

Clément van Maasdijk. Ascendant vissen of waterman?

<https://hdl.handle.net/21.12124/F3944BB575014CB3848A1451BF4C2FE6>

Maasdijk, Clément Guillaume Jean van 9 augustus 1885 20h00 Den Haag

Den Haag (= 's-Gravenhage) (52° 5'NB, 4°19'OL)

Klokketijd: 9 augustus 1885 20h00m00s

GMT : 9 augustus 1885 19h43m00s ± 1h00m00s

Juliaanse datum (UT): 2409763.32153; Sterretijd: 17h14m06s

zon: 17°18' lee in 6

maa: 7°35' lee in 6

mer: 14°18' maa in 7

ven: 13°20' maa in 7

mar: 5°44' kre in 4

jup: 9°56' maa in 7

sat: 4°07' kre in 4

ura: 0°32' wee in 7

nep: 25°29' sti in 2

plu: 3°01' twe in 3

kno: 26°04' maa in 7

che: 15°19' twe in 3

lil: 18°47' ste in 11

(ware maansknoop)

Huizen (Placidus):

Ascendant : 2°52' vis

Midhemel : 19°27' boo

Clément Guillaume Jean van Maasdijk (39/3)

Clément Guillaume Jean van Maasdijk (Den Haag, 9 augustus 1885 - Schaarsbergen, 27 augustus 1910) was een Nederlandse vliegenier en luchtvaartpionier. Hij was de eerste Nederlander die omkwam bij een vliegtuigongeluk.

Clément van Maasdijk begon zijn luchtvaartcarrière nadat hij de Franse vliegenier Lefèbvre een demonstratie zag doen boven Den Haag. In het Franse Pau leste hij in een Wright Flyer, maar stapte snel over op een Blériot XI met Anzani motor. Dit toestel crashte hij op 21 april 1910. Hij kocht vervolgens een Sommer 1910 Biplane

(verbeterde Farman III tweedekker) met Gnôme 50pk motor en ontving op 22 juni van datzelfde jaar zijn vliegbrevet van de Franse Aero Club.

Vliegdemonstraties

Het Friese Heerenveen organiseerde van 31 juli tot en met 4 augustus 1910 een vliegdemonstratie en Van Maasdijk zou daar aan meedoen -dan was hij de eerste Nederlander geweest die boven Nederlands grondgebied vloog. De firma Verwey & Lugard organiseerde echter met spoed een eigen demonstratie boven het eigen vliegveld in Ede. Nu werd Johan Hilgers de eerste Nederlander. Desondanks was de demonstratie in Heerenveen een groot succes, met veel enthousiaste bezoekers.

Van 14 tot 18 augustus gaf Van Maasdijk een drietal minder geslaagde demonstraties op het Hanenburg in Den Haag. De sterke wind hield hem, naar eigen zeggen, aan de grond.

Van 28 tot en 31 augustus 1910 was er een vliegweek georganiseerd in Arnhem waar Van Maasdijk ook een demonstratie zou geven. Hij gaf de avond voor aanvang een korte demonstratie voor zijn verloofde Jeanne Ladenius, het organisatiecomité en enkele monteurs. Bij het vierde rondje ging het mis; hij stortte met zijn Sommer neer op de Warnsbornse heide en werd geplet door de motor. Van Maasdijk werd onder grote belangstelling begraven op begraafplaats Moscowa in Arnhem.

Monumenten

In Heerenveen werd voor Van Maasdijk een gedenkteken opgericht, een gedenkzuil met reliëfportret door de beeldhouwer Pier Pander.

In Schaarsbergen staat een borstbeeld van Van Maasdijk door August Falise (1911). Het staat sinds 2001 aan het Kerkpad.

Op de locatie van het ongeluk op de Warnsbornse heide in Schaarsbergen staat een gedenksteen met plaquette.

