



## **“Het geluk is niet aan mijn zijde”**

Vrijdag 14 september 2012, iets over 8.30 uur. We liggen nog op bed als de telefoon gaat. Petra neemt op. Ik hoor dat ze vreemd reageert op de persoon aan de andere kant van de lijn. Enigszins verdwaasd zegt ze dat ik aan de lijn kom en drukt de telefoon in mijn hand. Het is Gerrit Assink, de directeur van de KLM Flight Academy.

“Het vliegtuig van Lucas is vermist en we moeten het serieus nemen.”

En dat is het. Hoe? Wanneer? Welke route hebben ze gevlogen? Wat hebben jullie tot nu toe ondernomen? Wat gaan jullie nu verder doen? Geen vraag wordt beantwoord. Hier hebben we het mee te doen. Hij had een halfuur of een uur later moeten bellen, als alles geregeld was. Dan had hij kunnen zeggen: “Lieve ouders, jullie maken je nu verschrikkelijk zorgen. Over een uur staat er een taxi naar Schiphol voor de deur en jullie vliegen met die en die vlucht zo snel mogelijk naar Phoenix, alwaar...” Maar dat is helaas niet zo.

Petra heeft stroomstoten door haar armen en lichaam. Ik heb het gevoel alsof ik met mijn hoofd keihard op straat ben gevallen, plat op de grond. We kijken elkaar apathisch aan. Pure, beklemmende, rauwe stress, ingezet door een wurgende onzekerheid en niet in staat om helder na te denken. We weten allebei onmiddellijk dat dit foute boel is. Héél foute boel.

## §

Gisteravond zaten mijn vader Henk en moeder Wolly gezellig bij ons mosselen te eten. Het was een ontspannen avond. Iedereen zat lekker in z'n vel, we dronken samen een glas wijn. Het weer was aangenaam, we konden fijn buiten eten. Vriend Wytze kwam nog even langs en we sloten de avond af onder de veranda.

En dan is het opeens vrijdag, de dag dat we van de hemel in de hel belanden. Vanuit het niets is ons gelukkige leven afgelopen. We weten meteen dat we in actie moeten komen en dat we niet kunnen afwachten. Tegenover het besef dat het foute boel is, hebben we hoop. Waarschijnlijk tegen beter weten in, maar hoop doet leven. Ik zeg tegen Petra dat ze misschien een motorstoring hebben gehad en, na een perfecte noodlanding, ergens waar geen mobiel bereik is, in de schaduw onder de vleugel zitten te balen dat ze geen vierde man hebben voor het klaverjassen. Tsja, je moet wat.

Beneden in de woonkamer zet ik de laptop aan. Bij de vierde poging krijg ik Lucas' klasgenoot Savvas te pakken via Skype. In Phoenix is het dan rond middernacht. Savvas vertelt mij dat Lucas die middag is vertrokken naar het noorden, samen met examiner Rob van den Heuvel en een veiligheidspiloot wiens naam mij op dat moment niks zegt. Diezelfde middag was er op vliegveld Falcon Field al een lesvliegtuig geweest dat een motorstoring had tijdens de start. Alles was goed afgelopen, maar de hulpdiensten en Dispatch – de afdeling die alle vluchtvoorbereidingen ondersteunt – waren er maar druk mee.

Aan het einde van de middag begon de school leeg te lopen. Ondertussen werd het donker en de vlucht van Lucas was nog steeds niet terug. Savvas en klasgenoot Diederik

trokken aan de bel. Meerdere klasgenoten hebben op het platform naar het vliegtuig gezocht. Ze belden alle luchthavens in de omgeving met de vraag of het vliegtuig daar gezien was, zonder resultaat. Vanuit de school werd toen nog steeds bitter weinig ondernomen. Van een calamiteitenplan hadden ze nog niet zoveel begrepen.

Er werd door de jongens bij Dispatch aangedrongen en gaandeweg kwam de trein dan toch op stoom. Savvas had Lucas het vliegplan zien maken en was hierdoor bekend met de geplande route, die kennis was welkom. Met lesvliegtuigen werd door instructeurs in het donker over het gebied gevlogen, waarbij voortdurend op logische frequenties werd opgeroepen, *transmitting blind*. Het vliegtuig was uitgerust met een *emergency locator transmitter*, maar die is nooit waargenomen.

