

Wat bezielt je?

Loodgieter wordt MAF-piloot in Australië

'Ik ben een taxichauffeur in de wolken'

Boven de wolken schijnt de zon. Het klinkt als een uitgekauwd spreekwoord, maar Marijn de Zwart (36) wéét dat het waar is. Als hij de Cessna met brullende motor naar boven stuurt, breekt plotseling het gouden licht door de grijze nevellucht. Achterin ligt een meisje, gewond in haar buik. "Dit is meer waard dan honderd cv-ketels per week verkopen."



Wat bezielt je? Wat drijft je? In deze serie interviews gaan we in gesprek met mensen die hun inspiratiebronnen prijsgeven.

Hoewel er een straf windje staat op het Gelderse vliegveld Teuge, klinkt er om de paar minuten gebrom in de lucht. Gecontroleerd zakken de toestellen naar beneden en niet veel later komen ze op de landingsbaan tot stilstand. Even zo vaak maakt een vliegtuigje de omgekeerde beweging, om na een paar seconden te verdwijnen in het wolkendek. Vliegen in de wolken vraagt opperste concentratie, weet Marijn inmiddels uit ervaring. Wat hem betreft het moeilijkste deel van het vliegen. “Je ziet niets en moet volledig op je instrumenten vertrouwen,” zegt hij. “Vooral het landen vanuit een wolk is pittig. Heel grote vliegtuigen kunnen doorvliegen tot de baan, ook al zien ze niets. Ik heb altijd wel zo’n honderd meter zicht nodig. De weg vanuit de wolken naar het begin van de baan komt dan heel precies. Maar ach, dat houdt me afhankelijk, en dankbaar voor de zegeningen.”

Fiat Panda

Nuchter en vol vertrouwen. Die eigenschappen tekenen Marijn. Op de dag van het interview heeft hij twee keer gevlogen – een van zijn laatste lessen in het Nederlandse luchtruim. Nog een paar dagen en hij vertrekt met zijn vrouw Esther en drie kinderen van 8, 5 en 3 voor minimaal twee jaar naar het ruige noorden van Australië, waar hij onder de Aboriginals gaat werken. “Pas op voor je hoofd,” waarschuwt hij, als we in de hangar van het MATC (het opleidingscentrum van de MAF) onder de vleugels van een Cessna lopen. Hij haalt de pandbrede schuifdeur van de hangar van het slot, zet één been buiten en duwt de deur met twee handen opzij. Dan pakt hij een rode stang van een haak aan de muur en klemt deze om het neuswiel van het vliegtuig. “Dit is een tobar, een trekstang,” zegt hij, terwijl hij zich schrap

zet om met al zijn kracht het vliegtuig in beweging te krijgen. Zodra het gevaarte begint te rollen, stapt Marijn steeds verder langzaam naar achteren, zijn ene hand aan de trekstang, zijn andere op de propeller. “Het is maar een Fiat Panda, hè?” grijnst hij. “Maar dan met vleugels. Meer dan vijftienhonderd kilo weegt zo’n vliegtuig niet.” In een mum van tijd staat de Cessna buiten. Als hij de tobar weer losmaakt, klinkt er gebrom achter ons. Een klein vliegtuigje taxiëert precies tussen het MAF-toestel en een tweede vliegtuig door naar zijn eigen hangar.

Geen woord Engels

Als de MAF een presentatie houdt op zijn basisschool, weet Marijn al: dat wil ik! Piloot worden lijkt hem het einde. “Maar ja, een pilotenopleiding kost heel veel geld. Bovendien was ik niet echt een student; ik ben vooral heel praktisch ingesteld en

‘Als je eenmaal in de lucht zit, kun je alle kanten op’

werkte graag met mijn handen. Daardoor verdween die jongensdroom wat naar de achtergrond.” Vanaf zijn twaalfde werkt Marijn in zijn vrije tijd al als loodgieter en na de middelbare school kiest hij voor MTS-elektrotechniek. Hij gaat aan het werk bij een bedrijf in verwarmings- en loodsgiegersmaterialen en kan na een aantal jaren de zaak zelfs overnemen. “Toen ik eenmaal een eigen zaak had, heb ik het vliegen echt uit mijn hoofd gezet. Daar kwam bij dat ik geen woord Engels sprak, dus zo’n opleiding was niets voor mij. Dacht ik.”

Weer wat gekst

Toch blijft de MAF aan hem trekken. Via foldertjes die hij in handen krijgt en via informatieavonden. Op een dag trekken Marijn en Esther de stoute schoenen aan en bezoeken ze een MAF-interessedag. “Esther hoopte dat we daar zouden horen dat het niet doorging. Ik had al een motorrijbewijs, een vaarbewijs, we waren speciaal voor mijn bedrijf vanuit Zuid-Holland naar Apeldoorn verhuisd, en nu had ik weer wat gekst: vliegen voor de MAF. Ze wist wel dat ik dit graag wilde, maar zij dacht: dat waait wel over.” Bovendien weten ze beiden: wie voor de MAF gaat werken, trekt alles overhoop. Je blijft namelijk niet in Nederland wonen. Die gedachte is vooral voor Esther weinig aantrekkelijk.



