

---

# stuntvlieger geschiedenis

*Een persoonlijke geschiedenis  
daar waar het stuntvliegers  
betreft.  
Deel 2*

De **North Shore Radical** had ik alleen nog maar bij Wim Voogds Vliegertuig hoog aan het plafond zien hangen. De uitgebreide folder mocht ik inkijken en las weer over het ingenieus verstelbare toom zonder dat me nu echt duidelijk werd hoe anders de vlieger zich zou gaan gedragen. De waarschuwing dat de Easton koolstof/aluminium buizen nooit aan zeewater mochten worden blootgesteld deed me verwonderen. Op het strand, ons meest ideale vliegerterrein ontkom je daar niet aan. Er was nog een echte andere handicap: de prijs van de vlieger. Ruim achthonderd gulden vond ik meer dan vijf jaar geleden wel een iets te ruime investering voor een stuntvlieger waar ik dan wel veel over had gehoord: Frans Goddijn - de man uit Arnhem waarmee ik ongeveer tegelijkertijd met de **Razorblade** leerde vliegeren, op een gegeven moment heb ik de mijne van zijn rug opgelaten in een felle bries terwijl hij met de zijne al op het strand bezig was - stuurde me kopieën van de handleiding op en verhaalde over een weekend bij Martin van Amerongen waar hij zijn **NSR** had opgehaald en ze video's hadden bekeken en van Amerongen ze later in het vliegen van de **NSR** had geïnstrueerd. De **North Shore Radical** had zijn faam al verspreid maar daar in Vliegertuig met de **NSR** hoog boven me aan het plafond, het forse bedrag dat ik diende neer te tellen en buizen die onder inwerking van zeewater zouden corroderen, verging me de lust hoewel de koorts zich had genesteld. (In mijn correspondentie met Goddijn, die ooit voor Het Parool in zijn column met de overleden Johan Polak vaak over



stuntvliegeren schreef(!), vermeldde Goddijn dat hij een keer de Skyclaws van zijn **NSR** aan een omstander zonder enige vliegerkennis had gegeven om zijn theorie dat ervaring soms in de weg kan staan te kunnen staven. Helaas vloog de man zijn **NSR** aan barrels maar Goddijn wist te melden dat de **NSR** zich spontaan had gedesintegreerd, liet in het midden of er iets gebroken was maar kon de eerste weken blijkbaar niet meer met de **NSR** vliegeren. (Ook al kom je met een Rolls Royce met een lege accu, een droge tank of een platte band te staan dan nog geen onvertogen woord. Zoiets.)

Met de Stunt Kite Quarterly, het helaas ter ziele gegane vliegerblad van Susan Batdorff, met de 'survey' van de beste stuntvliegers in alle categorieën, in mijn achterzak vertrok ik in 1992 naar Amerika. Bovenaan dat legendarische lijstje van de SKQ stond een vlieger die **El Niño** heette. En in St.Paul de tweelingstad van

Minneapolis zou zich een vliegerwinkel bevinden die the Kite Site heette. In de drie weken die ik voor research in Minnesota moest doorbrengen zou een bezoek aan die winkel niets in de weg staan. Bijna meteen na aankomst heb ik de Kite Site gebeld. Ja, de **El Niño** hadden ze en aangezien het toch het einde van het seizoen (?) was gaven ze twintig procent korting en waren er ook nog allerlei andere aantrekkelijke aanbiedingen.

De eerste vlieger die me bij binnenkomst in de Kite Site aankeek was een majestueuze **North Shore Radical** in de elegante regenboog uitvoering. Ik zei dat ik gebeld had over de **El Niño** maar dat de **NSR** me ook interesseerde en vroeg langs neus en lippen wat die zou moeten kosten. 'Tweehonderd dollar,' zei het meisje nadat ze achter de toonbank lijstjes had geraadpleegd. 'Vanwege de seizoenskorting.' Hoe ze daarna de **NSR** probeerde te demonteren teneinde de vlieger in zijn zwarte