

Tweehonderd jaar militaire luchtvaart

Frans Matser – publicist*

Omdat het dit jaar precies tweehonderd jaar geleden is dat het eerste militaire vliegtuig in Nederland opsteeg, interview ik voor de *Spectator*-videoblog de laatste nog levende piloot van de voormalige Koninklijke Luchtmacht: majoor Silvia Stuur-Knuppel. Silvia heeft tot haar zeventigste jaar gevlogen met het laatste bemande vliegtuig van de luchtmacht, de *improved, extended and upgraded* F-35. Een old-timer die sommige ouderen zich misschien nog herinneren als de *Joint Strike Fighter*, een kist waarvan Nederland na veel politiek gekrakeel in 2018 tien stuks had aangeschaft.

Speciaal voor Silvia – en om dit heugelijk feit in een historisch verantwoord kader te plaatsen – vindt u dit keer in uw vertrouwde videoblog voor het eerst sinds vijftientig jaar weer een geschreven tekst. De redactie beseft dat het lezen van zoveel woorden en letters op uw *smartphone* vooral voor onze jonge lezers een bijzonder zware opgave zal zijn. Maar wij doen een beroep op iedereen die in het verleden de lees- en schrijfkunst nog heeft leren beoefenen om de jonge collega's te helpen met het ontcijferen van deze pittige opgave. Dus, schrikt u niet, volgende maand natuurlijk weer de vertrouwde korte 4-D filmpjes.

'Silvia, hoe was dat vroeger als je als piloot zelf met een vliegtuig de lucht in ging?'

'Dat gevoel kan ik me nog goed herinneren. Het was heel opwindend. Toen ik in 2034 bij de luchtmacht kwam was de F-35 als heel wat jaartjes in dienst. We hadden er eerst geloof

ik tien, maar het kabinet Rutte-8 nam dat jaar weer eens een bezuinigingsbesluit en toen bleven er nog vijf over. En met één daarvan, de J-333, heb ik bijna vijftig jaar gevlogen. Ik kan me zelfs nog herinneren dat het in die tijd zelfs toegestaan was om ondersteboven te vliegen of een looping te maken. Onvoorstelbaar natuurlijk tegenwoordig. Dat was werkelijk een vrijgevochten tijd.'

'Hoe kon het dat jij nog verder mocht vliegen na het algemene menselijk vliegverbod in 2080?'

'Onderzoek door een commissie onder leiding van minister van staat Hennis-Plasschaert had in de jaren '50 van de vorige eeuw al laten zien dat het merendeel van alle ongelukken met vliegtuigen werd veroorzaakt door fouten van de piloot. Daarom werd het voor mensen vanaf 2065 verboden om passagiersvliegtuigen te besturen. In 2080 kwam daar het algemeen verbod voor het besturen van alle vliegtuigen bij. De inmiddels welbekende pilootcomputers namen dat werk over. Maar dat zijn dure krennen. Defensie moest in die tijd natuurlijk weer eens bezuinigen en toen bleek er geen geld te zijn om de laatste twee F-35's van de luchtmacht van zo'n computer te voorzien. Jannie Hoogte-Roer en ik waren op dat moment de twee laatste piloten van de KLu. Wij kregen toen een ontheffing. Daar heeft de Tweede Kamer nog over moeten stemmen. Wij mochten één keer in de maand een uurtje blijven vliegen. Zo voldeed Nederland in het laatste jaar van zijn lidmaatschap nog een beetje aan zijn NAVO-verplichtingen. Meestal vloog ik van Schiphol – toen de laatste luchtmachtbasis – een rondje over de voormalige luchtmachtbases: Leeuwarden, Volkel, De Peel, Soesterberg,

* Op deze plaats vindt u afwisselend een bijdrage van Frans Matser en luitenant-kolonel der Mariniers Marc Houben.

Gilze-Rijen en Woensdrecht. En dan weer terug. Prachtige natuurgebieden hebben ze daar allemaal van gemaakt.'

'Silvia, hoe heb jij het einde van de luchtmacht als zelfstandig krijgsmachtdeel beleefd?'

