

Oranjekoorts tijdens luchtrace van 1934

In de ban van de Uiver

Dankzij de Eerste Wereldoorlog ontwikkelde het vliegtuig zich razendsnel. Maar voor gewone burgers bleef de luchtvaart nog jaren een ver-van-mijn-bedshow. Dat veranderde in 1934 met 's werelds grootste luchtrace. En de heroïsche vlucht van 'onze' Uiver.

TEKST: SANDER KOENEN

Zo'n vierhonderd kilometer ten noorden van Melbourne slaat het weer om. Onweerswolken pakken zich samen boven het vliegtuig, hagelstenen kletteren tegen de aluminium vleugels.

Hoe lang zou dit nog goed gaan? Vlieger Koene Dirk Parmentier en zijn co-piloot Jan Moll sturen de Uiver omhoog in een poging boven de wolken uit te komen. Dat lukt niet. Het gevaar neemt toe als ijs aan de vleugels en propellers blijft kleven. Hoog boven het Australische Nieuw-Zuid-Wales pakt marconist Cornelis van Brugge de seinsleutel. Hij tikt tot drie keer toe: S.O.S!

Door het noodweer hoort niemand de oproep van het vliegtuig in nood. En de bemanning kan geen positie bepalen. Ondertussen loopt de brandstofvoorraad snel terug. Parmentier besluit rechtsomkeert te maken. Hij duikt door het wolkendek naar beneden en vliegt noordwaarts op zijn kompas, op zoek naar beter weer. Plots ziet hij op de grond lichten aan- en uitgaan. Soms kort, soms iets langer. Zou dat een bewust signaal zijn, bedoeld voor de Uiver?

Drie dagen eerder, op 20 oktober 1934, startte de Uiver in de MacPherson Robertson International Air Race. De Australische snoepgoed-

fabrikant en filantroop sir Macpherson Robertson financierde hem. De bedenker ervan was de burgemeester van Melbourne. Die wilde aandacht voor het honderdjarig bestaan van zijn stad. Daarom werd de grootste en in afstand langste luchtrace uit de geschiedenis bekend als de 'Melbourne Race'.

De deelnemers moesten zo snel mogelijk 20.000 kilometer vliegen van Mildenhall in Engeland naar Melbourne in Australië. Met vijf verplichte tussenstops: Bagdad, Allahabad (India), Singapore, Port Darwin en Charleville. Ruim zestig vliegers schreven zich in, maar slechts twintig gingen daadwerkelijk van start. Zoals Jaqueline Cochran, de enige vrouw in het deelnemersveld, die rijk was geworden met een keten van schoonheidssalons in Amerika. En Roscoe Turner, een luchtvaartpionier die gesponsord werd door de Warner Brothers filmstudio's.

Grootste kanshebbers waren drie speciaal voor deze wedstrijd gebouwde vliegtuigen van het type De Havilland D.H. 88 Comet. 'Twee mannen achter elkaar op een scheermes', zo werd het vliegtuig door journalisten omschreven. Met aan boord genoeg brandstof om in één ruk vierduizend kilometer af te leggen. 'In die tijd was de luchtvaartkennis nog heel beperkt, net als de vliegtuigen. Het

De Uiver op tweede positie, op kop de rode Comet van de winnaars.

Historische air races

De eerste luchtrace in de geschiedenis werd gehouden op 23 mei 1909 in Frankrijk. De wedstrijd ging over tien ronden van 1,2 kilometer in de lucht boven Port-Aviation, ten zuiden van Parijs. Geen van de vier deelnemers hield het alle ronden vol. Daarvoor waren de vliegtuigen niet goed genoeg. In de jaren daarna werd onder meer een vliegrace gehouden voor watervliegtuigen (1913), een race over het Amerikaanse continent (1919, zeven doden) en een race voor alleen vrouwen (1929). De Melbourne Race (1934) was de grootste luchtrace in de geschiedenis.



KLM-oprichter Albert Plesman wilde de wereld laten zien waartoe zijn luchtvaartmaatschappij in staat was

► was al heel wat als je een radio aan boord had', zegt Raymond Oostergo van het Aviodrome in Lelystad. 'De deelnemers móesten vliegen, zelfs bij noodweer. Daar kun je nu niets meer bij voorstellen.' De kruissnelheid van de meeste vliegtuigen was zo'n 150 knopen. Dat is 270 kilometer per uur. Alleen de Comets gingen sneller: 350 kilometer per uur.

