

**Uitgeverij Kruisveld**

**Beernem**

Van dezelfde schrijver

“Souvenirs d’une balade dans le Nord” (2003)

“Les griffes du hasard” (2009)

# **HET MYSTERIE VAN DE QC-041**

**Liévin d’Ydewalle**

**Vertaling: Bruno Ceuppens**



**Oktober 1974**

**Air Zaire, Vlucht QC-041, Brussel Athene-Lagos-Kinshasa**

**Vliegtuig DC 8-33, Registratie 9Q-CLE**

**Boordcommandant L. d’Ydewalle**

Vertrek uit Athene, dagvlucht, *ten ten, blue sky*, relax, geen probleem. Toen ik in Athene opsteeg, was ik blij de eeuwige nevel die de stad bedekt achter mij te laten. Erboven wachtte ons een prachtige zon die ons gezelschap zou houden tot het zuiden van Nigeria. Gegarandeerd mooi weer en geen verkeer. Al snel dook de Afrikaanse kustlijn op, met daarachter de onmetelijke Sahara. Een eindeloze uitgestrektheid, weliswaar monotoon, maar eveneens van een onvergelijkbare schoonheid. Met zijn goudkleurige golven van zand is het een oord waar men overspoeld wordt door een massa existentiële overwegingen. Zoals de ijdelheid van de wereld waarvan men zich verwijderd. Een wereld verstrikt in futiliteiten en pietluttigheden, gevangen in opvattingen, wetten en overtuigingen die menen de leegte te regelen waarin de schepsels zich wentelen.

Op een hoogte van 27.000 voet, wat minder dan 10.000 meter, en aan een snelheid van mach 0.78, ongeveer 800 à 900 km/u, ondervond ik een eigenaardig gevoel van onthechtheid.

Het was een beetje alsof het overvliegen van de wereld aan het stuur van een vliegtuig, me liet zweven boven de geesten en de kleinzieligheden van de wezens die hem bevolken.

In de buurt van Benghazi, een kleine stad aan de Libische kust, werd rechtstreeks koers gezet naar Lagos. Aangekomen op de hoogte voorzien in het vluchtplan was het tijd voor een eerste ogenblik van ontspanning. Aan boord verliep alles zoals gewoonlijk. Lawaai van vaatwerk, koffiegeur. In de cabine begonnen de hostessen de maaltijd van de eerste klasse passagiers op te dienen. Wij, in de cockpit, hadden ons na het afwerken van de checklist voor kruishoogte, comfortabel in onze zetels genesteld, klaar voor de lange tocht over de grootste woestijn ter wereld.

We hadden ons nog maar nauwelijks neergevlid of daar sprong het *ejector moving* alarm van motor nr 3 aan. De boordwerktuigkundige raadpleegde de technische nota's met betrekking tot deze stoornis en deelde ons mee dat hij er weinig kon aan doen. Niets vitaals. Het ging om een systeem dat het vermogen bij het opstijgen licht verhoogt, maar dat vooral diende om bij de landing het vermogen om te gooien (*thrust reverser*). Een te onthouden kleinigheid, want dat betekende dat de landing te Lagos enkele honderden meters meer kon vergen.

Met de vier motoren perfect gesynchroniseerd, trok de werktuigkundige zich een tijdje terug om de benen te strekken. Het vervolg van de vlucht beloofde relax, ontspannen en zonder problemen te verlopen.

Zonder problemen? Dat was wat te snel gezegd. Minder dan een minuut nadat de werktuigkundige zich had verwijderd, ging opeens het *stick shaker* alarm af. Een verraderlijk en stresserend alarm. De *stick* begint plots te trillen en terzelfdertijd gaat een signaal af dat meldt dat het vliegtuig snelheid verliest. Een ernstige verwittiging die enkele seconden aan een heel wat ergere situatie voorafgaat. Een duidelijke, eenvoudige, korte verwittiging. Meer niet, zo klaar als maar kan.

Weinig bemanningen herinneren zich zo een situatie. Bij te lage snelheid begint de lucht die over het oppervlak van de vleugels glijdt te wervelen, hij breekt af en het vliegtuig verliest zijn draagvermogen. Als hier, dicht bij de grond, geen onmiddellijke reactie op komt, is het gegarandeerd einde loopbaan. De crash. De theorie hierover had ik geleerd. Maar de werkelijkheid...? Het was een situatie die ik nog nooit had moeten trotseren en waarvan ik weinig afwist.

Als verrassing was het bijzonder goed geslaagd. In afwezigheid van de boordwerktuigkundige onderzocht ik snel alle vluchtparameters: snelheid, hoogte, variometer, alsook alle motorparameters: RPM, temperatuur, druk. Alle indicaties leken normaal.

