

Piloot

De naakte waarheid

Gedurfde verhalen uit de cockpit

Colofon

ISBN: 978 90 8954 636 4

1e druk 2014

© 2014 Siem Nieuwenhuijse

Exemplaren zijn te bestellen via de boekhandel
of rechtstreeks bij de uitgeverij:

Uitgeverij Elikser

Ossekop 4

8901 AA Leeuwarden

Telefoon: 058-2894857

www.elikser.nl

Vormgeving omslag en binnenwerk: Evelien Veenstra

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op wat voor wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur en de uitgeverij.

This book may not be reproduced by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the author and the publisher.

Piloot

De naakte waarheid

Gedurfde verhalen uit de cockpit

Siem Nieuwenhuijse



*Opgedragen aan Lisa en Dexter.
Eindelijk de waarheid over hun opa.*

Voorwoord

Al jarenlang hebben vrienden erop aangedrongen om mijn belevenissen uit de burgerluchtvaart op papier te zetten. Anderen hebben dat gedaan over hun belevenissen als vlieger in de tijd van de eerste straaljagers in het westen. Mijn vrienden vonden dat dit ook eens moest gebeuren met de belevenissen van de vliegers van een luchtvaartmaatschappij in de eerste decennia na de oorlog. Deze verhalenbundel gaat hierover.

Alles is opgetekend uit herinnering. Enige daarvan zijn getoetst aan het ijzersterke geheugen van mijn vrouw Ingeborg. Waarvoor mijn grote waardering en dank!

Er is veel geschreven over de burgerluchtvaart. Dat was vaak overgoten met een roze sausje maar nog vaker nauwelijks waarheidsgetrouw. Ongeveer zoals de verwrongen en opgepoetste filmbeelden uit Hollywoodfilms. Behoudens enige nogal technische verslagen van enkele collega's (met respect) is er heel weinig eerlijk - realistisch - en helemaal geen romantisch werk naar buiten gekomen. Vooral omdat de werkgever lang niet altijd blij was met het publiceren van deze waarheden.

Nu ik al geruime tijd met pensioen ben, begint het te kriebelen en moeten deze verhalen vanaf mijn eigen harde schijf worden prijsgegeven aan de openbaarheid. Het is mogelijk dat mijn vroegere werkgever met sommige passages niet blij is. Het zij zo. Overigens, de maatschappij waar ik in dienst was, is altijd in mijn ogen, en in mijn tijd, een modelwerkgever gebleken en ik heb er dan ook tot het laatst met groot plezier voor gewerkt.

In mijn gevoel kwam de 'grote luchtvaart' van toen in vele opzichten niet overeen met die van nu. Er kon toen meer. En alles was nog niet tot in de puntjes gereguleerd en vastgelegd. Ik prijs me dus gelukkig dat ik in die bijna informele sfeer heb mogen meedraaien in dit fascinerende bedrijf.

Ter wille van de privacy zijn sommige namen gefingeerd en locaties

zijn soms verwisseld. Van andere namen zijn alleen de beginletters correct. De vele romantisch/erotische belevenissen zijn soms wat uitvergroot. Dit wil niet zeggen dat ieder van mijn collega's een dergelijk turbulent leven heeft geleid!

Uit plusminus honderdveertig verhalen is een willekeurige keuze gemaakt voor dit boek. Vanzelfsprekend sta ik open voor op- en aanmerkingen of correcties.

Capt. 'Siem' J. M. Nieuwenhuijse, ret.

Inhoudsopgave

Voorwoord	7
Ook op de landingsbaan rechts houden	13
Een vreemde entree bij de werkgever	16
Cabriolet op 7000 meter hoogte	18
Checkreis	23
Help! Een rat!	28
Verdachte cockpitdeur	31
De pinda-automaat	35
De snelste manier om je uniform te (laten) verpesten	38
Hoerenkasten van Recife	43
Het pruttelende lijk	49
Gevaarlijke zelfoverschatting	51
Gevalletje van slakuaplaning	55
Evasive actions boven Sylt	58
Willem de Zwijger	61
Badbeurt	64
De lichten van heer Horden	67
De uitdaging	70
Een groot man	76
Duiken! Een gier!	80
Het gaat soms wat vreemd in een cockpit	84
Neptunus vloog mee	86
Narrow escape 'Airplot'	91
Vragen om ontslag	95
Balletmeisje	98
Electrical Fire	101
Audiëntie bij de Paus	103
Overnachting in een verlaten bunker	109
In enige seconden kaal	112
Feestje dat uit de hand liep	117
Klaas en de kakkerlakken	123
De beelden van Farao Ramses II	127
Moderne reparatietechnieken van elektronica	130
Kwajongenswerk	133
Een paard dat leeg voorbijkwam	136
Familie Patrijs	142
Big Brother is watching you	143

