

AIRSHOW

en officiële Tweede
Vereldoorlog-outfit.



Oshkosh 1999: **HOT!**



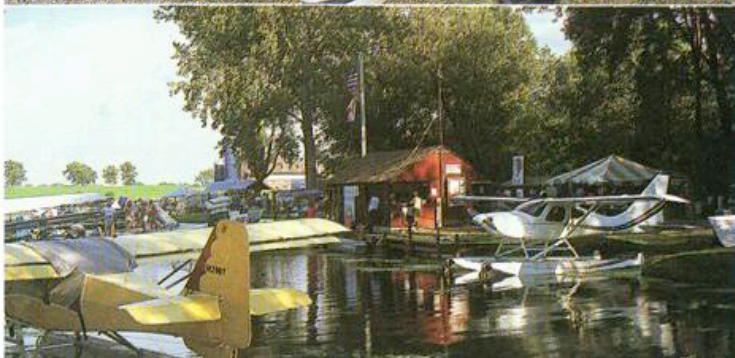
Het begon al met 'hot' nieuws: John Kennedy stortte een week voor de aanvang van Oshkosh neer met zijn Beechcraft. Een pr-ramp voor de Amerikaanse 'general aviation'. Iedereen in de USA heeft het erover. Vliegen in die kleine toestelletjes is gekkenwerk. Een man in een benzinstation zegt: "Those small planes are just doctor- and lawyer-killers", en zegt dat hij zelf liever gaat vissen. De honderdduizenden bezoekers van Oshkosh '99, waarvan er zo'n 12.000 met hun eigen vliegtuig komen, lijken er niet onder gebukt te gaan. Ze vieren als elk jaar het grootste en meest uitbundige vliegfeest dat de luchtvaart kent: Oshkosh!



Beaver te koop



Rutan's Proteus



Flymarket: heeft u nog een fairing nodig?

De watervliegtuigmensen hebben hun eigen plek, aan Lake Winnebago en zitten comfortabel in de schaduw.

Oshkosh was dit jaar ook meteorologisch 'hot'. Een hittegolf teisterde de midwest. Temperaturen van boven de veertig graden hielden de bezoekersaantallen de eerste dagen laag. Toch was het allemaal redelijk genietbaar; daarvoor zorgde een constant windje uit het westen.

Ongeval

Vrijdag werd Oshkosh op een dramatische manier meer dan 400 graden 'hot'. Een startende F4-Corsair Warbird schampte de vleugel van een gelande F-6 Bearcat. De Corsair ging in vlammen op en de piloot werd in kritieke toestand naar het hospitaal vervoerd. Twintig minuten later scheerden de eerste showplanes alweer over de nog nasmeulende wrakstukken: de romp een meter of twintig verwijderd van de stermotor, het staartstuk ondersteboven, met een staartwiel dat treurig omhoog wees. Oshkosh haalde zodoende zelfs het Nederlandse journaal.

Dat was Oshkosh dit jaar. Maar, voor wie het nog niet weet, wat is Oshkosh nu eigenlijk elk jaar? Welaan: een vlakte ter grootte van Schiphol, helemaal vol met vleugels, propellers en staarten. Een feest van licht en ruimte, om met Mulisch te spreken. Licht dat weerkaatst in de glanzend gepoetste 'cowlings' van zestien Bonanza's op een rijtje. Licht dat uiteenspat op de draaiende propellerbladen van honderden Pipers, Cessna's, Beechcrafts, Extra's, Zlins en Yaks en dit temidden van de meest buitenissige en bizarre homebuilts. Daartussen natuurlijk duizenden petjes, standjes, kraampjes, bordjes en vlaggetjes, zoals dat in Amerika hoort. Dát is Oshkosh. Je moet ervan houden, maar dan ben je ook meteen verkocht.

Nieuws, tussen de classics

De organisatie blijft het halsstarrig "AirVenture '99" noemen en dit waarschijnlijk om verwarring met het bekende merk kinderleding te voorkomen. Een naam bedacht door een marketingman. Vergeefse moeite, want iedereen heeft het over Oshkosh. Mooie naam, mooie show. Het nieuws moet je wel zoeken, want de classics hebben de overhand. Grote klappers zijn er dit jaar niet. Geen nieuwe Rutans,

geen gekke Russen en geen nieuwe namen. Relatief nieuw is wel de geheel gerestaureerde Boeing 247D, uit de midden jaren dertig en door de organisatie redelijk wanhopig gesensationaliseerd met de term "The First Modern Airliner." Het toestel draait, samen met zijn tijdgenoot, de Ford/Fokker Trimotor, brommerig rondjes boven het veld. Ik kan er niet opgewonden van raken. Voor mij is dit niet meer dan de wat suffige oudere broer van de DC-3, die natuurlijk pas echt de vader van de moderne airliners genoemd kan worden. Ik had mijn energie in een ander toestel gestoken, als ik de restaurateurs was geweest. Als je deze ouwe, saaie bak weer vliegwaardig denkt te moeten maken, dan weet je werkelijk niet meer wat je met je vrije tijd moet doen.

