

Twin Peek

De 46 vliegjaren van Chris Peek

Chris Peek vloog Bristol Freighters en de AVRO-Tudors, Dakota's, 707's en DC-8-en. Maar sinds een paar maanden instrueert Chris op zijn eigen twin, een Piper Seminole. Twin training voor rookies: een nieuwe uitdaging, op z'n zeventigste. Een hele leeftijd voor een actief vlieger. Maar wie zou dat desondanks beter kunnen dan 'Twin Peek', die in zijn carrière meer dan tien echte (zuiger)motorstoringen meemaakte?

Vijfenvestig jaar totaal. Eenenveertig jaar als gezagvoerder. Dik 23.000 uur als gezagvoerder en bijna 25.000 uur totaal, grotendeels viermotorig. Dat levert dikke logboeken vol vluchten op. Zo'n carrière kun je alleen maar beschrijven aan de hand van flarden, flitsen en anekdotes.

Chris, hoe is het allemaal begonnen?

"Na de luchtmacht in 1956 was de vliegermarkt heel kaal, nog kaler dan vandaag. Daarom besloot ik m'n burgerpapieren in Engeland te halen. Helemaal in m'n eentje, op een kamertje. Blokken. Maar werk was er daarna wel. Eind jaren vijftig vloog ik al met Bristol Freighters over het Kanaal. In een half uurtje naar Calais met drie auto's, plus de inzittenden. Soms maakten we zo'n trip acht keer per dag. Meestal had je een oude RAF-veteraan als captain. Makkelijk, want die kerels deden het liefst alles alleen. De co was manusje van alles, navigator, captain wakker houden etc. Ik

mocht bijvoorbeeld de koeien bij mekaar drijven, als we die eens een keer moesten vervoeren. Niet echt een uitdaging en dus geen wonder dat ik naar de Tudor of de DC-4 die dezelfde maatschappij ook exploiteerde, wilde overstappen.

Dat ging overigens heel simpel: de theorie deed je helemaal in je eentje bij het ministerie in Londen, en als je er klaar voor was vroeg je bij de company een praktijkexamen op het gewenste toestel aan. Mijn checkflight voor de Freighter betrof bijvoorbeeld een normale vlucht waarop we toevallig enorme hoeveelheden sla vervoerden. De captain ging even naar achteren en een paar seconden later viel één motor volledig uit. Klunk. Knal. Stond opeens helemaal stil. Het leek een oefening, maar het was bittere ernst. Bij de schuiver die het toestel daarop maakte werd de captain in het gangpad volledig onder de kroppen sla bedolven. Ik landde het toestel vervolgens helemaal alleen op één motor, me afvragend waar die captain toch gebleven was. Toen

we 'm uiteindelijk met zes man uit de sla gegraven hadden, waren z'n eerste woorden: "Netjes gedaan, je bent geslaagd."

En die Tudors? Dat was toch een heel ander slag? Viermotorig watergekoeld en zo?

"Ja, dat was meteen weer heel iets anders. Opeens vloog ik stretches van twaalf uur, de halve wereld rond. Raketten moesten we naar Australië vliegen. Topgeheim, destijds. We mochten het toestel tijdens de hele vlucht niet verlaten. Alleen de bwk kroop even naar buiten om te tanken. Ik weet nu nog steeds niet wat erachter stak, maar heb wel ongelooflijk veel ervaring opgedaan. De raketten werden vervoerd in opdracht van het Ministerie van Defensie. Van Stansted naar Adelaide. Lange mooie vluchten via Ceylon en de Cocos-eilanden. Ook was er op dat moment werk op de DC-4's die Air Charter Ltd ook had. Zo heb ik nog de nadagen van de Berlijnse Airlift meegemaakt. We vlogen in lange slierten cargokisten van Hamburg naar Berlijn. Met soms maar drie mijl ertussen. Je kon mekaar zien zitten. Zeer nerveurend allemaal, maar Nederland begon toch weer te trekken. Opeens zat ik weer in Rotterdam. Een bedrijf met de naam Euravia vloog met Engels geregistreerde DC-4's vanaf Rotterdam. Daar werd ik aangenomen. Dat feit maakt me trouwens de oudste actieve gebruiker van Vliegveld Rotterdam! Van 1957 tot heden, 2003 vrijwel onafgebroken. Ja, dat veld ken ik intussen wel.

