



Mr. Trike, de Limburger John Golsteijn, vliegt voor z'n werk PC12's en TBM's. Hij vloog CAP en Extra300. Ook haalt hij zijn Tipsy Nipper twee keer per week van stal om te gaan aerobatten. Elfduizend uur totaal heeft John, waarvan een derde instructie. Als zó iemand enthousiast vertelt over zijn diepgewortelde liefde voor de trike, dan moet er wel iets bijzonders aan de hand zijn...

En dat blijkt. Ik zit op 1.200 voet (366 m) boven een verlaten militair oefenterrein even bezijden het circuit van EHBD in een kuip ter grootte van een kinderbadje. De wind klappert om m'n kop, het toestel danst in de avondthermie, maar het is adembenemend. De elementen voelen, en onbelemmerd die 360 graden schoonheid in je op te nemen. Dit is

werkelijk een heel bijzondere vorm van vliegen.

Delta

Plotseling realiseer ik me het oude delta-vlieg-gevoel. Een absolute sensatie, niet helemaal vrij van de angst die ik ook voelde toen ik in Saperney voor het eerst een solo-bergstart maakte. Merkwaaardig hoe het menselijk brein zich laat belazeren! Zitten er een paar millimeters perspex tussen ons en het uitspannel, dan zitten we voor ons gevoel een 'vliegend huissie' en voelen we ons senang. Is dat dunne laagje plastic er niet, dan is onmiddellijk het gevoel 'Help! Ik hang in de lucht!'. Bij de trike is die sensatie even aanwezig, maar ook snel weer verdwenen. Want verder het is en blijft een vliegtuig, al is de besturing wat anders dan normaal.

Er is nog een ander gevoel dat me bekend voorkomt. Iedere motorrijder weet: rondknallen op een ouwe vijftig pk Kawasaki geeft een grotere sensatie dan rijden in een

Leer de trike temmen

Ongeveer hetzelfde als 'gewoon vliegen': eerst het bovenwerk, dan circuits draaien, dan navigeren. Na vijftien uur solo, na dertig uur examen. De grondoperatie is erg belangrijk: vooral bij stevige wind moet je dit handig doen, anders gaat het toestel met je op de loop.



trike

Geen gezeik, iedereen een Trike.



Het geld!

De hele klasse ULV's en MLA's zijn feitelijk voortgekomen uit de trike, maar gaandeweg steeds gecompliceerder en daarmee duurder geworden. De 'originale' trike blijft door zijn relatief eenvoudige bouw een van de voordeligste. Prijzen per uur:

Instapmodel sportvliegtuig	€160-200
Ultralight	€120-180
Eenvoudige motorzwever	€ 80
Trike	€ 60



Golsteijn rules!

Jaguar met twintig keer zo veel vermogen (en een 200 x zo hoog prijskaartje). Da's ook zo bij de trike. De trike zet power om in pure fun. Licht ordinair, zoals we met die razende Rotax

achter ons op een meter hoogte over het veld jakkeren. Om daarna met een stevige duw (jawel, een duw, zie inzet) met 1.200 fpm (366 m/min) naar circhthoogte gelanceerd te worden. Jèèèèèèèèèèèng! Hup, een steile bocht (ingezet met een poepje gas, net als in een normaal toestel), hup een steile bocht naar links en weg zijn we. Snelheid is razend-snel omgezet in praktisch verticaal ontbonden hoogte. Een kikker, een libelle, een kolibri, zoek de vergelijkingen zelf maar uit.

Terug op de grond

Het is een merkwaardig contrast, daar op Budel. Enerzijds de top van de Nederlandse kleine luchtvaart in de vorm van die luxe TBM's en PC12's, anderzijds een hangar met een kleine veertig van die vliegende brommers. En er

Gewichtsbesturing: duwen, niet trekken

Ooit maakte ik tijdens een lierstart met een deltavlieger op lage hoogte een kapitale fout, door plotseling 'uit te duwen'. De kabel knapte, het toestel steeg abrupt en viel meteen over één vleugel weg, en ik lag na een rare halve turn met een verzwikte enkel in het gras. Ik vroeg me af wat er gebeurd was. Opeens realiseerde ik me dat ik aan een reflex had toegegeven: duwen in een normaal toestel (niet gewichtsbestuurd; door trikers een drie-asser genoemd) betekent: invalshoek verkleinen, snelheid opnemen, hoogte kwijtraken. Bij een gewichtsbestuurd toestel, zoals de trike en de delta, is het omgekeerde het geval. Ik confronteerde mijn zeilvlieglinstructeur hiermee, maar die wuifde dit verhaal lachend van de hand. Of je niet zou weten dat je een delta vliegt. John, heel voorzichtig, zegt dat bij een recent gebeurd ongeluk wel eens dit fenomeen een rol gespeeld zou kunnen hebben. Dat is ook alles wat hij erover los wil laten: "Soms is het moeilijker om iemand solo op de trike te krijgen die al 'normaal' vliegt, dan iemand die van nul af aan begint".



Kiest u maar. Sex of complex, werk of vrije tijd.

De mogelijkheden

Overland: daarvoor kun je het beste in de grensstreken zitten, want de mogelijkheden in D, B en F zijn veel groter dan in Nederland. Een echte reismachine is de trike natuurlijk niet. Anderzijds is het reuze makkelijk om 'm op een aanhangertje te zetten en lekker in Frankrijk wat te gaan knallen, of ter plekke voordelig een toestelletje te huren, en langs de berghellingen te snorren. Maar daarover later wellicht meer.

wordt flink gebruik van gemaakt. Een kwestie van naar buiten trekken en vliegen. Op de toevallige donderdagavond dat ik er ben, kiezen nog drie andere trikers het luchtruim. Ze snorren rond in de milde Brabantse avondzon. Minimaal gedoe en maximaal vliegplezier. Is dat niet wat we allemaal willen? ☺

MEER INFO: WWW.KEMPENAIRPORT.NL

Snelheid is razendsnel omgezet in praktisch verticale hoogtewinst