# Inhoud

1. ALLEREERSTE JAREN ..... 4
1.1 Geboorte en jeugd ..... 4
1.2 School en eerste werk ..... 5
2. KOOPVAARDIJ ..... 7
2.1 M.S. Weltevreden ..... 7
2.2 M.S. Wonorato ..... 9
2.3 Albatros ..... 11
2.4 M.S. Mataram ..... 12
3. BINNENVAART ..... 13
3.1 De Rijnaak Austria ..... 13
4. KEURING EN EERSTE OPLEIDING ..... 15
4.1 Voorschoten ..... 15
4.2 Hilversum ..... 15
4. 3 Opleiding Verbindingschool (VBS) ..... 17
4.4 Vuurpeloton ..... 17
5. CURACAO 1961 - 1962 ..... 19
5.1 Kaping Kolonels ..... 21
5.2 Mariniers naar Nieuw Guinea ..... 22
5.3 Ongeluk Mariniers Aruba ..... 22
5.4 Pistolen Paultje ..... 22
5.5. Thuisreis met Hr. Ms. Van Amstel ..... 23
6. MARINE LUCHTVAARTDIENST (MLD) ..... 24
6.1 Opleiding Vliegtuig Onderzeebootbestrijder (VOB) ..... 24
6.2 VSQ-5 ..... 25
6.3 The gamblers ..... 26
6.4 VSQ-2 ..... 27
6.5 LTZ Visser ..... 27
6.6 Boompje uit ..... 28

6.7 VSQ-4 ..... 29
6.8 Hr. Ms. Karel Doorman ..... 30
6.9 Vrije start (axiaal) ..... 33
6.10 Barcelona ..... 39
6.11 Sint Nicolaas ..... 40
6.12 Brand op Hr. Ms. Karel Doorman ..... 41
6.13 VSQ-4 na de Hr. Ms. Karel Doorman ..... 42
6.14 Fontana Rossa ..... 43
6.15 Montijo en Gibraltar ..... 44
6.16 Ongeluk Hr. Ms. De Zeven Provinciën nabij Sicilië ..... 46
6.17 Houdt de dief! ..... 46
6.18 Antenne ..... 46
6.19 Sergeants Opleiding ..... 47
6.20 VSQ 320 ..... 47
6.21 Peter ..... 49
6.22 *Homing* Don ..... 49
6.23 Andoya ..... 51
7. OP DE HR. MS. UTRECHT ..... 53
7.1 Curaçao ..... 53
7.2 Santo Domingo ..... 55
7.3 Jan Thiel ..... 56
7.4 Hr. MS. Utrecht na Curaçao ..... 58
8. TERUG BIJ DE MLD ..... 60
8.1 Squadron 320 na Hr. Ms. Utrecht ..... 60
8.2 Stuff ..... 61
8.3 Transit Curaçao ..... 63
8.4 Valkenburg - Azoren - Bermuda - Curaçao ..... 63
8.5 Valkenburg - Curaçao via Dakar met de SP2H 204 ..... 64
8.6 Azoren - Dakar - Rochambeau - Curaçao ..... 66
8.7 Bermuda Triangle ..... 67
8.8 Zanderij ..... 67

8.9 Protest Vlucht ..... 68
8.10 Hoogeveen ..... 69
8.11 Poepverhaal ..... 70
8.12 Jet in brand ..... 71
8. 13 VOB met stip ..... 72
8. 14 Hr. Ms. Van Kinsbergen ..... 72
8. 15 Kinloss tijdens periode Hr. Ms. Van Kinsbergen ..... 74
8.16 Voorbereiding Amerika ..... 76
8.17 Jacksonville ..... 76
8.18 Alligatortje kijken ..... 77
8.19 Tennisbaan Jax ..... 78
8.20 Opleiding P3C ..... 79
8.21 Bankrovers ..... 80
9. TIJDPERK ORION ..... 81
9.1 Skunk ..... 81
9.2 Slechte tijd voor mij ..... 81
9.3 Rehabilitatie ..... 82
9.4 In afwachting ..... 83
9.5 Victor III Special ..... 84
9.6 IJsberen ..... 87
9.7 Ski avontuur ..... 87
9.8 Blue Lagoon ..... 88
9.9 Noordzee *drill* ..... 89
9.10 Geruis Analyse Centrum (GAC) ..... 90
9.11 Operaties ..... 91
9.12 Bommelding ..... 92
Verklarende woordenlijst ..... 93

# 1. ALLEREERSTE JAREN

## 1.1 Geboorte en jeugd

Ik ben geboren als Jan Meine Vroege te Dordrecht. Het was in de Zeehavenlaan op 22 september 1941. Ik kwam te vroeg ter wereld. Niet voor wat betreft het uur, maar gezien de draagtijd van mijn moeder. Toen mijn moeder mij voor het eerst zag, sloeg de schrik haar om het hart.

Misschien door de toch minder lange draagtijd en de oorlogsomstandigheden toen, had ik een geringe tot zeer geringe afmeting. Bovendien was mijn beharing, vooral rond mijn gezichtje meer dan normaal. Daar boven op kreeg ik geelzucht, waardoor ik nog lelijker werd en zelfs nog wat in gewicht afnam. Toen was mijn moeder er zeker van dat zij van een resusaapje was bevallen.

De eerste weken, of maanden, dat weet ik niet, heeft zij angstvallig geprobeerd mij zo veel mogelijk verborgen te houden. Als iemand toch een keer per ongeluk een blik in de wieg of kinderwagen kon werpen en zei: "Wat een schatje!!", vloog zij in brand omdat zij wist dat zij iets heel anders bedoelden.

Op een dag zijn wij verhuisd naar een wijk in Dordrecht genaamd de Staart. Een klein stadsdeel gelegen tussen de Boven Merwede en Het Wantij. Het Wantij is een kleine rivier die het Eiland van Dordrecht in tweeën deelt. De aanwezigheid van al dat water heeft een grote invloed op mijn latere leven gehad. Ik groeide op in/nabij de Biesbosch.

Het was oorlog, maar ik heb daar, op dat moment, weinig van mee gekregen. Mijn vader was door de Duitsers als ex-krijgsgevangene meegenomen naar Rusland om allerlei dingen te bouwen die, tevergeefs bleek later, deze gluiperds de overwinning hadden moeten bezorgen.