En, anekdotes?

"Ach, elke bladzij van mijn log-



Chris en twin-trainee Marguerite Moquette voor Chris' Seminole.

boek vertelt wel een verhaal. Voorlopig ben ik te druk met mijn twin-instructie, maar ik ga het allemaal nog eens opschrijven. Een voorproefje? Wat piloten altijd leuk vinden zijn de malle gevallen, het improviseren. Zo hadden we een keer een kapotte startmotor op de nummer drie van een DC-4. Ik kwam op het idee een snelle run te maken op drie motoren, de kapotte motor te laten opstarten door de aanblazing, om dan terug te taxiën en de passagiers met één draaiende motor in te laten stappen. Dat kun je je nu niet meer voorstellen. Maar het werkte, en iedereen vond het prachtig. Die zuigermotoren bleven een zwak punt. Zo herinner ik me een vlucht met vijftientig Amerikaanse onderwijzeressen naar het Heilige Land. We strandden in Cairo met een kapotte vaanstandpomp. Toen heb ik persoonlijk

zo'n ding van een Dakota-wrak gesloopt! Die Dakota's lagen daar nog bij bossen weg te roesten, want die hadden de Israëli's even tevoren flink beschadigd, laten we maar zeggen. Jammer alleen dat de bwk zo tevreden was met ons werk, dat hij die nieuwe vaanstandmotor even boven Frankfurt wilde testen. Werkte perfect. Alleen iets té perfect. De prop wilde niet meer uit de vaanstand. Ach, dat soort ervaringen, het komt me nog dagelijks van pas, weet je.

Geweldig, meer anekdotes graag! Chris hoeft niet lang te zoeken. Zijn vinger stopt bij een fraai gekalligrafeerde regel in zijn vergeelde logboek. "Eens kijken, hier, in '59 vloog ik DC-4's voor Belgian International Airlines System. Mekka-vluchten, van Teheran naar Djeddah. Dat was

me ook iets. Die vluchten deed ik helemaal alleen, als co. Voor Starways Liverpool vloog ik DC-4's van Kopenhagen naar Athene. De captain bleek geen morse te kennen en kon dus geen bakens identificeren! Daarom kroop hij na de start ergens achterin weg en kon ik het alleen opknappen. Vlucht na vlucht! Onvoorstelbaar, als je het nu bedenkt. Maar dat hield ook weer op, waarom weet ik niet meer. Opeens was ik waarachtig drie maanden werkloos. Tot in Rotterdam een zekere Jan van der Tooren twee Dakota's kocht. Standplaats natuurlijk PARD, nu heet dat EHRD (ICAO code 16hoven). Ik had prompt mijn eigen toestel. En geen dag vrij meer...

Fairways, dat behoeft verklaring Fairways was concurrent van Martins Air Charter. Vriendschap-

pelijk hoor, want als Martinair een captain nodig had werd ik uitgeleend. Een interessante tijd, opkomst van de chartervakanties. Wij vlogen elk weekend op Palma, zeer prijsbewust. Geen tussenlandingen en hoog vliegen. De passagiers zaten wel eens naar adem te snakken. Wij mochten legaal naar 10.000 ft en dat zonder drukkabine. De cabine wilde wel eens morren: "De meneer op rij zoveel begint blauw te worden."

