

OP VLEUGELS
GEDRAGEN

Een piloot kijkt achterom

VERHALEN UIT DE PRAKTIJK

Harold van der Linden

- * DE OP DE OMSLAG AFGEBEELDE VLIEGTUIGEN VLNR:
- ASW-20 15-meterklasse zweefvliegtuig
- Douglas DC-3 Dakota
- Ventus 1 17,6-meterklasse zweefvliegtuig
- Fokker S-11
- Aviat Husky 1A sleepvliegtuig met daarachter een Ventus 3M 18-meterklasse zweefvliegtuig
- Boeing 737#800
- Fouga Magister CM-170
- Boeing 757#200
- Boeing 737#200
- Caravelle 3 SE-210

www.uitgeverijelmar.nl

Colofon

Op vleugels gedragen is een uitgave van

Uitgeverij Elmar BV, Delft – 2022

© Harold van der Linden – 2022

Foto's: Harold van der Linden, Shutterstock e.a.

Vormgeving: Uitgeverij Elmar BV

Omslagbeeld*: Adrie Burghout (www.adriburghout.nl)

ISBN 978 90389 28371

NUR 465/500

DISCLAIMER

De auteur sluit kleine tekortkomingen in zijn geheugen en ook in zijn aantekeningen niet geheel uit, die een enkele keer wellicht aanleiding zouden kunnen geven tot een verkleurd beeld van de werkelijkheid. Namen van mensen – tenzij voluit geschreven – zijn fictief en houden geen verband met bestaande personen.

Inhoud

<i>Voorwoord door Marcel de Nooijer, CEO Transavia</i>	6
<i>Intro</i>	9
<i>Proloog</i>	14
1. Gezagvoerders van het eerste uur	20
2. Vlucht door een onweerswolk	30
3. Ontmoeting met een Apollo-astronaut en een reprimande van mijn chef	49
4. Twee keer net mis	66
5. De simulator	79
6. Vlucht naar Bardufoss, landing op een glibberige baan	103
7. Stationering in Kinshasa	119
8. Ontmoeting met Mona, de pygmee	129
9. UFO	140
10. Moonlight cruise met een dramatisch einde	151
11. Een memorabele vlucht vanaf Samos	160
12. Bloeddiamanten	172
13. Emergency descent	194
14. Miss Love en de piloot die het paleis van zijn eigen president bombardeerde	212
15. Thuisvlucht	235
<i>Verklarende woordenlijst</i>	257

Intro

Hoe vaak ik niet hoorde 'heb je wel eens wat spannends meegeemaakt?'

'Welnee, vliegen is zo'n uitgekristalliseerd beroep, zeg ik dan, 'er gaat nooit iets fout en de autopiloot doet al het werk. Appeltje-eitje dat verkeersvliegen tegenwoordig.'

Want hoe moet je een leek uitleggen dat het voor ons piloten toch ook wel eens echt spannend kan zijn? Natuurlijk zijn er in mijn vliegerscarrière meerdere momenten geweest waarbij wij in de cockpit het verschil uitmaakten.

Egens in april 1985

We vliegen nog net boven het noordelijk halfrond op weg van Bangui, de hoofdstad van de Centraal-Afrikaanse Republiek, naar Kinshasa, de hoofdstad van wat toen nog Zaïre heette.

Onze Boeing 737 op 35.000 voet, bijna 12 km hoog, laveert tussen de onweerswolken door.

Het lijkt wel of heel Afrika aan het exploderen is. Er is haast geen doorkomen aan. Dwars op onze route ligt het ITF, het Inter Tropical Front. Met letterlijk overal onweer. We zien wolken als oplichtende bloemkolen die door de elektrische ontlading met een frequentie van één tot twee keer per seconde als reusachtige gloeilampen oplichten. Op onze weerradar is één grote felverlichte vlek waarneembaar. Daar waar de eerste ophoudt begint bijna aansluitend de volgende bui.

We spelen met de instelhoek van onze antenne. Je kunt daardoor onder en ook boven je vliegpad kijken. Want wat nu onder je ligt op een afstand van 50 km, kan tegen de tijd dat we er zijn tot wel 2-3

km boven ons uitrijzen. Die 50 km leggen we in slechts enkele minuten af. In die paar minuten die wij nodig hebben om bij die bui met een top van 8 km hoog te komen, kan hij al zijn uitgegroeid tot een bui met een top van bijna 12 km. Onweersstormen langs het intertropisch front nabij de evenaar gaan soms wel tot bijna 20 km hoog. Vandaag staan er tientallen van deze monsters op onze route.