Mijn moeder heeft dus een groot gedeelte van deze moeilijke tijd alleen moeten opzwemmen. Zoals ik al zei, van de oorlog zelf heb ik weinig meegekregen. Op twee dingen na. Er gingen af en toe een soort toeters. Als die gingen moest ik met mijn moeder onder de trap in de keuken kruipen. Dat was volgens haar de veiligste plek. Paniek heeft zij nooit laten blijken, want ik weet nu nog dat ik nooit bang ben geweest. Een keer gingen die toeters weer, dus onder de trap mars! Vanonder de trap hadden wij, via het keukenraam, zicht op de keuken van de buren.
Wat toen volgde staat nog steeds een beetje voor me. Een straalblauwe hemel met een zilveren vogel die lawaai maakt en een geratel. De schoorsteen van de buurman zag ik in stukken uiteenspatten. Een hoop herrie en glas gerinkel. Toen hield het op. Meer kan ik mij niet herinneren. Wij zullen wel erg geschrokken zijn.

Toen ik ouder was, heb ik gehoord dat Amerikaanse vliegtuigen een paar schepen hadden aangevallen die, bij ons in de buurt, in het Wantij lagen. Mijn moeder vertelde ook dat enkele brokstukken en glas scherven bezit van mijn ledikantje hadden genomen. Deze aanval had echter nog meer gevolgen. De buurman, die van de schoorsteen, werkte in ploegendienst bij Lips slotenfabrieken. De aanval vond overdag plaats. Daar de buurman ploegendienst liep en nachtdienst had, lag hij in het land der dromen. Een projectiel van een der vliegtuigen, ketste af op straat en vond zijn weg via het voor kamerraam, het houten plafond, het matras en boorde zich vervolgens in de rechterbil van de buurman, een bepaald gewicht aan vlees en bot vernietigend. Hierna vervolgde deze gluiperd zijn weg, vrolijk fluitend, naar buiten via het slaapkamer raam, in het bezit van het DNA van de buurman.

Ik heb dit alleen van horen zeggen natuurlijk. Wat een pech kan een mens hebben. De buurman heeft daar een wonderlijke gang aan overgehouden. Zijn rechterbeen was enkele

centimeters korter geworden. Hij kon achteraf gezien, beter met één been op de stoep en met het andere op de straat lopen. Volgens mijn vader tenminste, die veilig uit Rusland was terug gekeerd.

## 1.2 School en eerste werk

Zoals ik al eerder heb vermeld, groeide ik op tussen rivieren en in/bij de Biesbosch. Een, door mij moeder verafschuwde ontdekkers mentaliteit maakte zich van mij meester zo gauw ik mij via mijn eigen ledematen kon voortbewegen. Zij was, logisch, als de dood dat ik in een van deze rivieren zou verdwijnen. Ook de Biesbosch had een onweerstaanbare aantrekkingskracht op mij. Als kleuter wist ik toch op bepaalde momenten te ontsnappen aan de aandacht van mijn moeder, later ook aan die van mijn vader. Menig maal werd de buurt gemobiliseerd om Jantje Vroege op te sporen.

Ik ging naar de lagere school op de Staart. Een houten school die aangeboden was door Zweden. Ik was een goede leerling heb ik begrepen, maar had toch mijn hengel verstopt in het fietsenhok zodat ik direct na schooltijd kon vissen.

Toen ik een jaar of negen was, verhuisden wij naar een nieuwe flatwoning in de wijk Krispijn. Ook daar woonden wij aan de rand van de Biesbosch, alleen deze was gecultiveerd en bestond uit uitgestrekte tarwevelden en boerderijen met boomgaarden. Tussen al die percelen liepen toen prachtige heldere sloten. Te vergelijken met een aquarium.

We vingen snoeken met strikken en met "kroosdraaien" vingen wij allerlei vissen en andere beesten. Zoals kevers, salamanders, allerlei soorten visjes en "weeralen". Deze weeralen zagen er een beetje uit als een paling, alleen hadden zij een snor. Toen die tijd aten wij alles op wat er eetbaar uit zag. Ook deze weeralen. Ik heb pas op internet gezien dat dit de Grote Modderkruiper was. Er ontstaat nu enige beroering wanneer zo een beestje wordt gespot. Omdat wij bijna dag in dag uit in die sloten liepen te staren, kregen wij een soort van visuele ontwikkeling om de geringste afwijking van de normale toestand in zo'n sloot op te merken. De ronde voorkant van de bek van een snoek viel ons op al stak hij slechts enkele centimeters buiten het kroos uit. Vriendjes die soms mee liepen zagen dit niet, ook al wezen wij hen het aan. Bovendien had het onze lieve Heer behaagd om mij met een zeer scherp gezichtsvermogen uit te rusten.

Later, bij de MLD is mij dit heel goed van pas gekomen. Vooral toen wij nog niet van die geavanceerde opsporingsmiddelen bezaten. Het zicht, (Mark One Eyeball), deed toen een groot deel van de eerste detecties. Bijvoorbeeld, wanneer een diesel snuivert, maakt hij een golfje. Dit ziet er net iets anders uit dan een normaal schuimkopje.

Na de lagere school werd ik geselecteerd voor de MULO. Er werd aan het eind van de Lagere School geselecteerd omdat het aanbod leerlingen toen heel erg groot was. Ik had heel goede cijfers en werd dus aangewezen. Ik herinner mij nog een meisje dat in snikken uitbarstte omdat zij er buiten viel. Mij boeide het eigenlijk helemaal niet. Ik heb later nog vaak terug gedacht aan haar. Ik maakte er op die MULO een puinhoop van. Ik was te speels en huiswerk was net iets te veel voor mij. Ik kreeg dan ook zogenaamde marsrapporten: één, twee, drie, vier, één, twee, drie vier, een, twee... Alleen voor Engels had ik een negen. Dit kwam mij later van pas. Na drie verloren jaren, wat opleiding betrof, vond men het toch beter dat ik een andere weg in de maatschappij zocht.

Als 14 en nog wat jarige, vond ik werk op kantoor bij de vliegtuigfabriek Aviolanda te Papendrecht. Hier werd voor de luchtmacht de Hawker Hunter in licentie gebouwd. Wij maakten de rompen en Fokker Dordrecht de vleugels. Bij Aviolanda Woensdrecht werden die in elkaar gezet. Ook werd onderhoud gegeven aan andere vliegtuigen. Een kleine met één propeller en een hele grote die op de Oude Maas op het water landde. Daarna werd hij via een helling op de kant

getrokken, want hij had ook wielen. Die kleine landde op een kleine grasbaan die zich naast de fabriek bevond. Ik vernam dat die Harvard heette. Ook werd hij vandaar proef gevlogen.