De race tussen de egel en de haas	148
Mist in Rimini	153
Slipcursus met 65 passagiers	156
Hadji-vluchten	161
Subtiele wraak	165
Airport	167
Boter op je hoofd en op de scharnieren	172
Dansende Danielle	175
Even afrekenen a.u.b.	179
Gevolgen van een vallende ster	184
Stress en 'tunneling'	188
Dit leek op muiterij	192
Island hopping	195
Verleid op Plaka	202
Hasj	205
Twee broodjes gezond	207
Brandtrap van Hotel Pacific	209
Superstewardess	213
Klop op de deur	217
Vliegers als veehouders	223
Jungle Tom Tom	226
Wedje om een vrouw	229
Verloren lens in Ginza	233
Military Policeman	242
Treintje	245
Wollen breiwerkje	247
Engine change	252
Gold Digger	257
De oceaan over zonder navigatie	262
Safari naar Mount Kenia	269
Bijzondere ladingen I	275
Bijzondere ladingen II	280
Bijzondere ladingen III	283
Afdingen	285
Een zeer bijzonder type I	289
Een zeer bijzonder type II	294
On collision course	299
Zwarte man	302
Een lekkende tank	308

Klassieke knokpartij	313
Race met betjaks	316
Slit-eyed Lady of the Lowlands	319
Vliegende barbecue	325
Hawkesbury River	328
Sensationele landing	333
Een blikseminslag en een langdurige romance	337
Geruisloze liefde	340
Slapend landen	347
Waar ligt Mekka?	349
Twaalf ton goud	351
De nonnetjes	353
Arrestatie in Athene	356
Besturingsprobleem boven Parijs	358
Nieuw uniform	361
Uithoudingsvermogen	364
Briefjes aan de Goden	369
Het hondje moest zo nodig	371
Kijk, we zweven!	373
Drie bijna-botsingen	378
Infarct in Rio	383
Nairobi	387
'Assistance' American Style	390
Cycloon en Mountainwave	393
De regenmaker van de Andes	400
Gold Nugget	403
Hydraulisch lek in Guatemala	406
Een verrassende ontmoeting na een halve eeuw	409
Ghost Crew	411

Ook op de landingsbaan rechts houden

Deze regel lijkt wat overbodig maar toch hebben we wat dat betreft vreemde dingen meegemaakt. Tijdens onze vervolgopleiding op de toenmalige Rijks Luchtvaart School (RLS) werden we nogal eens geconfronteerd met vreemde vogels, lieden die het met deze verkeersregel niet zo nauw namen.

