



vlak voor vertrek afscheid van belangstellenden. Ik zie o.a. LTZ Vleer, LTZ de Menthon Bake en een Amerikaan. Die met de handschoentjes ben ik



Met de 203 op weg naar de Azoren.

1 april 1975. Bemanning Delta landt met de 203 ten 17.29 uur op Lajes, Azoren. Vliegtijd 8 uur en 10 minuten. Een Portugese basis met een groot Amerikaans gedeelte. We hadden goed weer. Het kon er echter wel eens heel erg te keer gaan. Slechts een baan met soms extreme cross (zij) wind. Zag ooit de resten van een Hercules in een boerderij zitten die de baan was uit gefietst. Ffe een biertje drinken, lekker snavelen en de volgende dag op naar Sal op de Kaapverdische eilanden. Op naar het mooie weer. Verwachte vliegduur 7 uurtjes. Tot morgen.



Meningen verdeeld maar volgens mij
Lajes

LAJES - SAL a(A)pril 1975

Het was 12 april 1975. We waren zo juist met bemanning Delta met de 203 gestart en gingen op weg naar Sal, gelegen op de Kaapverdische eilanden. We vlogen zoals verwacht door prachtig weer met goed weer wolkjes (Cumulus). We naderden na ongeveer zes en half uur het vliegveld en hadden uitzicht over het eiland. Dit kwam overeen met een kleine woestijn omgeven door water. Tijdens onze nadering heb ik geen palmboompje gezien. Het was niet de eerste keer voor mij dat ik deze kale klip aanschouwde. In 1961 landde ik daar voor een benzine stop met een Super Constellation van de KLM die mij naar Curaçao bracht voor een term van achttien maanden. Dit als telegrafist op Marine radio station st. Joris. Dit even terzijde.

In die tijd was Sal een gigantisch benzine station voor vele vluchten over de oceaan. Dat was in ons voordeel met de Neptune, want er zat ook nu nog heel veel 115/145 hoog octaan in de tanks aldaar.

Er was een hotel niet ver van het vliegveld. Het werd gerund door een Belgische dame. Het eten en de versnaperingen waren goed. Het hotel lag aan een heel mooi strand. Aan de linker kant was er een prachtig dorpje met witte huisjes. De mensen die daar woonden, probeerden spulletjes te verkopen aan de hotel gasten. Zij mochen echter niet op het stuk strand van het hotel komen. Daarom gingen Joep Weijers en ik hun opzoeken. We kochten wat spulletjes bestaande uit zwart ebben hout.

Er was ook nog een Portugese militaire aanwezigheid. Zij vlogen met de P2V5 die ooit waren overgenomen van onze Marine. Sommige bemanningen hebben daar een zeer prettig

bezoek gebracht. Wij niet.

Buiten onze bemanning werd het hotel, dit als standaard, ook gebruikt door een of meer bemanningen van een Zuid Afrikaanse maatschappij vliegend met de Boeing 747. We hadden weinig contact. Geen idee wat ze vervoerden. Tot op de dag van het vertrek van een van hun bemanningen. We zaten in de lounge aan een versnapering en zij wachtten op transport. Ik opende het gesprek jolig met de opmerking "Hallo Springbokken!!". We kregen contact en tot onze verbazing gingen zij mee in het nuttigen van een biertje. Onze vraag was moeten jullie dan niet vliegen? Een bemanningslid sprak en zei: "Ach den automaat !!".

Na een rustdag gingen we ons de volgende dag 14 april, klaarmaken voor de volgende etappe Sal - Zanderij in Suriname. Een lange, zeer speciale trip over de oceaan. Tot morgen.

P.S. Er hangt me nog iets bij dat in die tijd Kaap Verdië bezig was om onafhankelijk te worden van Portugal. Dat is vredelievend gelukt. De African Party for the Independence of Cape Verde (PAICV) was mede verantwoordelijk. De internationale roepnaam van een Nederlands Marine vliegtuig bestond uit vijf letters, beginnende met PA... Bij het uitboeken naar Sal hadden wij de roepnaam PAICV ingevuld. Ik weet niet honderd procent zeker of wij dat waren of een andere bemanning. Ik meen me te herinneren van wel. Toeval is denk ik uitgesloten.



Den Automaat !!

SAL- ZANDERIJ

Omdat dit een van de grootste etappe qua afstand in onze trip Valkenburg - Curaçao was werd 14 april 1975 al in de "koele" ochtenduren brandstof geladen. Dit omdat deze bij het oplopen van de temperatuur uitzet en er dus minder in onze tanks zou gaan. Na de preflight gingen we rond elf uur "airborne" en begonnen aan een lange trip richting Zuid-Amerika. Ik heb het al eerder beschreven, maar doe dit nogmaals om het verhaal van deze trip met de 203 compleet te maken.

Mede omdat het normale (burger) vlieg verkeer op veel grotere hoogte plaats vond, plm 30.000 (10 km) voet met honderden knopen snelheid, terwijl op plm 4000 voet (1500 mtr) de oceaan over sukkelden met 180 knooppjes p/u.

We konden Suriname toch bereiken omdat wij gebruik maakten van de Pasaat wind. Dat is

een wind, zoals u wellicht wel weet, welke altijd ongeveer dezelfde richting heeft. Deze wind bestaat meestal echter onder de plus minus 4000 voet, 1500 meter. Daarboven heb je de anti pasaat, die komt uit de tegenover gestelde richting. Dat werkt dus niet.

De zeilschepen van de West Indische Compagnie volgden dezelfde route. Zonder gebruik te maken van deze rug wind konden wij de oversteek niet halen. De anti passaat kenden zij waarschijnlijk niet.

