. Het voorspelde slechte weerfront talmt en zal misschien niet meer komen. De eerste meteowet van Groeneveld.

## **Telepathische kritiek**

(Oct 31 '94, 13:22 — Martin Gregory)

Ik ben het met je eens, dat het de beste instructeurs zijn die je leren vliegen zonder dat ze zelf aan de besturing komen. Ik had ook zo'n instructeur — zo iemand geeft je op een fantastische manier vertrouwen. Het is een akelige ervaring wanneer een instructeur met een greep de knuppel overneemt.

Ik geef nu zelf instructie en probeer mezelf te vormen naar die ervaring. Een van de vreemde dingen aan instructie geven is, dat je er maar heel moeilijk achter kunt komen of je het wel goed doet, aangezien leerlingen het niet aandurven om kritiek te geven of veranderingen voor te stellen.

Nou ja, dan moet ik het maar telepathisch doen... .

## Waar bleef je toch?

(Sep 04 '94, 22:25 — Matthijs Wachtmeester)

‘Waar bleef je toch? De Flying Doctors zochten je al.’ Met deze woorden werd ik woensdag door Frans begroet na mijn tweede vlucht van die dag. De vlucht had bijna 50 minuten geduurd en Frans, die vlak na mij was gestart, stond alweer 20 minuten aan de grond. Instructeur Jan Minoli had er duidelijk zin in die dag, want toen hij zag dat het toestel waarin Frans vloog (‘daar gaat je maat’) in een thermiekbel was beland met meer stijging dan de bel waarin wij omhoog cirkelden, koerste hij meteen naar diezelfde bel om ook zo snel mogelijk hoogte te winnen. Eenmaal op een acceptabele hoogte aangekomen, namen de lessen voor mij een aanvang.

‘Vlieg maar naar die akker recht vooruit.’

‘Welke akker? Ik zie geen akker.’

‘Oké, dat grasveld dan.’

Terwijl we wat rondvlogen, schoot opeens een tweezitter op korte afstand, een meter of 50 lager met hoge snelheid voor mij langs. Minoli bedacht zich geen seconde en zette meteen de achtervolging in, onderwijl ratelende mitrailleurgeluiden makend. Dit intermezzo was duidelijk bedoeld om mij een beetje op te monteren, want even daarvoor had ik een standje gekregen omdat ik — zonder dat ik weet waarom — de kist nogal steil de lucht in had gestuurd waarna Minoli moest ingrijpen om het toestel weer netjes vlak te leggen. Je kunt je in de lucht geen seconde onachtzaamheid veroorloven. Als de Flying Doctors deze blunder zouden hebben gezien, was er op Terlet meteen een fax binnengekomen dat ze mij nooit, maar dan ook helemaal *nooit* in dienst zouden willen nemen. De rest van de vlucht ging heel plezierig en probleemloos met slechts een spraakverwarring. Van achter mij klonk ‘vlieg maar naar de thermiekbel’ en dat deed ik redelijk netjes, ware het dat ik naar het restaurant was gevlogen en niet naar de bel die we even daarvoor hadden verlaten. Nou ja, in ieder geval kan ik me enigszins oriënteren in de lucht. Nog even lekker rondgevlogen en daarna geland. Tot op dat moment had ik me geen seconde gerealiseerd dat we zó lang in de lucht waren gebleven en na de uitbundige begroeting van Frans heb ik hem maar niet verteld van die stomme fout.

## Hersenthermiek

(Sep 06 '94, 17:22 — FG)

Elke vliegdag ben ik na vier starts een beetje duizelig en dat houdt lang aan, zelfs als ik al weer thuis ben. Wat kan dat zijn? Hersenthermiek?

**Sep 06 '94, 15:31 — Thomas W. Eggers**<sup>10</sup>

1. Het kan zijn dat je dizzy wordt op grote hoogtes. Bijvoorbeeld op 4000 meter hoogte is duizeligheid een van de *vele* symptomen van zuurstofgebrek. Hier in Colorado Springs bevindt onze luchthaven zich op 2148 meter boven zeeniveau. Daarom hebben alle zweefvliegtuigen hier zuurstof aan boord.
2. Een andere verklaring kan uitdroging zijn — te weinig gedronken. Komt het meeste voor op warme dagen.
3. Maar ik vermoed eigenlijk dat je *high* bent van puur plezier!

**Sep 08 '94, 13:03 — Kit Powell**

Ik ben net als jij bezig te leren zweefvliegen (al een poos — ik ga maar langzaam vooruit). In het begin voelde ik me ook vreemd na het vliegen en dat gevoel hield een paar uur aan. Tegenwoordig heb ik dat niet meer.

Twee dingen. Het gebeurt niet wanneer ik zelf *al* het vliegwerk doe, maar wanneer ik tijdens een vlucht helemaal niets hoeft te doen, dan komt het gevoel terug. En bovendien heb ik gemerkt dat het helpt wanneer ik minder vaak naar de instrumenten kijk. Toch vreemd, vind je ook niet?

## Dicke Luft

(Sep 07 '94, 09:38 — FG)

‘We hebben vandaag dikke lucht’ vertelt Hans Groeneveld. De lucht is zo kalm dat je er zelfs zonder thermiek ruim 10 minuten over kunt doen om beneden te komen. In onberispelijk Duits legt hij het vervolgens uit aan een Berlijns echtpaar dat is meegekomen met een oud-leerlinge die 22 jaar geleden, in de gouden tijden van Terlet, als een van de eersten solo ging.

Het weerzien met haar oude instructeur was hartelijk. Ze stapte op Hans af en riep: ‘Goeiedag meneer Groeneveld!’

Hans herkende haar niet meteen maar ving dat handig op door te zeggen: ‘Aha, u kent mij natuurlijk van de tv?’ (Niet zo lang geleden is Jos Brink met een televisieploeg langs geweest en bij die gelegenheid is het plein voor de hangar omgedoopt tot Hans Groeneveldplein.)

---

10. Voorzitter van de Black Forest Soaring Society, Colorado, USA.

Terwijl de vrouw van het Duitse echtpaar een passagiersvlucht maakt, halen de oudleerlinge en haar instructeur herinneringen op. In de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog had alles rond de luchtvaart een streepje voor bij de politiek. De bevrijding was immers goeddeels vanuit de lucht gekomen. Terlet kreeg voor alles genoeg geld, het vormde een eerste opstap voor jongeren op weg naar de militaire- en burgerluchtvaart en schoolklassen konden bijna gratis een zweefvliegkamp komen doen. Regelgeving was al wel tot stand gekomen, maar de luchtvaartinstanties die op naleving zouden gaan toezien, waren er nog niet.

Beiden kunnen ze zich de helicopterpiloot herinneren die, als hij trek had, doodleuk voor het restaurant landde en er wel de humor van in zag om een waakhond op de proef te stellen door een rondje laag om zijn hok te vliegen.

Er komt nog een vliegfaanat aan. Kees, een jonge man, eind twintig maar met de verende stap van een parmantige tiener. Hij vraagt even wat hulp bij het in elkaar schuiven van de kist die hij achter de auto heeft meegenomen. Een andere zweefvlieger en ik lopen met hem mee. Kees ondervraagt me, nauwgezet maar vriendelijk, om te kijken of ik wel weet wat er komt kijken bij het monteren van de vleugels aan een zweefvliegtuig, want een enkele goedbedoelde maar verkeerde beweging kan bij die dingen duur uitpakken. We worden bij het monteren goed geleid met heldere, niet mis te verstane verzoeken, terwijl Kees met besliste tred om het vliegtuig heen snelt om te zien of de vleugels wel goed op hun plaats schuiven. Als het klaar is, worden we op dezelfde geconcentreerde, maar uiterst voorkomende wijze bedankt voor de moeite, waarna hij alleen verder werkt aan het bevestigen van staartvleugel en andere onderdelen van zijn kleine, schitterende vliegtuig. Ik zie het bewonderend aan. Het moet prachtig zijn om zo'n kist te bezitten, maar ook om er alles van te weten en aan Kees valt te zien dat hij elk onderdeel, ook het kleinste, kent.

Ik spreek met zijn moeder die mee is gekomen maar zelf weinig voelt voor het zweefvliegen. Ze is wel eens wezen vliegen en vindt vooral het opstijgen een machtige ervaring ('je ligt achterover, je kunt niets beginnen en dat vliegtuig stijgt en stijgt. . .'), maar voor het overige heeft ze haar eigen sporten, vroeger veel tennis en nu heel veel golf. 'Het vliegen is toch grotendeels de dag op de grond doorbrengen, eindeloos over van alles praten' zegt ze. 'Al die mannen. . . Op een golfbaan ben je tenminste de hele dag met golf zelf bezig.' Wanneer haar zoon is opgestegen, rijdt ze een blokje om.

Omdat het wolkendek als een toneelgordijn is opengeschoven, halen we nog een toestel uit de hangar. Het is inmiddels voorbij het middaguur en de werkplaats lijkt verlaten. Achterin zitten de vaklieden van Terlet met brood en koffie. Daar zit ook Sipko Nannenbergh, aan wie we toestemming moeten vragen om een extra kist mee de hei op te slepen. Sipko is achter een kop koffie de milde vriendelijkheid zelve, maar heb niet het hart om in de hangar, waar vele kisten voor het oog kriskras naast en langs elkaar staan geschoven, al te ijverig aan een toestel te trekken. Dan krijg je de gure noordenwind van voren, al weet Sipko daarna de nieuweling met een grapje over de schrik heen te helpen. Dit is wel een van de aardigste kanten aan de kleine wereld van Terlet: er zijn betrekkelijk veel figuren die in de loop der jaren zijn uitgegroeid tot enerzijds strenge, maar door dezelfde tijd ook milder geworden 'mannen met gebruiksaanwijzing'.

Het is, vermoed ik, ook voor de vaklieden in de werkplaats een prettige omgeving. De aanvoer van defecte vliegtuigen voor reparatie heeft zijn betere dagen gekend, maar in de werkruimte staat een oude houten kist in meer dan volle glorie: de romp tot op het hout afgeschuurd, de brede vleugels elk apart, zonder huid, naast elkaar verticaal in speciale rekken gezet. Ik bewonder de constructie met al die ribben die zelf weer uit vele stukjes hout bestaan. Elke rib is verschillend en toch staan, van opzij bezien, alle dwarsverbindingen in hetzelfde gelid. Wat in de lucht zo sterk is, staat hier kwetsbaar en tegelijk indrukwekkend te zijn. Een slank houten spantje, nog geen centimeter in doorsnee, was stuk, maar is met nieuw hout gerepareerd. Een lange, dunne verbinding, waarin het oude hout overgaat in nieuw en weer in oud, gladgeschuurd. Alleen aan de kleur zie je waar de verbinding loopt.

Vliegen doe ik ook nog. Vier starts. Eerst, aan het einde van de ochtend twee korte vluchten. Cockpit-check, start, '100 meter verkort circuit', loskoppelen en wisselbochten. Vroeg in de middag twee langere vluchten. We vinden thermiek en klimmen naar 850 meter. Wat is het leuk om naar een wolkje toe te vliegen, eronderdoor te gaan en dan af te wachten of er onder die wolk onzichtbare armen zijn die je mee omhoog willen nemen. Wanneer je die op tijd voelt en er onmiddellijk met een bocht invalt, pakken ze je op, leiden je naar het centrum en dan hoef je alleen maar gerieflijk mee te wiegen in een constante bocht. Lichte en soms steviger bewegingen, van voor naar achter, van links naar rechts en uiteindelijk omhoog, omhoog.

Beide keren laat Groeneveld me zelf de vlucht bepalen, op voorwaarde dat ik tevoren de bochten aankondig en op 220 meter hoogte aan het begin van 'het circuit' vlieg. De eerste keer lukt dat al wel, zij het dat ik om de lierplaats heenvlieg, wat ik nooit meer mag doen. De tweede keer komen we niet hoog, maar elke keer als ik aan het rugwindbeen wil beginnen, komt er een aantrekkelijke thermiekbels onder de vleugels kietelen en die hoef ik niet te weerstaan.

## **Met een gefruit uitje**

(Sep 07 '94, 21:43 — Matthijs Wachtmeester)

Dinsdagochtend om 9 uur zitten Frans en ik met nog een paar mensen te wachten op de komst van DDI Groeneveld voor de briefing en, naar wij hopen, weer een lekker dagje vliegen. Wanneer Hans na negenen nog niet is gesignaleerd in De Thermiekbels stuur ik Frans naar boven (receptie en administratie) om te informeren of er wel gevlogen kan worden. Gelukkig is dat het geval en even later komt Groeneveld binnen. Het weerbericht is niet om over te juichen, maar voor lesvluchten ziet het te verwachten weer er goed genoeg uit. Voor de middag droog met af en toe zon en later op de dag kans op regen als gevolg van een naderend front. Naar verwachting zijn de eerste vluchten kort (een minuut of tien) en tegen een uur of elf zien we het aangekondigde front naderen, eerder dan verwacht. Gauw nog een paar vluchtjes maken voordat vliegen onmogelijk

wordt en ziedaar, de eerste meteowet van Groeneveld geldt ook voor dit front: het vertraagt en de lucht blijkt ineens vol te zitten met kleine thermiekbellen.

Instructeur Jan van Genne doet zijn best zoveel mogelijk gebruik te maken van de opstijgende lucht om hoogte te winnen. Omdat de bellen belachelijk klein zijn, maken we heel veel heel kleine cirkels en na verloop van tijd begin ik duizelig te worden. Gelukkig bestaat hiertegen een probaat middel: even zelf rechthoek vliegen en de duizeligheid is over. We vliegen wat rond en ik doe een paar oefeningen. Dan doemen er vóór ons veelbelovende cumuluswolken op. In een aantal gevallen is er sprake van niet meer dan schone schijn, maar onder een grote wolk blijkt voldoende thermiek aanwezig om ons tot aan de wolkenbasis te brengen. We zitten nu op ongeveer 1200 meter hoogte en dat hadden we aan het begin van deze dag niet voor mogelijk gehouden. Van Genne is, terecht, voldaan over deze prestatie en geeft de besturing van het toestel over aan mij. Ik mag doen wat ik wil want we hebben hoogte genoeg om ons niet druk te maken over het verlies van flink wat meters. In no time zakken we tot 900 meter, maar dan is het ineens gedaan met het dalen. Het lijkt wel of er een vloer onder ons ligt en overall fluit de variometer zijn opgewekte deuntje. We vliegen nog een tijdje op deze hoogte rond, maar dalen is er niet bij. Dan maar grijpen naar de kleppen op de vleugels om beneden te komen, want van Genne en ik krijgen honger. Eenmaal aan de grond blijken we 74 minuten in de lucht te zijn geweest, een mooie reden om een uitgebreide lunchpauze te nemen. Later in de middag (nog steeds geen druppel regen gezien) komt Van Genne aanzetten met een zak vol cantharellen die hij heeft geplukt in het bos aan de rand van de strip.

Patrick heeft nog nooit cantharellen gegeten en getweën besluiten wij ook maar wat paddestoelen te gaan plukken. Na even zoeken hebben we ruim voldoende voor een mooie garnering van een biefstuk met gebakken aardappeltjes. Terug op de strip raak ik bijna ontroerd door de liefde voor de natuur van bijna alle aanwezigen. Van alle kanten wordt ons gevraagd of we wel voldoende cantharellen hebben laten staan. Even later blijkt waarom: als we alles plukken is er volgend jaar niks meer te halen. Puur eigenbelang dus.

## **Benauwd**

(Sep 19 '94, 20:38 — FG)

Nadat ik gisteren verlangend naar de schitterende lucht had getuurd, wil ik vandaag hoe dan ook vertrekken. Het is immers al weer twee weken geleden dat we voor het laatst vlogen. . .

Ik blijf niet de enige. Enfin, dan spreek je nog eens iemand. Zoals een jongen en een meisje die eigenlijk liever parapente (matrasparachutes) vliegen, maar dan wel in de Alpen en daar heb je er in Nederland niet veel van. Uitbreider praat ik met Hans van Beek (hij heeft dezelfde naam als de baas van De Thermiekbelt), die 30 jaar geleden zijn zweefvliegbewijs haalde maar er daarna (studie in Delft, loopbaan) eerst geen geld

en later geen tijd meer voor had. Nu begint hij wat afstand te nemen van de arbeidstredmolen: sinds hij een paar relatief jonge vrienden ten grave heeft gedragen, is hem de betrekkelijkheid van haastige-spoedcarrières duidelijk geworden. Nu wil hij op Terlet zijn ZVB weer halen, dan samen met een kameraad een zweefvliegtuig kopen en een ‘verstandshuwelijk’ aangaan met een club, om regelmatig te kunnen vliegen in hun eigen toestel zonder al te vast te raken in de clubstructuur en de daaruit voortvloeiende sociale verplichtingen.

Er is intussen een vrij mooie bewolking tot ontwikkeling gekomen, niet wat betreft thermiek maar voor het uitzicht: hier en daar plukken heel lage stratocumulus en een stuk daarboven het grauwere wolkendak met gaten. Wie boven komt, kijkt neer op wolken en vliegt er ook tussendoor. Een sprookjespanorama.

Tegen het middaguur komt er een vrij grote boze wolk opzetten en de DDI, Herman van der Meer, sluit de boel af. We zetten de kisten mooi zigzag naast elkaar, met het neuswiel van de een op de vleugeltip van de volgende. Van der Meer raadt iedereen aan een uurtje koffie te gaan drinken in De Thermiekbelt. Omdat ik zoiets al eens eerder heb meegemaakt, besluit ik de gok te wagen en gewoon te blijven staan. En inderdaad, de wolk is even snel verdwenen als de meeste vliegers, waardoor ik meteen een vlucht kan maken.

De ogenblikken voor de start, na de checks, zijn opmerkelijk: door de bijna afwezige wind is het doodstil in de cockpit. We zeggen niets. Het enige dat luid klinkt is de ademhaling van twee mensen, versterkt door de holle ruimte waarin we samen zitten. Twee vreemden die naar elkaars ademhaling luisteren. Voor het eerst voel ik dat de cockpit wel heel nauw is.

Na 7 minuten zijn we beneden en heb ik intussen kans gezien een reeks cruciale fouten te maken: start knudde, ontkoppelen belabberd, bochten als een bot mes door oude kaas en de landing van een dronkeman. Instructeur Jan van Genne legt me na de vlucht de principes van de start uit. Met een steentje in het zand tekent hij in één vloeiende beweging vliegtuigromp, vleugels, lier en de tijdens de lierstart geleidelijk veranderende hoek van de kabel ten opzichte van het zwaartepunt. Hij is de verdere middag druk met twee Italiaanse jongens, vrij kleine knapen met grote leren vliegeniersjacks, die op Terlet hun aantekening voor sleepstarts komen halen. Hun Italiaans klinkt me als een Zwitsers dialect in de oren. Een binnensmonds taaltje voor mensen die aan een half woord genoeg hebben.

Er volgt nog een uur of anderhalf met schitterend weer, lange vluchten, maar er komen meer belangstellenden, de gemiddelde vluchtduur loopt op, de rij wachtenden groeit. Ik bekijk met afgunst de vlucht van drie buizerds, cirkelend in een van de thermiekbellen (zweefvliegers voegen zich bij hen). De vogels maken korte, steile bochten en stijgen snel. Twee buizerds stoeien met elkaar wanneer ze elkaar dicht naderen. De een duikt ondersteboven onder de ander door. Even later is er nog maar één buizerd in de bel: de andere twee ‘steken’ elk een kant op, met grote snelheid.

Tegen vijven probeer ik het nog een keer, ditmaal met Get (zonder r) Jansen, die sinds zijn VUT een week per maand instructie geeft. Nu gaat het iets beter (13 minuten) en de landing verloopt vrij redelijk op stembesturing. Het ‘afvangen’ van de landing — vlak



gaan vliegen zonder weer omhoog te gaan — vereist een heel geleidelijke, ontspannen manier van besturen, op wat voorlopig het meest enerverende moment van de vlucht is.

Het vliegbedrijf is nu zowat tot stilstand gekomen. Er is nog maar één kabel, de laatste van de dag en er is een man voor een passagiersvlucht gekomen: zijn vrouw en twee kleine kinderen zitten langs de kant. Een van de kinderen, van de leeftijd waarop ze al wel redelijk lopen en praten, maar nog niets begrijpen, verbaast zich erover dat papa naar het vliegtuig loopt. Daar zal een nog grotere verbazing op volgen. . .

## **Uitzicht**

(Sep 25 '94, 18:01 — Jac Trum)

Ik ben je die maandag gepasseerd, per Cessna onderweg van Teuge naar Nijmegen en terug.

De gemeente Nijmegen had een opstelwedstrijd georganiseerd voor kinderen van de basisschool met als thema Vrede. De twee prijswinnaartjes mochten een uurtje boven Nijmegen vliegen en daarvoor werd ik gevraagd. Het was een wat rare vliegdag (ik vloog 's morgens) met zeer lage stratus naast hoge bewolking. Je vliegt dan voortdurend tussen de wolken. Als vlieger vind ik dat hardstikke leuk, maar voor mijn passagiertjes was het goed tussen de wolken door turen om pappie en mammië in de tuin achter het huis te kunnen ontwaren.

