

INHOUD

Inleiding 7

Jan Flinterman en Dries van der Lof: Eenmalig in de
schijnwerpers 9

Carel Godin de Beaufort: Een onrechtvaardige dood 20

Ben Pon: Een beste klap 33

Gijs van Lennep: De stilist van de eeuw 41

Roelof Wunderink: Het Zorro-masker 58

Boy Hayje: Een gedeelde droom 69

Michael Bleekemolen: Een onuitstaanbare sport 83

Jan Lammers: De filosoof 98

Huub Rothengatter: De oer-Hollandse ondernemer 116

Jos Verstappen: Het Verstappen-effect 132

Christijan Albers: Ambitieuus tot op het bot 150

Robert Doornbos: Coureur met een missie 000

Nawoord 000

Erelijst 000

Literatuur/verantwoording 000

Met dank aan 000

Register 000

INLEIDING

‘Soms, na een lange dag op het Circuit Park Zandvoort, als iedereen een beetje rozig is van de buitenlucht, komen de sterke verhalen uit het verleden van de Nederlandse autosport los. Over de adembenevende straatraces die op de Zandvoortselaan zijn uitgevochten, over de huurauto’s die door baldadige coureurs in het buitenland in het zwembad werden geparkeerd, over het gummetje waarmee Bob van der Sluis en Toine Hezemans Boy Hayje ooit aan een positie op de startopstelling van de Grand Prix van Nederland hebben geholpen. Losse anekdotes, die vaak moeilijk in een kader geplaatst kunnen worden.’

Dat schreef ik in 2003 in de inleiding van de eerste editie van *Dwars door de Tarzanbocht*. In grote autosportlanden als Duitsland, Engeland en Frankrijk bestaat een grote traditie op het gebied van autosportboeken, maar hoewel Nederland goede autosportjournalisten kent, was er zelden een poging gedaan om enige ordening aan te brengen. Dat gemis was de aanleiding voor de opdracht die ik mijzelf anderhalf jaar eerder had gegeven: met een mooi boek over de carrières van de Nederlandse Formule 1-coureurs in die leemte te voorzien.

Toen ik mij eenmaal in de historie van de Nederlandse autosport had ondergedompeld, vielen mij een paar dingen op. De verhalen over de Nederlandse Formule 1-coureurs kenden een hoog jongensboekgehalte en gaven tegelijk een schitterend beeld van de ontwikkeling van de Nederlandse autosport. Van het verlangen naar erkenning in de jaren vijftig tot de jonkers en amateurs in de jaren zestig, via de garagehouders van de jaren zeventig tot de professionalisering in de jaren tachtig en negentig. Met de komst

van Spyker F1 wordt in 2007 een nieuw hoofdstuk toegevoegd aan dit verhaal.

Ik heb mij in dit boek beperkt tot de coureurs die aan de start zijn verschenen van races die meetelden voor het wereldkampioenschap Formule 1. Sinds de verschijning van de eerste editie van dit boek, in 2003, is het aantal Nederlanders dat aan die voorwaarde voldoet toegenomen tot dertien. Eén coureur, de in Nederland volstrekt onbekende Klaas Twisk, heeft begin jaren zestig een Formule 1-race gereden die niet meetelde voor het WK, en vele anderen, zoals Rob Slotemaker, Tom Coronel, Donny Crevels, Ho-Pin Tung en Giedo van der Garde, hebben in het verleden tests gedaan voor Formule 1-teams. Maar dat telt niet. Het gaat om de rijders die in alle ranglijsten en encyclopedieën worden genoemd als officiële Formule 1-coureurs. In de portretten die ik heb gemaakt, probeer ik tegelijk een overzicht van hun carrière en een karakterisering van de coureurs zelf te geven. Maar bovenal heb ik natuurlijk een mooi boek willen maken, dat recht doet aan de soms schitterende prestaties van de coureurs. Weliswaar is het ze in de Formule 1 niet altijd even goed afgegaan, maar daarbuiten bleek vaak dat ze tot de wereldtop behoorden. Over de nieuwe generatie is het lastig te oordelen. Ze hebben nog de tijd om zich te bewijzen. Ik wens hun niets dan goeds.