Rutan: drie rompen, één toestel

Iemand die beslist weinig vrije tijd over heeft is Burt Rutan. Deze excentrieke constructeur was er natuurlijk ook met



"Spelen met Connie."

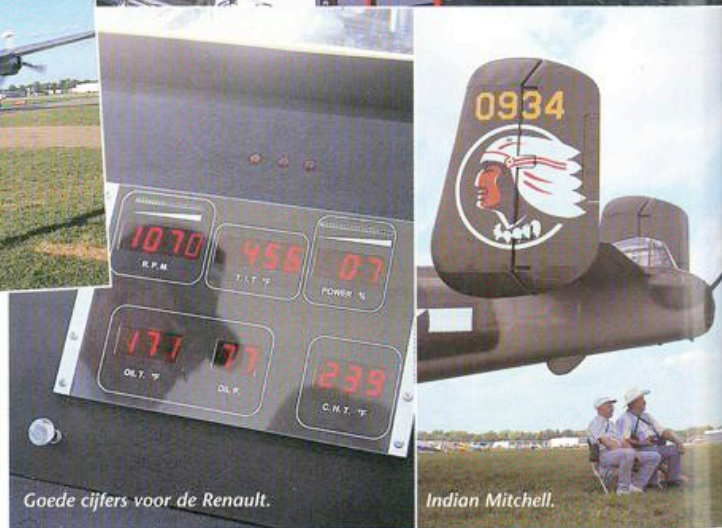
weer een buitenissig ontwerp, de Proteus, dat echter ook al in Parijs was. Vrijdag arriveerde het in de vroege middag met een 'low-pass' over het veld, landde en taxiede langs het publiek. Het deed me denken aan de eerste keer dat ik de B-2 zag. Net of je opeens naar een George Lucas-film zit te kijken. Je kijkt een paar honderd meter de lucht in, maar eigenlijk een jaar of tien vooruit in de tijd. Het merkwaardige apparaat was in de vroege morgen uit Mojave, Californië, vertrokken en had intussen ook nog een paar uur op zeer grote hoogte boven Oshkosh gecirkeld om video-opnamen door te stralen naar het EAA Headquarters.



Rutan's Proteus in de avondzon.



De teststand voor de Renault-motor.



Goede cijfers voor de Renault.

Indian Mitchell.



Bouw zelf uw Beaver.

Natuurlijk is deze 'Rutan' weer een bizarre kist om te zien, met drie zeer slanke rompen, die beweerdelijk zorgen voor een zeer hoog crosswind-incasseringvermogen. Het toestel, bedoeld voor verkenning, telecommunicatie en atmosferisch onderzoek, kan rond de duizend kilo torsen, heeft een vliegplafond van 16.000 voet en een 'endurance' van veertien uur. Het wordt geacht urenlang boven een stad te kunnen hangen, bijvoorbeeld om data te ontvangen en uit te zenden, waarbij de twee piloten elkaar afwisselen. Voor de rustende piloot is een internet-verbinding beschikbaar, zodat deze kan studeren, communiceren, of gewoon blote plaatjes kijken. Een mooi toestel, mooie cijfers, maar een commerciële klapper zal het wel weer niet worden, zoals gebruikelijk bij deze innovatieve en excentrieke ontwerper.

