

Zoeken naar vliegtuigresten

Op jacht met de X-Hunters

Elk weekend speuren luchtvaartarcheologen in de Mojave-woestijn in het zuidwesten van de Verenigde Staten naar restjes vliegtuig. Hier vlogen pioniers met testvluchten naar eeuwige roem of eeuwige rust.

TEKST EN FOTO'S: SANDER KOENEN



‘We struinen de woestijn af naar wraklocaties. Die vinden we door ouderwets te speurneuzen met kaart en kompas’

Peter Merlin rijdt langs Edwards Airforce Base dwars door het opgedroogde zoutmeer Rogers Dry Lake in Californië. Voor toeristen is het een weg zoals er vele zijn door een woestijn als alle andere. Maar liefhebbers van vliegtuigen begeven zich op heilige grond. Hier vloog Chuck Yeager met de Bell X-1 voor het eerst door de geluidsbarrière. Hier ging Joseph Walker in de X-15 door de magische honderd kilometer hoogtegrens. En hier werd de succesvolle B-52 bommenwerper ontwikkeld en getest. Kortom: op deze plek werd luchtvaartgeschiedenis geschreven. Waarom juist hier? Omdat Rogers Dry Lake één grote start- en landingsbaan is. Het opgedroogde zoutmeer is zo hard, plat en uitgestrekt dat de space-shuttles er met hun enorme snelheid konden landen na een ruimtevlucht. Toch is de plak zout van bijna 114 vierkante kilometer geen garantie voor luchtvaartsucces. In de jaren vijftig en zestig waren crashes aan de orde van de dag. Regelmatig kwamen daarbij testvliegers om het leven. Merlins crashlogboek bevat 660 wraklocaties van crashes tussen 1930 en nu. En de lijst groeit nog steeds. ‘Ik raakte gefascineerd door vliegtuigwrakken toen ik negen was. In een boek zag ik plaatjes van de YB-49 bommenwerper, die vlak na de Tweede Wereldoorlog was gebouwd. Het vliegtuig was bij ons om de hoek gecrasht. De vijf koppige bemanning kwam om het leven.

Puin in de polder

Duitsers en geallieerden lieten in de Tweede Wereldoorlog veel troep achter in de huidige Flevopolder. Van '40 tot '45 stortten ongeveer 6500 vliegtuigen neer. Groepen als de Crash Research in Aviation Society Holland en de Dutch Aircraft Examination Group graven de spullen op. Ook de Achterhoek werd een luchtvaartschroothoop. Gelegen tussen grote steden in Noord-Duitsland en Engeland gingen veel vliegers boven dit gebied het gevecht aan. Vliegtuigmotoren, landingsgestellen, stukken vleugels, propellers, zuurstoftanks en cockpitinstrumenten zijn te zien in het Crashmuseum in Lievelede.

www.crashmuseum.nl

Glen Edwards was de co-piloot. Naar hem werd Edwards Airforce Base vernoemd. Merlin is inmiddels 49 jaar, maar nog altijd bezeten van vliegtuigen. Of liever: van de plek waar vliegtuigen crashten. Doordeweeks werkt hij als luchtvaarthistoricus voor de Amerikaanse ruimtevaartorganisatie NASA. In het weekend struint hij de woestijn af op zoek naar vliegtuigwrakken.



X-Hunter Peter Merlin zoekt resten op de crashlocatie van de YB-49 bommenwerper.

Symbolisch lampje

Merlin is bijna elk weekend in de woestijn rond Edwards te vinden. Net als zijn goede vriend Tony Moore, de curator van het Air Force Flight Test Center Museum. Samen maken ze jacht op wraklocaties: ouderwets speurneuzen met een kaart en kompas. Het begon allemaal in 1992 met zoektocht naar de X-15. Dit legendarische vliegtuig houdt nog steeds het

absolute snelheidsrecord van 7274 kilometer per uur (zo'n 6,7 keer de geluidssnelheid). Merlin: ‘Na dagen zoeken zag Tony ineens een berg die we herkenden van een foto. We hebben met die foto in de hand net zolang gezocht tot we de plek hadden gevonden.’ Achter elk vliegtuig schuilt een verhaal, zeggen de twee, dus ook achter de X-15. Majoor Mike Adams vloog op 15 november 1967 ruim 6400 kilometer per uur toen zijn raketvliegtuig begon te tuimelen. Het brak in de lucht uit elkaar en bezaaide 35 kilometer woestijngrond met wrakstukken. Moore herinnert zich die crash nog goed. Hij was negen jaar en net als Merlin gefascineerd door alles dat vloog. ‘Een van mijn helden was dood. Ik wilde weten of er nog iets te zien zou

◀ Vondsten variëren van kleine stroomdraden tot motoronderdelen met serienummer.

