

Marc Gonsalves, Keith Stansell en Tom Howes
met Gary Brozek

GEGIJZELD



1

Keuzes en problemen

13 februari 2003

Marc

De rustigste tijd in Bogotá is 's morgens voor zonsopgang. Zo chaotisch als de stad op elk ander tijdstip van de dag is, zo verlaten is het er dan. Er zijn maar weinig auto's op straat en nog minder mensen. Je ziet alleen zo nu en dan een verdwaalde wilde kat of zwervhond, maar zelfs die weten dat ze maar beter kunnen slapen op dat uur.

Omdat er zo weinig verkeer was, reed ik, net als wij allemaal, op weg naar mijn werk altijd door alle rode stoplichten. Tussen Keith, Tom en de andere mannen van kantoor speelde zich een onofficiële maar felle strijd af om de snelste rijtijd. Of ik nu won of verloor, die ochtendritten waren een heerlijke manier om de dag te beginnen. Ze gaven me de kans me voor te bereiden op de rest van de dag.

Toen ik op de ochtend van de crash door het verlaten Bogotá reed, vroeg ik me af wat ik de vorige avond had gemist door de uitnodiging van Keith Stansell, onze copiloot Tommy Janis en diens vrouw Judith om met hen mee uit eten te gaan af te slaan. Omdat ik alleen woonde, at ik niet altijd even smakelijk, maar om de een of andere reden was ik niet meegegaan. Nu ik mijn maag een beetje voelde knorren, had ik daar spijt van.

Ik bedacht echter vooral hoe ik bofte met deze baan: ik hield van het werk, kon goed met mijn collega's opschieten en keek met plezier uit naar de overgebleven tweeëntwintig dagen van de achtentwintig. Ik had deze baan nog niet zo lang, maar een van de redenen dat ik er zo blij mee was, was dat ik om de vier weken twee weken vrij had. Die twee weken tussen mijn detacheringen in Colombia in waren een belangrijke reden waarom ik van baan was veranderd. Hoe leuk het werk ook was, ik was

het liefst bij mijn vrouw, Shane, en mijn kinderen in de Florida Keys.

Ik rolde het raampje van mijn Chevrolet Rodeo (een omgebouwde Isuzu) omlaag en genoot van het koele, frisse windje dat naar binnen kwam. Ik had het nodig om wakker te blijven, want sinds ik in Colombia was, had ik voortdurend de neiging in slaap te vallen. Tom Howes had me verteld dat iedereen die aan een leven in de bergen moest wennen, ermee te maken kreeg, en ik was van het vlakke Florida naar het op 2500 meter hoogte gelegen Bogotá gegaan. Maar hoe moe ik ook was, ik genoot van de autorit van stoplicht naar stoplicht en van de straten die op de gebruikelijke vrachtwagens na leeg waren. Het was een heerlijke ochtend, en ik had zo'n idee dat ik hiermee eindelijk een hele serie scherpe rijtijden van Keith of Tom kon doorbreken.

Een paar keer per week vlogen mijn collega's en ik over allerlei prachtige landschappen. Tijdens die vluchten zochten we vooral naar cocavelden en drugslabs die onder controle stonden van de belangrijkste rebel-lengroepering in Colombia, de Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC). De FARC waren al een jaar of veertig actief en waren begonnen als de militaire vleugel van de Colombiaanse Communistische Partij. Hun marxistische opstand had in de loop der jaren in aantal en invloed grote fluctuaties te zien gegeven, maar hoewel de laatste tijd hun gelederen waren gekrompen, had hun tactiek zich geconsolideerd. Ze bekostigden en financierden hun 'oorlog' voornamelijk door ontvoering, afpersing en de handel in drugs. Door informatie te verzamelen over de drugsconnecties van de FARC droeg ik bij tot de pogingen van de Verenigde Staten om de oogsten van de cocavelden te vernietigen en een eind te maken aan de drugshandel die de infrastructuur van Colombia lamlegde. In 2002 werd 650 ton cocaïne in Colombia geproduceerd, en de overgrote meerderheid van de 494 ton cocaïne die zijn weg vond naar de Verenigde Staten kwam ervandaan. Dat was meer dan twintig procent minder dan in 2001, dus wat de gezamenlijke aanpak van de Verenigde Staten en Colombia ook had veroorzaakt, de samenwerking had in elk geval haar vruchten afgeworpen.