Ik had van mijn leven nog nooit een vliegtuig van dichtbij gezien. Ik vond dat water vliegtuig dan ook ongelofelijk groot. Het verbaasde mij dat twee van die, naar ik vond kleine motoren, zo'n kolossaal gevaarte in de lucht konden brengen en houden. Later kwam ik er achter dat ik dit eigenlijk niet verkeerd had gezien. Het was de Martin Mariner, die bij de MLD een zeer slechte naam kreeg. Dit na enkele fatale ongelukken. Na afloop van de bouw van de Hunter, gingen er ontslagen vallen bij de fabriek. Ik stond, ik denk als een van de eersten, zo niet de eerste, buiten de poort om met het pontveer naar mijn woonplaats Dordrecht te gaan. Ik had geen idee hoe het verder moest, maar mijn vader ging met mij in gesprek over de toekomst. Terwijl wij zo in de tuin zaten te praten, vloog er voor mij een prachtig, zilverkleurig vliegtuig laag over. Ik zie het nog voor me. Onder op de vleugel stond met zwarte cijfers 085. Het mooie, zachte gebrom van de motoren klonk als muziek in mijn oren. Ik kreeg een onbekend gevoel over me. Wat zou ik daar graag een keer in mee vliegen. Mijn wens zou later uitkomen.

*Martin Mariner.*

*Harvard.*

*Hawker Hunter.*

# 2. KOOPVAARDIJ

## 2.1 M.S. Weltevreden

Na enkele lullige baantjes en een indringend gesprek met mijn vader ben ik toen als ketelbink beland bij de Rotterdamsche Lloyd. Na een soort van opleiding knopen en splitsen te Rotterdam, was mijn eerste zelfstandige opdracht het van voor tot achter aanvegen van het hoofddek van MS Willem Ruys, een in mijn ogen enorm passagier schip. Het dek was van hout met een soort teer er tussen. Na enkele dagen "bijwerken" zoals dat heette werd ik aangewezen voor een veertien daagse kustreis naar Hamburg met de MS. Mataram. Na het thuis ophalen van mijn spullen en aankomst te Rotterdam bleek dat er een verandering in de planning had plaats gevonden. Ik ging een kustreis van 4 maanden naar Indonesië maken met de MS. Weltevreden.

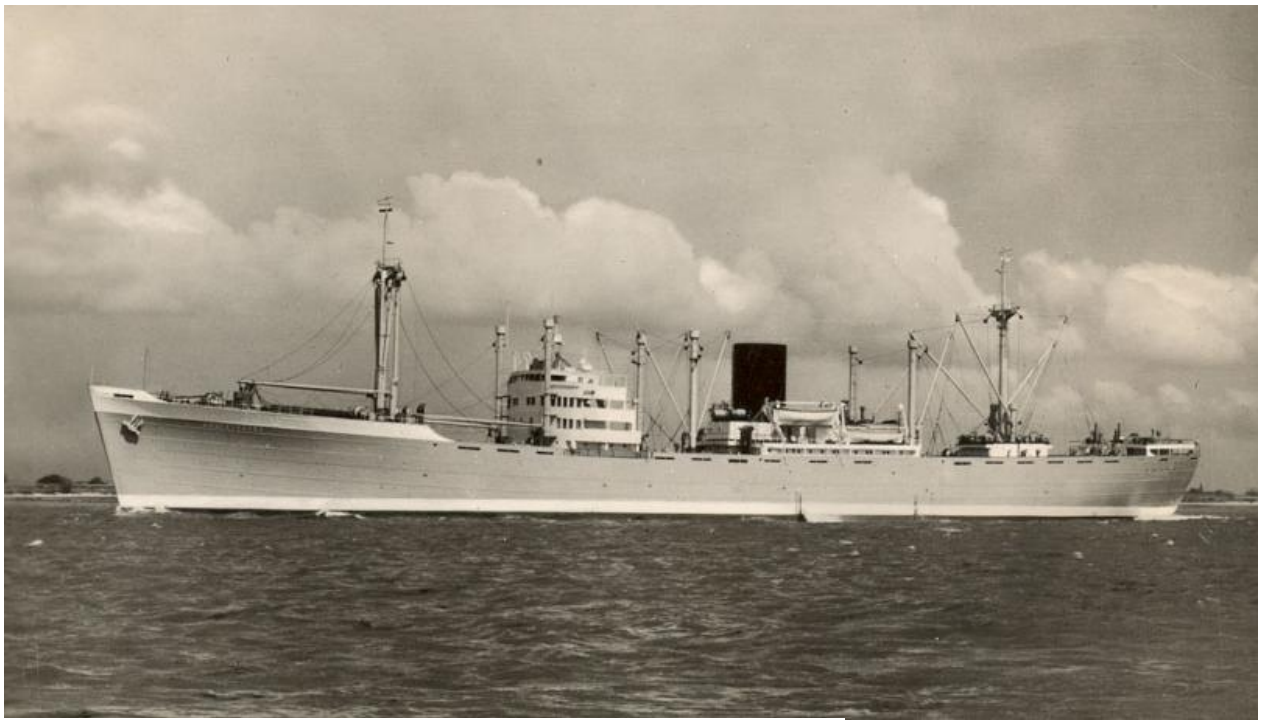
*MS. Willem Ruys. Veeg 'm maar aan van voor naar achter! Dit schip is later door brand verwoest onder de naam Achillo Mauro.*

Na het regelen van wat meer spullen, vertrok ik in 1957 richting de Gordel van Smaragd. Het leven van een ketelbink ging niet over rozen. Om 05.00 uur opstaan. Ontbijt en koffie klaar maken voor ongeveer veertien matrozen of machinisten. Na het ontbijt alles schoonmaken en afwassen. Daarna beginnen met het schoonmaken van veertien hutten. Om 10.00 uur koffie met brood voor de mannen. Daarna weer afwassen en verder met hutten schoonmaken. Ook de douches en wasruimtes moesten schoon gemaakt worden. Er waren drie ketelbinken aan boord. Een voor de matrozen, een voor de stokers en olielieden en een voor de onderofficieren, zijnde de bootsman, de chef machinist en de scheepstimmerman. Af en toe wisselden wij.

Om 12.00 uur warm eten opdienen voor de mannen en weer afruimen en afwassen. Hierna

middagrust tot 15.00 uur wanneer thee klaar moet staan. Hierna hutten afmaken die nog niet klaar waren. Zorgen dat bier en andere drankjes koud stonden. Om 17.00 uur het avond eten verzorgen. De mannen waren dan klaar en hadden geen haast. Als het mee zat gingen zij om 18.00 uur van tafel. Hierna weer de puinhoop opruimen en zelf een biertje. Om 19.30 klaar en na een douche om 20.00 uur plat. Dit 7 dagen per week zonder één vrije dag en 4, later bleek 12 maanden lang. Het was heel hard werken maar we wisten niet beter. Het leven er om heen was voor een 16 jarige jongen erg avontuurlijk. Ik hield zielsveel van varen en de zee, al leek het er in het begin niet op dat dit zo zou zijn.

