

## Man en Trots

'Ik vlieg het liefst naar Nice of Innsbrück.'

Intro = Een beetje vent heeft een passie, een hobby waar hij warm voor loopt of een hebbeding dat alles voor hem betekent. Deze week vertelt Henk Timmermans (63) uit Maarssen over zijn zelfgebouwde cockpit.

Credits = Tekst: Marloes de Moor,

Je zou Henk Timmermans een piloot kunnen noemen, al ziet niet iedereen dat zo. Soms komt zijn vrouw onverwachts binnen: "Henk, er is telefoon voor je!" en dan maakt hij afwerende gebaren. Want: "Já, ik kan de telefoon niet aannemen als ik midden in een landing zit. 'Náh, het is toch maar een spelletje' zegt mijn vrouw dan. Maar dat is het dus niet. Ik moet dat toestel toch veilig aan de grond zien te krijgen." Op de zolder van een doorzonwoning in Maarssen slijt Henk Timmermans vaak hele dagen in zijn zelfgebouwde cockpit. De lamellen voor de ramen zitten dicht, zodat de lampjes op het bedieningspaneel goed zichtbaar zijn. Geconcentreerd kijkt hij naar de schermen voor zijn neus. Die tonen luchthaven Schiphol. Virtueel natuurlijk, want we zijn nog steeds op een woonerf in Maarssen. "Ah, het regent vandaag, zie ik," constateert Henk. Toen hij acht jaar geleden met vervroegd pensioen ging, zocht hij een hobby. Een tijd stortte hij zich op beeldhouwen, totdat de lol daar van af ging. "Op een gegeven moment had ik zoveel beelden. Het hele huis stond er vol mee. Ik was daar eigenlijk wel klaar mee." Nadat hij een keer in een flight simulator had gezeten, ontstond een nieuwe interesse: cockpits. Inmiddels is Henk alweer vijf jaar bezig met het nabouwen van de cockpit van een Boeing 737 800 NG. Pim Abrahamse, eveneens cockpitbouwer, helpt hem daar intensief bij. "Pim is bezeten van hoe alles eruit ziet en zorgt dat ieder onderdeel tot op de honderdste millimeter klopt met het origineel. Ik vind vooral de electronica interessant," vertelt Henk die voor zijn pensioen werkzaam was als automatiseerder.

<tussenkop> 80.000 werkuren

Aan de hand van foto's van originele cockpits begon hij met het bouwen de *throttle* (gashendel) en langzamerhand kwam daar steeds meer bij. Door wat nuttige contacten in de vliegwereld, kon hij soms een onderdeel op de kop tikken wat hij vervolgens precies zo namaakte. Van originele knoppen maakte hij gietmallen, zodat hij op exact dezelfde manier kon reproduceren.

Een piloot die de cockpit op een bijeenkomst van hobbyisten bekeek, kon hem niet van echt onderscheiden. Henk beschouwde dat als een groot compliment: "Hij vond het ongelooflijk. Zelfs de manier waarop de knoppen draaien komt overeen met het origineel."

80.000 werkuren, 10.000 soldeerpunten, honderd schakelaars en vier draaiende computers. Zomaar wat imposante feiten omtrent deze uit de hand gelopen bezigheid.

Henk is dagelijks van half negen 's morgens tot half één 's nachts in de weer met zijn cockpit. "Programmeren, sleutelen, vakliteratuur en crew manuals lezen en veel vliegen natuurlijk."

Zijn vrouw baalt er soms van als hij weer eens op zolder zit, geeft hij toe. "Maar ach, in de zomer maak ik ook wel 'ns een fietstochtje met haar, hoor."

Toch verlangt hij dan al snel weer naar zolder. Want jammer genoeg voor zijn vrouw is zijn cockpit eigenlijk nooit klaar. "Ik hoop dat ik de afronding ervan overleef, want er zit nog zeker tien jaar werk in. Aan het plafond ontbreekt nog één bedieningspaneel en ik wil hem aan weerszijden dicht maken. Daarbij verandert de techniek steeds weer, dus zo blijf je bezig." En eigenlijk wil hij dat ook; bezig blijven.

Een dure hobby is het wel, al houdt hij het naar eigen zeggen nog redelijk bescheiden. “Tegenwoordig zijn er ook veel commerciële bedrijven die kant en klare cockpits verkopen voor zo’n anderhalve ton. Pim en ik maken alles zelf. Ik geef ongeveer tweeduizend euro per jaar uit aan electronica, schakelaars, schroefjes, onderdelen. Valt nog best mee.” Naast het sleutelen, programmeren en zoeken naar slimme oplossingen zit de lol hem natuurlijk vooral in het vliegen.

<tussenkop> Virtueel vliegen

Henk is aangesloten bij de International Virtual Aviation Organization (IVAIO) waar wereldwijd honderdduizend ‘thuispiloten’ lid van zijn. In een virtuele omgeving wordt het vliegverkeer nagebootst. Er zijn dus ook verkeersleiders die werken met dezelfde procedures als in de echte vliegwereld.

Op de wereldkaart kan Henk zien wie er momenteel aan het vliegen zijn “Aha, deze komt uit Hongkong. Is al dertien uur onderweg. Die heeft niet geslapen vannacht.”

Zelf vliegt hij het liefst naar Nice of Innsbrück. “Innsbrück heeft een prachtig vliegveld tussen de bergen. Een genot om daar te landen. ”

Zijn verste tocht ging naar Gambia. “Met dit toesteltype heb ik niet genoeg brandstof voor lange vluchten. Dan moet ik tanken onderweg.” En daarbij: “Het is ook wel een lange zit, als ik bijvoorbeeld naar Nieuw-Zeeland zou willen.”

Inmiddels heeft hij een koptelefoon opgezet en zoekt contact met verkeersleider. Een testvluchtje naar Brussel wordt het. Met de checklist op schoot drukt hij wat knoppen in. Lichtjes knipperen. “Hoor je de motor opkomen?” Hij trekt aan de throttle, maar het gas weigert. “Dat komt dan zit ik te praten en dan vergeet ik dingen.” Koortsachtig drukt hij nog wat andere knoppen in.

Niet veel later kunnen we toch vertrekken. ‘Cabin crew, please be seated for take off?’

Tijdens het opstijgen, geeft de stewardess op een geluidsbandje van het computerprogramma uitleg over tax-free producten.

“Oh. Dit klopt niet helemaal, dit hoort eigenlijk als we allang in de lucht zijn,” mompelt Henk. Maar goed je kunt niet alles hebben. Eenmaal in de lucht leunt hij achterover in zijn stoel en ontvouwt zich een stoere glimlach op zijn gezicht. “Het blijft kicken. Daarom is vliegen zo verslavend.”

Natuurlijk, hij weet dat we gewoon op zolder in Maarssen zitten en dat Brussel nog altijd zo’n 200 kilometer hier vandaan is.

“Maar,” verzekert hij krachtig, “Met mijn ruime ervaring zet ik een echte kist ook zo aan de grond.”