Heel nietig hangen wij ernaast, naast een zuil van oerkracht die nog bijna 10 km boven ons uittorent. We proberen met behulp van de weerradar een weg te vinden door het buiencomplex van het ITC.

Ons vliegtuig, dat op de grond zo indrukwekkend lijkt met zijn startgewicht van 56 ton, heeft een zenuwcentrum met meer dan 7 km elektrische kabel, met een elektronisch brein dat met behulp van computers onze navigatie verzorgt, met een slim systeem dat als automatische piloot de koers en de hoogte voor ons vasthoudt, met hydraulische systemen die de roeren en de wielen en vleugelkleppen voor ons bedienen.

Een vliegtuig lijkt soms zo'n enorm machtig object. Uitgerust met het beste wat er op technisch gebied gemaakt kan worden. Maar, naast al dat zichtbare, enorme natuurgeweld dat nu voor ons ligt, voel ik me nietig.

Hier vliegen we nu met een aluminium apparaat, aan het einde van onze kruisvlucht van Bangui naar Kinshasa. De tanks zijn nog gevuld met ruim 8000 liter brandstof. En natuurlijk hebben we ook nog onze 10 ton menselijke lading. We hebben 105 passagiers aan boord, die vol vertrouwen in onze professionaliteit aan boord zijn gestapt. Hier op 35.000 voet is het binnen in onze aluminium pijp een aangename 20 graden Celsius, maar aan de andere kant van ons raam minus 50.

Met de zeer lage luchtdruk die aan de andere kant van het raampje heerst zouden we het nog niet één minuut volhouden, veel te weinig zuurstof voor een mens. Een zeer onvriendelijke omgeving daarbuiten, afgescheiden door slechts 3 mm duraluminium en 2 cm plexiglas.

Onze motoren zuigen de ijle lucht van buiten op en comprimeren deze zodat ze voldoende zuurstof krijgen waarmee de brandstof ontstoken kan worden. Samen leveren onze twee Pratt & Whitneys ruim 14 ton stuwkracht.

De JT8D-15 is een van de betrouwbaarste straalmotoren van deze tijd. Wel dorstig. Dat is ook de reden dat ze er over een paar jaar uit gaan; er komen dan kisten met zogenaamde fan-motoren – een motor met een soort grote propeller voor het straalgedeelte – die wel tot dertig procent zuiniger kunnen vliegen. De kostprijs om een modern vliegtuig te laten vliegen bestaat voor circa dertig procent uit brandstof, dus is bezuinigen hierop natuurlijk zeer belangrijk.

Van de ontspannen sfeer waarmee we de vlucht begonnen is niet veel meer over. Door de statische elektrische ontladingen van de onweerswolken klinkt er zoveel ruis in onze koptelefoons dat we de radiostations niet meer kunnen ontvangen. Onze radiobakens tolleren af en toe zo rond dat we niet meer op ze kunnen vertrouwen. We blijven stug onze koers vliegen die we aanvankelijk hadden uitgerekend en laten ons niet verleiden om de naalden van het radiokompas te volgen. De cockpitverlichting staat op maximaal. Onze ogen zijn daardoor aan de intense helderheid gewend. Want mocht een bliksem inslaan dan is er in ieder geval minder risico dat we gedurende 1-2 minuten door de ontlading verblind raken. Radiocontact met de verkeersleiding is er niet, ook door de atmosferische storingen onmogelijk geworden.

Het laatste weerbericht dat we ontvangen van Kinshasa is niet erg goed. Heel wat minder verticaal en horizontaal vliegzicht op de luchthaven dan wij in Bangui hebben doorgekregen. Maar ook is de laatste weersinformatie alweer drie kwartier oud. Over een klein kwartier zijn we bij het moment dat we de daling in moeten gaan zetten. De *top of descent* noemen we dat. Onze uitwijkhavens zijn Brazzaville en Luanda. Brazza, zoals we het meestal noemen, ligt aan de andere kant van de Zaire-rivier, slechts tien minuten vliegen van

Kinshasa. Luanda ligt echter bijna een uur vliegen verder naar het zuiden. Vanaf onze kruishoogte van 35.000 voet moeten we Luanda halen, maar dan blijft er nog maar weinig brandstof over voor onvoorziene omstandigheden.