Iedereen de ruimte in met Burt Rutan

Soms denk je dat de man ook van gekkigheid niet meer weet wat hij doen moet. Zijn asymmetrisch ontwerp was te bijzonder, zij het niet nieuw (de bouwers van onze MBB-heli's maakten vijftig jaar geleden al een asymmetrische Blohm & Voss-verkenner), zijn ontwerpen voor een canard-zakenjet werden commercieel nooit een groot succes. Vrijdag sprak hij op een van de vele EAA-forums, waarbij hij de toehoorders vertelde over twee nieuwe projecten. Ten eerste is zijn organisatie bezig een nieuwe constructiewijze voor vliegtuigen te ontwikkelen, die louter voordelen moet gaan hebben. Niet lijmen, niet schroeven en niet klinknagelen, maar iets heel nieuws, veel goedkoper en beter. Ten tweede is Rutan bezig om ook 'space-travel' binnen bereik van de gewone man te brengen. Dat wilde iedereen wel, bleek uit het aantal opgestoken handen, maar dan voor vierhonderd dollar per uur en absoluut risicovrij. Enfin, het is makkelijk om ironisch te doen over 's mans wilde plannen, maar hij blijft een fenomeen, niet in de laatste plaats door zijn malle grote bakkebaarden, waardoor hij meer weg heeft van een mid-west-farmer, dan van een high-tech vliegtuigconstructeur.

Renault-motor op nieuwe teststand

Wat was er nog meer te zien op Oshkosh? Naast een vliegend exemplaar was er nu ook een bijzonder verhelderende proefopstelling voor de nieuwe Renault-motor, die eens in de twee uur werd gestart. De meeste Amerikanen staan er een beetje onwennig bij. Ze voelen dat deze Franse boxer de hegemonie van hun Lycomings en Continentals wel eens kan gaan doorbreken, maar ze geloven het nog niet echt. Het verbruik en de prestaties zijn op zo'n proefstand natuurlijk niet echt merkbaar, al geven de digitale klokjes binnenin een goede indicatie. Wel fysiek indrukwekkend is de 'idle cut off'. Zonder de bijbehorende heftige tremor, die we allemaal zo goed kennen, komt de propeller tot stilstand. Echter: de ophanging ziet er wat steviger uit dan die van de doorsnee 172 en de opstelling staat stevig verankerd in de dikke Wisconsinse klei. Ik moet nog meemaken hoe dat bij productie-modellen, of bij retrofitting, gaat uitpakken.

Ontwerpen van gisteren, voor een prijs van vandaag!

Aeropyny

In een tent op het fabrikantengebied staan een gele en een gecamoufleerde taildragger met een wel zeer bekend voorkomen. Een Bucker? Een Messerschmitt? Het is de Aeropyny, een praktische 'side-by-side' met een 145 pk Continental erin en naar verluidt goed voor een 95 kts. op 6000 voet, en een climbate van 700 ft/min. Veel mooier, wat zeg ik: ronduit adembenemend, de 'nieuwe' Luscombe. Ik was er meteen helemaal gek van. Had u 'm al eens gezien? Wat een schoonheid! In de zilveren finish, met de chique blauwe striping is het meteen een classic, maar z'n prestaties zijn ook vandaag nog interessant en het interieur is schitterend. De gezellige managing-director, in korte broek en T-shirt, die zonder veel poeha honderduit vertelt over het toestel, meldt meteen eerlijk dat de nieuwe, ergonomisch ontworpen lederen stoeltjes wel standaard zijn, maar het notenhouten



De replica-Luscombe: een plaatje.



paneel niet. Volgens hem zijn de stoelen iets bijzonders. Er is lang op gedokterd door een stel ergonomen, maar nu kun je er ook urenlang in zitten. "Long-range tanks are very often only half-ways, while your behind is already on empty. But not with these seats." De geadverteerde prijs van 65.000 dollar in VFR-uitrusting kan ik desondanks niet hoog vinden. Maar zoals gezegd, ik was onmiddellijk weg van het toestel.

Oshkosh is hèt feest van de general aviation geworden, maar wat dondert dat?

Ultralights, een show-in-een-show

Helemaal aan de zuidkant van het enorme terrein hebben de ultralights hun tenten opgeslagen. Ze hebben hun eigen graslandingsstripje (alle andere toestellen komen binnen op de twee verharde banen, terwijl één taxibaan eveneens voor starten en landen wordt gebruikt), hun eigen kampeerterrein en hun eigen 'commerciële' gedeelte. Daar demonstreert Hirth een model van een motor met elektronische injectie en hebben allerlei fabrikanten hun eigen bescheiden tentjes. Het is er allemaal wat rustiger en beschaafder, zoals dat bij de ultralights past. Elke avond wordt een 'separate fly-by' gehouden waarbij tientallen toestellen de lucht in gaan. In het fraaie gouden avond-

Is dit nog wel het feest van de zelfbouwers?

Eigenlijk niet. Tussen de duizenden tenten en hangars met spullen, toestellen en diensten staan de zes à zeven zelfbouwtenen, weliswaar centraal, maar een beetje verloren. Er is een tent voor houtbewerking, voor MIG-lassen, voor kunststofbewerking, sheet-metal-bewerking en bekleding. Van de verschillende forums gaat nog geen 10% over zelfbouw en van alle aanwezige toestellen is naar mijn eigen schatting niet veel meer dan een kwart 'experimentaal', laat staan zelfbouw. Nee,



Mini-Mustang.





