

Somewhere Els

boekerij.nl

*ELS VAN ROODE*

*SOME  
WHERE  
ELS*

**Reisverhalen  
van een voormalig stewardess**



ISBN 978-90-492-0640-6

ISBN 978-94-023-2595-9 (e-book)

ISBN 978-90-528-6835-6 (audio)

NUR 400

Omslagontwerp: DPS Design & Prepress Studio, Amsterdam

Omslagbeeld: © Annemieke van der Togt

Zetwerk: Pier Post

© 2024 Els van Roode en Meulenhoff Boekerij bv, Amsterdam

De uitgever heeft ernaar gestreefd alle rechten van derden te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen contact opnemen met Meulenhoff Boekerij bv, Amsterdam.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd bestand, of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Tekst- en datamining van (delen van) deze uitgave is uitdrukkelijk niet toegestaan.

All rights are reserved, including those for text and data mining, AI training and similar technologies.

## Inhoud

Voorwoord	7
Woordenlijst	9
In de wolken	12
Op reis naar Delhi	14
De opleidingscursus	21
Trainingsvlucht naar Madrid	26
Trainingsvlucht naar Toronto	28
Wing-uitreiking	33
Ik ga op reis en ik neem mee...	34
Overhead Crew Rest	40
Prachtig Wenen	44
Hiken in Almaty	46
Safari te paard	48
Lijstjes van Els	50
Mijn favoriete crewhotel	52
Kerst in Parijs	55
Mooi Kaapstad	57
Swingend Singapore	62
Cabrio	64
En toen kwam SARS...	69
Lijstjes van Els	72
Bangkok met Bastiaan	74
Op een na laatste vlucht	77

De laatste vlucht	81
De maanden daarna	86
Sinterklaascadeau	88
Els mag weer vliegen!	90
Lijstjes van Els	94
In de jungle	96
Piramides van Gizeh	101
In de vliegtuigmotor	103
Piramides van de Zon en de Maan	106
Tsunami	109
Hardlopen met de baas	114
Spannende autorit	117
Hidjab in Teheran	119
The Oprah Winfrey Show	122
Hardlopen in Athene	125
Wakeboarden in Singapore	127
Ontbijtdate	131
Fantástico Buenos Aires	135
Op pad met Isabelle	138
Medische situaties	140
Paardrijden in Ecuador	144
Lijstjes van Els	148
Op pad met Josephine	150
Muzikale verrassing	153
Gebroken teen	155
Kerst in Johannesburg	158
Een vriend gaat mee	163
Niet mee terug?	166
Toerist in Rio de Janeiro	172
Mijn beide dames	175
Big Buddha	179
Josephine is jarig!	185
Afscheid	189
Dankwoord	191

## Voorwoord

Na mijn deelname aan *B&B Vol Liefde* in het voorjaar van 2024, waar ik als single op zoek ging naar de liefde bij een B&B-eigenaar in Schotland, volgen in de zomer de uitzendingen van dit programma. Wat niemand had kunnen voorspellen of überhaupt had kunnen voorzien, is dat ik een soort van ‘publiekslieveling’ word van tv-kijkend Nederland. Ja, ik verzin dit woord niet zelf, het is wat ik lees en om mij heen hoor.

Op aanraden van mijn dochters activeer ik in de zomer voor het handjevol fans – denk ik dan zelf nog – een Facebook- en een Instagramaccount. Drie weken later zit ik op 100.000 volgers, niet veel later op 200.000, en de volgende stap is dat ik een managementbureau heb dat mijn zaken voor me regelt. Ik krijg vele aanbiedingen en samenwerkingsverzoeken, waaronder de vraag van een uitgeverij: ‘Wij zouden het leuk vinden om eens van gedachten te wisselen over een boek...’

Lang verhaal kort: ik heb de uitgever gebeld, een afspraak gemaakt en al mijn reisverhalen, mijn opleiding, mijn belevenissen aan boord en die van op de route opgeschreven. Al deze verhalen zijn gebaseerd op mijn eigen ervaringen en

belevissen. Of alles precies zo is gegaan als ik het beschrijf, durf ik niet te zeggen, maar dit is zoals ik het mij herinner. In verband met privacy noem ik alleen een enkele voornaam die ik nog weet en collega's die op foto's staan heb ik om toestemming gevraagd. Het is belangrijk te weten dat mijn verhalen zich lang geleden hebben afgespeeld. Toen was alles anders dan nu en kon je nog een welpje vasthouden, of met dolfijnen zwemmen, of een weeshuis voor olifanten bezoeken en die beesten even een aai geven. Vandaag de dag denken we anders over dierenwelzijn, maar ik hoop op jullie begrip!

