

interview met Wietze Lei, piloot
tekst Frank Thooft
fotografie Hans Knijff



DE ACTUARIS ANDERS: WIETZE LEI, PILOOT

Experimental

Wietze: "De romp, de vleugels en andere elementaire onderdelen worden geleverd, maar je bent bij een zogenaamd 'experimental' vliegtuig als dit, vrij om een andere motor of propeller te kiezen, om een back seat in te bouwen, een cockpit met klassieke meters of juist één met een computerscherm in te bouwen, om het kleurenschema te kiezen (die van de Friese vlag natuurlijk!), enzovoorts." Het eigen karakter van de bouw wordt weergegeven door het woord 'experimental' dat op de romp staat geschreven.

Getest

Wietze: "Een experimental is al snel meer dan de helft goedkoper dan een gecertificeerde kist. Ook mag je het onderhoud dan allemaal zelf doen, dat scheelt ook weer in de kosten. Verder mag je wijzigingen aanbrengen, bijvoorbeeld in het instrumentarium, wat bij een gecertificeerde kist, bijvoorbeeld een Cessna, niet mag. Ik heb ook gekozen voor een gereviseerde motor. Dat scheelt in de aanschaf, maar de betrouwbaarheid is net als bij nieuwe motoren optimaal. Het is een kwestie van feeling krijgen, en dat krijg je alleen door er heel veel mee bezig te zijn, en veel met collega vliegers te praten." Uiteindelijk wordt het vliegtuig natuurlijk uitgebreid getest en gekeurd, voor het vrijgegeven wordt, om maar even op de term risicomangement terug te komen.

Brevet

Even terug in de tijd. Wietze begint in 2009 met zijn lessen, en haalde in 2011 zijn brevet. Wietze: "Je moet minimaal 45 uur gevlogen hebben, voor je met het examen mag meedoen. En de laatste tien uur moet je aantonen dat je alleen kunt vliegen, dus zonder instructeur naast je. Er wordt niets aan het toeval overgelaten. Ik ben nu al weer bezig met het brevet voor de volgende klasse, voor korte rondvluchten. Ik doe dat bewust om een betere piloot te

Sportsman heeft voor maximaal vijf uur brandstof aan boord, maar ik stel zelf de limiet op vier uur. Dat betekent dat je voor de start al moet weten welke route je gaat vliegen, en wanneer je weer moet tanken."

Rekening houden

Plans are nothing, zei Montgomery ooit; planning is everything. En dat geldt zeker voor vliegen. Net als het vluchtplan: Nederland is (net als de andere landen) verdeeld in diverse vluchtzones, die allemaal hun eigen (on)toegankelijkheid hebben. Op de kaart ziet het eruit als een wirwar van cirkels en bijbehorende codes. Niet alleen bij de bekende luchthavens, ook de militaire gebieden hebben deze (streng) kenmerken. Bij het plannen van een route moet je met al die 'eilandjes' en hun voorwaarden rekening houden. Wietze: "En last but not least: je moet ook met het weer rekening houden, want met mijn brevet mag ik alleen VFR (visual flight rules) vliegen."

Trappen

"Het landen is het lastigst", vertelt Wietze. "Zeker bij onbekende landingsbanen. Je hebt alles wel voorbereid en je ziet het op de kaart, maar toch moet je op het moment dat je de grond nadert de juiste inschatting maken. Belangrijk is dan: hoe staat de wind, en wat doet dat met je toestel? Als je cross wind hebt, wind van opzij dus, moet je scheef vliend op de landingsbaan aankomen, en pas op het laatste moment de kist rechtek trekken. Dat doe je door met je voetenstuur de kist recht te 'trappen'. Dat blijft spannend, hoe vaak je het ook doet."

Onvergetelijk

"Laatst zijn we met een aantal mensen vanaf Drachten, de thuisbasis, via Parijs en Toulouse naar Normandië gevlogen. Een



't landen is 't lastigst

Check, check, double check. Als er ergens een link ligt naar risicomangement, is het wel in de vliegerij. Wietze Lei weet er alles van. Hij werd drie jaar geleden besmet met het vliegvirus, en is sindsdien haast niet meer weg te slaan uit zijn *Glaser Sportsman 2+2*. De eerste lange trip naar Normandië staat al in het logboek; in totaal heeft Wietze nu al 116 uur geklokt.

Zijn vliegtuig, waarvan de identificatieletters PH-SHC de voorletters van zijn dochters Steffany, Helena en Cynthia bevatten, heeft hij laten bouwen door Dynamic Aviation in Lelystad. PH is overigens de internationale code voor Nederlandse vliegtuigen, zoals dat met 'NL' op auto's wordt aangegeven. Het vliegtuig, voluit dus de *Pappa Hotel Sierra Hotel Charlie* zoals Wietze zich via de radio bij de luchtleiding bekend maakt, kwam als bouw pakket uit de Verenigde Staten, en Wietze moest alles bij elkaar scharrelen om het in de staat te krijgen waarin het nu in is. Want het is zeker geen IKEA-pakket dat je op een regenachtige zondagmiddag in elkaar zet. Bij elkaar zijn er ongeveer 1500 uren in de bouw gaan zitten, voordat Wietze de lucht in kon.

worden, en om daarnaast eventueel parttime als piloot te kunnen werken, of om klanten te kunnen vervoeren. Misschien haal ik ook nog wel eens het instructeursdiploma. Als je eenmaal de vrijheid van het vliegen hebt ervaren, wil je nooit meer zonder."

Checklist

Voordat je de lucht ingaat moet je een uitgebreide checklist doornemen, want je mag niets aan het toeval overlaten. Olie, brandstof, het instrumentenpaneel, de *flaps*, de radio. Alles. Wietze heeft een uitgebreide checklist geschreven die hij elke keer minutieus naloop, voordat hij de startbaan op rolt. Het bijzondere van zijn vliegtuig is dat de brandstof over vier tanks is verdeeld, twee in de uiteinden van de vleugels, en twee tegen de romp aan. "Je moet dan ook tijdens de vlucht in de gaten houden welke tank leeg aan het raken is, zodat je, om je evenwicht te bewaren, tijdig op de tegenovergestelde tank kunt overschakelen. Je motor blijft daarbij gewoon doordraaien. En dat dus enkele keren per vlucht. De

trip van zo'n vijftien uur in totaal. Dan vlieg je over de historische stranden, de kliffen, de kleine stadjes aan de kust, dat maakt zo'n reis onvergetelijk. Maar ook dan moet je een keer landen. En bij landen geldt: als je niet zeker bent, doorstarten en weer opstijgen. Dat is me daar een keer gebeurd. Want risico's, die neem je niet. Nooit. Vliegers zeggen altijd: 'take off's are optional, landings are mandatory'. Die verplichting moet je dus zo risicoloos mogelijk uitvoeren."

Wietze is een allround levenactuaris met veel ervaring met het PROPHET-programma. Hij werkt al sinds 1984 bij verschillende grotere verzekeringsmaatschappijen. Sinds 2006 werkt hij voor zichzelf en heeft hij bij diverse verzekeringsmaatschappijen opdrachten vervuld. ◀◀