

Het door mij en vele anderen zo geliefde vliegkampschip Karel Doorman (R81) was zo gebouwd, dat het volgens mij in principe zeer moeilijk tot bijna onmogelijk zou zijn, om haar door middel van geweld tot zinken te brengen.

Zij was namelijk met vele waterdichte compartimenten gebouwd. De grootste en meest bekende waren de moten. Het schip was in de lengte richting verdeeld in 6 delen, moot 1, aan de voorkant t/m moot 6, uiteraard aan de achterkant.

Deze moten waren weer onder verdeeld in diverse compartimenten logisch genaamd, of genummerd. Het vereiste echter wel enig inzicht om de uiteindelijke positie van het genoemde compartiment te vinden. Het duurde minstens veertien dagen voor dat je de weg enigszins kon vinden in dit labirint. De nummers gaven hier bij geen enkele steun. Het was alleen maar stomweg de weg onthouden. Het cafetaria (eetzaal) en het Korporaals verblijf (met bar) werden normaal als eersten snel gevonden.

Zo sliep ik met de ongegradueerden en korporaals van Vliegtuig Squadron 4 in het verblijf 1.G.10.82. Dit was dus moot 1, dek G, stuurboord (10), de 82 heb ik nooit begrepen.

Misschien was dat het aantal slaap plaatsen, want wij sliepen met velen in een zeer kleine ruimte in stapelbedjes van drie of vier hoog.

De verblijven van de diverse rangen, buiten die van ons, waren verdeeld over het gehele schip. Ik kan me niet herinneren dat daar enige logica in zat. Behalve moot 6, daar verbleven de officieren.

Onderdeks op het schip was een zogenaamde "schipper beneden schip". Hij was verantwoordelijk voor de discipline en netheid in de verblijven. Daarnaast was het ook zijn taak om iedereen op tijd uit zijn bedje te krijgen.

Tijdens mijn plaatsing met VSQ4 op de Doorman was er een schipper beneden schip geplaatst die wij er van verdachten dat hij niet dweeptte met de MLD.

's Morgens bij het opstaan en 's middags na middagrust kwam hij precies op tijd ons verblijf binnen en begon zeer irritant op een soort scheidsrechter fluitje te blazen. Tevens sloeg hij met een stuk hout tegen de ijzeren bedden. Hij had volgens mij zo als tamboer en pijper bij het Korps gekund. Dit begeleid met uitroepen, die mij bevestigden dat hij niet echt pro MLD was. Na 5 minuten kwam hij terug en als je nog lag was je het penis. Hij had een soort notitieboekje en vroeg: "Hoe heet je"?. Dan was dat definitief het einde van je dromen. Als hij er een paar gehad had was je wel heel stom als je bleef liggen ook als je buiten het zicht van hem was.

Op een dag kwam hij weer na middagrust met zijn ergerlijke fluitje. Een bekende en zeer gespierde vliegtuigmaker die hij benaderde, was Kees Prins (C.B. Prainz). Hij vroeg aan hem: "Hoe heet je"? Waarop Kees, hij lag in het bovenste bedje, hem imiteerde, strak aan

keek en toe brulde: "HOE HEET JE????!!!!!!".

De schipper schrok, trok even wit weg, maar Kees stond er toch in, (op rapport).

Februari 1968 lagen we binnen in Las Palmas. Omdat er niet werd gevlogen werd een gedeelte van de korporaals en ongegradueerden van het squadron ingedeeld bij de nautische dienst van het schip om te assisteren bij het onderhoud van ons vliegkampschip. Dit rouleerde per dag.

Op een dag waren Joep Weijers, ik en nog een telegrafist ingedeeld en aangewezen om de omgeving van de VI radar, Vertical Indicator, (ja knikker) van roest te ontdoen. Met deze radar kon de hoogte van doelen gemeten worden.

We werden uitgerust met voor ons ongebruikelijke bikhammers en staalborstels om dit doel te bereiken.