## **Blunder**

(Sep 21 '94, 19:54 — FG)

Overigens: ik moet naar aanleiding van maandag nog een blunder rapporteren. Het moet er toch eens van komen. Ik lees net dat een goed deel van de ongelukken (*als* er iets misgaat) bij het begin van de lierstart gebeurt.

Nu, ik zit maandagmiddag voor het eerst als lichtman, omdat er niemand voor was<sup>11</sup>. Ik denk, hup de lucht in met dat volk, plaats maken voor mij. Wachten op de tiploper die zijn hand omhoog steekt, ik ga knippen, de kabel staat strak, ik houd ingedrukt, twijfel even (doe ik het wel goed?) en na een knipper of twee houd ik weer ingedrukt.

---

11. De lichtman of -vrouw zit bij de strip en regelt door middel van een lichtknop het contact met de lierman anderhalve kilometer verderop. Knipperend licht betekent 'langzaam kabel straktrekken', constant licht betekent 'starten maar'. Binnen enkele seconden gaat het vliegtuig dan met een snelheid van rond de 100 kilometer per uur vooruit en de lucht in. De lierman ziet het vliegtuig doorgaans pas verschijnen als het enkele tientallen meters is gestegen. Vóór die tijd moet hij daarom blind kunnen vertrouwen op de signalen vanaf de strip. Als er na het knippen eerst constant licht wordt gegeven en dan toch weer niet, dan is er iets verkeerd.

Het zweefvliegtuig schiet naar de heuvel en op het moment dat je zou verwachten dat het opstijgt, valt alles stil.

Had dus *goed* fout kunnen gaan.

Even is er niemand die wat in de gaten heeft, maar dan komt iedereen in beweging en de ogen gaan in de richting van de stoel waarop ik zit. . . Het liefst stop ik het kastje met de lichtknop ergens ver onder me, maar er is geen ontkomen aan.

Ik zag in het logboekje van Hans van Beek dat hij voor minder destijds twee weken startverbod kreeg. Ik kom er met een reprimande van de lierman vanaf. De DDI is mild, meer verbaasd dan boos. Misschien is het in mijn voordeel dat hij nog maar net is gekomen van een nogal ernstige bijna-ramp: iemand in een Ka-8<sup>12</sup>, dat is een oudere solokist, kwam op het rugwindbeen vlak over de boomtoppen, wat zelfs op final een gevaarlijke hoogte is (van hoogte is dan eigenlijk al geen sprake meer). Paniek op de strip: 'Land dan toch!'

Maar nee, de dwaas wilde met het risico van een crash koste wat kost iets vliegen dat op een normaal circuit leek. Tenslotte keerde hij op de open plek in de hoek van het veld, waarbij de linkervleugel bijna de grond raakte, en stond aan het einde van die turn stil op de grond. Geen schade.

## Afvangen

(Sep 24 '94, 15:49 — FG)

'Het verrukkelijke geritsel van de staartslof in het gras. . . dat moet je horen, dan land je voorbeeldig' zegt instructeur Bruno Zijp. Hij is boomlang, maar past in een zweefvliegtuig als een voet in een maatschoen. 'Dat is een kwestie van erin groeien,' vertelt Bruno en daarom geeft hij zijn leerlingen altijd ruim voor de vlucht opdracht om plaats te nemen in het toestel. 'Maar waarom, we zijn toch nog lang niet aan de beurt?' wordt er weleens gevraagd. 'Ze hebben dan nog niet door' aldus Bruno, 'dat je in de tijd dat je zit te wachten langzaam begint te vergroeien met de kist om je heen. Je moet een geheel zien te vormen met het vliegtuig, alle palletjes en besturingsorganen moeten je intuïtief bekend worden en hoe langer je in het toestel zit, hoe meer vliegen dat scheelt in je opleiding.'

Bruno drukt me om dezelfde reden op het hart thuis na een dag vliegen rustig in een stoel te gaan zitten, met gesloten ogen. 'Dan draai je de film maar eens terug en doe je alles opnieuw. Start, bochten, landen en telkens denk je eraan waar de wind vandaan komt, wat je bij het landen doet met stick, voeten, kleppen en wat het effect is van dat alles bij elkaar.'

'Zweefvliegen kost tijd' zo houdt hij het groepje introductie-vliegers voor dat hem door DDI Kees Hordijk is toevertrouwd, 'maar het dagje op de strip geeft er ontspanning voor

---

12. Ka-8 — *Ka* is hier een afkorting van de naam van de constructeur, Kaiser. Het toestel is ook bekend als ASK-8. In dat geval staan de eerste twee letters voor de initialen van de legendarische vliegtuigbouwer Anton Schleicher en de derde letter is weer ontleend aan de naam van de constructeur.

terug. Toen ik op Hilversum instructeur was, had ik als leerling een man met een geweldige stressbaan. Hij kwam 's zaterdags stijf van de spanning het veld op, maar die druk was in een uurtje weg en dan zag je hem een dag lang genieten. Tot hij me een keer door de week opbelde om te zeggen dat hij niet meer zou komen. "Mijn vrouw vindt het vervelend dat ik elke zaterdag weg ben — ze zit dan wéér de hele dag alleen met de kinderen. . ." "Zeg maar tegen je vrouw dat ze langer plezier van je heeft als je mag blijven komen" antwoordde ik. . . Zou hij nog leven, vraag ik me weleens af.' Hoewel er veel vliegers zijn gekomen, samen met een flinke groep mensen voor een introductiedag, terwijl bovendien pas tegen elven van vliegbasis Deelen de toestemming komt om te gaan vliegen, ontstaat niet de te verwachten opstopping met gemopper van vliegers die vinden dat hun beurt te lang uitblijft. Dat danken we aan de DDI van vandaag, Kees Hordijk. Een bijzonder effectieve spil die het bedrijf zonder noemenswaardige wrijving laat draaien. Zijn fysieke verschijning is op zichzelf wel indrukwekkend, maar door zijn vliegeniersoverall in vale schutkleur en door zijn gemoedelijke temperament (zelden een stemverheffing) vind je hem niet één twee drie op het veld terug. Zo heeft elke DDI zijn eigen stijl. De ene vind je door uit te kijken naar een cirkel mensen waar hij middenin staat, de ander galmt waar hij gaat en weer een ander zit geklonken in zijn stoel van waaruit hij bewind voert over radio, lierlicht, vluchtboekhouding, vliegvolgorde, terwijl hij tussen alles door de onvermijdelijke sterke verhalen vertelt. De aanwezigheid van Kees is niet op een specifieke plek te herkennen. Wanneer je rondkijkt en je ziet dat ieder samen bezig is op zijn plekje zodat er geen tijd verloren gaat, dan is er goede kans dat je ergens, van hier naar daar, Kees op zijn gemak ziet wandelen.

Wanneer hij me halverwege de middag aanhoudt en vraagt hoeveel ik vandaag heb gevlogen, vertel ik dat ik aan mijn derde start toe ben. 'Dat lijkt me sterk. Je bent volgens mij maar één keer gestart. Kijk het eens na?' En waarachtig, in mijn logboekje, zowel als in de centrale vluchtboekhouding, staat maar één vlucht van mij. Dat is natuurlijk ook een kunst, de mensen het gevoel geven dat ze vliegen van jewelste, terwijl ze alleen maar op de grond lopen te sjouwen.

Met instructeur Cor de Reus ben ik deze dag op Terlet begonnen en nadat hij de ASK-21 die we naar de strip hebben gebracht, heeft gecontroleerd, doet hij ook de controle van een ander toestel, een Ka-8. Veel details worden nagegaan, enerzijds objectief vast te stellen punten (zijn de vleugels correct vastgezet, zit er nergens een moertje los?), anderzijds dingen die je door goed waarnemen moeten opvallen (als je met een bepaald ritme de vleugeltip omhoog en omlaag beweegt, zet die golfbeweging zich dan netjes door naar de romp en verder door de andere vleugel? Zo niet, zoek dan naar scheurtjes of ander ongemak). Uit twee toestellen blijken de accu's de avond tevoren niet te zijn verwijderd, zodat ze nu leeg zijn. Bij één toestel is er een kleine speling langs de as in het hoogteroer (dat wordt aangetekend in een boekje dat bij elk toestel hoort). En uiteindelijk kunnen we een toestel terugbrengen naar de hangar, omdat het 'bewijs van luchtvaardigheid' (BVL) al drie weken is verlopen. Een goede oogst, dankzij het nauwgezet volgen van vastgestelde procedures. Later op de dag krijgen bravoure en nonchalance misschien weleens de overhand bij vliegers, de discipline aan het begin

van de dag zorgt ervoor dat het kan.

Nu er geruime tijd verstrijkt tussen twee vluchtbeurten, zie ik kans om eens met lierman Martin van den Oetelaar mee te rijden nadat hij een zestal kabels bij de strip heeft afgeleverd. Martin heeft het ‘vak’ geleerd in Malden, waar de leerling-vlieger aan het eind van de vijftiger jaren eerst een hele poos moest bewijzen dat hij alle rotklusjes beheerste, voordat er aandacht aan hem werd besteed bij het vliegen. ‘Zodoende was ik eerder solo op de lier dan in het zweefvliegtuig!’ aldus Martin. Op de terugweg naar de strip, met zes kabels achter ons aan, vertelt hij van de toestellen waarmee men destijds leerde vliegen. Een Grunau Baby, een Prefect en een Rhönlerche. Een ervan hangt nu ergens in het Luchtvaartmuseum.

Het bezoekje aan de lierman blijkt de moeite waard — iedereen zou dit tijdens zijn opleiding meermalen moeten doen! Op de strip zijn er velen, aan het andere eind van de kabels is er maar één. Als er iets verkeerd gaat bij de start, ligt het bij de vliegers vaak voor de hand dat de fout is gemaakt ‘aan gene zijde’. Wie in de eerste 50 meter gevaarlijk steil omhoog gaat, kan immers zeggen dat de lierman veel te hard inlierde en de schuld van een breuk komt natuurlijk ook altijd daar terecht waar de lierkabel valt. De communicatie met de lierman gaat via een knop: als je die indrukt, gaat in de cabine van de lier een zoemer en brandt er tegelijk een lampje. Er kan ook via de radio worden gepraat, maar dat geluid wordt doorgaans overstemd door de zoemer en de zware dieselmotor die alleen is gebouwd om kracht te leveren, niet om de lierman zijn oren te sparen. Gezellig praten is daardoor een werkdag lang onmogelijk. Bij knipperlicht wordt een van de kabels zachtjes strakgetrokken, bij onafgebroken zoemerherrie gaat een lange roestvrij stalen staaf geleidelijk aan naar voren, waardoor het toerental wordt opgevoerd en even later komt het toestel in de verte over een heuveltje heen. De kabel glijdt eerst nog aan de lierkant over de grond, maar naarmate het vliegtuig hoger klimt, wordt ook de kabel hoger opgetrokken en dan is het zaak om het toerental zo te regelen dat de kabel in een nette boog door de lucht blijft glijden. Dat is een spel van twee kanten: trekt de kist steiler omhoog, dan komt de kabel strakker te staan en is een breuk nabij. Gaat de lier harder, dan wordt het vliegtuig sneller waardoor het ook meer klimt en trekt. . . Nadat het toestel heeft ontkoppeld, moet de kabel precies zo snel worden ingelieerd dat hij, als een langgerekte sliert spaghetti, in de mond van de lier terugkeert zonder op het bord te zijn gevallen. Dit moet niet overdreven hard, want waar je met een sliert deegwaar spetterend ‘floep’ kan doen als het je mond in verdwijnt, hoort het inrollen van de kabel kalm te eindigen, tot het uiteinde met parachute en het lange stuk touw netjes op de grond blijven liggen. Op het laatst dus langzaam doen, maar wel weer zo snel dat de chute niet in een boomtop blijft hangen. . .

Vandaag is er wat dwarswind zodat een toestel de neiging heeft tijdens het lieren af te drijven. Dat levert extra spanning op, want een kabel geheel links kan een rechts ernaast klaarliggende kabel meesleuren als er iets gekst gebeurt. En als alles goed gaat, is er dikke kans dat de kabel, nadat de piloot heeft ontkoppeld, in zijn val over de andere kabels heen komt te liggen. Dan moet de lierman zijn cabine uitklimmen, de chute van de gebruikte kabel halen, de kabel goed leggen en het laatste stukje inlieren. En al die tijd klinkt de drenzende zoemer: op de strip wil het volgende vliegtuig weg en niemand

begrijpt waarom de lierman toch zo zit te treuzelen. ‘Kom op man!’

Het vliegen gaat weer wat beter. Ik ben geen zwevend wereldwonder, maar met ijver en goede instructie is er wat van te maken. Mijn gevoel voor evenwicht helt iets over naar links, waardoor de rechtervleugeltip, als ik niet oplet, telkens iets omhoog komt. Sinds ik de start niet eng meer vind, start ik te steil, wat vooral in de eerste 50 meter onverstandig is. Breekt de kabel, dan hang je daar, neus omhoog, staart in de richting waarheen je aanstonds gaat vallen. Geeft rugklachten. Op final zit ik, vooral met zijwind, zo lang te wiebelen om de baan recht aan te vliegen, dat ik te weinig aandacht overhoud voor het combineren van kleppen en snelheid. Dat moet dan op het laatst met enige hulp van de instructeur gebeuren. Nu ik minder vrees heb om met 90 kilometer per uur op de grond af te snellen, stel ik het afvangen te lang uit, en als ik vlak vlieg, begin ik te laat met geleidelijk trekken, waardoor het toestel eerst met het neuswiel landt. Kaboem — en dan merk ik dat de stick nog lang niet voluit was getrokken.

Tenslotte maken Cor de Reus en ik samen nog een tocht met de motorzwever. Je zit daarin bijna gearmd naast elkaar en het praten gaat via dikke koptelefoons en degelijke oude microfoons aan beugels. Langere checklist, loggere bewegingen op het veld. Voor ik er erg in heb, vliegen we over de John Frostbrug. Wat is het dan lastig om vanuit de lucht je eigen huis terug te vinden! We vliegen twee, drie rondjes boven de buurt zodra ik mijn huis heb ontdekt en daarna via Rijn en IJssel weer op Terlet aan. Het richtingsroer lijkt wel vast te zitten, maar dat zit hem in de snelheid: een heel kleine druk met de voeten is al voldoende voor een koerswijziging. Wanneer het vliegveld in zicht is, mag ik wat bochtjes oefenen. Cor demonstreert het overtrekgedrag en laat scherpe bochten op hoge snelheid voelen (een dubbel zo sterk gevoel van zwaartekracht in de richting van waar geen aarde is, links de aarde, rechts de hemel). We landen keurig binnen het half uur en zien dat de strip wordt opgeruimd. Wanneer we de motorzwever bij de hangar afleveren, blijken de anderen daar ook al te zijn. Voor mij is er een verrassing: mijn fiets hebben ze ginds op de hei achtergelaten.

## **Wat bezielt zo'n man?**

(Mar 25 '95, 21:43 — Bruno Zijp)

Voor sommige mensen is vliegen een levensdoel, voor mij dus ook. Het bleef echter door verschillende oorzaken bij het kijken naar passerende vliegtuigen en tijdens vlieg-reizen proberen mezelf de cockpit in te praten, wat vaak lukte.

Zweefvliegen leek mij schitterend. Bij een radio-uitzending over dat onderwerp meldde een verslaggever trouwhartig dat je niet ouder dan 17 jaar mocht zijn. Voor mij dus niet weggelegd, ik was inmiddels al veel ouder. Het breekpunt kwam toen ik op de rever van Tjamme Hoekstra van de Amsterdamse Club voor Zweefvliegen (ACVZ) dat blauwe speldje met drie meeuwen zag en hem van mijn onderdrukte lustgevoelens verhaalde. (Tjamme was ook degene die me later toestemming gaf om voor de eerste keer overland te gaan — wat een dag!)

Het 17 jaar-verhaal bleek onzin en hij adviseerde mij een clubgenoot van hem, Joop van Leeuwen, die op Terlet als instructeur werkzaam was, daar op te zoeken en te vragen wat ik verder moest doen. Mijn echtgenote had toevallig net in een damesblad gelezen dat er op Terlet vlieg cursussen gegeven werden en raadde mij met klem aan dat te gaan doen. De stakker had er geen idee van wat ze zich aanhaalde.

De eerstvolgende zondag daarna was ik er. Het waaide te hard om te vliegen — wist ik veel — en de vraag was of ik wel in die dingen zou passen. Willem van Mullem, de lierman, ging met mij naar de hangar en we probeerden alle aanwezige vliegtuigen. Nog zie ik Willem (een fantastische kerel, helaas veel te vroeg overleden) daar staan, als een verkoper bij C&A in de handen wrijvend en opmerkend: ‘Het spijt me meneer, maar dit is alles wat we momenteel in uw maat hebben. . .’

Voor mij begon het vlieg leven een week later, op een fraaie doch koude zaterdag in oktober 1967, toen Hans, chef-instructeur van Terlet, de Rhönlerche van de kabel lostrok en zei: ‘Je weet hoe het moet, je hebt hem, rechtuit.’

Aangezien ik ook niet wist wat een start kostte, moest ik, toen ik die dag voor een derde start uitgenodigd werd, bekennen dat ik daarvoor geen geld meer bij me had. Joop wisselde enkele woorden met Hans, die zei: ‘Ga maar zitten, krijgen we nog wel van je.’ Veel later hoorde ik pas dat ze het er toen met elkaar over eens waren dat ik beslist wel terug zou komen.

Ik was geen goede leerling, slordig en zó onder de indruk van het feit dat ik vloog, dat ik wel eens vergat dat ik het zelf aan het doen was. Vooral van Hans en Joop heb ik erg veel geleerd — nog bewonder ik hun geduld. Verder stonden we vaak slap van het lachen op het veld, maar daar vertel ik elders wel eens over.

Er was nog een derde instructeur, waar ik nogal wat mee gevlogen heb, Henk Klaassen, die, als een leerling wat krachtig van de koers afweek, met luide stem riep: ‘Waar ga je heen, naar Atapoepoe?’ Er heeft bij De Thermiekbel jarenlang een verkeersbordje met die naam erop gehangen, met pijlen naar twee kanten. Misschien is het nog wel ergens. Er volgde een periode op Soesterberg, die door wat financiële onzekerheden ontijdig werd afgebroken. Daar vloog ik met Sjef Blaisse: ‘Tijdens de lierstart met de Rhön is er voor de knuppel maar één juiste positie: *strak in de buik*’. Joop Willemse, die mij ter gelegenheid van een passagiers-check zeer uitgebreid de eerste beginselen van aerobatics bijbracht. Jan Beeke, die mij erg veel over vliegtuigonderhoud leerde en een psychologisch meesterstukje uithaalde door mij, nadat hij mijn tweede passagiers-check had afgenomen, zijn eigen zontje als eerste passagier mee te geven.

Later zie je dat hun handelen en opstelling — ook van vele anderen — een verrijking van je eigen leven vertegenwoordigen. Ook dat is zweefvliegen!

Omdat ik van mijn vliegkunst geen hoge dunk had, was ik wel verbijsterd toen mij na betrekkelijk korte tijd werd meegedeeld dat ik instructeur moest worden. Ik voelde daar aanvankelijk weinig voor, bovendien had ik kort daarvoor mijn eerste overlandvlucht gemaakt en waren er daardoor nogal wat plannen om dat véél en ver te gaan doen: dat werd dus toch maar even onderbroken.

Na de gebruikelijke theoretische en praktische examens kreeg ik mijn volledige bevoegdheid. Leuk, maar ik moest nog wel veel leren. Dat is nog steeds zo. Ik luister

graag naar briefings en debriefings<sup>13</sup> van andere instructeurs (ook in het buitenland) en steek daar altijd wat van op. Als gevolg daarvan verandert mijn manier van instructie geven nog steeds. Voordeel van mijn geklungel tijdens de opleiding (en daarna) is in ieder geval, dat een leerling geen vliegfout kan bedenken die ik niet al eens gemaakt heb. Ik begrijp hem dus beter!