Postjager sneuvelt

Nederland startte in de Melbourne Race met twee vliegtuigen. Op de tweede dag strandde De Pander S.4 Postjager in Allahabad bij de

landing. Het rechterwiel van het landingsgestel klapte niet helemaal uit, het linkerwiel helemaal niet. Wild zwenkend zette vlieger Gerrit Geysendorffer de kist aan de grond. Die raakte daarbij zo beschadigd dat de reparatie minimaal vijf dagen zou duren.

De andere deelnemer was de 'zilveren vogel', de Uiver. Deze Douglas DC-2 was het eerste volledig metalen vliegtuig in de KLM-vloot, die tot dan toe vooral met houten Fokkers vloog. Directeur en oprichter Albert Plesman wilde aan de wereld laten zien waartoe zijn luchtvaartmaatschappij in staat was. Hij greep

de Melbourne Race aan om sneller dan ooit passagiers én post te vervoeren op de vliegroute naar Nederlands-Indië. Tegen de snelheid van de Comets was de Uiver niet opgewassen, wist Plesman. Maar wie weet kon de vierkoppige bemanning hoog eindigen in het handicapklassement. Dat hield rekening met vliegtuigen die niet gebouwd waren voor hun snelheid, zoals de DC-2.

Stad licht op

Kort, lang. Kort, lang, kort, kort. A-L... Even na middernacht hadden de inwoners van het



V.l.n.r. marconist Cornelis van Brugge, piloot Koene Dirk Parmentier, co-piloot Jan Moll en boordwerktuigkundige Bouwe Prins.



Gezagvoerder Koene Dirk Parmentier (r) voor vertrek naar Londen, waar de luchtrace begint. Voor de radio geeft hij nog even uitleg.

plaatsje Albury de Uiver twee keer laag horen overvliegen. Met de stadsverlichting werd morse geseind: A-L-B-U-R-Y. Ondertussen riep het lokale radiostation iedereen met een auto op naar de paardenrenbaan te gaan. Vanuit de cockpit zag Parmentier lange rijen koplampen als landingslichten langs de renbaan staan. Nadat hij het terrein vanuit de lucht had verkend, zette hij de kist aan de grond. Al na tachtig meter kwam de Uiver tot stilstand. Hij stond tot zijn wielassen in de modder. In de cabine zaten drie passagiers met angst-zweet op het voorhoofd. Roelof Jan Domenie schreef over de noodlanding in zijn dagboek:

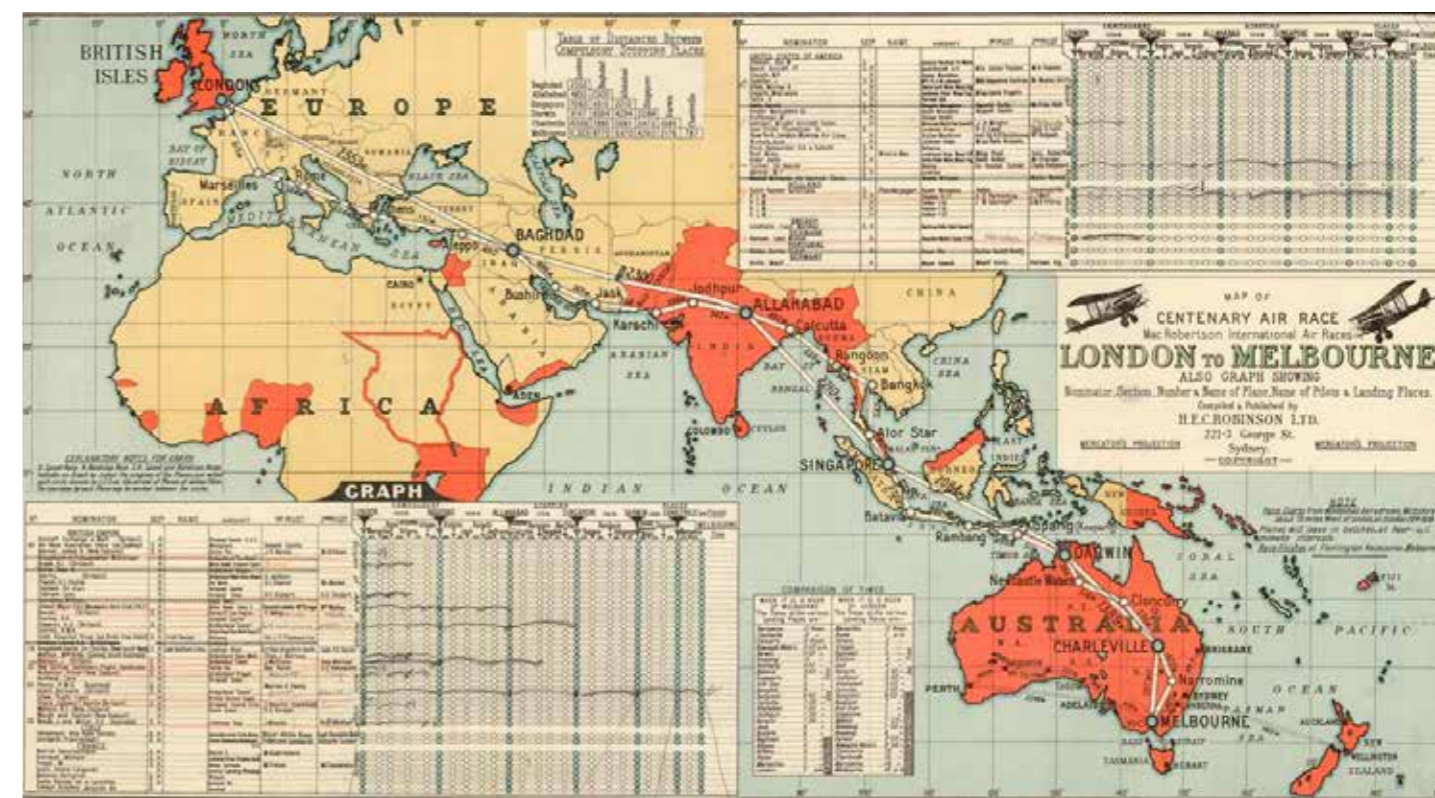
'Natuurlijk, wij passagiers hebben 'm een beetje geknepen, hoewel, dat meen ik eraan te mogen toevoegen, we niets aan elkaar hebben doen blijken, want diep in ons was toch de vaste overtuiging: 'Ze zullen ons er doorhalen. Hoe en op welke manier weten we niet, maar deze mensen zijn voor hun taak ten volle berekend.' We hebben niets te veel verwacht. De meesterlijke hand van Parmentier zette de Uiver, tegen de verwachting van de honderden, die intussen naar de racecourse gestroomd waren, veilig op de grond.' Dick Algra is gepensioneerd verkeersvlieger en een van de twee vliegers in Nederland die