Tijdens het schrijven en het verzamelen van foto's die zijn gemaakt tijdens mijn avonturen, merk ik dat alle verhalen weer zo snel naar boven komen. Ik kijk naar een foto en denk: o ja, dat was op die bestemming, daar heb ik dit gedaan en gebeurde er dat. Ik was direct terug in het moment, wat voor mij een prachtige *trip down memory lane* opleverde. Maar ik besepte ook: wat mis ik het routeleven! Het 'even weg zijn' in een ander land, een andere cultuur, de tourtjes, de leuke gesprekken met mijn collega's, met passagiers, maar ook bij het zwembad liggen als het winter is in Nederland, genieten van de zon op mijn huid, de bijzondere ontmoetingen. Dit is absoluut wat ik van het vliegen mis. Ik vind het dan ook geweldig dat ik deze verhalen heb kunnen herbeleven om ze met jullie te delen, en ik hoop dat jullie er net zo van kunnen genieten als ik.

Liefs,  
Els



## Woordenlijst

**AMS** Afkorting voor Schiphol Amsterdam, iedere luchthaven heeft zijn eigen afkorting van drie letters.

**AP** Assistent Purser (bestaat vandaag de dag niet meer, of misschien nog een enkeling), was de assistent van de purser op ICA en purser op Europa.

**AV** Beveiliging op Schiphol.

**BMC** Bemanningencentrum waar de crew zich aanmeldt, verzamelt en de briefing heeft.

**Briefing** Voor iedere vlucht vanaf Amsterdam komt de crew bij elkaar in een speciale briefingkamer. Hier worden de namen van de crew doorgenomen, je positie in het vliegtuig (d.w.z. je plek bij een deur en je plek in een van de galleys) aangegeven, bijzonderheden en altijd vaste prik: twee Flight Safety-vragen aan een willekeurige collega. Mocht je het antwoord niet weten, dan kan de purser je weigeren mee te nemen en moet je je melden op kantoor. Nooit meegemaakt!

**CA** Cabin Attendant, oftewel steward of stewardess.

**Captain** Gezagvoerder, maar onder de crew zeggen wij 'de baas'. De captain is altijd de baas en eindverantwoordelijke

voor het hele vliegtuig. Diegene heeft vier brede gouden strepen op de mouw.

**Copiloot** Nog net geen baas, maar draagt wel samen met de captain de verantwoordelijkheid voor de cockpit. Drie brede gouden strepen op de mouw.

**Co-Co** Is na de opleiding Piloot aan boord om ervaring op te doen. Twee brede gouden strepen op de mouw.

**Eenbander** CA met één zilveren streep, werkzaam in de economyclass.

**FS** Flight Safety.

**Galley** Zeg maar ‘de keuken’, er zijn er meerdere aan boord, afhankelijk van welk type vliegtuig.

**ICA** Intercontinentaal, dus vluchten buiten Europa.

**IPB** Staat voor Indien Plaats Beschikbaar: voor werknemers van een luchtvaartmaatschappij en hun familie en vrienden de manier om goedkoop te vliegen. Indien er dus plaats (een stoel) beschikbaar is. En vol is vol, dan kun je niet mee en moet je het bij de volgende vlucht weer proberen.

**OCR** Overhead Crew Rest. Op de grote vliegtuigen, de ICA-vluchten, heeft de crew bedden. Ja, je leest het goed. Niet zoals thuis, maar in deze speciale ruimte kun je toch even liggen en misschien wat slapen. Door de rust- en werktijdregels zijn wij verplicht om een rustpauze te nemen, op de langere vluchten soms wel drie uur. Wij kunnen onmogelijk twaalf uur of langer achter elkaar werken.

**P** Purser. Geeft leiding aan de stewards en stewardessen op een vlucht, heeft vier zilveren strepen op de mouw.

**Recurrent Flight Safety** Hiermee wordt de jaarlijkse Flight

Safety bedoeld, een examen dat je moet halen en waarvoor je de hele dag op Schiphol-Oost bent. Dit is voor alle vliegende collega's verplicht.