Hoewel in Nederland de vliegopleiding redelijk gestructureerd is, zitten we toch met het probleem dat geen twee mensen hetzelfde zijn. Als instructeur probeer je dus zo snel mogelijk in te schatten wat jouw leerling voor iemand is, zijn kennis, motoriek, angsten, onzekerheden. Begrijpt hij wat je zegt? Dringt het ook tot hem door? Onthoudt hij het? Wat kan je leerling aan? Ik probeer hem of haar altijd zoveel mogelijk zelf te laten doen — als gevolg daarvan ligt mijn ingrijpgrens wel eens erg ver. Niets is zo fnuikend voor het zelfvertrouwen van een leerling als het voelen dat de man achter je vrijwel voortdurend met z'n vingers aan de knuppel zit. (Toen ik eens als betrekkelijk prille vlieger op een niet nader te noemen veld uitgecheckt werd door een instructeur die ook voortdurend meefiedelde, heb ik hem de landing maar laten maken, wel mijn hand in de buurt van de knuppel houdend. 'Geen beste landing', zei hij. 'Nee', antwoordde ik, 'blij dat ik hem niet maakte.' Ik geloof niet dat hij daarna nog echt blij met mij was.) Je probeert als het ware in de huid van je leerling te kruipen en je gedrag zoveel mogelijk bij hem aan te passen. Daar zitten veel facetten aan: een enkele keer wil dat helemaal niet lukken.

Soms kleun je dan ook wel mis doordat je een foute inschatting van zijn of haar persoonlijkheidsstructuur maakt. Vroeger dacht ik dat het vliegonderricht met de bijbehorende didactiek hoofdzaak was: meer en meer zie ik nu dat de psychologie van het contact bepalend is. Ik ben ook — mede op basis van ervaringen van collega's — geneigd het paranormale daarbij een rol toe te kennen. Dat lijkt een gewaagde opmerking, maar bij de club waar ik in Engeland lid van ben, gaat men er standaard van uit dat bij veel leerlingen tijdens de eerste solostarts het onderbewustzijn zó openstaat voor signalen van buitenaf dat commando's door een instructeur op de grond gegeven hen bereiken. Je leerlingen zijn het belangrijkste: daar moet alles voor wijken. Als je al dagen aan ziet komen dat het een 300 kilometer-dag wordt, je alle voorbereidingen hebt getroffen, kist klaar, ophaalploeg klaar, aanhanger achter de auto, maar je plaatsvervanger komt niet opdagen, dan is het jammer: je blijft die dag instructie geven.

Het lijkt ontzettend mooi, veel vliegen, maar er moet ook veel ingeleverd worden. Je moet er voor zorgen dat je theoretisch bij blijft. Af en toe eens in *Theorie van het Zweefvliegen* kijken is absoluut onvoldoende. Als het een lekkere thermische dag is en je dolgraag eens een uurtje of wat in een eenzitter de betrekkelijkheid van het leven onder je zou willen bestuderen — dan is er meestal instructiewerk aan de winkel.

Sta je op het rooster terwijl je eigenlijk die dag niet zo veel zin hebt of er dringend iets anders moet gebeuren — jammer. En jij bepaalt in hoge mate de sfeer op het veld. Als jij er plezier in hebt, hebben je leerlingen dat ook. Dat is dus een enkele keer wel eens moeilijk — maar het moet toch.

---

13. nabesprekingen

Wat staat er tegenover? Je leert veel buitengewoon aardige mensen kennen, die jou vaak hun volledige vertrouwen, ook in zaken buiten de vliegerij, geven. Veel mensen waarbij ik het als een groot voorrecht zie daarmee om te mogen gaan. Ik vind het — in tegenstelling tot sommige instructeurs — over het algemeen ook erg leuk om met wat zij als pubers betitelen te vliegen. Dwars, laag en snel over de generatiekloof heen dus. Niet alleen dat het zweefvliegen mijn leven en veel van mijn inzichten veranderd heeft: het lesgeven blijkt een zeer waardevolle toevoeging te zijn (had ik nooit gedacht). En als je dan in de avond, vaak genietend van een fraaie zonsondergang, naar huis rijdt, is het goed om de dag te overdenken. Wat heb je vandaag fout gedaan, wat kan beter, hoe leer ik hem dat slippend vliegen af. . .

Ik heb wel eens gezegd dat ik, terugkijkend op mijn professionele loopbaan (die niets met vliegen te maken heeft)<sup>14</sup>, daar niet geheel ontevreden over ben, maar dat de emotionele waarde van het instructie geven véél groter is: de vlieger die ik na jaren tegenkom en die mij mededeelt dat hij nu een 747 vliegt, daaraan toevoegend ‘maar *jij* hebt me leren vliegen’, is voor mij een optimale beloning. Waarmee maar gezegd wil worden: ook instructeurs hebben een streefbaar ego.

## Rijnleeuwerik

(Sep 27 '94, 11:51 — Bruno Zijp)

Over de ‘Rijnleeuwerik’ (Rhönlerche): men had vroeger de gewoonte om zweefvliegtuigen die iets met Wasserkuppe (in het Rhöngebied, oostelijk van Fulda) te maken hadden Rhön-etcetera te noemen, dus Rhönsperber, -bussard, -adler enzo. Gezien de glijhoek noemde men de Rhönlerche op een Duits veld waar ik eens was, de Rhönstein. Op datzelfde vliegveld werd de Grob Astis overigens betiteld als Ostfriesen-Nimbus. Het getuigt toch wel van Duitse humor om een verband te vinden tussen een leeuwerik en het betreffende vliegtuig. . . ik had ’m Rhönbuffel gedoopt.

Hoewel ik meer dan duizend vluchten op het ding heb, zal ik mij, als ik er weer eens op terecht kom, eerst uit laten checken, want vrijwel iedereen die nu wat beters vliegt, komt er mee te kort! Het blijft overigens een vliegtuig waarin je spatzuiver leert vliegen. Op de Wasserkuppe is na de Eerste Wereldoorlog het zweefvliegen begonnen. Nostalgie dus èn een gigantische kermis. Toch erg leuk vliegen daar. Zolang het nog kan, want de Grünen willen er weer een natuurgebied van maken.

---

14. Bruno Zijps loopbaan had in zekere zin wel met *in de lucht vliegen* te maken, aangezien hij werkte als deskundige bij het vervaardigen van explosieven. Ook is hij de auteur van een ongepubliceerd standaardwerk over nitrocellulose. . . Deel 1 daarvan is getiteld *Schietkatoen; de theorie*.



## Going down

(Sep 29 '94, 09:52 — FG)

Gisteren was de vergadering van de toekomstige gebruikersvereniging, geleid door het (voorlopig) bestuur van een (nog op te richten) stichting die in de toekomst Terlet moet gaan beheren. Ik mag meerijden in de auto van Æmilie, die ik onderweg wat beter leer kennen. Je zou haar een typische 'vliegende vrouw' kunnen noemen: nuchter, kordaat en individualistisch. Ze werkt als verpleegkundige en in haar vrije tijd geeft ze zweefvlieg-instructie: elk jaar begeleidt ze een club studenten op zweefvlieggkamp, afgelopen zomer deed ze dat in Tsjechië.

Zo prachtig als het vliegbedrijf is, zo wankel is de organisatorische basis. De moederorganisatie, KNVVL, lijkt me een oud, statig, wat star bestuurslichaam. Het *Aero-Journaal* levert een mooi voorbeeld op. De redactie van de luchtvaartclub spreekt troonrede-taal:

'De redactie hoopt echter wel, dat dit precedent uiteindelijk mede aanleiding zal zijn tot het op gang brengen van de discussie, of wellicht de verschijningsdata en de informatie, van zowel de afdelingsbladen als van *Aero-Journaal*, wellicht op een zodanige wijze op elkaar kunnen worden afgestemd, dat de leden aan het begin van elke maand, om en om, hetzij het *Aero-Journaal*, hetzij hun afdelingsblad ontvangen. Eerst dan zal er binnen onze vereniging niet alleen sprake zijn van een optimale en uitermate efficiënte aanwending van de door de leden betaalde (contributie)gelden voor KNVVL-publicaties (in die constructie immers hoeft het *Aero-Journaal* slechts zesmaal per jaar uit te komen), maar het zal tevens een positieve werking hebben op de saamhorigheid en de solidariteit binnen de vereniging, doordat de redacties van binnen de KNVVL uitgegeven bladen in nauwer contact met elkaar zullen staan, waardoor niet alleen de berichtgeving, maar wellicht ook de advertentiewerving, op een meer geïntegreerde wijze voor alle bladen tegelijk kan plaatsvinden.'

Niet bepaald een 'efficiënte aanwending' van het geschreven woord, maar waarschijnlijk wel een goede afspiegeling van de stijl van besturen. Aan de tekst zou je zeggen dat het zich allemaal 50 jaar geleden afspeelt, maar er doemen problemen op van hedendaagse proporties.

Het KNVVL wil zo snel mogelijk af van haar Nationaal Zweefvliegcentrum. Dit NZC was ooit een goed gesubsidieerde parel in de kroon, maar is een blok aan het been geworden. De verplichtingen aan het personeel zijn zwaar en de toekomst is onzeker. Nieuwe milieu-eisen zullen het vliegbedrijf ingrijpend doen veranderen.

De verzelfstandiging van Terlet was gepland op 15 september 1994 en heeft slechts in zekere zin plaatsgevonden: er was maar één partij bij aanwezig. Het KNVVL-hoofdbestuur kwam voorrijden, tekende wat meegebrachte stukken, nam plechtig afscheid van het personeel en verdween aan de horizon. De zaak is daarmee overgedragen. Aan wie, dat is de vraag. Kortom: wie niet op deze vergadering aanwezig was, heeft wat gemist, maar wie er wel was, miste ook iets.

De gemiddelde leeftijd van de aanwezigen gisteravond was overigens hoog: bijna

niemand onder de 35 jaar, de meesten ruim boven de 55. Op de strip viel het me tot nog toe niet op, maar ook daar is de meerderheid veteraan.

Op een enquêteformulier kon iedereen zijn oordeel en wensen ten aanzien van de toekomst van Terlet aangeven. De keuze was tussen meer of minder eenzitters, duurdere antieke dan wel moderne toestellen of een simpele en goedkopere vloot. Het is alsof we op de Titanic varen, er begint verontrustend veel water tussen de tafels van de eetzaal door te stromen maar we richten onze aandacht op de menukaart: nemen we de goedkope, voedzame dagschotel of gaan we verrukkelijk smikkelen van de chef zijn specialiteiten?

Ik ben benieuwd of er over vijf jaar nog een Terlet is. In elk geval zal het er heel anders uitzien en wordt me nu een blik gegund in een wereldje dat vergaat.

## **Als het leven zelf**

(Oct 13 '94, 19:38 — FG)

Vorige week vrijdag wilde ik langs de strip de krant lezen, maar ik kwam niet verder dan de helft van de voorpagina terwijl het toch geen bijzonder hectische vliegday was. Een dag op de strip lijkt eindeloos lang en ontspannen en toch blijft er geen tijd over. De afgelopen week probeerde ik de belevenissen van die ene dag op te schrijven, maar ik vond geen tijd. Het werk hield niet op en dat gaf me het gevoel dat ik, zwemmend in de branding, een hoge golf niet voor kon blijven: tuimelend, naar adem happend werd ik vooruitgegooid door de werkweek, die te kort is en te snel gaat. Hoog tijd om weer een cursusdag te boeken. Toch een paar indrukken.

Rob Mertens vertelde eens dat hij in 35 jaar nog nooit had meegemaakt dat een lierman een kabel moest 'kappen'. Nu, het is er toch van gekomen. Annelies was de klos. Ze is acht jaar geleden al eens 'solo gegaan', maar heeft toen tijdens het thermiek-vliegen een nare vlucht gehad waarbij ze een onbedwingbare angst voelde opkomen. Dan zit je daar toch in je eentje... Hierna heeft ze het zweefvliegen een poosje op het tweede plan gesteld. Het stichten van een gezin nam de meeste tijd in beslag. Haar man vloog intussen stevig verder: inmiddels heeft hij samen met een vriend een bijzonder toestel aangeschaft waarmee veel, ook in wedstrijden, wordt gevlogen (ik ben vergeten wat voor type het is, maar uit reacties van anderen maak ik op, dat het een vliegtuig is in de 'geld speelt geen rol'-klasse). Inmiddels is Annelies opnieuw solo en deze ochtend startte ze in een Ka-8, het oudere eenpersoonstoestel, nog geheel van hout en linnen gemaakt. Ik volgde haar snelle lierstart, de boog waarmee het toestel klom tot op het moment dat het even stil lijkt te hangen, de neus naar beneden keert, waarna je de kabel aan zijn parachute ziet vallen.

Ditmaal gebeurde er iets anders. Annelies leek niet verder vooruit te vliegen. Het toestel schoof naar links, als een instabiele vlieger aan het vliegertouw. Dat duurde een paar seconden, terwijl iedereen opkeek. Via de radio werd Annelies opgeroepen te ontkoppelen. Achteraf is niet goed te zeggen hoe lang het duurde, maar het kunnen slechts

seconden zijn geweest. De kabel viel, Annelies maakte een normale bocht naar links en vloog uit het zicht, terwijl van de lierman het bericht kwam dat hij had gekapt toen het toestel boven hem vloog. De start-activiteiten werden stilgelegd omdat de lierman eerst de verloren kabel moest opzoeken. Blijkbaar had Annelies daarboven pas kunnen ontkoppelen nadat de kabel aan de onderkant was losgegooid.

Toen Annelies was geland, werd het toestel meermalen geïnspecteerd. De een na de andere ZVB-houder beproefde zijn kennis op het ontkoppelingsmechanisme, maar een fout viel niet te constateren. Daarop maakte de DDI, Henk Frohwein, een testvlucht. Niet alleen de ontkoppeling werd nu getest: er volgde een korte maar spectaculaire en onberispelijk uitgevoerde vliegshow! Frohwein maakte na de ontkoppeling rechtsomkeert en dook. De kist float ons luid tegemoet en maakte een looping, gevolgd door een tweede looping. Daarna ging het recht omhoog en alsof een van de vleugeltips in de lucht werd vastgehouden, keerde hij en dook opnieuw. Het leek wel met een passer in de lucht getekend. In een leerboek heb ik gelezen dat de DDI aan het begin van elke vliegdag de eerste vlucht maakt, maar op Terlet gebeurt dat zelden. Op deze manier zou het wel een fenomenale dagopening zijn!

Hans van Beek was er ook. Hij vloog in hetzelfde groepje als Matthijs en ik, onder begeleiding van Bruno Zijp. Matthijs moest jammer genoeg na zijn eerste start ophouden, omdat een verkoudheid hem door de luchtdrukverandering in de oren was gaan zitten. Hans had meer geluk, al zag het er tijdens zijn tweede start even naar uit dat ook hij startproblemen had: op 100 meter hoogte ontkoppelde Bruno zonder een woord te zeggen. De reactie van Hans was volgens het boekje (bocht van 180 graden, op circuit, landing). Toen ik met Bruno naast de cockpit stond bij de voorbereidingen voor de nieuwe start (Hans zat nog op zijn plek), trok Bruno de riemen van zijn zitplaats strak zonder plaats te nemen, sloot zijn deel van de kap en sprak tegen Hans: ‘Nou, succes ermee. Tot straks!’

Dit was dus het moment, dat altijd onverwacht komt. Hans keek verrast op, grijnsde, richtte zijn blik op de startbaan en keek nog eenmaal op. Hij maakte de kap open en vroeg: ‘Eh... nog bepaalde bijzonderheden?’ Een laatste, formeel overbodig mondeling contact, dat toch belangrijk was. Bruno’s antwoord (‘Geen bijzonderheden. Of ja: een uur wegblijven.’) bevestigde het vertrouwen.

Daar ging hij, om na een voorbeeldige vlucht glunderend te landen. Ik vond het heel mooi om van zo’n moment getuige te kunnen zijn. Je bent deelgenoot van het begin en het eind van iets dat iemand geheel alleen kan en moet klaren. Als het leven zelf.

Tussen alles door maak ik zes starts met Bruno. Alles *begint* te lukken, maar dat zeg ik al een poosje. Ik heb soms nog de vaste overtuiging dat het piefje verkeerd staat (scheef), terwijl ik toch echt meen dat ik prima rechtuit vlieg. Bruno laat het me allemaal goed uitzoeken en soms bestrijdt hij mijn al te grote spraakzaamheid met een woordenvloed van hemzelf.

Vooraf één vlucht was wat dat betreft goed raak... Slechts even was het stil in de cockpit, toen de kabel zou worden strakgetrokken. Kort daarvoor klonk het, zoals stevast bij hem: ‘Concentratie!’ Maar voor het overige, vanaf het moment van instappen tot aan het begin van de landing, kwamen er ondeugende limericks van de achterzetel, sterke

verhalen en zelfs een etymologische verhandeling over de taalkundig nogal interessante geschiedenis van de woorden ‘mug’ en ‘knet’. De knet is een miniatuur vliegje, de mug is ieder bekend. Je zou verwachten dat in het Engels de mug een ‘midge’ heet en de knet een ‘gnat’, maar het is juist andersom. . . En al die tijd moest ik me concentreren op het plannen en uitvoeren van de vlucht met minimale aanwijzingen van Bruno zoals ‘naar de snelweg en volg die maar een poosje’, terwijl ik beleefdheidshalve toch ook een aangenaam gespreksgeenoot wilde blijven. Ik geloof dat dit een tactiek is om de rek in de aandacht van de vlieger te testen. Bruno is, zo hoor ik, ook weleens doodstil, wat dan weer een andere beproeving is, of hij zet zijn rood-plastic mok (waar Bruno is, zie je die mok) gevuld met hete koffie naast je hoofd met de vraag of je vooral niet wilt morsen. Hij schijnt zelfs eens zijn stuurknuppel uit het raam te hebben gegooid, maar dat verhaal is apocrief. In elk geval, uit het feit dat er tijdens de landing geen grapjes worden gemaakt, maak ik op dat dit onderdeel van mijn vlucht nog verbetering behoeft.

## **Zweven en laten zweven**

(Oct 14 '94, 21:50 — FG)

Matthijs kan niet, maar wanneer ik naar de lucht kijk en het weerbericht hoor, lijkt alles maar één boodschap voor me te hebben: ga!

In De Thermiekbél verzamelt zich een klein groepje vliegers. Het vliegbedrijf kent een ontspannen start. Hans van Beek (niet te verwarren met zijn vliegende naamgenoot), de chef van De Thermiekbél, zit op een kruk aan de bar te discussiëren met Kees Hordijk. Wanneer je naar hen luistert, krijg je een helder beeld van de organisatie op Terlet, zoals deze ooit was, nu is en idealiter zou moeten zijn. Kees kent de geschiedenis van Terlet uit eigen waarneming. Bovendien heeft hij een baan in de organisatie van een groot recreatiegebied met twee jachthavens, waardoor hij wat hij hoort en ziet op Terlet kan vergelijken met zijn werkervaring. Een belangrijk verschil is dat Terlet een traditie kent van subsidiëring. Bij een zuiver commercieel bedrijf eisen organisatiefouten eerder hun tol, terwijl deze op Terlet langer kunnen doorwerken zonder dat er iets aan hoeft te worden gedaan (een twijfelachtig voordeel). Hans heeft nog wel het beste zicht op de zaak: wat hij niet zelf ziet, komt hem sinds jaar en dag wel ter ore aan de bar. Ik vermoed dat de voorzitter van het interimbestuur geruime tijd heeft zitten schaven aan het conceptbeleidsplan dat laatst verscheen. Maar wie een dictafoon ter beschikking heeft, kan zo een nieuw beleidsplan uit de mond van Hans optekenen! Deze ochtend is de automatisering aan de orde, een ingewikkelde zaak die echter nog voor het tweede kopje koffie geheel is doordacht en uitgewerkt. Helaas, ik heb geen dictafoon.

Ik spreek met een kort geleden afgezwaaide KLM-er, die tot zijn VUT werkte als boordwerktuigkundige. Hij is blij dat hij van die baan af is: ‘Het lijkt op een gegeven moment wel alsof je je hele leven ’s nachts vliegt, altijd weer op die idiote tijden. . . Doordat je je halve bestaan doorbrengt op 25000 voet, in kurkdroge lucht, vernietig je jezelf. Het kan 20, 25 jaar duren maar dan begint het gedonder. Nierstenen! Blij dat het over is.

Een vriend van me vliegt hier vlakbij, op een F-16 en die wil voorlopig niet over naar de KLM. Op een F-16 kun je nog echt vliegen, net zoals in een zweefvliegtuig, zegt hij.’ Hans Groeneveld, de DDI van vandaag, stapt binnen met een lange fax, een halve bril en een korte briefing: ‘Goedemorgen! De zon is oost.’

Wanneer de hangardeuren opengaan en ik de hoeveelheid toestellen zie die daar met hun smalle lange vleugels in een mathematische kluwen staan opeengepakt, vraag ik me elke keer af hoe die dingen zonder schade naar buiten kunnen komen. Sipko moet telkens luid en duidelijk commando’s geven aan de vliegers die tip, staart, neus vasthouden: een riskante zaak, want een zijwaartse duw aan de staart geeft grote uitzwaaiers van de vleugeltips in een ruimte waar van alles stuk kan gaan. Iedereen is van goede wil, maar wat voor de een ‘vooruit’ is, kan voor de ander ‘naar links’ betekenen en Sipko kan niet tevoren weten wie er met de beste bedoelingen net even iets anders zal doen dan hij zegt. Elke dag gebeurt er wel iets waardoor een krachtterm weergalmt en wie Sipko nog niet kent, krijgt daarna een schouderklopje: ‘Prima gedaan, hoor!’