Fokker bouwt Douglas

De Douglas Commercial DC-2 was het eerste volledig metalen vliegtuig van de KLM. Directeur Albert Plesman was in 1934 zo onder de indruk van de Uiver, dat hij er meteen veertien bestelde. De Europese DC-2's werden onder licentie gebouwd door de vliegtuigfabriek van Anthony Fokker. In die tijd kregen alle vliegtuigen van de KLM vogelnamen die begonnen met de laatste letter van de registratiecode. Zo was er de Pelikaan (PH-AIP) en de Arend (PH-AJA). Uiver (PH-AJU) betekent 'oieivaar'.

Naam: Douglas Commercial DC-2
Lengte: 19 meter
Spanwijdte: 26 meter
Hoogte: 5 meter
Bemanning: 2-4
Passagiers: 14
Leeg gewicht: 5650 kg
Motoren: 2 x Wright Cyclone 710 pk
Kruissnelheid: 306 km/u

De race van Mildenhall naar Melbourne. Na drie dagen, achttien uur en zeventien minuten kwam de Uiver in Australië aan.



‘Kijk je naar de omstandigheden van die nacht, dan is hun noodlanding ongeëvenaard knap uitgevoerd’

DC-2 komt tot leven

Wereldwijd zijn er nog negen DC-2-vliegtuigen over in uiteenlopende staat, van wrak tot luchtwaardig. Het best bewaarde exemplaar staat in Lelystad bij het Aviodrome. Als eerbetoon aan de Uiver is op de staart van deze DC-2 wedstrijdnummer 44 geschilderd. Op de romp staat het kenteken van de Uiver: PH-AJU. Vlieger Dick Algra vloog demonstraties met deze Uiver-replica tussen 1999 en 2011. ‘Als je dit vliegtuig start, komt hij echt tot leven’, vertelt hij. ‘Hij begint te sputteren, te blazen en te roken. De naalden van de meters zwengelen heen en weer. Vliegen met de DC-2 is ook heel hard werken. Hij stuurt ontzettend zwaar en in noodgevallen heb je vijf handen nodig om alle hendels en knoppen te bedienen. Zeker in 1934, toen er nog geen bakens, weerradar en luchtverkeersleiding waren, kwam het vliegen met de DC-2 aan op écht vliegerschap.’