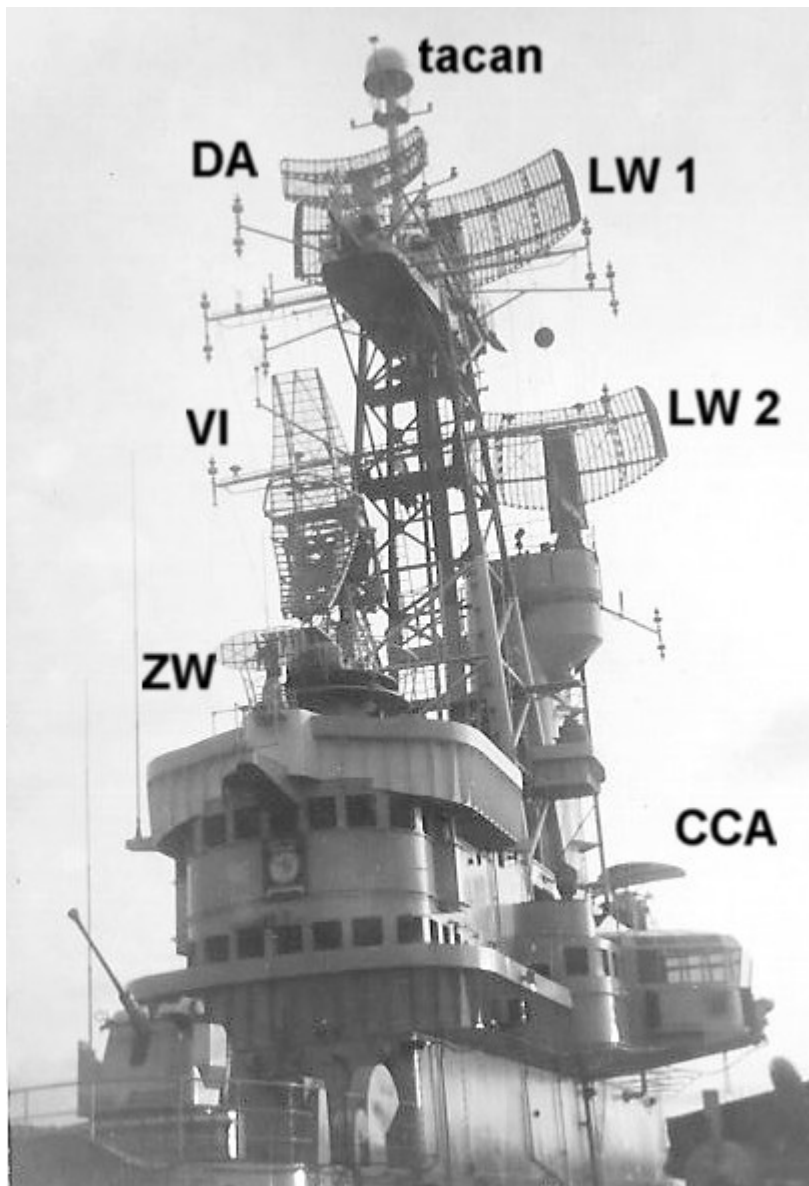
Het was een heerlijk temperatuurtje en we besloten ons te ontdoen van ons sport-witje om de zon de gelegenheid te geven om ons bleke torso iets te doen verkleuren.

Het platform bevond zich minstens 20 meter boven de kade. Op die kade had onze schipper met fluit echter ontdekt dat wij er on militair bloot bij zaten en wilde ons terecht wijzen.

Hij begon uit volle macht op zijn fluit te blazen waarbij hij soms tegelijkertijd bewegingen maakte als zijnde het aantrekken van een hemd.

Hij keek steeds omhoog en blies de longen uit zijn lijf. Wij hadden ondertussen afgesproken hem te negeren.

Na een tijdje gaf hij het op en begaf zich aan boord. Wij waren van die fluitist af. Na een kwartiertje kwam hij echter uitgeput aan op het platform van de VI. Hij rookte schijnbaar veel want hij piepte bijna net zo hard als met fluit. Hij sommeerde ons om onze T-shirts aan te trekken. Wij deden dit zonder morren. Mopperend ging hij naar beneden. Wij dachten er het onze van en genoten verder van de zon en keuvelden onder andere over de voor ons voorheen onbekende prettige afmeting en prijs van de Cuba Libra op dit eiland.



Tacan- Tactical Air Navigation, LW - Luchtwaarschuwing, DA - Doels aanwijzing, ZW - Zee
waarschuwing, VI - Vertical information, CCA - Carrier Controlled Approach