Ik had deze baan pas sinds november 2002 en eigenlijk zat ik dus na die vier maanden nog in mijn wittebroodsweken. Ik had een appartement in de levendige, historische hoofdstad van Colombia. Hoewel er redelijk wat Amerikanen in de stad woonden – ambassadepersoneel, militaire aannemers en ander internationaal personeel – had onze

werkgever geregeld dat we in gebouwen woonden die door Colombianen zelf werden bewoond, om ervoor te zorgen dat we zo weinig mogelijk gevaar zouden lopen.

Als Amerikanen liepen we voortdurend gevaar te worden ontvoerd, en het vermoeden dat je voor de Amerikaanse overheid spioneerde, deed je waarde als gijzelaar stijgen. Colombia had de reputatie een land te zijn waar mensen vaak om het geld werden ontvoerd, en die reputatie was terecht. Het aantal militaire, politieke en burgergevangenen dat door verscheidene groepen, met name door de FARC, werd vastgehouden, was op z'n zachtst gezegd verontrustend. In 2003 had het aantal jaarlijkse ontvoeringen weliswaar niet de 3500 uit 2000 bereikt, maar het aantal gijzelaars dat nog steeds gevangen werd gehouden, was vrijwel nergens ter wereld zo hoog.

Ik had dit risico laten meewegen voor ik besloot naar Bogotá te gaan, en ondanks deze dreiging voelde ik me er, toen ik er eenmaal was, niet onveilig. En hoewel niemand voor zijn lol een vliegtuigongeluk krijgt en zich door een revolutionaire marxistische club laat gijzelen, geloofde ik toen, en tegenwoordig al helemaal, dat dingen niet voor niets gebeuren en dat God een plan voor ieder van ons heeft.

Het plan dat mij op 13 februari 2003 naar Colombia bracht, begon toen ik pal na de middelbare school bij de luchtmacht ging. Acht jaar later verliet ik de actieve dienst en begon te werken voor een particulier militair aannemingsbedrijf dat zich toeleedde op inlichtingenanalyse in de strijd tegen narcotica. Ik hield van het werk, hoewel het op den duur wat saai werd om achter een bureau naar een computerscherm te staren waar je uren durende videobeelden van verkenningsvluchten tot een presentatie van tien minuten moest terugbrengen. De financiële en persoonlijke beloning maakten die verveling die ik af en toe voelde echter meer dan goed. Ik vond dat ik belangrijk werk deed op deze cruciale achterhoede-post in de Amerikaanse oorlog tegen drugs. Het betekende veel voor me dat ik een meer dan fatsoenlijk salaris verdiende en mijn vrouw Shane, mijn zoons Cody en Joey en mijn dochter Destiney een comfortabel leven kon bieden. Het leven in Key West, Florida, waar ik werkte voor de Joint Interagency Task Force (JIATF) Oost, beviel me een stuk beter dan dat in Connecticut, waar ik vandaan kwam en waar het altijd koud is.