Amsterdam, 15 februari 2007

Eenmalig in de schijnwerpers

Veel rest er niet van de Grand Prix-carrières van Jan Flinterman en Dries van der Lof. Twee vale, grijze fotootjes en een enkele regel met alleen de hoogstnoodzakelijke informatie, daarmee houdt het in de meeste Formule 1-encyclopedieën wel op. Toch hebben de twee iets bereikt waar tegenwoordig elke jonge coureur van droomt: ze waren de eerste Nederlanders die aan een Grand Prix deelnamen die meetelde voor het wereldkampioenschap Formule 1. Dat het slechts om één race ging, de Grand Prix van Nederland in 1952, en dat gedurende de seizoenen 1952 en 1953 niet eens onder een Formule 1-reglement werd gereden, is dan niet meer van belang. Flinterman en Van der Lof behoren tot de kleine schare coureurs die het hoogst haalbare in de autosport hebben bereikt: een officiële Grand Prix-start. Hun naam zal in de annalen voor eeuwig verbonden blijven aan die van grootheden als Juan Manuel Fangio, Niki Lauda, Ayrton Senna en Michael Schumacher.

Welbeschouwd was het niet eens een bekroning op hun eigen race-carrière, maar op het lobbywerk dat de sportcommissaris van de KNAC (Koninklijke Nederlandse Automobiel Club) Jan van Haaren had verricht bij de Fédération Internationale de l'Automobile in Parijs. Sinds het circuit van Zandvoort in 1948 was geopend, was Van Haaren in de weer geweest om erkenning voor de Nederlandse Grand Prix te verkrijgen. Een lastige taak, want Nederland kende nauwelijks een autosportcultuur. Als gevolg van enkele ernstige ongelukken bij 'wilde' snelheidsritten direct na de Eerste Wereldoorlog was in de wegenverkeerswet een verbod op snelheidswedstrijden opgenomen. Slechts een enkele keer werd dispensatie ver-

leend. In de jaren twintig werden incidenteel sprintwedstrijden georganiseerd op de boulevard in Scheveningen en op de Bussumergrintweg in Hilversum, en in de jaren dertig bijvoorbeeld op de grasbaan in Beek (L) en in Oldenbroek, een race die vanwege het grote aantal auto's dat op het zanderige terrein stukging de geschiedenis inging als de Slag bij Oldenbroek.

Veel aansprekende voorgangers hadden Flinterman en Van der Lof ook niet. Slechts drie coureurs hebben meegedaan aan races die kunnen worden beschouwd als voorlopers van de Formule 1-wedstrijden. Vliegtuigbouwer Frits Koolhoven was de eerste, in het begin van de twintigste eeuw. Koolhoven, importeur van het Belgische automerk Minerva en later adviseur van Spijker, deed enkele keren mee aan het Circuit des Ardennes, een race in de buurt van Bastenaken die wordt beschouwd als de eerste 'grote prijs' op een afgesloten circuit. In 1930 dook een tweede Nederlandse Grand Prix-rijder op, John van Hulzen, een Nederlander die een paar jaar eerder was aangenomen als testrijder bij Bugatti in Parijs. Om financiële redenen kreeg hij slechts één keer de kans zich te meten met de wereldtop, bij de Grand Prix van Spanje in 1930. Een onverdeeld genoegen was dat niet, want al na een paar ronden maakte hij een enorme crash, waarna hij enkele weken in het ziekenhuis in San Sebastian moest blijven.