'Ja, zoals je misschien nog weet werd de luchtmacht in 2082 opgeheven. Onvoorstelbaar trouwens dat dat al weer meer dan dertig jaar geleden is! Kijk, er was natuurlijk al niet veel meer over. Helikopters waren door de milieu-wetgeving in 2069 al verboden en sinds 2075 waren alle militaire luchttransporten *geoutsourcet* naar Transavia. Nou, toen hebben ze die paar op afstand bestuurbare vliegtuigjes die we nog hadden maar aan de landmacht overgedaan.

En zo is de luchtmacht als het ware na 170 jaar weer teruggekeerd in de schoot van de organisatie waaraan ze in 1913 ontsproten was. De landmacht. Persoonlijk vond ik dat jammer. Ik vond dat blauwe uniform toch wel wat hebben. Groen kleurt niet zo bij mijn ogen. Maar ja.'

'En toen kwam je de laatste twee jaar bij faunabeheer te werken? Hoe kwam dat zo?'

'Ja, dat klopt. Ik zou toen eerst ook naar de landmacht gaan. Want we hadden die twee F-35's nog natuurlijk. Maar daar kon eigenlijk niemand iets mee bij de landmacht. De vliegtuigbrandstof was geloof ik een miljoen yuan per liter in die tijd. De landmacht had gewoon geen budget voor fossiele brandstoffen. En toen werd het Natuurbeheer. Jannie en ik zijn toen ingeschakeld voor vogeltellingen boven de Noordzee. Kregen we een speciale vogelradar. Dus zodoende zijn Jannie en ik toen met twee monteurs en één verkeersleider ingedeeld bij het ministerie van Natuurbeheer. Daar hadden ze gelukkig nog wat geld over voor brandstof en onderhoud. En daar heb ik mijn laatste jaartjes gesleten tot de F-35 in 2085 definitief buiten gebruik werd gesteld. Toen heb ik wel een traantje weggepinkt! Ik was toen pas 69 en eigenlijk nog veel te jong voor het reguliere militaire vroegpensioen, maar gelukkig hebben ze toen een uitzondering voor mij gemaakt. Dat vond ik wel sympathiek. Ik ben Defensie

daar nog steeds zeer erkentelijk voor. Ach, de militaire luchtvaart is in 1913 begonnen met één toestel bestuurd door een man en in 2085 geëindigd met twee toestellen bestuurd door twee vrouwen. Dat is toch best bijzonder.'

'Silvia, hoe kijk je zelf terug op je 50-jarige loopbaan bij de luchtmacht?'

'Ach, ik heb een mooie tijd gehad. Ik vond het wel jammer dat het door het algemeen herschikken van de rangen bij Defensie in 2070 niet meer mogelijk werd om overste te worden. Ik had me na vijfendertig jaar als officier-vlieger best verheugd op die drie brede strepen. Die staan toch leuker op je schouder. Zeker nadat in 2055 alle onderscheidingen en decoraties werden afgeschaft vanwege de bekende bezuinigingen op overbodige franje. Maar ja, toen eenmaal besloten was dat de Commandant der Strijdkrachten een kolonel zou worden en de commandanten van de krijgsmachtdelen een overste, begreep ik dat ook wel weer. Een *numerus fixus* van honderd officieren voor de hele krijgsmacht was natuurlijk niet zo veel. Zo gingen die dingen nu eenmaal in die tijd als er weer een financiële crisis was. Dat heb ik wel geleerd in mijn vijftig jaren bij Defensie: wij zijn er als organisatie hartstikke goed in om de tering naar de nering te zetten. Er zijn altijd wel weer goede ideeën op het ministerie om nóg efficiënter te werken.'

'En ten slotte Silvia: wat doe je tegenwoordig?'

'Ach, 's morgens breng ik de krant rond en verder verbouw ik wat groenten in mijn tuin. Een deel daarvan verkoop ik zaterdag op de markt. De pensioenen zijn zoals je weet geen vetpot na het faillissement van het ABP. En met een eigen ziektenkostenrisico van duizend yuan per maand moet ik mijn eigen kunstheup ook nog afbetalen. Dat duurt nog wel een paar jaar. Trouwens, sinds we met de yuan betalen, lijkt het wel of alles duurder is geworden. Je zou bijna terugverlangen naar de oude euro! Maar mij krijgen ze niet klein. Ik heb per slot van rekening vijftig jaar bij Defensie gewerkt en dan ben je wel gewend om de broekriem aan te halen.'