Voordat we de daling gaan inzetten moeten we dus wel zeker weten dat we op onze bestemming kunnen landen of in geval van onvoorziene tegenslag kunnen uitwijken naar de luchthaven Brazzaville. Uiteindelijk krijgen we met veel gekraak door het onweer toch contact met de verkeersleiding van Kinshasa. Het veld is open en Brazza ook. Wel staat er onweer vlakbij het vliegveld, meldt de verkeersleider. Al laverend tussen het onweer bereiden we ons voor op de nadering en landing.

Ik vlieg deze trip samen met Willem, mijn collega-gezagvoerder. Het is zijn beurt om te landen. We vliegen deze vlucht met twee gezagvoerders, want het is mijn taak als route-instructeur om Willem wegwijs te maken in de procedures van Air Zaire. Ik vloog de heenreis en maakte de landing op Bangui. Op de terugvlucht is het dus zijn beurt om de kist te besturen.

Het onweer omsluit het vliegveld N'djili-Kinshasa bijna volledig. Aan het einde van de daling, vlak voor we de nadering voor Kinshasa inzetten, is Brazzaville nog goed zichtbaar, vlakbij aan de andere kant van de Zaire-rivier. We zien veel bliksemactiviteit vlak voor de stad. De verlichte stad is voor de helft nog zichtbaar, verlichte huizen en straten in de donkere nacht. Boven de andere helft hangt een onweersbui, om de twee seconden fel oplichtend door bliksemontladingen.

Maar halverwege de daling, op 20.000 voet, zien we ineens niets meer. Brazzaville, de uitwijkvluchthaven heeft een complete elektriciteitsstoring door blikseminslag in de (enige) energiecentrale, dus daardoor volledige stroomuitval, blijkt later. Op het vliegveld van Brazza werken nu ook de verlichting en de navigatiebakens niet meer...

Uitwijken naar Brazzaville is dus niet meer mogelijk. En na het

inzetten van de daalvlucht is de optie van uitwijken naar Luanda ook niet meer mogelijk. Hoe dan ook, we moeten landen op vliegveld Kinshasa.

Als we Kinshasa naderen en ons voorbereiden op de landing op baan 24 in westelijke richting met hulp van een ILS-nadering, gebeurt nou net precies wat we niet willen. Een onweerswolk drijft vanaf de heuvel in zeer rap tempo het dal van de Zaire-rivier in.

We proberen de nadering te maken, maar op de weerradar zien we dat het te riskant is. De 'pit' van de onweerswolk hangt precies boven het buitenste baken, de 'outer-marker'. We moeten de nadering afbreken naar rechts, richting rivier. Daarvandaan vliegen we een 'omvliegprocedure' om voor de tegenovergestelde baan te komen. Brandstof om een uurtje te 'houden', wachten, hebben we niet meer. De gehele doorstart en omvliegprocedure duurt bij elkaar circa tien minuten. Het onweer bereikt in die korte tijd ook de tegenovergestelde runway. Na twee keer een doorstart te hebben moeten maken, landen we uiteindelijk op vliegveld N'djili-Kinshasa met nog wat laatste druppeltjes kerosine in de tanks.

Vermoedelijk is deze nacht het moment geweest waarin we ons levensinkomen hebben verdiend. We zijn uiteindelijk wel geland, maar vraag niet hoe. Terwijl ik dit schrijf zie ik de gebeurtenissen van die nacht zich als een film voor mijn geest opnieuw afspelen, zoals ik die in mijn dromen, neen, nachtmerries, soms ook terugzie.

Als ik Willem soms nog op onze reünies tegenkom zeggen we altijd: 'Toen hebben we de klus geklaard, wij gaan door tot honderd jaar, want onze lieve Heer heeft nog plannen met ons.'

In een later hoofdstuk volgt meer over het vliegen in Zaire.

Tsja, verkeersvliegen is toch niet altijd 'appeltje-eitje' ...



Crew 1977, samen met captain Wout Bokstijn, de instructeur uit SIMULATOR.