Checkerboard RV.



De elektronisch gestuurde ultralight-motor van Hirth

Buy one today!

Een ultralight voor H₂O.



Let op de straalmotor.



Het bekende mini-jetje van Bud Light.

de staalblauwe Wisconsinse lucht. Een bizar schouwspel. Het lijkt alsof een film te snel wordt afgedraaid, en nog voorzien is van het verkeerde geluid ook. Het top-punt van showmanship: terwijl vader met de straal-aangedreven tweedekker door het luchtruim jakkert, staat zijn zoon op de bovenvleugel, conform de goede Amerikaanse traditie van 'wing-walking'. Technisch interessant: de commentator meldt dat een wingwalker in z'n eentje de weerstand van een vliegtuig met dertig à veertig procent vergroet. Schadelijke weerstand met louter commerciële voordelen, derhalve. Al met al presenteert Jim een typisch Amerikaans schouwspel. Ik zie deze rare act op onze serieuze en educatief-verantwoorde open dagen van de Koninklijke Luchtmacht nog niet geprogrammeerd worden.

De airshow

De show heeft elk jaar een thema. Dit jaar is dat: "Air-show." Het is een beetje verwarrend, zoets als een kaaswinkel die een 'kaasweek' houdt, maar goed. Er treden vele beroemdheden op dit gebied op. Deels zijn het sportmensen, die uitkomen in aërobatic-kampioenschappen en die met shows een centje bij proberen te verdienen. Deels zijn het mensen die van aërobatics leven, door overal ter wereld op te treden. Dat laatste geldt zeker voor de act van de Amerikaan Jim Franklin (in de brochure afgebeeld met rundleideren cowboyhoed), die zeker knap in elkaar zit, maar tevens tamelijk lachwekkend is. Jim doet z'n stunts met een klassieke Waco-tweedekker, waaronder de straalmotor van een Cessna Citation bevestigd is! Hij zet de Waco op z'n staart, start de straalmotor en met een ongelooflijke herrie buldert de tweedekker loodrecht omhoog in

Historisch stunts

Natuurlijk is er wel enig historisch perspectief. Deze attracties vinden hun oorsprong in de jaren dertig. Werkeloze piloten uit de Eerste Wereldoorlog vlogen op het platteland van stadje naar stadje en verkochten rondvluchten en toegangskarten voor hun show, om het monotone leven in afgelegen streken een beetje op te vrolijken. 'Barnstormers' werden ze genoemd, vanwege de gewoonte laag over de boerschuren te vliegen, om de boeren naar buiten te lokken. Pas in de jaren zestig en zeventig kregen ook de grote steden hun 'officiële' airshows en de piloten begonnen steeds beter te verdienen. Airshows vormen nu dan ook, zo meldt de EAA, gemeten naar de aantallen bezoekers, publieksattractie nummer twee, na baseball! De namen zeggen ons niet veel,

Warbirds zijn altijd wonderschoon.



maar voor Amerikanen zijn het beroemdheden. Ze vliegen natuurlijk in een Extra, een Sukhoi of een Pitts, maar ook wel in een Bearcat of T-34, een airforce-trainer uit de jaren zestig. De laatste wordt gevlogen door een van de vijf à zes vrouwelijk aërobatics-piloten, Julie Clark, die ook op Sun & Fun optrad met een overigens relatief vrij tamme show. Zij is in het dagelijks leven captain bij, naar ik meen, American Airlines. Veel gewaagder is het optreden van Patty Wagstaff, een knappe meid met een Extra 300 en meervoudig aërobatics-kampioene. Zoals zij dat ding over het veld gooit en smijt, is ijzige en met name de "pull-ups" vanuit een duikvlucht, vlak boven de grond. Je trekt in gedachten de kromme dóór, en dan kom je enkele meters onder de grond uit. Maar plotseling blijken er toch nog inches ruimte in het hoogteroer beschikbaar om het toestel vlak boven de grond horizontaal te krijgen. "What no man has ever done", zegt de commentator flegmatiek: "Because this is a woman."

