

Een bevlogen avontuur.

Door: Anne van Dijk, voorzitter St. Vrienden van de Traditiekamer MLD

Op 9 februari j.l. overleed de tot dan oudste nog levende Vlagofficier MLD schout-bij-nacht vlieger b.d. Ruud Idzerda op 96-jarige leeftijd. Hiermee ontviel de Marineluchtvaartdienst een coryfee met een bijzondere loopbaan: van dienstplichtig militair tot vlagofficier, van zeewaarnemer tot helikoptervlieger en jetjockey. Hij noemde zijn marinetijd "een bevlogen avontuur", zoals dan ook de titel van zijn autobiografie luidt. Hij had meerdere malen het nodige geluk en overleefde onder andere drie "bail outs". Toch zal hij vooral worden herinnerd door zijn rol als de enige Nederlandse helikoptervlieger tijdens de Watersnoodramp in 1953. Mede door de onmisbaarheid van de helikopter ligt in dit artikel de nadruk op de glansrol van de eerste helikopter in de marine.

Idzerda wordt in 1923 geboren in Soerabaja op Java. Na de middelbare school wordt hij in 1941 als dienstplichtige ingelijfd bij het KNIL maar stapt al spoedig min of meer gedwongen over naar de marine om zeewaarnemer te worden bij de MLD. Hij ziet dat als opstap naar een gedroomde loopbaan als vlieger, nu hij zijn ideaal om arts te worden door de oorlogsomstandigheden wel kan vergeten.

Nauwelijks gebrevetteerd maakt hij in februari 1942 met een Fokker T-IV een aantal verkenningsvluchten mee op zoek naar de Japanse invasievloten. Als hij tijdens zo'n verkenning een onderzeeboot meent waar te nemen en dit na terugkeer rapporteert aan de chef-staf op het marinevliegkamp Morokrembangan vraagt deze hem geringschattend of het geen walvis was. Idzerda's repliek dat hij nog nooit een walvis met een periscoop heeft gezien levert hem een stevige reprimande op. Dit voorval is tekenend voor de onderschatting van de in gang zijnde Japanse ontplooiing!

Na de verloren Slag in de Javazee krijgt hij opdracht met een Dornier uit te wijken naar de baai van Broome in NW-Australië. Omdat die baai vanuit Java alleen bereikbaar is voor de vliegboten worden de Fokker T IV's vernietigd. Wegens motorpech komt Idzerda's kist later in Broome aan dan de andere Dorniers en Catalina's en gaat in de vallende duisternis voor anker op een wat afgelegen plaats ten opzichte van de eerder aangekomen vliegboten.

's Ochtends vroeg wordt hij samen met de telegrafist naar de wal gestuurd om poolshoogte te nemen. Dat is hun geluk, want even later vindt een hels bombardement plaats van de voor anker liggende vliegboten door Japanse Zero's, met als gevolg 48 doden waaronder vele meegevluchte vrouwen en kinderen.

Het beeld van dit inferno zal nooit meer van zijn netvlies verdwijnen.



Na wat omzwervingen komt hij uiteindelijk terecht in Melbourne waar hij opteert voor de vliegopleiding bij de Royal Netherlands Military Flying School in Amerika. Hoewel gepland voor de Squadrons 320 en 860 in Engeland geeft Idzerda er de voorkeur aan de Jap te lijf te gaan. Zijn ouders en broer had hij immers in Indië achter moeten laten. Tot zijn verrassing wordt zijn verzoek toegestaan waardoor hij als enige marineofficier (naast de later gesneuvelde sergeantvlieger Hirdes) wordt gedetacheerd bij het net opgerichte 120^e jachtsquadron van het KNIL op Merauke (NNG), het enige stukje van Indië dat de Japanners nooit hebben veroverd. Bij 120 Sq maakt hij vele vliegreizen op de ijzersterke P40 *Kitty Hawk*, totdat hij na de capitulatie van Japan in sept 1945 via Rose Bay (Sydney) uiteindelijk wordt overgeplaatst naar Biak (NNG) om daar afwisselend op de Catalina en de C-47 *Dakota* transportvluchten uit te voeren in de Indische archipel en Noord-Australië.

Na zijn repatriëring (naar Nederland, want hij vond als vele "totoks" Indië zijn echte vaderland!) wordt Idzerda in 1948 geplaatst op het MVKValkenburg waar hij met de B-25 Mitchell transportvluchten uitvoert. Doordat de staf o.l.v. de eerste VOMLD schout-bij-nacht Heye Schaper volop bezig is met de wederopbouw van de MLD wordt er weinig aandacht besteed aan de jongere garde en begint hij in zijn vrije tijd aan een studie rechten in Leiden. Als op 27 mei 1949 voor het eerst een helikopter (een Sikorsky S-51) landt op Valkenburg is hij direct gefascineerd door deze "*bunch of spareparts roughly flying in the same direction*" zoals collegavliegers de helikopter wel smalend noemden. Na een rondje meevliegen dient hij aansluitend een verzoek in om de functie van de eerste helikoptervlieger in de MLD (LTZV2 Eduard Senger, die de dienst verlaat) over te mogen nemen. VOMLD Schaper, die grote mogelijkheden ziet voor helikopters bij de vloot/MLD, heeft aan de Stichting Hefschroefvliegtuigen ook onderhoudspersoneel beschikbaar gesteld. Wij weten nu beter, maar deze visie werd toen beslist niet door iedereen gedeeld. Zo wilde de Legerluchtmacht (de latere KLu) niet eens deelnemen aan dit project.

