

De bemanning.

Van de „Pelikaan“-bemanning is alleen boordwerktuigkundige Grosfeld nog in leven. Tweede piloot Soer verongelukte op 6 april 1935 bij Brilon in Duitsland met de Fokker FXII „Leeuw-erik“.

Ook Iwan Smirnoff, bijnaam „De Turk“, is inmiddels overleden in 1956.

Hij is de meest kleurrijke piloot geweest, die de KLM ooit gekend heeft. Smirnoff werd in 1895 geboren in het Russische Wladimir, en wilde mijnbouwer worden. De Eerste Wereldoorlog stak daar een stokje voor. Hij werd als infanterist naar het front gezonden, kwam daarna bij het vliegerkorps terecht en werd een van de meest succesvolle jachtvliegers door 12 Duitse toestellen neer te halen. De revolutie en de daardoor ontstane strijd tussen communisten en Wit-Russen deed hem besluiten het land te verlaten.

Via Wladivostok, Hong Kong, Saigon en Singapore kwam hij uiteindelijk in Britse dienst en maakte deel uit van het Royal Flying Corps.

Eind 1918 keerde hij in Rusland terug om als Witrus de communisten te bestrijden. Na een dreigende ondergang van de eerste vluchtte hij als verstekeling op een vrachtboot terug naar Engeland.

Uiteindelijk komt hij in 1922 bij de KLM terecht.

Na de Japanse inval in Nederlands-Indië, week Smirnoff met een DC-3 uit naar Australië, waar een Japans jachtvliegtuig zijn toestel lafhartig neerschoot. Hij raakte door kogels gewond en een aantal passagiers werd gedood. Dan volgt er een periode waarin Smirnoff vliegt voor de Royal Australian Air Force.

Na de oorlog keert hij weer terug bij de KLM, waar hij vliegt tot 1948.



Kerstvlucht 1933 houdt Nederland in spanning



Door Hans Walrecht

„De Pelikaan“ bracht Indië dichterbij

1933. Het gaat slecht in Nederland. We zitten midden in de crisisjaren, de opkomst van de nazi's in Duitsland belooft niet veel goeds en in Nederlands-Indië begint men de eerste tekenen van een onafhankelijkheidsstrevende beweging te nemen.

Bedrijven en fabrieken moeten sluiten en Nederland heeft niets meer om trots op te zijn.

Maar op het randje van dat jaar komt daar verandering in.

Het is de nog jonge KLM die in de jaren '33 en '34 drie beroemde vluchten maakt die Nederland een flink portie nationale trots teruggeven en wel de kerstvlucht van de „Pelikaan“, Melbourneinnar de „Uiver“ en de oceaanvlucht van de „Snip“.

De Uivervlucht is verreweg het bekendst geworden, mede door het warming-up effect van de „Pelikaan“, al kwam dat wat traag op gang.

Directe aanleiding tot de vlucht van de Pelikaan is eigenlijk de „Postjager“ van de Pander meubelfabriek. Pilot Dick Asjes — ook bekend van de Melbourne-race — meent dat de vluchten van de KLM op de route Amsterdam — Batavia niet rendabel zijn. Het aantal passagiers brengt te weinig op om de kosten te kunnen dekken. Het is de door de PTT gegarandeerde 500 kg post voor elke vlucht die het vliegen naar Indië winstgevend maakt.

Dat komt neer op een subsidie van f 50.000 per retourvlucht.

Volgens Asjes kan een klein postvliegtuig de post goedkoper vervoeren. Hij zet alles op papier en vliegtuigontwerper Theo Slot werpt zich op de „Postjager“. Een aantal invloedrijke groepen scharen zich achter de plannen van Asjes en Pander. In dat gezelschap bevinden zich ook enkele scheepvaartsmaatschappijen, die met lede ogen de snelle groei van de KLM gadeslaan.

KLM-directeur Albert Plesman kan echter niet erg enthousiast zijn over de plannen voor de „Postjager“, want als het postvervoer verdwijnt, kan hij de Indiëlijn wel ophouden.

„Dan De Pelikaan“

Albert Plesman zit ondertussen niet stil. De naam van de KLM staat op het spel. Ook hij gaat een snelle vlucht ondernemen.

Ook met een nieuw toestel. Fokker heeft namelijk voor het eerst een toestel gefabriceerd met intrekbare landingsgestel en meer stroomlijn dan zijn voorgaande verkeerstoeestellen. Het kan een snelheid van 250 kilometer per uur halen.

Tijdens de eerste proefvluchten blijken de motoren een voortdurende bron van zorgen te zijn — en dat zal zo blijven tot het eind van dit toestel in de Spaanse Burgeroorlog.

Maar goed, Plesman wil deze Fokker FX-XX „Zilvermeeuw“ inzetten om een versnelde postvlucht naar Indië te maken, zonder passagiers.