Reddingshelikopters vlogen over het gebied om brand op te sporen, maar ook dat had geen resultaat. De reddingsdienst was, ondanks de herhaaldelijke verzoeken van Savvas en Diederik, door de school pas om 21.30 uur ingelicht; drie uur na zonsondergang en zes uur na de verwachte terugkeer. Als er vuur was, zou dat inmiddels vermoedelijk uitgewoed zijn.

Het werd laat. Verdere zoekacties werden uitgesteld tot vrijdag. De vrijdag die wij nodig zouden hebben om naar Phoenix te gaan.

Mijn gesprek met Savvas is allesbehalve geruststellend. Maar nogmaals: hoop doet leven, dat andere niet. In ieder geval weten we nu al twintig keer meer dan na het telefoongesprek met Assink. Wat ook heel duidelijk is, is dat we ernaartoe moeten. Bij gebrek aan enige hulp boek ik zelf de tickets. Maar het helder nadenken is niet meer zo vanzelfsprekend.

Normaal gesproken is het door alle mogelijke overstapopties al een puzzel, nu kom ik er bijna niet uit.

Daarna lichten we onze dochter Charlotte in. Zij is samen met haar toenmalige vriend op vakantie op Kreta. Wat voelt het akelig om haar het slechte nieuws over de telefoon te moeten vertellen terwijl ze in het buitenland is, wetende dat we haar in dezelfde onzekerheid zullen storten als waar Petra en ik in zitten. Wij weten al dat we onmiddellijk naar Phoenix zullen vertrekken en dat we Charlotte niet eerst nog kunnen zien aangezien ze nooit op tijd in Nederland kan zijn. Wat een narigheid.

Petra's ouders, Hans – voormalig jachtvlieger bij de Koninklijke Luchtmacht en later mijn vlieginstrucent – en Rita, zijn toevallig al onderweg naar ons huis in Harderwijk. Ook zij schrikken zich wild van het nieuws van de vermissing. Ik probeer ze nog gerust te stellen met het klaverjasverhaal, maar aan alles zie je dat zij zich ook realiseren dat het foute boel is.

Onze vriendin Amarens zal de vriendenkring op de hoogte brengen. We beseffen dat we veel van haar vragen, maar het voelt als oorlog en ons team moet aan de bak.

In een eerder stadium hadden we kort hierna een vakantie naar Phoenix gepland. Vijf dagen later zouden we diezelfde vlucht gaan maken. Het plan was om vanuit Phoenix twee weken een camper te huren en, naast de Grand Canyon en Las Vegas, voornamelijk te verblijven rondom de Springs, de campus waar Lucas verbleef. Nu zeggen we tegen elkaar: dit is een heel foute grap van Lucas, maar alles komt goed en dan beginnen we onze campervakantie gewoon een paar dagen eerder.

We gooien snel wat spullen voor een paar dagen in onze

rolkoffers. Met alleen handbagage zijn we flexibel en kunnen we makkelijker van vlucht veranderen. Een korte broek en wat shirts kunnen we daar later nog wel kopen, maar de nieuwe camera en de *Lonely Planet* van Arizona gaan wel mee. Die komen nog goed van pas, zal later blijken.

Misschien hadden we voor de veiligheid beter niet zelf naar Schiphol moeten rijden, maar dat zal onze ingebakken zelfredzaamheid zijn geweest. Ik ben met zoveel dingen in mijn hoofd bezig, en onderweg wordt er nog druk getelefoneerd, waardoor we bij Almere van plek wisselen en Petra het laatste stuk rijdt.

Als ik bij het inchecken de grondcollega achter de balie vertel waarom wij deze reis gaan maken, kijkt ze me een kort moment sprakeloos aan. Ze herpakt zich en sluit haar desk af, om ons vervolgens te begeleiden naar het ticket office, waar meteen wordt geregeld wat we nodig hebben: vliegtickets inclusief instapkaarten voor een Delta-vlucht via Minneapolis naar Phoenix.

In de Business Lounge komen de eerste tranen bij mij naar boven. We hebben door het mislopen van een vroegere vlucht bijna vier uur wachttijd en omdat er opeens mensen zijn die voor ons zorgen, ons ontzorgen en empathisch zijn, kan ik wel janken. Wij zijn geen vragers en zijn liever niemand tot last, maar wat is dit welkom, zeg.