COMPANY	REQ.	CREW	DTD TCS / STA ULI DCS	ATD TCS/ATA TCS	PAYLOAD
CAN-REL	HBJ	Patterson	1630	1815	Rice 15000
J C A	915	Glenn	1645	1830	Beans, formula 2 14074
J C A	676	Gossman	1700	1845	Beans, formula 2 14074
J C A	679	Cutler	1715	1900	Beans, formula 2 14074
TSAVIA	TRB	Polly	1745 1	1930	(No landing, holding, bomber)
TSAVIA	TRD	Roccroft	1800	1945	Meat, Nathan food 9385
TSAVIA	TRB	Jensen	1815	2000	Salt 8500
TSAVIA	TRB	Evensen	1830	2015	Meat 7800
CAN-REL	HBJ	Patterson	2115	2300	Rice 15850
J C A	915	Glenn	2130	2315	Blackeye beans 14074
J C A	676	Gossman	2145	2330	Blackeye beans 14074
J C A	679	Cutler	2200	2345	Beans, formula 2 14074
TSAVIA	TRB	Polly	2230	0015	Medicine, meat 9540
TSAVIA	TRD	Roccroft	2245	0030	Milk powder 10100
TSAVIA	TRB	Jensen	2300	0045	Salt 9200
CAN-REL	HBJ	Patterson	0200	0345	TRB Milk powder 8510
J C A	915	Glenn	0200	0345	
J C A	676	Gossman	0200	0345	(No 3rd shuttle, delayed)
J C A	679	Cutler	0200	0345	holding for bomber)
<u>Proposed schedule March 26, 1969</u>					
CAN-REL	HBJ		1630	1815	
J C A	679		1645	1830	
J C A	676		1700	1845	
J C A	915		1715	1900	

Indelings-
schema van
de dag dat
captain
Polly bijna
werd neer-
geschoten in
Biafra in
een
Transavia
DC-6.
(Uit:
GEZAGVOER-
DERS VAN
HET EERSTE
UUR)



Democratische Republiek Congo, voorheen Zaïre (Uit: ONTMOETING MET MONA, DE PYGMEE.

PHENOMENON IN THE SKY

BRAWDY VAMPIRE INVESTIGATES

Up 22,000 ft.—And Still Not Near It

What caused a number of television screens in Pembrokeshire to go completely black at about 5 p.m. on Monday?

Were they affected by the strange object which hovered over the county, very high in the sky, for about half an hour before it moved off over other South Wales areas? As far as can be ascertained, there was no other reason for the T.V. black-out, which adds mystery to a most intriguing incident.

It was about 5 p.m. when the first report was received at the Royal Naval Air Station, Brawdy, that there was a luminous object in the sky over Mid-Pembrokeshire. The report came from Mr. Hall of Letterston.

Brawdy had a look and, sure enough, there was the object, spherical, shining brightly and apparently stationary high over Haverfordwest. At 5.10 p.m. Comdr. E. M. Brown, Commander Flying at Brawdy, took off in a Vampire jet to investigate.

He went up 22,000 feet—and the object seemed as far away as ever! It was estimated that it must have been about 70,000 feet up.

As it was getting dark, Comdr. Brown had to call off his investigation without identifying the object.

SCORES OF REPORTS

Meanwhile, the sphere was moving away slowly. As it did so, reports concerning it were being made by eyewitnesses from all over South Wales.

What was it? The experts are still scratching their heads.

It might have been the smoke from some sort of explosion but nothing which could have caused that has been reported from Aberporth experimental station or elsewhere.

It might have been a balloon or similar sort of object which universities sometimes send up to investigate cosmic rays etc.

It might have been a "Mother of Pearl cloud"—a phenomenon which is known to the meteorological world although it is not very well authenticated.

It might have been a flying saucer, but that depends on whether you believe in that sort of thing.

NOT A MET BALLOON

A daily newspaper reported that a jet pilot from Pembrey had investigated the phenomenon and had reported that it was the sun's rays playing tricks with a partly deflated meteorological balloon. In fact, no aircraft went up from Pembrey.

And Comdr. Brown, an officer of great experience, is practically certain it was not a met. balloon.

Fenomenen in de lucht.
(Uit: UFO)



LINKS: Met drie stewardessen in de cockpit van de Boeing 737 tijdens een wet lease voor Saudi Arab Airlines, winter 1977.



BOVEN: De cockpit van de Caravelle.

LINKSONDER: De cockpit van de B-757.



RECHTSONDER: De cockpit van een Dakota (Uit: MOONLIGHT CRUISE).



Frogfoot SU-25 (Uit: BLOEDDIAMANTEN).



Challenger 650 Business Jet (Uit: BLOEDDIAMANTEN).

RECHTERPAGINA: BOWEN: Boeing 767#300 (Uit: THUISVLUCHT en uit: EMERGENCY DESCENT).

RECHTS: De kaart van Cuba (Uit: EMERGENCY DESCENT).