



## VLIEGERGESCHIEDENIS

*We hebben de nestor van het vliegeren, Harm van Veen, bereid gevonden iets over de vliegerhistorie voor VLIEGER te vertellen. Hierbij een beknopte samenvatting ter inleiding. In een aantal achtereenvolgende afleveringen zal hij dieper ingaan op de achtergronden en de boeiende vliegergeschiedenis. Redactie.*

Het begin van de vliegerhistorie verliest zich in verhalen over het verdrijven van boze geesten en krijgslisten met behulp van toestellen die hoogstwaarschijnlijk vliegers zijn geweest. Volgens de Britse luchtvaarthistoricus C.H. Gibbs-Smith moet de vlieger reeds drieduizend jaar geleden in China zijn gebruikt. Ruim vijf zesde deel van de hele vliegergeschiedenis speelde zich af buiten Europa, vooral in China, Thailand, Japan en India, evenals in Indonesië en Oceanië. Pas na de middeleeuwen vinden we enkele spaarzame berichten over Europese vliegers, "vliegende draken". De eerste afbeeldingen dateren uit de 15e en 16e eeuw.

Algemeen bekend als kinderspeelgoed werden vliegers in Europa pas in de 17e eeuw. Wetenschappelijke belangstelling trok de vlieger in het westen eerst een eeuw later. In 1749 wist Alexander Wilson met gekoppel-

de vliegers de temperatuur van de atmosfeer op grote hoogte te meten. Drie jaar later bewees Benjamin Franklin in Amerika met behulp van een vlieger dat onweer een elektrisch verschijnsel is.

De gehele 19e eeuw door zijn er in het westen veel grote vliegers gebouwd. Sommige daarvan waren bedoeld als voorstudie voor bemane luchtvaart. Na vele vliegerexperimenten in de laatste jaren van de eeuw

door de Wrights, slaagden zij er in 1903 in, het eerste succesvolle vliegtuig te bouwen, voortgestuwd door een zelfgemaakte benzinemotor. Daarop volgde een stormachtige ontwikkeling van het vliegtuig, waarbij tegelijk de toenmalige publieke belangstelling voor de vlieger in het niet zonk, zodat deze wederom kinderspeelgoed werd.

In de tweede helft van de twintigste eeuw waren er eerst in Amerika en weldra ook in Engeland weer vliegers die aandacht trokken van volwassenen. Er kwamen nieuwe materialen beschikbaar, nieuwe toepassingen en steeds meer volwassenen ontdekten opnieuw de vlieger als hobby. De belangstelling spreidde zich in het laatste kwart van de eeuw razendsnel over de gehele wereld uit. In de landen waar de vlieger nog traditioneel van oudsher bestond werden nieuwe contacten met het westen gelegd. Men sprak in de jaren tachtig van een vlieger renaissance. Naast een hernieuwde aandacht

voor de nationale vliegers in diverse Aziatische landen kwamen er talloze nieuwe ontwerpen bij. Bestonden er vanaf de 18e eeuw al vliegers die met twee of vier lijnen bestuurbaar waren, nu werd van die mogelijkheid opnieuw gebruik gemaakt onder de naam stuntvlieger.

Bij de laatste eeuwwisseling lijkt in veel landen de top van de populariteitsgolf bereikt. Het stuntvliegeren is in weinige jaren geëvolueerd tot een semi professionele sport, waarbij het prestatieniveau is gestegen tot wat alleen voor enkelen haalbaar is. De vliegers zijn daarbij in hoge mate verfijnd en worden steeds minder door hobbyisten zelf gemaakt.

Nauwelijks een halve eeuw is verstreken tussen de tijd waarin de meeste vaders voor hun kinderen nog een vlieger konden maken van latjes met papier en de huidige ontwikkeling waarbinnen topvliegeraars de wereld rondreizen om hoge geldprijzen in de wacht te slepen met ronduit acrobatische prestaties op het land, op het water of zelfs in de lucht. Wat dat laatste betreft heeft de geschiedenis zich herhaald, want opnieuw is een categorie vrij vliegende apparaten uit de vlieger voortgesproten onder namen als hanggliders, parapentes en ultralights, de "bromfietsen" onder de vliegtuigen.

**Harm van Veen, Den Haag.**