Bij het aan boord gaan maak ik mezelf in de cockpit kenbaar en leg uit waarom we op deze vlucht zitten, wat begrijpelijk indruk maakt. Ik heb een collega die ook een zoon in Phoenix heeft, en lijntjes heeft met de afdeling Dispatch van KLM, gevraagd om in het geval van nieuws uit Arizona dit onmiddellijk over de satelliettelefoon door te geven aan de bemanning van de Delta-vlucht. Of het nou goed of slecht nieuws is, ik wil het meteen weten. Het wordt een lange

vlucht, in beklemmende onzekerheid. Telkens als ik de cockpitdeur open en dicht zie gaan, zit ik letterlijk op het puntje van mijn stoel.

Maar er komt geen nieuws. Ook niet tijdens de tussenstop in Minneapolis. Ieder uur dat verstrijkt ziet het er minder hoopgevend uit en beseffen we dat het verhaal van het klaverjassen waarschijnlijk niet opgaat. We leven tussen hoop en vrees, waarbij die laatste nu lijkt te gaan winnen.

Na aankomst in Phoenix worden we in de aankomsthal opgewacht door Lucas' kamergenoten Savvas en Mathijs en Gary, op dat moment de directeur van de vliegschool CAE Oxford Aviation Academy, het bedrijf dat de instructie verzorgt voor het praktische gedeelte van de vliegopleiding aan de KLM Flight Academy. We vallen de jongens in de armen en laten onze tranen de vrije loop. Het is een uiterst emotioneel weerzien met de klas- en kamergenoten van Lucas. Gary maakt een empathische indruk. Hij vertelt dat hij als verkeersvlieger bij American Airlines had gewerkt en dat hij na zijn pensioen de school onder zijn vleugels had.

Hoewel het al 23.00 uur is, knallen we buiten tegen een muur van hitte aan. We vinden het behoorlijk indrukwekkend, maar het helpt niet mee als je zo in de piepzak zit als wij.

Gezamenlijk gaan we naar een Hyatt hotel dat vlakbij Mesa ligt, een buitenwijk van Phoenix waar de Amerikaanse vliegschool zich bevindt, en vlak bij de Springs. In de lobby worden wat sandwiches aangerukt, maar nog altijd gaat er bij ons niet veel anders in dan water. Eten krijgen Petra en ik sowieso niet naar binnen, misschien ook een beetje uit angst hoe onze lichamen erop zullen reageren. Water drinken we echter in overvloed.

Aan de hand van een aantal stafkaarten legt Gary uit wat er tot op dat moment is gedaan om het vliegtuig van Lucas te vinden. Naast zoekvluchten met verscheidene vliegtuigen zijn ook helikopters ingezet. Er is een kloof waarvan het vermoeden groeit dat Lucas' vliegtuigje daarin verdwenen is: de Calf Pen Canyon, in het Nederlands kalverstalkloof.

Op de vrijdag dat wij onderweg waren naar Phoenix was het daar nog steeds onstabiel weer: koude massa, zoals meteorologen dat noemen. Het is misschien moeilijk voor te stellen als het zo warm is, maar het is wel zo. Bij dit weerbeeld hoort een vlagerige, draaiende wind die helikopters verhindert om laag door de canyon te vliegen. Daarbij komt dat de driehonderd meter diepe kloof dichtbegroeid is met bomen, waardoor er nergens zicht op de bodem is. Als je het over onherbergzaam gebied hebt, dan bedoel je dit.

Een dag later zal een vliegtuig uit New Mexico dat uitgerust is met apparatuur om metalen waar te nemen over de vermoedelijke locatie vliegen. De weersverwachting geeft aan dat op die zaterdag de wind wat kalmer zal zijn zodat nu wel helikopters ingezet kunnen worden, met lange touwen om aan af te dalen.

De vermoedelijke locatie wordt in de eerste plaats bepaald met behulp van de radarbeelden waarop Lucas' vlucht werd gevolgd. Daarnaast heeft de CIA de drie mobiele telefoons getraceerd. Ook al stonden ze vermoedelijk op vliegtuigmodus, toch waren er drie sporen te vinden. Samen met het vliegplan dat Lucas had moeten voorbereiden geeft dit een indicatie van waar ze moeten gaan zoeken.