Ook de automatische piloot leek OK. Maar moest hij ingeschakeld blijven, dan wel uitgeschakeld worden? Misschien had hij zichzelf moeten uitschakelen na het alarm voor draagvermogen verlies, *stall warning*. Geen idee. Maar omdat de variometer op nul stond en de hoogtemeter en de luchtsnelheid normaal leken, dacht ik er goed aan te doen hem aan te laten om al onze aandacht te kunnen schenken aan de *stall warning*.

De *stick shaker* bleef maar trillen. Hield dit verband met het vorig alarm? Mysterie. We wachtten op de terugkeer van de werktuigkundige om zijn zienswijze over de situatie te horen.

Het alarm was in tegenspraak met de vluchtgegevens. We zagen de woestijn onder onze voeten, dus was er geen probleem met de hoogte. Voor de snelheid was het ingewikkelder. Hoewel de motoren op kruissnelheid draaiden en de variometer stabiel op nul stond, kon het toch zijn dat er daar een foutieve aanduiding was. Maar hoe kon men in slechts enkele seconden zeker-

heid hebben? De *stick shaker* was, vergeleken met andere vluchtgegevens, zo'n eenvoudig mechanisme, dat men onvermijdelijk neigde naar een mogelijke fout van een van de andere instrumenten.

In vlucht hangt alles soms aan een draadje en, op een cruciaal ogenblik, wanneer een snelle beslissing noodzakelijk is, is het vreemd dat men, naast alle vluchtindicaties, nog zekerheid moet krijgen door naar buiten te kijken en moet vertrouwen op de eigen waarnemingen. In zekere zin een terugkeer naar de meest elementaire middelen om een vliegtuig in de lucht te houden. De middeleeuwen van de vliegtuigbesturing. Een dubbelzinnige situatie, een spel kop of staart waard.

Indertijd was de DC 8-33 een lijnvluchtig dat hoorde bij de redelijk belangrijke toestellen: 43 meter spanwijdte, 45 meter lang, vier straalmotoren, 140 ton maximum gewicht bij opstijgen, met mogelijk tot 70 ton brandstof. Voor deze vlucht hadden we een veertigtal passagiers, met daarbovenop zeven man boordpersoneel en een tiental ton vracht in de laadruimte. Alles samen weinig voor een toestel uitgerust met 130 zitplaatsen.



De DC 8-33 is een goed toestel. Maar zelfs het beste toestel ter wereld heeft zijn zwakheden en het alarm dat we net kregen kon alleen maar een verwittiging zijn van iets meer ingewikkeld! Waarom weet ik niet, maar ineens kreeg ik in mijn mond de smaak van een snoepje gewikkeld in mosterd. Ja, iedereen heeft van die beelden die onmiddellijk de sfeer geven waaraan hij zich moet verwachten! In de lucht brengt een probleem dikwijls hachelijke en onoplosbare toestanden met zich mee. Onverwachte toestanden die alleen door verworven ervaring kunnen voorzien worden vooraleer ze zich voordoen.

Elk toestel beschikt over lijvige technische handleidingen om elk probleem, hoe klein ook,

op te lossen. Maar sommige voorvallen ontsnappen helaas aan de geleerde literatuur van de ingenieurs... Niet dikwijls, maar het gebeurt...Echt? Ja, echt, en let op... *Watch out!*

Hoewel het voorval lang voorbij is, krijg ik het nog altijd koud bij de herinnering. En inderdaad, een tijd later ging een reeks andere alarmen het een na het andere af, als een snoer rotjes. Het ging zeer snel. In een tiental minuten leek de cockpit wel veranderd in een kerstavond, de sfeer niet te na gesproken. Overal flikkerden lichtjes, luidden alarmen en, om het geheel te volt-oeien, grepen handen, gelijk groepsdansers, zenuwachtig naar het veelvoud van knoppen en schakelaars op de bovenste panelen. Feeststemming...Maar 180° omgekeerd dan. Het uiterste...Onmogelijk beter de ijzige beklemming te beschrijven die ons meedogenloos in verbijstering verstarde.

Gelukkig hielp de werktuigkundige, inmiddels teruggekeerd van zijn wandeling, ons om de situatie te beheersen.

De eerste reeds beschreven alarmen, de *ejector moving* van motor nr. 3 en van de *stick shaker* werden gevolgd door een reeks minder prettige verrassingen. Ziehier de lijst:

- brandalarm op motor nr. 3 (de motor wordt afgezet en de brandblussers worden in werking gezet)
- het brandalarm blijft echter luiden
- een na een geraken de brandblussers leeg
- alarm van de vier "*wing slots light*". De Wing Slots zijn een onderdeel van de vleugel die een lagere landingssnelheid toelaten
- alarmmelding generator nr. 4 defect.