Het pionieren met de armen-en-benenwinkel van de S-51 levert een schat aan informatie op. Veel moet zelf worden uitgevonden want zelfs een handboek ontbreekt. Naast aerodynamische proeven worden er post- en transportvluchten uitgevoerd, drenkelingen ghesen, torpedobanen gevolgd en zelfs het instrumentvliegen beoefend. De start en

landing op instrumenten lukt echter niet wegens de zware besturing (hydraulische bekrachtiging ontbreekt, evenals een stabilisatiesysteem.) Nachtvliegen bij helder zicht blijkt wel uitvoerbaar. Voor de omscholing van "gewone" vliegers wordt dan ook vastgesteld dat die over een uitgesproken vlieghand en een goed coördinatievermogen moeten beschikken. Na een flinke crash in 1950 wordt de kist geheel opgeknapt, krijgt metalen i.p.v. de vochtgevoelige houten rotorbladen en hydraulische besturing. Hij is nu volledig eigendom van de MLD. Deze aanpassingen aan de S-51 zullen een paar jaar later vele mensen het leven redden!

Idzerda's aanbeveling dat de helikopter een ideaal reddingsmiddel is bij vliegoperaties vanaf een vliegkampschip wordt volledig overgenomen. De gemoderniseerde S-51 doet daarbij dienst als *plane guard* aan boord van de nieuwe Hr.Ms. *Karel Doorman*, de in 1948 van de Royal Navy overgenomen HMS *Venerable*. Het is de eerste keer dat in Europa een helikopter voor dit doel wordt gebruikt. Tijdens een oefenreis naar de West krijgt de kist de naam *Jezebel*, naar een toentertijd populair liedje over een slechte vrouw. Bij de rondreis langs de Bovenwindse eilanden trekt hij veel bekijks en wordt de bemanning enthousiast ontvangen door de lokale bevolking.



Idzerda vliegt tegelijkertijd als bemanningslid van het boordsquadron 860 (waarvan hij het wapenembleem ontwerpt en later ook commandant wordt) ook op de *Seafury*, de snelste schroefjager ter wereld.

Na terugkeer komt *Jezebel* op 14 januari 1953 in dienst bij het reddings- en transportsquadron VSQ 8 op Valkenburg.

Jezebel en de Watersnoodramp. De opleiding van twee nieuwe helikoptervliegers op de S-51 is juist begonnen als in de nacht van 31 jan. op 1 feb. 1953 de dijken doorbreken van de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden. Op zondag 1 februari, de eerste dag na de rampnacht, kan de helikopter ondanks alle pogingen echter niet starten omdat de hoofdrotor in de nog steeds voortdurende storm niet veilig op toeren kan worden gebracht door de gevaarlijk zwiepende rotorbladen. Als de storm de volgende dag wat is geluwd slaagt het opstarten in de luwte van een hangaar wel en vertrekt de bemanning van Idzerda met de S-51 *Jezebel* in alle vroegte richting Zeeland. Een tweede bemanning reist per auto naar de tijdelijke operatiebasis Woensdrecht. Idzerda en zijn helper, adelborst vlieger der 1^e klasse Mulder (een jachtvlieger die nog nooit in een

helikopter heeft gezeten), beginnen bij aankomst direct met de redding van mensen in nood op daken van huizen en boerderijen. Omdat het omgorden van het tot dan gebruikte reddingsvest voor de totaal verkleumde overlevenden te ingewikkeld blijkt fabriceert vliegtuigmaker Bogert inderhaast een eenvoudiger hijslus. Naast de vlieger en diens helper, die tevens de hijslier bedient, kunnen wegens het beperkte motorvermogen slechts twee extra personen per redding worden meegenomen. De navigatie en oriëntatie boven de onafzienbare watervlakte vindt plaats met horloge en kompas. De helikopter vliegt van dak tot dak langs de ondergelopen huizen en boerderijen om mensen (en zelfs een hond!) op te hijsen. Op 2 en 3 februari brengen de twee bemanningen, die elkaar na elke tankbeurt aflossen, in ruim 16 vlieguren 66 personen in veiligheid.