Het weer is prachtig, zomers, in tegenstelling tot wat de pessimisten in het weerbericht zagen, maar de lucht is ook erg stabiel waardoor er geen thermiek ontstaat. De vluchtduur is dus kort. Vandaag zal iedereen die is komen opdagen zo vaak kunnen vliegen als hij wil (niet: zo lang als hij wil).

Kees Hordijk wordt mijn instructeur. Eerst twee starts achter elkaar. Het thema van wat ik vandaag ga leren blijkt ‘easy does it’ te worden, of met de woorden van Kees: ‘Je moet het toestel ook eens willen *strelen*.’ Het begint al bij het moment van ontkoppelen. Ik houd er niet van om net zo lang steil omhoog te blijven gaan tot de kabel er afknalt (sommige instructeurs die graag die laatste meters winst willen pakken, doen dat zo), maar om dat te voorkomen hoef ik nu ook weer geen snoekduik te nemen zodra de lierman het toerental vermindert. Zo’n plotse duik blijkt onplezierig te zijn voor de instructeur achter me, die erdoor omhoog wordt gegooid. Stom dat ik er zelf niet op ben gekomen, maar nu streef ik ernaar de kist kalm vlak te leggen, als een wiegje dat schommelt. Leuk werk!

Daarna zijn de bochten aan de beurt. Om een of andere reden heb ik me een nogal ruwe manier van bochten maken aangeleerd. Een ferme trap, een zwieper aan de stick en daar gaat het toestel in een steeds sneller gaande rol die weer moet worden tegengewerkt om er geen acrobatiek van te maken. Het piefje gaat alle kanten op. ‘Kijk eens even hoe het ook kan’ zegt Kees, en hij zet een bijna niet voelbare bocht in. We draaien statig en moeiteloos als een grote bouwkraan en het piefje lijkt niets te merken. Schitterend!

De verdere dag doe ik niet veel anders in de vlucht dan het verkennen van deze ‘gentle turns’. Tussendoor hoor ik dat Rob Mertens juist een weekcursist op het hart drukt om ook eens scherpe bochten aan te durven. Zo heeft ieder het zijne te leren. Wanneer Hans Groeneveld aan dezelfde cursist uitlegt hoe hij zijn landing kan verbeteren, steek ik daar veel van op. ‘Je moet niet naar een vast punt voor je kijken’ zegt Hans, ‘want dan zie je een lijn en een punt, maar niet de hoek waarin je aanvliegt, want een lijn en een punt *kunnen* onderling geen hoek maken. Kijk naar je veld als naar een vlak en denk dáár die lijn naartoe. Dan zie je de hoek tussen je daalvlucht en het terrein. Houd die hoek, en daarmee je snelheid, constant. Gebruik je kleppen: meer kleppen als je te

ver dreigt te komen, minder kleppen als je het niet gaat halen.’

Dat kwartje begint eindelijk bij mij te vallen, want de eerstvolgende landing gaat nu eens goed. Het is een heel apart gevoel wanneer ik bij de laatste 50 meter voor het eerst echt beseft wat ik moet doen en het lijkt of het toestel dat ook zo ervaart. De neus blijft netjes hangen, het naar links en rechts corrigeren is niet meer nodig zodra ik mijn aandacht op de remkleppen richt. Met mijn linkerhand stevig om de knop van de kleppen, de rechterhand kalmer aan de stick, zie ik dat ook het veld zich gedraagt zoals het hoort.

Nu is het zaak dit zo vaak mogelijk te herhalen en ervoor te zorgen, dat mijn neiging om in de laatste ogenblikken onbewust een klein maar te effectief rukje aan de stick te geven, verdwijnt. En het wachten is op een eventuele terugslag: wel meer vliegers gaan, kort nadat ze dachten het helemaal door te hebben, nog een poos vreselijk stuntelen en niemand kan zeggen of deze vormcrisis 10, 50 of meer dan 100 starts zal aanhouden. We gebruiken de korte tijd tussen start en landing voor wat bochten en een paar keer leidt Kees in goed overleg het begin van een spiraalduik in. Daar uit te komen is met dit toestel niet moeilijk, maar de voor mij ongebruikelijke vliegbewegingen — met de neus erg schuin omhoog en een vleugel onder me ‘neerstorten’ en vervolgens een bijna verticale duik omlaag — boezemen me vooral nog angst in. Ik wil graag vertrouwd raken met zulke rare posities, zodat ik, *als* ik er eens onverhoeds in terecht kom, niet zal schrikken. Nu voer ik de correcties op het schoolvoorbeeld nog machinaal en te gehaast, uit terwijl me een raar snurkend geluid ontsnapt. . .

Op de grond spreek ik met een ver gevorderde cursist, die juist bezig is met het stapsgewijs aanleren van wat luchtacrobatiek. We kijken naar zijn instructeur die hoog in de lucht een 360 graden-rol voordoet. Eerst een korte cirkel om te zien of er niemand onder hem vliegt, dan een lange duik (tot 220 kilometer per uur) en daarna de rol, die niet geheel strak lukt deze keer. De looping en wing-over die daarop volgen, zijn weer voorbeeldig. ‘Kijk, die beheersing!’ zegt zijn cursist naast me. . . ‘Daar wil ik heen.’ Intussen is een jonge vader met twee kleine zoons het veld opgelopen. Met zijn jongens aan de hand bekijkt vader het komen en gaan van de toestellen. Zijn vrouw blijft in de auto zitten, een stukje verderop.

Als hij na een poosje opstapt en de DDI voor de gastvrijheid bedankt, spreek ik hem aan. ‘U kunt zelf ook een keer vliegen als u dat leuk vindt, hoor. Bij de receptie zijn daarvoor bonnen te koop’ probeer ik te werven. ‘En wat helemaal leuk zou zijn: laat uw vrouw een keer vliegen. Meestal zie je dat van een gezin alleen vader een vluchtje maakt, omdat het anders te duur wordt.’

‘Dat zit er niet in helaas’ antwoordt hij, ‘we hebben daar geen geld voor. Dat is ook niet erg, want we komen net van Slagharen. Mijn vrouw is trouwens met de jongens overal in geweest, ik durfde niet in de achtbaan.’ ‘Tja’ bedenk ik, ‘als je van Slagharen komt, heb je al een veer gelaten.’

Ik bied aan dat zijn vrouw op mijn kosten een vlucht gaat maken. Het aanbod geldt alleen zijn vrouw. Terwijl ik Groeneveld vraag of zoiets reglementair wel mogelijk is (aanvankelijk niet), loopt de vader naar de auto. Later zal ik horen dat zijn vrouw eerst schrikt van het voorstel (‘Voor geen goud!’). Toch stapt ze uit en maakt kennis met

André Boom, de enige aanwezige ZVB-houder aan wie Hans deze passagier wil meegeven. André is een oudere, zeer bedaarde en tactvolle man, inderdaad een uitstekende keuze. ‘Je hoeft niet per se de lucht in, je kunt met me meelopen naar het toestel, we hebben alle tijd en ik leg je rustig uit wat we gaan doen. Het is uiteindelijk aan jou om te beslissen of je wilt vliegen.’

Die benadering (‘niets hoeft’) werkt. Ze bekijkt het toestel goed, gaat erin zitten en laat zich het instrumentarium uitleggen. Van enige afstand zie ik haar zitten, af en toe knikkend, zwaaiend naar man en kinderen aan de kant. Ze vertrekken! Haar kinderen vinden het niet eens zo bijzonder. De oudste zegt dat het zonde is dat die vreemde meneer mee gaat, op die plek voorin had hij wel mee gewild. Vader gelooft zijn ogen niet en ik vind het even spannend als mijn eigen eerste vlucht.

## **Zweefgevoel**

(Oct 19 '94, 20:14 — Rosa van de Kerkhof)

Ik ging voor het eerst van mijn leven de lucht in. Het was heel spannend, daar ging ik dan. We werden door de lierman omhooggetrokken, het ging vrij steil en we bleven ongeveer twee minuten vast aan de lier.

We waren los, daardoor kreeg ik veel meer een zweefgevoel. Frans, de man met wie ik meevloog, vertelde van alles over vliegen. We hielden over naar links en ik bekeek de wereld heel anders. Ik vond het fantastisch om in de lucht te zweven als een vogel. De vlucht duurde ongeveer 10 minuten. We begonnen langzaam aan het circuit, we maakten een bocht naar links en zagen de strip recht voor ons. Al dalende gingen we naar beneden, toen waren we aan de grond — een beetje hobbelig. Toen heb ik Frans bedankt en ik vind vliegen heel bijzonder.

## **Doopvlucht**

(Oct 19 '94, 20:21 — Veerle van Weelden)

Mijn vader keek heel vaak naar de lucht om te kijken of er thermiek was en dan kreunde hij van: ‘Oooh, ik wou dat ik op mijn fiets kon springen en erheen gaan.’ Ik vond dat een beetje overdreven maar nu niet meer!

Voordat ik ging starten werd ik voorbereid dat de start heel steil zou zijn, het was ook wel even slikken maar ik had het me veel erger voorgesteld.

Toen ik werd vastgespjt zakte opeens alle angst weg. De kap was dicht en ik probeerde naar de kabel te kijken. Eindelijk trok hij strak, een harde ruk en ik werd stijf naar achteren geperst en een lekker gevoel van kriebel, dat je ook kan hebben als je nogal hard schommelt, overkwam mij. Ik hield me stevig vast in een spleet (voor 't geval dat. . .) en begon heftig te slikken. Het gerommel op de achtergrond, door mij nog niet

eerder opgemerkt, hield opeens op. Ik vroeg of we nu ontkoppeld waren en de piloot zei dat dat zo was. Ik ontspande me want spannend was het wel geweest. Nu durfde ik naar beneden te kijken en ik zag de wereld van bovenaf, fantastisch!!!

Alles ging verder nogal rustig behalve het landen, het leek er meer op dat de strip naar ons toekwam dan omgekeerd. Het leek voor mij nogal lang voordat we tegen de grond bonsden en steeds langzamer verder hobbel-gleden.

Ik stapte juichend uit: hier ga ik voor sparen!!!

## **Vliegen? Ik niet**

(Oct 20 '94, 20:02 — Jacoline van Weelden)

Lore, die nu bijna 16 is, was me vorig jaar al voorbij gevlogen. Met het interscholair orkest naar Spanje en weer terug, terwijl ik nog niet eens een rondvlucht boven Nederland had gemaakt. Maar daar zat ik ook niet op te wachten. Het water en de bergen trekken me meer en ik heb last van hoogtevrees. Dus toen Frans met zweefvliegen begon, vond ik de verhalen boeiend en leuk, maar aangesproken voelde ik me niet, laat staan aangestoken. Een keer mee kijken op Terlet op een zomerse zondagmiddag gaf wel een goed idee van de sfeer die er hangt. Enerzijds vergelijkbaar met die op een sportvliegerfeld: vriendschappelijk, joviaal, behulpzaam. Anderzijds juist heel anders waar het om de regels gaat, veel strikter dan bij het sportvliegen. Met bijna militaire strengheid wordt op het naleven ervan toegezien. Logisch, want hier gaat ook levend materiaal de lucht in. De coördinatie van het vliegen is in handen van een paar mensen van wie ieder die vliegen wil afhankelijk is. Dat lijkt soepel te lopen, het zag er heel ontspannen uit.

Ook dinsdag 18 oktober, toen Matthijs, Frans, Veerle, ons logeetje Rosa en ik op Terlet waren. Voor negenen konden we de briefing in de De Thermiekbelt al meemaken vanaf de zijlijn. Het zou een gure dag worden, zei Hans Groeneveld, de DDI van die dag, die zich alvast goed had ingepakt met een wollen das om het hoofd en daar overheen een muts met pompoen. Heel verstandig, want het werd nog afzien voor dunner geklede mensen zoals ik. Bij de hangar zagen we hoe de eerste kisten naar buiten werden gebracht: dus dat was tiplopen. Nu konden we dat extra lang en goed zien. We volgden twee toestellen tot aan de strip. Dit bleek naderhand dus niet te mogen! Hadden we ons weer es niet goed in de veldregels verdiept. Dwars over het veld fietsen, zoals Frans even daarna nog deed, was helemáál uit den boze, zo liet Sipko Nannenbergh ons heel terecht, maar streng weten. Nooit meer doen dus!

Rosa en Veerle zouden een proefvluchtje maken. Frans had dat voor ze afgesproken. Hij ging zelf verder met lessen, net als Matthijs. Ik stond er heel ontspannen steeds verder verkillend bij: noordoostenwind leek het te zijn. Maar Veerle en Rosa popelden om te gaan vliegen. Ze hadden er echt zin in. Nadat Matthijs en Frans al twee starts hadden gemaakt, kon zo rond half elf Rosa de lucht in met Frans Klappe, een innemende



Amsterdammer die vliegt voor zijn beroep, maar dan in een DC-8 als boordwerktuigkundige. Zo, daar ging Rosa, stralend en wel. Tjonge, dat ging wel heel steil omhoog! Gespannen keek ik of ze al snel weer zouden landen: dan was er vast 'braakschade' en moest Rosa worden opgevangen. Maar nee, ze bleven de volle 10 minuten boven, wat bij de weinige thermiek van die dag ongeveer het langste was. Rosa was dolenthousiast! Ze wilde zo wel weer en bedacht allerlei mogelijkheden om nog een vluchtje te kunnen maken. Jammer, ze kon niet 'pinnen' bij de De Thermiekbel.

Een uurtje later was Veerle aan de beurt. Ze had al te kennen gegeven, dat ze ook met die aardige Frans mee wilde. Met een extra kussen in de rug, zodat ze wel wat kon zien, ging ze: kabel strak, ja, duimen omhoog! Ook zij bleef 10 minuten boven, dus geen spuugzakje nodig gehad. Springend liep ze mee terug naar de caravan: hier ging ze voor sparen!

Zoveel enthousiasme moet wel aanstekelijk werken, ik voelde mijn weerstand al afnemen. Maar eerst opwarmen in De Thermiekbel met koffie en soep. Daar bewerkten Rosa en Veerle me nog wat verder: ik bood aan om met ze naar huis te gaan, want voor hen zat het vliegen er nu toch op. Zij wilden mee terug naar de strip (*naar boven*, zoals dat heet, heb ik begrepen) maar dan moest ik wel gaan vliegen! Ja, dat wilde ik intussen zelf ook. Hoewel... Als ik eraan dacht kreeg ik de kriebels al in mijn maag. Maar het was nog niet zo ver en misschien ging het niet eens door, want voor mij was er niets afgesproken. Met Brian reden we mee terug en daar liet Frans er natuurlijk geen gras over groeien, hij schoot meteen Groeneveld aan en die keek even op zijn lijst. Ik wilde ook graag met Frans Klappe mee, die zo aardig was en waarbij je 'veilig en beschut' achterin kon zitten. Nou, dat kon en wel nu meteen! Dat was schrikken en rennen. O jee, ik wist het niet meer. Wilde ik dit echt wel? Ik had me er nog even op willen voorbereiden, dus iets rustiger allemaal dan Frans de dingen meestal aanpakt. Maar daar zat ik al ingegespt met een vijfster waardoor ik helemaal het idee van gevaar kreeg. Gelukkig bleef Frans Klappe er kalm en vriendelijk bij. Hij legde allerlei dingen uit die me totaal niet bijbleven, maar het werkte wel rustgevend. Tenslotte bedacht ik dat Veerle en Rosa dit toch ook maar eventjes gedaan hadden. Waarom ik niet? (Zoals Veerle al eerder had gezegd: 'Ik heb de moed gehad om door te gaan met judo, dus dan moet jij dit ook doorzetten!') Schuin voor ons zag ik hoe een andere kist de lucht in werd getrokken. Doodeng, zo steil als dat ging. Maar ik gaf me over: okay, let's go. En omdat het begin steil zou zijn, liet ik me alvast achterover in de stoel zakken: dan ook maar helemaal!

Daar gingen we. Hield ik mijn ogen nou open of niet? Ik geloof van wel. Maar alles vanaf de start was zo adembenemend dat veel langs me heen is gegaan. Terwijl sommige ervaringen juist extra sterk naar binnen kwamen. Het moment dat we vlak kwamen te liggen en het groene uitzicht om ons heen opdoemde bijvoorbeeld. Ik kan het alleen maar met een film vergelijken, want nergens anders had ik zoiets gezien. Alleen: nu zat ik er middenin. Het zweven voelde best prettig, al zat ik niet ontspannen. Af en toe ging het hobbelig, als over hobbels in het wegdek. Niet eng, want we bleven horizontaal. Maar zo gauw we een bocht namen, vond ik het wel eng worden: ik wilde weer rechtop en had de neiging om tegen te gaan hangen. Het uitzicht was wel beter natuurlijk, maar

woog even niet op tegen de sensatie van uit het lood zijn. Genieten was er nog niet bij. De stuurknuppel mee vasthouden, daar had ik al helemaal geen aandacht voor, er moest blijkbaar zoveel mee gebeuren, dat het me niet echt geruststelde. De klokjes op het dashboard heb ik, eenmaal in de lucht, niet eens meer gezien. Nee, leergierig was ik niet te noemen. Maar ik had mijn handen vol aan mezelf daarboven en was al blij dat ik niet misselijk werd en het goed doorstond. Al snel begonnen we aan het circuit. Ik vermoedde dat Frans Klappe extra vlot weer met me naar beneden ging, want voor mijn gevoel waren we hooguit 4 minuten in de lucht geweest. Landen, inclusief de bochten, vond ik prima en heel snel gaan. Omdat we nu weer richting grond gingen? Zo, we stonden stil na een gladde landing. Dit was het dus. Ik had het gedaan. Heel mooi, maar dit is geen sport voor mij, dacht ik meteen bij het uitstappen. Het gekke was, dat na ongeveer een kwartier de ervaring tot me door begon te dringen en ik ervan kon gaan genieten. Had ik daarboven zo verstijfd gezeten, dat er van beleven niets meer was gekomen? Waarschijnlijk wel. Maar in de twee nachten erna bleef ik nòg bezig met deze eerste luchtervaring en hoorde ik de termen eromheen, die de dag zijn kleur hadden gegeven. (DDI, DBO, kabelbreuk, verkort circuit, logboek. Ze dwarrelden door mijn dromen heen, terwijl ik het uitzicht weer voor me zag of in een waas de start weer meemaakte.) Dat Rosa en Veerle nog een keer de lucht ingingen, zelfs gesleept tot 1000 meter hoogte, was geweldig voor ze, maar ik geniet nog steeds na van mijn 10-minutenvluchtje — want zo lang had het toch geduurd, tijd speelt daarboven geen rol. En ik heb al bedacht dat ik, om er echt van te kunnen genieten, in ieder geval nog een keer de lucht in zal moeten. . .

## **Honderd meter: verkort circuit**

(Oct 18 '94, 21:17 — FG)

Een dag van véél vliegen! Het lijkt vooral in de ochtend wel alsof er permanent een gezinslid in de lucht hangt. Enfin, ze vertellen het allemaal zelf. We hebben het getroffen met Frans Klappe, een boordwerktuigkundige van Martinair die zijn onregelmatig verblijf in het verre buitenland zoveel mogelijk combineert met zweefvliegtochten ter plaatse. Op die manier heeft hij onder andere ook het Amerikaanse ZVB gehaald, hij kent als zweefvlieger het Oostenrijkse luchtruim en voor volgend jaar staat een tochtje vanaf een van de zweefvliegvelden bij Santiago de Chile (tegen de hoge rug van de Andes aan) op het programma. Mijn instructeur is Brian Meijers. Nu ik mijn dertigste start ga maken, voelen we ons allebei beduidend meer op ons gemak dan de vorige keer (m'n tweede en derde start) dat we samen vlogen. Brian zegt waarderend 'dankjewel' als ik tijdens het oplieren achtereenvolgens '50 meter' en '100 meter: verkort circuit' afroep. Door de stevige oostenwind komen we prachtig hoog van de lier af: starts tot 650 meter hoogte! Ik oefen bochten en we kunnen elke vlucht een keer de beginnende spiraalduik proberen. Dat is overigens niet hard nodig, vertelt Brian: het toestel dat ik

tot nu toe vlieg, een ASK-21, is vrijwel niet in een spiraalduik te krijgen. Toch blijft het een test aan de grens van mijn vliegbeheersing. De landingen gaan bij deze stevige tegenwind weer anders. Brian houdt van een iets lagere snelheid dan ik van Bruno Zijp leerde. De clou blijft: op het juiste moment beginnen met 'afvangen' en dat geleidelijk aan blijven doen tot 'touchdown'.