Ik ben geen adrenalinejunk, dus toen ze me uiteindelijk de kans bo-

den om van de inlichtingenanalyse over te stappen op het vergaren van informatie in Colombia, stond ik niet bepaald te trappelen. De klus kwam van California Microwave, een militair aannemingsbedrijf dat voor de overheid werkte en een onderafdeling was van een overkoepelend bedrijf dat Northrup Grumman heette. Ik zou er financieel aanzienlijk op vooruitgaan, maar de voorwaarden waren niet mals. Ik overlegde met Shane. Ik zou weken achtereen van mijn gezin gescheiden zijn. Ik had daar absoluut geen zin in, maar mijn vader, George, had er altijd op gehamerd dat je al het nodige moet doen om je gezin te onderhouden. Hij had dat ook altijd gedaan voor mij en mijn broer Mike, en ik wilde hetzelfde voor mijn gezin doen. Mijn kinderen en mijn vrouw kwamen niet om van de honger, maar de gestegen prijzen en het vooruitzicht van de enorme kosten die de studie van drie kinderen met zich meebracht, drukten zwaar op mijn gemoed en mijn bankrekening. Het zou moeilijk zijn om van ze gescheiden te zijn, maar als dat betekende dat ze de opleiding kregen die ze nodig hadden, zou dat het waard zijn.

California Microwave had van het ministerie van Defensie opdracht gekregen luchtsurveillances uit te voeren om de Colombiaanse drugs-handel in kaart te brengen. Het feit dat ik voor Northrup zou gaan werken, stelde me gerust dat ik er juist aan deed het aanbod te accepteren. Er waren meer bedrijven die dit soort werk deden in opdracht van de overheid, maar omdat Northrup erachter zat, voelde ik me voldoende gerustgesteld om dit potentieel gevaarlijke werk aan te nemen. Northrup zorgde goed voor zijn personeel, en ik wist dat als er iets gebeurde, ze mijn familie niet in de kou zouden laten staan.

Nadat ik de risico's en de salarisverhoging met Shane had besproken, tekende ik uiteindelijk bij California Microwave en vloog ik in november 2002 naar Colombia, waar het bedrijf me een opleiding gaf bij de surveillance-eenheid Forward Looking Infra-Red (FLIR). Sindsdien had ik bij deze eenheid gevlogen en gewerkt, vier weken op, twee weken af.

Toen ik de ochtend van de dertiende op het vliegveld aankwam, liet ik mijn identiteitsbewijs zien en reed vervolgens langs een reeks controleposten op weg naar ons hoofdkwartier. De weg langs de controleposten bestond uit een hele serie zigzagbochten, bijna als een doolhof, die zo waren ontworpen dat je je snelheid moest beperken zodat je niet genoeg vaart had om door een slagboom te knallen. De laatste controlepost was bij Fast Eddie's, een verzameling scheepscontainers die door een knaap

die we Fast Eddie hadden gedoopt tot kantoorruimte was omgetoverd. Een deel van het bouwsel werd gebruikt als administratief centrum, waar zijn dochter en broer het papier- en telefoonwerk deden voor veel van Eddies veelsoortige zaakjes.

Eddie wilde zijn bedrijf het liefst in handen van zijn familie houden, maar was ook iemand die zich overal mee bemoeide, in de beste zin van het woord. Fast Eddie was wat sommigen een duvelstoejager zouden noemen. Hij was een in Colombia geboren Amerikaans staatsburger die in de Amerikaanse luchtmacht diende, maar vooral een uitmuntend zakenman en de echte verbindingsman tussen het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken en de Colombiaanse regering. Hij was degene naar wie we altijd toe gingen en die met één telefoontje vrijwel alles gedaan kreeg. Zijn smetteloos witte buttondownoverhemd met manchetknopen was zijn handelsmerk, en hij had iets over zich waardoor je je aan de ene kant meteen bij hem op je gemak voelde maar aan de andere kant stelde hij je altijd voor een raadsel. Maar hoe 'snel' Eddie ook was, zijn sympathieën waren zo helder als glas: hij was er voor ons en voor wat de Verenigde Staten voorstonden, altijd en overal.