Vervolgens valt ook de generator van motor nr. 2 uit. We slagen erin de nr. 2 te herstarten, maar dan valt nr 4 op zijn beurt uit. Dus zijn de generatoren nr. 3 en 4 defect. Voor de nr. 3 is dat normaal, gezien de motor afgezet is.

- alarm *ejector light 3*. Dit is een ander alarm voor de *thrust reverser* van deze motor bij het landen. Systeem buiten dienst...
- olie lek in de rechtervleugel
- bij tussenpozen gaan de alarmen van de *stick shaker* en de brandwaarschuwing van motor nr. 3 terug aan.
- ??? ... In afwachting van een volgend defect.

Later komt daar nog een waarschijnlijk niet functioneren van de radio altimeter bij.

Het eigenaardig gedrag van de *stick shaker* en daarna de brand aan motor nr. 3 was wat ons het meest verontrustte. Voor de procedures in brandbestrijding waren we goed opgeleid. Het was de gevaarlijkste situatie die zich in vlucht kon voordoen. Daarom hadden veelvuldige oefeningen ons er zeer grondig op voorbereid.

Het niet kunnen blussen van de brand was minder vanzelfsprekend. Uitwendig was er niet het minste vuur, niet de minste rook te zien. Doch het alarm dat maar onophoudelijk bleef luiden moest toch iets abnormaals als oorzaak hebben. Wat verborg zich in deze turbine? De andere alarmen gebonden aan deze motor zoals de *wing slots*, de *ejector* en het olie lek duiden wel degelijk aan dat er iets abnormaals aan het broeden was. Maar wat? Misschien een ontploffing.

Geen enkele expert had de uiteindelijke uitkomst van deze vlucht kunnen voorspellen. Voor ons echter leek een ontploffing van de motor de meest waarschijnlijke oorzaak. In de lucht maakt men zich nooit veel illusies over de evolutie van een kritieke situatie. Dat laat toe zich aan alles te verwachten. Doch er gebeurde verder niets. Om niet langer dat afschuwelijk alarmsignaal te horen kon natuurlijk de *circuit breaker*, de zekering, worden uitgetrokken. Maar dan zouden we ons volledig afschermen van wat er de volgende ogenblikken kon gebeuren.

Ja, ik denk dat we allemaal verkozen het liefst tienduizend kilometer van dit vliegtuig verwijderd te zijn. Helaas zaten we erin en nog wel aan de besturing ervan. En verder was deze wens belachelijk, want met wat geduld konden we in enkele ogenblikken nog duizend keer verder weggeslingerd worden.

Vervolgens stoorde het stroomgebrek wegens het uitvallen van twee generatoren en het verzwakken van een derde onvermijdelijk de werking van verscheidene vliegtuigsystemen. In de cabine waren er de verlichting, de ventilatie en ook de ovens door de hostessen gebruikt om de maaltijden te bereiden. Gelukkig kon elke problematische situatie vermeden worden dankzij een handig goochelen door de werktuigkundige met de elektrische stroomkringen. De man had het razend druk, deze lawine van alarmen was moeilijk te beheersen. Vooral met een motor minder: hij moest ook nog voortdurend de brandstoftanks in de vleugels in evenwicht houden.

In deze angstige ogenblikken wezen een dergelijke vaardigheid en een dergelijk meesterschap van de situatie erop, dat de voorzienigheid al een oogje op ons had. Al?

De toestand was werkelijk zorgwekkend. Het eerste wat ons te doen stond was het risico te verminderen. Bijgevolg raadde de werktuigkundige ons aan zo spoedig mogelijk te landen.

Makkelijk gezegd. Met een met tussenpozen optredend *stall warning* alarm, een afgezette motor wegens oververhitting of brand, lege brandblussers, twee generatoren minder en met een tocht van nog ongeveer 2000 km boven de woestijn voor de boeg, was er niet veel verbeelding voor nodig om overtuigd te raken van de dringendheid van zo een beslissing. Maar in vlucht stopt men niet waar men wil. De Sahara mag dan onmetelijk zijn, een plek vinden om er te landen is niet vanzelfsprekend.

We naderden de grens met Niger en op het eerste zicht was Tripoli, in Libië het meest nabije vliegveld. Gezien echter de virulente toespraken van een zekere kolonel die er onlangs de macht had gegrepen, was het voorzichtiger route te zetten naar Ndjamena in Tsjaad.

De maatschappij had twee DC8-33 in bedrijf. Sommigen beweerden dat een van de twee in een vroeger leven een tijd had doorgebracht onder water, in zee... Waar? Niet waar? Een zo dikwijls gehoorde en onmiddellijk weerlegde legende. Doch er is geen vuur zonder rook... Ongelooflijk de dag van vandaag. Maar indertijd werd er zo veel mogelijk aan recuperatie gedaan en dit verhaal kon geloofwaardig zijn. Welke van deze twee kisten had dit avontuur beleefd? Mocht dit verhaal ooit bevestigd worden, dan kon het alleen om de 9Q-CLE gaan. De kist waarin we ons bevonden.