Na ons vertrek naar Indonesië kwamen wij met MS Weltevreden via het Kanaal op een gegeven moment in de Golf van Biskaje. Het weer verslechterde en de wind wakkerde aan tot orkaan kracht. Ik wist niet wat mij overkwam. Alle dingen die in mijn pantry niet vast zaten vlogen in het rond. Ik wist met veel moeite alle dingen op te bergen en op speciale plaatsen op te hangen. Dit was ongeveer het laatste normale wat ik voorlopig deed. Er overviel mij een zee ziekte waarvan ik alleen maar had gehoord. Het ging zeer snel. Ik ging alleen nog maar over mijn nek en was al gauw niet meer in staat om te functioneren of te lopen. Binnen *no time* lag ik plat en was niet meer aanspreekbaar. De M.S. Weltevreden had als een gedeelte van de lading grote shovels in het ruim. Enkele van deze jongens sloegen los door de storm en er ontstond een gevaarlijke situatie voor de veiligheid van het schip en bemanning. Wij gingen op een bepaalde manier in de golven liggen om het stampen en slingeren zo veel mogelijk te beperken. Het zogenaamde "steken".



*MS. Weltevreden.*

Er brak een spannende tijd aan, waar in diverse bemanningsleden, soms met gevaar voor eigen veiligheid, uiteindelijk de shovels konden sjorren. Iedereen was er behoorlijk van onderste boven. Behalve ik. Van mij hadden zij zo via de scheepshuid naar buiten mogen rijden. Ik wilde alleen maar dood. Ik had er wel over gehoord maar had nooit gedacht dat dit mij zou kunnen overkomen. Maar ook aan deze ellende kwam een eind. Op een gegeven moment voeren wij via de Straat van Gibraltar de Middellandse Zee binnen. Daar was de zee kalm en bijna even snel als is

ziek was geworden, knapte ik op. De ziekte heeft achteraf schijnbaar toch wel iets bij mij te weeg gebracht. Ik ben hierna, ook onder barre omstandigheden, nooit meer echt zee- of luchtziek geweest.

Na het binnengaan van de Middellandse zee was onze eerste buitenlandse haven de Algerijnse stad Bône. Het wemelde er van de soldaten met witte petjes van het Vreemdelingen Legioen. Wij mochten niet van boord, want er woedde een oorlog van grote omvang. Het was de Frans-Algerijnse oorlog, later soms wel vergeleken met de oorlog in Vietnam. Na het laden en lossen zetten wij onze reis voort richting Suez kanaal. Daar had enkele maanden daar voor een hevige oorlog gewoed. Met aan de ene kant Egypte en aan de andere kant Israel, Engeland en Frankrijk. Het hele kanaal lag vol met scheepswrakken. Er was een soort van vaarroute gemaakt waar wij voorzichtig tussen door manoeuvreerden.

Aan het begin van het kanaal passeerden wij het standbeeld van Ferdinand de Lesseps. Het brein achter het kanaal. Ferdinand zelf was echter ten hemel gevaren, hierbij geholpen door 50 kg. dynamiet aangestoken door een kwaaie Egyptenaar. Het enige wat ik nog van hem waarnam was een indrukwekkende zwarte vlek, vanwaar hij vertrokken was. Halverwege het kanaal zijn de Bittermeren, waar het noordgaande en zuidgaande verkeer elkaar passeerden. Deze lagen helemaal bezaaid met wrakken.

Uiteindelijk bereikten wij de Rode Zee. In het zuiden, in Aden, deden wij brandstof op. Hierna zetten wij via de Oceaan koers richting Indonesië. Onderweg zag ik de prachtigste dingen zoals vliegende vissen met vleugels gekleurd als bij vlinders. Ik ben een kijker en genoot met volle teugen.

Wij bereikten de Gordel van Smaragd. Allemaal grote en kleine prachtige eilanden gelegen aan nog mooiere zeeën. Ik zag dit alles voor het eerst en was diep onder de indruk. Soms bekroop mij zelfs het verlangen om naar zo'n eiland toe te zwemmen. Af en toe, wanneer het water diep genoeg was gingen wij er namelijk dicht langs. De eerste havenplaats die wij aan deden in Indonesië was Belawan. Het is de havenstad van Medan. Zij liggen ongeveer 25 km. uit elkaar op Sumatra. Zeg maar IJmuiden en Amsterdam.

Op de kade van Belawan was het een drukte van belang. Het waren hoofdzakelijk militairen die op weg moesten naar Medan. Daar was het volop oorlog. Wij konden in de verte diverse oorlogsgeluiden horen. Ook zagen wij para's gedropt worden. Wij mochten van boord, maar niet van het terrein af. Gelukkig was er een fantastisch restaurant. Hier maakte ik kennis met de Indonesische keuken en de grote flessen Anker bier. Ik moest even wennen, maar het smaakte mij prima. Even anders als de witte rijst met roomboter, suiker en kaneel van thuis.

Wij maakten een ronde langs de meeste havens van Indonesië. Overal was het voor ons verboden toegang in verband met de politieke situatie. Het gebrek aan vrijheid maakte zich voor een groot gedeelte goed door, zoals ik al zei, de prachtige omgeving en dingen en dieren die ik zag. Na 3 maanden gingen wij via Singapore op weg terug naar Nederland. In Singapore stond mij echter een minder leuke verrassing te wachten.

## 2.2 M.S. Wonorato

Daar lag een schip binnen van de Rotterdamsche Lloyd wat gecharterd was door een Amerikaanse maatschappij. Het had een blauwe driehoek in de schoorsteen met de letters JPL. Wat Java Pacific Line betekende. De bemanning van dit schip, M.S. Wonorato genaamd, werd altijd in het buitenland afgelost. Niet allemaal tegelijk, maar wanneer men er een torn van 1 jaar op had zitten. Het meest goedkope was voor de Lloyd wanneer van schepen onderling bemanningsleden

uitgewisseld werden wanneer zij samen in dezelfde haven lagen. Meestal Singapore. Ook in mijn geval dus.