Voor een van de starts zit ik al een poosje alleen in de cockpit, omdat het de mooiste plek is op een vliegveld, maar ook omdat het er warm is. Ik heb namelijk mijn trui aan Jacoline uitgeleend (als ze te koud wordt, gaat ze zeker niet vliegen) en in een cockpit is het, als de zon schijnt, al snel lekker warm. Terwijl ik daar zit, dagdroom ik over het vliegen. Wat zal ik doen als ik over een poos voor het eerst alleen vlieg? Een luide, door niemand te horen vreugdekreet slaken?

Daar is Brian. Wanneer we tot 100 meter zijn gestegen, hoor ik hem de lierkabel los-trekken: een heel ander geluid dan een kabelbreuk. Geen knal, maar hetzelfde geluid als wanneer ik zelf boven ontkoppel, alleen schiet de kabel met een iets scherper geluid uit de haak. Ik wil eigenlijk lachen, maar houd me in, het is tenslotte een test om te zien of ik weet wat ik doe. Ik druk bij, ontkoppel voor de vorm nog eens, controleer de kleppen en vlieg, zoals hardop al aangekondigd na het bereiken van de 100-metergrens, een verkort circuit, voor de eerste keer. Een vreemde positie, zo laag boven het veld, maar het gaat. Na de tweede bocht, in het rugwindbeen, zeg ik: 'Leuk!' Brian houdt zich stil. De laatste twee bochten zijn wat aan de slordige kant, de landing kon slechter. Ik maak de riemen los en draai me om, zo goed en zo kwaad als dat lukt in het smalle toestel, om Brian de hand te schudden. Een korte vlucht, maar de fijnste tot nu toe, omdat ik blijkbaar in staat wordt geacht te weten wat ik doe.

## **Na twaalf starts?**

(Oct 23 '94, 21:03 — Matthijs Wachtmeester)

Iets na negenen stapt de DDI van deze dag (dinsdag 18 oktober), Hans Groeneveld, restaurant De Thermiekbil binnen. Frans, die redelijk dicht bij de ingang staat, begroet hem en onmiddellijk gaan twee speurende ogen de zaal rond. 'Dan zit daar Wachtmeester.' Meteen aan het begin van de dag krijg ik een goed gevoel. Een vreselijk ervaren piloot die alles al heeft meegemaakt en leerlingen bij bosjes heeft zien komen en gaan, gaat spontaan op zoek naar een leerling die vandaag zijn negende start zal maken en hij vindt hem ogenblikkelijk. Na de briefing snel aan de slag om de kisten naar de strip te brengen en zowaar, Sipko moppert niet één keer. Mijn dag kan nu al niet meer stuk. Terwijl ik zit te wachten op het moment waarop Groeneveld de eerste vlucht van de ochtend zal gaan maken (dat moet volgens de leerboeken), vraagt hij aan mij of ik met Henk Frohwein wil vliegen. Natuurlijk wil ik dat en tot mijn verbazing blijkt dat wij de eerste vlucht zullen uitvoeren. Henk vraagt of ik al eerder zelf heb gestart. Dat heb ik en daarom moet ik het nu ook maar doen. Als gevolg van de kou en de harde wind op grotere hoogte trek ik de kist naar 610 meter. Dat belooft wat voor vanmiddag

wanneer het misschien nog licht thermisch wordt. We draaien een paar bochtjes waarbij mij wordt verteld hoe ik me moet oriënteren en Henk drukt me op het hart de bochten niet te ruw te vliegen — aan echt steile bochten ben ik nog lang niet toe. Meteen nog een vluchtje en nu komen we tot 650 meter. Het zicht is formidabel, we zien de mist optrekken boven sommige delen van De Liemers, en de heuvels van het Montferland liggen er prachtig bij. Ik verheug me al op de fabelachtige vergezichten wanneer we vanmiddag boven de 1000 meter kunnen rondcirkelen. Het is deze dag nogal druk op de strip, wat tot gevolg heeft dat ik 's ochtends maar twee starts maak. Blijkbaar zijn meer mensen door weerman Erwin Krol aangespoord om vandaag nog te gaan vliegen, omdat het weer de rest van de week veel slechter belooft te worden. Frans heeft zijn twee starts er ook op zitten en Veerle en Rosa zijn laaiend enthousiast na hun doopvlucht, een goed moment om in het restaurant iets warmes te gaan eten. Na de middag is er een kleine tegenslag. De thermiek waarop we hadden gehoopt komt niet, wat betekent dat de vluchten die nog komen kort zullen zijn. Daarbij is de wind iets minder hard gaan waaien waardoor we aan de lier minder hoogte kunnen maken, dus de landing wordt een paar minuten eerder ingezet dan bij de vluchten van die ochtend. Henk Frohwein is tevreden over mijn starts en besluit mij de beginselen van het landen bij te brengen. Het circuit ken ik al, maar het opvoeren van de snelheid van de normale 80 . . . 90 kilometer per uur tot 120 kilometer per uur om te gaan landen is voor mij de omgekeerde wereld. Mijn gevoel zegt me dat je juist langzamer moet gaan vliegen. De volgende keer zal ik eens vragen hoe dat in elkaar steekt. Van achter mij krijg ik te horen wat ik allemaal moet doen om veilig te landen en ik voel aan de bedieningsorganen dat Henk mijn bewegingen nauwkeurig volgt en corrigeert. Zo vang ik te ruw af, wat zou betekenen dat we een heel klein stukje stijgen om daarna alsnog te landen. Op zich heeft dat ook zijn voordelen, want zo kun je tweemaal landen voor hetzelfde geld. . .

Ik had al twee bonnen ingeleverd, dus we kunnen meteen weer starten. Nu laat Frohwein mij bij de landing meer zelf doen. Hij instrueert mij nog wel, maar ik voel niet meer zijn corrigerende hand aan de stuurknuppel. Omdat ik de vorige keer te ruw afving, besluit ik zo rustig mogelijk af te vangen, wat tot gevolg heeft dat we pardoes neerkomen op het buikwiel midden onder de romp in plaats van eerst op het staartwiel. Waar ik bij al mijn vorige vluchten na het neerkomen de concentratie liet verslappen, doe ik nu mijn best om de vleugels horizontaal te houden, wat redelijk lukt. Eenmaal tot stilstand gekomen vertel ik dat ik de landing nogal ruw vind en dat dat beter moet kunnen.

‘Dit was je twaalfde start?’

‘Ja.’

‘Na twaalf starts *mag* je nog helemaal niet landen!’

Heerlijk, hoe zo'n man een al te kritische leerling een hart onder de riem weet te steken. Voor het eerst heb ik aan het eind van een vliegdag het gevoel dat ik het misschien nog wel zal leren. De dag die mooi belooft te worden, lost zijn belofte volledig in.

## Start in regen, landing in aardappelen

(Oct 28 '94, 18:10 — FG)

Vandaag lukte het om twee starts te maken, mijn vijfendertigste en zesendertigste. Ik was al bezig om de eerste gegevens voor de volgende in het logboek te schrijven, toen een plotse onweersbui verscheen en het vliegbedrijf werd beëindigd.

Toch was het de moeite waard. Ik was nog nooit in een regenbui gestart. Goed om te leren dat er geen reden is voor paniek, ook al is het een vreemde gewaarwording: de regen die zo'n kabaal maakt op de romp, terwijl het water in een gek patroon over de kap loopt. En je ziet geen horizon. Ik kreeg de neiging om te snel te vliegen, aangezien ik me richtte naar wat nu de horizon leek, dat wil zeggen het verst gelegen stukje zichtbare aarde.

Doordat het hard waaide en ik meer lette op het piefje dan op de plaats waar ik vloog, vergat ik bovenwinds te blijven, zoals me was opgedragen door de instructeur, Herman van der Meer. Daardoor vlogen we bijna te ver om het veld nog te halen.

Ik vroeg Herman hoe vaak mensen 'te kort' komen en een buitenlanding moeten maken op een alternatief veldje. Hij kon het me niet zeggen, hoewel hij toch zeer ervaren is. Later, in De Thermiekbelt, vroeg ik het aan een andere instructeur, maar ook die kon zich geen buitenlanding herinneren van iemand die in de buurt van het vliegveld was gebleven (het komt wel vaker voor dat piloten die onderweg zijn van het ene naar het andere vliegveld, onderweg moeten besluiten een buitenlanding te maken). Gebeurt het, dan wacht de piloot geen vermaning, maar wel moeten de normale tarieven voor een ophaalploeg bij een overlandvlucht worden betaald. Daarop vroeg ik het Bruno Zipp, een van mijn favoriete instructeurs — hij is net zo'n kletsmajoor als ik, met een onafgebroken stroom anekdotes en een groot repertoire gewaagde limericks, meestal over vrouwen. Hij vertelde me over een buitenlanding jaren geleden, de enige die hij ooit maakte. Het was bij Lelystad. Hij vroeg een leerling een rechterbocht te maken, maar de leerling draaide links. Tegen de tijd dat dit was gecorrigeerd, begon Bruno zich te realiseren dat ze teveel hoogte hadden verloren om 'thuis' te kunnen landen. Er was nog een veld in de buurt, maar daar liepen juist ditmaal, anders dan gewoonlijk, mensen over. Een ander verkiesbaar veldje was lastiger, overal pollen en kuilen, en daarom stak Bruno een brede sloot over en landde op een aardappelveld.

De boer vond het prachtig (hij werd later zelf lid van de zweefvliegclub) maar rekende wel uit wat de beschadigde aardappelplanten Bruno gingen kosten. De vraag was nu, hoe terug te komen? Het vliegtuig uit elkaar halen, op een wagen laden en een stuk naar het noorden over een bruggetje rijden? Ze vonden een leukere manier: de lier werd gehaald en een kilometer verderop in het aardappelveld geplaatst (de boer rekende weer). Clubleden hielden het verkeer tegen dat over een paar wegen de geïmproviseerde lierbaan kruiste en daar ging Bruno, juist hoog genoeg om de strip te halen.

Sinds die dag wordt er bij elk feest of jubileum in Lelystad wel even in een toespraakje gerefereerd aan Bruno Zipp, die als geen ander weet wat de huidige aardappelprijs is. Het is overigens interessant te zien hoe verschillend de instructeurs vliegen. Vandaag had ik er een die graag erg steil start (na de eerste voorzichtige 50 meter), terwijl

een andere me leerde om heel geleidelijk steiler te gaan, tot de knuppel op het laatste stuk van de start geheel getrokken is. Bruno gaat bij hardere wind nogal snel op final (20 kilometer per uur sneller dan normaal waar anderen 10 kilometer per uur sneller gaan). Maar in het algemeen worden die verschillen minder verwarrend naarmate ik zelf beter leer vliegen. Ik geloof dat een leerling op Terlet met meer verschillende instructeurs vliegt dan een leerling bij een club. Ik heb met 36 starts precies tien keer een nieuwe instructeur gehad.

## **Terugkeer van de hersenthermie**

(Nov 03 '94, 21:24 — FG)

In augustus, aan het einde van mijn eerste vliegdagen, voelde ik me aangenaam duizelig, een champagne-achtig gevoel dat lang bleef. Toen ik vaker ging vliegen, verdween dat, maar vandaag is het er weer! Ik heb het er ook naar gemaakt: acht starts.

Naar goede Terletse gewoonte had ik vier verschillende instructeurs. Ik had met alle vier al eerder gevlogen dus het was een prettig weerzien. De eerste wees me erop dat bij mij het piefje de neiging heeft na een bocht scheef te blijven staan. Dat betekent dat ik aan het begin van een bocht wel voldoende roer geef, maar niet aan het einde.

Een van die kleine openbaringen die de bochten netter maken.

Boven de 200 meter stond er een stevige wind dwars op de richting van de windzak beneden en het kostte me moeite dat tot me door te laten dringen terwijl ik bochten maakte en afdreef. Toch lukte het om op het goede aanknopingspunt op voldoende hoogte aan het circuit te beginnen. Dat ging zo goed doordat ik de hele tijd vlakbij dat punt bleef rondcirkelen. . . Wel een beetje laf. Tegen de tijd dat het drukker wordt, in de lente, zal die plek al vol hangen met andere piloten die dan net zo ver zijn als ik nu. Dan moet ik elders vliegen!

In de volgende vluchten werd ik af en toe verrast door een onverwachte bijna-overtrek in een bocht. Het leek alsof de neus naar beneden viel, zonder dat ik daar iets aan kon doen. De oorzaak bleek te liggen in een trucje dat ik pas heb geleerd: als het piefje teveel naar links staat, kun je rechts 'voeten geven' of naar links 'rollen'. Dat laatste deed ik voorheen niet, maar nu wel, om te oefenen. Echter, je maakt er een steilere bocht door en daarvoor is meer snelheid nodig. Heb je die niet, dan duik je of val je zijdelings weg.

De landing verbeterde allengs, totdat de laatste drie bijna zonder commentaar en hulp van achter me lukten. De laatste landing was niet op de strip, maar naar de hangar toe, het zogeheten 'overvliegen'. Dat is iets lastiger, aangezien je dan op een heuveltje landt. Ik was al tweemaal als passagier zo geland, maar ditmaal mocht ik het zelf doen. Toen ik na 'touch down' zoals gewoonlijk vol aan de remkleppen trok, nam de instructeur het wel over: in dit geval moest dat niet, omdat we immers de vaart nodig hadden om het laatste stukje heuvel weer op te rijden, naar de hangar toe. Ik liet dat maar aan de instructeur over. Hij deed het vrij goed. . .

## Stofduivelzweven

(Nov 14 '94, 13:58 — Thomas W. Eggers)

Een recent nummer van de *New Scientist*<sup>15</sup> verhaalt dat een algemeen voorkomende inheemse vogel, de galah, is waargenomen terwijl hij een 'stofduivel' (miniatuur wervelstorm) binnenvloog. Hij werd er onder luid gekrijs in omhooggestuwd. Nadat hij de top had bereikt, vloog hij weer naar beneden om opnieuw de rit omhoog te maken vanaf de grond.

Er is zelfs een ooggetuigeverslag over een zwerm galahs die een veel minder vaak voorkomende en gevaarlijker tornado invloog. De windstoten, waarvan sommige harder dan 100 kilometer per uur, spuugden hen onmiddellijk weer uit, terwijl een gekrijs van vreugde weerklonk.

## Zingende opvaart

(Nov 14 '94, 23:46 — FG)

Synchroniciteit. Wat is de betekenis van het toeval dat bovenstaand bericht van Thomas Eggers op mijn computerbeeldscherm bracht, luttele uren voordat ik de volgende fax kreeg van een vriend, geschreven in een lijnvliegtuig van Amsterdam naar New York?

'Lees nog eens uit *Het oude heden*<sup>16</sup> het fragment van Van Eyck over de dood van Plato — de vogel die klapwiekend opstijgt, met een juichkreet. Denk daar eens aan tijdens de start.

Op reis is er altijd veel na te denken. Naar eigen stilte teruggewezen door het aloverstemmende suizen der motoren, airco en windgeruis, denk ik voort en voort en mis ik feller dan ooit wie wij voor altijd achter ons hebben gelaten.'

In *Het oude heden* (pagina 76) schrijft Johan Polak:

Over de poëtische verbeelding 'Zingende opvaart' deelt Van Eyck mede dat deze berust op twee legenden over Plato's dood. De ene behelst het verhaal van Plato's bediende over de thracische fluitspeelster, die de stervende met een valse noot zou hebben ontstemd, de andere dat Plato vlak voor zijn dood Aristophanes zou hebben gelezen. De gedachte dat het dan de comédie *De vogels* moet zijn geweest, is een fraaie en overtuigende vondst van P.N. van Eyck zelf. 'De wekroep van de hop,' zo schrijft hij, 'had voor mij reeds in mijn jeugd een bezielende betekenis (. . . )

---

15. *New Scientist*, ISSN 0262 4079, 29 oktober 1994, nr. 1949 p. 108.

16. Johan Polak, *Het oude heden*, uitgeverij Balans, Amsterdam 1992, ISBN 90 5018 1554.

(...)

Toen, plotseling, voelde hij, dat de oude kooi  
Naar boven opening, en driftig-snel,  
Wit blinkend in zijn zuivere lentetooi,  
Een sterke vogel opvloog, juichend fel

Naar 't licht, dat in zijn flonkerende ogen scheen,  
En glinsterend op zijn vlugge vleugels lag,  
Wijl snel hij, door de dunne dampkring heen,  
Steeg, of hij ginds de jonge god al zag:

Zingend, in 't stijgen zó onstuimig luid,  
Dat voor die zangdrift zelfs de vogel-vaart  
Te langzaam was en, vrij, zijn vlucht vooruit  
't Lied recht omhoog schoot, — haastend, hemelwaart,

Naar hem toe, die 't van ver al had gehoord  
En, de eigen rijke schijn om 't blonde haar,  
De hoge goden-jongeling, hel bekoord,  
Zingend zijn citer sloeg, dat stem en snaar

Saamklonken tot muziek die neerwaarts vloog,  
Lijnrecht dat andere zingen tegemoet,  
't Aardse, dat steeds nog, pijl-snel, steil omhoog,  
Steeg, gretig, door de heldere ether-gloed,<sup>17</sup>

(...)

## Bange piloten?

(Nov 23 '94, 15:55 — David Habercom)<sup>18</sup>

Volgens mij verschilt de sociale cultuur van land tot land en de ene piloot vertelt gemakkelijker over angst dan de andere. Bij mijn weten, en dan heb ik het over mijn ervaring in het zuidoostelijke deel van de USA, hebben de meeste piloten geen aarzeling om te bekennen dat ze weleens bang zijn, zeker de oudere niet.

De meest treffende voorbeelden die ik ken van overdreven zelfverzekerd machogedrag zijn die van jongens die een keer met hun vriendjes langskomen om een vluchtje mee te maken. Soms proberen ze met de piloten in gesprek te komen en dan vragen ze hoeveel moed en durf er voor nodig is om in 'these babies' te vliegen, maar de piloten zelf vinden het wat gênant.

---

17. Uit: *Zingende opvaart*. In: P.N. van Eyck, *Verzameld werk* 2. Amsterdam 1958, pp. 426–428.

18. Voorzitter van de World Class Soaring Association.



Natuurlijk zijn we bang. Het is een fundamenteel menselijke emotie. Mensen die het tegendeel beweren, vallen als het erop aan komt door de mand.

De belangrijkste vraag voor ons allemaal is niet *of* we angst voelen, maar *wat we er mee doen*. Wanneer de angst ons als een golf overspoelt, raken we hulpeloos. Als je dan vliegt, betekent het een vroegtijdige dood. Wanneer we zelf groter zijn dan de angst, kan het de alarmbel zijn die ervoor zorgt dat we de juiste maatregelen nemen.

Angst is onze meest betrouwbare partner, maar heeft ook belangrijke nadelen, zoals domheid en onnadenkendheid.

Vergelijk je eigen gevoelens eens met die van een onervaren passagier, die bij de turbulentie van een krachtige thermiekbel een maagkrampende doodsangst voelt, maar nauwelijks oog heeft voor het kleine toestel rechts voor zich waarvan het silhouet bewegingloos op hem afkoerst. Het verschil zit hem in de kennis die je hebt. Angst moet worden opgevoed. In de cockpit kan de kinderlijke angst je dood betekenen. Een ‘goed geïnformeerde’ angst zal je leven redden.

Ik stel me de angst voor als een slapende hond. Hij ligt de hele tijd aan mijn voeten, meestal in een sluimer. Maar af en toe gaat hij rechtop zitten en kijkt om zich heen, zijn oren recht overeind. Als hij dat doet, doe ik dat ook. Soms heeft hij gelijk, dan moet ik iets doen, en dat doe ik dan ook. Maar vaak was het slechts een hondedroom zonder verdere betekenis. Dan krab ik hem achter zijn oren en zeg dat het zo goed is. Na verloop van tijd krijgt hij beter door wanneer het tijd is om rechtop te gaan zitten en wanneer niet. We leren er allebei van.

Wie wil vliegen, moet vrede sluiten met angst.

#### **Dec 16 '94, 09:02 — Gosta Arvastson<sup>19</sup>**

Volgens Esko Keskinen, psycholoog en hoofd van de Finse nationale opleidings- en veiligheidscommissie, is er altijd een kritieke relatie tussen student en instructeur. Het nemen van beslissingen is slechts een pedagogische simplificatie in vergelijking met de complexiteit van de besturing van het zweefvliegtuig, aldus Keskinen. Wat je feitelijk doet als instructeur, is het aanleggen van een zinnige ‘interne reflex’ in de geest van de leerling.

Ik kreeg vandaag informatie over een ongeluk in Zuid-Afrika. Het had overal kunnen gebeuren. Een zweefvliegtuig raakte in een spiraalduik op ongeveer 300 meter en maakte zo’n drie en een halve draaiing voor het de grond raakte — met volledige roeruitslag *in de richting van de spiraal*. De meesten van ons herkennen het ongeluksscenario. Het is al te vaak gebeurd. De leerling in kwestie had eerder zijn bekwaamheid om uit een spiraalduik te komen tot volledige tevredenheid van zijn instructeurs bewezen. Het was een goede leerling.

