Puberen in de lucht

Belevenissen van een vliegende pionier

Colofon

ISBN: 978 90 8954 647 0
1e druk 2014
© 2014, Henk Nijdam

Exemplaren zijn te bestellen via de boekhandel
of rechtstreeks bij de uitgeverij:
Uitgeverij Elikser
Ossekop 4
8911 LE Leeuwarden
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.

Puberen in de lucht

Belevenissen van een vliegende pionier

Henk Nijdam

Elikser
UITGEVERIJ

INHOUD

Voorwoord 9
Ter oriëntatie 11
Het begin 17
Fokker F 8 19

Op eigen benen leren staan en gaan 20
Sollicitatie 20
Vooropleiding 24
Rijksopleiding voor Verkeersvliegers 26

Intermezzo 35
Nederlandse Spoorwegen 35
Luchtstrijdkrachten 38
Afzwaaien 40

De draad weer oppakken 41
Rijksluchtvaartschool 41
Ongelukken 45
Mijn eerste passagier 51

Het echte werk? 52
KLM 52
Nederlands-Indië 53
Nasleepje? 59
Incidenten 59
Vluchtverstoring 60
Sloopwerk 62
Nou Tabeh dan 62
Terug in Nederland 63
Murphy op onze hielen 65
UNO-charter (Verslag van Herman Bolte) 67
Vader worden 73
Klein worden 73
Koosjer (of niet?) 74

Volwassen worden 76
Tussenbalans 76
Het gordijn gaat op 77
Stom geluk is ook geluk 79
Convair 240 en 340 80
Veilig proberen 84
Slecht voorbeeld 86

Het echte werk! 88
Kijkje in de keuken 88
De ‘Brein’-fase 94
Alles kan fout gaan 95
Verbindingen 96
Navigeren 98

Drukke tijden, nieuwe taken 105
Buitenlandse vliegers worden KLM-ers 106
Zoeken naar nieuwe mogelijkheden 107
Doorgaan met proberen 109
Wat vliegt, zal ook moeten landen 109
Landingslimieten 111

Aanvangsgestuntel 114
‘Talk Down’-nadering 115
Vierbander 115
Zijstapjes 116
Rembrandtjaar 1956 117
Motorpech-ech–ech 118
Zenuwen aan boord 120
Regeringsdakota 121

Veranderende tijden 122
Open Vizier 123
Externe strubbelingen 123
Vlootvernieuwing 124
Resonantie 125
De cirkel is rond 126
Douglas DC 8 126
Carrière? 128

Passagiers 129
Schroefje 129
Aga Khan III 129
Witte knokkels 131
Ketain 132
Ingenieurs? 133
Sjah-in-Sjah en Soraja 133
Molukse passagiers 134
Babyvluchten 135

Zijstappen 137
Nevenfunctie 137
Studie 137
De klap 139
Betrokkene 140
Van eigenbouw en bierkaai 142
Gewoon doorgaan 144

Het sluitstuk 145
Flight Management en zo 147

Seks 149
Marietje 149
Baas in eigen kist 150
Feestje bouwen 151

Tijd van gaan 154
Laatste vlucht 154
Nachtkaars 155
Nieuw werk 155
Het Zwaard van Damokles 156
Het eeuwige dilemma 158
Pensioen 159

Verantwoording 161

NVDK's
NVDK 1 Aanmelding 163
NVDK 2 Contract aankoop DC 2-vliegtuigen 172
NVDK 3 Rapport Limieten 175
NVDK 4 Rapport harde landing te Eelde 191

