



Wietze Lei wordt op handen gedragen door zijn echtgenote Antine en de dochters Cynthia, Helena en Steffany.
FOTO'S HANS KNIJFF

Wietze Lei uit Dokkum hoeft dit jaar niet naar het buitenland met vakantie. Hij gaat Nederland verkennen. Lekker in zijn eigen vliegtuigje.

TEKST: FOKKE WESTER

'It is werris wat oars as in boat'

DOKKUM ■ Wietze Lei (46) vliegt nog niet zo lang. Pas drie jaar geleden kreeg het virus hem te pakken, maar het was meteen goed raak. „Ik tocht by mysels: ik kin wolris fleane. Ik haw op Google socht en fûn út dat se op Lelystêd in kursus fan tsien lessen joegen. Dy haw ik dien.” Later ontdekte hij dat de opleiding voor het vliegbrevet ook dichtbij gevolgd kon worden. Op het kleine vliegveld van Drachten huist de Vliegclub Fryslân, waarvan veel leden beschikken over een eigen vliegtuigje. Meestal gaat het om een Micro Light Airplane (MLA),

ook wel Ultra Light genoemd. Het zijn vliegtuigen die tot 450 kilo mogen wegen, inclusief brandstof en bemanning. In de praktijk betekent dat meestal dat er maar twee personen in passen. Wietze Lei kreeg les van verschillende instructeurs in uiteenlopende vliegtuigjes, maar maakte zijn opleiding af in een kist van Friesland Aviation, de Pelican PH-PLC. Hij kreeg daarin les van Joop Bekkema, een gepensioneerde straaljagerpiloot. Na 44 vlieguren mocht de Dokkumer op 12 maart vorig jaar voor het eerst solo de lucht in. „Dat wie wol hiel apart,

mar op in stuit bist der oanta.” Een piloot moet ook weten wat hij moet doen als de motor uitvalt. Het is de nachtmerrie van iedereen met vliegangst, maar in de praktijk is het niet eens zo'n groot probleem, stelt Lei. „As de motor útfalt, hâldst noch altyd in sweeffleantúch oer. En dat kin in hiel skoft yn'e loft bliuwe, ast mar de goeie snelheid oanhâldst. As piloat moastst konstant betinke: wêr wol ik hinne. En as dat net slagget, wêr moat ik dan hinne? Wêrsto ek fleanst, as de motor stoppet, moastst witte wêrst in stik greide fine kinst. Dêrom moastst op wei nei Amelân ek wat heger fleane. As healwei de motor útslacht, kinst altyd noch nei it eilân ta glide.” Tijdens de lessen trekt de instructeur soms de gashendel dicht om een noodlanding na te bootsen. Als de leerlingpiloot de juiste handelingen laat zien, wordt weer gas gegeven. Het examen voor het brevet wordt pas aangevraagd als de aspirantvlieger minstens 45 vlieguren in zijn logboek heeft, waarvan tien solo, en verschillende vluchten over land heeft gemaakt langs meerdere vliegvelden. Wietze Lei haalde zijn brevet vorig jaar september. Via Friesland Aviation kwam hij daarna aan zijn eigen toestel. Het bedrijf van Jaap Dijkstra uit Visvliet en Lieuwe Koonstra uit Opeinde is Europees dealer van de Sportsman van Glasair, een toestel dat in Amerika wordt gemaakt. De Sportsman, een vierpersoons Experimental vliegtuig, wordt geleverd als een veredeld bouw pakket. Het kan door de klant in elkaar gezet worden, maar

Lei liet de montage in Lelystad uitvoeren door Dynamic Aviation. „Ik hie it graach sels bouwe wollen, mar ik ha der de tiid net foar. Ik wit fan minsken dy't der wol tsien jier oer dien ha. Yn de fabryk yn Arlington, flakby Seattle, ha se trouwens in spesjaal programma. Mei help fan deskundigen kinst dan dyn eigen fleantúch yn fjirtjin dagen ôfkrije.” Voor de print liet Lei een ontwerp maken waarin de Friese vlag is verwerkt en als naam voor het toestel koos hij voor de beginletters van zijn drie dochters Steffany, Helena en Cynthia. „It tastel hjit no PH SHC. De PH is de nasjonale koade foar Nederlân, dat is ferplicht, mar watst dêrnei dochst meist sels witte, as it teminste noch net bestiet. As ik no op in fleanfjild kom, meld ik my as Papa Hotel Sierra Hotel Charly.” Elke vlucht moet goed worden voorbereid. Wie in een auto onderweg niet meer weet hoe hij moet rijden kan even langs de weg stoppen, maar die mogelijkheid heeft een piloot niet. Dus moet hij weten waar hij wel en niet mag vliegen, op welke hoogte en waarlangs. Want Lei vliegt op zicht, op oriëntatiepunten op de grond. Dat betekent dat het weer heel belangrijk is. Bij mist, sneeuw of zware buien blijft hij aan de grond. Voor het vliegen op instrumenten is een hogere opleiding nodig. Vliegen is duur, erkent de Dokkumer. De brandstof is prijzig en bovendien rekenen vliegvelden een bedrag aan landingsrechten. „Guon piloaten litte dêrom ek wol minsken meifleane, sadat se de kosten diele kinne. Offi-

seel mei dat trouwens net, want dan wurdt it in kommersjele flucht en dêr hast wer fergunnings foar noadich. Ik bin trouwens wol fan doel om fierder te learen, want dy fleanwrâld is wol hiel nijsgjirrich. Mar dan moat ik ek oeren meitsje.” Wietze Lei vloog het toestel vorige week samen met zijn echtgenote Antine naar Drachten, waar ze werden verwelkomd door vrienden en familieleden. De komende maanden wil hij ervaring opdoen met het pompeblêd-toestel. „Ik wol earst Nederlân ferkenne. Der binne safolle fleanfjilden rûnom

en dêr wol ik sjen. It tastel krúst mei 120 à 130 knopen, dat is sa'n 220 kilometer yn't oere en it kin op in folle tank wol fiif oeren yn'e loft bliuwe, dus ik kom in hiel ein. As se my freegje siz ik altyd: Ik kin langer fleane as dat jo it pisjen yn'hâlde kinne.” Echtgenote Antine hoeft niet altijd mee, zegt ze. „Ik ha eins hichtefrees. De earste flucht fûn ik ek wol eng. Ast mar ien kear yn'e loft bist, dan giet it wol, mar ik hoech it brevet net.” Lei heeft er zin in. „Earst Nederlân, mar it liket my ek geweldich om reiskes te meitsjen nei it bûtenlân. It is werris wat oars as in boat.”



De kist staat klaar in onderdelen, zoals hij werd geleverd.



Het aanpassen van de vleugels is teamwork.



De romp wordt gespoten in de Friese vlagkleuren, met pompeblêden.



Wietze Lei landt voor het eerst met zijn eigen toestel op Vliegveld Drachten.



Familie en vrienden bewonderen het toestel



Antine Lei doopt het toestel na de vlucht naar Friesland.