▼ Het master alarm van het X-15 testvliegtuig dat Tony Moore vond.



zijn. Het voelde voor mij als een eerbetoon aan de majoor en aan een uniek vliegtuig.’ Na lang zoeken vond Moore een deel van het master alarm dat de testvlieger moet hebben gewaarschuwd voor het naderende onheil. Het is niets meer dan een stukje schroot. Maar volgens het archeologenteam staat dit lampje symbool voor de geschiedenis achter deze crash. Daarom ligt het nu in het Flight Test Museum op de luchtmachtbasis.

Risico's zijn bekend

Moore en Merlin zijn twee van honderden luchtvaartarcheologen in de Verenigde Staten. Iedereen heeft zo zijn eigen specialisatie. De één zoekt wrakken uit de Tweede Wereldoorlog, de ander wil zien waar Boeings en Airbusen zich de grond in boorden. Moore en Merlin zijn van de experimentele vliegtuigen. Vandaar hun bijnaam: The X-Hunters. Merlin: ‘In de burgerluchtvaart gaat het om hoeveel mensen je in een blik kunt proppen. Als die vliegtuigen crashen, vallen tientallen of honderden doden. Dat er zoveel mensen zijn gesneuveld vind ik creepy. Testvliegtuigen worden bestuurd door professionals. Zij weten wat ze doen en wat de risico's zijn.’ De X-Hunters zijn niet scheutig met informatie. ▶

Waar is Amelia Earhart?

De heilige graal voor wrakzoekers is het vliegtuig van luchtvaartpionier Amelia Earhart. In 1937 probeerde ze als eerste vrouw de wereld rond te vliegen, samen met navigator Fred Noonan. Ergens boven de Grote Oceaan ging het mis. Het tweetal verdween spoorloos. Jaren werd naar de resten van Earharts Lockheed 10E Electra gezocht. In 2011 dacht de International Group for Historic Aircraft Recovery (TIGHAR) haar botten gevonden te hebben. Maar DNA-onderzoek toonde aan dat zij het niet was. In de zomer van 2013 kreeg TIGHAR nieuwe hoop. Sonaronderzoek toonde sporen van iets dat lijkt op het wrak van de Electra. Het zou bij de atol Nikumaroro in de oceaan zijn gestort. Dat is 560 kilometer van de plek waar in 1937 een tussenlanding gepland stond. Een expeditie naar het wrak kost 3 miljoen euro en staat voorlopig nog niet gepland.

Luchtvaartpionier Amelia Earhart.



Mike Adams en het X-15 testvliegtuig waarmee hij in 1967 crashte.

‘Het is alsof we detectives zijn die zoeken naar onbekende feiten en aanwijzingen over crash’

Nederlands bekendste crashes

6 OKTOBER 1981

Een Fokker 28 van de NLM verongelukt bij Moerdijk door een valwind. Alle 17 inzittenden overlijden.

4 OKTOBER 1992

Een Israëlisch vrachtvliegtuig van El-Al stort neer in de Amsterdamse Bijlmermeer. De ramp kost 43 mensen het leven.

15 JULI 1996

Een C-130 Hercules van de Belgische Luchtmacht vliegt in brand op Eindhoven Airport. Aan boord is het Nederlandse Fanfarekorps van de Koninklijke Landmacht. 34 mensen komen om.

25 SEPTEMBER 1996

De historische Douglas DC-3 van de Dutch Dakota Association stort in zee bij Texel. Geen van de 32 passagiers overleeft het drama.

25 FEBRUARI 2009

Turkish Airlines-vlucht TK 1951 landt niet op de Polderbaan, maar in de weilanden ervoor. De ramp met de Boeing 737 kost 9 levens, 86 mensen raken gewond.

Sommige brokstukken leveren goed geld op via veilingssite eBay.