**Routedag** Een vrije dag op de bestemming.

**Slip-site** Voor de crew is er een speciale website waar allemaal tips op staan van elke bestemming. Of het nu vervoer is, restaurants, het crewhotel, sportgelegenheden, bezienswaardigheden, winkelcentra, noem maar op, het staat op de slip-site.

**SP** Senior Purser (van de hele cabine economy- en business-class) met vier zilveren strepen en één oranje streep op de mouw.

**Tweebander** CA, werkt voornamelijk in de businessclass en bij toerbeurt in economyclass. Heeft twee zilveren strepen op de mouw.

**Wing** De speld die je uitgereikt krijgt na je opleiding, voor op je uniform. Een zilverkleurige speld met twee vleugels en het KLM-logo in het midden.

## *In de wolken*

Ik krijg een bericht van een vriendin: de leeftijdsgrens om te solliciteren bij de grootste luchtvaartmaatschappij van Nederland is komen te vervallen! Het is zomer 2002, ik ben zesendertig lentes jong, moeder van twee prachtige dochters en getrouwd met de vader van mijn meisjes. Vliegen is altijd al een droom van me geweest, en vooral: ik wil een baan waar ik blij van word. In overleg met mijn eega solliciteer ik. Eerst maar zien of ik word aangenomen. En als dat zo is, dan eens kijken hoe het gaat en of het voor het thuisfront ook werkt. Pas dan kan ik eerlijk zeggen dat ik het heb geprobeerd en dat het misschien helaas niet gaat.

Maar je raadt het al: het ging wel! Het is bekend dat deze vliegtuigmaatschappij een heel strenge selectie hanteert. En terecht. Je kunt 'een leuk koppie' hebben, da's schattig, maar daar kom je er niet mee. Wat bijna niemand weet, is dat veel collega's gestudeerd hebben. Die dachten aanvankelijk: lekker een jaartje vliegen om iets van de wereld te zien en dan weer door. Maar na een jaar zijn ze zo gewend aan het 'vliegende leven', dat ze blijven 'hangen' en uiteindelijk tot hun pensioen bij de vliegtuigmaatschappij in dienst blijven.

*It's a way of living*, niets meer, niets minder. Je vindt het leuk of niet. Maar het moet wel bij je passen, zeker als er een partner in het spel is. Je bent soms dagen van huis, maar ook weer dagen vrij als alle andere mensen aan het werk zijn. Je sociale leven gaat lastig samen met je werk. Je kunt niet bij iedere verjaardag, elk feest of huwelijk zijn. Goed plannen met je vluchtverzoeken en soms je manager inschakelen als iets heel dringend is. Let wel, ik heb het over ruim twintig jaar geleden. Het kan inmiddels anders zijn. Maar het werk aan boord is gewoon te leuk. Iedere keer andere collega's, passagiers en een andere bestemming. *Never a dull moment!*

## *Op reis naar Delhi*

Het is 1996, lang geleden. Ik vlieg dan nog niet, maar mijn beste vriendin Yvette al wel. Ik ken haar nog van mijn studietijd, inmiddels al zo'n veertig jaar. Ze krijgt een zevendaagse naar Delhi. Een heel lange reis, met een op-en-neertje naar Calcutta tussendoor. En... Els gaat mee. Ik wil op dat moment ook al zo graag stewardess worden en de wereld rondvliegen, dus ik kijk vol belangstelling en trots naar Yvette en hoe zij haar werk doet. Al jaren hoor ik van haar de leuke verhalen en vertelt ze me over al haar belevenissen tijdens haar werk en op de route.

We hebben afgesproken op Schiphol en Yvette neemt me gewoon mee naar het BMC. Dat kon toen nog; nu kom je zonder KLM-ID echt niet meer binnen. Daarna zeg ik Yvette gedag en tot zo, want ik moet met mijn koffer naar de incheckbalie. Met mijn boardingpass ga ik richting de gate, waar het vliegtuig al klaarstaat. En dan zie ik Yvette aankomen met haar collega's. Wat een gaaf gezicht, de hele crew in blauw! Op dat moment durf ik nauwelijks te hopen dat ik er ooit ook nog eens zo bij zal lopen.