► met een DC-2 mag vliegen. Hij weet als geen ander hoe de bemanning deze etappe van de Melbourne Race heeft ervaren: ‘Parmentier en Moll waren twee van de beste piloten uit die tijd. Maar als je naar de omstandigheden kijkt van die nacht, dan is hun noodlanding ongeëvenaard knap uitgevoerd. Het was nat, donker en de brandstof was bijna op. Daarbij heeft de Douglas een paar ontwerpfouten die langzaam vliegen erg moeilijk maken, zoals het kleine kielvlak bij de staart. Eén verkeerde manoeuvre en je boort het toestel de grond in. Parmentier heeft de Uiver die nacht neergezet op de grens van wat mogelijk is.’

Uiver wordt held

In Nederland werd massaal meegeleefd met de verrichtingen van de Uiver. Mensen zaten aan de radio gekluisterd om het nieuws uit Australië te volgen. Wie geen radio had, ging naar het redactiegebouw van de lokale krant of naar een van de KLM-kantoren. Toen de berichten over de Uiver op de derde wedstrijddag uitbleven, stroomden duizenden mensen naar het hoofdkantoor van de KLM in Den Haag. ‘Je kunt rustig spreken van Uivergekte. Vergelijkbaar met de Oranjevoetbal in 2010 toen Nederland in de finale stond van het WK-voetbal’, zegt Johan van Tuyl, archiefmedewerker speciale vluchten bij het Aviodrome. ‘De KLM was de nationale trots en de Uiver op

dat moment met afstand het bekendste vliegtuig. Iedereen wilde weten hoe het was met Parmentier en zijn bemanning.’

Tot de noodlanding in Albury was de Uiver verwickeld geweest in een nek-aan-nekrace om de eerste plaats in de Melbourne Race. De rode Comet van vliegers Charles William Anderson Scott en Tom Campbell Black lag voor. Maar de Britten hadden tot twee keer toe motorproblemen gehad. De tweede keer ten noordwesten van Darwin, precies boven de van haaien vergeven Timorzee. Met de hete adem van de Uiver in de nek, besloten Scott en Black de race op één motor uit te vliegen om de overwinning niet in gevaar te brengen. Ze finishten als eerste in zeventig uur en 55 minuten. Een voor die tijd ontzagwekkende prestatie.

Negentig uur vliegen

Hoe liep het af met de Uiver? Er waren tientallen mensen nodig om de DC-2 in Albury uit de blubber te trekken. Parmentier en Moll hadden de drie passagiers, de post en twee collega-bemanningsleden achtergelaten om met zo min mogelijk gewicht op te kunnen stijgen van de drassige renbaan. Negentig uur en zeventien minuten nadat de Uiver was vertrokken uit Mildenhall landde het toestel in Melbourne. De eerste prijs in de snelheidswedstrijd was voor de rode Comet. Maar de deelnemers konden in maximaal één klasse winnen. Daarom werden Parmentier en Moll eerste in het handicapklassement.

Na terugkeer in Nederland kregen de Uiver en haar bemanning een waar heldenontvangst. Vóór de race zagen mensen luchtreizen als een onvoorstelbare onderneming die slechts was weggelegd voor een enkeling. Nu had een vliegtuig met post en passagiers aan boord in ruim drie dagen Australië bereikt. De wereld was op slag een stuk kleiner. ■

MEER INFORMATIE

tinyurl.com/uiver: getekend 3D-filmpje over de vlucht van de Uiver.

Uiver crasht in woestijn

Het verhaal van de noodlanding in Albury ging de hele wereld over. De Uiver was een vliegende legende. De KLM heeft niet lang van het succes kunnen genieten. Vier weken na de Melbourne Race vertrok het vliegtuig opnieuw naar Nederlands-Indië. Het kwam in slecht weer terecht en crashte bij Rutbah Wells in Irak. Vier bemanningsleden en drie passagiers kwamen daarbij om het leven.



De bemanningsleden worden bij terugkeer in Nederland ontvangen als helden. Oranjegekte avant la lettre.



Inwoners van Albury, op zo'n driehonderd kilometer van het eindpunt Melbourne, trekken de Uiver los uit de drassige grond.

Vliegen voor de lol

Tegenwoordig worden nog steeds races in de lucht gevlogen. De bekendste zijn die van Red Bull en Reno. Bij de Red Bull Air Race sturen vliegers hun kleine kistjes om het snelst tussen opgeblazen pylonnen door. Het evenement doet verschillende steden aan, waaronder Rotterdam in 2005 en 2008. De Reno Air Races worden sinds 1964 georganiseerd in de Amerikaanse staat Nevada. Daar vliegen piloten laag boven de grond rondjes in historische en moderne vliegtuigen. De snelheden bij dit luchtspektakel lopen op tot boven de achthonderd kilometer per uur.

De verongelukte Uiver vervoerde kerstpost. Gezocht wordt naar resten van de post.