Een uitspraak van een van de sprekers op de interessedag blijft echter bij zowel Marijn als Esther haken: ‘Het is niet de vraag óf je een roeping hebt, maar wélke roeping je hebt.’ Marijn: “Het wonderlijke was dat precies dit aspect terugkwam in een preek de zondag erna. Dat was voor ons de bevestiging dat we hiermee verder mochten gaan.”

Lastige beslissing

Dat betekent overigens niet dat alle twijfels van de baan zijn. Marijn moet nog door het strenge selectietraject en zal een zware dobber krijgen aan de grote hoeveelheid theorie. Tot zijn verrassing komt hij door alle keuringen en blijkt hij geschikt om te vliegen. Het eerste deel van de opleidingskosten van zeventigduizend euro kan hij financieren vanuit zijn eigen zaak. Maar naarmate de opleiding intensiever wordt en hij meer tijd en geld kwijt is aan vliegen, staat Marijn voor een lastige

Levensmotto

“Ga ervoor. Dat zou ik tegen iedereen willen zeggen. Volg je jongensdroom, probeer het. Anders heb je heel je leven spijt. En God zal je gaandeweg duidelijk maken of het inderdaad Zijn wil is.”

‘Ik sprak geen woord Engels’

beslissing. “Ik kon de drukte van mijn bedrijf niet meer combineren met mijn opleiding. Bovendien werden de kosten ook hoger. Je koopt elke week een les, waarbij je in het begin les hebt in een klein vliegtuig. Dat kost zo’n honderdtachtig euro per uur. Met instructeur erbij ben je 250 euro per uur kwijt. Vliegen in een groter vliegtuig kost zelfs 400 euro per uur. Dus wilde ik er echt mee door, dan moest ik de zaak verkopen. Dat was heel moeilijk; het was echt mijn bedrijf. Bovendien moest er wel brood op de plank komen voor mijn gezin. Maar ik wist ook: als ik iets goed wil doen, moet ik er voor honderd procent voor gaan.”

Meisje met een buikwond

Wat Marijn helpt bij het nemen van zijn beslissing, is een onverwachte reis naar Papoea. Hij kan mee met zijn instructeur, die daar moet invallen voor een piloot die ziek is. Marijn: “Ik heb daar twintig uur gevlogen, als tweede piloot, en met eigen ogen gezien welk verschil het werk van MAF maakt. Toen was het duidelijk: ik kon nog zo veel geld verdienen met mijn eigen zaak in Nederland, een vrijstaand huis met garage hebben en een mooie auto, maar dáár kon ik mensen helpen. Als we ergens landden, liep het hele dorp uit. Want onze komst betekende voedsel, post van een hele week, medicijnen. We konden een meisje dat op een hekje was gevallen en een ernstige buikwond had, in een kwartier naar het ziekenhuis vervoeren. Als zij nog een dag zonder hulp was geweest, had ze het niet overleefd. God liet me in Papoea zien welk verschil ik kon maken. Eén persoon in een week helpen, geeft zo veel meer voldoening dan honderd cv-ketels verkopen.” Marijn hakt de knoop door: hij verkoopt zijn bedrijf en gaat werken als zzp’er. Zo heeft hij inkomsten, maar is hij ook flexibel.

Zie je dit werk als een roeping?

“Het is een passie, maar ik mag denk ik ook wel zeggen dat het een roeping is. God gaf mij de interesse in de techniek, maar ook het verlangen om piloot te worden. En daarbij heeft Hij zo veel zegeningen gegeven op dingen die voor mij onmogelijk leken. Ik spreek nu Engels – mede dankzij een half jaar Bijbelschool in Engeland, die we als gezin gevolgd hebben – ik kan vliegen, ik sta zelfs op het punt om te vertrekken naar Australië.”





Het gaat ook weleens mis.

“Ja. Al gaat het bij de MAF de laatste jaren heel goed; er zijn weinig dodelijke ongelukken. Maar inderdaad, je hebt maar één motor en die kan er altijd mee stoppen; het blijft tenslotte techniek. Maar als ik zie hoeveel we hier vliegen... Ik vroeg het net nog aan m'n instructeur – die jongens hebben tienduizend uur gevlogen en nog nooit meegemaakt dat iets ermee stopte. En als de motor uitvalt, kunnen we ook nog landen. De belangrijkste training is niet voor niets gericht op wat je moet doen als de techniek faalt.” Peinzend: “Soms denk ik: áls het misgaat, laat ik dan maar alleen in het vliegtuig zijn.”