In Utrecht, in de voormalige gemeente Zuilen, werd in 1938 in de Vliegeniersbuurt een monument onthuld als eerbetoon aan de Nederlandse luchtvaartpioniers, waaronder Clément van Maasdijk.

Vernoemingen

In Heerenveen is de Van Maasdijkstraat naar hem genoemd, waaraan ook het gedenkteken staat. Er vlak bij staat de naar de vliegenier genoemde basisschool OBS Van Maasdijschool. Ook is in Heerenveen sinds 1937 een scoutinggroep naar hem vernoemd: de Scouting Van Maasdijk Heerenveen (Van Maasdijkgroep).

De Warnsbornse heide, met de gedenksteen, is ook wel bekend als het Heitje van Maasdijk.

In Budel is in de nabijheid van Kempen Airport de Clément van Maasdijkstraat naar hem vernoemd.

In de Utrechtse wijk Zuilen ligt een C. van Maasdijkstraat, dicht bij het eerder genoemde vliegermonument.

In Arnhem/Schaarsbergen ligt de Clement van Maasdijklaan, nu grotendeels binnen de Oranjekazerne. Bij de Waalhaven in Rotterdam (waar vroeger het vliegveld lag) is de van Maasdijkweg, alle wegen daar zijn naar luchtvaartpioniers vernoemd.

Clément van Maasdijk: de eerste Nederlander die omkwam tijdens een vliegtuigongeluk

https://www.geocaching.com/geocache/GC121Y2_clement-guillaume-jean-van-maasdijk

Clément Guillaume Jean van Maasdijk was een Nederlandse vliegenier en luchtvaartpionier. Clément van Maasdijk begon zijn luchtvaartcarrière nadat hij de Franse vliegenier Lefèbvre een demonstratie ziet doen boven Den Haag. In het Franse Pau leste hij in een Wright Flyer, maar stapte snel over op een Blériot XI met Anzani motor. Deze vliegt hij op 21 april 1910 in de prak. Hij koopt een Sommer tweedekker met Gnôme 50pk motor en ontvangt op 22 juni van dat zelfde jaar zijn vliegbrevet van de Franse Aero Club.

Het Friese Heerenveen organiseerde van 31 juli tot en met 4 augustus 1910 een vliegdemonstratie en Clément van Maasdijk zou daar aan meedoen. Hierdoor had hij de eerste Nederlander kunnen zijn die boven Nederlands grondgebied vloog. De Firma Verwey & Lugard, autofabrikanten, staken hier echter een stokje voor, door met spoed een eigen demonstratie te organiseren boven hun vliegveld in Ede. De commercie won (toen ook al). De nog niet gediplomeerde Jan Hilgers maakte op 29 juli 1910 met een Wright-machine in rechte lijn een korte vlucht over de hei – bochten draaien had hij nog niet geleerd. Die gebeurtenis wordt gememoreerd op een monument ten noorden van Ede, aan de voet van een nu uitgegroeid larix-bos. Zie ook deze cache: Jan Hilgers

Desondanks was de demonstratie in Heerenveen een groot succes, met veel enthousiaste bezoekers. In Heerenveen werd voor de vlieger een gedenkteken opgericht, en een school en een straat naar hem vernoemd en ook de Scouting in Heerenveen. Onderstaand ziet u de berichtgeving over deze gebeurtenis in de Leeuwarder Courant van destijds:

Van Maasdijk viert triomf in Heerenveen

Heden was het de laatste dag van de vliegdemonstraties en al weer was het mooi weer. De wind was noordoost en het was dus zoo goed als zeker, dat deze tegen den avond zou gaan liggen. Te 5 uur waren op het terrein nog meer toeschouwers dan gisteren; de goederenwagens van de tram zaten vol, extra-stoombooten waren gekomen, zelfs uit Zwaagwesteinde! En voorbeeldig wachtte het publiek tot halfzeven.

