



BYPASS04 CLEARED FOR TAKE-OFF

F-16 vliegen met de Portugese luchtmacht.

Het zal ergens halverwege de jaren negentig zijn geweest, dat ik mijzelf drie doelen heb gesteld op het gebied van luchtvaartfotografie: 1. Een keer meevliegen met een tanker; 2. Een keer fotograferen op een operationele carrier van de US Navy; 3. Een keer meevliegen met een fast jet, bij voorkeur een F-16. Toen ik eenmaal merkte dat doel 1 relatief simpel gehaald werd, begon ik moeite te steken in de volgende twee doelen. Door verschillende omstandigheden heb ik een aantal keer bijna het tweede doel bereikt, maar lukte het niet. Daarentegen zat er meer vaart in het derde doel. Na ruim 2½ jaar van schrijven, bellen en e-mailen met de Portugese luchtmacht, viel op 5 maart 2007 de volgende e-mail in de mailbox:

We are glad to inform you that your request to visit AB 5 - Monte Real and fly with F-16 has been approved. In order to realise this photoshoot could you please inform us of the dates of your preference during late April and May? Please provide some latitude for agenda setting. Note that in order to fly with F-16, you will need to make proof that you have aeromedical fitness check-up.

Alleen al deze toezegging bracht het adrenalinegehalte in mijn lichaam tot ongekende hoogte, de ultieme jongensdroom zou uitkomen! Ik zocht direct contact met de Portugese luchtmacht om de details van de medische keuring op te vragen en ik ging op zoek naar een plek om deze te laten uitvoeren. Onze eigen KLu (Centrum voor Mens en Luchtvaart) op Soesterberg, dat alle KLu-vliegers test, wilde de test niet doen, dus moest ik een alternatief zoeken. Dat vond ik uiteindelijk bij het Aeromedisch Instituut (AMI) op Schiphol. Een afspraak was snel gemaakt en de keuring bestond feitelijk uit het gedurende een dagdeel doorgelicht worden op allerlei mogelijke vlakken. Geen probleem, ik waande mijzelf in blakende gezondheid, deed veel aan sport en beschouwde de keuring als een formaliteit.

Tijdens de keuring ontdekte de onderzoekend arts een kleine afwijking in mijn ECG (hartfilmpje). Niets om je druk over te maken, maar in combinatie met mijn te hoge cholesterol reden voor een preventieve hartecho bij de cardioloog van het AMI. Op deze echo bleek er een afwijking te zitten op één van mijn hartkleppen, veroorzaakt door een hartinfarct. Nu vergeet ik wel eens dingen, maar een hartinfarct zou me toch wel opgevallen zijn, leek me. Echter, een (klein) hartinfarct kan kennelijk ook ongemerkt plaatsvinden

en zich uiten als een griep of een steek op de borst. Mij was het in ieder geval niet opgevallen, maar dit betekende wel een nieuwe wending in mijn F-16 avontuur. Ik werd doorverwezen naar het St. Antonius ziekenhuis in Nieuwegein, waar men een catheterisatie heeft uitgevoerd (feitelijk maakt men dan door middel van contrastvloeistof een filmpje van de aderen rond het hart). Uit deze catheterisatie bleek dat er vernauwingen zaten in mijn kransslagaderen en dat 1 ader zelfs helemaal dicht zat. Een op termijn levensbedreigende situatie die snel opgelost moest worden, en wel met een viervoudige bypass-operatie! De reden dat ik er al die tijd niets van gemerkt heb, is waarschijnlijk mijn goede gezondheid geweest; mijn lichaam had reeds een aantal bypasses aangemaakt bij de kransslagaderen waardoor ik tijdens het sporten niets gemerkt heb.

Zo kon het dus gebeuren dat ik in plaats van een zuurstofmasker in de F-16, gebruik mocht maken van de zuurstofapparatuur van het St. Antonius ziekenhuis. Ook mooi. Begin 2008 zou ik geopereerd worden, maar niet voordat mijn vriendin een fraai "hart onder de riem"-feest had georganiseerd (door iemand ook wel het "eventuele afscheidsfeest" genoemd...), waarbij mijn vrienden en familie mij sterkte kwamen wensen voor de komende periode. Uiteindelijk ben ik in februari 2008 succesvol geopereerd en tot en met mei 2008 bezig geweest met revalideren en herstellen. Ik heb daarbij veel steun gehad van familie en vrienden, die ik daar eeuwig dankbaar voor zal zijn. Overigens bleek na de operatie dat ze naast vier bypasses ook een flauwe-grappen-module geïnstalleerd hadden; mijn eerste opmerking toen mijn zus op bezoek kwam in het ziekenhuis was: "hé, wat leuk; ze hebben de cliniclowns langs gestuurd...". Tot op de dag van vandaag geef ik de morfine uiteraard de schuld...

Na een dergelijke operatie blijkt overigens waarom clichés met recht clichés zijn: je waardeert de kleine dingen in het leven opeens veel meer, je waardeert je naasten nog meer en je leert dat het leven echt eindig is. Zonder melancholisch door het leven te gaan, ben ik van mening dat deze net-even-anders-gelopen-F16-vlucht mij meer goed dan kwaad heeft gedaan. Ik kan een dergelijke operatie overigens niemand aanraden, maar ik heb het ervaren als een nieuw ijkpunt in mijn beleving van het leven. Ik was al geen pessimist, maar weet nu zeker dat ik het nooit zal worden! Uiteraard was er eerst de teleurstelling dat de F-16 vlucht niet doorging, maar ik besef me terdege dat

mijn hobby mij uiteindelijk mijn leven heeft gered en daar ben ik zeer dankbaar voor.