De meisjes die de administratie deden voor Fast Eddie, onder wie zijn dochter Natalie, waren er nog niet, dus ik liep door hun kantoor heen naar de recreatieruimte, waar de pooltafel en de banken er op dit vroege uur leeg bij stonden. Ik liep over het plaveisel naar buiten, langs een rij burgertoestellen, waarvan de meeste door Amerikaanse bedrijven en instellingen werden gebruikt. Mijn eerste taak was het controleren van de radio in ons toestel om me ervan te vergewissen dat hij het deed. Nadat ik dat had gedaan, liet ik de mensen bij JIATF-Oost weten dat de missie door kon gaan en liep ik terug naar het kantoor van Fast Eddie, waar ik Keith, samen met Tom en Tommy Janis aan een tafel in de recreatieruimte zag zitten.

Keith had er indirect toe bijgedragen dat ik had besloten naar Colombia te gaan. Ik had hem ontmoet toen hij in Key West was met een ander vliegtuig dat California Microwave had ingezet in de oorlog tegen drugs. Keith was een van degenen die verantwoordelijk waren voor het toezicht op de aanpassingen die nodig waren geweest om van de Cessna Grand Caravan een verkenningsvliegtuig te maken. Een paar jaar lang had zijn team bij California Microwave mijn bedrijf voorzien van het ruwe materiaal dat ik tot rapporten had gesmeed. De eerste keer dat ik

Keith zag, was ik erg onder de indruk. Hij was bijna één meter negentig en daarmee bijna tien centimeter langer dan ik. Hij had nog steeds het gemillimeterde haar van een marinier en zijn gebiedende stem had het wat lizige accent dat verraadde dat hij uit Florida kwam.

In veel opzichten waren Keith en ik elkaars tegenpolen. Mijn ouders waren allebei immigranten en ik ben opgegroeid in het noorden van de Verenigde Staten, en ook mijn aard is wat rustiger en gereserveerder. De lieve vrede is me dierbaarder dan dat ik openlijk voor mijn visie en verlangens uitkom. Keith had er geen moeite mee zijn opinies kenbaar te maken en hij had de kennis en de ervaring om zijn eisen wat betreft het werk dat we allemaal deden kracht bij te zetten. Hij werkte al vier jaar in Colombia, eerst voor DynCorp, waar ook Tom voor had gewerkt. Keith had ook op andere terreinen van de Colombiamissie gewerkt: toen hij bij de marine zat vanuit de Air Force Base in Homestead bij de onderschepping van drugs bij de douane, in allerhande baantjes in vliegtuigtechniek en -onderhoud bij de National Guard en in de particuliere sector. In het gesloten wereldje dat ons werk vormde, was hij iemand met een goede reputatie, die gemakkelijk overschakelde van onderhoud naar de actieve dienst. De laatste twee jaar vloog hij missies voor California Microwave.

Ook Tom Howes was heel anders dan Keith. Hoewel hij nooit in het leger had gezeten, deed hij me op het eerste gezicht denken aan een aantal van mijn collega's bij de luchtmacht. Hoewel hij rustiger en terughoudender leek dan Keith, bezat Tom een plagerig gevoel voor humor waar je voor op je hoede moest zijn. Hij deed denken aan een pientere arts die zo bedreven was in het toedienen van de injectie dat je pas wist dat je was geprikt als hij al wegliep. Tom was verscheidene jaren ouder dan Keith en ik, en zijn bril en zijn brede, gulle lach maakten dat hij je met zijn gevatte humor altijd wist te ontwapenen. Zijn gevoel voor humor ging gepaard met een serieuze, grondige kennis van de luchtvaart en de regio, waar ik erg van onder de indruk was. Toms passies waren eten en vliegen, en iedereen profiteerde in beide opzichten van zijn ervaring.

Vanaf mijn aankomst had Keith me betrokken in het hechte groepje mannen dat vanaf vliegveld Bogotá vloog. Ik was op mijn hometrainer bezig geweest op het moment dat, nog maar een paar weken voor de crash, de teamfoto werd gemaakt, maar ik had hem wel gezien. Er staat

een stel positief ingestelde, tevreden en fatsoenlijke mensen op. Ik was nog maar net begonnen de verhalen aan te horen die sommigen van hen te vertellen hadden over hun rauwe, harde ervaringen in het leven (en dat bedoel ik positief).