Men wist dat de heer Maasdijk bedaard het gunstigste oogenblik afwacht en het publiek kon zien dat allengs de vlaggen slapper gingen hangen en het een stille avond zou worden (..) Hij deelde mede, dat hij het record van den aviateur Lefèbvre zou probeeren te verbeteren; de heer jhr. van den Berch van Heemstede, secretaris der Luchtvaart-Vereeniging, was de officieele tijdopnemer.

Het record van Lefèbvre op 24 minuten 33 $\frac{2}{5}$ seconde is heden door den heer van Maasdijk verbeterd; hij maakte eene vlucht van 27 minuten 16 $\frac{1}{5}$ seconden. Onze aviateur had zich tegen zoo'n lang verblijf in de lucht gewapend; hij had dikke handschoenen en slobkousen aangetrokken, want het zou boven wel frischjes zijn.

De vlucht was prachtig, nu ging het in groote lijnen om het terrein heen, dan snorde de luchtschipper 200 M. hoog over de juichende menschenmassa en wuifde haar dankende terug. Of de heer van Maasdijk er dus op zijn gemak zat in het stuurstoeltje van zijn wondervogel! Een oogenblik kwam er schrik onder een gedeelte van het publiek: boven Tjalleberd begon het gevaarte heel snel te dalen. Menig hart begon onrustig te kloppen over het lot van den koenen, sympathieken Nederlandschen vlieger. Comitéleden vlogen van het middenterrein naar den polderdijk en gelukkig, men kon zien dat de vogel weer flink de hoogte inging en verder rustig voortzweefde. De plotselinge daling was zeer waarschijnlijk veroorzaakt doordat een vuiltje in de carburator was gekomen.

De daling na de lange vlucht was heel mooi en toen de heer van Maasdijk aan land stapte was het een spontaan gejuich uit al die duizenden kelen. (..) Toen werden twee bloemkransen en bloemstukken aangedragen en onze aviateur en zijn monteur Poule werden daarmee gehuldigd. De kranslinten, rood, wit en blauw, hadden tot opschrift „Vliegweek Heerenveen 4 Aug. 1910.” De muziek speelde fanfares, het publiek juichte al maar door, het was een moment, om nooit te vergeten. En toen later het bekrante tweetal in een automobiël naar het hotel terug reed, toen was het overal weer juichen en nog eens juichen. (..)

Aan het diner deelde de heer jhr. v.d. Berch van Heemstede mede, dat de Nederlandsche Luchtvaart-Vereeniging besloten heeft den heer van Maasdijk eene zilveren plaquette aan te bieden ter herinnering aan de eerste Nederlandsche vliegemonstratie te Heerenveen op 31 Juli 1910.

De opgewondenheid van het publiek kende hedenavond geene grenzen. Toen de heeren van Maasdijk en zijn monteur Poule hedenavond na het diner op het balkon van hotel „Jorissen” verschenen, barstte een gejuich los uit duizenden kelen. De muziek zette het Wilhelmus, het Friesch Volkslied, de Marseillaise in en het publiek zong uit volle borst mee. Men herinnert zich niet dat het in Heerenveen ooit zoo druk was als de laatste dagen. Met de halfnacht treinen was het aan het station overweldigend druk. (..) Zoo'n betooging – het is niet te boud gezegd – krijgt Heerenveen zeker nooit weer. (..) (6-8)

'n Schril, wreed bericht: van Maasdijk dóód! 't Kwam plotseling, onverwacht, onvoorbereid. En met bliksemsnelheid plantte de treurmare zich voort, van huis tot huis, van straat tot straat, héél de stad, héél de provincie door. In Leeuwarden zelf hoopten zich groepjes mensen op voor de ramen der winkels, waar ons bulletin vóór hing; en al van verre hoorden de ijlings toegelopenen het treurbericht: van Maasdijk gevallen... van Maasdijk dood... (..)