De derde in het rijtje is Eric Verkade, de flamboyante zoon van een acteurskoppel en erfgenaam van het koekjesconcern. Verkade had eigenlijk al met een Maserati 4 CL willen meedoen aan het Grand Prix-seizoen 1940. Toen de oorlog losbarstte, hadden de verantwoordelijken bij de fabriek het raadzaam geacht de auto in te laten metselen in een Italiaanse boerderij. Zodra de vrede was getekend, reisde Verkade spoorwegs met zijn Bugatti af naar Italië, om daar hoogstpersoonlijk de handen uit de mouwen te steken bij het uitbikken van zijn schat. Met deze 4 CL en met een zeldzame Maserati Sedici (16-cilinder), die hij tijdens de oorlog in onderdelen in zijn huiskamer in Aerdenhout had bewaard, verscheen hij in 1946 verschillende keren aan de start, onder andere bij Grands Prix in

Genève en Marseille. Veel faam leverden die races hem echter niet op. In Nederland dankte Verkade zijn bekendheid vooral aan zijn bar in de Amsterdamse Spuistraat, toepasselijk 'Le Circuit' gedoopt, en aan de korte gevangenisstraf die hij in 1947 kreeg opgelegd in Zwitserland vanwege smokkel. Dat betekende het einde van zijn kortstondige racecarrière.

Het gebrek aan voorbeelden uit eigen land werd door veel auto-sportliefhebbers als een van de belangrijkste barrières beschouwd bij de pogingen de sport in Nederland te populariseren. Een treffende illustratie daarvan is het artikel van Bert Prinsen Geerligts dat midden in de oorlog verscheen in *Auto & Motor Kroniek*. Hij liet er een personeelsadvertentie naast plaatsen, onder de kop 'Gevraagd: Nette Nederl. Grand Prix-coureur.' De functievereisten: hij mocht niet ouder zijn dan dertig jaar en moest beschikken over een dynamische rijstijl, accuratesse, tegenwoordigheid van geest en stalen wilskracht. 'Bezit van een internationaal rijbewijs strekt tot aanbeveling,' voegde Prinsen Geerligts er nog aan toe. Op serieuzere toon: 'Het is niet voldoende wanneer hij zijn voet één seconde langer op het gaspedaal durft te houden dan zijn tegenstander. Het is evenmin voldoende wanneer hij de gave bezit om sneller dan zijn rivaal een bocht te pikken. Ook is het niet voldoende wanneer hij zonder ongelukken een ronderecord kan maken. De Grand Prix-coureur moet al deze eigenschappen bezitten plus dat kleinigheidje extra. En daarin schuilt de kneep.'

De tweede vereiste om de sport naar een hoger niveau te tillen, een permanent circuit, leek door de terughoudende opstelling van de overheid aanvankelijk nog het moeilijkste te realiseren. Toch was het juist burgemeester H. van Alphen van Zandvoort, het vissersdorp dat in toenemende mate afhankelijk werd van het toerisme, die het initiatief nam. Voor de oorlog had hij in de Franse badplaatsen Deauville en La Baule gezien wat autoraces konden betekenen voor de ontwikkeling van badplaatsen: afgeladen tribunes, buitengewoon tevreden horecaondernemers en een enorme hoeveelheid publiciteit. Bij wijze van proef had hij in 1939 al eens een straatrace

laten organiseren, een evenement waar duizenden bezoekers op afkwamen. Toen in de oorlog enkele straten van het dorp waren platgebombardeed, bedacht hij dat het puin bij uitstek geschikt zou zijn om als basis van een nieuw circuit in het duingebied ten noorden van het dorp te dienen. Door de bezetter wijs te maken dat hij voorbereidingen trof voor een mooie 'Paradestrasse', kreeg hij de Duitsers zo gek dat ze hem hielpen het puin naar de duinen te verslepen. Daar vormt de aldus gecreëerde keiharde bodem nog steeds het fundament onder het rechte stuk van het circuit van Zandvoort, dat in 1948 met de organisatie van de eerste Grand Prix van Nederland officieel werd geopend.

