

Piloten voor *één dag* stijgen boven zichzelf uit



Kolonel b.d. Henk BANK MA Bc

Tekst: Jacques Geluk

Ervaren piloten van privévluchtigjes bezorgen elk jaar bijna duizend kinderen en jongeren met een ziekte of beperking een onvergetelijke dag. "Over wat ze mankeren hebben we het niet. Het gaat erom wat ze wél kunnen en dat is zelf als copiloot voor een dag de stuurknuppel bedienen", vertelt Henk Bank, operationeel manager van Stichting Hoogvliegers, die de vluchten dankzij de inzet van vrijwilligers, sponsors en donoren kan organiseren.

"Jeroen Engelkes, een voormalige verkeersvlieger die zelf met privévliegtuigjes vliegt, zag tien jaar geleden veel vliegtuigjes stilstaan. Vliegen is vrij duur en op een gegeven moment zijn piloten uitgevlogen met vrienden en familie. Tegelijk moeten ze echter voldoende uren per jaar vliegen om hun brevet te mogen verlengen. Hij kreeg een idee, dat leidde tot de oprichting van Stichting Hoogvliegers, waarvan hij nu voorzitter is: de vliegers zouden de urenorm makkelijker kunnen halen door kinderen en jongeren met een ziekte of beperking mee de lucht in te nemen om hen een onvergetelijke ervaring te geven. Twee vliegen in één klap", zegt operationeel manager Henk Bank. "Niet lang nadat ik Defensie vanwege functioneel leeftijdsontslag in november 2014 moest verlaten, klopte Stichting Hoogvliegers bij mij aan. Het juiste aanbod op het goede moment. Ik was met 57 veel te jong om niets meer te doen en wilde wat teruggeven aan de maatschappij. Sindsdien ben ik officieel twee dagen per week actief voor de stichting, maar in de praktijk is dat meer. Geen probleem. Dit werk is zo bevredigend. Voordat die kinderen aan hun avontuur beginnen zie je allemaal gespannen koppies, erna hebben ze vaak veel bravoure en een enorme grijns op hun gezicht. Daar doen we het voor."

De stichting richt zich op de 50.000 jonge mensen in Nederland van zes tot en met zeventien jaar, die een ernstige aandoening of beperking hebben. "Dat varieert van kinderen met ADHD tot jongeren die in een rolstoel zitten en fysiek weinig kunnen. Tussen 2008 en 2015 hebben al achtduizend kinderen en jongeren ervaren hoe het is letterlijk boven zichzelf en hun ziekte of beperking uit te stijgen. In 2016 zijn daar duizend hoogvliegers bijgekomen.

INDIVIDUEEL

Zelf heeft Henk Bank nooit een vliegtuig bestuurd. Best apart voor iemand die 37 jaar bij Defensie en de Koninklijke Luchtmacht heeft gewerkt. "Ik heb wel als passagier in alle mogelijke toestellen gevlogen", zegt hij. De kinderen gunt hij het in elk geval van harte dat zij als copiloot voor een dag, zo'n half uur tot drie kwartier een vliegtuig mogen bestu-

ren. Met een twinkeling in de ogen vertelt hij hoe het eraan toegaat als een kind of jongere een individuele vlucht krijgt aangeboden. "De piloot die op een bepaalde dag tijd heeft kijkt in ons geautomatiseerde systeem welke ingeschreven kinderen of jongeren bij hem in de buurt wonen en maakt afspraken met ouders of verzorgers." Op de grote dag komen de jeugdige vliegeniers-in-spe met hun begeleiders naar het vliegveld. Ze krijgen een 'goodie bag', met daarin

'Die enorme grijns, daar doen we het voor!'

een T-shirt en een petje met het Hoogvliegerslogo en andere leuke dingen, ontmoeten de piloot en gaan met hem om de tafel zitten. Hij vraagt of ze al eens hebben gevlogen, maar ook waar ze wonen en hun school staat. Met de kaart erbij stippelt hij dan samen met hen een mooie route uit. "Het kind staat centraal. Over de ziekte of beperking praten we niet, alleen over wat het wel kan. Dat geeft hem of haar en ook ouders/verzorgers een enorme oppepper. Ik herinner mij een moeder die na afloop zei: 'Ik heb hem voor het eerst in drie jaar zien lachen.' Zo'n opmerking betekent heel veel voor mij. Dan gaan de haren op mijn arm recht overeind staan."