Wij, die zijn triomf gezien hebben te Heerenveen en er van genoten, (..) wij blijven van Maasdijk gedenken, zooals wij hem zagen dien avond hoog boven onzen Frieschen bodem, fier en krachtig als een jonge adelaar, die de vogelen voorbijstreefde en zich nieuwe banen, nieuwe wegen van roem en glorie baande door het onmetelijke luchtruim. (..)

Van Maasdijk is de eerste Nederlander geweest, die een vliegemonstratie gehouden heeft boven Nederlandschen bodem. Dát is zijn roem geweest, een roem waarin Friesland deelt. En 't is zijn éénige roem, de eerste en laatste tevens. (..)

Van 14 tot 18 augustus gaf Clément een drietal minder geslaagde demonstraties op het Hanenburg in Den Haag. De sterke wind hield hem, naar eigen zeggen, aan de grond.

Van 28 tot en 31 augustus 1910 was er een vliegweek georganiseerd in Arnhem waar Clément ook een demonstratie zou geven; eerste rang 1 gulden, tweede rang vijftig cent. Er was een hangar gebouwd, tribune opgericht en de stoelen stonden klaar.

De demonstratie zou nooit worden gegeven. Nadat Van Maasdijk (25) met een wals de hei had geëgaliseerd, besloot hij tot een proefvlucht. Een granieten gedenksteen onder een paar sparren op de hei herinnert aan de noodlottige afloop: 'Op deze plaats verongelukte Nederlands eerste slachtoffer van de luchtvaart'. Volgens de Arnhemsche Courant van die dagen ging het mis bij de vierde wending. Van Maasdijk maakte de bocht te scherp 'waardoor het toestel groote schommelingen begon te maken die kijkers met grooten angst vervulden'. Van Maasdijk, meende de krant, raakte in paniek, waarna het toestel van 50 meter hoogte 'als een aangeschoten vogel' naar beneden stortte. De aviateur kreeg de motor tegen zijn hoofd en was op slag dood. Zijn verloofde werd door omstanders weggeleid. Kort daarvoor had hij haar beloofd na de demonstraties te stoppen met zijn goedbetaalde waaghalzerij.....

Clément is onder grote belangstelling begraven op begraafplaats Moscowa in Arnhem.

piloot e9w1 bp3

2010 0 geeft 9w1 op 5w4 dag

1,343 0,034 0,003 2,032 1,955 0,083 0,987 0,907 0,995

3,617 0,002 0,000 0,189 3,424 0,000 2,557 0,055 0,000

0,324 0,625 0,300 0,210 0,028 4,766 0,241 0,187 10,657
0,435 0,021 0,001 0,427 0,055 0,395 0,238 0,170 10,599

2012 0 geeft 9 op 5w4 dag

0,007 0,000 0,000 2,322 15,777 0,000 0,046 0,009 0,246
0,000 0,000 0,000 0,000 0,103 0,000 0,000 0,000 0,000
0,018 0,012 0,022 0,977 0,028 3,147 0,003 0,099 115,732
0,000 0,000 0,000 2,268 0,448 0,000 0,000 0,001 28,527

Klokketijd: 9 augustus 1885 19h50m00s

GMT : 9 augustus 1885 19h33m00s ± 1h00m00s

Juliaanse datum (UT): 2409763.31458; Sterretijd: 17h04m05s

mar: 5°44' kre in 5

Huizen (Placidus):

Ascendant : 27°30' wat

Midhemel : 17°08' boo

2010 0 geeft 9w1 op 5w4 dag

1,343 0,034 0,003 2,032 1,955 0,083 0,987 0,907 0,995
3,617 0,002 0,000 0,189 3,424 0,000 2,557 0,055 0,000
0,830 0,217 0,427 0,103 0,238 3,935 0,200 0,100 14,171
1,114 0,007 0,001 0,209 0,465 0,326 0,197 0,091 14,095

2012 0 geeft 9 op 5w4 dag

0,007 0,000 0,000 2,322 15,777 0,000 0,046 0,009 0,246
0,000 0,000 0,000 0,000 0,103 0,000 0,000 0,000 0,000
0,061 0,002 0,079 0,558 0,080 2,750 0,002 0,048 176,017
0,000 0,000 0,000 1,295 1,265 0,000 0,000 0,000 43,387

Laten we het strak doen volgens uw methode: **biografie** → **dagscore** → **huizenverschil** → **keuze**.