Na de instelling van het officiële wereldkampioenschap Formule 1 in 1950 duurde het nog twee jaar voordat de Nederlandse Grand Prix, met dank aan het lobbywerk van Van Haaren, officieel meetelde. Hij beseftte echter dat het evenement pas echt een doorslaand succes zou worden als hij er samen met directeur Hans Hugenholtz van het circuit in zou slagen Nederlandse coureurs aan de start te brengen. Eigenlijk had een jaar voordat Nederland de officiële status kreeg al een Nederlander op Zandvoort moeten debuten, Herman Roosdorp. Deze Vanguard-dealer uit Antwerpen had eind jaren veertig een paar belangrijke internationale sportwagenraces gereden en leek de aangewezen persoon om Nederland te vertegenwoordigen tussen de grootheden van de Formule 1. Hij had eigenlijk zijn oog op een Ferrari laten vallen, maar omdat de Italiaanse renstal alle Formule 1-auto's voor zijn eigen coureurs nodig had, was Roosdorp bij de training gedwongen plaats te nemen in een gehuurde HWM, een Engels merk dat pas een jaar tevoren zijn debuut had gemaakt. Hij trof het niet met zijn auto. Het ding wilde eenvoudig niet doen wat Roosdorp wilde. Hij bleef steken op tijden van rond de 2.15, twintig seconden langzamer dan de beste coureurs op dat moment. Toen Stirling Moss, op Zandvoort aanwezig voor de 500cc-race, aanbood om te kijken of hij kon ontdekken wat er mankeerde aan de HWM, perste hij er meteen een ronde van 1.56,6 uit. Uitermate pijnlijk voor Roosdorp, die direct zelf weer in de au-

to kлом. In zijn eerstvolgende vliegende ronde moest hij de auto echter langs de kant van de baan parkeren met een kapot differentieel. Teleurgesteld besloot Roosdorp zich terug te trekken voor de race.

Bij de Grand Prix van Nederland in 1952 wilde Van Haaren niet het risico lopen dat de Nederlandse inschrijving weer spaak zou lopen. Hij besloot namens de organiserende KNAC dit keer twee coureurs in te zetten, Dries van der Lof in een HWM-Alta en Maus Gatsonides in een Maserati. Van der Lof had met zijn MG TD in de nationale sportwagenraces in de klasse tot 1600cc verschillende overwinningen geboekt en werd gezien als een van de grootste talenten die Nederland op dat moment kende. Gatsonides dankte zijn uitverkiezing aan zijn overwinning in de Rally van Monte Carlo in 1950, maar werd in de aanloop naar het raceweekende ziek, zodat Jan Flinterman zijn plaats bij de Escuderia Bandeirantes mocht innemen. Dit Braziliaanse team vormde een soort reizend circus, dat in het levensonderhoud van zijn coureurs en monteurs voorzag door regelmatig een extra auto te verhuren aan een lokale coureur.

De keuze voor Jan Flinterman (Den Haag, 02-10-1919) was opmerkelijk. Majoor Flinterman, zoals hij stevast werd genoemd, was een luchtmachtofficier die een paar keer had meegedaan aan 500cc-races op Zandvoort. Erg veel indruk had hij niet gemaakt. Zijn reputatie als snelheidsduivel had hij aan prestaties op een heel ander gebied te danken: als commandant van het eerste Nederlandse straaljagersquadron had hij in 1949 met een Gloster Meteor boven Ameland zowel een Nederlands snelheidsrecord als een Nederlands hoogterecord gevestigd, respectievelijk 953,1 kilometer per uur en 14.821 meter. In het naoorlogse Nederland, waar de wederopbouw nog maar nauwelijks serieus ter hand was genomen, maakten die prestaties grote indruk.

Flinterman, wiens vader Maarten in de jaren twintig en dertig furore maakte als fabrieksrjder voor motorenfabrikant FN, had in de jaren dertig wel wat motorraces gereden. Voordat het tot een racecarrière kon komen, zette de Tweede Wereldoorlog zijn leven

echter volledig op zijn kop. Flinterman, die sinds de mobilisatie in 1938 dienst deed bij het Korps Motordienst, wist na de capitulatie via allerlei achterafweggetjes Hoek van Holland te bereiken, waar nog een Engelse torpedojager lag, de HMS Keith. Een beleefd verzoek aan de kapitein was voldoende om een plaatsje op de boot te krijgen en nog geen twintig minuten later koos de Keith het ruime sop. In Engeland aangekomen, verzocht Flinterman de koningin zich aan te mogen melden bij de RAF. Daar vervulde hij een bijzonder nuttige rol: in totaal voerde hij in de Tweede Wereldoorlog 168 operaties uit in 309 vliegreizen en hoewel hij meer dan eens in de problemen kwam, wist hij zijn kist telkens weer thuis te brengen. Overladen met onderscheidingen – zoals het Distinguished Flying Cross en het Vliegerskruis – keerde hij in 1947 huiswaarts, waar hij samen met enkele andere veteranen de opdracht kreeg de Nederlandse luchtmacht op te zetten.

