

Ruud Heinen

Met de papelel ingegoten, of: zo vader, zo zoon

Ruud wordt op 28 december 1956 bijna tegenover de poort van de vliegbasis Gilze-Rijen geboren. Zijn vader Cor Heinen is er instructeur op de Harvard. Wanneer die bij de Marine Luchtvaart Dienst op Valkenburg nieuw emplot vindt, wordt de woonplaats Wassenaar. Daar doorloopt de jonge Heinen de lagere school tot en met klas 5. Dan wordt er nogmaals verhuist, deze keer naar Marinevliegveld de Kooy bij Den Helder. Een regelrechte nachtmerrie voor Ruud. Hoewel hij in staat moet zijn om na de Nieuwediepse 6e klas door te stromen naar een HAVO-VWO opleiding, zakt hij door de verandering van leefomgeving en mentaliteit af tot LTS-niveau.

Maar dáár wordt hij wakker en slaagt hij voor de opleiding elektronica. Op de MTS in Alkmaar volgt de opleiding werktuigbouw en de HTS lonkt. Maar de dienstplicht (lichting 79-4) gooit roet in het eten, er staat hem zelfs een uitzending naar Libanon te wachten. Hij besluit het over een andere boeg te gooien en solliciteert als KVV'er (Kort Verband Vrijwilliger), om zes jaar als onderofficier aan helikopters te gaan sleutelen. Hij krijgt geen bericht. Wanneer hij voor 'zijn nummer' de Cromhoutkazerne in Utrecht binnenwandelt, krijgt hij de vraag, waarom hij zich nog niet heeft gemeld in Schaarsbergen voor de opleiding tot vliegtuigonderhoud technicus. Daar zit men op hem te wachten...! Zo begint zijn luchtvaartcarrière en sleutelt hij 2 jaar lang aan de Alouette III bij 300 Squadron.

In 1983 geeft zijn vader Cor als burger instructie op de enige IFR gecertificeerde Bölkow Bo-105 (ex-KLM PH-NZJ) aan

Vader Cor Heinen in de Westland Wasp, rond 1970 opgebaald in de UK



Luchtmacht- en Rijkspolitievliegers. Dat gebeurt op Deelen, zodat Ruud zo nu en dan samen met zijn vader aan het werk is. Als TD'er vliegt Ruud regelmatig mee op de heli's van Deelen naar Soesterberg en één van de vliegers, wetend dat hij de zoon is van de alom bekende Cor, laat hem vliegen. Als ze weer op Soesterberg staan krijgt hij te horen: "jij moet gaan leren vliegen!" Ook een andere piloot van 299 Squadron, die hem laat vliegen, raadt hem aan om de steeksleutel te verwisselen voor de stick. Maar vliegen leren kost veel geld.

Door middel van zelfstudie haalt Ruud zijn civiele vliegtuigonderhoudspapieren. Eind 1983 heeft hij de GWK (Grondwerk-tuigkundige) licentie in zijn zak en doet hij onderhoud aan lichte vliegtuigen bij ATAS op Teuge. Als snel kan hij zich zijn eerste vliegles veroorloven en haalt hij zijn PPL (Private Pilot License) fixed wing op de Fuji FH200 PH-GLA. Dan kruipt het



bloed waar het niet kan gaan, hij besluit om helivlieger te worden. Hij ziet veel helivliegers naar KLM, Martinair en Transavia doorstromen en bedenkt zich dat er maar weinig civiele helivliegers over blijven. Daar is brood in te verdienen. In eerste instantie



Landing op EDWI in AW139 D-HOAC

legt hij zich toe op het 200 uren maken voor het brevet van beroepsvlieger. Een 'simpel' rekensommetje leert hem dat hij beter een kistje kan kopen dan huren. In Haaksbergen vindt hij een 'ingemetselde' Piper Cub, die al 10 jaar aan de grond staat. Het is de PH-VCY. Hij verkoopt zijn auto, leent 5000 harde guldens en koopt de kist. Ruud maakt de machine weer vliegwaardig en vliegt samen met zijn vader de benodigde uurtjes. Daarna verkoopt hij de Cub en kan naast het aflossen van de lening ook weer een auto aanschaffen. Maar het verhaal is nog niet af. In een luchtvaartmagazine ziet hij een DeHavilland DHC-1 Chipmunk te koop staan in Oberpfaffenhausen. Met een zak vol cash en zijn broer gaat hij op stap. Na het maken van vier touch-and-go's, waarbij hij 'ontdekt' dat de prop van een Gipsy major andersom draait, wordt de deal gesloten. Via een nachtstop in Damme wordt het Britse ontwerp met registratie G-BDET naar Teuge geferryed. Later wordt