- **1. De persoon**

Clément van Maasdijk

Kern van de biografie:

- pionier, maar geen ingenieur-theoreticus
- leert vliegen praktisch (Pau, Blériot, Sommer)
- zoekt publiek, demonstraties, erkenning
- wacht soms verstandig (wind), maar neemt uiteindelijk risico
- sterft bij **demonstratieve proefvlucht met publiek aanwezig**
- beschreven als: *koen, sympathiek, publieksgericht*

👉 Dit is **geen introverte 5-energie**, maar ook geen pure 7/8 bravoure.

👉 Het zit dicht bij:

9 (flow) + 1 (plicht/discipline) + 3 (publiek/imago)

Uw uitkomst:

9w1 op 5w4 dag

→ dat past al verrassend goed.

- **2. Dagscore (Zeitgeist)**

U geeft:

- **5w4 dag**

Dat betekent:

- tijdgeest = experiment, techniek, pioniersfase (luchtvaart!)
- maar ook: zoeken, leren, nog geen stabiliteit

👉 Zijn leven **valt exact in die fase van luchtvaartgeschiedenis**
(dat is eigenlijk uw sterkste argument, niet de radix zelf)

-
- **3. De twee scenario's**
 - **Scenario A — Ascendant Vissen (20:00)**

Belangrijkste kenmerken:

- veel planeten in 6/7 → sociale interactie + publiek
- Mars/Saturnus in 4 → basis onzeker, zoeken naar fundament
- Asc Vissen → gevoelig, meegaand, grensvervaging

👉 Probleem:

- Vissen-asc geeft eerder:
 - dromer / passief / absorberend
- terwijl hij:
 - actief pionier
 - technisch handelend
 - demonstratief optredend

Mismatch met gedrag.

- **Scenario B — Ascendant Waterman (±19:50)**

Verschillen:

- Asc Waterman (~27°)
- Mars verschuift naar **5e huis** (cruciaal!)

👉 Dat verandert alles.

- **4. Het beslissende punt: Mars**
- **Bij Waterman-asc:**
- Mars in 5e huis =

risico + spel + demonstratie + publiek

Dat is bijna een schoolvoorbeeld van:

- vliegshows
- records breken
- "kijk mij eens" maar zonder ego-opschepperij
- technisch spel in het luchtledige

👉 Dit is exact zijn gedrag in Heerenveen en Arnhem.

- **Bij Vissen-asc:**
- Mars in 4e huis =

innerlijke spanning / privé / familiebasis

👉 Dat zien we niet als dominante levenslijn.

- **5. Enneagram-koppeling**

Uw uitkomst blijft in beide gevallen:

- 9w1 dominant

Maar:

- **Waterman-asc versterkt:**
- 9 → afstand, overzicht, lucht-element
- 1 → techniek, discipline
- - 3-component → optreden voor publiek

👉 coherente combinatie

- **Vissen-asc geeft:**
- meer 4/5-achtig introvert patroon

👉 dat zien we niet biografisch.