In het vliegtuig neemt Yvette mij mee voor een rondje langs

haar collega's. Ik breng deze hele week tenslotte ook met hen door. Ik vind het fantastisch om dit mee te maken, om een klein beetje onderdeel te zijn van de crew. Zo voelt het ook echt als we, na in Delhi te zijn geland, met de crewbus naar het hotel worden gebracht.

Beneden bij de borrel worden er plannen gemaakt voor een tourtje naar de Taj Mahal (het 'Paleis van de Kroon'). Dit gigantische mausoleum ligt in Agra, ongeveer drieënhalf uur rijden van Delhi. Als er tenminste geen file is, en dat is heel onwaarschijnlijk. Het is een van de meesterstukken op de Werelderfgoedlijst. We willen er dus heel graag naartoe en besluiten een busje te regelen met chauffeur en de tour pas over drie dagen te maken, de dag na hun op-en-neertje naar Calcutta. De volgende dag ga ik met Yvette op gordijnstoffenjacht. We hebben thuis alles opgemeten en op de slip-site een aantal goede adressen gevonden. We lopen door de stoffige straten. Eigenlijk vind ik het best een vieze stad. Het is altijd heilig in Delhi, plakkerig warm met een sluier van smog en stof die als een bruinigrijze waas in de lucht hangt. Er ligt overal rommel en afval op straat, waardoor het er ook niet fris ruikt. Mensen poepen en plassen op straat. Er is veel, heel veel armoede, bedelaars die hun hand ophouden, oude, rimpelige vrouwen, jonge vrouwen met een baby aan de borst, kleine kinderen, zieke of verminkte mensen. Je weet niet waar je kijken moet. Grote beige koeien die overal tussendoor lopen, soms met lange hoorns of een bult op hun rug. Het is ongelooflijk druk. Mannen in lange gewaden en met tulbanden op hun hoofd, vrouwen met lange tunieken vol gouden en zilveren stiksels om zich heen gedrapeerd, of

in wijde, felgekleurde broeken en met een blote buik. Overal is kleur, lawaai, mensen, dieren, spullen, verkeer en rommel. Het is behoorlijk overweldigend.

Ik ben blij als we even naar binnen kunnen bij de stoffenzaak, waar je zo aan voorbij zou lopen als je niet wist dat het een winkel was. Er liggen honderden lappen stof en omdat ik op zoek ben naar gebroken witte stof, waar ze ontelbaar veel varianten in hebben, wordt mij lap na lap na lap getoond. Het gaat maar door. Uiteindelijk kies ik voor een prachtige stof die egaal van kleur is met ingeweven bloemen. We geven de juiste formaten aan de behulpzame winkeleigenaar en hij zegt dat we de gordijnen over drie dagen kunnen ophalen. Dan zijn ze klaar, genaaid en wel en netjes en stevig ingepakt om mee terug naar Nederland te nemen.

Na de drukte is het fijn om terug te gaan naar het hotel. Wat dat betreft zit je daar toch in een soort bubbel waardoor je alle armoede en viezigheid niet meekrijgt. In tegenstelling tot erbuiten is het binnen schoon, netjes, rustig en ordelijk. Er zijn ook een paar zaakjes in het hotel, waaronder een juwelier, een winkeltje met souvenirs en ansichtkaarten en een kleermaker. Yvette en ik gaan nog even langs bij die laatste om een leren broek en rok op maat te laten maken. Leer kost daar drie keer niks en iets op maat laten maken al helemaal. Ze meten ons op en de volgende dag is het klaar.

Op een van de laatste dagen gaan we met een man of acht op pad, vol busje dus. In India rijdt men sinds de kolonisatie door de Britten links. Dat mensen ooit links zijn gaan rijden schijnt al uit de Middeleeuwen te stammen, uit de riddertijd. Om te voorkomen dat ridders te paard elkaar per ongeluk



zouden raken met hun zwaarden en lansen, zijn ze links gaan rijden. Plausibel, maar we rijden allang geen paard meer en een zwaard heb ik ook niet bij me. Het schijnt dat toen Napoleon aan de macht kwam, hij de rijrichting heeft omgedraaid. Waarschijnlijk om de vijand in verwarring te brengen en, nog aannemelijker, omdat hij zelf linkshandig was!