Dat zijn drie en een halve draaiing om na te denken over een herstel vanaf 300 meter of: wat er is blijven hangen van de lessen over een beginnende spiraalduik op lage vlieghoogte, voor je de grond raakt. Ik vermoed dat het gebrek aan hoogte paniek teweeg bracht.

---

19. Instructeur van zweefvliegclub Gothenburg, lid van de Zweedse opleidings- en veiligheidscommissie, redacteur van *Segelflygsport*.

Goed uitgevoerde herstel oefeningen op voldoende hoogte zullen vooral de spanning doen verminderen — dat heeft te maken met het aanleren van de zogeheten *gekalibreerde angst*. Alle instructeurs weten dat angst vaak het eerste gevoel is dat veel piloten zich herinneren, de eerste innerlijke reflex die ze zullen activeren en als de angst langer dan een of twee draaiingen aanhoudt, kan het te laat zijn.

## Before solo

(Jan 17 '95, 13:25 — FG)

Ik heb het boek *After Solo*<sup>20</sup> bij Tom Knauff besteld, hoewel ik zelf nog ergens 'before solo' ben.

Gisteren, bij een prachtige heldere lucht en een wind van ongeveer 6 meter per seconde uit het noordoosten, werd het vliegseizoen van 1995 op het Nationaal Zweefvliegcentrum Terlet zonder enig ceremonieel geopend. Henk Frohwein, DDI en sleepvliegtuigpilot, zat aan de koffie met een andere sleepvliegtuigpilot, Rob Mertens. Een gepensioneerde winkelier was gekomen om te vliegen en ik kwam erbij, popelend om de lucht in te gaan. Bij deze weersomstandigheden konden ze toch moeilijk de toestellen in de hangar laten?

Na een uur stonden we op de strip, met een ASK-21 tweezitter voor mij en een ASK-23 eenzitter voor de gepensioneerde. Het stralende weer zou een fraaie plaat in de krant hebben opgeleverd, als iemand eraan had gedacht een journalist uit te nodigen voor de eerste vlucht van het jaar, maar nu kreeg de eenzitter startnummer 1 op startlijst 1, een sleepvlucht naar 1000 meter en een fraaie landing. De piloot bleef nog even om de tip vast te houden voor mijn eerste vlucht en daarna vertrok hij.

Ik was de enige klant!

Intussen was ene Otto, hooggeplaatst vliegpersoon, ergens vandaan gekomen om Rob en Henk hun checkvlucht voor het begin van het jaar af te nemen. Ze slaagden allebei. Daarna vertrok ook Otto, zodat technicus en hangaropzichter Sipko zich vrijmaakte om ons verder te helpen.

Ik maakte op deze dag drie starts: eerst een korte om te zien of ik het nog kon na de winterstop. Dat lukte. Het is een opgave om de kist rustig achter het sleepvliegtuig aan te laten vliegen. Ik heb nu afgeleerd om teveel te corrigeren (daarvan ga je alle kanten opzweepen) maar ik maak nog steeds onafgebroken kleinere correcties die misschien niet echt nodig zijn. Daardoor waai ik telkens in kleine rondjes om het ideale punt heen. Ik vertrouw erop dat dit wel zal slijten. Het gaat erom dat ik moet leren onderscheiden wat het sleepvliegtuig doet. Als hij slechts een kleine correctie maakt en even met zijn vleugels naar links gaat, hoef ik dat niet na te doen, maar wanneer hij een bocht inzet, moet ik wel zo snel mogelijk meedraaien. Hoe eerder ik meega, hoe minder ik even later hoef te corrigeren.

---

20. Tom Knauff, *After Solo*, Julian 1995, ISBN 0-9605676-3-1. Knauff & Grove, Julian, Pa. 16844, USA.

De tweede en derde keer lieten we ons naar 1000 meter hoogte slepen zodat ik langer achter het sleepvliegtuig kon blijven hangen. Bovendien had ik vanaf 1000 meter een beter zicht en meer meters om te gebruiken voor het oefenen van scherpe bochten, overtrekken en slippend vliegen.

Een nieuwe instructeur voor elke start: Henk was mijn instructeur terwijl Rob zijn sleepexamen vloog, daarna wisselden ze van plaats en tot slot vloog ik de kist over naar de hangar met Sipko die, zo blijkt, ook zijn instructeursbevoegdheid heeft. Ik had hem nog nooit in de lucht meegemaakt, maar hij doet het uitstekend.

Rob drukte me op het hart het laatste deel van mijn opleiding met één en dezelfde instructeur te blijven vliegen.

Wat zal ik nu doen? Een instructeur vragen mij onder zijn hoede te nemen? Ik ken er vele die ik graag mag en ook bewonder. Eentje echter onderscheidt zich op een niet makkelijk te beschrijven manier van alle anderen. Vliegen is zijn hele leven, zonder dat hij ook maar in de geringste mate fanatiek is te noemen. Een tengerere man, gevoelig maar ook afstandelijk, die het gedrang mijdt. En toch weet hij van allen het meest en was hij het die de draadloze kracht bezat om mij een eerste geslaagde landing te laten maken, alleen maar door achter me te zitten en spaarzaam te praten.

## **Een schop voor de kont**

(Jan 01 '95, 21:05 — David 'Pablo' Cohn)

‘Oh I have slipped the surly bonds of earth  
and danced the skies on laughter-silvered wings. . .’

Soms is een snelle schop voor onze kont nodig om ons iets goed te laten begrijpen. Ik had John Gillespie Magee's woorden uit mijn hoofd geleerd, omdat ze de beginregels vormen van een gedicht over vliegen. Ik meende dat ik een dichter was en maakte mezelf wijs dat ik een piloot was. Daarom vond ik het ook mijn plicht om dit gedicht te kennen dat Magee als RAF-vrijwilliger naar huis stuurde, twee weken voor zijn dood. Daarom had ik het uit mijn hoofd geleerd. Ik kon het opzeggen en deed dat vaak, voor elke piloot die wilde blijven luisteren.

Maar er was een schop voor mijn kont voor nodig om de woorden te begrijpen. Die schop kwam twee jaar geleden, terwijl ik voor mijn zweefvliegbewijs aan het oefenen was. Ik had al een brevet voor een eenmotorig toestel en het halen van een zweefvlieg-aantekening leek me een aardige manier om de zomerse weekeinden door te komen.

Na een dozijn luie vluchten in de Blanik tweezitter had mijn instructeur me losgelaten in de Schweizer 1-26. Voor wie dit niet weet: de 1-26 is een kleine eenzitter. Men gaat er echter niet zozeer inzitten, men gespt hem eerder om. Het ding is kleiner dan om het even welk vliegtuig ik eerder vloog. Het voelde aan alsof ik mijn armen kon spreiden en dan de vleugeltips aanraken. Wat een speelgoedvliegtuig!

Terwijl ik die eerste keer op de strip zat — ja, ik had het gevoel dat ik *op* de strip zat, omringd door dat nauwsluitende pak van plexiglas en aluminium — terwijl ik daar zat, dacht ik aan de waarschuwing van mijn instructeur: ‘Ze zal wat lichter in besturing zijn dan je verwacht: als je niet rustig aan doet, vlieg je alle kanten op.’

Hij had natuurlijk gelijk. Na drie vluchten had ik nog steeds geen handigheid in de starts met de 1-26. Terwijl ik probeerde op gelijke hoogte te blijven achter het sleepvliegtuig, corrigeerde ik teveel en sprong van 2 meter hoogte naar 5, gaf de strip een klapzoen en schoot vervolgens weer omhoog. Elke start begon met een paar van die zwaaien eer ik de zaak weer in de hand had en kon beginnen aan de langzame tocht opwaarts.

Eenmaal boven was de 1-26 een plezier om te vliegen. Ik was gewend geraakt aan os-achtige kisten die door pure spierkracht in de armen tot een koerswijziging moesten worden gebracht, maar de 1-26 bleek een speelse pup, die keerde en wendde bij de minste aanraking.

Al snel leerde ik dat ik de besturing niet bewust moest bewegen — dat leidde tot een brute, ruige vlucht. Veeleer moest ik *denken* aan de gewenste vliegrichting: de 1-26 begreep het en als ze ertoe in staat was, volgde ze graag.

We waren nog maar een paar vluchten samen, de 1-26 en ik, maar ik begon te ontdekken dat er meer aan dit stille vliegen vastzit dan alleen een extra aantekening in mijn brevet. Ik had bijvoorbeeld over thermiek gelezen. Die mythische, onzichtbare kolommen lucht waarin de haviken en meeuwen een hele namiddag moeiteloos kunnen rondzeilen. Ik had erover gelezen, ik had ernaar gezocht en af en toe was ik zelfs beloond met wat stijgen dat me van onderaf bereikte en een poosje droeg. Mijn hoogtemeter kroop onzichtbaar omhoog en er was een gevoel van overwinning: ik zweefde werkelijk! En dan, na een te lang ingehouden adem, was het ineens weg en zonk ik zwaar terug naar de aarde. Telkens waren er dan haviken boven me, die luie kringen vlogen en op me neerkeken, in dommelende afkeuring.

Het werd nu laat in de middag en deze vlucht verliep als alle andere die zomer. Omhoog naar 1150 meter, een paar bochten naar hier en naar daar, als een kind dat op stekelbaarsjes vist. Rondsuffelend op zoek naar die ongrijpbare thermiekbels die mijn vluchttijd kan rekken. Zakkend tot 500 meter om vervolgens op circuit te gaan, luchtsnelheid instellen met de trim, remkleppen, om me heen kijken en landen.

Een vlucht als alle andere. Ik was al gezakt tot 650 meter en kroop terug naar het vliegveld op wat spaarzaam stijgen boven de asfaltweg beneden. Ik was 20 minuten boven geweest. Niet slecht, had ik gehoord, voor een leerling op mijn niveau. Een bocht westelijk over de zandplaat om in positie te komen en

WHUMP!

Ik voelde het geluid voordat ik het hoorde. De 1-26 schokte alsof we van onderaf waren geraakt door een goddelijke vliegemepper. Een harde schop voor de kont. Mijn eerste reactie was die van alle goede leerlingen: paniek. Een botsing? Wat heb ik geraakt? Het gestotter van de hoorbare variometer klom op tot een hoge jank en de turbulente luchtstroom ratelde langs ons heen. Wat was er gebeurd? Ik had het vliegtuig onder controle, mijn luchtsnelheid was hoog genoeg, de hoogte in orde en mijn verticale snel-

heid was. . . ver boven het ‘omhoog’-knopje. Toen had ik het eindelijk door: ik had een thermiekbél aan de haak. Ik was een kolom opstijgende lucht binnengeblunderd en nu werd ik hemelwaarts meegesleept, of ik wilde of niet.

Nou, *wilde* zou weleens een te mild woord kunnen zijn voor deze situatie. Ik was al begonnen te dromen over thermiek, mijn nachten vulden zich met visioenen van moeiteloos rondrijven temidden van de meeuwen en haviken. Ja, ik wilde deze thermiekbél hebben en ik zou hem niet laten glippen.

De 1-26 reageerde onmiddellijk op mijn gedachten, terwijl ik haar een steile bocht in liet snijden (eerst achterom kijken! Ja, we kunnen). Neus op de horizon, terug naar de minimale daalsnelheid, zoeken naar de kern van de bel. . . Alles verliep op volgorde, alsof het een checklist was. Ik had hierover gelezen, en ik had het goed gelezen. Steiler als de vario zakt, minder steil als hij stijgt. De vario hilde het uit, zo hoog. De wijzer van mijn hoogtemeter draaide rond met een duizelingwekkende snelheid— 1000 meter, 1300 meter, nu 2000. De bovenste verticale-snelheidsmeter bleef vastzitten. Ik klom met minstens 500 meter per minuut en de grond viel weg alsof ik in een lift zat. Waar zou dit ophouden?

Het eindigde net iets onder de 3000 meter, spoog me boven de top uit in kalme lucht en daar was ik. Ik ontdekte tot mijn verbazing dat de bel er beneden mij nog steeds was. Ik kon rondvliegen, een paar honderd meter verliezen en me weer de kolkende luchtmassa insturen, waardoor ik opnieuw naar boven werd gebracht.

3000 meter. Niet echt hoog vergeleken bij wat anderen presteren, maar het kostte me nog geen 5 minuten om er te komen. Het was moeiteloos gegaan en nu was ik hier, in alle stilte, helemaal alleen in de namiddag. En ik kon er blijven hangen.

Maar ik was *niet* alleen. Terwijl de groene aarde beneden me zachtjes draaide als een karrewiel, ontdekte ik dat ik gezelschap had gekregen. Twintig meter voor mij cirkelde een eenzame meeuw en wierp mij, plaatmetalén namaakvogel, een argwanende blik toe over zijn vleugels.

We keken in elkaars ogen en het was van meet af aan duidelijk dat dit *zijn* thermiekbél was, waarin ik onverhoeds en zonder uitnodiging was binnengestommeld— welke vogel zou het gezelschap van zo’n lelijk maaksel verwelkomen? Maar de meeuw besloot mijn gezelschap te tolereren. Ik was bij lange na niet zo slecht als die gillende metalen machines die de hele dag aankwamen en weggingen op het vliegveld. Ik was klein en stil. Voor een indringer was ik betrekkelijk onschuldig. Ik mocht blijven, zo werd besloten. Het kan ook medelijden zijn geweest.

Antropologen vertellen van primitieve eilandculturen die, nadat ze vliegtuigen boven zich hadden gezien, zulke modellen bouwden van steen en hout. Werd dat gedaan uit verering? Navolging? Als een manier om die staalgevleugelden naar de aarde toe te lokken? Ik weet het niet. Maar het aanhoren van deze verhalen riep mijn sympathie op voor die volkeren. Zij imiteerden het vliegen dat ze nooit zelf zouden kennen.

‘Die veerloze tweebeners hebben een metalen vogel naar mijn evenbeeld gemaakt, die knullig probeert dezelfde luchtgolven te berijden als ik doe. . . dan is enige toegeeflijkheid toch niet te veel gevraagd?’ En zo cirkelden we gezamenlijk, die namiddag. De meeuw, geboren piloot, die me van veilige afstand observeerde. Ik, nee wij, de 1-26 en

ik, die hem volgden in die verwaaide wereld.

Ik vertelde al dat ik Magee's gedicht uit het hoofd had geleerd en dat ik het voordroeg voor elke piloot die maar luisteren wilde. Het leek me onwaarschijnlijk dat de meeuw het al eens eerder had gehoord. Ik geloof ook niet dat hij het deze middag heeft verstaan, gescheiden als we waren door twintig meter en een plaat plexiglas. Maar ik weet dat hij het begreep, precies zoals ik het voor het eerst begreep terwijl de woorden toen, zachtjes, tot me kwamen:

Oh I have slipped the surly bonds of earth,  
And danced the skies on laughter-silvered wings;  
Sunward I've climbed and joined the tumbling mirth  
Of sun-split clouds and done a hundred things  
You have not dreamed of —  
Wheeled and soared and swung  
High in the sunlit silence.  
Hovering there  
I've chased the shouting wind along and flung  
My eager craft through footless halls of air.  
Up, up along delirious, burning blue  
I've topped the wind-swept heights with easy grace,  
Where never lark, or even eagle flew;  
And, while with silent, lifting mind I've trod  
The high untrespassed sanctity of space,  
Put out my hand, and touched the face of God.<sup>21</sup>

## **Dit zal Martin Pauly leuk vinden**

(Feb 09 '95, 19:09 — FG)

Vanochtend toonde de lucht zich schitterend blauw, wat aan de koude kant met een paar hoge wolken. Wind 2 tot 3 meter per seconde. Ik zei mijn klarinetles voor die middag af en belde het vliegveld, ook al lag er werk op me te wachten.

De receptie op Terlet vertelde me dat er maar één andere piloot onderweg was. Om het vliegbedrijf te openen moesten zich minstens drie vliegers melden en zelfs dan zou de verhouding cursist-werknemer scheef zijn (één in de bus, één in de lierwagen en, ook belangrijk, één achterin de tweezitter). We spraken af dat ik elk uur even zou bellen om te zien hoe de dag zich ontwikkelde. Terwijl ik thuis wachtte, kwam er meer en meer werk binnen per fax, telefoon en via het Internet en ik dook er vol in om het belangrijkste gedaan te hebben als ik zou kunnen gaan vliegen. Terugfaxen, een expresbrief posten en hopen dat er niet nog meer zou bijkomen om de vliegtag te bederven.

Tegen het eind van de ochtend was de situatie op Terlet nog ongewijzigd. Eén piloot,

---

21. *High Flight*, John Gillespie Magee Jr.

die maar één enkele start wilde maken, hing er rond. Hij en ik, niet bepaald een markt om de winkel voor te openen. Toen belde ik een vriend, Herman Haverkort, en bood hem een gratis vlucht aan op voorwaarde dat hij onmiddellijk klaar zou staan om mee te fietsen naar het vliegveld. Hij vroeg een paar minuten de tijd om zijn bed uit te komen maar bedacht zich geen moment: hij kwam eraan!

Daarop belde ik Terlet om te melden dat nu *drie* piloten klaar stonden voor de start, maar ditmaal was de instructeur, die erop rekende dat er toch niemand zou komen, voor een paar uur verdwenen. Ik krabbelde niet meer terug, nam het risico, sloot mijn kantoor af en reed op de fiets naar de plek waar ik Herman zou ontmoeten. Onderweg naar Terlet legde ik hem de principes van het zweefvliegen uit. Op het vliegveld hadden een paar andere vliegers die toch nog waren komen opdagen, al een tweezitter meegenomen naar een afgelegen strip van het vliegveld waar ik nog nooit eerder was geweest. Vlakbij stonden langs de snelweg Arnhem – Apeldoorn masten met hoogspanningskabels.

Rob Mertens was DDI, maar instructeur Ton Hamers was nieuw voor me en ook deze plek op het weidse vliegterrein van Terlet was me vreemd. Geen omgeving om aan solovluchten te denken, maar het weer was prima. Een heerlijke dag om in de lucht te zijn.

Herman maakte de eerste zweefvliegstart van zijn leven. Het deed me denken aan de allereerste keer dat ik in een zweefvliegtuig zat, achter mijn vriend Martin Pauly, bij wie ik op bezoek was. We vlogen boven het veld van zijn club in Grefrath, ongeveer vier jaar geleden. Na die wonderlijk kalme vlucht bleef ik lang spelen met de gedachte om zelf te gaan zweefvliegen, tot het er zes maanden geleden eindelijk van kwam, samen met Matthijs.

Net zoals Martin toen (en beter) deed, vertelde ik Herman van alles over het zweefvliegtuig en de manier van vliegen, ruim voor zijn eerste vlucht, terwijl hij in de cockpit zat en zo te zien ontspannen alles in zich opnam. Verrassend snel had hij door waar de metertjes voor dienen en bewoog hij knuppel en voeten voor een denkbeeldige goed gecoördineerde bocht. Ik vertelde Ton Hamers, die in de achterste zitplaats klom, dat Herman een snelle leerling is, wat hij met een gezonde scepsis aanhoorde.

Tijdens de eerste vlucht maakte Herman bochten (met wat hulp van Ton aan het richtingsroer) en aan het eind van de middag kon hij *alles* zelf doen, na de start en voor het laatste stuk van de landing!

Toen was het mijn beurt. We maakten twee starts vlot achter elkaar. Ton raadde me aan wat sneller te vliegen om zodoende een soepeler vlucht te maken, maar hij was het met me eens dat een matige snelheid ons langer in de lucht zou houden. We oefenden steile bochten met hogere snelheden. Na een poosje voelde het nieuwe landingspatroon ten opzichte van het bekende deel van het terrein gewoner aan. We bleven wat hoger dan gebruikelijk op final omdat we over de hoogspanningskabels moesten. Zodra die hindernis was genomen, gingen de remkleppen volledig uit zodat we snel hoogte verloren. De landingen gingen lekker. Na twee starts blikten we even terug, iemand anders maakte een vlucht en Rob haalde nog wat startbonnen bij me zodat ik nog snel twee starts zou kunnen maken voordat het vliegbedrijf weer zou sluiten.

Bij de eerstvolgende start, toen ik ‘100 meter’ had afgeroepen en mijn aandacht verleg-

de naar de goede luchtsnelheid en de steilheid van mijn klim, werd de kabel er tot mijn schrik met een knal afgetrokken. Ik drukte bij, ontkoppelde tweemaal, zei: ‘hee leuk, oefening kabelbreuk,’ maar had de neus onvoldoende bijgedrukt. We kregen daardoor te weinig snelheid en aan de late kant. Ton wees me hierop en toen pas had ik het door. Daarna vloog ik nog enkele ogenblikken rechtuit, waarop Ton me opdracht gaf te keren en opnieuw op mijn snelheid te letten! Weer was de snelheid 80 kilometer per uur terwijl die nu minstens 90 moest zijn. Ton zei: ‘Laat het circuit nou maar zitten, vlieg snel en veilig!’