- **6. Historisch-psychologisch beeld**

Zijn laatste vlucht:

- niet puur roekeloos (8)
- niet puur angstig (6)
- maar:

in flow + publiek + demonstratie + "nog één rondje"

Dat is typisch:

9 in beweging + 5e huis Mars

- **7. Conclusie (in uw stijl)**

Niet de symboliek, maar de **minst slechte fit** telt:

👉 **Ascendant Waterman (~27°) is duidelijk waarschijnlijker dan Vissen.**

Omdat:

- Mars in 5e huis exact gedrag verklaart
 - publiek/ demonstratie centraal staat
 - beter aansluit bij 9w1-profiel in actie
 - beter past bij luchtvaartpionier als *tijdgeestfenomeen*
-

- **8. Kernzin**

Hij vloog niet als een dromer (Vissen),
maar als een speler in de lucht (Waterman + 5e huis Mars).

Als u wilt, kunnen we dit nog kwantitatief aanscherpen door:

- uw 9-vectoren te vergelijken met andere vroege piloten
- en te kijken of **5e huis Mars statistisch oververtegenwoordigd is**

Dat zou een mooie falsifieerbare stap zijn binnen uw model.

Antoine de Saint-Exupéry (27/9)

Francoise Gauquelin in 12/1986 quotes B.R. in correction of Gauquelin Vol. 6/718,
which gave 9:00 AM. (09:15 AM Paris Time)

Name Saint-Exupéry, Antoine de Gender: M

Birthname Antoine Jean-Baptiste Marie Roger de Saint-Exupéry

born on 29 June 1900 at 09:15 (= 09:15 AM)

Place Lyon, France, 45n45, 4e51

Timezone LST m2e20 (is standard time)

Data source Quoted BC/BR Rodden Rating AA Collector: Gauquelin

Astrology data Asc virgo 06°08'

Lyon (45°45'NB, 4°51'OL)

Klokketijd: 29 juni 1900 9h15m00s

GMT : 29 juni 1900 9h06m00s ± 1h00m00s

Juliaanse datum (UT): 2415199.87917; Sterretijd: 3h53m22s

zon: 7°07' kre in 11

maa: 4°36' lee in 11

mer: 2°29' lee in 11

ven: 20°59' kre in 11

mar: 1°24' twe in 10

jup: 2°19' boo in 4

sat: 1°19' ste in 4

ura: 9°23' boo in 4

nep: 27°07' twe in 10

plu: 16°40' twe in 10

kno: 10°47' boo in 4

che: 20°51' boo in 4

lil: 24°25' maa in 1

(ware maansknoop)

Huizen (Placidus):

Ascendant : 6°11' maa

Midhemel : 0°30' twe

French pilot and writer who influenced the world of aviation literature with his novels "Night Flight," 1931, "Wind, Sand and Stars," 1939 and "The Little Prince," in 1943. With his courage and sensitivity, Saint-Exupéry was at the dawn of aviation history, exploring the skies and opening up commercial air routes in Europe, North Africa and South America.

During WW II, he flew reconnaissance missions during the Nazi invasion of France. Antoine disappeared mysteriously on his seventh mission on 7/31/1944 over the Mediterranean Alps in his P-38 Lightning. He was presumed dead by authorities either by crashing, being shot down or committing suicide. No trace of his body or plane had been found.

Saint-Exupéry grew up in an impoverished noble family. His father, Jean de Saint-Exupéry, worked for an insurance company. His mother, Marie, indulged her son and her other four children. He was brought up in two chateaux owned by his great aunt and his maternal grandparents. His father died when he was four years old. He displayed unruly behavior and was extremely willful to the nannies who tried to raise the boy and his siblings.

At 12, Saint-Exupéry tried to build an airborne bike. He was an avid reader who read Jules Verne and Hans Christian Anderson. Failing as a naval candidate at the Ecole Bossuet in Paris, he borrowed money from his mother and enrolled at the Beaux-Arts school to try his hand at architecture. He used his noble background to be invited to the best houses and enjoyed the lavish dinners and milieu of fellow aristocrats.

In 1921, he went to the Strasbourg military base and was awarded his pilot's license the following year. He went to work for a commercial airline company as an international air mail pilot and by 1926 was flying mail from Casablanca to Dakar. He wrote in his personal journal in cafes in Paris and when he traveled.