Op dit moment is Lucas nog steeds vermist, niet verongelukt, maar Petra en ik laten steeds iets meer ons hoofd hangen. De stafkaarten met daarop de Calf Pen Canyon la-

ten geen mooie vlakke plek zien waar je een kist kunt landen. Voor hoop is nu weinig houvast meer, of je moet een rasoptimist, dom of naïef zijn. We verruilen de klaverjasoptie voor het beeld dat ze met het vliegtuig in een boomtop hangen, de drie vliegers ondersteboven in hun veiligheids gordels.

Maar Lucas zal gered worden, dat prenten we ons in. We zien onszelf al aan zijn ziekenhuisbed zitten terwijl we zijn nieuwe gips bewonderen, waarschijnlijk tegen beter weten in. Want eigenlijk weten we het dan allebei al: dit gaat niet meer goed komen. Petra en ik hebben het alleen niet naar elkaar uitgesproken.

Eenmaal op de hotelkamer slaat langzaam de paniek toe. “Wat moeten wij nou als hij écht nooit gevonden wordt?” vraagt Petra. Ik antwoord dat als de zoekactie zonder resultaat wordt gestaakt, we bergschoenen en een tent gaan kopen en een cursus abseilen zullen nemen. En als de schoenen versleten zijn, koop ik weer nieuwe, net zo lang totdat we Lucas hebben gevonden. Een andere optie bestaat niet.

We gaan een slapeloze nacht in vol zorgen, stress en onzekerheid. Elkaar stevig vasthouden is nu letterlijk de enige houvast die we nog hebben. Waterfles na waterfles drinken we leeg. Met behulp van mijn reisgids en Gary’s stafkaarten puzzel ik de hele nacht. Voor zo gedetailleerd als Google Maps het toestaat ben ik bekend met alles wat zich rond positie N 34 graden 27 minuten bij W 111 graden 35 minuten bevindt. Terugkijkend weet ik dan al, met uitzondering van een enkel klein detail, exact wat er gebeurd is en op 150 meter nauwkeurig waar. Die nacht duurt een eeuwigheid, terwijl we wachten op daglicht. Ik kan de zon de lucht wel in kijken, dan pas kunnen we weer verder.

## §

Lucas’ vlucht was de laatste op het vliegtuigtype Piper Archer, waarmee het vliegen op zicht werd afgesloten en de instructie voor het vliegen op instrumenten zou volgen. Door te slagen voor dit examen zou Lucas zijn eerste echte vliegbrevet in handen hebben, dat van vlieger op kleine sportvliegtuigen. Het was een belangrijke stap in de opleiding.

We hadden voorafgaand aan de vlucht via Skype contact met Lucas. Hij was druk in zijn hoofd en een beetje knorrig, iets wat hij weleens kon hebben als iets spannend werd, zoals hij dat ook had bij de eindexamens van de middelbare school. Gezien het aanstaande examen vonden we dat niet zo vreemd. We hadden aan de veiligheid van de school nooit getwijfeld en ik had zelfs nog gezegd dat hij bij examinerator Rob van den Heuvel, een oude rot in het vak, in goede handen was.

Lucas vertelde me dat hij de opdracht had gekregen om een navigatievlucht naar het noorden te plannen, waar hij nog nooit was geweest. Ik zag hier niet zo’n probleem in, want je moet tenslotte overal naartoe kunnen navigeren. Ik realiseerde mij toen niet dat het ten noorden van Mesa bergachtig is en dat het terrein behoorlijk omhoogkomt. Verder moest Lucas een punt in de route opnemen waar hij precies veertig minuten na de start overheen moest vliegen. Ik vond deze opdracht nogal afwijkend; doelnavigatie had ik in de opleiding niet eerder gezien, dat zag je alleen bij zogenaamde vliegrally’s. Over de hoogte waarop de vlucht gepland moest worden, hebben we het toen niet gehad. Lucas maakte zich ook zorgen om de wind. Hij zou midden op de dag vertrekken, op het warmste moment van de dag. De atmosfeer wordt dan thermisch, en turbulentie maakt het strak langs een lijn sturen een stuk bewerkelijker.