Ook vlogen we sleepbootbemanningen voor Leen Smit, met veel bier achterin. Het toestel ging steeds meer op zijn staart liggen want daar waren de toiletten. Maar ik had in Engeland een truc geleerd: een rubber slang van de toilet door een deurtje in de staart en dan naar buiten. Het regende even geel en de toilet was leeg.



Chris weet het zelf niet meer: waarschijnlijk de Tudor, gezien de viervoudige gasfabriek.

Schreiner Airways
Maar aan alle fratsen komt een eind en daarna kwam een heel gelukkige tijd: Schreiner. Daar denk ik nog steeds met ontzettend veel plezier aan terug. Ik heb daar ook een heerlijke vrouw ontmoet: Dolly, en ik ben nog steeds dolgelukkig met haar. Schreiner was daarom voor mij erg romantisch. Ze was een KLM-cabinebaasje met 4.000 uur. Ja, want bij de KLM was je na je achtentwintigste te oud voor het vak! Nou Schreiner blij, want die beschikte zodoende over zeer ervaren cabinepersoneel. Maf van de KLM, als je erbij nadenkt. Ik werd aangenomen onder één bepaalde voorwaarde: ook Dakota vliegen. Ik was er aardig los op. Lange zware stretches, zonder nightstop. Terug, zonder lading, een kortere route via Taman Rasset. Uren boven de Sahara, geen of weinig navigatiemiddelen, alleen een driftsight, waarmee je via een punt op de grond ongeveer je drift en snelheid kon bepalen. Hoog vlogen we, om brandstof te sparen, 14.000 ft met af en toe een slokje zuurstof. Ik vloog ook Friendships, ondermeer als subcharter voor Indian Airlines vanuit Delhi naar Bombay, Jamu en Srinigar. Moeilijk, want de bergen zijn daar ruim 22.000 ft hoog met maar een enkele aanvliegroute en geen uitwijkhavens. Landen de ene kant op en starten de andere, staartwind of niet... Maar: een professionele sfeer,

Schreiner. Met goeie mensen en prima toestellen. Ze kochten plotseling drie vrijwel nieuwe DC-7's van Japan Airlines, en daar kon ik meteen op beginnen. Machtige toestellen, met vier keer 2.800 pk Pratt & Whitney's. Daar denk ik nog wel eens aan als ik nu zit te hannesen met die twee keer 180 pk in mijn Seminole. Veel emigrantenverkeer naar Canada deden we, maar ook Singapore en Paramaribo. Lange vluchten. Twaalf uur was geen uitzondering. Hier (hij wijst aan) één keer heb ik zelfs 17:46 uur gehaald! Dat is wel mijn record. Vaak functioneerde ik niet alleen als captain, maar tegelijk als navigator, want de papieren daarvoor had ik intussen ook. Spaarde Schreiner weer een navigator uit. Navigeren is bijna leuker dan vliegen en knap lastig soms. Met de sextant een sterretje pikken. Je had nauwelijks ADF's, laat staan VOR's, alleen een Loran. Maar wel je favoriete sterren, hè? Daar werd je verrekt handig in. Drie keer zo'n ster pakken met intervallen van tien minuten, drie cirkels, en hupla: de doorsnee, dat was je positie. Prachtig werk, prachtig. Soms vloog je op drie verschillende types na elkaar. Ja, Schreiner, daar heb ik nog steeds wat mee. Maar op 31 augustus 1967 was het opeens afgelopen. Waarom, onbegrijpelijk. 'Vanmiddag spoedvergadering'. Wij dachten, ze kopen Caravelles. Mis! Over een

maand staan jullie op straat. De KLM was denk ik blij, maar verder niemand. We vlogen alle kanten op, mijn collega's en ik. Ik kon terecht bij een Duitse charter, Südflug. Met DC-8-en naar de States, Ceylon en Bangkok. Nog een record gevestigd, indertijd: New York-Stuttgart, in vijf uur en vijftwintig minuten. De hele trip met 140 knopen staartwind. Tot Lufthansa de zaak opkocht en we weer op straat stonden. Tja, het draait allemaal om het geld, dat vergeet je wel eens als je aan het vliegen bent. Gelukkig begon Transavia toen net met de Boeing 707, dus daar was ik met mijn 9.000 uur en mijn viermotorige ervaring welkom. De PH-TRF werd dat. Van '68 tot begin jaren tachtig. Heftige concurrentie met Martinair. Maar we wonnen telkens, want die 707's tilden met gemak 45.000 kilo, en de DC-8 nog geen 40.000. Dat waren toch weer twee pallets extra.