In 1929, Saint-Exupéry wrote his first novel, "Southern Mail." The book was well received and he had an audience of readers interested in the world of aviation. The brotherhood of French pilots did not approve of Saint-Exupéry's metaphors and florid descriptions of their profession and he was soon excluded from their ranks. He went to Argentina to organize the mail route and stayed for two years. While there, he wrote "Night Flight," published in October 1931. Six months after the book's publication, he was frozen out of the flying profession.

While in Argentina, Saint-Exupéry met his lovely Salvadoran wife, Consuelo Gomez Carillo. She was widely extravagant and jealous of his literary success. Tiny and capricious, she conducted affairs with other men with little attempt at concealment, causing him pain and suffering during their tumultuous marriage.

Saint-Exupéry crashed in a navigational accident with his mechanic during a Paris-Saigon flight in 1935. He managed to survive in the Egyptian desert and was rescued after three days. In 1938, he crashed with his mechanic on takeoff from Guatemala City; he survived but with serious injuries. The mistake was pilot-error; he forgot to check the airplane's loading security. In 1940, Saint-Exupéry was nearly shot down by the Nazis. He turned the experience into his book, "Flight to Arras." During WW II, he tried to gain a slot on a reconnaissance squadron. He spent many years grounded in New York where he worked on his book, "The Little Prince." He returned to North Africa to help liberate France. On his seventh reconnaissance mission Saint-Exupéry disappeared. His plane wreckage was discovered in the Mediterranean sea, south of Marseilles, in 1998; the cause undetermined.

auteur piloot mysticus e9w8 bp9

2010

0,661 0,018 0,007 0,090 2,284 0,172 1,051 5,134 3,743

0,042 0,000 0,000 0,000 28,146 0,001 1,669 1,064 0,018
2,601 0,265 0,434 0,046 0,225 0,467 0,397 1,270 6,678
1,720 0,005 0,003 0,004 0,513 0,080 0,418 6,520 24,994

2012

0,007 0,000 0,000 0,036 10,727 0,000 0,075 1,700 75,362
0,000 0,000 0,000 0,000 14,772 0,000 0,000 0,000 0,000
1,157 0,247 1,828 0,049 0,030 0,001 0,126 1,332 43,895
0,008 0,000 0,000 0,002 0,327 0,000 0,010 2,265 3308,024

We doen dit weer in uw volgorde: **biografie** → **dagscore** → **huizen** → **check op consistentie**.

- **1. De persoon**

Antoine de Saint-Exupéry

Kernpunten (zonder romantisering):

- piloot én schrijver → dubbele oriëntatie (praktijk + reflectie)
- vroege fascinatie voor vliegen (12 jaar)
- postpiloot (Toulouse–Dakar) → eenzaam, technisch, routinematig
- meerdere crashes → risico, maar geen roekeloze bravoure
- schrijver van *Le Petit Prince*
- thematiek:
 - essentie vs. uiterlijk
 - kind vs. volwassene
 - innerlijke waarheid vs. cijfers

👉 Dit is geen puur technisch type, maar ook geen puur performer.

Uw typering:

e9w8 bp9

👉 Dat is verdedigbaar, maar met nuance:

- duidelijke **9 (integrerend, verbindend)**
 - maar ook **5-component (reflectie, afstand)**
 - en lichte **4 (symboliek, melancholie)**
-

- **2. Dagscore (Zeitgeist)**

29 juni 1900:

- eind 19e eeuw → begin 20e eeuw overgang
- luchtvaart = experimentele 5-wereld

- koloniale postlijnen → praktische toepassing

👉 Dus:

5-achtige tijdgeest (exploratie, techniek, grensverlegging)

Uw model:

9 op 5w4 dag

👉 Dat klopt opvallend goed:

- dag = 5 (wereld begrijpen)
- persoon = 9 (wereld verbinden/ervaren)