Maar had deze verontrustende voorgeschiedenis wat te maken met de situatie waarin we ons bevonden? Ik trachtte mijzelf te overtuigen van niet, omdat het zo onwaarschijnlijk leek. Helaas, vanwaar we ons bevonden was het nog 900km vooraleer Ndjamena te bereiken. Meer dan een uur vliegen boven de woestijn. Was zo een afstand haalbaar? Het leek mij erger dan de wereld rond te gaan hinkend op een houten been.

Ons uitwijken werd met verscheidene oproepen gemeld aan Speed-Bird-Londen, een radio-

centrum dat het verkeer van British Airways over de hele wereld regelde. Maar onze oproepen verzwonden in het ijle en bleven onbeantwoord. Het contact met de verkeerstoren van Ndjamena was eenvoudiger.

Helaas zagen we op onze radar dat deze luchthaven zich onder een dik wolkendek bevond met hier en daar sombere en dreigende massa's die slecht weer voorspelden: windstoten, regen, een onbekend plafond. Maar wat te doen? De spelbreker was het ITF, het Inter Tropicaal Front, herkenbaar aan een ontzaglijke rij cumulonimbussen. Deze gigantische wolken vormen zich wanneer windmassa's in de tropen met elkaar in botsing komen. Het toeval wou dat net vandaag deze gevaarlijke karavaan volgeladen met onweders net op deze plaats voorbij schreed. Dat voorspelde geen gunstige situatie. Midden in de woestijn was dit slechte weer uitzonderlijk.



Gelukkig was het vliegveld open gebleven. Om niets van de radiogesprekken te verliezen besloot de werktuigkundige het brandalarm van de motor af te zetten.

Ja... Ja... Willen jullie naar Ndjamena komen? Euh..., euh... goed, er is een onweer dat zich verwijderd, de wind is net gevallen. De startbaan XXX is nat. Ik waarschuw de brandweer. De QFE is XXX (luchtdruk op de hoogte van het vliegveld).

- Bevestig de QFE
- Ik geef u voorrang bij het landen
- Voorrang? Verwacht u andere vluchten?
- N... neen, geen verkeer vóór morgen...

De stem van de verkeersleider klonk onzeker. Wat een belevenis voor deze man. Een toestel in moeilijkheden! Een vliegtuig dat moest uitwijken, met één motor minder! Bij hem! Waarschijnlijk ging hij het eerste avontuur van zijn leven meemaken.

Natuurlijk werkte er geen enkel naderingssysteem. In volle woestijn waren deze hulpmiddelen geen prioriteit. Hier, op een relatief belangrijk vliegveld, moeten er vroeger nochtans geweest zijn. Maar, ontbrekend budget of gebrek aan gekwalificeerd personeel voor de apparatuur, maakte dat deze was verdwenen, vergeten of bedolven onder een of andere zandduin in de omgeving.

We hadden geen keus meer. Het was Ndjamena of niets! Vermits er geen enkele hindernis vermeld stond en vermits ik de luchthaven min of meer kende, werd besloten te dalen tot op 2000 voet in de hoop een opening te vinden om onze positie te kunnen bepalen. Maar denken dat men een vliegveld kent, is nogal een gok. Bij mooi weer lijkt alles keurig, helder en gemakkelijk. Zelfs 's nachts lijkt de startbaan wel een reuze brede boulevard. Boven de wolken en bij slecht weer blijkt deze kennis echter erg relatief. De zelfzekerheid die men dacht te hebben vervliegt snel. Al gauw blijft er niets van over.

- - Ah... Ik hoor jullie... Jullie vliegen niet ver voorbij... Willen jullie... nog altijd naar hier

komen? Baan XXX in gebruik. Wind..., het is... een beetje overdekt, maar de zichtbaarheid lijkt mij goed... Meldt u in finale van baan XXX...

Hij hoorde ons tenminste voorbijvliegen! Wat een hulp... Perfect... Maar alsof dit alles nog niet voldoende was, zie, daar begint ineens de radio-hoogtemeter te werken. We waren net tot ongeveer 3000 voet boven grond gedaald, nog te hoog om al aan te slaan. Het kon dus alleen nog een ander defect zijn. De lijst werd nog langer. Maar neen, in geval van slechte werking diende een klein verklikkerlampje te verschijnen in een hoek van de wijzerplaat. Het was er niet, het ging dus niet om een defect.

