Het was aan boord van mijn geliefde Karel Doorman. We hadden een sortie met enkele kisten gevlogen en kwamen uiteraard weer op landen. Er stond niet veel wind, maar wel een stevige deining. Theo Jansen zat achter het stuurwiel. Het was wat later in de middag'.
We kwamen op finals en kregen, omdat er weinig wind stond, een "Blue Water Cut'.
Dat wilt zeggen dat het gas verder voor het schip werd dicht getrokken dan bij meer wind waarbij dit soms bijna boven dek gebeurde. Hierna probeer ik dit een beetje te verklaren.
Tijdens de landing werd door de vlieger de "bal" in het midden van de landing spiegel gehouden. Deze bal werd daar in gepresenteerd door lampen die in deze spiegel schenen en daar mee de juiste aanvlieg hoek aangaven. Wanneer het schip stampte, ging deze aanvlieg hoek verticaal op en neer. Het was de kunst van de vlieger om de bal zogenaamd te middelen. Hij schoof dus van boven de spiegel naar er onder. Om hem gemiddeld in de spiegel te houden was een kunst apart. Wanneer dit niet goed gebeurde, wat ik trouwens nooit heb meegemaakt, had je kans dat je als een loempia golvend op het dek af vloog.
Buiten de spiegel was er ook een zogenaamde "LSO". Landing Safety Officer, kort genoemd "Paddels". Zo genoemd om zijn soort tafel tennis bats Waar mee hij de vlieger visueel aanwijzingen gaf. (Beetje bakboord/stuurboord en nog meer). Hij had ook radio contact met de vlieger en gaf daar ook orders door, zoals onder andere: "Meer/minder power".
Daar bij een normale landing met veel wind over dek, waarbij de order "CUT !!"(Gas dicht!!), vlak voor het achterdek werd gegeven, hadden sommige LSO's soms onbewust moeite met de landing met weinig wind over dek. Deze " Blue water CUT" moest dan een aantal tientallen meters vóór het schip worden gegeven, dus terwijl de kist nog een aardig eindje van het dek af was. Héél af en toe werd deze order soms iets te laat gegeven, waardoor de kist "Bolterde". Of te wel voorbij de kabels het dek raakte en een doorstart gemaakt moest worden.
In ons geval had echter de "seastate" (deining) denk ik de meeste invloed.
Wij hadden een normale nadering, maar op het einde van deze, nam het achterschip een diepe duik.
Wij hadden echter de "CUT" van de LSO gekregen, hetgeen betekende dat het gas dicht moest en we vrij snel hoogte zouden verliezen om de kabels te pakken. Hier moest altijd gevolg aan gegeven worden, want "CUT is CUT.
Normaal als hij zag dat het fout ging, brulde hij over de radio: "Wave off, wave off"!!! (doorstart zonder het dek te raken), bij ons was dat niet meer mogelijk. Als hij zag dat , zoals ook in ons geval, de kabels waren gemist na het dek geraakt te hebben, brulde hij ook zo hard: "Bolter, bolter, bolter, bolter……" net zo lang tot de vlieger gas voor een doorstart gaf. Dit omdat deze slechts een korte tijd op reageren van het missen kabels had en hij eigenlijk een "arrester" (stop) had verwacht.
We zeilden in ons geval dus ook over de kabels heen. Op het zelfde moment kwam het achterschip snel omhoog. We raakten het dek met een enorme dreun. Ik heb nog

bewondering voor het landingsgestel van de Stoef. Misschien dankzij hun enorme kracht raakte geen propeller het dek. We stuiterden een stuk omhoog en vlogen weer heel even. Theo hoefde alleen maar gas te geven en we vlogen door. De daar op volgende landing was normaal.
Na de landing werden we door verschillende mensen benaderd die ook onder de indruk waren van de klap. Ook de ziekenboeg was aanwezig en verzocht ons om ons door hun te laten onderzoeken. Daar zagen wij van af en zagen meer in een biertje om onze schrik te boven te komen. Het was al een beetje later dus de verblijven waren open. Dat was toen zo.
Het vliegtuig werd in de komende dagen geheel gechecked, zeker het landingsgestel. De banden werden vervangen. Ik hoorde dat er ook een "Cateye", een reflector in het vliegdek, was los gekomen , ik denk dat dit een sterk verhaal was. Elke landing werd gefilmd. Deze is vele malen door velen bekeken.
Wij als korporaal telegrafist of nog lager in rang, liepen buiten ons vliegprogramma ook een soort wacht. Een van onze taken was "Ordonnans".
We moesten dan de voor de MLD bestemde berichten op het grote verbindingscentrum van de Doorman halen. Je voorzag ze dan van een zgn distributie stempeltje en liet ze tekenen door de verantwoordelijke autoriteiten. Deze mannen officieren zaten allen in moot 6.
Op de dag van deze landing was ik ordonnans. Omdat we wat later kwamen landen, was ik er van uit gegaan dat een van mijn collega's die niet vloog, het voor me zou hebben waar genomen.
Niets was echter minder waar. Ze zaten te kaarten en op mijn vraag of het al klaar was gaven ze een negatief antwoord. Ik zei dat ik hen enorme lullo's vond, maar dat maakte niet de minste indruk. Wacht is wacht.
Ik stond een beetje op mijn "CUT", nam snel een paar biertjes en ging naar de berichten.
Uiteindelijk kwam ik met mijn plankje met berichten achteruit in moot 6. Ik liet verschillende officieren lezen en tekenen.
Op een moment kwam ik bij LTZ1 van Zuidam. Hij was van VSQ2. Je kon hun kisten herkennen aan de blauwe spinners en de V op de staart.
Hij had een hut die een beetje moeilijk in elkaar zat. Zijn deur naar de gang stond open en er hing een donker groen gordijn voor. Aan de linkerkant was zijn garderobe, ook afgedekt met een groen gordijn. Aan het einde van zijn hut was een soort verhoogde kooi (bed) met laden er onder.
Daar boven was een kleine patrijspoort.
Toen hij de berichten tekende, klonk opeens over de scheepsomroep: "De sluit toestand wordt X, de sluit toestand wordt X". (Alle waterdichte deuren en luiken kunnen geopend worden.)
Hij keek op en zei "Kan je mijn patrijspoort even open doen Vroege?". Ik was nog steeds in vliegpak en probeerde de knevels te openen. Dit lukte niet, ik kon er niet bij dus ik klom op

zijn kooi. Het ging moeilijk tot zeer moeilijk, de knevels zaten muurvast. Ik veranderde steeds van houding om het toch voor elkaar te krijgen. De grote vliegschoenen waren er mede verantwoordelijk voor dat ik van zijn bedje een niet te beschrijven puinhoop maakte. De enkele biertjes hadden misschien ook meer impact dan ik had verwacht.
Uiteindelijk stond van Zuidam op en draaide met weinig moeite de patrijspoort open. Ik zag dat hij grote handen had.
Ik nam het plankje met berichten van hem in ontvangst. Helaas trachtte ik zijn hut via het groene gordijn van de garderobe te verlaten.
Ik herstelde mij bliksem snel, maar het was hem niet ontgaan.
“Neem er nog een, Vroege!”.
“CUT is CUT”, dacht ik.




165



Vlak voor de landing