Beangstigt het je weleens?

Hij is even stil. Dan: “Nee. Ik mag daar ook vertrouwen in hebben. Er is er Eén die het stuurt, Hij is eindbaas. En natuurlijk voel ik altijd een gezonde spanning, die waarschijnlijk minder wordt als ik meer ervaring heb. Al ben ik me er altijd van bewust dat ik met een zwaar stuk gereedschap aan de gang ga, waar ik als piloot

Wat is de MAF?

Met in totaal honderddertig vliegtuigen verzorgt de MAF (Mission Aviation Fellowship) namens honderden hulporganisaties transport door de lucht voor mensen die in moeilijk toegankelijke gebieden leven. Elke vijf minuten stijgt ergens ter wereld een MAF-vliegtuig op om te helpen.

verantwoordelijk voor ben. In die zin kijk ik met ontzag naar een vliegtuig.”

Gewoon piloot

Wie met Marijn over vliegtuigen praat, kan het niet ontgaan: stralende ogen en een grijns van oor tot oor. “Het is één bonk techniek,” zegt hij, als hij op zijn bordeauxrode stoel in de cockpit zit. “De kracht waarmee zo'n toestel de lucht in gaat – geweldig! Je vecht met de machine, met de natuur. En als je eenmaal in de lucht zit, kun je alle kanten op. Je hoeft geen weg te volgen. Dat geeft een kick. Helemaal als je dan ook nog een mooie landing maakt.”

'Het afscheid zal best pittig zijn, vooral voor de oudste'

En toch is er geen spootje trots in Marijn te bekennen. “Ik ben ook maar gewoon piloot,” verklaart hij. “Een soort taxichauffeur, maar dan in de wolken. Ik transporteer mensen en spullen van A naar B. En ja, het is een jongensdroom, maar het vliegtuig vliegt niet alleen. Er is een thuisfrontcommissie, die geld bij elkaar brengt, er is onderhoud nodig, het vliegtuig moet geladen worden; er is zoveel meer dan alleen een piloot. Natuurlijk, ik mag vliegen en dat is een enorm cadeau. Maar echt,

ik ben gewoon Marijn, en ik moet na een vlucht ook gewoon het vliegtuig wassen.”

Wat vind je, na de techniek, het mooist aan vliegen?

“De vrijheid. Vooral als je boven de wolken vliegt; daar is het heel mooi. Alsof er allemaal watjes onder je zitten. En, boven

'Desnoods importeer ik mijn eigen frituurpan'

de wolken schijnt de zon. Dat is prachtig, vooral als je beneden met regen vertrokken bent. Maar weet je dat mijn oudste zoon het saai vindt in het vliegtuig? Hij valt onderweg gewoon in slaap. Dat snap je toch niet?”

Heb je ooit spijt gehad van je keuze?

“Op het moment dat ik met m'n theorie-studie bezig was, heb ik wel gedacht: waar ben ik aan begonnen! Alles in het Engels, en ik ben echt, écht geen student. Die periode was heel zwaar. Ik heb 'm op bepaalde momenten ook wel geknepen. Vraag aan mijn instructeurs hoeveel moeilijke momenten er geweest zijn en hoe spannend het was of ik bepaalde onderdelen zou halen. Want het is echt keihard werken. En omdat ik wat ouder ben dan de meeste piloten, heb ik er gewoon meer werk aan gehad dan anderen. Je hersenen werken toch trager als je ouder wordt, haha.” Hij veert op: “Na zo'n dag als vandaag, als ik weer gevlogen heb, is alles het driehonderd procent waard. Ik heb vanmorgen twee uur mogen vliegen en het mooiste uitzicht van de hele wereld gehad. Soms gaan we de grens over, Duitsland in, en zoeken we alle marges op die er zijn. Wat kan het vliegtuig, wat kun je zelf, kom je precies uit zoals je gedacht had, kloppen je berekeningen? Daarmee zijn we echt specifieke MAF-dingen aan het oefenen. Landen op een korte baan bijvoorbeeld. Dat is gaaf.”

Nat van 't zweet

“Naarmate ik vorderde met mijn vliegopleiding, voelde ik de druk toenemen,” zegt hij even later. “Tegelijk wist ik: ik hoef het niet alleen te doen. Als God mij tot hiertoe had geholpen, zou Hij mij ook het laatste stuk wel helpen.” Met een glimlach: “Anders had Hij hopelijk de deur wel iets eerder dichtgedaan. Dat had tenminste een hoop geld gescheeld.”

Zijn er nog geheimen voor jou in de cockpit?