*MS. Wonorato.*

Er waren drie ketelbinken die in aanmerking kwamen. Er werden houtjes getrokken, ik was de lul. Mijn oorspronkelijke kustreis Hamburg van 2 weken werd dus uiteindelijk een reis van 12 maanden. Ik zat op de "*Never Come Back Line*". Het schip kwam nooit in Nederland. De M.S. Wonorato had een soort vaste route. Langs de Amerikaanse kust om vooral graan en maïs in te nemen. Dit ging alles razend snel. In een paar uur blies men een ruim vol. Hierna via enkele havens naar India, waar deze kostbare lading door mensen met mandjes werd gelost. Dit duurde meestal langer dan 1 week. Wij losten meestal in Calcutta, toen al een grote stad gelegen aan een rivier. Ik dacht de Ganges of een zijrivier daar van. Het was een rivier met wild getijde. Wij lagen dan ook met trossen en tevens kettingen afgemeerd. Het was een smerige rivier waar veel dode dieren en soms zelfs dode mensen voorbij dreven.

Het getijde was een vreemd fenomeen. Het water ging altijd af. Af en toe echter klonken langs de rivier allemaal bellen. Het was een waarschuwing dat het water ging stijgen. Dit ging gepaard met enkele hoge golven die tegen het getijde inkwamen en het water in korte tijd een stuk hoger maakten. Het schip kreeg enkele rake klappen, maar de kettingen vingen het op. Calcutta ligt een dag varen land inwaarts. Ik hoorde dat aan het begin van de rivier, zeker met springtij, deze golven gigantisch konden zijn en veel mensen verdronken door overstromingen. Dit gebeurt trouwens nog steeds.

Van Calcutta vertrokken wij weer via diverse havens zoals Karachi, Singapore en niet te vergeten Cebu en Manilla richting de United States. Manilla, toen een oord van ontucht en smeerpijperij. Daar heb ik dingen gezien en meegemaakt waar ik het bestaan niet van vermoedde. Daar ik echter ketelbink was, werd ik door de oudere bemanningsleden beschermd en is het gelukkig nooit uit de hand gelopen.

Op een dag, tijdens de oversteek van Manilla naar San Francisco, werden wij op de Pacific omgeven door grote dolfijnen. Zij maakten de gekste sprongen. Het waren er duizenden. Van horizon tot horizon. De volgende dag waren zij er nog. Ik weet niet wie ik dankbaar moet zijn om dit gezien te hebben, maar ik ben het. Ook werden wij in de richting van Amerika gecheckt door een prachtig blauw vliegtuig met gele letters. Mijn eerste ontmoeting met de Neptune.

Nog een laatste anekdote die ik meemaakte op de Pacific. Ik liep naar de kombuis in de

midscheeps om in mijn pannetjes eten voor de matrozen te halen. Ik was halverwege het achterschip en de midscheeps toen een onaangenaam gevoel mij bekroop. Ik keek naar links en zag een gigantische blauwe muur, terwijl de zee, op deining na, vlak was. Ik liep op dek, mijn enige mogelijkheid was om achter het opstekende luik te duiken. Dit deed ik dan ook, kroop er helemaal tegen aan en zette mij liggend zo knel mogelijk. Direct hierna werd het schip overspoeld door enkele enorme golven. Het rolde het stampte en het water kolkte om mij heen. Ik wist mij echter goed schrap te houden en kwam gelukkig niet helemaal onder water te zitten. Na enige tijd was het voorbij. Mijn pannetjes waren pleite. Het was paniek, Jantje was over boord geslagen. Niet dus, ik kroop tevoorschijn uit mijn schuilplaats. Grote opluchting en bewondering.

## 2.3 Albatros

Tijdens mijn tijd op M.S. Wonorato van de Rotterdamsche Lloyd als ketelbink, stak ik zes keer de Pacific over. Dat was het jaar des heren 1957. Als geboren kijker zag ik dingen die nu niet meer bestaan.

Wanneer wij Pacific overstaken van de Filippijnen naar San Francisco, waren wij een aardig tijdje onderweg. Anders om ook natuurlijk. De M.S. Wonorato was een vrij modern schip voor die tijd. Zij liep 17 knopen kruissnelheid. Tijdens zo'n oversteek hadden wij altijd gratis lucht bescherming. Deze bestond uit een albatros. Bijna net zo groot als een klein vliegtuig, alleen veel mooier.

Ik was zeer onder de indruk van deze enorme vogel. Hij maakte gebruik van de *downwash* achter het schip. Daardoor hoefde hij nooit echt zijn vleugels te bewegen. Hij zweefde dus de gehele dag. Hij snurkte denk ik dan ook in de lucht. Ik stond vaak op het achterschip naar hem/haar te kijken. Af en toe naderde hij tot enkele meters dwars van mij. Hij keek mij dan, letterlijk en figuurlijk, uit de hoogte aan. Wat een belevenis, elke keer.

Op een dag ging een van de grote zuigers van de diesel van het schip kuren vertonen. Hij was gescheurd of zo. In de machinekamer hadden zij een of twee reserve zuigers aan de wand hangen. Daar het prachtig weer was, het was tenslotte de Stille Oceaan, werd besloten om het schip stil te leggen en de zuiger op zee te verwisselen. Dat zou ongeveer 1 dag duren. Mijn vliegende vriend was zijn mogelijkheid van gratis lift kwijt en moest, bij hogere uitzondering, landen op het water.