Voorwoord

Puberen in de lucht is een prachtig tijdsdocument. Het geeft op basis van persoonlijke ervaringen een fascinerende inkijk in een cruciale periode van de luchtvaart: de periode waarin de luchtvaart volwassen werd en waarin het fundament werd gelegd waarop het huidige hoge veiligheidsniveau staat.
Het boek komt ook op tijd. Enerzijds omdat de schrijver een der laatsten, zo niet de laatste, der Mohikanen is. Anderzijds omdat juist nu, in een tijd waarin we veiligheid belangrijker lijken te vinden dan ooit, het besef begint te verdwijnen dat luchtvaart niet vanzelf veilig is. Veiligheid is niet het automatische resultaat van moderne techniek en waterdichte procedures. Het is het resultaat van de nimmer aflatende inspanningen van individuen, die proberen er het beste van te maken in een kwetsbare en onvoorspelbare omgeving. En die niet te beroerd zijn daarbij hoge eisen aan zichzelf te stellen.
Deze persoonlijke terugblik laat zien dat er vanaf het eerste begin spanning zat tussen veiligheid en kosten. Daar is niets mis mee. Een dienst kan alleen geleverd worden als hij betaalbaar is. Zowel voor de individuele burger als voor de samenleving als geheel. De uitdaging is te komen tot een goede balans tussen betaalbaarheid en veiligheid. Het is niet bijzonder dat in de beginfase het leveren van de dienst, en daarmee ook de betaalbaarheid, de meeste aandacht krijgt. Het is immers vaak al heel wat dat het lukt de dienst met enige regelmaat te leveren.
Maar met een betere beheersing van het basisproces dient ook de aandacht voor veiligheid toe te nemen. Puberen in de lucht laat zien dat in de luchtvaart de mensen in de eerste lijn, de doeners, daarbij een cruciale rol hebben gespeeld. En dat die mensen daarbij dankbaar gebruik maakten van inzichten uit andere domeinen. Zoals, in dit persoonlijke verhaal, van processen bij de Nederlandse Spoorwegen. Luchtvaart heeft zich op deze manier steeds verder ontwikkeld. In de pubertijd verongelukten ruim vijftig vliegtuigen per miljoen vluchten. Nu wereldwijd gemiddeld nog één.
Het bijzondere is, dat in de luchtvaart de regels en procedures altijd ter ondersteuning van het handelen dienen. In andere domeinen is vaak in toenemende mate gekozen voor sturing van het handelen. Dus voor beheersing in plaats van ondersteuning. Dat werkt aanvankelijk goed, maar draagt de neiging tot ongeremde groei van regels in zich. Die worden daarmee onwerkbaar of gaan zelfs averechts werken. Vanuit diverse domeinen wordt dan ook op dit moment gekeken naar de manier waarop de processen in de luchtvaart worden geregeld.
Kortom, de burgerluchtvaart is volwassen geworden en heeft nu zelf wat te melden. Mijn eigen carrière in de luchtvaart begon toen die van de schrijver eindigde. We overlappen elkaar ongeveer zes jaar. Helaas hebben we nooit samen gevlogen, maar als professional en als burger ben ik de schrijver dubbel dankbaar. Ten eerste vanwege zijn bijdrage aan de ontwikkeling van de luchtvaart, ten tweede omdat hij de moeite heeft genomen daar een meeslepend verhaal over te vertellen.

Voorjaar 2014,
Benno Baksteen
Voormalig KLM-gezagvoerder
Voorzitter Dutch Expert Group Aviation Safety

