

Met *Jungle Girl* de wereld over

Elsedien de Groot schreef boek over vliegavonturen

Ze behaalde haar vliegbrevet op Curaçao en vloog in 1978 als copiloot van Londen naar Australië, in een Cessna 210. Tussendoor werkte ze bij een Britse RAF-held en bij Airmore International Ltd, een vliegbedrijf op Elstree Airport. Het is allemaal na te lezen in het waargebeurde boek *Jungle Girl. Avonturen op vier continenten* van Elsedien de Groot (1948). Een voorproefje.

'Ik wilde mij niet laten kennen – flinke meid zijn, niet janken. Ik taxiede terug naar het begin van de runway, vroeg toestemming aan de verkeerstoren en gaf vol gas. Wat duurde het lang voordat ik van de grond kwam, en wat kwam het hek dichtbij. Maar ik trok het neusje van het toestel op en daar gingen we, Cessna en ik, met als enig houvast de stuurknuppel.'

Het is één van de dingen die Elsedien de Groot zich nog herinnert als de dag van gisteren: het moment waarop haar vlieginstructeur het deurtje opende en uitstapte. 'Good luck!', riep hij nog.

Daarna begon haar eerste solovlucht, vanaf Hato Airport bij Willemstad. Er zouden nog vele vluchten volgen, met als hoogtepunt de reis van Biggin Hill (bij Londen) naar Albury (bij Melbourne). Een tocht van een maand, die begon met een advertentie van het Australische echtpaar Ian en Roma

Richards in de Britse krant *The Guardian*: 'Piloten gezocht om vliegtuig naar Australië te vliegen'.

Elsedien de Groot schreef een brief en doorstond de screening, met haar 75 vliegreuren. Net als de Londense antiquair Digby Cowan (80 vliegreuren). Daarna was het tijd voor de voorbereidingen, zoals een bezoek aan warenhuis Marks & Spencer: 'Daar kocht ik een aantal witte overhemden met korte mouwen. Ook schafte ik gouden linten aan. Die naaide ik als banden op de schouders: drie banden voor Ian (gezagvoerder), twee voor mij (first officer) en Digby (flight engineer) en een voor Roma (stewardess). Het verleende ons enigszins de air van professionele crew.'

Op 20 augustus 1978 stapten ze op vliegveld Biggin Hill in de Cessna 210, met kenteken VH-SMP. De ultieme bestemming, 12.000 mijlen verderop: vliegveld Albury, vlakbij Wodonga waar de familie Richards woonde.

Heftige zandstorm

'Ik wist dat er een kans bestond dat we zouden eindigen in zee, tegen een bergflank, in de woestijn, jungle of gewoon verloren zouden gaan in de mist.', schrijft Elsedien de Groot in haar boek. 'Die risico's nam ik op de koop toe. Nu denk ik: was ik avontuurlijk of knettergek? Tegelijk weet ik: de hele ervaring had ik voor geen geld willen missen. (...) Ik durf te stellen dat mijn loopbaan anders zou zijn verlopen zonder dit vliegavontuur.'

Onderweg beleefde de crew angstige momenten, zoals in het Midden-Oosten: 'De route zou voeren over Libanon, Syrië en Irak. Ik zat aan het roer. Toen we het Libanese luchtruim binnenkwamen, vroeg de toren meteen naar ons "clearance number". Ook kregen we twee gevechtsvliegtuigen naast ons, aan iedere vleugel één. Het is dan wel verstandig om je lijn te houden, wat ik zo goed mogelijk deed.'



Zomer 2019. Terugkeer naar Biggin Hill Airport.



Na een tussenlanding in Bagdad kwamen ze terecht in een heftige zandstorm: 'Het leek wel nacht en sneeuwstorm tegelijk. Een soort dikke mist, niet gemaakt van waterdeeltjes maar van zandkorreltjes. We vlogen vrijwel alleen op de instrumenten. We twijfelden of we moesten omkeren. Mede dankzij goede instructies van de toren bleven we op koers en vlogen we recht op de Perzische Golf af. Ik was blij toen we heelhuids in Koeweit landden. De propeller van ons vliegtuig bleek gezandstraald.'

Geschreeuw in de cockpit

De instrumenten bleken ook in India goud waard, na vertrek uit Nagpur: 'We konden geen hand voor ogen zien. Behalve wolken en stortregens waren er ook bergen. Nadat we een poos onderweg waren, leek het me



Roma Richards, Digby Cowan, Elsedien de Groot en Ian Richards (v.l.nr.) trekken hun zwemvesten aan.

veiliger om af te wijken van het vliegplan en een noodlanding te maken. Ik drukte mijn voorstel door. *Safety first*, weet je wel. Na de landing op het kleine vliegveld van Jamshedpur, waarbij ik uitvoerde wat de instructeurs me hadden geleerd ("vertrouw blindelings op je instrumenten"), werd Ian meegenomen door de directeur van het airfield. We waren immers geland zonder vooraf toestemming te hebben gevraagd.