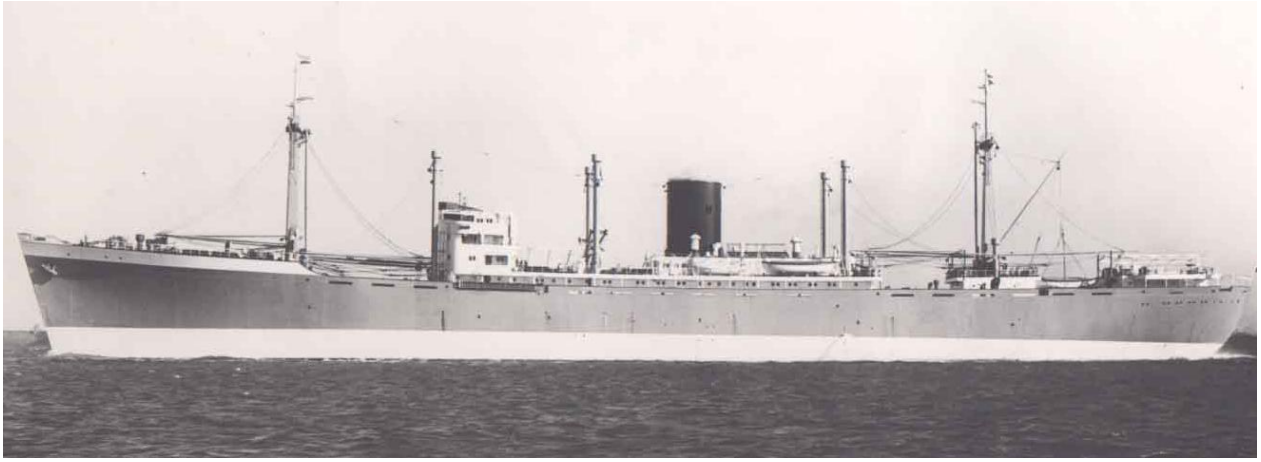
Tijdens deze periode van de reparatie, haalde ik een stuk spek en een vleeshaak bij de kok. Ik bevestigde dit aan een stevig touw en gooide dit met een soort plank als dobber over boord. Ik kreeg een haai van ongeveer 2 m. beet en sloeg alarm. De M.S. Wonorato was een vrachtschip met passagiers accommodatie. Dit even terzijde. De haai werd via de manche aan boord gehesen. Er was een matroos, die blijkbaar indruk wilde maken op een van de vrouwelijke passagiers. Hij ging op de haai zitten en begon die met een groot slagersmes in zijn hoofd te steken. Ondanks dat het toen een andere tijd was, kreeg ik spijt dat ik hem gevangen had. De kaak werd er uit gesneden en de vinnen gingen naar de kombuis voor de welbekende soep. Ook de staart ging er af om in de mast te hangen. Toen de haai van al die lichaamsdelen was ontdaan, leefde hij nog steeds. Hij ging nog steeds met kracht heen en weer. Ik was niet trots meer. Gelukkig, toen hij over boord werd gegooid, verscheurden zijn maten hem direct. Dit gebeuren zal ik nooit, zoals nu blijkt, vergeten. Ik denk er nog af en toe nog aan. De zuiger was vervangen en wij gingen weer naar de 17 knopen. Mijn vriend de albatros heb ik toen een start van uit het water zien maken, waar bijna geen eind aan kwam. Een zwaan kon hier twee puntjes aan zuigen.

## 2.4 M.S. Mataram

Na 11 maanden en nog wat kwamen wij met de M.S. Wonorato weer een keer in Singapore. Ik werd afgelost en ging, na eerst nog een stukje Indonesische kust, richting Nederland. Ik deed dit met M.S. Mataram. Dit schip had een deklading met gigantisch dikke hardhouten bomen. Er lagen een soort stellingen overheen van planken om je van voor naar achter te verplaatsen.

In Singapore was men tevens bezig met het schoonmaken van de ballasttanks geheel onder in het schip. Van dek tot scheepsbodem was zeker 15 meter. Tijdens een loopje van voor naar achter stapte ik op een plankier en gleed uit. Ik begon richting ballasttanks te gaan. Adieu World. Ik voelde een grote tot zeer grote hand die mij bij mijn shirtje en broekje pakte. Het was een stuurman die toezicht hield bij de luiken. Hij tilde mij als een vliegje op en zette mij aan dek. Het is jouw tijd nog niet Jantje zei hij en gaf mij een soort van knuffel. Hij was ook erg onder de indruk. Ik zie hem nog voor me. Een grote blonde man gekleed in kort wit uniform van de Lloyd met hoge wollen kniekousen.

De reis terug naar Nederland met de M.S. Mataram verliep voorspoedig. Ik kan mij daar niet veel meer van herinneren. Er is echter één ding wat ik toen gezien heb wat ik niet meer ben vergeten. Het was donker. Wij voeren door de Rode Zee. Ik stond op de boeg om via een scheepsbel eventuele lichtjes die ik ontwaarde door te geven via een code. Lichtje links een keer bellen, lichtje rechts twee keer en recht vooruit drie keer. Althans zo iets. Het was donker zoals ik zei, maar de zee fluoresceerde. Ik hing over de boeg en keek hoe deze beneden door het water kliefde en aan beide zijden een verlichte golf creëerden. Tevens zwommen vlak bij de boeg enkele dolfijnen. Wanneer zij sprongen is het water donker, maar als zij naast de boeg zwommen, veroorzaakten zij met hun staart een soort lichtgevende bellenbaan gelijk torpedo's. Ongelooflijk mooi.



*MS. Mataram.*

Op een gegeven moment was er opeens een meteoriet die met een klere vaart langs de hemel schoot. Vaker gezien. Alleen deze keer werd het in een split seconde helder als bij dag. Een eigenaardig licht, anders dan daglicht. Het bleef even helder licht en ik zag de meteoriet als een heldere vuurbal met staart achter de horizon verdwijnen. Direct daarna was het weer op slag donker. Ik denk dat hij niet al te ver weg was ingeslagen. Dit ging alles razend snel, maar ik heb het gezien. Hierna vervolgden wij onze reis zonder wetenswaardigheden en kwamen wij aan in Rotterdam. Mijn ouders vonden dat ik er niet uit zag, dus dat betekende het einde van mijn Koopvaardij avontuur. Wat heet avontuur!!

# 3. BINNENVAART

## 3.1 De Rijnaak Austria

Na het voor mijn carrière niet zo voorspoedig verlopen Koopvaardij avontuur kwam ik na enige tijd terecht bij de binnenvaart en wel bij maatschappij "van Ommeren". Deze had veel binnenvaart tankers. De meesten met eigen voortstuwing maar ook enkele die werden voortgetrokken door sleepboten. Op zo een Rijnaak genaamd Austria kwam ik te varen. Aan boord bevonden zich ook nog als bemanning de schipper met gezin en de eerste matroos, ook met gezin. Zij hadden beiden een dochter. Zij sliepen achter op het schip met redelijke accommodatie. Ik sliep echter in het voor onder, verstoken van alle luxe.

Het werk was niet al te zwaar en ik had het wel naar mijn zin. Er was één ding wat wel goede vaardigheid vereiste. Wanneer er geschut moest worden werd de Rijnaak zo'n snelheid meegegeven dat hij langzaam de sluis binnen dreef. Hij kon echter niet op eigen kracht stoppen. Hier was een speciale truc voor. In de zijwand van de sluis zaten bolders. Het was de kunst om de

*Rijnaak de Austria.*

lus van een staalkabel om zo'n bolder te gooien, daarna een paar slagen om een bolder op het schip. Het aantal slagen moest precies goed zijn en was ook afhankelijk of het schip vol of leeg was. Wanneer het schip op de juiste plek in de sluis was lieten wij de kabel strak lopen. Als we aantrokken zat hij vast, als wij hem een beetje vierden, slipte hij schoksgewijs. Als het goed ging, gelukkig was dit bij mij steeds het geval, kwam de aak stil te liggen. Een slag te weinig en de aak kwam niet stil te liggen, een slag te veel en de strop kon knappen wat erg gevaarlijk kon zijn. Wij noemden dat afstoppen.