In de PH-GRC

het vliegtuig op Lelystad gestationeerd en overgenomen door dezelfde koper als van de Piper Cub.



In de Bell 222 van de SAR op Leeuwarden

Dan wordt Ruud getipt dat er een Navion Rangemaster H met een prop-probleem na een gear-up landing te koop staat in Mönchen-Gladbach. Het is de D-EIND, die hij naar Nederland haalt en voorziet van de Amerikaanse registratie N63KE. Met een luchtmacht-maat lapt hij de machine op en vliegt hem met z'n buddy én vader over naar Lelystad. Hij vliegt er verscheidene jaren mee en verkoopt het toestel dan aan een Texelaar. Na de Navion wordt het de PH-GRC, wéér een Piper Cub, die hij opkalfatert en gebruikt voor reclame- en zweefkisten slepen. Het kopen en verkopen van vliegtuigen gaat hem goed af en met het verdiende geld kan hij gaan denken aan de heli-opleiding. Wanneer Heinen jr. in 1986 de dienst verlaat heeft hij zijn theorie al gehaald en geld genoeg gespaard om aan de felbegeerde opleiding te beginnen. Hij krijgt bij ACE-helikopters (Vraets) een aanstelling als onderhoudsman en zijn vader is daar inmiddels chef-vlieger. Dan gaat het lessen beginnen. De instructeur? Zijn

Afscheid bij Schreiner



eigen vader Cor! Ze huren een Hughes 269 of 300 bij Heli-Holland en Ruud lest zelfs op de Bell 206 Jetranger van ACE. En zo rolt hij de wereld van de wentelwieken in. Samen sleutelen én vliegen met zijn vader; de beste jaren van zijn leven. Na drie jaar ACE en een half jaar als monteur tussen de spuitvliegtuigen van Bogaerds Cord hoort hij in 1989 dat Airspeed (een combinatie van KLM en Schreiner) een helivlieger

verkocht naar de USA en de andere wordt vliegend gemaakt door de twee vrienden. Van 1994 tot 1997 vliegen ze rond met de dan als N98049 geregistreerde heli totdat er een niet te versmaden bod uit Chili komt. Maar de Huey-honger blijft. Het Aviodrome weet drie ex-MLD Huey's in Zweden op te sporen. Het zijn de 220 (nu: poortwachter op de Kooy), de 221 (Aviodrome) en de 225 (door de Marine gerestaureerd en



Links Rex Naumann en rechts Cor Heinen daags na de redding van de Vikingbank

zoekt voor het dag en nacht beloodsen van schepen. Ruud solliciteert en wordt na een acceptatievlucht en interview aangenomen. Hij wordt al snel gezagvoerder op de Eurocopter AS 365 Dauphin, maar blijft in zijn vrije tijd 'voor de lol' sleutelen.

Een gebeurtenis die behoorlijk wat impact heeft in Ruud's jongere jaren is het feit dat zijn vader in de onstuimige nacht (windkracht 8) van 19 op 20 maart 1967, in zes vluchten met een Marine Agusta Bell 204 (Huey), negen mensen van de gekapseisde sleepboot 'Vikingbank' heeft gered. Niet alleen ziet hij zijn vader als held op TV en in de pers, maar ook die heli heeft zijn onverdeelde aandacht. Ook in een later stadium. Hij wordt getipt door een Schreiner monteur dat er twee Huey's bij Helixa in Albacete te koop staan. Hij reist met zijn vriend Ronald Vreugdenburg af naar Spanje. Wanneer hij de twee heli's onder het stof ziet staan is hij verkocht. De machines worden naar Nederland getransporteerd en ondergebracht in de Tulip hangar op Rotterdam. Zes weken later is de ene

in het MLM te bewonderen). Maar ook de 227 blijkt nog op Zweedse bodem te staan. Ruud neemt contact op en krijgt te horen dat men de heli's alleen maar mag schenken aan musea. Hij richt de 'Classic Aircraft Foundation' op en zo komt de 227 alsnog naar Nederland en wordt in tien jaar tijd volledig gerestaureerd.