Vóór 13 februari had ik nog maar een paar keer met Keith en Tom gevlogen, en voor zover mijn beperkte ervaring reikte, leken het me allebei echte professionals die goed waren ingevoerd in de projecten waarmee cocaplantages door besproeiing met gif werden vernietigd en de verkenningsvluchten die daaraan voorafgingen. Het kwam erop neer dat wij de inlichtingen verschaffen waardoor de besproeiingseenheden wisten waar de cocaplantages lagen en de inlichtingendiensten de locaties van de productielabs van cocaïne doorgaven zodat die konden worden vernietigd. Waar we ook vlogen, wat we ook op foto of video zetten, de Amerikaanse overheid had de eindcontrole over onze activiteiten. Het ministerie van Defensie vertelde ons precies wat we moesten doen, waar we naartoe moesten en waar we naar op zoek waren. Het ministerie van Defensie moest alles wat we vonden ook doorgeven aan andere federale diensten zoals de Drug Enforcement Administration, het Bureau of Alcohol, Tobacco and Firearms en de FBI. We hadden enige speelruimte tijdens onze vluchten, maar niet veel. Onze radioverbinding met Defensie mocht vrijwel niet worden onderbroken, zodat ze aldoor onze positie konden verifiëren.

Omdat ik Keith, Tom en Tommy bij Fast Eddie zag zitten, wist ik dat de vlucht van die dag op het punt van vertrekken stond. Die ochtend was Keith, terwijl ik de eerste radiocontrole uitvoerde, naar de Amerikaanse ambassade gegaan. Keith en ik zouden tijdens deze missie achterin zitten, maar gezien Keith' ervaring met dit werk zou hij die dag de leiding hebben. In zekere zin was dit een oefenmissie voor me, omdat ik meer tijd achter de camera zou kunnen zitten en met de apparatuur kon leren omgaan. Keith had me de avond tevoren gebeld over een aantal procedures en omdat we om zeven uur zouden vertrekken, wist ik dat hij om vijf uur bij de ambassade moest zijn om met ons Tactische Analyse Team (TAT) te overleggen. Ze zouden hem ons doelenlijstje (de plekken waar we overheen moesten vliegen en die we moesten fotograferen en filmen) van die dag geven. Deze doelen kwamen rechtstreeks van het Zuidelijk Commando, een van de groepen binnen defensie die onze missies begeleidde. Omdat het riskant was die doelen in bezit te heb-

ben, moesten we altijd op de ochtend van de vlucht naar de TAT.

Keith wees naar me. ‘Die pet. Kan die niet af?’

Ik trok aan de rand van de pet waarop TAMPA BAY BUCCANEERS SUPER BOWL CHAMPION stond en glimlachte. Mijn honkbalploeg was eindelijk kampioen geworden na jaren in de onderste regionen te hebben gebungeld. Ik wilde iets terugzeggen, maar ik verstomde toen ik Keith een paar cd’s om zijn wijsvinger zag slingeren.

Voor Keith kon vertellen waar hij die dag naar zou luisteren, kwamen er een paar Colombianen binnenwandelen. We deden ons werk uitsluitend met volledige medewerking en goedkeuring van de Colombiaanse regering. Sommige mensen dachten dat we, omdat we op contractbasis werkten, een stel cowboys waren die maar wat aanrommelden. Dat is absoluut niet zo. Tijdens al onze vluchten werden we vergezeld door een militaire dan wel burgervertegenwoordiger van de Colombiaanse regering. Ze stonden bekend als ‘de passagiers van het gastland’.