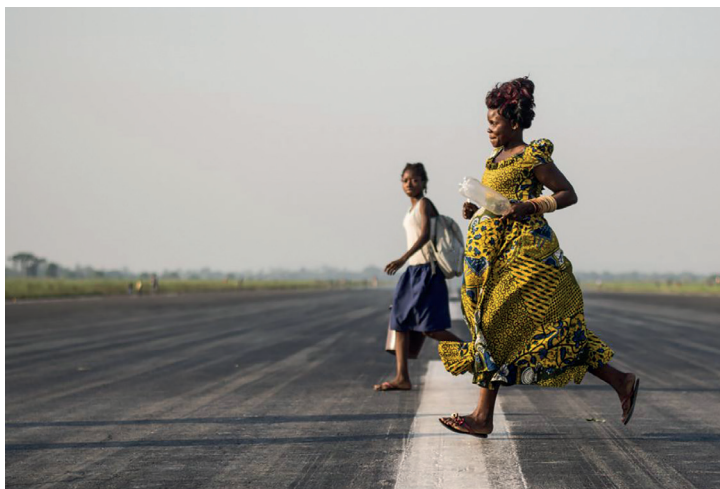
Door de week maakten we gebruik van vliegveld Beek, nu gemoderiseerd en omgedoopt tot 'Maastricht-Aachen Airport'. In het Engels klinkt het toch veel interessanter? We vlogen daar met de trainingskisten Saab, Harvard en de tweemotorige Beechcraft en waren ingekwartierd in een paar pensionnetjes in de dorpjes Ulestraten en Beek. De ochtendvluchten werden vaak verrast door 'Meneer Pastoor' uit Ulestraten, die gewoon per damesfiets over de lengte van de landingsbaan placht te peddelen, op weg naar (naar we vermoedden) zijn stamcafé in Bunde of Meerssen. Hij had daarbij helemaal geen haast in zijn wapperende soutane terwijl hij wist dat er al enige trainingskisten in de lucht waren die in de lucht rondjes moesten draaien totdat Eerwaarde van de baan was afgedraaid. Onze instructeurs waren hier knap nijdig over totdat ze besloten Eerwaarde met zachte drang tot andere gedachten te brengen. We zagen dan het vermakelijke tafereel dat een van onze machines op ooghoogte kwam aanstormen, vlak over het hoofd van Meneer Pastoor, om deze tot wat meer spoed aan te manen. Verzekerd van de bijstand door zijn Hogere Beschermheer maakte de zwartrok zich echter zelden druk. Tot het einde van onze opleiding hebben we ons kunnen amuseren over deze onverstoorbare godsdienaar.

Ongeveer een jaar later was een aantal van onze groep gepromoveerd tot straaljagervlieger bij de luchtmacht wegens de dreiging van de Koude Oorlog. Heel West-Europa zwermde toen van straaljagers in NAVO-verband en wij, als jonge verkeersvliegers, werden in snel-treinvaart omgeschoold. Men vloog vrijwel altijd in groepsverband, in formatie, in twee- of viertallen. Ook het landen gebeurde in 'pairs', dus twee vrijwel naast elkaar. Ook dit leidde tot vermakelijke inhaalmanoeuvres, tijdens de uitloop op de baan, waarbij de ene kist de andere dreigde in te halen.

"Hebben die kisten dan geen remmen?" vraag je je af. Jawel, maar die waren van de allerprimitiefste soort. Op de stuurknuppel zat een 'knijprem', zoals op een fiets. Die knijprem bediende luchttoevoer tot blaasbalgjes van rubber die in de wielen zaten. Kneep je wat stevig dan knapten die balgjes, dus wég remmen. Daarom maakten we zo weinig mogelijk van remmen en lieten de kist uitrollen met lang mogelijk de neus omhoog voor wat luchtweerstand.

Men hoorde dan over de radio soms wilde kreten als: "Kees, effe rechts houden, ik kom er langs". Soms ook wat minder geciviliseerd. Toch is dit vrijwel altijd goed gegaan, hoewel deze praktijken voor een 'verkeersvlieger pur sang' nog steeds volkomen ondenkbaar zijn.

Weer vele jaren later was ik baas op de DC-10 en vloog daarmee regelmatig op Afrika, o.a. Lagos, Nigeria. In Lagos was toen nog niet zo lang een nieuwe baan in gebruik, mogelijk gemaakt door gulle ontwikkelingshulp*. Deze baan liep evenwel dwars tussen twee dorpjes door. Niet gehinderd door enig hek of rasterwerk, verkozen de dorpsbewoners ook dwars deze baan over te steken, te voet, per fiets en met de meest onmogelijke bagage (manden met kippen etc.) op hun hoofd of graatmager vee met een touw achter zich aan.



Rennen, de grote zilveren vogel komt eraan!

Gedachtig onze Meneer Pastoor uit Ulestraten heb ik toen enkele malen dezelfde tactiek toegepast door laag over de menigte te scheren, nu met een machine van zo'n 250 ton met viermaal hogere snelheid, waarop (zeer kort) het drukke voetverkeer stopte totdat we waren geland.