We schoten de bocht om, ik keerde voor de hoogspanningskabels en zat nogal hoog op final. Een steile afdaling, hoge snelheid, een nette landing met een lange, lange weg voor we waren uitgerold. Een auto kwam om ons terug te slepen en Herman kwam aangerend. Ton liep al terug naar de bus, terwijl Herman en ik het toestel aan de sleephaak van de auto vastmaakten en ermee naar de startplaats terugliepen.

Ik legde Herman uit wat er was gebeurd en vertelde hem dat dit waarschijnlijk een test was geweest om te zien of ik al solo kon en dat ik het in dat geval goed had verknald. Niet dat het erg was. Blijkbaar had ik nog wel het een en ander te leren, zoveel was me nu wel duidelijk geworden. Op mijn drieëndertigste start was ik al getrakteerd op een oefening kabelbreuk en toen slaagde ik, maar nu, na tweemaal zoveel starts, had ik het in de soep laten draaien. Die eerste keer was dus meer geluk dan stuurmanskunst geweest.

Erg leerzaam en daarom toch min of meer een plezierige belevenis. Ik vertelde Herman hoe je de tekenen van de ‘onverwachte’ nadering van een solostart kunt herkennen, zoals deze oefening kabelbreuk waarbij de leerling zelf de uitkomst in de hand heeft, en hoe je in de ogenblikken voor je solovlucht de instructeur kan horen die zijn riemen vastmaakt *voordat* hij instapt.

Hoe dan ook, de kist stond weer klaar, ik zat gereed en Ton voegde zich bij ons. ‘Houd nu je snelheid in de gaten, onder alle omstandigheden,’ — ik hoorde, alsof het oorverdovend was, achter me een vreemd, zacht klikkend geluid van metaal — ‘want ik ga *niet* met je mee.’

Ik had een gevoel alsof ik al werd opgetild en mijn eerste reflex was om Tons hand te schudden. ‘Nee!’ zei hij, terwijl hij naast me hurkte. ‘Bewaar dat maar tot je veilig weer beneden bent. Bedenk dat je nu lichter bent, het vliegtuig wil steiler gaan. Let op je luchtsnelheid. Kom veilig terug. *Kwak hem neer waar je wilt, als je maar veilig landt.*’

Terwijl ik de kap sloot, merkte ik dat de rechtermouw van mijn jas vast zat tussen romp en kap. Wat nu te doen? Het maar laten zitten zodat hij het niet zag? Dan moest ik mijn eerste solovlucht met één arm sturen. Ik opende de kap weer, trok de mouw naar binnen. Ik schaamde me wel een beetje. Ongetwijfeld vroeg Ton zich af wat ik aan het doen was. Mijn ademhaling klonk snel en luid in de kleine cockpit.

Cockpit-check, duim omhoog, vooruit blikken. Kabel strak, een ruk, vleugels horizontaal houden, een snelle klim. Bij 250 meter begon ik pas hardop te praten, de hoogte per 100 meter af te roepen. Op 500 meter stopte de lier, ik ontkoppelde de kabel en was vrij.



Mijn eerste woorden daar richtte ik tot mijn beste vriend, die drie jaar geleden is gestorven. Ik hoop dat ze hem bereikten. Toen hij stierf, had ik het gevoel dat ik op gevaarlijke hoogte werd losgelaten, met nauwelijks een thuishaven in zicht.

Ik draaide naar rechts en zag dat ik nog niet ver van de lier af was. Blijkbaar was ik wat afgedreven bij de start. Ik maakte eerst wat flauwe bochten en aangezien ik er geen zin in had nu al te proberen hoever ik kon vliegen zonder de weg kwijt te raken, oefende ik nog wat snelle bochten, van 120 kilometer per uur en zo steil als ik maar kon. Een heel vreemde situatie, maar wel leuk. Later vertelde Herman me dat hij op de grond naast Ton naar me had staan kijken. ‘Wie denk je dat nu nerveuzer is, hij of ik?’ had Ton hem gevraagd. Ik had er nooit aan gedacht dat instructeurs ook nerveus kunnen zijn! Het leek lang te duren, maar uiteindelijk was mijn hoogte zodanig dat ik op circuit ging. Het rugwindbeen was eenvoudig. Ik hield de strip goed in de gaten en vergeleek mijn vlieghoogte met de voorgeschreven waarden. Ik zat betrekkelijk hoog en bleef dat ook tot ik op final eenmaal over de hoogspanningskabels was. Daarna richtte ik me op een punt aan het begin van de landingsbaan.

Het gevoel dat ik krijg als ik een landingspunt heb gekozen en dan de remkleppen trek, is altijd bijzonder. Een beslissing, onmiddellijk gevolgd door de uitvoering ervan. Het vliegtuig gaat hard, je verliest veel hoogte, maar alles is in de hand te houden.

Toch was het ditmaal verstandiger geweest als ik me niet had gefixeerd op dat ene punt voor een voorbeeldige landing, want de snelheid nam wel erg toe zonder dat ik nog meer remkleppen kon uittrekken (ervaren piloten kunnen dan nog een slippende vlucht maken, maar daar ben ik nog lang niet aan toe). Ik ging wat laat over van steil naar vlakker aanvliegen, de snelheid was groot maar het toestel schoot gelukkig niet weer omhoog nadat ik de grond raakte. Opnieuw had ik een lange baan nodig om tot stilstand te komen. In de eerste ogenblikken na touch down durfde ik nog niet de knuppel geheel te trekken en ik geloof dat ik daar wel wat mee heb gewiebed. Mijn eerste zorg was het vlak houden van de vleugels. In de laatste meters draaide de neus een bocht naar rechts: ik had zonder het te weten mijn rechtervoet gestrekt.

Ik zuchtte, opende de kap en stapte uit. Herman kwam op me aflopen en gebaarde dat ik weer moest gaan zitten voor een foto. Ik zat ontspannen, maar zag er hopelijk niet al te stoer uit terwijl hij de foto nam. We zullen zien. Een andere piloot kwam me feliciteren. Ton en Rob liepen op me af en vroegen eerst een uitgebreid mondeling verslag. Ik vertelde ze wat ik had gezien en gedaan en het bleek dat ze vooral wilden weten of ik mijn verhaal zou flatteren, of dat ik eerlijk zou zeggen waar ik fouten had gemaakt. Ik was bang dat ze die bocht in de laatste meters stom zouden vinden, maar dat viel mee. Ze vonden mijn verslag in orde en feliciteerden me.

Ton vertelde me dat ik de volgende keer aan het begin van de vliegdag even aan de DDI moet melden dat ik solo ben geweest, maar hij zei erbij dat er op zijn minst een checkstart met een instructeur nodig is voor ik weer solo mag vliegen. Rob wees me erop dat dit pas het begin is en dat er voor mij in het zweefvliegen nog een lange weg is te gaan. Ik hoop dat hij gelijk heeft!

## Zweverig

(Feb 12 '95, 02:49 — Herman Haverkort)

Afgelopen donderdag werd ik zoals gewoonlijk tegen twaalven door Frans uit bed gebeld. Deze keer echter niet met een computerprobleem, maar met het verzoek om mee te gaan zweefvliegen. 'Ja' was uiteraard het antwoord!

Op Terlet aangekomen liet Frans mij plaatsnemen in het gereedstaande toestel. Hij legde mij een en ander uit over de functie van allerlei knopjes, meters, schuifjes, checklists (SKISTOK, BOKS) enzovoort. Frans had geregeld dat een instructeur, Ton, met mij een rondvlucht zou maken. Ton stapte achter mij in het toestel, waarna ik het eerste deel van de start-checklist zelf deed: zojuist van Frans geleerd. Omdat dat nog wat moeizaam ging, nam Ton het halverwege toch maar van me over.

En toen gingen we. De lier bracht ons verbazend snel en vooral stil op snelheid. Heel anders dan de herrie die bijvoorbeeld een Boeing 727 bij de start wenst te schoppen. Terwijl het laatste vliegtuig duidelijk steen en been klaagt dat het zo veel moeite kost om in de lucht te komen (en te blijven), had het stille en snelle opstijgen nu een haast vervreemdende vanzelfsprekendheid. Mijn eerste zweefvlucht was begonnen!

Het enige vervelende moment in de vlucht bleek het ontkoppelen. Daarbij zakte het toestel opeens een stuk naar beneden, en dat voel je wel in je buik. Scherpe bochten waren even wennen: zo ongewoon voor iemand die zich eigenlijk altijd tot tweedimensionaal gedrag heeft moeten beperken.

Eenmaal in de lucht liet Ton mij al snel zelf eens wat sturen. Best te doen. Ik ging in ieder geval wel steeds de kant op die ik wilde, zij het meestal wat meer of minder dan de bedoeling was. Telkens als ik zelf stuurde, legde Ton zijn handen op mijn schouders om mij duidelijk te laten merken dat *hij* niet stuurde. Voor de start had hij al uitgelegd dat hij dat vaker deed en dan grofweg twee soorten reacties kon verwachten: lichte paniek of lichte verwondering en trots. Bij mij de verwondering en trots. Ton deed wel steeds zelf het voetenwerk.

De vlucht en de landing hebben dezelfde vanzelfsprekendheid als de start. De geweldige rust in de lucht maakt dat ik er geen moment aan denk dat we vroeg of laat de grond zouden kunnen raken. Het aardoppervlak bevindt zich noch dicht, noch ver onder ons. De hoogtemeter geeft weliswaar uitsluitsel, maar daarvan kan ik slechts denken: 'Nu ja, als dat ding het aangeeft zal het wel waar zijn.' Het kan niet echt tot me doordringen. Het komt dan ook tijdens de vlucht eigenlijk geen moment in me op dat ik iets gevaarlijks, iets ingewikkelds of iets gewaagds aan het doen ben, zelfs niet wanneer ik zelf de stuurknuppel vasthoud. Mijn grootouders hebben daar intussen thuis iets andere ideeën over, maar dat is mijn probleem niet. Ik vlieg!

Bij een tweede vlucht mag ik ook het voetenwerk zelf doen. Ton doet zelf 'alleen nog maar' de start en de landing: de rest doe ik! Tenminste, dat zegt hij. Ik kan het eigenlijk niet helemaal geloven. Het uitzicht daarboven is magnifiek. Veel te veel te zien om te kunnen bekijken.

Het was helder weer: de elektriciteitscentrale van Nijmegen was duidelijk zichtbaar en Ton wees mij rookpluimen van daar tot Zwolle. Ik wist eigenlijk niet waar ik kijken

moest en had helaas geen tijd om daar eens rustig over na te denken: wat mij betreft waren we veel te snel weer beneden. Ik vroeg mij later af of het niet zou gaan vervelen om steeds boven hetzelfde veld te vliegen. Frans zei toen wat over het vliegen zelf dat je aandacht opeist. Dat begreep ik ergens wel, maar ik was niet echt overtuigd. Ik was nog niet tot het besef gekomen dat ik eigenlijk nog bijna niets had gezien, omdat ik door de overvloed niet wist waar ik kijken moest.

Tijdens en na de vlucht vroeg ik me af hoeveel moeite ik me eigenlijk al dikwijls had moeten getroosten om het machtige gevoel te beleven dat je het land kan overzien, als een koning die zijn koninkrijk in ogenschouw neemt. Vergelijkbare ervaringen zijn mij alleen bijgebleven van mijn vakantie in Spanje. Toen de trein over de toppen rolde en daarmee een prachtig vergezicht bood. Maar ja, toen zat ik in de trein. Een hok dat onverstoort en nietsontziend doordendert. Een zweefvliegtuig is gelukkig geen Airbus. Het is meer een wat ruim uitgevallen kledingstuk en je kan zelf bepalen hoe je daarmee door het luchtruim wandelt. Daarbij komt nog dat je in de bergen zelden alle kanten op kunt kijken. En dat kon nu toch maar mooi even op slechts enkele kilometers fietsafstand van mijn eigen woonplaats.

Ik heb aan de vliegmiddag nog minstens een etmaal een gevoel van geweldige euforie overgehouden. De uitdrukking 'in de wolken zijn' heeft voor mij veel meer betekenis gekregen, en voortaan leef ik met de uitermate prettige ervaring dat ik de wereld eens op een andere manier heb gezien dan de doorsnee autofiilist. Zo ik er aan het begin van deze vliegdag nog niet van overtuigd was dat ik minstens eens in mijn leven moest hebben zweefgevlogen, dan ben ik het nu zeker!

## **B-brevet**

(Mar 24 '95, 19:09 — FG)

Eindelijk. . . Het is bekend dat elke leerlingvlieger wel een tijdelijke inzinking krijgt in de opbouw van zijn vliegkunst, en de mijne ligt nu hopelijk achter me. Slecht getimed, zo vlak na de eerste solovlucht, maar het is waar: ik bakte er weinig meer van.

Maar het tij is gekeerd, sterker nog: ik heb mijn B-brevet!<sup>22</sup>

Ik begon met Kees Hordijk, een beetje een rommelige vlucht in die zin dat ik pas boven bemerkte dat de andere strip ook in gebruik was. Daar mag je dan niet overheen natuurlijk, zodat tot mijn verbazing slechts als oefengebied een heel klein stukje overbleef tussen de lier en Deelen, waar de militaire tanks U-vormige sporen in de grond hebben getrokken.

Toen we waren geland, bleven we nog een poos in de cockpit zitten, terwijl Kees me

---

22. Het A-brevet bestaat niet meer: dat dateert uit de allervroegste tijd van het zweefvliegen, toen een zweefvliegtuig weinig meer was dan een stel grote vleugels met daartussen een krukje waarop de piloot zat. De eerste 'vlucht' vond plaats doordat twee elastieken van 50 meter lengte door twee ploegjes strak werden getrokken, terwijl een derde groepje helpers het toestelletje vasthield. Daarna werd het losgelaten en de piloot die deze korte luchtsprong doorstond, verdiende het A-brevet. . .

vragen stelde. ‘Waarom gaat je snelheid zo op en neer?’ Tja, ik vind het prettiger om snel te vliegen. ‘Waarom vind je dat prettiger? Ben je bang dat het niet veilig is als je langzamer gaat?’ Misschien zit daar wel wat in. Als je te langzaam vliegt en je maakt een bocht dan glijd je weg tot je met de neus naar beneden weer voldoende vaart hebt gekregen. Dat voelt zo slordig aan. Mijzelf deren die snelheidswisselingen niet zo, maar Kees wees me er op dat ik in dit stadium gewoon ‘het trucje’ moet laten zien, dat wil zeggen een paar onberispelijke vluchten en nette landingen. Dus in normale vlucht 80 kilometer per uur en op circuit precies 90. Met steviger wind wat harder, maar niet als een jojo.

Ik was vastbesloten dit in mijn oren te knopen. Op de een of andere manier had ik de afgelopen weken niet echt door dat elke nieuwe vlucht na die eerste solostart eigenlijk een examenvlucht is. Daarvóór kon ik nog op een wat argeloze manier met de instructeur de lucht in, met het idee dat we samen toewerkten naar de solo-status. Na die solovlucht waren de instructeurs kritischer geworden, terwijl ik juist minder geconcentreerd vloog — er was immers nòg iemand aan boord die op kon letten? Geklungel was het resultaat. De ene instructeur mopperde meer dan de ander waardoor ik zelf ook ging twijfelen. En bovendien gingen de landingen, die eerst zo makkelijk leken, matig. Dat moest nu eens afgelopen zijn.

De volgende vlucht was met Hans Groeneveld. Zijn opmerking voor het logboek: ‘af-ronden en afvangen!’

‘Ik heb het je vaak genoeg goed zien doen. Je hebt blijkbaar een terugval gehad, maar je moet het nu gewoon zonder problemen weer laten zien.’

Volgende start met Hans: in orde. Hij wilde hierna nog eenmaal met mij samen vliegen, om te checken of deze vlucht een incident was of echt een verbetering, zodat ik daarna, als het opnieuw goed zou uitpakken, weer solo kon. Die derde vlucht ging ook prima. . . Zodat ik even later in een ASK-23 klaar zat! Een leuk klein toestel. Van buiten lijkt het net een ASK-21 voor één persoon, maar van binnen voelt het toch allemaal iets anders aan. Trim links vóór de hendel van de remkleppen, een iets andere schaal van de snelheidsmeter en de knuppelbeweging voelt ook anders (ik zat vrij ver naar achteren in de cockpit en daardoor ook lager dan gewoonlijk).

Annelies de Bruine zag me zitten en vroeg me wat ik deed. ‘Ach, even voelen hoe dat nou zit’, zei ik, liet de kabel komen en deed de kap dicht. Ik vroeg haar goed op me te letten. Eerder die ochtend had ze verteld dat ze elke eerste solovlucht nadat ze een poosje niet heeft gevlogen wel weer een paar minuten bang is. ‘Waarom zit ik hier?’ vraagt ze zich dan af. ‘Ik vind dit helemaal niet leuk!’

Het werd een heerlijke vlucht. Kees vond mijn landing wat aan de snelle kant, maar netjes afgevangen. Hans liep langs mij heen, naar de ASK-21 met een andere leerling, en zei, op zijn terloopse maar zeer welgemeende manier: ‘Leuk hè?’

Daarna startte ik nog driemaal. Kees rekte de vliegdag speciaal voor me op geloof ik want ik deed de laatste twee starts van de dag nadat de andere toestellen al naar de hangar waren overgevlogen. Af en toe schoot ik in de lach terwijl ik hardop tegen mezelf zei: ‘Hier zit ik, helemaal alleen, op — even kijken — 400 meter hoogte en ik geloof dat ik weet wat ik moet doen!’

Tijdens de voorlaatste vlucht bleef ik, zo laat in de middag, wonder boven wonder nog een poosje hangen in flarden thermiek. Ik draaide daarom nog maar even door en tikte na elke cirkel voor de zekerheid naast de hoogtemeter, die inderdaad aangaf dat ik niet of nauwelijks was gezakt. . . Op final boven de bomen was het met de stevige wind behoorlijk turbulent overigens!

Het is dan spannend, met enige crosswind, en het vergt wat om in die laatste momenten kalm te blijven en niet te snel door die turbulentie heen te willen duiken. Snelheid is veiligheid, maar teveel snelheid levert mij weer van die lelijke landingen op en daar wil ik voorlopig vanaf zijn.

Pas in deze solovluchten beginnen een paar fundamentele dingen, die ik voorheen alleen met mijn kruin bevatte, mij in de vingers te komen. Bijvoorbeeld, dat je best naar een punt op de grond kunt dalen, zonder dat de neus van het toestel erheen wijst. Het is me uitgelegd, ik heb het gelezen en ik heb het zelf al beweerd, maar het daadwerkelijk in mijn eentje uitvoeren van die vliegbeweging is iets heel anders.

Tijdens alle belangrijke vliegmomenten noem ik hoogte en snelheid hardop en ik zorg ervoor het circuit ruim genoeg te vliegen bovenal door de snelheid meteen goed af te trimmen. En zowaar, het lukt nog ook. Het afvangen voelt aan als het toestel ‘plagen’: de neus duwtjes omhoog geven wanneer de snelheid nèt niet meer toereikend is om werkelijk omhoog te gaan. Een spel waarvan de timing belangrijk is.

Eenmaal wilde ik netjes afvangen, maar ineens was de grond er al en het toestel reed hard over wat oneffenheden op de baan. Ik stuitte er even met mijn hoofd tegen de kap van de cockpit — toch belangrijk om die riemen echt strak vast te maken voortaan. Het toestel plaagde blijkbaar terug. Met een vreugdesprongetje.

Kees zei me dat ik nu het formulier voor mijn B-brevet kon gaan invullen. Terwijl in De Thermiekbelt de mensen een rondje kregen van ‘een meneer die nu boven is’, vulde ik boven met Kees het formulier in. . . En toen snel naar huis: ik was al veel te laat, bovendien had ik na het rondje geen geld meer voor een eigen glas!

## Wie ‘B’ vliegt. . .

(Mar 25 '95, 19:09 — Kees Hordijk)

Frans, wie ‘A’ zegt. . .

Binnenkort dus je ‘C’, je weet dat zoiets een half uur duurt!<sup>23</sup> Maar ook dat zal lukken! Zelfs ik denk nog terug aan mijn eerste half uur. En weet je wat het mooie van zweefvliegen is? Elke stap is weer een overwinning en met die overwinningen kun je nog jaren vooruit!

---

23. C-brevet: een solo-thermiekvlucht van minimaal een half uur.

## Woeste hoogten

(Apr 27 '95, 14:29 — FG)

Matthijs, die tegelijk met mij zijn vlieglessen begon, kon de afgelopen maanden geen dag vrij krijgen, maar nu het op zijn werk rustiger wordt, is er een andere hindernis gekomen: hij heeft een huis gekocht! Voorlopig zal zijn startgeld opgaan aan verfrouters. Afgelopen maandag en dinsdag reed ik daarom opnieuw alleen naar Terlet. Beide dagen was het zeer ruig weer.

