



ERIK WILDENBEEST, DHZ PILOOT

De Vliegende Flat, noemt mijn vriend Bert Zegger de A380. Je zit in een halogeenverlichte koker met driehonderdvijftig man, een licht gezoem, veertien uur later sta je in Brisbane op dezelfde door Paul Mijksenaar ontworpen luchthaven als vanwaar je vertrokken bent. Met vliegen heeft het niks te maken. Verplaatsen is het. Het vliegtuig als translocator. Ik bedenk deze term ter plekke.

Helemaal aan het andere einde van het vliegspectrum bevindt zich dus de vliegende zelfbouwer. Ongekroonde koning is de kunstenaar Joost Conijn, die zich met een door hemzelf ontworpen vehikel naar Dar Es Salaam worstelde. Hij schreef daar een boek over. U vindt hem geweldig. Logisch: de man vliegt, en u niet.

Weer aan het andere einde van het zelfbouwspectrum bevindt zich Erik Wildenbeest. Hij bouwde een vliegtuig uit een bouwpakket. Dat wil zeggen: 40.000 dollar overmaken naar Amerika. Drie weken later komt een container aan in Rotterdam. Bouwbeschrijving erbij ter grootte van Van Dale's Woordenboek. Zeshonderdentweeëntwintig winteravonden sleutelen (minimaal twee jaar elke vrije minuut) en voilà, een werkelijk oogverblindend mooi vliegtuig staat op het platform.

Wildenbeest vliegt er à 250 km per uur heel Europa mee door. Vanaf het heerlijke vliegveld Teuge. Maar hij gebruikt het ook voor short trips

naar Ameland, waar hij een caravan heeft staan. Hoe mooi kun je het hebben?

LIABILITY

In Amerika (natuurlijk weer) is het een gigantische markt, dat zelf bouwen. Dat heeft trouwens niks met lekker knutselen te maken. Het gaat om liability. Dat zit zo. Ergens in het laatste kwart van de vorige eeuw gingen twee rijke kaakchirurgen - of zoiets - een dagje vliegen in Florida, met hun vrouwen. De ene rijke kaakchirurg geeft vol gas voor de take off. De Cessna gaat naar voren. Maar de stoel van de vlieger gaat ook naar achteren. U kent dat wel: heel af en toe gebeurt het ook met de auto, dat het pinnetje niet lekker in het gaatje zit. Alleen bij die Cessna schoot de hele stoel uit de rails. Pilot kan niet meer bij stuur, vliegtuig belandt met volle TO-speed in een greppel, alle inzittenden zeer zwaargewond.



Wildenbeest en zijn creatie...



'Spic and span' interieur!



En de bouwer is...



Bewijs van zelfbouw: 'experimental'.

Advocaat zegt: fout van Cessna, verkeerd ontworpen stoelrails (om die reden staat er nu nog altijd, ook in Nederland, in de checklist dat je moet checken of er wel een pieletje aan het einde van de stoelrails zit). Cessna moet 40 miljoen betalen, of zoiets. De details en de getallen kloppen niet, maar ik heb geen zin om het op te zoeken. Cessna bijna failliet en besluit alleen nog maar businessjets te gaan bouwen. Pas sinds een jaar of tien maken ze ook weer kleintjes.

VERANTWOORDELIJKHEID

Wat heeft dit nu met zelfbouw te maken? Wel: de Amerikaanse wet bepaalt dat als je een bouwpakket aanbiedt, de juridische verantwoordelijkheid bij de bouwer ligt. Voor elke nieuwe Cessna of Piper betaal je daarom een ton verzekering, waarmee de fabrikant zich indekt tegen claims. Die 100.000 dollar kan de aanbieder van zelfbouwpakketten in zijn zak houden. Die gooit alle onderdelen in een doos en zegt: veel geluk ermee.

Het wordt nog gekker: je hebt zelfs speciale programma's waarbij je je vliegtuig in Amerika zelf gaat bouwen, onder begeleiding. Wekenlang krijg je van een medewerker een onderdeel aangereikt, dat je zelf moet vastschroeven. Een camera maakt elke tien seconden een foto. Bewijs dat je het toestel zelf gebouwd hebt. Kan in de rechtszaal als bewijsmateriaal dienen. Na drie weken heb je een redelijk sportvliegtuig, dat op de markt 300.000 dollar zou kosten, voor 100.000. Twee Rotterdamers hebben het een jaar of wat geleden gedaan; in Nederland vliegen er nu een stuk of vier rond die zo gebouwd zijn. Voormalig autospuitser Gert Post, ook op Teuge, heeft een zelfgebouwde Lancair IVP staan van pakweg een ton. De identieke Cessna Convallis kost een half miljoen.

ASSOCIATIE

Zoals gezegd, in de VS is het een enorme racket. Ene Paul Poberezsky heeft er in de jaren zestig zelfs een club voor opgericht. De EAA, Experimental Aircraft Association. Die club organiseert nog steeds 'Oshkosh', de grootste vliegtuighappening ter wereld. Kun je nagaan.

Koning van de zelfbouwpakketten is ene Richard Vangrunsven. Juist ja, van Nederlandschen bloede. Hij verkocht vanuit zijn fabriek in Oregon 7500 bouwpakketten, waarvan de helft vliegt. Daar zit nu net de kneep: hij springt er nog gunstig uit. Er zijn fabrieken die er duizend verkochten, waarvan er dan twintig vliegen.

Ligt voor een deel aan het feit dat mensen die soort bouwgekte oppakken tijdens hun pensioen, en dan simpelweg overlijden voor het toestel af is. Een half bouwpakket is dus de voordeligste aanschaf die je kunt doen: goedkoop en je hoeft het ding alleen maar af te maken. Alleen wat vertrouwen hebben in de voorgaande bouwer, is de boodschap.

RV-7A

Erik Wildenbeest is niet zo. Die heeft zijn prachtige RV-7A.

Oh ja, we gaan natuurlijk vliegen. Erik geeft me de controls voor de steile bocht en de stall. De voordelen zijn evident. Het vliegtuig vliegt als een beetje sportieve Piper Archer. Lekker licht op de controls, reageert lekker fel op gas geven, want lichtjes overpowered. We dollen wat rond in het laagvlieggebied bij Wilp, en volgen de meanderende IJssel, die trots ligt te glimmen in het middaglicht. Bootje erop, bruggetje erover, genieten maar. Aan de horizon zien we de parachutisten-Cessna naar boven klauwen, met twaalf valschermspringers erin. Snel terug, voor die weer opduikt in het circuit. Nu hij nog kan. ✈



De RV-7A resideert op EHTe.