De dorpelingen bleken ons dat nooit kwalijk te nemen want tijdens het terugtaxiën stonden ze altijd enthousiast te zwaaien. Om hun plezier nog groter te maken schoven we dan onze zijraampjes open en wuifden hartelijk terug.

** Ontwikkelingshulp. Ook het Oostblok was leverancier van grote geldsommen en materieel voor luchthavens. De Russen dachten hier wat eenvoudiger over dan het westerse blok door als het ware motorisch materieel plus bijbehorende gereedschappen in EEN pakket op te sturen naar de tropische landen. Zo kon het gebeuren dat ik na een van mijn eerste landingen in Accra, West-Afrika, onder een gammel afdakje grote Russische tractoren zag staan, zij aan zij met gloednieuwe sneeuwschuivers.*

Een vreemde entree bij de werkgever

Ik heb nooit een sollicitatiebrief geschreven maar werd letterlijk de grote luchtvaart in GESLEURD! De luchtvaartmaatschappijen zaten toen enorm om vliegers verlegen want men was in die naoorlogse periode erg aan het uitbreiden.

De indiensttreding bij mijn nieuwe werkgever ging ongeveer zo: Ik was toen in Soesterberg gestationeerd, in augustus 1956, en zat in de laatste maand van mijn dienstverband als straaljagerpiloot. Eigenlijk zou ik die dag naar Schiphol moeten om me aan mijn nieuwe baas voor te stellen en tegelijk aan een navigatiecursus te beginnen. Maar ik had daar helemaal geen zin in en hoopte dat de nieuwe werkgever me wel zou vergeten. Rechthout vliegen zou ik nog lang genoeg kunnen doen!

Op de vliegbasis Soesterberg kregen we de opdracht om met een formatie van vier machines aanvalsoefeningen te gaan doen. We startten de motoren en de eerste drie rolden al weg. Ik was nr. 4 en taxiede er achteraan, want we startten altijd met vier kisten tegelijk. Plotseling sprong er een monteur van de grondploeg voor mijn kist en zwaaide heftig met zijn armen. Ik dacht dat er iets met mijn machine aan de hand was. Ik drukte op de knop voor de canopy, de kap draaide open en de monteur stapte in de steps naast de cockpit. Hij schreeuwde zo hard mogelijk in mijn helm: "Luit, er is telefoon voor je. Een generaal aan de lijn."

Zuurstofmasker los en ik riep terug: "Loop naar je moeder, dit is een geintje", en ik gebaarde dat hij moest ophoepelen.

Antwoord: "De telefoon ligt nog naast de haak."

Toch de motoren maar afgezet en naar de barak gegaan waar de telefoon inderdaad naast de haak lag. Een erg kwade generaal aan de lijn, de Chef-Staf van de Luchtmacht. Hij beval me onmiddellijk naar Schiphol te gaan en me daar te melden. Letterlijk met deze woorden: "Kaarel, on the double!"

"Jawel generaal, doe ik generaal."

Waarom een generaal zich er persoonlijk mee bemoeide, was me een raadsel ...

Juist op die dag werd ik door het 'thuisfront'teruggeroepen, omdat er een dodelijk ongeval had plaatsgehad in de familie. Door dit drama moest er toen natuurlijk heel veel worden geregeld voor de begrafenis en alles wat daarbij hoorde.

Het zorgde voor een vertraging bij mijn aanname. Ik kwam daardoor pas op de daaropvolgende navigatiecursus terecht en liep telkens ongeveer een tot drie maanden in mijn carrière achter ten opzichte van mijn klasgenoten van de vliegschool. Nu was die achterstand het laatste waar ik me toen, en ook later, druk over maakte.

Het kon zodoende gebeuren dat ik jaren later, toen iedereen opgeklommen was op de ladder van de promotie, soms met een van mijn beste vrienden als captain, een vlucht ging maken met mij als copiloot. Zoals dat bij 'maten onder elkaar' betaamt, werd dit steeds in opperbeste stemming volbracht.

