



Maiden flight

Uit Wikipedia:

Hancock received considerable attention when, in May 1963, he joined Miles Davis's Second Great Quintet. Davis personally sought out Hancock, whom he saw as one of the most promising talents in jazz. The rhythm section Davis organized was young but effective, comprising bassist Ron Carter, 17-year-old drummer Tony Williams, and Hancock on piano. After George Coleman and Sam Rivers each took a turn at the saxophone spot, the quintet would gel with Wayne Shorter on tenor saxophone. This quintet is often regarded as one of the finest jazz ensembles, and the rhythm section has been especially praised for its innovation and flexibility.

The second great quintet was where Hancock found his own voice as a pianist. Not only did he find new ways to use common chords, but he also popularized chords, that had not previously been used in jazz. Hancock also developed a unique taste for "orchestral" accompaniment – using quartal harmony and Debussy-like harmonies, with stark contrasts then unheard of in jazz. With Williams and Carter he wove a labyrinth of rhythmic intricacy on, around and over existing melodic and chordal schemes. In the later half of the 1960s their approach became so sophisticated and unorthodox that conventional chord changes would hardly be discernible; hence their improvisational concept would become known as "Time, No Changes".

Maiden Voyage of maiden flight.

Ergens in de 60-er jaren verscheen er een nieuwe speler aan het pianistische firmament in de jazz-muziek: Herbie Hancock.

Het was niet zijn allereerste opname. De naam van de langspeelplaat, 'Maiden Voyage', deed zulks vermoeden.

In het openingsstuk, met gelijke titel, begint het meteen bijzonder, afwijkend van wat tot dan gebruikelijk of bekend was.

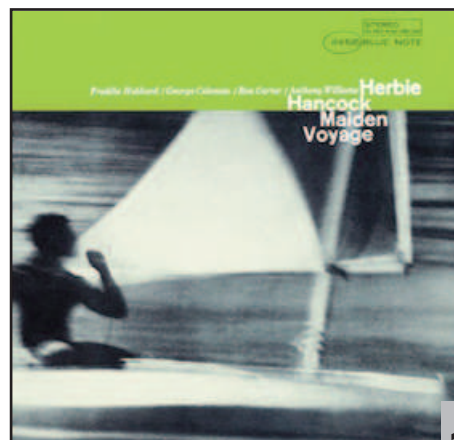
Slepend, traag met lang aangehouden noten en veel rusten en bovendien in mineur, kijk en luister maar eens op YouTube. Eigenlijk vrij moeilijk. Zeker voor een 'maiden voyage', een eerste tochtje op een onbekend land, een onbekende zee of lucht.

De allereerste langspeelplaat van de man had de toepasselijke titel 'Takin' off'. Zonder 'Takin' off' is er geen 'Maiden Voyage'.....

Heel toepasselijk voor de rest van dit verhaal.

Trivia.

Omslaghoezen ontwerpen is een wereld op zich. Wat zou het verband tussen Herbie Hancock's 'Maiden Voyage' en het op de omslag afgebeelde zeilbootje, een Sunfish, zijn? Dat is toch het bootje, waarin miljoenen Amerikaanse kinderen hebben leren zeilen? Dat is toch op de Hobbie Cat na, de grootste wedstrijdklasse ter wereld?



Ik heb een vliegtuig(je) gekocht, dat veronderstel ik maar als zijnde bekend bij veel van mijn familie en vrienden, van het zweefvliegende soort en anderszins.

De details gaat het niet om.

Interessant is:

- Eens heb je leren kruipen.
- Eens heb je leren lopen.
- Eens heb je leren stappen, in mijn geval (er is wel een fotootje van mijn grote broer Maarten met een step maar in levende lijve heb ik het hem nooit zien doen).
- Meestal heb je leren zwemmen.
- Eens heb je leren fietsen.
- Eens heb je ook leren schaatsen.
- Delftse studenten (en anderen) leerden motorfietsen min of meer veilig besturen (bij mijn eerste ritje op mijn enige motorfiets, een Harley Davidson, ben ik tegen een boom gereden. Een boom die midden op een weiland stond...).
- Eens heb je geleerd een auto te besturen.
- Veel mensen heb geleerd een boot te besturen, al of niet mechanisch aangedreven.

Een trein of tram besturen is alleen weggelegd voor mannen en vrouwen die bij de openbaar vervoer-maatschappijen gaan werken, wat mij overigens geen pretje lijkt: altijd op alle verjaardagen de pispaal van het gezelschap te zijn, in deze tijd van drama van Fyranse makelij!

Dan rest nog een vliegtuig of een ruimtevaartuig te leren besturen.

Laatstgenoemde wordt overigens grotendeels niet door de personen, die in het voertuig plaats hebben genomen, gedaan.

Mijn luchtdoop in 2001 met Hans Groeneveld, good old Hans, leerde dat het niet eens zo'n onvervulbare wens is om te leren zelfstandig een vliegtuig te besturen.

Toen ik dan ook jaren geleden leerde een vliegtuig te besturen vond ik het niet alleen spannend en uitdagend maar ook wel een beetje 'macho'. Leuke stof voor verjaardagen totdat het gezelschap vroeg of ik ook nog ergens anders over kon praten. Zo daal je vanzelf weer af op aarde, al is dat je eerste harde landing.

