

Vliegcramp in Borne. -2- De vlieger Piet Hartzema

Jan Deckwitz

In *Boorn & Boerschop* van april jl. heeft u kunnen lezen hoe op 25 oktober 1951 een ongeval met een Gloster Meteor MK VIII 1 de rust in ons dorp verstoortte. U las hier wie de vlieger was die hier de dood vond: echter, de nadruk in het artikel lag zoals zo vaak het geval is op de gebeurtenis, de oorzaak en het gevolg voor de mensen die hier wonen. In deze aflevering wil ik terugblikken op de vlieger Piet Hartzema: wie was hij, waar kwam hij vandaan, wat was zijn achtergrond tot het moment van zijn overlijden?



Piet Hartzema, de op 25 oktober 1951 in Borne omgekomen vlieger van de Gloster Meteor MK VIII: I-107.

Piet Hartzema is op 11 april 1930 in Baflo (Groningen) geboren. Na enkele verhuizingen met zijn ouders naar Meppel en Zwolle komt hij tijdens de Tweede Wereldoorlog naar de stad Groningen. Piet had nog een oudere zus Annie (1928) en een jongere broer Tiemen (1937). In Groningen doorliep Piet met goed gevolg de vijfjarige HBS.

Op 19-jarige leeftijd meldt Piet zich bij de Luchtstrijdkrachten (LSK) van de Koninklijke Landmacht voor een vliegeropleiding. Een (meerdaagse) psychotechnische keuring wordt doorlopen, gevolgd door een militaire training.

De vliegopleiding

De eerste vliegopleiding begint omstreeks september 1949 op de vliegbasis Woensdrecht in het zuidwesten van Brabant. Een van zijn klasgenoten is de u vermoedelijk wel bekende Martin Schröder.

De eerste basisvaardigheden t.a.v. vliegveiligheid worden aangeleerd en op 28 september 1949 gaat Piet de lucht in voor zijn eerste vliegles in een Havilland DH-82a Tiger Moth, de beroemde tweedekker met open cockpit en viercilinder lijnmotor (130 pk). Tot half januari 1950 vliegt hij totaal ruim 56 uren met dit vliegtuig. De praktijk van het vliegen wordt afgewisseld met de nodige theorielessen met betrekking tot het vliegen.

Na deze eerste kennismaking gaat Piet op 16 januari 1950 naar de vliegbasis Gilze-Rijen voor de Voortgezette Vliegeropleiding (VVO). In ruim een jaar worden hier meer dan 200 vlieguren gemaakt op de AT-16ND Harvard IIB. De Harvard is een laagdekker en evenals de Tiger Moth een eenmotorig toestel. Echter wel een stuk zwaarder en ook het motorvermogen (ca. 560 pk) is ca. 4 keer groter dan dat van de Tiger Moth.

Op 10 april 1950 verlooft Piet zich met Grietje Koers. Ter herinnering hieraan draagt Piet een zilveren ring met hierin de naam van zijn meisje en de verlovingsdatum (Grietje 10-4-1950).

Zowel de Harvard als de Tiger Moth zijn vliegtuigen met een staartwiel. Het opstijgen en landen met zo'n kist verschilt duidelijk van die met een neuswiel. Daarom wordt een training op de vliegbasis Twente ingelast waar, van half april tot juni 1951, ca. 20 uur met een Beechcraft wordt gevlogen.

Naar Engeland

Op 9 juni 1951 vertrekt Piet naar de Airbase Driffield in Engeland voor een opleiding op de Gloster Meteor. Dit vliegtuig is uitgerust met een straalmotor, het eerste straalvliegtuig waar de Nederlandse vliegers ervaring mee opdoen. Ook een toestel dat met een zekere zorg gevlogen moet worden. De vliegeigenschappen zijn goed, men moet echter alert zijn in de omgang met de motor. Bekend (berucht!) was het feit dat bij ruw gas geven de motor gemakkelijk afsloeg. Zat je hoog genoeg dan hoefde dit geen problemen op te leveren, maar in de start of tijdens een landing leidde dit vaak tot een noodlanding of soms een "crash".

Al met al is het voor de jeugdige Piet een groot avontuur dat hij ondergaat. Als vliegen je belangstelling heeft en je kunt fulltime een vliegopleiding volgen en bijna dagelijks praktijkervaring opdoen in de lucht, dan is dit natuurlijk een geweldige ervaring.



Piet inspecteert zijn kist voor hij de lucht ingaat, hier op Airbase Driffield in England.