De twee Colombianen begroetten ons en stelden zich voor. Ze waren in burger, hoewel een van beiden zich voorstelde als sergeant Luis Alcedes Cruz. Het leken allebei aardige kerels. Net als de meeste Colombianen met wie we samenwerkten en die we kenden, leken ze graag een goede indruk te willen maken. Omdat er niet genoeg ruimte in het toestel was en hij de leiding had, liet Keith hun weten dat maar een van hen mee de lucht in mocht. Tom, die veel als piloot had gewerkt in Zuid-Amerika en op de Caribische Eilanden, sprak Spaans en tolkte voor Keith. Hij gaf aan ons door dat sergeant Cruz zich had aangeboden zodat de andere man een dagje vrij had. Cruz woonde onze vergadering bij en met ons gebrekkige Spaans, zijn gebrekkige Engels en de bekwame vertaling van Tom vertelden we hem wat ons doelenlijstje van die dag was. Toen die boodschap was overgekomen – eigenlijk een vorm van beleefdheid, aangezien hij op dit niveau absoluut niets in te brengen had om wijzigingen in ons plan aan te brengen – begonnen we in te laden.

Zoals gewoonlijk waren we tijdens het opstijgen tamelijk zwijgzaam en doelgericht. Eenmaal in de lucht en op weg naar onze tankstop werden we spraakzamer. Ik merkte dat Tom het eerste half uur van de vlucht nauwelijks van zijn lunch af kon blijven. Zijn vrouw Mariana was een Peruaanse die fantastisch kon koken. We waren het er allemaal over eens dat we wel een paar pondjes kwijt mochten raken en ik wist dat Tom medicijnen slikte voor zijn hoge bloeddruk, waarvan hij eerder Maria-

na's culinaire hoogstandjes de schuld gaf dan de spanningen van het pilotenbestaan.

Terwijl ik bezig was de apparatuur te controleren, hoorde ik iedereen via de headsets met elkaar praten. Tommy J. meldde dat het etentje dat ik had gemist geweldig was geweest. 'Moeder de vrouw likte d'r vingers erbij af. Ik heb haar vanmorgen bij de terminal afgezet. Ze heeft het erg naar haar zin gehad en ik zie haar straks thuis wel weer.' Tommy J. draaide zich om in zijn stoel en ik zag de grote grijns op zijn gezicht. De man was duidelijk dol op zijn eega en vertelde telkens als ik hem zag in gloedvolle termen over haar.

Toen begon de geur van Toms lunch – iets met knoflook en een pikant soort kaas – zich naar het achterste deel van het toestel te verspreiden, wat Keith en mij deed watertanden.

Keith

Zodra onze motor begon te haperen wist ik dat we in de penarie zaten. Ik was blij dat ik twintig minuten voor we waren opgestegen naar huis had gebeld om te zien hoe het met mijn kinderen Lauren en Kyle en mijn verloofde Malia ging. Ik was al een paar jaar een alleenstaande vader en ik wilde er zeker van zijn dat mijn kinderen op waren en zich voorbereidden om naar school te gaan. Voor ik had opgehangen, had ik hun verteld dat ik van ze hield. Als je op de bodem van het oerwoud naar de brokstukken van je vliegtuig staat te kijken, is er maar weinig waardoor je je situatie wat rooskleuriger inziet, maar ik was blij dat ik in elk geval dat belletje had gepleegd en hun voor de zoveelste keer had verteld dat zij op hun pootjes terecht zouden komen, mocht er iets met mij gebeuren.

Toen ik uit dat neergestorte vliegtuig kwam, dacht ik maar aan één ding: overleven. Hoewel ik geen tijd had om er al te lang bij stil te staan, kon ik wat dat betreft van geluk spreken. Maar weinig mensen kunnen zeggen dat ze tot twee keer toe een vliegtuigcrash hebben overleefd. Ik was in de Verenigde Staten al eens met een helikopter neergestort en levend uit dat schroot tevoorschijn gekomen. Nu scheen ik er alweer zonder kleerscheuren van af te zijn gekomen.

Hoe het ook zij: de vraag of ik geluk of pech had, deed er nu niet toe. In een mum van tijd werden we van alle kanten onder vuur genomen en terwijl we daar bij het wrak van onze vernielde Cessna Grand Caravan