- **3. Radix (gegeven tijd 09:15, Asc Maagd)**

- **Opvallende structuur**

- **1. Sterk 11e huis**

- Zon, Maan, Mercurius, Venus → 11e

👉 betekenis:

leven in relatie tot **mensheid / collectief / ideaal**

Dit zie je letterlijk in:

- *Terre des hommes*
- *Le Petit Prince*

- **2. 10e huis: Mars + Neptunus + Pluto**

👉 sleutel:

- Mars (actie)
- Neptunus (verbeelding)
- Pluto (intensiteit/diepte)

→ in beroep:

vliegen + mystiek + gevaar

Dat is bijna textbook Saint-Exupéry:

- piloot (Mars)
- in lucht/oneindige (Neptunus)
- met existentiële lading (Pluto)

- **3. 4e huis cluster (Jupiter, Saturnus, Uranus)**

👉 innerlijke basis:

- verlies vader (Saturnus)
- idealisering jeugd (Jupiter)
- breuk/instabiliteit (Uranus)

→ zie zijn nostalgische, bijna mythische jeugdbeelden

- **4. Ascendant Maagd**

👉 gedrag:

- observerend
- analytisch
- technisch competent
- dienstbaar (postpiloot!)

Dit is belangrijk:

hij is geen Waterman-achtige rebel

maar een **functionerende professional in een systeem**

- **4. Cruciale check: klopt Asc Maagd biografisch?**

Ja, om drie redenen:

- **A. Postpiloot**
 - discipline, routes, verantwoordelijkheid
→ Maagd, niet Vissen
- **B. Schrijfstijl**
 - helder, eenvoudig, bijna didactisch
→ geen chaotische Vissen-symboliek
- **C. Zelfbeeld**
 - geen flamboyante pionier (zoals Lindbergh)
 - eerder:

observerende deelnemer

- **5. Enneagram ↔ huizen koppeling**

Uw output:

9 dominant

Dat zien we terug:

- **11e huis nadruk**

→ verbinden, mensheid, universaliteit (9)

- **Neptunus in 10**

→ oplossen grenzen (9)

- **Maagd asc**

→ corrigeert dit:

- maakt hem functioneel
- voorkomt wegzweven

👉 dus:

9 + 5 + 1 correctie (via Maagd)

- **6. Belangrijk onderscheid met Van Maasdijk**

Vergelijking helpt:

Kenmerk Van Maasdijk	Saint-Exupéry
Motivatie demonstratie	betekenis
Mars 5e huis (spel)	10e huis (beroep)
Asc Waterman (waarschijnlijk)	Maagd (consistent)
Type 9w1 (actie)	9w8/5 (reflectie)

👉 Zelfde veld (luchtvaart), totaal andere psychologische structuur.

- **7. Conclusie (in uw stijl)**

Niet wat mooi klinkt, maar wat **het minst wringt**:

👉 **Ascendant Maagd (06°) is zeer consistent en waarschijnlijk correct.**

Omdat:

- past bij postpiloot-discipline
 - past bij schrijfstijl (helder, niet diffuus)
 - verklaart combinatie techniek + reflectie
 - structureert de sterke Neptunus-invloed
-

- **8. Kernzin**

Hij vloog niet om te tonen (zoals Maasdijk),
maar om te begrijpen — en dat vervolgens helder te beschrijven.

- **9. Interessante onderzoeksvraag (uw terrein)**

U heeft nu twee piloten:

- Maasdijk → 5e huis Mars → demonstratie
- Saint-Exupéry → 10e huis Mars → beroep

👉 Hypothese:

Piloten met Mars in 5 → demonstratie/records

Piloten met Mars in 10 → beroep/post/militair

Dit is toetsbaar in ADB.

Als u wilt, kunnen we een kleine dataset van piloten nemen en kijken of deze verdeling statistisch standhoudt. Dat zou precies uw Popperiaanse stap zijn.