Een onaangekondigde landing. Digby, Roma en ik werden door een beambte met een grote stok gevangen gehouden in het vliegtuig. Het liep met een sisser af. Wel moesten erg veel papieren worden ingevuld. Later in de middag verbeterde het weer en vlogen we door naar Calcutta.' De rest van de reis? 'Een optelsom van slecht weer, fraaie vergezichten, geschreeuw in de cockpit, welverdiende ontspanning en gedoe met de autoriteiten ("red tape"). Het absolute dieptepunt? Te veel om te kiezen, eerlijk gezegd. Onvergetelijk blijft bijvoorbeeld het moment waarop Ian plotsklaps wilde dat ik landde op een militair vliegveld in Birma. (...) Hij zag een vliegveld en wilde daar heen. Ik gilte dat hij verkeerd zat en dat we níet gingen landen. We hadden toestemming om over Birma te vliegen, maar een bezoek vond ik een slecht idee. Ik zag ons al maandenlang opgeborgen door een totalitair regime.'

Eerste vrouwelijke piloot

Na overnachtingen in Hat Yai (Zuid-Thailand), Singapore, Jakarta, Kuta (Bali), Ujung Pandang (Zuid-Celebes) en Ambon (Molukken) kwam de noordelijke kustlijn



50 uren check-up in Karachi (Pakistan).



20 augustus 1978: Elsedien en Ian maken flightplan Biggin Hill-Karlsruhe.

van Australië in zicht. Die overnachtingen gingen overigens gepaard met een onrustige slaap. Dat had alles te maken met de belevenissen overdag. Zo ging het vooral op Zuid-Celebes en Ambon maar nèt goed. 'Bij het landen is het prettig als je de enige bent en de bemanning van een ander toestel niet op exact hetzelfde moment vrijwel identieke plannen heeft', schrijft Elsedien de Groot met gevoel voor understatement. 'Maar dat overkwam ons tot twee keer toe. (...) Toen we op 13 september de bestemming Ujung Pandang (inmiddels 'Makassar') naderden, bleek een ander toestel ook bezig met landen. Het was even spannend, maar het liep goed af. Net als de volgende dag op Ambon, waar we concurrentie hadden van een groot verkeersvliegtuig van Garuda Indonesia. Toen ik bezig was met landen, wilde het toestel van Garuda voorlangs maar ik gaf geen krimp. Ik had permissie van de toren om als eerste te landen ("first to land"), dus dat bleef zo.





De VH-SMP vliegt nog altijd rond, in West-Australië.

Daarnaast had ik minder ervaring met de omstandigheden ter plaatse dan de crew van de Indonesische vliegmaatschappij, die omdat ik voet bij stuk hield een doorstart maakte. Na aankomst bleek ik de eerste vrouwelijke piloot die landde op Ambon, dus iets meer respect was sowieso gepast geweest.'

In het spoor van de 'Uiver'

Wat volgde, waren nog een paar lange etappes over het verrassend 'lege' Australië, op weg naar het zuiden: 'Soms moesten we voorafgaand aan een tussenlanding eerst twee keer laag over de grasbaan vliegen, om de schapen te verjagen.'

Op 17 september 1978 volgde het laatste traject naar Albury, sinds 1934 een mythische naam in de Nederlandse luchtvaartshistorie. In dat jaar maakte de 'Uiver' er een fameuze noodlanding op de paardenrenbaan. Tijdens het laatste traject van de 'Melbourne-race', die eveneens was begonnen in Londen, verdwaalde de Uiver in slecht weer boven het stadje. Een radioamateur ving het noodsignaal op, waarna het plaatselijke radiostation de bevolking opriep om met hun auto's naar de renbaan te komen om het vliegtuig met hun koplampen te wijzen op het landingsterrein. Eén van de auto's die de Uiver bijlichtte bij de landing in Albury, was van Roma's oom. Uiteindelijk zou de Nederlandse Douglas DC-2 als tweede finishen in Melbourne,

waar vliegtuig en bemanning uitbundig werden onthaald.

Ook de aankomst van de Cessna 210 was feestelijk: 'Er had zich een kleine menigte verzameld, gewapend met bloemen en champagne. Ik was nagenoeg dronken voordat we het airfield verlieten. We verdeelden de bagage over verschillende auto's en daar gingen we, op naar Wodonga. Daar werd het één groot feest. De dagen daarna gaven we interviews aan de radio en de krant.'

Uiteindelijk kwam het moment van afscheid en vloog Elsedien de Groot met een lijnvlucht terug naar Europa – een ervaring rijker.

Na ruim veertig jaar

Bij het schrijven van haar boek – ruim veertig jaar later – wist ze weer contact te leggen met Ian en Roma Richards in Australië, dankzij internet. Ze bleken nog in leven en intussen 95 en 94 jaar oud. Er ontspoon zich tussen Roma en Elsedien een uitgebreide mailwisseling: 'We toetsten daarin onze herinneringen aan de reis uit 1978. Sommige gebeurtenissen bleken we toch anders te hebben beleefd. Ook werd me duidelijk dat Roma na de reis nog jarenlang door Australië was getrokken, om lezingen te geven over ons vliegavontuur. Vlak voor Kerst 2019 vroeg ze me nog om details over onze aankomst in Albury, in verband met een interview op de Australi-



sche radio. Toen ze me daarna de geluidsopname stuurde van ABC Radio, hoorde ik wéér nieuwe dingen. Zo blijkt de Cessna waarmee we destijds de tocht maakten, nog altijd rond te vliegen. In Kimberley, een regio in West-Australië, wordt de VH-SMP gebruikt voor onder meer toeristische rondvluchten.'

Meer informatie over het boek op www.elsedien.nl

