

MAARTEN VISSERS

MISSIE CHINOOK

Aangrijpende verhalen uit de cockpit



ALFABET UITGEVERS

2026

Inhoud

Voorwoord	9
1 Een heli kwijt in niemandsland	13
2 Twee keer afgekeurd, en toch door	20
3 Van Mount Washington naar de Piazza Navona	25
4 Mzungu	30
5 De Broeders van Liefde	36
6 Het neusje van de zalm	40
7 Hobie	45
8 Gevechtsbereid	51
9 Vliegen in de melk	56
10 Tutto Distrutto	65
11 Op bezoek bij de prins van Orange	69
12 Van oefening naar oorlog	73
13 Shitholes en blikken Struik	78
14 Flying dixies	86
15 Task Force 'Pigeon'	91
16 Een missie voor wie van bureaucratie houdt	100
17 Tactisch naar een hoger niveau	110

18	Als Duitsers CNN kijken, is er stront aan de knikker!	113
19	Rustig? My ass...	116
20	Over perfecte timing gesproken!	127
21	Omsingeld in de woestijn	132
22	Een woestijn vol mijnen en munitie	138
23	Een Chinook in je achtertuin	144
24	Fokking heet	151
25	Tien landen in vijf dagen	156
26	Een ongeautoriseerde landing op Kabul	167
27	Taliban aan boord	174
28	Vliegen op de maan	183
29	In het donker beslist	191
30	Gevaar zit in een klein hoekje	198
31	Regels en realiteit	205
32	Landen op een begraafplaats	213
33	Troops in contact	222
34	Tussen praten en doen	228
35	Accomplish the mission, take care of your men	232
	Nawoord	235
	Dankwoord	239



Voorwoord

12 februari 1996 is de dag van mijn wedergeboorte. Het is dertig jaar geleden, maar zo voelt het nog steeds. Misschien ken je het wel: die ene dag die een scherpe lijn trekt tussen wie je was en wie je wordt. Voor mij is dat mijn opkomst bij de luchtmacht op de Koninklijke Militaire Academie in Breda. Daar begon mijn nieuwe leven. Ik was negentien toen ik daar aan een van de zwaarste militaire opleidingen begon die er zijn: die van luchtmachtvlieger.

Ik ben het derde kind van vier in een diplomatenfamilie. Vrede en veiligheid, internationale betrekkingen en conflictbeheersing waren dagelijkse kost aan onze keukentafel. Conflicten moesten altijd worden opgelost met praten. Niet alleen op het wereldtoneel, maar ook bij ons thuis. Daar zag mijn vader, die bij de Verenigde Naties werkte, op toe. Hij gelooft heilig in het zoeken naar vreedzame oplossingen, zelfs wanneer de tegenstellingen gigantisch zijn. Ik keek altijd met bewondering naar hem, maar voelde tegelijkertijd dat mijn weg een andere zou zijn. Waar hij koos voor praten, koos ik de weg van de krijger. Ik koos voor Defensie. We zijn nou eenmaal niet allemaal gemaakt om te praten.

Opvallend genoeg was het nooit mijn droom om militair vlie-

ger te worden. Sterker nog, tot mijn achttiende had ik geen idee wat ik met mijn leven wilde doen. Na zeventien jaar in het buitenland te hebben doorgebracht – met regelmatige verhuizingen en het steeds opnieuw wortel moeten schieten – was ik vooral op zoek naar een thuisbasis. Naar een identiteit. En naar een doel met betekenis. Met mijn sterk ontwikkelde gevoel voor rechtvaardigheid en een drang om op te komen voor wie dat zelf niet kan, voelde Defensie als een logische keuze.

Ik belandde bij de luchtmacht, waar ik de mogelijkheid kreeg om jachtvlieger op de F-16 te worden, of helikoptervlieger op de Chinook. Ik koos de Chinook; het werkpaard. Een van de grootste, sterkste en meest iconische helikopters die ooit is gebouwd, gemaakt ter ondersteuning van het gevecht onder de zwaarst denkbare omstandigheden. Met ‘mijn’ Chinook ben ik acht keer uitgezonden naar oorlogsgebieden verspreid over de wereld. In die jaren leerde ik wat het betekent om te opereren onder druk, beslissingen te nemen zonder volledig overzicht te hebben, en verantwoordelijkheid te dragen voor mensen die aan boord stappen. Zij vertrouwden er letterlijk op dat ik hen veilig heen en ook weer terug zou brengen.

