



## VIJFENTWINTIG JAAR STATUS!

In vijftig jaar *Piloot en Vliegtuig* heb ik veel opgestoken over vliegen en vliegtuigen. Maar toch vooral veel over piloten. Zoals bij alle gewone mensen worden de drijfveren van de piloot gekenmerkt door de drie S'en (conform de Eerste Wet van Goofy).

Het begint met Snoepgoed tot het twaalfde levensjaar, daarna Seks tot pakweg het vijftigste. Vervolgens volgt Status, de rest van het leven. Is status een kwestie van geld? Nee. Pakweg vijftig jaar geleden wel. Maar de tijden zijn veranderd. Een dure resort-vakantie of een kostbare cruise geeft nauwelijks status, terwijl een voettocht door armoedig Afrika dat wel kan doen. Een nieuwe Mercedes hoeft geen status te geven, een oude Landrover kan dat wel doen.

### WETTEN

Met name bij vliegtuigen gelden bijzondere wetten, die een buitenstaander niet een-twee-drie kan begrijpen. Net zomin als u aan een Papoea-hoofdman kunt zien dat hij erg hoog staat op de sociale ladder omdat hij een stokje door z'n neus heeft. En dat de man naast hem een absolute loser is, met z'n simpele peniskoker.

Het begint simpel: bij privépiloten gaat tweemotorig boven eenmotorig. Een mij bekende vlieger met een prachtige twin spreekt onveranderlijk van 'hondehokkies' als het om eenmotorigen gaat. Duidelijk. Jaren geleden vroeg iemand me eens honderduit naar mijn ervaringen met de

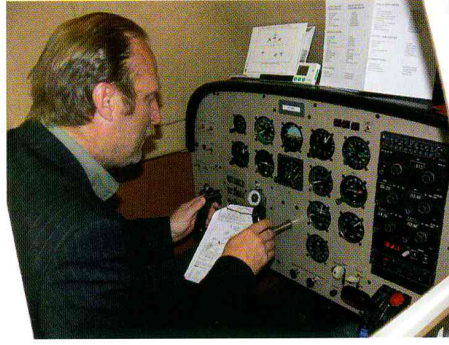
Tecnam Twin, die ik kort daarvoor gevlogen had. Dat ding fascineerde hem. Na een paar vragen ontdekte ik zijn ware drijfveer: de specificaties deden er niet toe, maar de twin-Rotax zou hem meer status verlenen aan de vliegveldbar dan de mannen met de single-Lycomings.

Is het een kwestie van het aantal motoren dan? Nee, let op: eenmotorig-turbine gaat voor tweemotorig-zuiger. Een TBM of een Piper M600 wint het in status van elke tweemotorige zuigerbak.

### PROFESSIONALS

Bij de profs wint viermotorig van twee. Jumbo- en A340-vliegers noemen de toestellen van hun collega's denigrerend 'tweecilinders'. Al is dat bij een BAE-146 denk ik weer niet zo, die verliest van de triple-seven.

Bij de airliners stond overigens de B747 decennialang bovenaan. Tot de A380 arriveerde. Laatst hoorde ik een jumbo-captain zeggen dat hij 'die bak uit Toulouse erg lelijk vond'. Voelt u 'm? Verder is het bij de profs



simpel: de airline verzorgt de status via de rang. Over de status van KLM versus 'alle anderen' is een boek te schrijven, daar begin ik hier niet aan.

Businessjets hebben hun eigen classificatie; duur gaat daar simpelweg boven goedkoop. Al zal een driemotorige JetFalcon on the platform winnen van een duurdere tweemotorige Gulfstream, denk ik zo. Maar ik verkeer helaas onvoldoende in die kringen om hier goed inzicht in te krijgen.

Warbirds hebben veel status: een P-51 Mustang wint het van een twee keer zo dure Citation op hetzelfde veld.

Zoals gezegd: status staat vrij los van specificaties. Ultralights winnen het op alle denkbare terreinen van elk ander toestel. Snelheid, stijgvormogen, economy. Maar de status van de toestellen is welhaast lachwekkend laag. En let op, nog een gemenigheidje: een staartwielpiloot met een toestel à 50.000 euro kan boven een neuswielpiloot met een vliegtuig van 400.000 euro staan. Tja, simpel is het allemaal niet.

### CAPACITEITEN

Capaciteiten doen er niet toe. Een Ryanair B737-piloot wint het in status van een succesvolle banketbakker die in het weekend een dijk van een aerobatic sequence neerzet met zijn Extra 300.

De IFR-vlieger is bij elke vliegclub mijlenver verheven boven de VFR-knoeipot, die elke zaterdagmiddag onder hem in de laaghangende bewolking rondbonkt. Maar de professionele piloot wint het weer van de weekendvlieger, waar deze ook mee rondvliegt. "Pas als je betaald wordt, ben je piloot", beet een vlieger me ooit venijnig toe.

De grootste hebben is wel een issue. Boeing heeft niet voor niets een laatste Jumbojet gemaakt die een meter langer was dan de A380. Ze wisten dat ze 'm aan de straatstenen niet kwijt konden, maar hij móest er komen.

Militairen zijn een klasse apart: de fighter-piloot staat natuurlijk bovenaan, boven de Heli en de Hercules. Maar de Navy-piloot die zijn F-18 op een

wiebelend vliegdekschip neerzet, wint het weer van de landrot die zijn F-16 of JSF op 3.000 meter baan landt, schat ik zo. Ook heb ik wel eens begrepen dat in de USAF de Warthog-vlieger heel hoog scoort, terwijl zijn toestel niet eens supersonisch is.

### DE ZEILVIEGER

Dan ben ik er nog één vergeten: de zeilvlieger. Verreweg de armoedigste, maar wát een status! Hij is boven alle anderen verheven. Zelfs de jumbo-captain en de F-16-jock kijken tegen hem op. Hij is waarachtig de Vliegende Mensch, die elke piloot uiteindelijk wil zijn. Hij werpt zich van een berg. Met niets dan zijn moed, en een fragiele vleugel van enkele tientjes op zijn rug.

Zo zweeft hij stil en statig in de stijgwinden, samen met de albatros en de adelaar. Ja, de zeilvlieger is de dapperste, de edelste, de mooiste, de beste en de winnaar. Graag daar in het vervolg dus wat meer respect voor. ✈