Plots liet ons een kleine opening in het wolkendek enkele hutten zien en mensen met ogen als fietswielen die ons voorbij zagen vliegen. Het was een uitermate kort beeld, als een bliksem-schicht: iedereen besefte met afgrijzen dat we te laag, veel te laag vlogen. Ook dat nog...

Wat was er gebeurd? Plotseling schermde een muur van spanning de cockpit af. Ineens waren er geen zorgen om een defect meer, geen gefluit van reactoren, geen alarmgeluiden, geen rode lichten of *stall warning*. Alleen een leegte. Een leegte vol kommer en kwel. Een gruwelijke spanning. De echte. Niet deze die men voelt op de drempel van een geboorte, bij een faillissement, bij een voetbaluitslag, een thriller, of bij de ontmoeting van een monster aan de rand van een bos. Neen, hier was het *live, top live*. Het moment van de waarheid. Een moment van uiterste spanning die de handen krampachtig op de besturing doet vastklemmen en waar alles verstrikt lijkt in een doodse stilte. Een stilte waarin men het kraken van ruggenwervels hoorde, het knarsen van tanden, het gedruis van hartkloppingen. Het eigen hart, maar ook dat van de anderen. Dit had ik voor onmogelijk gehouden.

Nu en dan klonken snerpemde woorden. *Left below, look right, there, go straight ahead...* Naar de nochtans onzichtbare hemel turend, zocht elkeen er de minieme aanwijzing die zijn vel zou redden... Helaas zijn er weinig aanwijzingen in of boven de wolken...

Overrompeld door de gebeurtenissen had de verkeersleider ons de QFE bevestigd (de luchtdruk op vliegveldniveau), maar in werkelijkheid gaf hij ons een uit de lucht gegrepen luchtdruk. God weet wat hem door het hoofd ging. Een zo belangrijk detail vergeeft niet... Vooral niet in Ndjamena, waar een dergelijke verwarring regelrecht naar een catastrofe leidt... Met welke druk had hij kunnen verwarren? Als het de QNH was (de luchtdruk op zeeniveau), zou dat een fout van 300m geven. Hier leidde een zodanige fout regelrecht naar het land der engelen en mijn loopbaan in Tsjaad eindigen was niet wat ik in het vooruitzicht had!

Door de stress van onze onverwachte aankomst moest de verkeersleider de pedalen kwijtgeraakt zijn. Nochtans had de kerel die in zijn toren slechts zelden bezoekers kreeg, niet echt veel te onthouden. De storm, met daarbovenop onze onaangekondigde aankomst had hem van de wijs moeten brengen: dat legt misschien zijn geweldige verwarring uit.

Maar zat de kerel wel degelijk in zijn toren? Het was mij al overkomen met enkele van hen contact te hebben terwijl ze kilometers verwijderd waren van het vliegveld dat ze onder hun hoede hadden. Functionarissen die landingsinformatie gaven van bij hen thuis. Complex loos, comfortabel leunend tegen een hut in hun dorp bij de radio die ze met hun fiets hadden meegebracht. Zij die hun palmwijnroes uitsliepen waren geen haar beter.

Deze herinneringen die me te binnen schieten nu ik deze regels schrijf, waren zeker niet de gedachten die mij toen door het hoofd gingen. Het kwam er op aan deze kist zo spoedig mogelijk neer te zetten en een veertigtal personen die zich van niets bewust waren veilig en wel op de be-

gane grond terug te brengen.

Per radio werd de verkeersleider wakker geschud. Stamelend gaf hij zijn fout toe, verbeterde de QFE druk en bood duizend verontschuldigen aan voor deze kleine onoplettendheid. Kleine onoplettendheid? Idioot!

- Op de eerste kleine opening in het wolkendek volgden er gelukkig nog andere waar men door een fijne nevel een stukje woestijn of wat struikgewas kon zien. Mazzel, want zonder dat... Gelukkig is er soms de Voorzienigheid om mensen in een moeilijk parket te redden
- Wat is het plafond?
- Het plafond? Heu... het is... het is...

In Ndjamena was het plafond zelden laag. Maar om eronder te geraken moest men er wel een idee van hebben en vooral de werkelijke druk kennen zonder de gegevens van de verkeersleider in twijfel te moeten trekken. In ieder geval ging de Voorzienigheid zijn goede diensten niet nog eens aanbieden. Ons de grond laten zien, akkoord, maar het plafond naar boven "opkrikken", dat was te veel gevraagd.

De omtrekken van de Chari rivier die zich op de radar aftekenden, waren van weinig nut boven het immense wolkentapijt. Nu en dan nam de voorruit een melkachtige kleur aan wanneer een kleine regenbui doorvlogen werd. Gelukkig had het lange konvooi dikke cumulonimbussen van het ITF zich wat verwijderd. Eindelijk, daar was een wat bredere opening en ik nam de gelegenheid te baat om het vliegtuig onder het wolkendek te sturen...