Dit boek geeft je een inkijkje in de wereld van een Chinookvlieger in oorlogstijd. Het vertelt over missies, over dilemma’s en over de vragen die blijven hangen wanneer de rotors tot stilstand zijn gekomen. Het is ook een eerbetoon aan 298 Squadron, een eenheid die jarenlang, vaak onderbemand maar onbevreesd, missie na missie vloog. Keer op keer werd en wordt het squadron gevraagd om ondersteuning te bieden aan Nederlandse militairen in inzetgebieden. En keer op keer doet het team alles wat binnen de mogelijkheden ligt om die ondersteuning zo goed mogelijk te bieden.

Wat je in dit boek leest, is slechts een fractie van de missies die

zijn gevlogen. Het zijn de missies die ik zelf heb meegemaakt, gezien vanaf de eerste rij – als in een film vol actie, spanning, twijfel en broederschap. Ik neem je mee in een wereld die voor de meesten verborgen blijft, maar die voor een luchtmachtvlieger dagelijkse realiteit is. Enjoy!

Maarten Vissers

Maart 2026

1

Een heli kwijt in niemandsland

Operation Enduring Freedom, Afghanistan (2005)

‘We hebben de Chinook achter moeten laten...’

Het is even stil aan mijn kant van de radio. Ik heb het heus wel verstaan, maar mijn brein heeft tijd nodig om de woorden door te laten dringen.

‘Say again?’ vraag ik tegen beter weten in.

‘We hebben de Chinook achter moeten laten. Hij kan niet meer vliegen. De boordschutters en de ploeg special forces zijn ook achtergebleven. De rest komt zo snel mogelijk terug met de andere kist.’

‘Wacht even... de Chinook achtergelaten?’ Een Chinook laat je niet achter. Niet hier. Niet daar. ‘Wáár staat hij?’

‘Op de pick-uplocatie.’

Dat antwoord maakt het er niet beter op. Integendeel. De pick-uplocatie ligt diep in het zuiden van Afghanistan, ergens in een leegte van zand, heuvels en niets, op ongeveer een kilometer van de grens met Pakistan. Ongeveer, want die grens is hier

meer een vaag idee dan een heldere lijn. Op de kaart loopt hij anders dan in de werkelijkheid en in het eentonige landschap is hij al helemaal onzichtbaar. Er staan geen hekken, palen of andere markeringspunten. Er is alleen woestijn. En daar staat nu een Nederlandse Chinook kapot te wezen. Met zes Nederlandse militairen eromheen voor de bewaking. In vijandelijk gebied...

Ik draai vandaag dienst in *de Ops*, het operatiecentrum dat alle missies plant en coördineert. Alles wat met Chinookmissies te maken heeft, loopt via mij. Normaal gezien is dat een aaneenschakeling van radioverkeer, schema's en brandstofberekeningen. Vandaag is het anders. Het voelt alsof iemand een mes uit mijn maag trekt. Los van de absurd hoge kosten – negentig miljoen euro in het zand geparkeerd – is dit operationeel en politiek een nachtmerrie. Als de Taliban (of wie dan ook die ons hier liever ziet vertrekken) deze heli of onze mannen in handen krijgt, hebben we een probleem dat veel groter is dan een technisch mankement. En als Pakistan merkt dat we onbedoeld de grens over vliegen, hebben we een politieke rel.

Onze taak hier is langeafstandsverkenning. Met twee Chinooks tegelijk zetten we commando's met hun voertuigen diep in de provincie Kandahar af. Zij verblijven dan een aantal weken in ruig terrein om hun missies te doen, wij zorgen voor de bevoorrading. Aan het eind van zo'n missie pikken we hen weer op. Een andere taak is het vanuit de lucht in kaart brengen van bevoorradingsroutes van de Taliban. Daarvoor volgen we hun bewegingen langs de grens met Pakistan. We doen dit werk zo goed als alleen. In grote delen van het uitgestrekte zuiden van Afghanistan zijn wij de enigen: zeven special-forcesploegen van het Korps Commandotroepen, één special-forceseenheid van de mariniers en ons Chinook-detachement ter ondersteuning. Zo ver zuidelijk zijn er geen andere NAVO-eenheden actief en geen