De wekker gaat heel vroeg af omdat het bijna vier uur rijden is naar de Taj Mahal en we rond een uur of zeven willen vertrekken. Als ik had geweten wat voor dodemansrit het zou worden, dan had ik me nog even omgedraaid om verder te slapen. Mijn god, de chauffeur scheurt vlak langs vrachtwagens, haalt links en rechts in, slingert zich tussen de andere ouwe barrels, tuktuks, fietsen en busjes door. Ergens zie ik nog een paard-en-wagen voorbijkomen, maar die zijn we al snel voorbij. De weg zit vol gaten en hobbels waar hij zonder af te remmen overheen racet en de loslopende koeien moet hij ook nog ontwijken. Wat een chaos! Vier uur lang sta ik doodsangsten uit en dan moeten we ook nog terug. Ik ben niet de enige in het busje die niet meer uit het raam durft te kijken. Maar zodra de Taj Mahal in de verte opdoemt, probeer ik me daarop te richten. Hoe dichterbij we komen, hoe mooier het bouwwerk eruitziet. Maar ook hoe meer mensen er zijn. We zijn duidelijk niet de enigen die vanochtend vroeg zijn opgestaan om de Taj Mahal te bekijken. Er lopen duizenden mensen rond. Het gebouw met de bekende grote en twee kleinere koepels en de vier torens eromheen is echt prachtig. Uit de verte lijkt het wit, maar hoe dichterbij je komt, hoe beter je de gedetailleerde versieringen ziet die in het marmer zijn aangebracht. We bekijken het alleen van de buitenkant.

Het is zo druk dat we niet eens naar binnen gaan. Niet alleen de Taj Mahal is een bezienswaardigheid. Wij als lange Nederlandse dames krijgen ook veel bekijks van de Indiase bezoekers.

We lopen nog wel even naar het bankje waar Lady Di in 1992 op heeft gezeten en waarvan de foto wereldberoemd is geworden. Ik wil ook een foto op het bankje met achter mij het water dat naar de Taj Mahal leidt. Ik ga zitten in de kenmerkende Lady Di-houding, de benen netjes tegen elkaar aan en een beetje schuin. Daarna besluiten we weer terug naar ons hotel te gaan, zodat we niet in het donker hoeven te rijden.

De terugreis is weer een helse rit. We moeten nog ongeveer een half uur rijden als ineens het busje begint te hobbelen. Lekke band. Ook dat nog. *'Don't worry,'* zegt de chauffeur. *'I will help you. Everything will be okay.'* Maar we zijn met te veel mensen om in een taxi te passen en een ander busje is niet te krijgen. Uiteindelijk lukt het de chauffeur twee taxi's aan te houden en een tuktuk. *'Daar gaan wij dan wel in,'* zegt Yvette. Had ze dat nou maar niet gedaan. Het is inmiddels toch donker geworden en de bestuurder van de tuktuk zet de motor aan en wil weggrijden zonder zijn koplamp aan te doen. Yvette en ik kijken elkaar aan. Dit meent hij toch niet? We tikken hem op de schouder. *'Sir, please turn on your light.'* *'No, no, not necessary,'* zegt hij op z'n Indiaas-Engels, terwijl hij zijn hoofd van links naar rechts beweegt zoals Indiërs doen. *'Oh yes, sir! Please, turn it on now!'* Hoofdschuddend doet de beste man zijn koplamp aan en kunnen wij iets rustiger achterover gaan zitten. Maar niet voor lang. De derde dodemansrit van de dag vangt aan. We racen met een

bloedgang over de slechte wegen, we vliegen met elke hobbel van onze plek, we sjezen door het drukke verkeer, van links naar rechts en weer terug. Yvette en ik kijken elkaar aan en moeten heel hard lachen. Maar niet van plezier, kan ik je vertellen. De zenuwen gieren door ons lijf. Eindelijk zien we de naam van ons hotel oplichten in de verte en stopt de tuktuk even later voor de deur. Onze collega's staan ons juichend op te wachten. Wat zijn we blij dat we het hebben overleefd.

Met een gigantische honger schuiven we aan in het restaurant van het hotel. We hebben bijna de hele dag niets gegeten omdat we bang waren voor een *'Delhi belly'*, oftewel *'serious shit'*. Op z'n Hollands gezegd: de schijterij (*excusez le mot*). Maar hier doen we ons tegoed aan het heerlijke Indiase eten.