Na mijn operatie vond ik het ook nodig om weer aantal doelen te stellen: 1. Binnen een jaar na de operatie 10 kilometer hardlopen (is gelukt, kwart marathon van Egmond in januari 2009); 2. Binnen twee jaar de Dam-tot-Damloop lopen (is gelukt, september 2009); 3. Binnen drie jaar een halve marathon lopen (gaat net niet lukken, maar staat op

de planning voor 2011). Op het gebied van de luchtvaartfotografie blijven de doelen staan zoals ze staan. Door de drukke werkzaamheden met Scramble en 4Aviation heb ik er niet veel tijd aan besteed de laatste jaren, maar ik ben er van overtuigd dat beide openstaande doelen nog haalbaar zijn (vrijwillig aangeboden backseats zijn in dat kader overigens van harte welkom ...).

Arnold ten (by)-Pas(s)

IEDER JAAR ROND 28 AUGUSTUS

Hallo, ik ben Kees van Aggelen en woon in Hilversum. Ik ben begonnen als spotter toen op Soesterberg de F-102A Delta Dagers van het 32e squadron vervangen werden door de F-4E Phantoms. De kenners weten dat het gaat om de 80401 en de 80405 en dat was op 6 augustus 1969!

Op zaterdag 20 juni 1970 was ik voor het eerst op Volkel. Het was een Open Dag en heel warm. De static was erg klein en de show bestond vooral uit het voorvliegen van Streaks, G 91's en een Lightning F2 met een blauwe rug (92sqn RAF). Deze dag is me vooral bijgebleven vanwege het groot aantal nummer-tjes van (T)F-104G's. Een ander hoogtepunt was dat het plaatje Never marry a railroadman van Shocking Blue veel gedraaid werd. Als 16-jarige spotter ging mijn hart toch wel sneller kloppen bij de gedachte aan zangeres Mariska Veres. Hugo Hooftman plaatste wel eens een schaars geklede dame op de kaft van de Cockpit. Wanneer zou Mariska aan de beurt komen?

In 1972 pikte ik op Volkel een gave rotation mee met Franse F-100's. Op 14 juni noteerde ik F-100D's 42211/11-MA, 42186/11-MJ, 42196/11-ME en 42248/11-MV.

In 1972 en 1973 ben ik met Frank Meijer op Interrail geweest naar Italië (vliegende F-86K's), Spanje (te veel om op te noemen; in de landing van Torrejon geen tijd om film te wisselen) en Portugal (vliegende F-86F's). In 1974 heel veel velden in Duitsland gedaan en een jaar later met Jan Los op de fiets door Engeland. Heel veel gezien!

In 1975 een grote Open Dag van de KLu. Voor mij extra berucht, want inmiddels maakte ik ook dia's en als je dan je geelfilter laat zitten, krijg je toch wel gele dia's.

De jaren zeventig en tachtig brachten veel rotations en spottersdagen. Geweldig hoe dat allemaal liep. In de jaren tachtig ging ik ook vrijwel ieder jaar naar de grote vliegshow op Ramstein. Tien jaar achter elkaar kampeerden we bij het Jagdhaus (net tussen een militair depot en de weg naar de basis). De eigenaars kenden ons goed en wisten bijvoorbeeld van onze pasgeboren kinderen.

Op 28 augustus 1988 lieten we de auto's bij de tenten staan en liepen we naar de poort. Zoals altijd ging deze precies op tijd open. Dit jaar waren we met z'n zessen (twee spotters, twee vrouwen en onze twee kleine kinderen). We hebben de static bekeken en wat foto's gemaakt. Tussen de middag werd het voor de

kleine kinderen te veel. Mijn vrouw ging met de buggy en twee kleintjes terug naar de tent. Hendrik Caze-mier, zijn vrouw Netty en ik hadden een mooie plek langs het hek en genoten van de show, het weer en de sfeer.

Om 15.47u, volgens de notitie in mijn boekje, gebeurde het vreselijke ongeluk met Frece Tricolori. Dit ongeluk en de nasleep waren zo onwerkelijk, onwezenlijk. Dat is met geen pen te beschrijven. We stonden ter hoogte van de crashplek van de MM54474/2 en de MM54481/1 en zagen ook dat de Medevac UH-60A 82-23697 geraakt werd. Het was duidelijk dat er geen draaiboek voorhanden was. Zo iets groots en ergs was nog nooit gebeurd op een vliegshow. Volledig van de kaart liepen de mensen die niet gewond waren terug naar de poort. Wij liepen met z'n drieën en zeiden niet veel. Toen zag ik op een stuk beton ineens een blauw speentje liggen. Dat was het speentje van mijn dochter en blijkbaar was zij dat hier verloren! Laat ik dat 3 à 4 uur later in de chaos weer terugvinden.

Bij de tent hebben we gebeld met Nederland, dat kon nog net. Tien minuten later was het hele telefoonnet overbelast. We moesten nog een nacht blijven. Die nacht en de volgende dag waren dramatisch. De hele nacht vlogen heli's af en aan met gewonden. De volgende ochtend zagen we rijen auto's van mensen die het niet gehaald hadden of afgevoerd waren naar ziekenhuizen.

Eenmaal op de terugweg, het was inmiddels maandag 29 augustus, merkten we dat de Luftwaffe gewoon doorvloog van diverse velden. Bij elke kist kroop ik in elkaar en hield mijn hoofd naar beneden.

Op 16 september 1988 was het voor mij weer leuk om te spotten. Als ik het goed heb was dat een jubileumfeest van 306. Ik heb geen vervelende gevolgen aan het ongeluk overgehouden. Wel is het zo, dat mijn vrouw nooit meer mee is geweest naar een vliegshow en zelfs niet meegaat als er op vliegveld Hilversum iets te doen is.

Maar het speentje: dat heb ik nog steeds.