vaste bases. Amerikaanse troepen zijn actief in Kandahar-stad, in het noorden van de provincie. Samen met een Brits contingent met Harrier-straaljagers houden zij het gebied van Kandahar-stad naar het noorden in de gaten. De Amerikanen hebben Chinooks en Apaches te over, maar hun kisten hebben de standaardconfiguratie. Dat betekent dat zij niet zo lang kunnen vliegen om ons diep in het zuiden te ondersteunen; ze kunnen de hoeveelheid brandstof die daarvoor nodig is niet meenemen. De Britten kunnen het ook niet. Hun Harriers hebben een gevechtsradius van vijfhonderd kilometer, exact de afstand naar onze Chinook en terug naar de basis. Dat betekent dat er geen tijd overblijft om boven het gebied te cirkelen terwijl wij de Chinook repareren en gereedmaken voor vertrek. Voor de Nederlandse F-16's die gestationeerd zijn in Kabul – zo'n vierhonderdvijftig kilometer verderop – is het zeker te ver. Het liefst had ik een Apache-gevechtshelikopter in het zuiden gehad, maar die hebben we ook niet. Wij moeten het doen. Onze Chinooks kunnen vijf uur in de lucht blijven. We vliegen altijd met extra brandstoftanks, om niet het risico te lopen dat we in vijandelijk niemandsland stil komen te staan. Dat is onze kracht. En de enige optie. YOYO, heet dat hier... *You're on your own.*

'Wat is er precies kapot?' vraag ik over de radio.

'De *wirecutter* van de auto is door de onderkant van de achterste transmissie gegaan. Alle olie is eruit gelopen. We hebben de heli uitgezet om erger te voorkomen.'

Ik zie het meteen voor me. De *wirecutter* is een stang op de voorkant van de voertuigen van de commando's. Die stang wordt omhooggeklapt om eventuele draden die over de weg hangen kapot te snijden. Zou dit niet gebeuren, dan lopen de mannen gevaar. Zij rijden in auto's zonder dak en voorruit, dus die draden kunnen hen onthoofden. Als de auto de Chinook in rijdt,

moet de wirecutter naar beneden geklapt zijn. Anders raakt die het plafond en de achterste transmissie. Blijkbaar zijn ze dat vergeten, en hebben ze de onderkant van de transmissie opengeregen. Dat is een dure fout. Eén vergeten handeling, en nu staat er midden in vijandelijk gebied een heli stil.

‘Wat is jullie ETA?’ vraag ik. De *estimated time of arrival*.

‘Wij zijn er over een halfuur,’ krijg ik terug.

Nederland heeft vier Chinooks in het gebied. Twee kisten staan nog in de hangar op Kandahar, dus daar kunnen we het benodigde onderdeel vanaf halen – kannibaliseren, heet dat bij Defensie. Ik bel de technische dienst om te vragen hoe snel dat geregeld kan worden.

‘O, dat is zo gebeurd,’ krijg ik als antwoord.

‘Oké. Zorg dat jullie je wapens en kogelwerende vesten meenemen,’ zeg ik.

Daarna buig ik me over de vraag wie de onderdelen moet gaan brengen. De schade is bij de laatste pick-up van de dag ontstaan. De crew die aan het werk was toen het gebeurde, had toen al zo’n zeven uur gevlogen. Ze zijn hard aan rust toe, maar we hebben niet genoeg mensen om een hele nieuwe crew te leveren. Voor een deel van het team komt er nog een uur of drie bij. Ik doe mijn best om een paar mannen toch te ontlasten. Ik heb bijvoorbeeld de hele dag in de airco in de Ops gezeten, dus ik kan zelf ook invallen.

‘Jij wordt mission lead,’ zegt ‘Mig’, het hoofd van de Ops. ‘Ga het regelen.’

Ik pak mijn spullen en loop richting de *flightline*. We moeten snel briefen en zo snel mogelijk weg.

De technische dienst treuzelt. Dat irriteert me. ‘Waarom duurt dit zo lang? Alles ligt toch klaar?’

‘We gaan liever niet de poort uit,’ is de reactie.

Het is een eerlijk antwoord. Voor ons is ‘de poort uit’ dagelijkse realiteit. We vliegen heel Zuid-Afghanistan door en dat wordt normaal. Maar voor een groot deel van het ondersteunend personeel is dat helemaal niet normaal. Hun werk is op de basis. Ik beseft dat ik daar te makkelijk overheen stap.