Terug in Nederland duurde het niet lang of hij klom ook weer op de motorfiets. Zo maakte hij deel uit van het team dat in 1949 meedeed aan de Internationale Zesdaagse in Wales, een enorme beproeving voor een onervaren coureur als Flinterman. Hij maakte diepe indruk op de kenners. ‘Met de moed van een jachtvlieger,’ schreef de befaamde auto- en motorsportjournalist Piet Nortier, ‘de fijne hand van sturen als Meteorpiloot van 1000 km/h en een pa als Maarten leek Jan Flinterman ons van het goede soort, maar zonder ervaring regelrecht in een enorm sterk team mee te kunnen, daarvoor moet je toch wel van heel goeden huize komen. Alles klopte, want met flair en handigheid handhaafde hij zich onder alle omstandigheden.’

Op die overlevingsdrang zal ook sportcommissaris Van Haaren hebben gerekend, toen hij Flinterman benaderde met de vraag of hij zich beschikbaar wilde stellen voor deelname aan de Grand Prix van Nederland. Flinterman was een paar keer aan de start verschenen bij een 500cc-race, eerst met een Kieft en later met een Cooper, maar kon zich door de steeds terugkerende mechanische problemen eigenlijk nauwelijks meten met de top van het veld. Bij races in

Nederland, Engeland en Zweden viel hij voortijdig uit. Volgens Cees Rijshouwer, die al voor de oorlog actief was als coureur, werd Flinterman niet uitverkoren vanwege zijn talent. ‘Hij reed verdienstelijk,’ herinnert hij zich. ‘Hij had maar een paar wedstrijden gereden en eigenlijk kwam hij er niet aan te pas. Maar het was een legendarische figuur. Dankzij die recordvluchten en zijn RAF-periode had hij natuurlijk een naam opgebouwd. Wellicht heeft ook de invloed van zijn vader meegespeeld. Die was bekend van zijn wereldrecords met FN en werkte in die tijd ook voor HNG, een grote automobieliimporteur.’

Hoe anders lag dat voor Dries van der Lof, die met zijn MG TD de concurrentie geregeld vermorzelde. ‘Die had veel meer ervaring, hij reed veel meer races,’ vertelt Rijshouwer. ‘Dries was echt een goede rijder. De Grand Prix was voor hem een probeersel, om te zien of hij het niveau aankon. De Grand Prix was immers niet te vergelijken met de sportwagenraces die hij normaal reed. Het was weliswaar een eenmalige mogelijkheid, maar de race had voor hem veel meer betekenis.’

Van der Lof, als zoon van een Twentse industrieel met een kabel-fabriek geboren op 23 augustus 1919 te Emmen, was vanaf zijn vroegste jeugd helemaal gek van auto’s. Door de oorlog moest hij tot 1947 wachten voordat hij zich daadwerkelijk op zijn passie kon storten. Zijn debuut maakte hij op het vliegveld van Leeuwarden, maar zijn eerste echte successen boekte hij twee jaar later met een MG TD. Met die auto was hij bijna onverslaanbaar bij de toerwagens in de klasse tot 1600cc en vestigde hij verschillende snelheidsrecords op het circuit van Zandvoort.