Merlin bewaakt zijn lijst met crashsites als was het een topgeheim CIA-dossier. Alleen hijzelf, Moore en mensen die hij vertrouwt mogen het inzien. ‘Geef je de locaties vrij, dan worden ze leeggeroofd. Commerciële wrakjagers kammen een heel gebied uit en zetten elk stukje vliegtuig op eBay. Zo blijft er voor de echte liefhebbers weinig over om te onderzoeken.’ Want van de crashes is dan veel bekend, toch valt er regelmatig nog iets nieuws te ontdekken. Ook nu nog. Een van de meest bizarre vondsten deed het tweetal bij de locatie van Edwards YB-49 bommenwerper. Moore vond een glimmend steentje in het woestijnzand. Een steentje dat hij niet kon thuisbrengen als vliegtuigmateriaal. Na veel onderzoek bleek dat de piloot van het toestel, Daniel Forbes, een paar weken voor de crash was getrouwd. En dat het steentje de stersaffier was uit zijn trouwring. ‘Het mooiste deel van ons werk is de zoektocht naar nog onbekende feiten over de crash. Het is alsof we detectives zijn die aanwijzingen bij elkaar zoeken van een gebeurtenis. En dan ineens vallen de puzzelstukjes op z’n plek’, zegt Moore. ‘In dit geval konden we het steentje teruggeven aan de weduwe van Forbes. Ze was er behoorlijk ondersteboven van.’ Vliegtuigcrashes zijn littekens van de luchtvaartgeschiedenis. In de warme, gortdroge woestijn rond Edwards zijn ze nog altijd te zien. Zelfs na zestig jaar vind je vliegtuigonderdelen zonder één plekje roest. Merlin rijdt van de snelweg af de berm in, zet de kilometerteller op nul en begint mee te tellen. Hij stopt op precies anderhalve mijl bij een nietszeggend punt, dat alleen hij herkent als een aanwijzing. Overal liggen stukjes metaal, oranje stroomdraden en grotere brokstukken van een jachtbommenwerper F-111a testvliegtuig uit 1972. ‘Dit is hoe we te werk gaan. We zoeken naar onderdelen met een stempel van de fabriek of een serienummer. Die onderdelen kun je aan een

type vliegtuig koppelen en vaak aan het crashrapport. Zo weet je zeker over welk vliegtuig het gaat.’ Met dezelfde methode vonden Moore en Merlin overblijfselen van een supersonisch trainingsvliegtuig voor astronauten en X-15-piloten, de NF-104a die Chuck Yeager in 1963 onder zich door zag glijden. Yeager raakte in een spin, gebruikte de schietstoel en overleefde de crash ternauwernood. Samen met de X-Hunters bezocht hij vijf jaar geleden de plek waar het allemaal gebeurde.

Voor gek versleten

Wordt luchtvaartarcheologie ooit net zo serieus genomen als maritieme archeologie? Merlin denkt van niet. Zijn grote passie zal altijd een hobby blijven. Het is vliegtuigspotten, maar dan post mortem. ‘In de archeologie zoeken mensen aanwijzingen over hoe een beschaving of een gebouw eruit zag. Wij weten al hoe deze vliegtuigen eruit zagen van technische tekeningen en foto’s. We zoeken naar verhalen achter de crashes door uit te zoeken wat er precies is gebeurd.’ Voor zijn vriend Moore maakt het niet uit welke naam de criticasters eraan hangen: ‘Natuurlijk zijn er mensen die ons voor gek verklaren. Ze noemen ons nerds, schatzoekers of crashfetisjisten. Ik stoer me er niet aan. Wij zoeken niet naar crashes, wij zoeken naar de locaties waar geschiedenis werd geschreven. Waar vliegers verder en sneller gingen dan iemand ooit was gegaan. Zij zijn mijn helden en ik wil ervoor zorgen dat ze nooit vergeten worden.’ ■

MEER INFORMATIE

X-Plane Crashes, Peter W. Merlin & Tony Moore, Specialty Press (2008): de X-Hunters over hun meest aansprekende vondsten en de zoektocht die eraan voorafging.
www.thexhunters.com: website van de X-Hunters.

Van wie is het schroot?

Regels voor luchtvaartarcheologie variëren per land en zelfs per vliegtuigsoort. Alle marinevliegtuigen in Amerika zijn en blijven ‘cultureel’ eigendom van de marine. De luchtmacht maakt onderscheid tussen vliegtuigen van voor 1961 en erna. In dat jaar vernietigde een grote brand het luchtmachtarchief. Met vliegtuigen van voor de brand mag iedereen doen wat hij wil. Schroot van erna blijft eigendom van de luchtmacht. Wrakzoekers in Engeland krijgen te maken met de Protection of Military Remains Act uit 1986. Alleen met een vergunning mag je binnen de strikte regels aan de slag. Goedwillende amateurs kunnen zich aansluiten bij de British Aviation Archaeological Council. Deze organisatie heeft een ethische gedragscode opgesteld. Zo moeten vinders hun vondsten delen met het publiek met inachtneming van de context van een crash. In Nederland vervallen alle vliegtuigresten aan de staat.



Peter Merlin verzamelde in dertig jaar tijd talloze brokstukken en schreef drie boeken over luchtvaartarcheologie.