Uiteraard als tegenwicht voor de „Postjager“ die bij het volk toch licht favoriet is.

De bemanning wordt gevormd door de zeer ervaren gezagvoerder Smirnoff, tweede piloot Soer, telegrafist Van Beukering en boordwerktuigkundige Grosfeld.

Vroe in de morgen van maandag 18 december staan de motoren van de „Zilvermeeuw“ warm te draaien als de bemanning aan boord wil gaan. Dan stopt plotseling de middenmotor. Voor de zoveelste keer is er weer een in de soep gedraaid. Reparatie is niet direct haalbaar. Plesman hakt de knoop door en wil weten welke lijnmachine klaar staat. Het lot valt op de Pelikaan. „Dan vliegt de Pelikaan!“, besluit Plesman. Deze vogel is een iets ouder Fokkertype en wel een F-XVIII, die zeker een kwart langzamer is dan de „Zilvermeeuw“.

De post wordt overgeladen en rond vier uur in de morgen, twee uur achter op het oorspronkelijke schema, komt de PH-AIP „Pelikaan“ los van de Schiphol-grasbaan. Als het toestel op hoogte is gekomen, beraadslagen Smirnoff en Soer hoe ze het oorspronkelijke vluchtschema kunnen aanpassen. De enige oplossing om met deze langzame Fokker toch op tijd in Batavia te kunnen aankomen is het verkorten van de rustperiodes. Zij besluiten om 's nachts door te vliegen, wat op de gerieflijke lijndienst niet voorkomt. Dit houdt grote risico's in, want nachtvluchten zijn nog niet gebruikelijk in 1933 en bovendien zijn veel vliegvelden er niet voor ingericht.

100 uur naar Gordel van Smaragd

Ook begruigen en dergelijke obstakels kunnen een groot gevaar opleveren. De toestellen in deze tijd vliegen namelijk nooit zo hoog. Afgezien van het feit dat ze dat ook nauwelijks konden, leverde de ijsafzetting op grote hoogten gevaar op, en bestrijding daarvan was toen nog niet mogelijk bij deze Fokkers van hout, stalen buizen en doek.

Slecht weer

In de middag wordt Rome bereikt. Tot dan toe in redelijk weer, maar de vooruitzichten richting Athene zijn niet best. De Apenijnen en gewaaglijke bergtoppen bij Griekenland zijn voor Smirnoff reden genoeg om niet verder te vliegen — zeer tot ongenoegen van Plesman, die de bemanning met telegrammen achtervolgt.

Vroe in de morgen van de negentiende december stijgen ze echter weer op. Het is uiteindelijk slechte weer. Ze stijgen naar 3000 meter, maar ook daar is het wolkendek nog steeds gesloten.

De Fokker stijgt door naar 5000 meter. Pas hier vliegen ze boven de wolken. Het is buiten dertig graden onder nul en in de Pelikaan lijkt het niet veel warmer. Soer en Smirnoff vliegen elk om beurten een kwartier, om daarna in de iets minder koude passagierscabine even bij te komen. (Grosfeld en Van Beukering liggen in) dekens op de vloer.

Na vijf uur vliegen begint het licht te worden. Tot hun schrik merkt de be-

mannings dat ze verwaald is. Een sterke zuidenwind heeft ze boven een berggebied ten noordoosten van Griekenland gelaten. Tot overmaat van ramp duikt er plotseling een berg voor het toestel op. Net op tijd trekt Smirnoff de Fokker weg en pikt en passant wat struikgewas van de bergwand mee...

Na de landing op het Griekse veld Saloniki inspecteren ze de Pelikaan en weer verder gaat de reis. Cairo, Bagdad, Bushir, Djask, Karachi. De bemanning levert heel wat nachtrust in. Jodhpur. Daar wordt de post van de bij Brindisi bestrande „Postjager“ ingenomen van de „IJsvogel“ die de normale lijndienst vliegt. Verder weer via Allahabad, Calcutta en Rangoon. De kortste tussenstop bedraagt maar een half uur...

In Bangkok kan de bemanning van een royale rustperiodes genieten: 3 uur! Via Alor Star wordt Singapore bereikt. Inmiddels heeft men ook in het buitenland merkt dat de „Pelikaan“ een record aan het breken is. Bij wijze van eerbetoon vliegen er twee RAF-bommenwerpers mee, maar de Engelsen hebben Smirnoff hierover niet ingelicht. Als hij dan ook na de start een steile bocht inzet, om ten slotte nog eenmaal om het veld te cirkelen, kan hij ternaauwroed een botsing vermijden. Hierna is het volbrengen van de vlucht nog een peulenschil.

Als de motoren van de „Pelikaan“ op het vliegveld Tjililitan worden afgezet — het is vrijdag 22 december, half vijf in de middag — valt hun het geluch op van een grote menigte mensen, die uitgelopen is om de bemanning te verwelkomen. Ellenlange redevoorlagers, niet ongebruikelijk in die jaren, worden aangehoord in een chaotische drukte.