Toch een mooie show

Het een vriendelijke, gemoedelijke en bij vlagen spectaculaire show. Twee Nederlanders uit Nijmegen die ik op het Canon fotoplatform tegen kom, vinden er geen bal aan. In hun optiek is het geen Fairford, met al het snelle jet-geweld. En het is ook geen Duxford, waar meer en buitenissiger warbirds te zien zijn. Toch is het iets bijzonders, al was het maar vanwege het bijzondere licht dat elke airshow in Amerika mooier maakt dan welke dan ook in Europa. Omdat de lucht op het Amerikaanse continent structureel weinig vocht bevat, blijven toestellen tot op grote hoogte hun vorm en kleur mooi behouden. Een rode Pitts blijft op drieduizend voet haarscherp en knalrood tegen het hardblauw van de lucht. Dat is genieten. En dat is in West-Europa alleen op zeer uitzonderlijke dagen het geval.

Oshkosh: er gebeurt nooit niets

In Oshkosh is elke dag een airshow die 's middags om een uur



Forums, al was het maar voor de schaduw

Vangrunsven-forum

Het lijkt gekkenwerk, om in een klapperende tent te luisteren naar een ouderwetse toespraak met lichtbeelden, als het buiten knettert en davert van de meest geavanceerde en excentrieke toestellen. En toch heeft het z'n bekoring, al was het maar om de moe gelopen voeten even wat rust te gunnen en tenminste een uurtje uit de brandende zon te zijn.

Het eerste forum dat ik bijwoon wordt gegeven door de gepensioneerde generaal Hal Shook, een oud en beverig mannetje, dat iedere bezoeker voorafgaand aan de voorstelling even persoonlijk de hand komt schudden. Holland vindt hij natuurlijk een prachtig land, waar je vooral lekker kunt eten. Als de tent vol is beklimt hij moeizaam het podium, rommelt een tijdje met de microfoon en begint te vertellen. Dan blijkt dat deze magere bejaarde in zijn jeugd heel wat schade aangericht heeft. In de Tweede Wereldoorlog vloog hij in een P-47 Thunderbolt regelmatig op en neer van Engeland naar Normandië. Dertig locomotieven, tientallen Duitse tanks en een stuk of wat bruggen heeft hij persoonlijk naar de ratsmodee geschoten en gebombardeerd. Verschillende missies worden gedetailleerd beschreven, compleet met meteo, navigatie en aangerichte schade.

Een tweede forum op vrijdag is wat constructiever van aard. Richard van Vangrunsven vertelt persoonlijk over zijn ongekend populaire RV's. Een nogal brommerig verhaal, dat erop neer komt dat de huidige generatie zelfbouwers een stel watjes zijn, die driekwart door de fabriek laten doen, en niet eens meer een fatsoenlijk gat in een plaat aluminium kunnen boren. Zijn marketingmanager zit wat moeilijk kijkend terzijde, en krijgt zelf ook nog een veeg uit de pan. Hij moet zo nodig een vierzitter bouwen, terwijl Richard daar niks in ziet. Die wil liever een zelfstartende glider ontwikkelen, dat spreekt hem meer aan dan zo'n RV-familie-model. En hij krijgt verdomd meteen gelijk van de toehoorders. Op zijn vraag wie er in zo'n glider geïnteresseerd zou zijn gaan vele handen de lucht in. "That's the end of your fourseater", bijt Richard z'n arme ondergeschikte toe. Bij het vragenuurtje krijgt zelfs een klant er stevig van langs. "Is er een beursaanbieding?", vraagt de sukkel en Richard antwoordt: "Our prices are always just right. We're feeling oké with them, and I don't give a damn about you", en dan volgt er een lachsalvo. Over turbines: "Not in my lifetime". Over diesels: "Teveel overheid bij betrokken, NASA en zo, en daar heb ik nog nooit veel goeds van gezien." Enfin, Vangrunsven is een begenadigd vliegtuigconstructeur en het was erg warm. Laten we het daar maar op houden.

De startup van een Corsair.



Het verste toestel: een uur later een rokende puinhoop.





Naar Oshkosh 2000? Een paar tips

■ **Oshkosh** is een unieke bijeenkomst voor mensen die houden van bijzondere toestellen, bijzondere techniek, contacten leggen en een stukje gezelligheid. Wie komt voor een spectaculaire (militaire) airshow, kan in Europa, of bij andere Amerikaanse shows, beter terecht. Oshkosh 2000 schijnt natuurlijk iets bijzonders te gaan worden en wordt gehouden van 26 juli tot 1 augustus 2000.

■ Vlieg naar **Chicago** (300 kilometer van Oshkosh) of Milwaukee (150 kilometer) en huur een auto. Door de reis met anderen te combineren wordt alles een stuk voordeliger.