Op 17 februari 1953 worden alle bij de reddingsacties betrokken vliegende bemanningen op Paleis Soestdijk uitgenodigd en door Hare Majesteit de Koningin en hartelijk bedankt voor hun inzet.

Door de spectaculaire reddingsacties van de S-51 krijgt de helikopter in Nederland plotseling grote bekendheid. Tientallen jaren later wordt hieraan in 1992 nogmaals aandacht besteed in het tv-programma Spoorloos. Idzerda schrijft hierover:

"Wonende in Zuid-Frankrijk werd ik gebeld door het tv-programma "Spoorloos" dat op zoek was naar de helikoptervlieger, die de familie Los tijdens de watersnood in 1953 in Goeree- Overflakkee had gered. Uit de beschrijving van de gebeurtenis herinnerde ik mij dit voorval zeer goed en het speet me dat ik hen toentertijd niet kon ontmoeten. Wel kreeg ik later een brief van Johan Los uit Oude Tonge, die uitgebreid meedeelde wat er zich had afgespeeld tussen die zaterdagnacht en de redding op maandagmiddag. Hij en zijn vrouw Sara hadden hun dochtertje van vier jaar met zijn vader en zijn zuster een

voor een van het dak zien glijden en voor hun ogen zien verdrinken. Zijn zwangere vrouw, een tweede dochtertje van drie jaar en hijzelf waren door Taco (Mulder) en mij uiteindelijk gered. Hij eindigt zijn brief met de uitnodiging voor een bezoek aan hem en zijn vrouw in de inmiddels gerestaureerde boerderij. Korte tijd later kreeg ik weer een brief, ditmaal van zijn jongste dochter Willie, die drie weken na de redding was geboren. Zij schreef dat haar ouders nog steeds leden aan een trauma door de gebeurtenissen, vooral ieder jaar weer op 1 februari. Dit eerste schriftelijke contact met mij had hen echter al veel goed gedaan en zij konden er nu samen beter over praten. Voorts vroeg ze zich af ik niet eens een vlucht met een helikopter voor haar ouders kon organiseren boven Oude Tonge. Ik schreef terug dat ik niet meer in de positie was om zulks te regelen, maar dat ik mijn best zou doen.

Bij de viering van 75 jaar MLD in 1992 deed zich evenwel een gelegenheid voor. Er werd een Lynx-helikopter beschikbaar gesteld voor een bezoek aan Oude Tonge. Dochter Willie en ik mochten vanaf het Marinevliegkamp Valkenburg meevliegen voor dit bezoek, dat een volkomen verrassing moest zijn voor de familie Los. Onderweg verzuchtte de opgewonden Willie dat ze het zo voor de eerste keer in een helikopter toch maar wat eng vond, waarna ik haar fijntjes er op wees dat het toch niet echt haar eerste keer was..... De helikopter landde achter de gerestaureerde boerderij. De ontmoeting met het echtpaar Los was (voor Zeeuwse begrippen) emotioneel, maar achteraf bleek dat het hele gebeuren van zeer positieve invloed was geweest voor de verwerking van hun trauma."

Later heeft Idzerda de in allerijl geïmproviseerde "lus van Bogert" waarmee onder andere Willie Los (in de moederschoot) wordt gered in haar aanwezigheid aangeboden aan de Traditiekamer MLD.



Nadien maakt Idzerda een glansrijke carrière. Als commandant van VSQ 860 haalt hij in 1957 de eerste Seahawk op uit Engeland. Met deze eerste (en enige) straaljager van de MLD trekt hij met het fameuze aerobatic team *The Sealords* veel bekijks en steekt de collega's van de luchtmacht naar de kroon. Beginjaren '60 wordt hij commandant van

VSQ 321 te Biak (NNG) waarvoor hij de nieuwe *Neptune* SP-2H, specifiek uitgerust voor de onderzeebootbestrijding, uit Amerika ophaalt. In deze tijd van confrontaties met Indonesië verdient de *Neptune* zijn bijnaam als "Nepfighter" met het neerschieten van een Indonesische *Dakota* door ex-jachtvlieger Moekardanoe op aanwijzingen van Hr.Ms. *Groningen*. De horloges van de na een geslaagde noodlanding gevangengenomen bemanning valt ten deel aan de bemanning van "Moek". Een ervan wordt later geschonken de Traditiekamer MLD.



Na diverse staffunctie (o.a. in Brussel) en een kortdurend commando over Marinevliegkamp Valkenburg wordt Idzerda VOMLD en gaat in 1975 met leeftijdsontslag, waarna hij nog vele jaren werkt voor het Wereldnatuurfonds.

Meer over zijn levensloop is spannend en met onderkoelde humor beschreven in Idzerda's autobiografie "Een bevlogen avontuur"

Literatuur (verkrijgbaar bij de Traditiekamer MLD):

- Een bevlogen avontuur (R.J. Idzerda)
- Een eeuw Marineluchtvaartdienst