Ter oriëntatie

Dit boek tracht de periode van vlak vóór de Tweede Wereldoorlog tot na mijn pensionering in 1976 te beschrijven, een tijd waarin de verkeersluchtvaart zich ontwikkelde van de kinderschoenen tot een volwassen bedrijfstak die mondiaal opererend niet meer weg te denken is uit onze samenleving.
Die periode kenmerkte zich aanvankelijk door een grote groep werkers die, verspreid over de hele wereld, in een ongekende eensgezindheid samen- of althans in dezelfde richting werkten om deze 'klus te klaren'.
Die 'klus' was de taak om van een noodlijdende luchtvaart in al haar vertakkingen een rationeel werkende bedrijfstak te maken.
Het boek gaat dus niet over mij persoonlijk, ofschoon ik het alleen maar kan verwoorden vanuit mijn eigen ervaringen gedurende die periode. Mijn rol daarbij is ook niet van bijzondere betekenis geweest; ik was een van de velen die geprobeerd hebben om een steentje bij te dragen aan dat proces.
Die 'velen' waren eigenlijk allen die meedachten over oplossingen voor de problemen waarvoor wij stonden. Vaak ging dat om kleine dingen, invallen, waarover je met elkaar sprak en die, vaak op een niet te traceren wijze, een positief gevolg kregen. Maar even vaak waren het veelomvattende en belangrijke zaken, die ons vak direct aangingen. Zo was er bijvoorbeeld geen enkel geschrift waarin de essentie van onze vakbekwaamheid als vlieger, net zo min als een analyse daarvan, voorkwam. Na het behalen van je brevet was je vlieger en werd je geacht alles daarover te weten. Maar je brevet betekende alleen maar dat je voor de theorie en je praktische proeven bij goed weer geslaagd was. De theorie bestond uit kennis van de constructie van het vliegtuig en zijn onderdelen maar helaas bevatte die maar bijzonder weinig noch over de manier waarop we ons vak moesten uitoefenen, noch over de aard van de beslissingen die we zouden tegenkomen.
Veel, zo niet alle 'meedenkers' zijn verdwenen in de anonimiteit van de grote massa maar zij vormden met z'n allen wel een heel belangrijke stimulans voor die ontwikkeling.
Van de allergrootste betekenis is daarbij wel geweest de wijze waarop de echte pioniers, zoals de oprichter en eerste president-directeur van de KLM Albert Plesman, het voorbereidende organisatorische werk al hadden gedaan. Als geen ander zag Plesman al vóór de oprichting van de KLM in dat de civiele luchtvaart zich op internationaal, of beter nog, op mondiaal niveau zou afspelen en dat er organen moesten komen om dat te bewerkstelligen.
Die organen ontstonden op twee niveaus, het gouvernementele, dus tussen de regeringen, en het bedrijfsmatige, dus tussen de bestaande maatschappijen.
De Commission Internationale de Navigation Aérienne (C.I.N.A.) bestond al sinds 1903, dus vóór de oprichting van de KLM, en regelde het luchtvaartverkeer tussen vele landen.
Daarnaast kwam er een internationale organisatie van de luchtvaartmaatschappijen tot stand, de International Air Traffic Association (I.A.T.A.).
Na de Tweede Wereldoorlog veranderde de C.I.N.A. in de I.C.A.O., de International