De volgende dag halen we bij de kleermaker onze op maat gemaakte leren kleding op. Daarna maken we ons klaar om die avond weer naar huis te gaan. Voor niets. Want Yvette en de rest van de crew krijgen te horen dat er die avond geen vliegtuig binnenkomt. De lijnvlucht is, waarschijnlijk vanwege een technisch mankement, niet vanaf Schiphol vertrokken. Lekker, denk ik. Een extra vakantiedag! Voor mij maakt het niet uit of ik een dag later thuiskom, maar niet iedereen is er blij mee. Zo'n extra dag kan voor een crewlid heel vervelend of zelfs verdrietig zijn. Misschien mis je de tachtigste verjaardag van je moeder, of de verjaardag van je kind, heb je een diploma-uitreiking, of misschien wel een uitvaart. Natuurlijk is het overmacht, maar zo'n situatie kan een enorme impact hebben op je privéleven, al is het alleen al je sociale leven. Als CA probeer je namelijk je rooster zo te krijgen dat

je je sociale leven in Nederland zoveel mogelijk kunt handhaven.

Deze extra dag brengen we bij het zwembad door, samen met wat andere collega's. De kist is inmiddels van Schiphol vertrokken, dus de terugvlucht gaat gelukkig door. Omdat er toch ruimte is, word ik door de purser in de businessclass gezet (dat doen ze tegenwoordig echt niet meer). Wat een luxe! Op Schiphol neem ik afscheid van de crew en van Yvette en ik ga opgetogen naar huis. Voor deze reis wilde ik al stewardess worden, maar nu ik dit heb meegemaakt, wil ik het nóg meer!

## De opleidingscursus

En... tadaa! Ik word dus aangenomen voor de opleiding tot stewardess. Ik ben zo ontzettend blij en iedereen om mij heen is dat ook. Op 15 juli 2002 start ik met de cursus en op 24 augustus is hij afgelopen; mijn avontuur begint in de zomervakantie.

Voor de cursus aanvangt moet ik naar Schiphol-Oost, naar de kledingverstrekking. Hier haal je je nieuwe uniform en koffer en breng je later je gedragen uniform naar de stomerij. Ik moet ook mijn ID-pasje laten maken, anders kom ik nergens binnen.

Eindelijk mag ik mijn uniform doorpassen voor de juiste maten. De dames krijgen blouses, rokken, jasjes, een schort en in die tijd ook nog de dikke 'Bea'-winterjas (vernoemd naar onze koningin Beatrix die toen nog op de troon zat – zo'n soort koninklijke lange mantel was het). Natuurlijk krijgen we ook de crewkoffers, een grote en een kleine. Een trolley moeten we zelf regelen, maar wel in de juiste maat en kleur, evenals de boordschoenen (makkelijke donkerblauwe schoenen om alleen aan boord te dragen). Verder behoor je altijd je hakken te dragen (dat is vandaag de dag wel anders), die ook weer een bepaalde kleur en hoogte van de hak moeten hebben. En je moet zelf je panty's kopen. Nadat ik alles

heb gepast en de juiste maten zijn genoteerd, wordt de kleding naar mijn huisadres gestuurd. Zo kan ik de eerste dag van de cursus in vol ornaat verschijnen.

Wanneer alles wordt bezorgd, kan ik niet wachten om het aan te trekken. De blauwe kokerrok, het blauwe jasje, de lichtblauwe blouses met lange en korte mouwen... Ik sta voor de grote spiegel waarin ik mezelf van top tot teen kan bekijken en draai een rondje. Het is dat ik nog geen schoenen aanheb, anders zou ik ernaast lopen, zo trots ben ik.

Ik kan niet wachten tot de cursus begint en eindelijk is het zover. De eerste dag moeten we in uniform komen. Jeetje, wat ben ik trots op dat uniform, zeg. De cursus van het algemene gedeelte is in gebouw 107 op Schiphol-Oost en Flight Safety is in gebouw 204, achter de slagboom, ook op Schiphol-Oost. Ik woon op dat moment nog met het gezin in Oostvoorne. Van huis naar gebouw 107 is bijna 100 kilometer heen en aan het einde van de dag weer bijna 100 kilometer terug. Gelukkig is de cursus in de zomervakantie, dus is het aanzienlijk rustiger op de weg dan normaal. Maar toch, vijf uur opstaan, rond zes uur rijden, lekker op tijd op Schiphol-Oost, nog even in de auto alles doornemen voor een eventueel examen en dan echt aan de dag beginnen met een koffie samen met mijn medecursisten. Ik denk dat we met ongeveer twaalf zijn. Wat is het een leuke groep! Ik kan het vooral heel goed vinden met Bastiaan. Hij is echt mijn cursusmaatje.