Laag plafond, wat vochtige nevel, enkele druppeltjes die tegen de voorruit opspatten. Eronder: zand en doornbosjes. Veel zand. Indrukwekkend. De seconden die voorbijtikken zijn zo geladen dat men zweert nooit meer in zo een situatie te verzeilen. Nooit meer! *Never again!*

Dat herinnerde me aan de tijd dat ik als "kleine transporteur" in de natuur rondsloop op zoek naar vage landingsplaatsen verloren in het bos of verscholen tussen steile hellingen. "Kleine transporteur": de naam van hen die, met kleine tweemotorige vliegtuigen van vijf tot tien passagiers, de bevoorrading verzorgden van dorpen, missies of mijnen verloren in de uithoeken van de brousse.

Soms waren deze landingsbanen nauwelijks wegeltjes. Altijd klein, zeer kort en smal. Dikwijls waren het ook slechts een stuk weg, net voldoende geruimd om niet de *matitis* langs de kant te raken met de vleugels. Soms "verfraaid" met een bord dat voor een naderende bocht waarschuwde... of voor een helling. Als dat 's morgens gebeurde, was het vaak in scheervlucht, onder lage wolken die talmden om zich op te lossen. Met als enige hulp de herinnering aan een rots, een handvol bomen of een of ander mierennest. Geen van deze banen had radio of navigatiehulpmiddelen. Zelden beschikten ze over een windzak. Alleen een afgelegde broussebrand of het stof van wegrennende antilopen gaven een idee van de windrichting en dus van de landingsrichting.

Deze zendingen konden slechts slagen mits zicht met de grond. Maar ook en vooral met een goede "neus" en "chance" en "lef", uit technisch standpunt weinig gangbare woorden, maar die goed het aandeel toeval en geluk omschrijven, nodig om in dit beroep een geslaagde loopbaan op te bouwen.

Het zoeken naar de startbaan van Ndjamena brachten me deze ver vervlogen herinneringen



terug voor ogen, herinneringen waarvan ik dacht dat ik ze eens en voor altijd had achter mij gelaten. Verre herinneringen, akkoord. Maar niet zo erg ver, want bij elke bocht streken de vleugels van mijn immense “sigaar” rakelings langs de bladeren van de palmbomen. Wat eenvoudig was met een Baron of een D18, was het niet met een DC 8. (“Baron”: tweemotorig toestel met zes plaatsen. “D 18”: tweemotorig toestel met 10 plaatsen). Een kist met grote spanwijdte, die dag meer dan 100 ton zwaar. Een toestel met vier grote onder de vleugels opgehangen motoren, moeilijk wendbaar en slechts extreem langzaam reagerend op de bediening.

Terwijl we de zilverreigers trachtten te vermijden die langs de oevers van de Chari stoeiden, vlogen we al zigzaggend stroomopwaarts op zoek naar het vliegveld. Het moeizaam accelereren van de nog werkende turbines was hierbij weinig behulpzaam. Plots zagen we de controletoren. En dan bracht het geluk, of eerder het toeval, ons in zicht van de lichtjes aan het begin van de startbaan.

Zeer snel werd er nu een geïmproviseerd circusnummer opgevoerd. Een nummer een eersteklas circus waard, dat zich op zijn rondreis bij toeval aan de rand van een onmetelijke piste zou bevinden. Als sterattractie een metalen roofdier, blind, ziek, mank, dat zich naar een lang, nauwelijks zichtbaar klapbankje begeeft...

Flaps, landingsstel, *landing-check*. Alles werd razendsnel uitgevoerd om toch maar niet de drempel van de baan te missen, met het risico deze uit het zicht te verliezen. Opgelet op de *wing slots* en op de *revers*. Zullen ze functioneren? Ja? Neen? Suspense.

Zich scheef voortslepend, als een krab, hangend aan de drie nog werkende turbines, overschreed de kist het begin van de startbaan en zette zich er zachtjes neer.

Oef! Wat een mazzel! Het was gelukkig tegen de wind in, op de goede baan. Het uitbollen scheen wel een eeuwigheid te duren...

Tientallen voertuigen die ons opwachtten kwamen in beweging om ons te volgen. De meute bestond uit brandweerwagens en ziekenwagens, maar ook uit gewone voertuigen en zelfs bromfietsen. Oud roest van alle kleuren uit een ander tijdperk. Het ene ouder dan het andere. Een kilometer verder, toen de kist tot stilstand was gekomen, zetten de bestuurders hun alarmsirenes af en zwaaiden naar ons met grote welkomstgebaren. Een van de brandweertankers, uitgerust met grote laarzen, deelde ons mede dat het dank zei zijn lege tank was dat hij zo hard achter ons had kunnen rijden om ons, ingeval van nood, te kunnen redden. Een vooruitziend man vol goede bedoelingen...