Civil Aviation Organization. De I.C.A.O. had de immense taak om de nationale voorschriften te homogeniseren en internationaal toepasbaar te maken. Op alle mogelijke gebieden is dat gebeurd en dat proces gaat nog steeds door ten aanzien van alle nieuwe ontwikkelingen en inzichten die zich in de luchtvaart nog lange tijd of zelfs blijvend zullen voordoen. Het is belangrijk om deze organisatorische achtergrond steeds voor ogen te houden teneinde te begrijpen waar alle veranderingen uiteindelijk een wettelijke plaats zouden krijgen.
De I.A.T.A. zorgde ervoor dat alle luchtvaartmaatschappijen zich bogen over hun gemeenschappelijke belangen en problemen en dat had ook tot gevolg dat er een gezonde samenwerking ontstond, zowel technisch als vliegtechnisch.
Na de oorlog kwam daar noodzakelijkerwijs nog een derde overkoepelende organisatie van de nationale verenigingen van verkeersvliegers bij, de International Federation of Airline Pilots Associations (I.F.A.L.P.A.), omdat de sociale omstandigheden een belangrijke plaats in die ontwikkeling gingen innemen. Te denken valt aan de werk- en rusttijden, de veiligheidsaspecten en de vaak heel verschillende werkomstandigheden bij de maatschappijen.
Ik heb het grote voorrecht gehad om als vlieger, maar ook via zijstappen naar nevenfuncties, volop deel te mogen hebben aan dit proces en ik denk nog dagelijks, met grote voldoening, terug aan al hetgeen in deze tijd tot stand is gekomen.
Met opzet heb ik zo weinig mogelijk namen genoemd omdat vooral het begin zich kenmerkte door misvattingen en een groot gebrek aan kennis en ‘het maar proberen’ door mensen die het ook niet beter wisten. Ik wil absoluut geen opsomming van al onze blunders maken maar wel duidelijk aangeven dat het om een massaal en mondiaal streven ging dat uiteindelijk uitmondde in het beoogde resultaat waarop we allen trots kunnen zijn.
Het is onvermijdelijk dat in dit overzicht elementen voorkomen die diep ingaan op technische en vliegtechnische onderwerpen, of elementen die niet voor iedereen interessant zijn. Om de leesbaarheid niet al te veel aan te tasten zijn die specifieke onderwerpen opgenomen in het deel: ‘Naadjes van de kous’ afgekort NVDK, een verzameling bijlagen bestemd voor de nieuwsgierigen. Wanneer dit voorkomt, is dit in de tekst aangegeven als NVDK, gevolgd door een nummer.
Van veel kanten is op mij ingepraat om mijn verhaal op schrift te stellen en het heeft lang geduurd voordat ik de moed had verzameld om eraan te beginnen. Nu het zover is en het boek voor mij ligt, voel ik dat als een afronding van een leven vol avontuur en spanning, dat mij een intense voldoening heeft gebracht.
Bij het samenstellen van dit boek heb ik veel steun en hulp gehad, vooral bij het verzamelen van de illustraties. Ik wil hier mijn dank uitspreken aan al diegenen die daaraan deel hadden.
In de eerste plaats geldt dat mijn kinderen, Henk en Hanneke, en mijn lieve vriendin Amy Daugherty, die mij allen voortdurend hebben gestimuleerd om dit boek te schrijven.
Daarnaast ben ik veel dank verschuldigd aan, intussen mijn vriend, Ir. Martin Laamers, die mijn hele boek zorgvuldig en kritisch heeft doorgenomen. Zijn positieve kritiek heeft mijn ogen geopend voor aspecten die ik niet of onvolledig kende maar die van essentiële betekenis bleken. Nooit te oud om wat te leren!
Het bijeenbrengen van de nodig geachte illustraties bleek een probleem, vooral omdat oude, voldoende duidelijke foto’s van vroegere instrumentpanelen niet eenvoudig te krij-

gen waren. Met behulp van Studio Milou Ket en de fotoarchieven van Henk van den Os (Aviodrome), Herma Flipsen (Op de Bok), Berend Jan Floor (Air online) en Paul van den Berg (Dutch Dakota Association) is dit alles toch nog gelukt.

Haarlem, mei 2014

Tussen het borreltje vooraf en het sigaretje toe
ligt het tuintje van verlangen, van wel en wee en van taboe.
Ik zou er zo graag met jullie eventjes naar binnen willen gaan
om bij de bloemetjes van de herinnering even stil te blijven staan
Even snuiven, even kijken, even denken aan voorheen
Met een knipoog naar jezelf en naar alles en iedereen
En met de mantel van de liefde dekken we alles dan weer toe
van dat borreltje vooraf
dat borreltje vooraf...

nou vooruit, nog één borreltje vooraf
tot het sigaretje toe.