Maar de prestatie is dan ook niet gering! 15.000 kilometer is er afgelegd in slechts 100 uur en 48 minuten,

50 jaar later:

De glorieuze vlucht van de Pelikaan op de langste luchtlijn ter wereld is historie geworden die bij de huidige stand der techniek nog slechts een glimlach oproept.

In 1933 was er nog maar drie jaar sprake van een geregelde dienst op Batavia. Die stad heet nu Jakarta en de KLM vliegt er nu vier maal per week naar toe met een Boeing 747. Deze neemt bijna honderd maal zoveel passagiers mee evenals 25 ton vracht.

De „Pelikaan“ zou een mug lijken bij de Jumbo: 70 meter tegen slechts 17...

In nog geen 17 uur en na slechts twee tussenlandingen stapten men in Jakarta uit. Ook nu kost een enkele reis zo'n tweeduizend gulden, maar 50 jaar geleden kon met een gulden wel twaalfmaal zoveel doen!

21.000 wachtenden

Ondertussen hebben zich op Schiphol zo'n 21.000 mensen verzameld. Het is in de avond van 30 december en velen staan er al uren.

Het is bovendien behoorlijk koud en een aantal open vuren wordt dankbaar gebruikt om de handen te warmen. De luidspeakers op het vliegveld laten met regelmaat berichten over de vorderingen van de „Pelikaan“ en zijn bemanning horen. Geluch is stevast het gevolg.

Zo ook om kwart voor tien, als de landingslichten aangaan. Op het mistige Schiphol is een zwak motorgeronk te horen. Tien minuten later nog eens.

De bemanning van de „Pelikaan“ kan door de mist het vliegveld niet vinden en Van Beukering zoekt nu het radiobank. Vliegen ze links van de baan dan hoort hij Morse-punten en rechts strepen.

De goede richting is te herkennen aan een onderbroken toon.

Als ze eindelijk op koers liggen bevrienen de ruiten en de buisjes van de snelheidsmeters. Hoger weer!

Pas bij de derde landingspoging — na veertig minuten — is er iets te zien en Soer roept: „Grondzicht! Hebben! Prik 'n drin!“

Geland, nog tien minuten sneller dan haant!

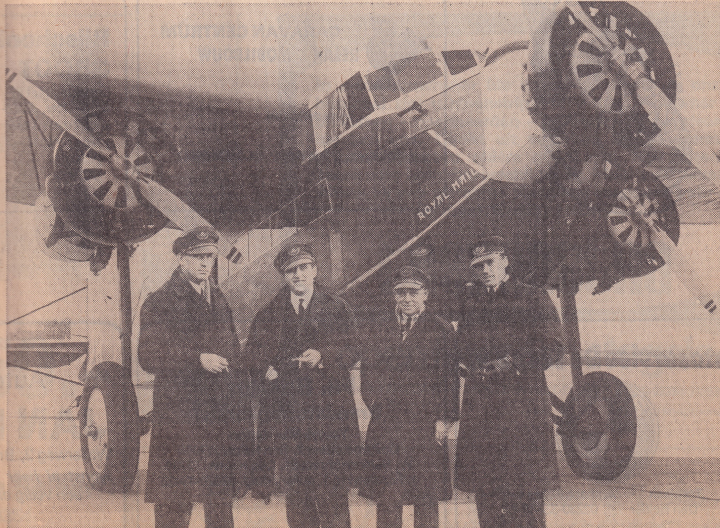
En opeens is daar, als een spookverschijning uit het duister, opeens de „Pelikaan“ die doodgevoerd werd op het wachtende publiek af taxiëet. De menigte raakt uitzinnig en het toestel wordt letterlijk bestormd. De Pelikaankoorts raakt op een hoogtepunt.

Nadat er weer rust in de gelederen is, krijgt de bemanning zeven toespraken te verduren plus een Ridderorde. Ver na middernacht kan de ongeduldige Smirnoff zich losmaken van het feestgevoel, waarna hij tot zijn geruststelling in het ziekenhuis hoort dat zijn vrouw het goed maakt.

De Pelikaankoorts houdt nog een tijdje aan. Er wordt zelfs een Pelikaanlied gemaakt. Nederland is op slag luchtvaart-mind en de KLM kan niet meer stuk, zeker niet, als het volgende huzarenstukje in de Beroemde Vluchten-trilogie wordt aangekondigd: de vlucht met de Uiver, de geheel metalen Douglas DC-2. De naam Fokker komt dan niet meer in de rolevordering voor. De „Blikken Amerikaan“ is de hoofdrolspeler geworden.



De Pelikaan geland; Schiphol 30 december 1933



De bemanning voor De Pelikaan: V.l.n.r. Smirnoff, Soer, Grosfeld en Van Beukering.

(Foto's KLM)