Er was een klein voordeel. Vermoedelijk door een “laag” tussen pasaat en ant-pasaat onstond een soort DUCT (tunnel) waarin de VHF radiogolven gevangen werden. Deze zorgde voor een grote afstand waarmee met de VHF radio contact met SAL (net als bij vertrek uit Dakar) behouden bleef. Maar na een uurtje was dit ook afgelopen. Hierna was elk radio contact met de buitenwereld bijna altijd afgelopen. Dit tot ongeveer anderhalf uur voor het bereiken van Zanderij. Bij sommige speciale atmosferische omstandigheden werd wel eens verbinding verkregen met Mc. Dill. Een, ik dacht, Amerikaans militair radio station met stations op verschillende posities over de wereld, ook in Amerika.

De enige mogelijkheid tot navigeren waren het drift meten, eventueel wind drie hoekje vliegen en zonnetje schieten. Bij hoge uitzondering werd wel eens even contact verkregen op de Loran-A. Ik zelf heb het nooit meegemaakt. Maar gelukkig was het bijna altijd mooi weer, dat maakt alles makkelijker. Afhankelijk van de hoeveelheid wind was er ook bijna altijd een “rode driehoek”. Dit was een gebied wanneer daarin een zuigermotor de geest zou geven, op een motor zowel Sal (terug) als Zanderij of uitwijk, niet gehaald konden worden. Vliegend op een zuigermotor met veel vermogen gebruikte meer brandstof dan op twee met uitgelined vermogen. Gelukkig altijd goed gegaan.

De jets gebruikten te veel brandstof Zij werden normaal gebruikt voor extra vermogen bij de start, klim en als het nodig was bij bepaalde manoeuvres. Ook werden zij gebruikt om snel brandstof kwijt te raken wanneer snel gewicht moest worden verloren. Wanneer de af te leggen afstand niet te groot was, waren zij natuurlijk hartelijk welkom bij motor problemen.

Deze trip verliep echter alles helemaal goed en landden wij na 10.4 (10 en half uur) op Zanderij. De officieren gingen in Torarica hotel, wij als equipage kregen logies op de landmacht kazerne in Paramaribo, een stuk minder lux. Maar de Parbo smaakte daar natuurlijk even lekker.

Nog een kleine bijzonderheid. Tijdens deze trip hadden wij een extra vlieger aan boord. Dat was niet de minste, onze commandant Kandou. Ook hij nam ook wel eens het stuurwiel ter hand. Ik kom hier op terug bij de laatste etappe, Zanderij – Hato Curaçao.



Zanderij

ZANDERIJ - HATO CURAÇAO

Na een niet al te vervelende dag in Paramaribo maken wij aanstalten om onze laatste etappe naar Hato te maken. Standaard procedure. Preflight. optoppen en in principe snel airborne. Onze commandant Kandou heeft deze vlucht links in de cockpit plaats genomen, zijn tweede is Jan Herberts. Onze officiële tweede vlieger Theo Jansen, neemt na de start plaats in de neus. Ik zelf ga het radio station bezetten. In principe wordt dit een makkelijke vlucht. Ongeveer 5 uurtjes, land contact op de radar en radio contact.

We gaan airborne om bijna 1500 uur lokaal. Er moet vertraging geweest zijn, misschien een klacht maar dat weet ik niet meer. Na de start blijkt dat de heren in het hotel, wel of niet onder een drankje, blijkbaar een toezegging hebben gedaan voor een low pass op "Zorg en Hoop". Dat is een klein vliegveldje bijna midden in Paramaribo geschikt voor kleine vliegtuigen.

Al snel na take off krijgen we contact met Zorg en Hoop op VHF. We krijgen toestemming op een hoogte van 1500 voet. Kandou, die mee luistert zegt: "1500 voet? Vraag eens hoe hoog de langste gras spriet daar is." We gaan in voor de pass. De jets blijven aan. we gaan ruim boven de 200 knopen Bij de radio zie ik de toppen van de palmbomen boven de stuurboord tip tank voorbij flitsen.

Theo in de neus, ziet uit een projektje in aanbouw na het einde van de baan, verschillende arbeiders in alle richtingen weg rennen. Direct na de pass trekt Kandou een hoge steile bocht waardoor we diep in onze zetels worden gedrukt. Ik denk door de 90 graden want ik ontwaar Paramaribo aan een heel andere kant van mijn venster dan normaal. Geen verbeelding want de tip tank bleef op dezelfde plaats.

We zijn al snel terug bij ons normale werk en landen na iets meer dan 5 uurtjes vliegen op Hato. Na een detachering van iets meer dan 3 maanden vertrekken we 14 juli weer naar Nederland. Via Bermuda en Lajes. Dit was voor mij de eerste, maar zeker niet de laatste keer.



Zorg en Hoop (en kort)

Tijdens deze detachering op Curaçao werden de standaard vluchten gemaakt. Te veel om allemaal apart te benoemen. Van een van deze vluchten heb ik onlangs enige foto's met opmerkingen op Face Book geplaatst en terug gekregen. De vele reacties maken dat ik deze vlucht aan dit verhaal ga koppelen.

Het gaat om een formatie vlucht die ook over Klein Curaçao plaats vond. Op verschillende FB site's werd deze plaatsing met veel goed commentaar ontvangen. Ik wil deze u dan ook niet onthouden en plaats dit als aanvulling op deze.



De 203 boven Klein Curaçao.



Onze bemanning in Tutup. Bijna zeker genomen op Koninginnedag 1975. Nog voor de Oranjebitter denk ik. Vlnr staand: (Appie) Albert Vuil, Arie Turenhout, Fred de Vries, (Ome) Jan Herberts, (Miel) Emil Koelhuis.
Knielend: Bram Streefkerk, Jan Vroege, Theo Jansen.