Het begin

In de crisisjaren (1930 e.v.) werd het vliegveld Eelde aangelegd. Voor Noord-Nederland was dat een belangrijk gebeuren omdat hiervan een sterke stimulans voor de economische ontwikkeling werd verwacht. Noord-Nederland was naar verhouding arm. In Friesland had, behalve in Het Bildt, de veeteelt de overhand; in Groningen was dat de landbouw. Daar waren het de grote boeren, de aardappelmeel- en strokartonfabrieken waarop de economie dreef. Het grootste deel van de bevolking bestond echter uit arbeiders, die veelal een armoedig en vooral een afhankelijk en vaak onzeker bestaan leidden. Dit resulteerde onder de arbeiders in een sterke drang naar het socialisme en het communisme, waarvan het dorp Beerta een centrum werd. Wij woonden toen in Winschoten, waar mijn vader wegopzichter bij de Nederlandse Spoorwegen was. Hij was belast met het onderhoud van de spoorbaan Groningen – Nieuweschans inclusief alle daarbij behorende stations- en andere gebouwen, zoals wachtposten, seinhuizen en werkplaatsen. In 1932 werd hij overgeplaatst naar Sneek in Friesland. De crisisperiode was bepalend voor zijn sociale betrokkenheid, in het bijzonder toen hij opdracht kreeg om per einde van de maand 50 procent van zijn personeel te ontslaan. Hij zocht voor al het ontslagen personeel ander werk en dat lukte in die tijd nog, zij het tijdelijk. De maatschappelijke betrokkenheid van mijn ouders bleef een deel van hun leven.
Op de Rijks H.B.S. in Sneek, waar ik toen leerling was, werd uiteraard aan alle aspecten van deze crisis, vooral ten aanzien van het noorden, aandacht besteed en zo werd in 1937 een excursie naar Eelde georganiseerd waarbij ook rondvluchten mogelijk zouden zijn voor 10 gulden. Van mijn ouders mocht ik daaraan deelnemen.
Die rondvlucht was bepalend voor mijn verdere leven. Ik veroverde het voorste stoeltje in de Fokker F8, waarvan de motoren op de vleugels waren geplaatst in plaats van eronder zoals bij de overige Fokkers. Er was geen deur tussen de cabine en de cockpit en vanaf dat plekje kon ik alles zien wat daar voorin gebeurde en dat was ook het enige dat ik heb gezien die dag! Voor niets anders had ik aandacht of oog en ik kwam thuis, totaal bezeten van al mijn ervaringen.

Fokker F8 op Eelde.

Op 26 april 1937 werd de stad Guernica gebombardeerd tijdens de Spaanse Burgeroorlog, hetgeen alom tot verontwaardiging leidde. Hier werden immers burgers aangevallen op een niet acceptabele manier. Mijn ouders deelden volop in die algemene verontwaardiging daarover en toen ik dan ook thuis enthousiast vertelde dat ik vlieger wilde worden, barstte de bom.

Mijn moeder ging zachtjes zitten huilen en zei: "Kind, heb ik je daarvoor grootgebracht?" Mijn vader ontstak in een woedende verontwaardiging met de uitbarsting: "Lafaard, bommen op weerloze mensen gooien, kun je wel?! Nooit van mijn leven!" En daarmee was de discussie gesloten, definitief voor mijn vader; voorlopig voor mij. Geen enkel argument kon daarin verandering brengen en zo ontstond een verwijdering van mijn vader op het punt van mijn beroepskeuze. Dat duurde tot na mijn eindexamen in juli 1939, maar intussen vroeg ik wel een aanmeldingsformulier aan (zie NVDK 1).
Na mijn slagen kwamen er natuurlijk de bezoeken en felicitaties. Een van de bezoekers was een vriend van mijn vader, Jan Snijder. Jan was regionaal hoofd van de S.H.V. (Steenkolen Handels Vereniging) en een op en top zakenman. Hij had van de N.S. de locomotievenloods in Sneek gehuurd; een ideale plaats voor de opslag van alle soorten kolen. Mijn vader beheerde als opzichter van Weg en Werken bij de N.S. ook alle gebouwen van de N.S. op zijn baanvak en had die in onderhoud. Zo kwam hij in contact met Jan.
Op een bepaald moment vroeg Jan: "En wat ga je nu doen, Henk?" Mijn antwoord was: "Ik wil gaan vliegen." De reactie van mijn vader was voorspelbaar: "Daar moeten we eerst nog eens uitgebreid over praten."
"Dat gaat niet meer, vader," zei ik, "want de inschrijving sluit vandaag en ik wil graag morgenochtend met de eerste trein naar Amsterdam om het nog mondeling te proberen. Dit is mijn laatste kans."

Geen wonder dat dit vliegtuig de spotnaam 'Kikker' kreeg.