Na een mooie reis van Rotterdam naar Mannheim en terug, vonden mijn ouders dat ook hier mijn toekomst niet zou liggen en ik zei “van Ommeren” vaarwel. Hierna had ik nog twaalf ambachten en dertien ongelukken waaronder een baan als telegrambesteller op een Solex. Hiermee bracht ik telegrammen en expres pakjes rond. Na dat ik twee maal zo'n Solex van vorm had doen veranderen, werd ik daar vriendelijk
verzocht om mijn heil elders te zoeken.

Goede raad was duur. Eigenlijk kon ik niets. Ik had een jeugdvriend die marconist bij de Koopvaardij was geworden. Hiervoor had ik echter, met mijn 2 jaar Mulo, lang niet genoeg opleiding. Het fascineerde mij wel. Ook omdat ik op de M.S. Wonorato vriend van de "Sparks" * was en hem daar vaak had bezig gezien met dat hele interessante werk. Wederom greep mijn vader in. Hij zei: "Jan, het wordt niks met jou. Ik heb gezien op een biljet dat er mensen bij de Marine gezocht worden. Probeer dat maar. Niet schieten, altijd mis." Aldus geschiedde. Via een wervingsbureau in Dordrecht en een Marine kantoor in Den Haag, kreeg ik een oproep mee voor een meerdaagse medische keuring te Voorschoten. Ik nam mij voor alleen naar de Marine te gaan als ik telegrafist kon worden.

# 4. KEURING EN EERSTE OPLEIDING

## 4.1 Voorschoten

Bij mijn aankomst op het keuringscentrum Voorschoten kwam ik terecht in een heel andere wereld dan dat ik gewend was. Uniformen met diverse versierselen en een onderlinge taal die soms verschilde met die welke ik sprak. Ik kreeg een gesprek en liet weten dat ik alleen geïnteresseerd was in het zogenaamde "dienstvak" telegrafist. Direct werd mij duidelijk gemaakt dat dit vanwege het ontbreken van een Mulo diploma niet mogelijk was. De keuring werd echter toch voort gezet.

Een dag of zes werden wij bezig gehouden met allerlei dingen die zeker wel een bedoeling hadden maar waar ik moeilijk het nut van kon inzien. Zoals stokken die uit het plafond vielen en die opgevangen moesten worden. In het donker tanks zien rijden, die ik met de beste wil van de wereld niet zag en nog meer dingen. Er was ook iets met punten en strepen. Dat weet ik nog precies. Twee punten de “i”, één streep de” t” en een streep en een punt de “n”. Het was echter niet ongezellig in het kamp en het eten was hartstikke lekker. Sinds lange tijd weer nasi.

Elke dag kreeg ik weer een gesprek over mijn toekomst bij de Marine. Telegrafist zat er niet in, maar ik was wel heel geschikt voor marinier. Zij hielden dit vol. Ik ook, telegrafist dan. Soms kwamen zij met nog meer "dienstvakken", maar marinier zou het moeten worden. Op de dag van de uitslag van de keuring kreeg ik mijn laatste gesprek. Marinier of anders terug naar de burger maatschappij. Dat is dan jammer, was mijn antwoord. Na mijn opmerking ging de deur van het kantoor open en er kwam iemand binnen met een papier. Hij zei tegen zijn collega: "Wat ik hier heb, heb ik nog nooit eerder meegemaakt. Er is iemand die alle punten en strepen goed heeft". "Wie mag dat dan wel zijn?" vroeg de ander. "Ene Vroege." "Wat toevallig die zit hier bij mij." Mijn gesprekspartner keerde zich met een glimlach op zijn gezicht naar mij. Omdat dit zo weinig voor kwam met die punten en strepen mocht ik het toch proberen bij de Marine om telegrafist te worden. Op 29 februari 1960 werd ik aangenomen als Telegrafist der Derde Klasse. Later in mijn Marine loopbaan heb ik 1 dagje mee gelopen met zo'n keuring, wat was dit een toeval, ja, ja. De militaire vorming te Hilversum begon 2 weken later, dus ik begon mijn Marine loopbaan met 2 weken betaald verlof. Niet verkeerd.

## 4.2 Hilversum

Met behulp van een briefje wat men een vrij vervoer noemde, arriveerde ik met de trein in Hollandsche Rading nabij Hilversum. Een uitgestorven station in *the middle of nowhere*. Er zaten nog meerdere personen met hetzelfde doel in deze trein. Wij begonnen aan onze eerste militaire vorming. Toen wij uitgestapt waren, moesten wij in een bepaalde opstelling gaan staan. Dit volgens aanwijzingen van lieden in uniform, met stemmen die een groot aantal decibellen deden vermoeden. Ook leken zij licht autistisch. Zij praatten veel, maar luisterden niet.

Wij werden in bussen of een soort vrachtwagens geladen en naar onze bestemming, Marine Opleidingskamp Hilversum gebracht. Hier aangekomen moesten wij weer in een soort opstelling gaan staan en werden begeleid naar ons eerste verblijf. Onderweg werden wij meewarig na gekeken door collega's die al een uniform droegen. Sommigen hadden een pet met letters, anderen nog niet. De bedoeling daarvan begrepen wij later.

Het eerste doel van onze groep was een bezoek aan de kapper. Bij de Marine heette zo iemand Barbier. Volgens mij een naam uit de tijd van de VOC. Dit klopte, want toen wij binnen enkele minuten en enkele halen met een enorme tondeuse de salon weer verlieten, hadden wij een

coup die de laatste 100 jaar nergens meer was voorgekomen. Hierna gingen wij de militaire kleding op halen. Wij kwamen bij weer zeer dominante mannen in uniform die niets te maken hadden met pasvorm en binnen de kortste tijd ons een stapel kleding verstrekten die, zachtjes gezegd, weinig flatteus was. Ik ondervond dit alles als een lichte soort van vernedering.

Na dit allemaal meegemaakt te hebben, werden wij naar een barak gebracht waar wij de eerste 2 weken van onze diensttijd zouden doorbrengen. Het was de zgn. naai zolder. Wij moesten elk kledingsstuk voorzien van de eigen marine nummer. Een nummer dat voor de rest van de loopbaan bij ons bleef horen, een soort stamboek nummer. Dit nummeren geschiedde met naald en draad met de kettingsteek. Ook kregen wij een pokkenprik. Zij vertelden ons dat die zó besmettelijk was dat zij genoodzaakt waren om ons de eerste 6 weken binnen het kamp te houden. Een verkapte *check* of wij 6 weken buiten onze moeder konden, bleek later.