Het begin, de vreugde, de vertwijfeling ("ik leer het nooit!"), de hilarische en minder hilarische momenten, de zonnige dag van 2 juni 2010 en de nog veel zonniger dag van 24 juli van hetzelfde jaar als Hanneke voor het eerst meegaat, er is een boek(je) over vol te schrijven.





Zweef-
vlieger-
ij

Ineens is het 26 mei 2013.

Vooraf had Bert van Dijk, mede aanstichter tot het oprichten van een vliegmaatschappij met één deelnemer en één vliegtuig, me al bezworen het vliegtuigje zelf in te vliegen: "Je vraagt het niet aan Wiebe en niet aan mij, je doet het zelf!"

Een DDWV-dag, Rolf Beket is veldleider/ddi en eerst moet er koffie met Albert Heshusius worden gedronken op het terras en kom ik dus te laat voor de briefing en sta een onwezenlijk eind van de startplaats af.

Met behulp van Arend Versteegte en anderen, die eerder in een ver verleden wel eens een Ka6 in elkaar gezet hebben, weet ik D-4405 zonder al teveel butsen en krassen te monteren.

Na het gepruts met de bedrading van een nieuwe accubak (vormgevers zitten overal met hun fikken aan) is het moment van de waarheid daar: als de hoofdschakelaar wordt omgezet brandt het verklikkerlampje maar de radio doet het niet. Dan blijkt dat de zekering, uit voorzorg en op aanraden van Rik Mooi, een 400 mA gemonteerd, is doorgebrand.

Stik, wat nu?

Ik krijg een handset van Rolf mee en doe voor het eerst de daginspectie. D-4405 staat er fris en glimmend bij, alles werkt, alle Fokker-naalden zitten daar waar ze horen te zitten. Niets staat in de weg om te gaan vliegen.

Voor het eerst stap ik in en kom tot de ontdekking dat het bankje een lelijke uitstulping heeft tegen de onderkant van je rug en dat je niets ziet, althans vooruit.

Na wat gepruts met kussens en een stuk schuim van Rolf te hebben gekregen stap ik voor de vierde keer in en zet mijn voeten op de pedalen. Wat nu weer? Bij voeten neutraal staat het richtingsroer half naar links uitgeslagen. Samen met Nick van der Linden verstellen we net zo lang totdat voeten neutraal ook roer neutraal is. In ieder geval is er volle uitslag ter beschikking.

En dan is het zover: de kabel komt strak, Nick geeft 'strak' en 'D-4405' en mijn 'maiden flight' is begonnen.

Ik doe alles te voorzichtig, trek te weinig en wacht te lang zodat de kabel ineens 'kloink' zegt en ik een schietgebedje opzeg voor Wim Arends op de lier, dat hij geen 'spagetti' heeft.

D-4405 wiebelt een beetje. De slipmeter reageert onmiddellijk, gecoördineerd sturen is een eitje, een vogeleitje met een Ka6.



Zonder elektrische variometer moet ik het op gevoel dan wel met af en toe een blik op de drukvariometer doen.

We stijgen. En nog meer. En nog meer. Eigenlijk gaan we samen alleen maar omhoog. D-4405 en ik.

Totdat het ergens bij 800 meter boven de golfclub op is.

Niemand in de buurt. Ik steek maar eens naar het Noorden. Na 300 meter dalen pikken we weer wat stijgen op.

Naar de Posbank. Altijd leuk om op uit te kijken. We stijgen tot 1.300 meter. En dalen tot 900 meter.

Richting Dieren pikt de Ka6 een bel op die uiteindelijk op is op 1.900 meter: zo hoog ben ik 'solo' nog nooit geweest.

Hoe zat dat ook al weer met die flightlevels? Was het nou ongeveer 1.300 meter of 2.200 meter?

Ik heb hele andere zorgen: geheel vergeten dat het op deze hoogte 10° kouder is. En dat ik heel stoer (en onnadenkend) niet eens een trui heb aangetrokken. En dat de D-4405 zijn of haar gebruiker (of een vliegtuig nou mannelijk of vrouwelijk is, laat ik maar aan anderen over) in een behoorlijk tocht zet.

Kortom: het is hartstikke koud. Zo koud dat ik af en toe maar in de zon ga vliegen om weer een beetje op te warmen.

Nu was mijn langste vlucht tot aan 26 mei één uur en vijfenveertig minuten. Dat moet deze dag toch gemakkelijk zijn te verbeteren, ondanks de kou, de tocht en het feit dat bij iedere wending van bak- naar stuurboord (en omgekeerd) het vliegtuig vlak achter me alarmerend 'kloink' zegt.

Bibberend zet ik het vliegtuigje na meer dan twee uur aan de grond met een wat dwalende route.

Met andere woorden niet bepaald in een rechte lijn.

Aan mijn 'maiden flight' is een einde gekomen.

Zo lang heb ik dus nog nooit solo gevlogen.

In totaal drie keer een 'eerste': hoogte, duur en type.

Als 'private owner' hoor ik ineens bij de 'boys', met dus ook geholpen worden en meehelpen. Het bier sla ik over en ga de handset bij Rolf inleveren.

En krijg dan op mijn kop (terecht) voor het zonder transponder vliegen boven FL045.

Pas s'avonds thuis kan ik Hanneke vertellen van deze bijzondere belevenis: 3 maal is (lucht-) vaartuigrecht....

Rugier Timmer, 26 mei 2013.