■ Het verdient aanbeveling een **hotel of motel** van tevoren te boeken, al had ik niet veel moeite (drie telefoontjes) om de dag vóór aanvang nog een kamer te vinden in Appleton, 25 kilometer ten noorden van Oshkosh. Noordelijk van Oshkosh hebt u misschien meer kans dan zuidelijk, gezien de ligging van de grote steden. U dient wel rekening te houden met een flink verhoogde toegangsprijs. Een kamer van normaal 35 dollar kost nu 60 dollar. Kamperen kan prima, normaal zeker zo gezellig natuurlijk, maar was dit jaar, gezien de hittegolf minder ideaal.

■ De **toegangsprijs** is niet mals. U betaalt gauw een gulden of veertig per dag. Anderzijds is het voor een gemiddeld geïnteresseerde niet nodig om de volle vijf dagen te gaan. De airshow is elke dag vrijwel hetzelfde en wie van te-

voren uitzoekt wat hij wil zien kan in twee dagen ook een boel lol hebben. Combineren met een paar uur zelf vliegen (zoals bekend in de USA, mits van tevoren geregeld, stukken goedkoper) is wellicht een mooie aanbeveling. Zoek daarvoor een veld dat wat verder weg ligt. De omgeving van Chicago kent u al van de Flight-simulator, nietwaar?

■ **Eten** op het de show is een dure grap. Ontbijt liever stevig in een van de grote winkelketens. De Wisconsin Brat (= Bratwurst, er wonen hier veel ex-Duitsers) die ze bij de 'ultralights' verkopen, was overigens wel de beste die ik in heel Wisconsin at. De bediening aan de meeste kraampjes is goed, men werkt met vrijwilligers en die bleven ondanks de gloeiende hitte opmerkelijk vriendelijk. Om de hoek van de show, aan de snelweg richting Green Bay, is een 'Boston Market'. Het lijkt een hamburgertent, maar men serveert er volledige en voordelige maaltijden. Even verder zit is een Chinees met een lopend buffet.

■ Het is doorgaans rond juli / augustus **vrij warm** in Wisconsin, dus koop een waterfles en vul deze telkens bij. Er staan overal speciale fonteintjes voor dit doel.

■ Bekijk van tevoren de routes van de verschillende **trammetjes** en maak hier slim gebruik van, anders loop je je een ongeluk.

■ Zondag is de **drukste dag**. Er kunnen dan in de air-show wat extra elementen zitten, maar voor de professioneel geïnteresseerden is het een mooie gelegenheid om eens een dagje wat anders te gaan doen.

of drie begint. Maar waarom weet ik die aanvangstijd niet? Dat is omdat het vliegen om acht uur begint en eigenlijk pas na zonsondergang ophoudt. Elk moment van de dag gebeurt er weer wat. Op een morgen, nog voor de officiële opening, broemt een vlucht van maar liefst veertig T-34's over het veld. De veertig landingslichten verschijnen als blinkende sterren aan de zuidelijke hemel, het geronk wordt een gebulder, dan worden de rookkanonnen geopend en staat iedereen met zijn hoofd in z'n nek. Zo maak je zelfs een wat onopvallende 'warbird' tot een attractie. Die T-34 is bij ons niet zo'n bekend toestel, maar in de USA erg populair. Dit is waarschijnlijk omdat er nogal veel zijn gespaard gebleven van de aluminiumsmelter en ze dus nog voor een redelijke prijs aan te schaffen zijn. Dit in tegenstelling tot de gecrashte Corsair. Naast me zegt een man: "Nu zijn er nog acht." De oorzaak van de relatief grote puinhoop is me duidelijk. Het toestel vloog net rond de rotatiesnelheid, maakte door de aanraking met de Bearcat een draaiing rond de topas, waardoor de buitenvleugel een iets hogere snelheid kreeg en daarmee voldoende lift om op te stijgen. Daardoor ging het toestel over de kop, met de inmiddels bekende gevolgen. Anders was het wellicht, minus een stuk van de vleugel, gewoon 'doorgereden'.

Vanwaar al die toestanden daar in Oshkosh?

