

De stip aan de horizon

Wie zijn kantoor binnenstapt, pikt direct de signalen op: het model van een Piper op het bureau, en die op de kast van een Lockheed Elektra, het vliegtuig waarmee Amelia Earhart van de radar verdween. Bert Schepers, eigenaar en technisch directeur van Volantis, is gek op vliegtuigen. Zo gek dat hij razendsnel zijn brevet haalde en zelf het luchtruim koos. “Ik heb in de lucht nog geen seconde aan mijn werk gedacht.”

Die vliegtuiggek. Zo noemen familieleden, vrienden en collega's hem. Zelfs de mensen die Bert Schepers (59) niet kennen, kunnen een hint van zijn passie opvangen. Wie namelijk goed naar het logo van zijn bedrijf Volantis kijkt,

ziet een vliegende vis: een metafoor voor zij die boven zichzelf uitstijgen. Zij die zich in het water én in de lucht thuis wanen.

Zijn eerste vliegmeters maakte hij op Groenewald, de middelbare school in Stein. De toen 13-jarige Schepers had er een gymleraar, Hennie Femer, met een bijzondere hobby: zweefvliegen. Femer nam zijn klas wel eens mee, op een zaterdag, naar het vliegveldje in Schinveld. Eén voor één vlogen ze een rondje mee in de lucht. Ook Schepers. Het vliegen werd zijn obsessie.

De obsessie verdween langzaam maar zeker naar de achtergrond, totdat Schepers met zijn gezin op vakantie ging in Italië. Daar, bij een vliegveldje in de buurt van Lago Maggiore, zag hij het ene na het andere vliegtuig landen en opstijgen. Het was hier dat hij besloot om zijn passie nieuw leven in te blazen. En waarom ook niet? Hij was net op zoek naar een nieuwe hobby om zo nu en dan van werk af te schakelen. Golfen vond hij niks. Dat was iets voor andere ondernemers. Schepers koos voor het motorvliegen.



FOCUS

Anderhalf jaar later had hij zijn brevet al te pakken. Luchtvaartwetgeving, aerodynamica, navigatie, Schepers rondde alle vakken in zijn opleiding razendsnel af. Wiskunde en natuurkunde gingen hem prima af. Hij had tenslotte Mechanica & Constructies aan de Technische Universiteit van Delft gestudeerd. Maar wetgeving en rechten bleken ‘geen kattenpis’, blikte Schepers terug. “Dat was een kwestie van planning, focus en dingen uit je hoofd leren. Je hoeft er geen universitair diploma voor te hebben, maar wel een soort ondernemersinstinct.”

Ik heb in de lucht
nog geen seconde
aan mijn werk
gedacht.

“Ik merk sowieso een aantal interessante parallellen tussen het ondernemen en het vliegen”, vervolgt Schepers. “Je moet niet bang zijn, maar verantwoord en gecontroleerd risico's durven nemen. Er bestaat een prachtige uitdrukking over roekeloosheid en vliegen: ‘There are old pilots and there are bold pilots, but there are no old bold pilots’. Je leert bovendien alles vanuit een ander, groter perspectief te zien. *The big picture*. Dat is met ondernemen precies hetzelfde: je moet alles vanuit verschillende invalshoeken zien, anders zie je het grote geheel niet meer.”

Het motorvliegen vreet vooral op mentaal vlak energie. “Je bent continu bezig met plannen, besturen, navigeren en communiceren. Het is geen kwestie van instappen en wegwezen”, vertelt Schepers. “De voorbereiding kost meer tijd dan het vliegen zelf. *Waar mag ik wel en niet vliegen? Wat gaat het weer doen?* Die focus houdt je tijdens het vliegen vast. Ik ken veel ondernemers bij de vliegclub, en iedereen zegt precies hetzelfde: ze hebben tijdens het vliegen nog nooit aan hun werk gedacht.”

HOOGVLIEGERS

Schepers is lid van de vliegclub in Genk, waar hij zeven toestellen tot zijn beschikking heeft, waaronder een single engine piston, Cessna's én het vlaggenschip van de club: de Mooney M20J. ‘Een complex toestel’ met een vliegsnelheid tot driehonderd kilometer per uur. Met de Mooney vliegt hij het liefst. Privé, naar Neeltje Jans of de Duitse Waddeneilanden, of namens stichting Hoogvliegers, een organisatie die voor zieke en gehandicapte kinderen onvergetelijke ervaringen organiseert.

Drie keer per jaar neemt Schepers op de Grote Hoogvliegerdagen vier of vijf zieke of kinderen met een beperking mee de lucht in. Net zoals hij en zijn klasgenootjes destijds één voor één bij gymleraar Femer mochten plaatsnemen. Ze helpen een halfuurtje mee met het afvinken van de checklist. De kinderen mogen navigeren, knopjes omdraaien en soms zelfs sturen. “Dat is ook precies het doel: de kinderen mogen zich niet ziek of gehandicapt voelen, maar een volwaardig onderdeel van de machine”, vertelt Schepers. “Ze vinden het geweldig. Ze kijken naar buiten, stellen vragen, wijzen naar de buurten waar ze wonen. Dat halfuur vliegt letterlijk voorbij. Eenmaal terug op de grond rennen ze naar hun moeder of opa, krijgen een diploma en hangen die trots boven het bed. Schitterend. Daar doe je het voor.”

RELATIVEREN

Schepers zou het liefst voor altijd willen blijven vliegen, maar dat gaat niet. Ieder jaar ondergaat hij, net als alle andere piloten, een medische keuring. Hart, bloeddruk, zicht, alles wordt grondig getest. Neemt het fysieke vermogen af, dan is het einde loopbaan. “Keihard, en zeker een groot gemis, maar *that's life*.” Schepers heft zijn schouders op. “Kijk eens naar de kinderen met een beperking, naar hun ouders. Wat lig ik dan te zeuren? Het is een kwestie van relativeren. Zolang ik het nog kan, blijf ik vliegen, maar daarna zoek ik gewoon een andere hobby.”

Een paar jaar geleden kwam hij gymleraar Femer nog eens tegen, op het terras bij de vliegclub in Genk. Wat Schepers hem heeft gezegd? “Dit”, vertelt hij, wijzend naar de Piper, Lockheed en de met de Mooney afgebeelde mok in zijn kantoor. “Dit ben jij allemaal schuld.” <<