Anekdote?

Eén ding zal ik nooit vergeten. We vlogen van Los Angeles naar Amsterdam, hoog op 39.000 voet ten noorden van Groenland richting IJsland, toen boven ons een peervormig aluminium schip verscheen. Balustrade met luiken, duidelijk zichtbaar. De hele crew, copiloot, boordwerktuigkundige, navigator en 189 passagiers hebben het gezien. Twee uur heeft het apparaat boven ons gehangen. Het draaide in een baan om de aarde. Is gerapporteerd via IJsland radar aan het UFO centrum in Parijs. Maar we weten nog steeds niet wat het geweest is. Een Spoetnik? Kan niet. Eigenlijk voelden wij ons niet op ons gemak. Blijft een raadsel. In '83 werd de 707 verkocht. Ik werd op de FLUF overgeleest. FLUF is Amerikaans voor de 737. 'Fat Little Ugly Fucker.' En eerlijk-is-eerlijk, dat heeft me ook nooit kunnen bekoren. Twee Palmaatjes op een dag, dezelfde routes, dezelfde berekeningen, telkens weer. Ik was gewend aan telkens nieuwe uitdagingen, nieuwe rekensommetjes... met de bijbehorende triomf als je het weer eens slim aangepakt had, en een dure refueling had uitgespaard. Over voelen gesproken, nog een anekdote? Ik heb ooit de doodstraf gekregen van Iddid Amin! Had een keer in Uganda niet contant betaald. Kregen we een fax van de minister daar dat daar de doodstraf op stond, ondertekend door Idi zelf. Ging ik de volgende keer

met Traveller Cheques, bleek ook daar de doodstraf op te staan. Gelukkig kon ik bij de Shell-agent thuis slapen en onderduiken, en 's morgens heel snel weg. Toen hebben ze mij maar niet meer op Uganda laten vliegen."

Vlucht in de lichte luchtvaart

Met 57 jaar ben ik gevluht van de FLUF, met wachtgeld. Korte broek gekocht, Nederlandse en Amerikaanse papieren voor de lichte luchtvaart gehaald. Een beetje dankzij Jaqueline Dekker van de RLD. Chris ga toch examineren, je doet het al vijftieng jaar bij Trans, je bent welkom op de Cessna's. Eerlijk gezegd kon ik geen Cessna aanwijzen, maar door samen met andere examinatoren te vliegen (ik vond de meeste knopen-naaiers!) heb ik hier en daar wat opgepikt. Tsjja, en dan zijn we toch in het heden beland. Recent deed ik nog ferrytrips van Cessna Turbo's naar Nairobi en natuurlijk de DDA DC-4 vanuit Johannesburg. Een avontuur blijft het."

Chris zwijgt even. Hij moet wel. Een enorme zeven-vier van KLM komt tergend langzaam over het



Meteoorsprong.

terras dreunen. Chris tuurt het zwaarbeladen toestel na, zoals het met zwaar doorbuigende vleugels wegdavert in de trillende hitte van de hardblauwe zomerhemel. De

metalen jaloezieën van de McDonalds rillen onder het turbine-geweld. Chris kijkt me aan, nu toch éven van zijn apropos, "Waar was ik gebleven?", vraagt hij lachend.

Even, heel even maar, is hij het verleden vergeten.

Door Goof Bakker en Chris Peek
goofbak@planet.nl