Oshkosh wordt al gehouden sinds 1953 en is eigenlijk ooit begonnen als een besloten bijeenkomst van de EAA, de Experimental Aircraft Association. Die vereniging was op haar beurt weer het gevolg van één artikel in een technisch magazine, geschreven door de ongekroonde koning van de Amerikaanse kleine luchtvaart: Paul Poberezsky. "Bouw uw eigen vliegtuig inclusief motor voor 800 dollar", kopte het artikel. Dat wilde bijna elke Amerikaan wel. Het leidde tot een stortvloed van ingezonden brieven en daarmee tot

Pa en zoon Sickinger uit Ohio.



de oprichting van een club, die nu tienduizenden leden telt. Het is een machtige club. Machtiger eigenlijk dan de AOPA, en dat is in de USA ook geen kleintje. Dit laatste is wel logisch, want de AOPA heeft geleden door de liability-kwesties, terwijl de EAA, als vertegenwoordiger van de niet-aansprakelijke zelfbouwer, juist heeft geprofiteerd van de problemen die de aansprakelijkheidskwesties in de kleine luchtvaart veroorzaakten. Daarmee is de EAA nu een van de belangrijkste gesprekspartners van de FAA, de Amerikaanse RLD, en kan politici en luchtvaartbedrijven maken en breken. De EAA is uitgegroeid tot een concern, dat op een raadselachtige manier het midden weet te houden tussen de functie van belangengroep en een commerciële organisatie van jewelste, die werkelijk klem staat van de sponsoring. Een club met honderden mensen in vaste dienst en duizenden vrijwillige medewerkers. Sinds een paar jaar wordt de EAA geleid door de zoon van de oprichter Paul, Tom Poberezsky.

Vader en zoon uit Ohio

Het grappige van Oshkosh is de makkelijke manier waarop je contact maakt. Je gaat even in de schaduw van een van de duizenden toestellen staan uitblazen naast de eigenaar, die er onveranderlijk op een klapstoeltje naast zit. Je vraagt iets over het toestel en een gesprek van uren is meestal het gevolg. Zeker als je uit Europa komt. Al snel wordt er een klapstoeltje bij getrokken en wordt een blik frisdrank (alcohol is op het gehele terrein streng verboden) uit de koelbox gevist. Zo leg ik contact met en vader en zoon Sickinger, die met een klassieke North American Navion uit New Philadelphia, Ohio, zijn komen vliegen. Hun zwartmet-gele toestel is in 1946 gebouwd door de fabrikant van de



Camping Oshkosh.



Sickingers interieur



De Navion is duidelijk een volle neef van de Mustang.

P-51 Mustang, die besefte dat de zwaarden uit de mode zouden raken en ploegscharen veel populairder zouden worden. Toch heeft het ruime vierzits toestel, dat in Europa nauwelijks voorkomt, nog wel trekjes van de Mustang: de vloeiende lijnen van de cockpitkap, trapeziumvormige laminar-flow-vleugel en de karakteristieke vierkante staart. De Sickingers zijn terecht apetrots op hun toestel. Ze hebben er zelf een turbo-aangeblazen motor in gewurmd (ge-shoe-horned), een zuurstofsysteem aangelegd en het instrumentenpaneel geheel omgegooid. Aldus uitgerust knallen ze er op 18.000 voet, met bijna tweehonderd knopen, mee in de rondte. Ze reizen ermee van een kleinzoon in Vermont tot goede vrienden in Florida. De Sickingers zijn typische bezoekers van Oshkosh. Ze komen voor de gezelligheid, lekker vliegtuigen kijken, ze slapen in een tentje ernaast en hebben een voor Amerikaanse begrippen bescheiden budget. Je ziet ook wel anders: onvoorstelbaar luxe uitgeruste businessjets, die wellicht handig van de belasting worden afgetrokken, maar duidelijk voor de lol zijn aangeschaft, met lederen interieur, minibar aan boord en full-glass-cockpit. Maar ook hier zit de eigenaar ernaast met korte broek en klapstoel.

Bescheidener

George Stout uit Nebraska gaat het wat bescheidener aanpakken. Hij heeft altijd zelf gevlogen, maar komt nu, wegens een vier-voudige bypass (never had a heartattack, but been close sever-

al times) niet meer door zijn medical. Hij is nu hier om zich te oriënteren op een Kitfox, want daarvoor is de medical een stuk minder zwaar.

Weer een heel andere reden voor een bezoek aan Oshkosh heeft Julian Sloane uit Kentucky. Hij vertelt dat hij eigenlijk is gekomen is om weer gemotiveerd te raken. Samen met een vriend is hij zes jaar geleden begonnen aan een Lancair. Negentig procent van het project zit erop, maar die laatste uren, hij kan zich er gewoon niet meer toe zetten. Hoofdschuddend: "You don't realise, it takes an awfull lot of time. I've restored about three Corvettes, but man, this is something else." Hij slaat zijn vierde blikje Bud Light (we zijn buiten het eigenlijke EAA-terrein en daar staat dan ook prompt een enorme tent met band en 'babes', van dit beroemde biermerk). Jezelf moed indrinken om een Lancair te bouwen, ik denk dat de EAA nog lang met de FAA om de tafel moet, om daar goedgekeurde richtlijnen voor te ontwikkelen.