In 1990 drinkt hij met Ruud Krens en Sjaak van Egmond een biertje in de Pionierhangar op Lelystad en besluiten ze om een 'echte warbird' naar Nederland te halen. Het wordt een Spitfire, de MK 732, die als dank voor de inbreng van Harry van



Ronald Vreugdenburg en Ruud, eigenaars van de '220' met rechts Cor Heinen



In de door Ruud Krens, Jacques van Egmond en Ruud Heinen gerestaureerde Spit

der Meer, G-HVDM wordt geregistreerd. Het is een heidense klus; ze beginnen met alleen een frame, vleugels moeten nieuw worden gebouwd op het eiland Wight, een Packard Merlin motor wordt door van Egmond geheel overhauld, er ontstaat een jacht op losse onderdelen, landing gear, staart, instrumenten etc. Ruud komt zelfs weer op Deelen terecht, alwaar de plaatwerkleringen van de KLu elke avond van de



Trainen op de Harvard PH-LSK

week helpen de romp te restaureren. Voor de Luchtmacht wordt het project steeds interessanter en de Dutch Spitfire Flight wordt opgericht. Na twee, drie jaar sleutelen wordt het toestel samengebouwd op het vliegveld Lydd in de UK. Ruud volgt de opleiding voor de Harvard bij de KLu Historische Vlucht en haalt zijn Engelse brevet in Shoreham om de Spit te mogen vliegen. Uiteindelijk neemt de KLu het project over en stapt Ruud uit. Maar de samenwerking met de KLu zorgt er voor dat hij op 6 mei 1996 instroomt bij de Luchtmacht als helivlieger. Eerst doet hij 3 maanden KMA en vliegt dan de Pilatus PC-7 op Woensdrecht, waarna de Bell 412 (Tweety) van de SAR vlucht op Leeuwarden op hem wacht. Graag wil de KLu hem nog op de Apache hebben, maar dat houdt een buitenlandse stationering in, die Ruud dan niet ambieert. Na vier jaar wordt hij operationeel manager en vlieger bij Skyline op de Kooy. Hij vliegt



daar de Aero L-39 Albatros, de Learjet en de Mitsubishi Mu-2. Ook dat doet hij vier jaar, maar wordt buiten spel gezet. Hij zet zijn CV op internet en in september 2004 vliegt hij bij Gulf Heli's in Qatar de Bell 412 voor de offshore. Daarna volgt een baan als basemanager, vlieger en instructeur

2003 In formatie boven Portugal

2013 vinden we hem terug in Manilla op de Filipijnen, daarna nog een jaar in Maleisië totdat een telefoontje uit Kazachstan hem weer terughaald. In 2014 verlaat hij Canadian Heli Copters en gaat voor Euro Asia Air als senior projectmanager de lokale technici en vliegers opleiden. Een contract voor vijf jaar, dat precies op zijn 61e verjaardag als slecht gekozen cadeau in verband met 'nationalisatie' wordt ontbonden, na amper drie jaar. Even rust en tijd voor de familie. Naast de ex-227 Huey, nu geregistreerd als N204U heeft Ruud de Boeing B-75 Stearman, de N1944S in eigendom, waarmee hij regelmatig op de Nederlandse velden is te zien. Zijn ultieme wens? Een hangar voor historische vliegtuigen, waar hij niet alleen zijn Classic Aircraft Foundation, maar ook zijn bedrijf 'Red Nose Aviation' in kwijt kan. En die komt er! Ruud en rust? Forget it!



© Henk van Rooyen
f.l.a.p.

Niet lang na bovenstaand interview vliegt hij bij Wiking GmbH in Willemshaven (EDWI) op de AW 139 als vlieger bij de Helicopter Emergency Medical Service.

In L-39 boven in Bitburg in formatie met Yak-18