Welgemeend of was het voor een *matabiche*?

Dit soort humor moest men kunnen smaken. In Tripoli had ons waarschijnlijk een minder warme ontvangst te wachten gestaan. De Libische president had ernstige meningsverschillen met deze van Zaïre. Al dikwijls had hij ermee gedreigd met zijn Migs of met zijn raketten de vliegtuigen neer te halen met de kentekens 9Q of 9T, de twee eerste registratieletters van de vliegtuigen van ex-Congo. Het zou erg naïef geweest zijn te denken dat net als de lege tanks van Ndjamena, de machinepistolen van Tripoli het hadden moeten doen zonder gevulde laders...

Kortom, het had niet veel gescheeld of we hadden een grote greppel gemaakt in de Tsjaadse woestijn. Elk onderzoek hierover zou tot de conclusie zijn gekomen dat zo een vliegtuig, een jumbojet, die door een laag wolkendek wou dalen om te landen op een vliegveld zonder hulpmiddelen of bijstand, zich aan een sport van een lang vervlogen periode bezondigd had. Een gewaagd spel dat al lang niet meer bedreven werd, tenzij om suspense te scheppen in cinemaza-

len.

Goede raad geven is altijd gemakkelijk. Experts zijn er meester in. Te meer als er niemand meer is om te getuigen over wat er werkelijk is gebeurd. Zeer waarschijnlijk zouden de andere problemen met het toestel nooit vermeld noch onderzocht zijn. Normaal! Buiten het motordefect was niemand ervan op de hoogte. Ze waren weliswaar vermeld in het logboek van de werktuigkundige, maar in dit stadium had buiten de bemanning er niemand weet van...

De *black boxes*, de zwarte dozen, waren nog maar nauwelijks in ontwikkeling. Hetzelfde gold voor ACARS, een systeem, dat permanent de vluchtgegevens koppelt aan een centrale computer. Een toen nog onbestaande techniek.

En wat betreft de foute luchtdruk die men ons gaf... God weet of er iemand zou stilgestaan hebben bij een zo futiel detail.

## 1976

Ons in de Sahara verdwenen vliegtuig zou op een dag misschien teruggevonden zijn... Maar het is twijfelachtig of men dan nog had kunnen vaststellen dat er zich, tussen alle mankementen aan het vliegtuig, bij aanvang vooral een *stick shaker* probleem had voorgedaan.

## 2009

Drie en dertig jaar later verdween de Airbus 330-200 van vlucht AF 447 van Air France, die Rio met Parijs verbond, in de Atlantische oceaan met 228 passagiers aan boord. Het deskundigenonderzoek van de *voice recorder* (apparaat dat de gesprekken van de bemanning registreert) bepaalde dat de oorzaak van het ongeval te wijten was aan een *stall warning* alarm.

- *Stall warning?* Draagvermogen verlies alarm?
- Kijk nu! Eigenaardig! Er is geen verschil tussen deze waarschuwingen. Draagvermogen verlies, *stall warning* of *stick shaker*: allen waarschuwen voor dezelfde situatie.

Nochtans blijkt voor deze twee ogenschijnlijk identieke situaties de uitkomst volstrekt anders. Voor 228 passagiers werd het een fatale duik in de Atlantische oceaan. Voor ons, 35 jaar eerder, eindigde het avontuur op zijn *bush pilots*, in scheervlucht, met een vliegtuig vergeven van de pannes, de woestijn afspeurend in de hoop zo snel mogelijk te kunnen landen.

Het drama van de Airbus werd publiek gemaakt na ontelbare onderzoeken, opsporingen en geleerde analyses die alle details van deze catastrofe hebben uitgepluisd.

Voor onze DC 8 die, uitgenomen de fatale crash, een identiek probleem kende, was er geen enkel deskundig onderzoek, geen enkel rapport, geen enkel gevolg. Niets. Ik ben nooit de oorzaak te weten gekomen van al de defecten voorgevallen gedurende de vlucht.

Geen enkel idee. Mysterie. Niemand interesseerde zich eraan... *Out*. Het was een beetje alsof de vlucht nooit had plaatsgevonden.

Hoewel dit alles al ver weg is, moet ik toegeven dat telkens men mij op een of ander onverklaarbaar probleem attent maakt, ik niet kan vermijden dat kleine stukjes van deze gebeurtenissen me razendsnel terug te binnen schieten. Vooral: waarom kunnen dezelfde oorzaken zo verschillende gevolgen hebben. Natuurlijk, voor de Airbus die de oceaan 's nachts over moest met een vermoeide bemanning kende het avontuur een slechte start. Voor ons Nochtans, geconfronteerd met het beheersen van een veelvoud aan elkaar opvolgende defecten, was de toekomst nog veel onzekerder. Kwam het toeval er voor iets tussen of was het simpelweg de bescherming

van een goede ster?

