

Van al mijn plaatsingen bij de Koninklijke Marine heeft die op HRMS Karel Doorman op mij het meeste indruk gemaakt. Ik was geplaatst bij Vliegtuig Squadron 4, als bemanningslid op de S-2-A Grumman Tracker. Later S-2-F genoemd met als koosnaampje "Stoef". Het leven aan boord was, ondanks dat vele mannen geacommodeerd waren in zeer kleine ruimtes heel apart en zeker niet saai. Dan heb ik het niet alleen over het vlieg bedrijf.

Het kwam er op neer dat iedereen afhankelijk was van iedereen. Hierdoor was er een stemming van "maten onder elkaar". Dit was bij de Marine Luchtvaart Dienst duidelijk ook zo, maar met een bedrijf met zoveel verschillende "dienstvakken" was dat voor mij wonderbaarlijk genoeg net zo. Ik bedoel hiermee dat het automatisch gewoon zo was.

Buiten het werk was, althans in mijn tijd, het contact onderling goed tot zeer goed. Dit kwam mede tot uiting in de aanwezige ruimtes, waar integendeel tot tegenwoordig, licht of wat minder licht alcoholische versnaperingen konden worden genuttigd. Licht of minder licht hing af van de militaire rang die je bezat. Je had het Cafetaria, tot en met 1e klas. Het Korporaalsverblijf, de naam spreekt voor zich. De Onderofficiers Mess voor sergeant en hoger. Tenslotte was er de Longroom voor de Officiëren. Bij de laatste twee werd minder licht geschonken. Ik kan nog lang doorgaan over het leven aan boord, maar ik ga nu over naar het vlieg bedrijf.

Het werk

Voor de vlucht begaven de bemanningen, bestaande uit vier man, twee vliegers, een waarnemer (Tacco) en een telegrafist (VOB) zich naar de zeer comfortabele briefing-room. Bij binnenkomst kwam men langs een bord waar op voor de kwaliteit van de landingen van de vliegers met vetpotlood werd bijgehouden. Achter hun namen waren vierkante hokjes geplaatst met diverse kleuren. Deze werden na elke landing aangevuld.

1. Groen - Goed
2. Groen/Geel - Minder goed
3. Geel - Minder
4. Rood/Geel - Bijna slecht
5. Rood - Slecht tot zeer slecht.

Je hoefde geen vlieger te zijn om een duidelijke indruk te krijgen welke van hen het er over het algemeen beter of slechter van af bracht. Dit had uiteraard tot gevolg dat door bemanningsleden achterin, het vliegbedrijf met verschillende gevoelens werd ervaren. Ik heb collega's gekend die er soms slecht door konden slapen. Waarom men dit zo toonde heb

ik nooit goed begrepen. Er was een eerste vlieger die steeds op zijn “.....” kreeg omdat hij steeds te laag binnen kwam. Smalend werd gezegd dat hij de eerste kabel binnen taxiede. Hij werd er steeds met klem op gewezen dat hij als hij zo door ging eventueel een “Ramp Strike” zou kunnen maken. Hij was dus niet de enige die dat hoorde. Elke landing werd trouwens gefilmd en bijzonderheden gedebriefd, soms dus met beeld.

Na de briefing begaven wij ons naar het vliegdek waar de kisten schuin naast elkaar in de “range” stonden opgesteld. Na dat de vliegers waren ingestapt, plaatsten wij de tassen en rantsoenen achter hen in het kleine gangpad. Wij hielden deze bij het schot met de voeten tegen om te voorkomen dat zij hoge snelheid koers naar achteren namen.

Daar na namen de waarnemer en VOB'er plaats. Bij de waarnemer bevond zich de AN/APS 38 radar. De antenne daarvan bevond zich in een radome die in en uit gevoerd kon worden. Het was een radar met een relatief beeld. De bovenkant van het scherm was dus de neus van het vliegtuig en het beeld draaide daar onder door.

Het plotbord van de waarnemer was een los soort bord met een rond scherm waarmee verschillende posities met de hand konden worden ingevoerd. Het plotten gebeurde met een soort vetpotlood. Het plotbord werd indien nodig op de knie gevoerd, maar kon ook op het radar console bevestigd worden. Dan had men dus geen gebruik van de radar.

De VOB'er had een opklapbaar console. Na het gaan zitten klapte je dat naar beneden en zat je gevangen. Hij had verschillende apparatuur ter beschikking zoals:

1. AN/APR9 (Radar onderschepping apparatuur) ESM. De antenne hier van bevond zich boven op het vliegtuig in een radome. Vóór de vlucht moest een keuze gemaakt worden wat de frequentie van het doel was. Dit om de juiste antenne te installeren.
2. ASQ8 (Magnetic Anomaly Detection) MAD. Hiermee De head bevond zich in een boom welke ook in en uit gevoerd kon worden.
3. Sonoboel ontvangers.
4. HF radio. Kon gebruikt worden met Voice of Morse. (AM)
5. Multi-functionele papier recorder welke werd gebruikt voor :
 - a. MAD (Magnetic Anomaly Detector).
 - b. Julie (Een systeem waarbij een lading nabij een passieve sonarboei werd gegooit en na de ontploffing de echo's van het doel werden gedetecteerd en opgemeten.)
 - c. SSQ 47 pingers. Deze waren actief en omnidirectionaal.

Wij gebruikten voor de laatste twee drie verschillende liniaaltjes. Welke, was afhankelijk van de water temperatuur.

Na het opstarten en het checken van de motoren werden de vleugels uitgeklappt en naar de katapult getaxied. Heel soms, bij genoeg wind, werd een vrije start gemaakt. Afhankelijk

van de wind over dek kreeg je een aantal knopen van de katapult mee. Hoe harder deze wind, hoe lager het schot. En andersom natuurlijk.

Soms, met slecht weer, ging de boeg behoorlijk op en neer. Ik had het volste vertrouwen in de katapult ploeg, die ons precies op tijd wist te lanceren. Na dat wij airborne waren gingen we dus operationeel. Hier leg ik in mijn volgende verhaal meer de nadruk op. Ik besef dat het voorgaande voor sommigen oude koek is. Maar misschien zij er ook die dit graag lezen.



Stemmige foto van een landende Stoef op de Doorman. Foto collectie Oud Valkenburg. De LSO staat er tevreden naar te kijken. Lichte deining aan de horizon en vliegdek te zien.