

# RondZendbrief 03

'Jacob richtte daar een altaar op en gaf het de naam: De God van Israël is God....'

Genesis 33:20

Met de zomervakantie achter de rug is het tijd om weer vooruit te kijken. Op de vliegschool is er momenteel een wat rustiger periode en kan er gewerkt worden aan dingen die wachten. Verder is er volop werk aan de winkel om de volgende trip naar Suriname voor te bereiden. Pieter hoopt de maand November weer in Suriname te zijn om MAF piloten te trainen. Zodat zij op hun beurt weer



mee kunnen werken in het brengen van 'Help, Hope and Healing', dienstbaar aan Gods Koninkrijk.

## Gezin

In de afgelopen maanden zijn zowel Harm alsook Hanne verhuisd. Zij zijn nu op zichzelf, dus we zijn nog thuis met Tom en Yuda. Harm woont in Ede en heeft het naar zijn zin op de verpleegkundige opleiding in Ede. Hanne is teruggegaan naar Zeeland en woont in Kapelle. Zij is sinds kort aan het werk als beveiliging en hoopt volgend jaar te gaan trouwen. Zoals u begrijpt 'loopt ons huis een beetje leeg'. Daarmee zijn we in een volgende fase beland. Daar moeten we behoorlijk aan wennen. Het ene weekend zijn we met 10 mensen, het volgende met zijn vieren. Het is mooi om ze te zien gaan, tegelijk natuurlijk ook spannend. En laatst hadden we een verrassing: leden van onze ondersteunende kerk in Idaho (USA) kwamen onverwacht op bezoek in Teuge! That was so good!

## MATC

De school heeft groei meegemaakt in de afgelopen jaren. Dat zorgt ervoor dat we op dit moment in een herorganisatie zitten. Deze hebben we 'van boot naar vloot' genoemd. In de nieuwe herverdeling van taken is Pieter ook eindverantwoordelijke geworden voor de beroepsvliegersopleiding en voor het trainingsprogramma voor nachtvliegen.

Op dit moment hebben we ongeveer 35 studenten. Zij komen letterlijk vanuit heel Europa. Zo vloog Pieter laatst met een piloot uit Zwitserland die voor MAF wil gaan vliegen, met een instructeur uit de Faeröer Eilanden die een tijdje komt stage lopen om vliegers voor MAF op te bouwen, heeft hij een nieuwe student uit Engeland helpen opleiden voor het eerste brevet, en nog veel meer. Naast een behoorlijk aantal Nederlandse studenten. De mensen die bij MATC komen zorgen voor een gezonde variatie. Daarom moet ook veel maatwerk geleverd worden. Want wat doe je bijvoorbeeld met een piloot die op zich prima vliegt, maar nog geen enkel MAF principe kent omdat hij

ergens anders is opgeleid? Die moet training krijgen. Ook daarin heeft Pieter een rol; hij stelt dan samen met collega's vast welke specifieke dingen getraind moeten worden en over hoeveel vliegers dat zal gaan. Laatst hadden we ook een kandidaat die de testen niet haalde en er in de MATC tijd achter kwam dat het toch beter is om niet voor MAF te gaan vliegen. Dat zijn moeilijke gesprekken, waarin het belangrijk is zo goed mogelijk te bepalen of het een 'Go' of een 'No Go' is. Daarom vliegt een persoon die bij MATC komt voor een assessment altijd met meerdere instructeurs, zodat er een goed beeld gevormd kan worden. En niet zelden liggen de redenen om niet verder te gaan met een MAF traject in omstandigheden die buiten de cockpit liggen. Denk aan bijvoorbeeld aan gezinssituatie, gebrek aan assertiviteit, gebrek aan leiderschap, enz. En als deze dingen aanwezig zijn, hoe ver kan het gaan voordat een 'nee' wordt geadviseerd? Wij hebben vaak wijsheid nodig. Het is niet gering om iemand te vertellen dat het beter is te om niet te beginnen met de opleiding. Of nog moeilijker: dat het beter is te stoppen. Op zo'n moment is het goed te bedenken wat we wellicht hebben voorkomen in de toekomst voor zowel die persoon alsook de organisatie. Als iemand op het werkveld van MAF vroegtijdig moet stoppen, is dat altijd een erg complexe situatie. Bidt u mee? En gelukkig geeft God in Zijn Woord veel concrete beloften voor iemand die wijsheid nodig heeft!

Daarnaast is het ook bemoedigend om te zien waarin God heeft geleid in het verleden. Zo zijn er veld programma's van MAF in ontwikkelingslanden waar de helft van de piloten - sommige zelfs meer!- bij ons is opgeleid. Dat maakt dankbaar.

Zoals u mogelijk in het nieuws heeft gemerkt, hebben we een ongeluk gehad met een van onze vliegtuigen. Een collega was



met een student onderweg. Zij deden een 'touch and go' (even de wielen aan de grond) in Lelystad, waarna zij weer terug naar Teuge kwamen. Zonder aanwijsbare aanleiding verloor de motor een groot deel van zijn stuwkracht ergens bij Nunspeet. Dit wordt vaak geoefent bij MAF. Zij zijn toen ook succesvol geland in een weiland. Helaas was er een slecht zichtbare greppel voor het einde van het gekozen veldje. Hierdoor brak het neuswiel. Er deden zich geen persoonlijke letsels voor. Op dit moment is het wachten op onderzoek door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Dit belangrijke proces vraagt geduld.

Er is gelukkig een zelfde type vliegtuig beschikbaar. Maar u begrijpt dat huren meer kost voor de vliegschool dan het gebruik van een eigen vliegtuig. We zijn God dankbaar voor Zijn bewaring.