Het is een pittige opleiding. Iedere dag vroeg op, de rit heen en weer íedere dag examen voor Flight Safety, bij thuiskomst een gezin dat op je wacht en dan weer studeren voor het Flight Safety-examen de volgende dag. Geen idee hóé ik het heb ge-

daan, maar ik ben natuurlijk supergemotiveerd en werk op adrenaline. Sowieso ben ik een doorzetter en een aanpakker.

We gaan vooralsnog met drie verschillende vliegtuigtypes werken: de Boeing 737 (Europa), de Boeing 767 en de prachtige Boeing 747. De 747 is er 'All Pax', oftewel met alleen maar passagiers, en 'Combi', de ene helft voor passagiers en de achterste helft voor vracht. Dat kunnen pallets zijn met goederen of bijzondere auto's, maar ook levende vracht zoals paarden. Dan komt er ook een speciale dierenverzorger mee aan boord. Echt heel apart, zodra de deur naar het cargoruim waar de paarden staan opengaat, komt de paardenmestlucht je tegemoet of hoor je het gehinnik.

Het allerbelangrijkste waarvoor wij als crew aan boord zijn is natuurlijk Flight Safety. Nee, niet voor de drankjes en hapjes. Dat is ook belangrijk, maar wij moeten weten wat er gedaan moet worden in geval van een noodsituatie. Of het nu een brand is, het lekken van gevaarlijke stoffen, decompressie, medische situaties, kaping, noodlanding, noem maar op. En als er een noodlanding gemaakt moet worden: op water of op de grond? Best wat situaties waarin de crew moet weten hoe te handelen en de bijbehorende commando's moet roepen om bijvoorbeeld bij een noodlanding alle passagiers zo snel mogelijk uit het vliegtuig te krijgen, ook over de glijbanen die uit de deuren tevoorschijn kunnen komen. Ieder jaar is er een herhaling voor de Flight Safety en die móét je halen. Zowel theorie als praktisch.

In die tijd is er nog het grote rode boek, een enorm dik boekwerk waar alle FS-informatie in staat (tegenwoordig staat die op een iPad). Het is een soort 'grote rode boek van Sinterklaas'. Zoals de kinderen daar misschien zenuwachtig van worden

rond 5 december, worden wij, of in ieder geval de meesten van het cabinepersoneel, behoorlijk gestrest als je FS-herhaling in je rooster tevoorschijn komt. Meestal voel je hem wel aankomen, als je vorig jaar in mei FS hebt gedaan, dan dit jaar ook rond die periode. Dus je kunt je in ieder geval vast gaan voorbereiden. En we weten eigenlijk altijd alles; dat moet natuurlijk ook, maar het feit dat je je herhaling móét halen, geeft bij meniggen toch wel de nodige zenuwen en rode vlekken.

Op Schiphol-Oost staat ook de Flight Simulator. Dit is een klein gedeelte van een vliegtuig dat is nagebootst, met passagiersstoelen en deuren, en er kunnen allerlei situaties in gesimuleerd worden, zoals een afgebroken start, brand aan boord, decompressie of een noodlanding. Wij krijgen allemaal een grote, blauwe overall aan en witte sokken waar je de pijpen van je overall in moet stoppen. Iedereen krijgt een rol. Of je bent CA, of je bent passagier. Tijdens de oefening in de simulator moet je weten of je wel of niet moet evacueren. Uiteindelijk is de jaarlijkse 'glijbaanoefening'. Er komt dan een situatie waarin we moeten evacueren. Nadat de glijbaan is opgeblazen, moeten we allemaal de glijbaan af, zittend met je handen op je dijen. De CA bij de betreffende deur moet zich de longen uit het lijf schreeuwen met het commando: *'Jump and slide!'*

En wie stond er altijd beneden op ons te wachten om ons op te vangen? Fred.

Fred was dé FS-man van gebouw 204 en tevens van de simulator. Iedereen kende Fred. Een zeer aimabel persoon. Toen ik op 1 augustus 2024 net met Instagram begon, kreeg ik een bericht via een DM: 'Misschien ken je mijn broer. Hij heeft ook bij die vliegtuigmaatschappij gewerkt.' Dan denk