Na enkele maanden schrijft Pieter vanuit Engeland aan zijn zwager en zus Annie: . . . Nu ik zal proberen je een beetje te vertellen van het leven hier in Gr. Britain. Met het vliegen gaat het tamelijk goed en ik begin al aardig te wennen aan die vliegende raket. Het gaat allemaal vreselijk snel en vreselijk hoog. Vanmorgen ben ik weer alleen naar 35.000 ft (ca. 12.000 m.) geweest en daar geprobeerd de geluidssnelheid te bereiken. Het is grappig zo gek als die kist gaat doen als je zo tegen de 1000 km/u. vliegt, alles begint te schudden en hij is bijna niet meer recht te houden. Kom je boven een bepaalde snelheid dan is de kist volkomen onbestuurbaar en duikt recht naar beneden. Dit is gelukkig gemakkelijk te herstellen met behulp van duikremmen.

Het is echter niet leuk om lang op die grote hoogte te vliegen. De luchtdruk is daar zo laag, dat je lichaam uitzet en je zit maar steeds windjes te laten, ook praten valt bijna niet meer mee omdat er bijna geen lucht is om de trillingen voort te planten. Belangrijk is wel dat je steeds je zuurstof in 't oog houdt, want zonder zuurstof kun je op die hoogte niet langer dan ± 2 min. leven.

Vertel dat maar niet allemaal thuis, want dan denken ze nog, dat ze hun Piet nooit weer terug zien. De Meteor is verder reuze gemakkelijk te vliegen en te landen; één ding is jammer en dat is dat je maar hooguit 45 min. in de lucht kunt blijven. Na 30 min. moet je wel zorgen weer boven 't veld te zitten. Hij zuipt dan in die ene trip zo'n slordige 1500 l. petroleum. Ieder uur vliegen met de meteor kost het Rijk maar fl 1000,- (weinig hè). Zo, dat is dan genoeg over vliegen. . . .

Terug in Nederland

Op 28 september 1951 keert Piet terug in Nederland en op 8 oktober wordt hij ingedeeld bij het 324-squadron op de vliegbasis Leeuwarden. Hier wordt zowel met de Gloster Meteor als met de Harvard gevlogen. Uit het vlieglogboek van Piet blijkt dat hij gedurende enkele weken afwisselend met beide vliegtuigen vliegt, soms voor een korte vlucht, soms voor kleine oefenmissies.

Nogmaals, het vliegongeval in Borne

Ook kan er een enkele maal niet gevlogen worden omdat de voorzieningen er niet zijn. Een probleem op de vliegbasis is het zuurstofmasker, dat nodig is om op grote hoogte te vliegen. De foerier heeft ze niet in voorraad, maar wel in bestelling. Voor zover er met de Gloster Meteor wordt gevlogen lenen de vliegers het masker van elkaar. Belangrijk is dat dit

masker goed aangesloten op het gezicht wordt geplaatst. Op de tweede plaats moet de zuurstoftoevoer in het vliegtuig met de hand worden geregeld. Dit gaat op 25 oktober 1951 niet goed, Achteraf is gebleken dat het masker niet goed aansloot bij de neuswortel, hier lekte zuurstof weg. Na de crash in Borne bleek ook dat de toevoer van de zuurstof niet juist was ingesteld. De vlieger kreeg onvoldoende zuurstof waardoor hij het bewustzijn verloor. Dit heeft tot de fatale afloop in Borne geleid.

Een bijzondere ervaring

Op 23 oktober 1951, twee dagen voor het ongeval in Borne, is de oma van Piet jarig, ze wordt 80 jaar. Piet wil haar op een speciale manier feliciteren. Hij gaat met een Harvard de lucht in en vliegt richting Groningen. Boven Warffum, de woonplaats van zijn oma, feliciteert hij haar op zijn manier. Duidelijker dan het krantenbericht (hieronder) kan het niet worden weergegeven. Op de dag dat het bericht in de krant verschijnt komt Piet om met de Meteor boven Borne.



Op de dag dat Piet in Borne omkomt, verschijnt bovenstaand bericht in de krant.

Noten

In 1913 werd de Luchtvaartafdeling van de Koninklijke Landmacht opgericht, in 1944 werd de afdeling omgezet tot de afdeling Luchtstrijdkrachten (LSK). In 1953 werd de Koninklijke Luchtmacht in leven geroepen.

Met dank aan

Henk van Alteren: Vriend en zwager van Piet Hartzema; Jaap Frankes: Historische kring Baflo; Lt. Kol. R de Rover: CLSK Breda, Hoofd ongevalenonderzoek; Mw. L. Van Kranen: CLSK Breda; Drs. Sandra Groenendaal: Onderzoeksraad voor de veiligheid; Mw. T. Weites: Gem. Meppel; Gienus Postma: Gem. Archief Groningen.