“Jazeker.” Hij wijst naar het instrumentarium voor hem: “Elk type vliegtuig is net iets anders. De basis is natuurlijk hetzelfde, maar er zijn altijd andere klokken en metertjes. Voor elk toestel moet je daarom een aparte cursus volgen voor je ermee mag vliegen. Dus ik blijf leren.”

Hij gebaart om zich heen: “Dit is de Cessna 206, een zespersoons, ook wel het werkpaard van de MAF. Deze wordt het meest gebruikt. Hij is groter dan de 172, waar ik de meeste vlieglessen in heb gehad. In dit toestel is alles wat zwaarder, het is meer werken.” Ter demonstratie klemt hij beide handen om de stuurknuppel en zet zijn voeten op de pedalen. Zijn stoel kraakt en Marijn schiet in de lach: “Ik heb net nog even wat deo gespoten, want na zo'n rondje ben ik nat van 't zweet. Waarom? Je bent echt aan het werk en moet soms trekken en doen, vooral bij de moeilijkere manoeuvres.”

Pittig afscheid

Het hele gezin staat inmiddels te trappelen om te vertrekken. De koffers zijn gepakt, overbodige spullen verkocht en het huis is verhuurd. “We hebben ons zes, zeven jaar lang voorbereid. Nu zijn we klaar om te gaan. Het afscheid zal best pittig zijn, vooral voor de oudste. Hij moet afscheid nemen van opa, oma en zijn vriendjes. En ja, we zitten echt aan de andere kant van de wereld, maar we hebben wel Skype, WhatsApp en FaceTime.”

Wat ga je, behalve familie en vrienden, het meeste missen?

“Misschien wel de Nederlandse efficiëntie. Ik houd ervan als dingen geregeld zijn. En verder? Patat. Ik ben echt een patatboer. Desnoods importeer ik m'n eigen frituurpan, haha!”

Gravelweg van 600 kilometer

Naast ons start een ander eenmotorig vliegtuig, terwijl er boven ons eentje laag overkomt. Even is Marijn bijna onverstaanbaar, maar al gauw trekt hij de deur aan zijn kant dicht. “We gaan wonen in Yirrkala, een Aboriginal-dorp in het noorden van Australië,” antwoordt hij op de vraag waar het gezin precies naartoe gaat. “Dat ligt achttien kilometer van het mijnstadje Nhulunbuy, waar de kinderen naar school gaan. De weg naar ons dorp is een gravelweg van zeshonderd kilometer lang, die de eerste helft van het jaar door de grote hoeveelheid regen niet eens te berijden is.” Esther zal er de eerste tijd vooral voor het gezin zijn, Marijn start met een training



Selfie

“Aanvankelijke stond mijn vrouw sceptisch tegenover het hele MAF-plan. Maar al snel sloeg het om in enthousiasme en werd ze zelfs nog fanatieker dan ik. ‘Dit moeten we doen!’ zei ze. Ja hallo, dacht ik, ik moet het doen. Tegelijk trok zij mij er doorheen op momenten dat ik het niet meer zag zitten. Ze heeft bijna nog meer zin om te gaan dan ik.”

om zijn Europese vliegbrevet om te zetten in een Australische. Vervolgens moet hij een werkvisum aanvragen, waarna hij ingevlogen wordt op de toestellen waar MAF Australië mee vliegt. “Uiteindelijk is het de bedoeling dat ik alles ga vervoeren wat je hier via de weg vervoert. Dat varieert van mensen tot medicijnen en van post tot voedsel en bouwmaterialen.”

Geen zorgen

Het gezin De Zwart tekent steeds voor blokken van twee jaar, maar hoelang het vijftal echt in Australië blijft, is onzeker. “Het kan zelfs zijn dat ik volgend jaar geen piloot meer mag zijn. Je wordt namelijk elk jaar medisch gekeurd.” Daar rekent Marijn voorlopig niet op, al zullen ze over acht jaar, als de oudste 16 is, zeker goed nadenken over hun volgende stap. Maar over de toekomst maakt Marijn zich voorlopig geen zorgen. “Ik heb een Europees vliegbrevet, dus ik kan in Nederland altijd solliciteren als piloot. Daarnaast heb ik een elektro-opleiding en verkoopervaring en kan ik zo weer als loodgieter of elektricien aan de gang. Al is het 't mooist als ik kan blijven vliegen. Misschien wel als instructeur.”

Als Marijn even later de deur van de cockpit opent en lenig op de grond springt, zegt hij: “Ik vind dit echt een groot cadeau.” Opnieuw die glimmende ogen. “En dan te bedenken dat ik een paar jaar geleden nog cv-radiatoren stond te verkopen! Zelfs als dit avontuur nu nog mislukt, zou ik me met al deze ervaringen enorm gezegend voelen.”

Inmiddels is het gezin De Zwart vertrokken naar Australië. Volg hen op Dezwart4maf.nl.