De verwachtingen van het optreden van Van der Lof waren een stuk hoger dan die van Flinterman. Journalisten trokken voorzichtig een vergelijking met Mike Hawthorn, die eveneens in 1952 zijn debuut had gemaakt en al zeven punten op zijn naam had geschreven, en met de Belg Paul Frère, die hetzelfde jaar bij zijn eerste Grand Prix meteen vijfde was geworden. De kopgroep zou voor Van der Lof niet weggelegd zijn, dat was duidelijk, maar aansluiting

met de middenmoot moest tot de mogelijkheden behoren, vonden zij. Zelf was hij daar iets minder stellig over. In een artikel dat in 1983 ter gelegenheid van het vijfendertigjarig bestaan van het circuit in *De Telegraaf* verscheen, liet hij zich kennen als een bescheiden man. 'Aan gevaar dacht je niet,' vertelde hij. 'Er was geen rijder die dacht: die bocht is gevaarlijk, die moet worden veranderd, anders rijd ik niet. De snelheden waren natuurlijk ook niet zo hoog als nu. Het ging er anders toe dan nu. Het kon toen nog dat ik met die HWM op de Zeeweg reed om uit te proberen. Niemand stoorde zich daaraan. Maar wat voor verkeer was er toen? De wagens werden geparkeerd in een kazerne in Haarlem. In konvooi gingen de monteurs dan over de openbare weg scheurend naar het circuit. Dat is nu onmogelijk, onbestaanbaar.'

Flinterman en Van der Lof kwamen naast elkaar op de zesde en een-na-laatste startrij terecht. Flinterman had in de kwalificatie aanvankelijk problemen met de afstelling van zijn schokdempers en werd vervolgens vanwege een breuk in het differentieel gedwongen over te stappen in de auto van zijn ploeggenoot Chico Landi. Toen bleek dat Van Haaren het met zijn keuze voor Flinterman misschien zo slecht nog niet had gezien. Eindelijk voorzien van het juiste materiaal hield de straaljagerpiloot de Braziliaan bij de kwalificatie met gemak achter zich. Met zijn tijd van 2.01,8 was hij echter nog steeds twee seconden langzamer dan Van der Lof, die op zijn beurt weer 3,6 seconden moest toegeven op de vaste HWM-rijders.

In de race speelden de twee, zoals verwacht, geen rol van betekenis. Terwijl Ferrari-coureur Alberto Ascari op de zege afkoerste, reed Van der Lof vanwege problemen met de magneet pits in, pits uit. Dat kostte hem zoveel tijd, dat hij niet eens in de einduitslag werd opgenomen: hij had te weinig ronden gereden. 'Ik heb vijftien of zestien ronden in de pits gestaan, ik heb gewoon zitten wachten.' Flinterman verging het in eerste instantie niet veel beter. Na de zevende ronde moest hij tot grote schrik van het publiek zijn Maserati in de berm parkeren. Net als in de kwalificatie had het differentieel het begeven. Daarmee was Flintermans race echter niet voorbij. Omdat

hij een betalend coureur was, reed even later ook Chico Landi zijn auto de pits in om het stuur van zijn Maserati aan Flinterman over te geven. 'Die Braziliaan was zo klein dat ik moest rijden met mijn benen tegen het stuur,' zei Flinterman. 'Ik kon mijn stoel niet verzetten. Een onmogelijke positie om de auto te besturen, maar goed, ik kwam aan de finish.' Het duo Landi/Flinterman werd uiteindelijk als negende geklasseerd, met zeven ronden achterstand op winnaar Ascari.

Het was eigenlijk een saaie race geweest, maar wel een wedstrijd die van groot belang was voor de Nederlandse autosport. 'Deze Grote Prijs van Nederland heeft aangetoond dat wij over een tweetal coureurs beschikken – Flinterman en Van der Lof – die de toets der wedstrijd-critiek glansrijk kunnen doorstaan,' schreef *De Auto*. 'Beiden gaven er blijk van uit het juiste hout te zijn gesneden. En indien zij in de toekomst de beschikking zouden krijgen over sneller materiaal, dan zullen zij zich, naar veler gezaghebbende overtuiging, op waardige wijze weten te meten met de Groten in de racewereld.'