Eenmaal bij het vliegtuig aangekomen schoppen de piloot en het kind tegen de banden om te kijken of er wel lucht in zit, controleren ze of de flaps (de welvingskleppen) werken, het stuurwiel draait en of er voldoende brandstof aan boord is. Eenmaal in de copilootstoel krijgt de jeugdige vlieger een koptelefoon op en begint het checken en praten. Een begeleider en, als er plaats is, een (ander) familielid, nemen dan plaats op de achterbank. Eenmaal in de lucht mag het kind de besturing overnemen, waarbij de piloot uiteraard nauwkeurig de limieten in de gaten houdt. "Veiligheid staat altijd voorop. Meestal houdt het kind het vliegtuig

vanzelf, bijna intuïtief recht. Ik ben soms verbaasd hoe behoorlijk ze vliegen." Na de landing is het tijd voor een laatste, officiële handeling: het ondertekenen van het brevet en het maken van een foto. Bank: "Het mooie is dat ze de volgende dag tegen hun vriendjes kunnen zeggen dat ze toch maar mooi een vliegtuig hebben bestuurd." Hij benadrukt dat het geen probleem is als een kind op het laatste moment toch niet wil vliegen. "Dan gaan ze gewoon een stukje taxiën en stijgen ze niet op. Het kind bepaalt wat er gebeurt."

BIJZONDER

Een aantal kinderen kan niet zelf vliegen. Ze zijn er of psychisch niet toe in staat, of hebben zittend of liggend vervoer in een eigen stoel nodig. Daarom heeft de stichting in 2011 een eigen, uniek ambulancevliegtuig met extra zitplaatsen aangeschaft. "Laatst kwam dat weer goed van pas. Een ernstig ziek meisje dat van snelheid hield, wilde graag een keer vliegen. De vlucht was een enorm succes. Dankzij de medewerking van de Koninklijke Luchtmacht was het mogelijk twee F-16's op de terugweg van een oefenmissie langs het ambulancevliegtuig te laten vliegen. Dat was een grote verrassing voor haar, waaraan zij bijzonder veel plezier heeft beleefd." Toch was de vlucht bijna niet doorgegaan. "Het meisje had een paar dagen daarvoor een klaplong gekregen en alleen de speciaal opgeleide artsen van het Centrum voor Mens en Luchtvaart (CML) te Soesterberg van de Koninklijke Luchtmacht konden beoordelen of zij zonder gevaar kon vliegen. De dag zelf is zij thuis door een echte coureur met een Porsche opgehaald en onder politiebegeleiding naar Soesterberg gereden. Het CML heeft ervoor gezorgd dat het meisje 'vliegmedisch' kon worden onderzocht. Nadat zij was goedgekeurd, is ze ook tijdens de vlucht bijgestaan door een vlieger-arts. Dit omdat we altijd het zekere voor het onzekere willen nemen." Bank kijkt blij terug op deze uitzonderlijke vlucht, maar er zijn ook teleurstellingen. Bijvoorbeeld wanneer een vlucht vanwege slecht weer niet kan doorgaan. "Organisatoren en ouders/verzorgers weten dat. Meestal is verplaatsing naar een andere dag mogelijk, maar het kan

ook gebeuren dat het nooit meer doorgaat. Dat is wrang.”

HOOGVLIEGERSDAGEN

Jaarlijks organiseert de stichting vijftien Grote Hoogvliegersdagen overal in Nederland. Vijftig tot soms wel honderd kinderen en jongeren komen per keer – niet tegelijk, maar in groepjes – met hun begeleiders naar het vliegveld in hun regio, waar springkussens, clowns, broodjes en drankjes klaarstaan. Een deel komt rechtstreeks, anderen gaan eerst naar een wegrestaurant. Bank: “Vrachtwagenchauffeurs – de truckerswereld steunt ons enorm – halen de kinderen daar op en brengen ze onder begeleiding van politie en marechaussee met zwaailichten naar het vliegveld, waar lokale vrijwilligers hen als helden en vips ontvangen. De kinderen staan centraal, maar het is de bedoeling dat ook de familie geniet van een gratis dagje uit met ook dan als hoogtepunt dat het kind het vliegtuig mag besturen.” De stichting heeft coördinatoren die ervoor zorgen dat deze dagen zo goed en veilig mogelijk verlopen. “Een gegeven is dat onze piloten, die minimaal 150 uur op de klok hebben en in staat zijn ook tijdens het vliegen aandacht te hebben voor hun jeugdige copiloten, verantwoord vier vluchten per dag kunnen uitvoeren. Voor zestig kinderen zijn dan vijftien vliegtuigjes nodig, die niet op één