De reactie van Jan was niet alleen snel maar ook fel: “Hoe lang wil je dat al?” “O, een paar jaar al maar het is onbespreekbaar met mijn vader”, antwoordde ik.
En toen sprak Jan mijn vader aan met “Wie ben jij eigenlijk wel dat je jouw zoon wilt beletten om een vak naar zijn zin te kiezen en waar haal jij de morele moed vandaan om dat jarenlang vol te houden?”
Mijn vader viel stil, stond toen op uit zijn stoel en liep de kamer uit. Even later kwam hij terug met het reisboekje, dat elk personeelslid van de N.S. jaarlijks ontving, met 24 blanco coupons voor een enkele reis naar keuze, gaf dat aan mij en zei: “Ik heb er een aantal van getekend waarmee je je wel kunt redden. Succes.”

Fokker F8

De Fokker F8 werd gebouwd als voorloper van de Fokker F22 en F36, twee grotere vliegtuigen die in de ontwerpfase waren. Om de inbouw van de motoren aan de vleugel te beproeven, werd dat eerst bij de F8 uitgeprobeerd en met succes. Later werd het vliegtuig overgedragen aan KLM-AEROCARTO, een dochterbedrijf van de KLM in Rotterdam. De reden was voornamelijk dat het gezichtsveld niet werd belemmerd door de motoren. De registratie werd toen veranderd in PH-OTO. Bij de Duitse inval op 10 mei 1940 werd ook het vliegveld Waalhaven in Rotterdam gebombardeerd en daarbij ging het vliegtuig verloren.

Op eigen benen leren staan en gaan

Sollicitatie

De volgende ochtend nam ik de trein van 06.00 uur naar Stavoren, de aansluitende boot naar Enkhuizen en de aansluitende trein naar Amsterdam C.S. Daar vandaan liep ik naar de Prins Hendrikkade 189. Aan de grote poort belde ik en deze werd opengedaan door een portier. Ik vertelde hem waarvoor ik kwam en hij zei dat de commissie in vergadering bijeen was en dat hij zou vragen of ik kon worden ontvangen. Ik mocht hem volgen. Net toen ik mijn donkerblauwe kostuum stond af te kloppen met mijn hoofd naar beneden, kwam er een mijnheer naar mij toe, tikte mijn kin omhoog en zei: "Kop op, jongen, anders kom je niet ver in het leven. Kom maar mee." Dat was mijn eerste kennismaking met Albert Plesman.
Ik werd binnengelaten in een imposante vergaderzaal, waarin aan een U-vormige tafel een even imposante groep heren was gezeten, velen met formidabele snorren want dat was in die tijd een statussymbool. Ik stond wat verloren in het midden van dat hoefijzer en men begon met vragen. Waarom ik zo laat was. Ik beantwoordde dat naar waarheid, waarop Plesman plotseling vroeg of ik al was gekeurd en of ik daarvoor in de gelegenheid was. Ik vertelde dat ik bij een tante in IJmuiden logeerde en dat ik reisfaciliteiten bij mij had.
Plesman zei toen dat hij een afspraak zou maken voor de volgende ochtend in het Vliegmedisch Centrum in Soesterberg voor een keuring en aansluitend in het Psychotechnisch Instituut te Utrecht (Witte Vrouwensingel) voor een psychotechnisch onderzoek. Daarna kon ik naar huis gaan en ik zou daar bericht krijgen. Ik heb de heren bedankt en ben vertrokken.
De keuring verliep probleemloos maar het psychotechnisch onderzoek niet. Het gesprek gaf geen problemen maar daarna moest ik me uitkleden en plaatsnemen op een halfrond podium, langs de rand waarvan een rij stokjes hingen die door elektromagneetjes op hun plaats werden gehouden. Het was de bedoeling dat ik die opving als via een knopje de stroom werd onderbroken, waardoor het stokje viel. Alles ging goed totdat een van de onderzoekers in het Frans zei: "Fais le petit sauter une fois plus pour la joie." Dat deed voor mij de deur dicht en ik zei dat het voor mij genoeg geweest was en dat ze verder hun eigen spelletjes maar moesten spelen. Ik kleedde me aan en vertrok. Eenmaal buiten sloeg de twijfel toe. Had ik wel juist gehandeld? Wat zou de consequentie zijn voor het rapport dat zij moesten opmaken?
Jaren later heb ik het antwoord op deze vragen gekregen toen ik mijn rapport onder ogen kreeg: er was niet op gereageerd.