Teambaas John Heath van *HWM* bood Van der Lof zelfs een contract aan om op semiprofessionele basis voor hem te gaan racen. Hij sloeg het aanbod af. 'Mijn vader stelde mij voor de keus,' vertelde hij in *De Telegraaf*. 'Hij zei: "Of je blijft in de zaak en dan is er misschien een leuke toekomst voor je weggelegd, of je kiest voor je liefhebberij." Ik kreeg veertien dagen bedenktijd. Ik koos uiteindelijk voor mijn vaders zaak en ik heb er nooit spijt van gehad.' Het betekende ook niet het definitieve einde van Van der Lofs racecarrière. Tot 1956 bleef hij actief als coureur en tot 1961 als voorzitter van de *NAV*, de Nederlandse Autorensport Vereniging. Later trad hij nog twee keer op als wedstrijdleader bij de Grands Prix en in de jaren zeventig stortte hij zich op de historische racewagens. Zijn beide zoons, Alexander en Philibert, bleken ook heel aardig te kunnen rijden, waardoor een soort 'Team Van der Lof' ontstond.

Dries van der Lof proefde tussen de historische racewagens weer de sfeer van dertig jaar eerder, toen de coureurs een echte vrienden-

club vormden en commercie nog geen rol speelde. Autosport in de puurst mogelijke vorm, daar genoot hij van. Zeker als hij in zijn eigen Ferrari 375 kon rijden, een Formule 1 uit 1951 die hij persoonlijk uit Zuid-Amerika had teruggehaald naar Europa. Die auto was voor hem de ultieme race-ervaring. ‘Jongen, dat is zo’n machtig gevoel. In die open wagen zie je de wielen trillen, de wind giert in je gezicht, het geluid van de kolossale motor kolkte naar boven en dan dat idee dat in die wagens vroeger kerels als Ascari en Gonzales hebben gereden. Ik ben geen poëet, geen schrijver. Ik kan die gevoelens niet goed onder woorden brengen, maar je ondergaat iets. Het is heel sensationeel.’

Jan Flinterman zocht het na 1952 meer in toerwagenraces en rally’s. Hij kwam geregeld aan de start met een DKW Junior, een auto die door het familiebedrijf – de Flinterman NV – werd geïmporteerd. En dat deed hij bepaald niet slecht. Volgens de overlevering was hij de enige DKW-rijder die zo hard ging dat hij in de Tarzanbocht met een wiel loskwam van het asfalt. Hij was natuurlijk ook niet bang uitgevallen. Maar de autosport bleef voor Flinterman een hobby. ‘De oorlog was allesbepalend voor de rest van zijn leven,’ vertelt zijn kleinzoon Jamie Flinterman. ‘Zolang ze niet op hem schoten, maakte hij zich niet druk meer. Niet dat hij het racen niet serieus benaderde; voor belangrijke wedstrijden stopte hij drie maanden van tevoren met roken. Maar hij zag alles wel in proportie.’

Vaak sprak hij niet over zijn eenmalige optreden in de Formule 1. Die race stond volledig in de schaduw van zijn tijd als RAF-vlieger. Tot op hoge leeftijd bleef hij actief in de Nederlandse Royal Airforce Association. ‘Het is een stuk van je leven dat je nooit loslaat,’ vertelde hij eens in Elsevier. ‘Je blijft erbij betrokken. Na de oorlog hebben een heleboel vliegers de draad van hun bestaan weer opgepakt, maar velen zijn ook in de luchtmacht gebleven of in de burgerluchtvaart gegaan.’ Zo ook Flinterman zelf, die na zijn periode bij de luchtmacht net als zijn vader enige tijd voor HNG en het familiebedrijf werkte, maar later toch weer richting de luchtvaart werd getrokken. Eerst als algemeen directeur bij Martinair en later als advi-

seur bij het European Space Agency, waar hij nog betrokken was bij de keuze voor Wubbo Ockels als eerste Nederlandse astronaut. Flinterman overleed op 26 december 1992 aan de gevolgen van de ziekte van Kahler, een vorm van kanker die net als de caissonziekte ontstaat door het te snel overbruggen van een te groot drukverschil. Hij had Van der Lof, die op 28 mei 1990 overleed, twee jaar overleefd.