Tenzij de werkelijke reden..., maar het zou aanmatigend zijn nog een zienswijze toe te voegen aan wat de “Black-Box”, de zwarte doos van de Airbus aan het licht bracht, twee jaar na de crash...

Ter nagedachtenis aan de ongelukkige slachtoffers van dit verschrikkelijk ongeval, kan men alleen de hemel bedanken dat hen de kennis bespaard bleef van de opname van de laatste woorden van de bemanning. Van de inhoud ervan weet niemand of men hem ernstig moet nemen, erom treuren of erom lachen. Dit is waarschijnlijk de reden waarom hij zo lang geheim bleef.

Na de landing haastte zich een man in witte overall, waarschijnlijk een techniek van Air Afrique, om onze eerste verklaringen af te nemen. Nieuwsgierig naar wat er was gebeurd, ondervroeg hij ons met aandrang. Dan, terwijl hij de boordwerktuigkundige met vragen overstelpte, wandelde hij van het ene eind van het vliegtuig naar het andere. Hij onderzocht zeer aandachtig de omgeving van motor nummer 3 en na kleine luiken in de motorgondel geopend te hebben, kwam hij naar mij toe...

“Ik begrijp er niets van”, verklaarde hij. “Het is onmogelijk zoveel defecten samen te hebben. Ik ben maar een eenvoudige techniek, maar mij lijkt het dat het brandalarm aan nummer 3 niet in werking trad door een van de detectoren hiervoor voorzien, maar door een sonde aan de omtrek van de motor”. Dus dat was de reden dat de brandblussers die zich in de motor geleidigd hadden geen enkel effect sorteerden en dat het alarm bleef werken. Tien brandblussers meer zouden hieraan niets veranderd hebben. Nochtans was er iets aan het broeden. Maar wat? Misschien...

- Misschien?
- “Laten we erover zwijgen. Het is voorbij. Het is allemaal heel mysterieus, u hebt verduiveld veel geluk gehad dat het stand gehouden heeft tot Ndjamena en dat u er hebt kunnen landen zonder problemen”.

Verduiveld veel geluk! Ik herinner mij een vluchtige glimlach gehad te hebben als antwoord op deze laatste woorden. Hoe zou hij de draagwijdte van zijn opmerking hebben kunnen bevatten?

De man noteerde nog wat in zijn technisch logboek, groette ons en verdween van het toneel.

Bij de er op volgende adempauze, nam ik de tijd om de eerste officier/copiloot en de boordwerktuigkundige te bedanken. Supermannen die me zo goed hadden geholpen de kist heelhuids in veiligheid te brengen.

De eerste was een Fransman, afkomstig uit de streek van Perpignan, een stad aan de voet van de Pyreneeën. De andere was een Schot, uitgeweken naar het westen van Groot Brittannië, naar Swansea. Ik heb slechts weinig herinneringen aan hen. De ene was dol op zeilen. De andere was kampioen tapdansen. Dat is alles. Onbeduidend, onbelangrijk. Mochten zij ooit aan hetzelfde kort avontuur denken, dan zullen ze naar alle waarschijnlijkheid even weinig over mij te vertellen hebben.

Het was mijn plicht hen hartelijk te bedanken. In zulke extreme momenten van het bestaan die zich in seconden tellen, was het feit dat ze op mij vertrouwden van onschatbare waarde ge-

bleken.

Deze vervlogen herinnering is de enige getuigenis van een vlucht die, zonder hen, volledig anders had kunnen eindigen. Ik ben hen dan ook zeer dankbaar. Hun aandenken zal altijd in mijn geheugen gegrift blijven.

Nadien hebben we nog dikwijls samen gevlogen. Vooral op Super DC 8-63, een modernere, slankere en vooral langere kist, met een honderdtal zetels meer, dus met een capaciteit van 250 plaatsen.

Na uitgelegd te hebben wat er was gebeurd, na het tekenen van enkele documenten en ook wat vermoeid na de spanning van deze trip, begaf ik mij naar de rand van de tarmac. Daar klampte een passagier mij onhandig aan:

- Well? Is this Lagos? Vroeg hij mij.
- No, sir. This is N'Djamena.
- N'Djamena? My god! Where is that?
- In Chad, sir! Long ago, it was called Fort Lamy.
- Fort Lamy? My God... What happened to bring us here?
- Luck, sir;.
- .....
- just pure luck.
- .....



Reproductie van dit artikel, zelfs gedeeltelijk, is niet toegelaten  
zonder de uitdrukkelijke toelating van de auteur,

© Lievin d'Ydewalle 2014