luchthaven aanwezig zijn. Dus moeten we ze laten invliegen en dat kan, als het ver weg is, een flinke kostenpost zijn vanwege de extra brandstof. De piloten mogen een deel declareren, de rest leggen ze zelf bij.” Bank roemt de betrokkenheid van de piloten, maar ook van politiemensen, marechaussees en truckers en de in totaal achthonderd vrijwilligers, die belangeloos meewerken om deze jongeren een onbezorgde dag te geven.

DONOREN

De stichting is volledig afhankelijk van donoren en sponsors en materiële steun van bedrijven en organisaties, zoals KLM, Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland en de Koninklijke Luchtmacht, maar ook supermarktketen Hoogvliet. “KLM is in oktober jarig en biedt ons dan altijd een

toeristische vlucht over Nederland aan met een verkeerstoestel, met alles erop en eraan. Kinderen kunnen dan niet zelf vliegen, maar beleven de dag als een festijn. KLM betaalt het gebruik van het toestel en de brandstof, maar de meestal tienkoppige bemanning stelt graag haar vrije tijd beschikbaar. Er is zelfs een wachtlijst.” Ineens zegt Henk Bank: “Tijdens het Truckersfestival in Assen en in Wassenaar vliegen we ook. Met een helikopter, want er is geen vliegveld. Dat geeft kinderen weer een andere beleving, maar ook weer een oppepper.” In het Comité van Aanbeveling van de stichting zitten onder anderen Martin Schröder (voormalig president-directeur Martinair), astronaut André Kuipers en vooraanstaande vertegenwoordigers van de organisaties die Stichting Hoogvlieters steunen.



Hoogvlieger Arif (rechts) en piloot Wouter

‘GEWELDIGE PERIODE’

Kolonel b.d. Henk Bank geniet van zijn nieuwe baan, maar kijkt tegelijk terug op een ‘geweldige periode’ bij Defensie. “In het begin had ik vooral operationele taken op het gebied van geleide wapens. Gaandeweg kreeg ik meer staffuncties, tot en met hoofd toekomstverkenningen bij Defensie, waar ik meeschreef aan de visie op de ontwikkeling van de totale krijgsmacht. Na de bezuinigingen van 2011 heb ik de reorganisaties binnen de luchtmacht gecoördineerd en later ben ik in Duitsland lid geweest van een NAVO-denktank over de inzet van het luchtwapen.” Bank is in zijn loopbaan vele malen in het buitenland geweest. “Mijn laatste operationele uitzending was in 2010 naar luchtmachtbasis Kandahar in Afghanistan als plaatsvervangend commandant op het gebied van beveiliging, logistieke toevoer en vliegoperaties. Op de basis waren toen tussen 25.000 en 30.000 mensen uit ruim veertig landen gestationeerd. Feitelijk een stad middenin in de woestijn. Alles moest worden aangevoerd door de lucht en over de weg, denk aan brandstof, drinkwater en voedsel. De coalitietroepen hadden er doorvoerpunten, waardoor ook veel mensen werden in- en uitgevlogen. Alles tezamen een enorme logistieke operatie, die werd bemoeilijkt doordat we frequent onder vuur lagen van de Taliban. Gedurende een half jaar maakte ik meer dan zestig raketaanvallen mee en vanuit de basis moesten we slachtoffers, de gewonden na behandeling in het hospitaal, repatriëren”, aldus Bank, die ook hier zijn sociale kant kon laten zien door de Afghanen te helpen de basis weer geschikt te maken voor de burgerluchtvaart. ✈️



Kolonel b.d. Henk Bank stelt zijn ervaring en leiderschap in dienst van Stichting Hoogvlieters. Voor Defensie (1977-2014) heeft hij projecten geleid op het gebied van bedrijfsstrategie, beleid, communicatie, automatisering, crisismanagement, operationele inzet en training. Hij is een gefocuste doener, die het maximale uit een team haalt onder het motto ‘Alles draait om mensen’. Bank heeft zijn Masters International Studies gehaald in Londen en heeft een Bachelor Informatica. henkbank@speakersacademy.nl