En dat terwijl we al langere tijd aan het proberen zijn om ook de vliegvlucht van een nodige uitbreiding te voorzien. Er is een extra kleine Cessna nodig voor de PPL training en voor de Instrument Rating. Daarnaast is er een uitgebreider toestel nodig voor de Beroeps Vlieger opleiding. Wilt u God bidden om Zijn voorziening in de vliegtuig behoefte? Wij weten niet hoe dat moet. Maar ook daarvoor zijn talloze geschiedenissen en beloften in Gods Woord.

#### Assessment Flight

Gaat u mee? Vandaag staat een zogenaamde Post-PPL assessment vlucht op het programma. Een piloot in opleiding heeft na het behalen van zijn eerste brevet zelfstandig vluchten gedaan volgens voorschrift. Die vliegreuen zijn zonder instructeur. Daarbij gaat de piloot in opleiding aan de slag met verbeterpunten met af en toe wat coaching vanuit MATC.

✉ P. van Dijk  
Rijksstraatweg 237a  
7395 MC Teuge

☎ Anja 06-38592208  
Pieter 06-38592220



Vandaag ga ik met een collega kijken of zo'n piloot inmiddels op het gewenste niveau zit. We gaan een wat langere vlucht doen – dat kan wel 3 uur duren – waarbij allerlei oefenscenario's langskomen. Zo hebben we motorbrand bij het starten. Daarna wordt de kandidaat te kennen gegeven dat het de hele nacht heeft geregend en daarom de grond erg zacht is. Ook al rijden we nu gewoon op asphalt, hij mag nu laten zien hoe te taxien en op te stijgen op een zachte baan. Ook heeft een rebellengroep een aantal goederentreinwagens in beslag genomen (die zagen we op een vorige vlucht staan). Op de kaart zoekt de kandidaat welke vliegbakens gebruikt kunnen worden om boven de treinwagon locatie uit te komen. Die moet nu een overweging gaan maken: Heb ik daar tijd voor? Heb ik daar genoeg brandstof voor? Is het veilig omdat we met rebellen te doen hebben? Het besluit wordt genomen: 'Ja, dat gaan we doen'. Nu moet er op de juiste bakens worden afgestemd en nauwkeurig de zogenaamde radiaal worden afgevlagen. We komen al vrij snel op de plaats van bestemming. De rails wordt afgezocht...maar geen treinwagens te bekennen. Mijn collega en ik spelen de rol van algemene passagiers. De piloot vraagt ons te helpen zoeken. Dus erg logisch om dan te vragen: 'Kunnen we een beetje lager?' Ondertussen observeren we hoe de piloot alles onder controle houdt.

Na een paar minuten zoeken op lagere hoogte is het scenario voorbij. We rollen eigenlijk direct in een volgend scenario: op het moment dat de piloot vol gas selecteert om terug omhoog te klimmen, laat ik hem weten dat er nu een gesimuleerd hoog geluid te horen is, en dat het toerental van de propeller te hoog wordt. De student reageert met de juiste acties. De problemen stapelen zich op: het motor alarmsysteem laat nu rode lichtjes zien. En binnen twee minuten zijn we alle stuwkracht van de motor kwijt. Dat doe ik dan door het gas langzaam dicht te trekken. Nu glijden we naar beneden. De piloot moet het vliegtuig vliegen, een goede veldkeuze maken, en zijn passagiers begeleiden. Terwijl mijn collega en ik aardig 'in de stress schieten' als passagiers, moeten we ondertussen kijken hoe de piloot bezig is. Op lage hoogte wordt het scenario afgebroken en zetten we koers naar een onbekend veld, waarna het weer slechter wordt. De 'bewolking' drukt ons naar beneden en het zicht vermindert. Komt de piloot dan te hoog tijdens zijn drukke werk, dan krijgt hij een limiterende bril op. Nu kan hij alleen het instrument paneel zien. We simuleren dat hij dan in de bewuste wolkenlaag is gevlogen. Na 1,5 uur landen we op Porta Westfalica in Duitsland en is er een welverdiende korte pauze.

Op de terugweg maken we een tussenlanding op een groter vliegveld in Duitsland, je kunt dan zomaar ineens tussen de Boeings terecht komen. De piloot mag de toestemming regelen via de radio en moet opnieuw nauwkeurig navigeren. Eenmaal terug op de thuisbasis volgt een oefening waarbij we zonder gebruik te maken van de motor op de juiste plek van de Teugse startbaan moeten landen. Dan is het tijd voor een uitgebreide debriefing. Vandaag mogen we deze kandidaat dankbaar laten weten dat hij verder mag met de opleiding!



Hartelijke groeten,  
Pieter&Anja van Dijk, Tom en Yuda.

pvandijk@maf.org  
www.missionatc.nl

kijk foto's op Instagram | Facebook

De Nieuwsbrief is bedoeld om u op de hoogte te houden van de ervaringen van de familie van Dijk. De verzending van de Nieuwsbrief wordt verzorgd door de Thuisfrontcommissie in samenwerking met MAF Nederland. Als u zich op wilt geven voor ontvangst van de nieuwsbrief of Pieter & Anja als supporter wilt ondersteunen, dan kunt u zich aanmelden via de website [www.maf.nl](http://www.maf.nl) Wijzigingen (adres, e-mail, supportbedrag etc.) kunt u doorgeven aan [adres@maf.nl](mailto:adres@maf.nl) of aan MAF Nederland, Postbus 7, 7390 AA Twello of via 055-7410017. Vermeld daarbij dat het om de familie van Dijk gaat.