Nederlanders zijn er natuurlijk ook

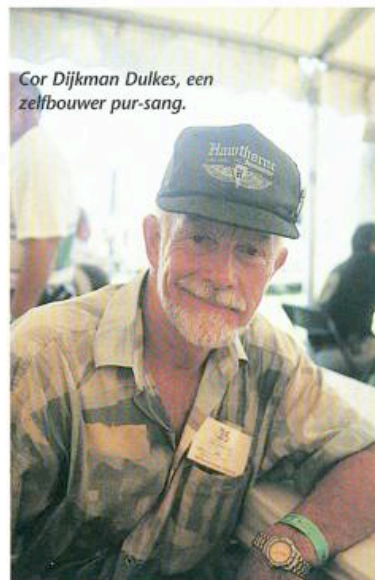
Toeval bestaat niet. In het motel waar ik met moeite onderdak vond (zie tips voor een bezoek aan Oshkosh), logeert volgens de eigenaar nog een Nederlander, die ook voor de airshow komt. Ik leg telefonisch contact en het blijken niet zómaar twee bezoekers te zijn: het betreft Cor Dijkman Dulkes, zelfbouwer van drie toestellen op Lelystad en zijn partner, Wolanda, voorzitter van het Nederlandse 'chapter' van de EAA. De dag daarop spreken we af in de 'International Tent', midden op het veld. Daar wordt toevallig op dat moment een feestje gevierd: dit jaar is het 25 jaar geleden dat de EAA zich

internationaal vertakte. Na de zogeheten 'chapters' in honderden Amerikaanse steden, waar zelfbouwers en andere luchtvaartfanaten elkaar ontmoetten, werden ook in het buitenland zulke chapters opgericht. Lid en echtgenoot Cor Dijkman bezoekt Oshkosh regelmatig om ideeën op te doen voor zijn PH-KOR / COR's, en om gelijkgestemde lieden te ontmoeten. Als het aan hem ligt zijn dat de 'echte zelfbouwers'. Hij blijkt volkomen op een lijn te zitten met Richard 'RV' Vangrunsven: de echte zelfbouwer begint met niets dan een tekening en dat heeft Cor ook tot drie keer toe gedaan. Hij toont me een fotokopie van zijn drie toestellen. Het Nederlandse chapter viert die dag voornamelijk feest. Een kwartier later begint een jamboree-achtige optocht over het terrein. Veertig landen marcheren met vlag (Cuba? Is there no flag? Bring a flag next time, folks) achter een stapvoets rijdende VW-Cabrio aan, met daarin, jawel, de ouwe Poberesky zelf. De fanfare, in kostuums met hooggesloten kragen, probeert in lijn te blijven, maar maakt, waarschijnlijk vanwege de enorme hitte, hier en daar wat schijnbewegingen. Het is een echt internationale gebeurtenis, feestelijk en vrolijk, zoals het hoort op Oshkosh.

Luchtschrijverij. Herinnert u het zich nog?

Oshkosh: the show never stops. Op zondagavond, terwijl al die duizenden vliegtuigen gebaad worden in het oranje-rood van de zonsondergang, beoefent een eenzaam toestelletje, zo op het oog zeker op 8000 à 10.000 voet, de edele kunst van het luchtschrijven. 'ROXY' schreef men ooit in de lucht, toen ik nog een knaap was en voordat de milieubeweging er een eind aan maakte. Hier staat natuurlijk 'PEPSI' en 'EAA' en daarna, heel grappig, een lachend gezichtje. De meeste bezoekers zien het al niet meer. Met hun nekken, stijf van het omhoog kijken, sjokken ze voorovergebogen naar de uitgang, met stoeltjes, koelboxen, videocamera's en jengelende kinderen. Oshkosh 1999 gaat voor de serieuze gegadigden nog twee dagen door, maar is voor het publiek voorbij. Het was heet, druk, vermoeiend en volgend jaar gaan ze weer.

Goof Bakker



Cor Dijkman Dulkes, een zelfbouwer pur-sang.



In Wisconsin wonen veel Duitsers en dat proef je.



De ultralights houden hun eigen show.



De zoon krijgt instructie.