‘Het komt goed,’ zeg ik. ‘We gaan erheen, jullie fixen het probleem, en we zijn zo weer terug. Focus je op de techniek.’

Even later landt het andere team dat in het veld zat. Ze kunnen meteen weer omdraaien. We gaan samen snel op weg naar de derde kist die in vijandelijk gebied is stilgevallen. Aan boord hebben we een aantal onderdelen uit de vierde heli.

‘Shamal formation, you are cleared for take-off, runway zero five,’ hoor ik in mijn helm.

In de verte zie ik een zandstorm aankomen. ‘Gas erop,’ zeg ik. De storm blijft ons lang achtervolgen, maar wij zijn sneller. We draaien verder richting het zuiden, waar de wereld nog open is. Even later is het weer rustig. We vliegen in formatie op een meter of tien boven de grond. Dat is laag, maar zo hebben we wat dekking van het terrein. Het biedt de grootste kans om onopgemerkt te blijven. Wij vliegen voorop, de tweede Chinook volgt ons op een meter of honderd. Ik ben opgelucht dat we onderweg zijn, maar voel ook onrust. Hoe zou het zijn met de mannen op de grond? Wat treffen we daar aan? Is de Chinook nog onontdekt? Is het rustig gebleven, of stikt het er inmiddels van de Talibanstrijders die onze collega’s het leven zuur aan het maken zijn? Het wordt al laat. De zon zakt langzaam richting de horizon. De terugweg zal pikdonker zijn.

‘Hij staat er nog!’ roept mijn copiloot ineens.

‘Gelukkig!’ Ik adem lang uit. De kapotte Chinook staat in een kom, omringd door duinen. Hij staat godzijdank goed gedekt. De

landingsplek is ook groot genoeg voor drie Chinooks. De technische dienst stapt uit om de kapotte kist te repareren. Het duurt te lang om te blijven draaien, dus we zetten de motoren uit. We halen onze lange wapens uit de houders op onze stoelen en lopen naar buiten om te helpen bij de beveiliging. De ploeg die de kapotte Chinook beveiligd, kijkt beteuterd: ‘Sorry jongens! Fijn jullie te zien!’

Om ons heen is het onwerkelijk stil. Het is bijna sereen, ware het niet dat gevaar hier altijd op de loer ligt. Het onderdeel is gelukkig binnen een kwartier vervangen. Olie erin, en instappen maar. De laatste auto rijdt de Chinook in. Met de wirecutter omhoog...

Op de terugweg vlieg ik voorop. De twee andere kisten vliegen in formatie achter ons aan. Het is inmiddels donker, dus we klappen onze goggles naar beneden – nachtkijkers die de wereld groen kleuren door het fosfor dat erin zit.

‘Zie jij nog iets?’ vraag ik even later aan de copiloot.

‘Alleen Sint-Elmsvuur,’ antwoordt hij – een blauwachtige, elektrische gloed die ontstaat wanneer geladen deeltjes langs de rotorbladen strijken. Dan valt het kwartje. We zitten midden in de zandstorm. Daar had ik helemaal niet meer aan gedacht. Het zand licht op in de rotor en vormt een lichtgevende ring om het rotorsysteem. Verder zien we niets meer. Geen horizon, geen sterren en geen grond. Dat laatste is een probleem.

‘Twee, hier één. Zie jij mij nog?’ vraag ik over de radio aan de Chinook achter me.

‘Ik zie alleen jullie uitlaten oplichten in de goggle, verder niks,’ krijg ik terug.

‘Drie, hier één. En jij?’

‘Wij zien jullie niet meer, alleen de motoren van twee.’

We klimmen naar vijftuizend voet, weg van het terrein. Nu

maar hopen dat we straks op Kandahar kunnen landen. Er zijn hier geen uitwijkmogelijkheden. Het gaat erom spannen. In Irak heb ik al eens in een zandstorm gevlogen. Toen hadden we minder dan vijftig meter zicht, en konden we ternauwernood terugkeren naar het vliegveld waar we vandaan kwamen. Ik hoop dat hier niet mee te maken, want zo'n uitwijkmogelijkheid is er nu niet.

Positief blijven...

In de verte doemen de lichten van de basis op. Het lijkt mee te vallen. Het zicht is net goed genoeg om te landen. Als de wielen de grond raken, kan ik eindelijk ontspannen. Die zware verantwoordelijkheid voor mensen en materieel doet iets met je. Ze went nooit.