Cabriolet op 7000 meter hoogte

Luchtmacht, 1956. Tussen alle wederwaardigheden en wandaden in de civiele luchtvaart zal een enkel incidentje uit de luchtmacht niet misstaan. Het volgende is al met mijn toestemming beschreven in de boeken van Aart van Wijk. Hieronder hetzelfde incident, maar hier en daar herschreven:

We zaten middenin de zogenaamde 'Koude Oorlog', een term die voor het eerst door George Orwell werd gebruikt om de spanningen aan te geven tussen het Oostblok en het Westen. De dienstplicht bestond toen nog en na onze civiele opleiding tot verkeersvlieger zouden we voor de militaire dienst worden opgeroepen. Na die oproepen was men zo aardig om ons de keuze te geven tussen Landmacht, Marine of Luchtmacht.

De Landmacht viel voor ons allemaal natuurlijk af want wie gaat er na een vliegopleiding nog door de modder kruijen? Voor de Marine was wel enige belangstelling wegens kortere dienstplicht, maar dit hield – in ons beperkte gezichtsveld – in dat die mannen zich bezig moesten gaan houden met het roeien in ouderwetse sloepen en zich moesten onderwerpen aan de meest belachelijke en achterhaalde marinerituelen. Wel was er de kans dat die maten, met veel geluk, mochten vliegen op patrouillevliegtuigen in NAVO-verband. "Maar," was onze mening, "we kunnen nog lang genoeg rechtuit vliegen." Voor ons groepje was dat ook te min.

Nee, dan maar de Luchtmacht en wel de 'interceptors', de jachtvliegtuigen die de vijandelijke bommenwerpers uit de lucht moesten plukken. Weliswaar beschikte die afdeling over afdankertjes van de RAF in de vorm van tweemotorige Gloster Meteor jagers waarvan de eerste aflevering, Mark IV, niet eens een schietstoel had. Mocht je in de problemen komen, dan was er geen schijn van kans om met snelheden van rond de 850 km/uur eruit te stappen!



Gloster Meteor Mark IV, nu museumstuk, evenals de auteur ...

Zo'n kleinigheidje mocht evenwel ons enthousiasme niet temperen. Later, met de introductie van de Mark VIII, zouden we gelukkig wel schietstoelen krijgen. Een vieze tegenvaller was, dat we na de oproep naar Nijmegen werden gestuurd om toch nog enige militaire tucht op te doen en inderdaad, o gruwel, een paar weken zinloos bezig te zijn met geweertjes poetsen, door de modder kruipen en nutteloos rondmarcheren. De meevaller was onze strenge doch zeer sympathieke 'Sergeant der Eerste Klasse', onze pelotonscommandant, die het verblijf aldaar enigszins draaglijk maakte.

Verdere opleidingen zal ik de lezer besparen want als ik daaraan begin, zijn we over twee dagen nog niet klaar ... Wel was de kennismaking met een echt jachtvliegtuig sensationeel.

Ik had in het begin steeds het gevoel dat ik achter een op hol geslagen paard hing, paniekerig de teugels omklemmend, hopend het krenge tot stilstand te dwingen. Gaandeweg leken de teugels korter te worden totdat je uiteindelijk op het zadel belandde. Nog een paar weken later had je dan het vurige ros onder controle.

Dit was doorgaans het moment dat de instructeur, die nooit tevreden leek, de verlossende woorden sprak: "Neem die kist maar mee." Je was SOLO, zogezegd.



Het krap bemeten kantoor van de Meteor

Dit lijkt allemaal erg spannend, en dat was het ook voor ons gevoel, maar de huidige verkeersvliegtuigen hebben bijna dezelfde prestaties als de eerste straaljagers van toen!

Ik kan me nog precies dezelfde sensatie herinneren, startend in Parijs met een erg lichte DC-10, weinig passagiers en dito brandstof, richting Amsterdam. Die grote bak ging volkomen met ons aan de haal. Hij was evenwel veertigmaal zo zwaar als ons peutertje, de Meteor!

Maar goed, we waren nu 'Airforce Jet Pilots' en liepen dan ook met de neuzen in de lucht. Toch niet zo slecht voor mannekes van net eenentwintig jaar.

Er zaten nog wat opleidingen tussen o.a. tot officier en ook op de zeer populaire Schietschool van vliegbasis Leeuwarden, waar je 'LIVE' met je vier kanonnen leerde schieten op een vliegend doel en ook op gronddoelen op de Vliehors. Dit laatste was pas het echte werk!