Maandag kwam ik in de middag aan, toen Henk Frohwein net pauzeerde. De vliegers op het veld vertelden over het uitermate turbulente zwerk (overal kolkende lucht en harde crosswind bij start en landing) en hadden zo hun bedenkingen over mijn plannen. Ik trouwens ook. Wat kon ik zeggen als Henk me naar mijn ervaring met dit weertype zou vragen? 'Ik heb vandaag tien landingen gezien!' Als ik Henk zou vragen of ik eerst met een instructeur mee mocht, zou hij kunnen denken: 'Frans is bang, oppassen!' En als ik kalm een eenzitter zou vragen kon hij denken: 'Hee, die heeft niet door wat voor weer het is, oppassen!'

Annelies de Bruine was er, ze vloog tweemaal en vond het 'niet leuk', maar dat heeft ze wel vaker. Ze ging in elk geval even niet vliegen maar zette zich aan de startadministratie en het radioverkeer.

Toen Henk terug was, zei ik: 'Hoi Henk. Ik wil graag mijn negenennegentigste start maken. Wat raad je me aan?' Waarop hij antwoordde: 'Opsturen in de start, voldoende snel landen.'

Het werd inderdaad een 'dog fight' tegen onzichtbare stromingen. Ik stuitte omhoog en boven had ik het méér dan druk. Het ging, maar met afwisselend 3 meter per seconde stijgen en dan weer 5 meter per seconde dalen, in grote klappen. In het dwarswindbeen zat een sterke en plotse daalwind en tijdens de final maakte het schrikbarend veel verschil of ik de remkleppen iets los deed (zakken als een baksteen) of weer sloot (vooruit als een speer). Ik landde niet mooi, wel zachtjes uiteindelijk. Trapsgewijs. Annelies vertelde dat haar instructeur Nol dat 'een aankomst' noemt in plaats van landing.

Omdat het after all wel goed ging, mocht ik meteen weer maar ik wachtte liever even om het getintel in mijn handen en het geknik in de knieën te laten wegebben. Bij de tweede start knalde bovenin de kabel los en toen ik heel snel bijdrokte, van de schrik, zag ik pluis en gruis en iets gekleurds langs de kap omhoogvliegen. Ik meldde dat aan Annelies via de radio, zij besprak het daar en er kwam bericht dat dit het breukstukje moest zijn geweest. Niet dat het omhoog vloog: ik dook er langs naar beneden tijdens het (te snel) bijdrukken. De landing verliep nu beter.

Derde vlucht: ook weer goed, alleen nu bijna tekort gekomen. Ik zat te turen naar de landingsbaan, waar vrij veel toestellen naast elkaar stonden en terwijl ik dubde over de te nemen beslissing, was ik bijna te ver gevlogen. Uiteindelijk haalde ik het toch ruimer dan ik had verwacht.

Gedurende de dag had ik veel aan de tips van Bernard Goossens en Ties de Ridder (met allebei rond de 250 starts). Ze volgden me goed en vertelden me naderhand hoe het er uit had gezien. Het opsturen en voldoende steil gaan in de start, maar vooral het

gebruik van remkleppen in de landing verbeterden daardoor sterk.

Toen ik me dinsdag op de strip meldde, begroette Hans Groeneveld me met de woorden: ‘Ik kan vandaag niets voor je doen.’ Met mijn magere 100 starts vond hij het te link. Maar nadat ik hem had verteld dat ik maandag drie starts redelijk had volbracht, vond hij dat ik dan ook maar verder moest gaan. . .

In de middag, toen de wind verder toenam en grilliger werd doordat er flinke thermiek ontstond, mochten alleen ZVB-houders vliegen en mensen met instructeur in een tweezitter. Ties deed zijn ZVB-praktijkexamen — drie vluchten vol opdrachten, met drie verschillende instructeurs — met succes! Een leerling (vijfde en zesde start) kwam tot tweemaal toe met een kotszak vol terug. Ik zou net weer bonnen inleveren, toen het rond de bus zo vervaarlijk begon te gieren dat Hans me toch maar een poosje aan de grond hield.

Tegen het einde van de middag kalmeerde de lucht, de cumuluswolken verwaaiden en ik kon weer.

Voorbeeldige landingen heb ik niet gemaakt. Ik was al tevreden met veilige landingen. Prachtige zon, gloeiende kop. Twee vakantiedagen.

## Oude thermiek

(May 2 '95, 16:36 — FG)

Het uitgebreide weerbericht dat ergens op Teletekst is te vinden, moet voor vandaag veelbelovend zijn geweest want De Thermiekbelt was voor de briefing afgeladen met zweefvliegers. Toen DDI Hans verscheen, op een stoel klom en met de gefaxte weerkaart in de hand ieders hoop op een prima vliegdag bevestigde, klonk er luid applaus. De hangar werd vrijwel geheel gelegeerd en er vormden zich twee colonnes van zweefvliegtuigen, een naar de strip van zweefvliegclub De Geldersche en een naar onze strip. Gedurende de dag kwam daar nog een stroom auto's met zweefvliegtuigen in aanhangers bij, uit alle delen van het land. De eerste dag van het jaar dat het, althans op de grond, weer eens erg hectisch was.

En de eerste dag dat ik in mijn eentje meemaakte wat thermiek is. Tegen elven startte ik, vond wat ‘stijgen’ en klom al cirkelend van 400 naar 520 meter, een wonderlijke belevenis. Terwijl ik dat deed, klom een ander in dezelfde belt van onder mij tot ver boven mij, dus het moest beter kunnen, maar het gevoel van lichte verbazing en blijdschap, om zomaar door iets te worden opgetild, was voor mij voldoende. Ik ben weliswaar hoger geweest met een instructeur, maar door het gepraat, doordat ik het niet zelf en alleen deed en vooral doordat het allemaal harder en steiler ging, ontging me de schoonheid ervan. Nu verspilde ik wel wat extra ‘stijgen’ door zo kalm mijn rondjes te vliegen, maar ach. . . Toen ik landde had ik het dagrecord gevlogen: 17 minuten. Makkelijk natuurlijk: degenen die vóór mij startten, waren nog in de lucht!

De uren daarna werden besteed aan het oplieren van zoveel mogelijk zweefvliegtuigen, voornamelijk privé-kisten die uren weg zouden blijven. Halverwege de middag was dat

goeddeels gedaan en kon ik weer eens instappen. Henk Frohwein, die in een toestel met een leerling achter mij zou starten, vroeg me schertsend of ik even een goeie bel voor hem wilde opzoeken (Henk is een van de betere thermiekvliegers). ‘Als je me maar geen daalgebied binnenlokt!’ voegde hij er nog aan toe. In de lucht heb ik hem niet meer gezien.

Ik draaide eerst een rondje boven de lier (‘Dat mag eigenlijk niet, maar daar zit nu een hoop thermiek hoor!’ had een vlieger me verzekerd) zonder de beloofde thermiekbels aan te treffen. Echter, nadat ik mijn steven had gekeerd en het toegestane oefengebied binnenvloog, begon de variometer te zingen en het toestel te beven. De 120 meter die ik eerder was gestegen, had ik in een ommezien onder mij en terwijl ik verder en verder klom, ontvouwde zich beneden mij het landschap als een bloem. Had ik de afgelopen maanden voornamelijk het vliegveld en de nabije omgeving vanuit de lucht gezien, nu opende zich het panorama weidser, en ik zag de steden opdoemen. Hoenderloo, Apeldoorn, Eerbeek, Dieren, Rheden, Arnhem. . . Prachtig! De felle zon speelde over slootjes die om beurten vanuit het landschap opschitterden. Ik herkende ergens een glanzend, metalen, half rond dak van een gebouw dat ik tijdens een van de eerste lesvluchten ook had gezien. Op 1000 meter riep ik Henk op om hem mijn hoogte te melden. ‘Prima!’ antwoordde hij, en ik was weer alleen.

Wat een uitzicht. En het stijgen ging door — het maakte niet eens uit of ik een stuk verderop vloog, overal leek wel thermiek te vinden. Ik zag mijn vleugeltips zachtjes op en neer zwaaien en moest even wat angst overwinnen. Bij 1400 meter leek het plafond bereikt en daar riep ik DDI Hans op om hem deze mijlpaal te melden. ‘Nou en?’ reageerde hij nuchter. Voor ik startte, had hij me gezegd: ‘Je vorige start was kort. Drie kwartier nu!’ Ik dacht dat hij een grapje maakte, maar ook nu had hij het weer bij het rechte eind.

Voor het eerst was ik hoog genoeg om een stuk verder te gaan dan de omgeving van het vliegveld en ik had al eens tegen mezelf gezegd: ‘Als ik een keer hoog genoeg ben, ga ik weg.’ Maar nu er een kans was, aarzelde ik toch. Ik was al geruime tijd boven, dus de tijd was beperkt. Wanneer ik heel hard naar Arnhem zou vliegen, zou ik daardoor ook veel hoogte verliezen en wat te doen als ik dan niet voldoende thermiek zou vinden om dat op de terugweg weer goed te maken? Als ik te laag zou komen, mocht ik niet over het militaire gebied van Deelen teruggaan (900 meter is daarvoor de grens). Ik besloot tot een tussenweg: met 150 kilometer per uur vloog ik naar het uiterste noorden van Arnhem, cirkelde over het goed herkenbare nieuwe ziekenhuiscomplex, genoot enkele seconden van de aanblik van de stad, zag een sportveld, onbekende gebouwen en ging weer terug. Het eerste stuk naar de stad toe was er zelfs nog stevige thermiek tijdens het rechtuit vliegen, maar op de terugweg was die er nauwelijks meer.

Nadat ik was geland, feliciteerde Hans me met het behalen van mijn C-brevet: ik was 48 minuten weggeweest. Een paar uur later zou het cadeau volgen.

Aan het einde van de middag zat ik met een andere vlieger, Robert Deen, na te praten. De meeste privé-kisten waren alweer geland, ingepakt en achter de auto's van hun eigenaars weggereden. Toen Hans vanaf het veld naar de overgebleven vliegers riep: ‘Is er nog iemand voor de Ka-8?’ vroeg ik: ‘Hoeveel ervaring moet je daarvoor hebben?’



Want dat zou ik nog weleens willen meemaken. ‘Geef maar een bon’ antwoordde Hans. ‘Ga snel zitten, doe je cockpit-check en bekijk het maar!’

Robert, die de startadministratie bijhield, nam mijn bon aan. ‘Pas wel op in het begin van de start’ raadde hij me aan, ‘want je schiet recht omhoog als je niet bijdrukt.’ Ik klom in de cockpit en begon alles eens goed in me op te nemen. Een indrukwekkende soberheid: slechts drie metertjes voor hoogte, snelheid, en vario. Dunne metalen buizen als frame met hier en daar wat hout maar vooral veel linnen als bekleding. Kleine simpele hendels voor de trim van het hoogteroer en voor de remkleppen. De tiploper legde me uit hoe de pedalen van het richtingsroer worden versteld: door middel van schakeltjes in de twee kabels van het roer.

‘Komt er nog wat van? Kap dicht, instrumenten, ontkoppeling, kleppen!’ onderbrak Henk Frohwein mijn gemijmer. Hij stond met wat anderen schuin voor me bij een ander toestel te wachten tot ik zou vertrekken. Ik sloot de kap. De vergrendeling was net zo schattig primitief als van een oud keukenraampje.

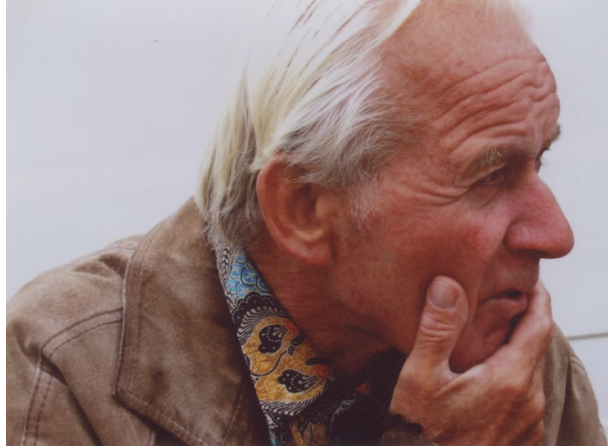
De kabel gleed, stond strak en daar ging ik. Eerst met een felle, zovende sprong vooruit en vrij steil omhoog, daarna gestaag hoger en hoger. De ontkoppeling gaf geen knal ditmaal — de kabel viel ontspannen weg. Ik vond het verrassend te merken hoe snel en exact de Ka-8 reageerde op stuurbewegingen. De geringste druk van voeten of een kleine verandering van mijn houding maakte al verschil in de stand en vliegrichting. Het korte, rafelige piefje voor mij gaf dan aan dat ik slipte en de snelheid nam af terwijl ik met ongeveer 50 kilometer per uur toch al langzaam vloog. Naarmate ik er meer op lette, ging ik meer corrigeren maar dat bleek niet eens erg nodig. Het toestel gedroeg zich als een oude dienstmaagd die op het eerste gezicht blindelings gehoorzaamt aan de soms wat onbezonnen opdrachten van haar broodheer, maar die het zo plooit dat alles toch nog goed komt (Saartje?). We kwamen wat zwakke thermiek tegen van nog geen halve meter per seconde, wat er op de oude variometer nog als heel wat uitzag. Die thermiek liet ik maar even waaien en na wat wisselbochten begon ik aan de landing. Hoewel het afrimmen van snelheid goed ging, had ik toch de neiging aan de knuppel te trekken en daardoor weer langzaam te vliegen. Ik koos er daarom voor een ruime snelheid te houden. Ik was benieuwd hoe het landen zou gaan: Saartje bleek ook nu de goeiige volgzaamheid zelve.

Een meer dan volle, meer dan mooie dag was bijna voorbij. Een paar toestellen startten voor het laatst om naar de hangar te worden overgevlogen. Ergens vanuit de lucht meldde zich iemand die bezig was aan zijn eerste vijf-uursvlucht om te vragen hoe lang hij nog boven moest blijven. Het zat er bijna op. Ik stond juist op het punt om naar huis te gaan, toen Hans vroeg of ik de Ka-8 nog een keer wilde. Ik hoorde mezelf onmiddellijk toehappen!

Nu zocht ik de zwakke thermiek wel op. De variometer wees licht stijgen aan en moeiteloos ging het verder omhoog. Voor het eerst had ik de tijd om een liedje te neuriën. Ik heb weleens iemand gloedvol horen praten over ‘oude thermiek’ en nu begreep ik wat hij bedoelde: de wind is gaan liggen, alle drukte is voorbij, een tevreden loomheid valt in en de thermiek die voor zoveel opwaartse energie en turbulentie zorgde, is er nog, maar heeft een bezadigd karakter gekregen. Oude thermiek.

Terwijl Saartje trouw haar milde bochten draaide, zag ik opnieuw hoe het landschap zich ontvouwde, ditmaal onder de vroege avondzon.

*Old pilots never die. . .*



## Index

### A

Alpen, 19  
Aristophanes, 43  
Arvastson, Gösta, 45  
ASK-21, 23, 39, 46, 56, 57  
ASK-23, 46, 56  
ASK-8, 22  
Atapoepoe, 26

### B

Beek, Hans van (restaurateur), 32  
Beek, Hans van (vlieger), 19, 22, 31  
Beeke, Jan, 26  
Blaisse, Sjef, 26  
Blanik, 47  
BOKS, 9  
Boom, André, 35  
Brink, Jos, 16  
Bruine, Annelies de, 30, 31, 56, 58, 59  
buizerd, 20  
BVL (bewijs van luchtvaardigheid), 23  
BWK (boordwerktuigkundige), 32, 37, 38

### C

Carr, Rich, 11  
circuit  
    verkort, 18, 38, 39  
crashes, 7  
cumulus, 19, 59  
    congestus, 12  
    foetus, 12  
    strato-, 20

### D

DC-8, 37  
Deen, Robert, 61  
Doedijns, 13  
doopvlucht, 40  
    -certificaat, 4  
dwarswindbeen, 7, 11, 58

### E

Eggers, Thomas W., 16, 43  
Europa, 12  
Eyck, P.N. van, 1, 43, 44

### F

F-16, 33  
final, 7, 11, 22, 25, 42, 51-53, 57  
Fokker Friendship, 9  
Frohwein, Henk, 4, 8, 31, 39, 40, 46, 47, 58, 60, 61

### G

galah, 43  
Genne, Jan van, 19, 20  
Goossens, Bernard, 59  
Gregory, Martin, 14  
Grob Astis, 28  
Groeneveld,  
    eerste meteowet van, 12, 14, 18  
    Hans, 8, 12-14, 16, 18, 26, 33-37, 39, 56, 57, 59-62  
    plein, 16  
Grunau Baby, 24

### H

Hamers, Ton, 51-55  
Haverkort, Herman, 51-54  
havik, 48, 49  
Hoekstra, Tjamme, 25, 26  
hoogteroer, 23  
Hordijk, Kees, 23, 32-34, 55-58

### I

IJssel, 5, 25  
introdactie,  
    -dag, 7, 23  
    -vliegers, 22  
    -vlucht, 13  
inversie, 4

**J**

Jansen, Get, 20  
 John Frostbrug, 25  
 Jong, Æmilie de, 12, 29  
 Jos, 6

**K**

Ka-8, 22, 23, 30, 61, 62  
 Kaiser, 22  
 Kerkhof, Rosa van de, 35  
 Keskinen, Esko, 45  
 Klaassen, Henk, 26  
 Klappe, Frans, 35, 37, 38  
 Knauff, Tom, 46  
 KNVvL, 3, 5, 8, 29  
 Koek, instructeur, 1, 2

**L**

landing, 52  
 Leeuwen, Joop van, 26  
 lichtman, 21  
 lier, 3-5, 20, 24  
   -breuk, 4, 24  
   -cabine, 24  
   -licht, 23  
   -man, 9, 22, 24, 25  
   -plaats, 18  
   -wagen, 13  
 logboekje, 23  
 Lore, 6, 36  
 Luchtvaartmuseum, 24

**M**

Magee, John Gillespie, 47, 50  
 Meer, Herman van der, 9, 20, 41  
 meeuw, 48-50  
 Meijers, Brian, 9, 12, 14, 37-39  
 Mertens, Rob, 10, 30, 33, 46, 47, 51-54  
 Minoli, Jan, 12, 13, 15  
 Mullem, Willem van, 26

**N**

Nannenberg, Sipko, 17, 33, 36, 39, 46,  
 47

**O**

Oetelaar, Martin van den, 24  
 Ostfriesen-Nimbus, 28

**P**

Patrick, 6, 7, 10, 19  
 Pauly, Martin, 50, 51  
 Pettersson, Ake, 1  
 Plato, 43  
 Polak, Johan, 43  
 Prefect, 24

**R**

radio, 4, 8, 23, 24, 30  
   -contact, 5, 10  
 ramp, bijna-, 22  
 receptie, 3, 6, 10, 18, 34, 50  
 Reus, Cor de, 23, 25  
 Rhönadler, 28  
 Rhönbussard, 28  
 Rhönlerche, 24, 28  
 Rhönsperber, 28  
 Rhönstein, 28  
 richtingsroer, 1, 9, 11, 25, 51, 61  
 Ridder, Ties de, 59  
 Rijn, 5, 25  
 rolroer, 11  
 rondvlucht, 2, 36, 54  
 rugwindbeen, 7, 11, 18, 22, 39, 53

**S**

Schleicher, Anton, 22  
 Schweizer 1-26, 47  
 stratus, 21

**T**

tiploper, 8, 21  
 Trum, Jac, 21

**V**

variometer, 4, 19, 48, 49  
 vluchtboekhouding, 23

**W**

Wachtmeester, Matthijs, 2-7, 10, 13, 15,  
 18, 31, 32, 36, 39, 51, 58

Wasserkuppe, 28  
Weelden, Jacoline van, 36  
Weelden, Veerle van, 35  
Willemse, Joop, 26

### **Z**

Zijp, Bruno, 22, 31, 32, 39, 41, 42  
ZVB (zweefvliegbewijs), 13, 19, 20, 31,  
35, 38, 47, 59

## Colofon

Dit boekje is door mij in 1995 drukklaar gemaakt (en in 2004 opnieuw in PDF formaat verzorgd) met behulp van het typografisch computerprogramma  $\text{T}_{\text{E}}\text{X}$ , oorspronkelijk ontworpen door prof. Donald E. Knuth.<sup>24</sup>

De Engelstalige bijdragen zijn door mij vertaald.

Op 12 september 2003 maakte Hans Groeneveld vanaf het Nationaal Zweefvliegcentrum Terlet zijn 40.000<sup>ste</sup> zweefvlucht.

FG

---

24. Donald E. Knuth, *T<sub>E</sub>X and Metafont, New Directions in Typesetting*. The American Mathematical Society and Digital Press, Stanford 1979.