Voor de rest leerden wij veel over het militaire leven. Heel belangrijk was het om met een groep ritmisch voort te bewegen, het marcheren. Het leek makkelijk, maar er waren toch lieden die moeite hadden om het juiste been met de juiste arm naar voren te bewegen. Zij werden telgangers genoemd. Na de eerste 6 weken mochten wij naar huis en kregen onze letters op de pet. Wij voelden ons heel wat.

Verder leerden wij veel dingen over het hoe en waarom bij de baas. Ook het omgaan met wapens. Na 3 maanden kon niemand ons iets meer vertellen over de Marine. Wij gingen aan onze echte loopbaan beginnen. Alle dienstvakken hadden een eigen onderdeel, waar zij hun eigenlijke vak gingen leren. Voor mij, als telegrafist, was dat de Verbindingsschool te Amsterdam.

*Hilversum. Die nieuwsgierige achteraan komt later terug als 'Pistolen Paultje'.*

## 4. 3 Opleiding Verbindingschool (VBS)

De VBS was gelegen nabij de wijk Kattenburg te Amsterdam. Het was een terrein met diverse gebouwen gelegen rond een water, verbonden door een lange houten brug. De gebouwen stamden uit verschillende tijden vanaf Napoleon tot na de oorlog. Het was echt een samenraapsel. Het oudste gebouw was nog ouder, toen ‘s Lands Zeemagazijn, uit de tijd van de VOC. Nu is dit het Maritiem Museum. Dit was echter niet in het bezit van de Marine. Behalve de VBS waren ook andere opleidingsscholen daar gevestigd. Zoals voor de machinisten en voor de radio radar monteurs. Ook lag er een wachtschip, het oude ramschip de Buffel.

Ik werd met nog meer collega's geplaatst in de telegrafisten klas met het nummer T115. Wij kregen opleiding in morse uitzenden en opnemen, maar ook voorschriften, apparatuur en radio techniek. Toen ik net op de VBS geplaatst was, gebeurde er iets wat ik nooit zal vergeten. Op een dag was ik leerling van de wacht. Een soort manusje van alles die hand- en spandiensten verrichte voor de officier en onderofficier van de zelfde wacht. Tijdens de les uren zat ik normaal in de klas, maar tijdens de koffie/thee pauze moest ik mij bij hen melden.

Tijdens een van die koffie pauzes kwam er een soort telegram binnen. Bij de Marine noemt men dit een bericht. De officier van de wacht, die verantwoordelijk was, zat echter aan de koffie. Ik moest dit bericht aan hem afgeven, maar had geen idee hoe hij er uit zag. De koffie ruimte was gevuld met veel onder officieren instructeurs en enkele officieren. Ik sprak de dichtstbijzijnde officier aan en vroeg hem of hij officier van de wacht was. “Nee,” zei hij, “dat is meneer Jansen die daar zit”. Dit bleek een wat oudere vakofficier te zijn, voortgekomen uit de onderofficiers rangen. Hij had onze conversatie gehoord en kwam als door duizend wespen gestoken op mij af. Hij vroeg zich luidkeels af of ik wel wist dat ik binnen 24 uur alle militaire meerderen moest kennen.

Dit had ik al eens eerder gehoord en twijfelde toen al aan de verstandelijke vermogens van diegene die dit ooit had verzonnen. Ook nu dus. Jansen had nog meer opmerkingen die mij tot in het diepst van mijn ziel troffen. Het werd stil in de koffie ruimte. Een ongekend gevoel van haat tegen over hem maakte zich van mij meester. Ik wenste hem inwendig de meest verschrikkelijke dingen toe, waaronder zelfs het ergste. Ik keek hem aan met blikken die konden doden. Dat zag hij. Hij rukte het bericht uit mijn handen en ging terug naar zijn plaats. 's Middags tijdens de thee pauze werd Jansen plotseling onwel en overleed.

## 4.4 Vuurpeloton

Op de VBS werd de handhaving van de militaire discipline bewaakt door twee leden van het Korps Mariniers. Een korporaal Schouwenburg en sergeant-majoor Groen. Schouwenburg was vaste Onderofficier van de Wacht Overdag en Groen was Onderofficier van Politie (OOvanPol). Schouw was een statige man die altijd tot in de puntjes was gekleed. Bij hem konden wij onszelf spiegelen in zijn schoenen. Hij had een martiale krulsnor en een vorsende blik. Het leek of hij met die blik constant in de verte keek, dagdromen leek het op. Ik las daar ook in dat hij ons, toekomstige telegrafistjes, als onderkruipsels beschouwde. Hij stond altijd kaars recht, benen iets gespreid, de armen op de rug. Hij neuriede, wanneer hij zo stond, constant marsmuziek. Soms bolde hij daar zijn wangen bij en imiteerde een blaasinstrument. Welk hebben wij niet kunnen vaststellen. Het geluid deed ons wel denken aan een ander blaasinstrument wat een ieder soms bespeelt. Ook praatte hij soms in zich zelf. Op een dag stond ik binnen gehoorsafstand en hoorde hem mompelen: "Een mooie dag voor een straatgevecht". Geen straat te zien, dus zoals ik al dacht, hij spoorde niet.

Groen, de OOvPol, was een in mijn ogen marinier op leeftijd. Het was een gepierde,

vierkante man. Hij had het oorlogsherinneringkruis, dus was bezig zijn loopbaan in Amsterdam op een rustige manier te beëindigen. Zijn rechter schouder hing iets af, vermoedelijk door de vele geweerschoten die hij gelost had op de schietbaan, of in de strijd in Indonesië. Ook had hij een opvallend rood hoofd. In de verte deed hij ons, mede door zijn groene pak, aan een tomatenplant denken.

De pas, onverwacht, overleden vakofficier Jansen, werd met militaire eer begraven. Een gedeelte van de Marinierskapel nam daar ook aan deel. Er werd een vuurpeloton samengesteld. Het lot, in dit geval de chef der equipage, bepaalde dat ook ik daar deel van uit maakte. Er werd voorgeoefend. De commandant van ons peloton was een zenuwachtige dienstplichtige officier. Hij was zeer onzeker. De eigenlijke training lag echter bij de beide mannen van het Korps.

Wij oefenden aan de waterkant. Dit was een soort haven met de Pollux aan de overkant. Bij regen werd geoefend op de was zolder. Dit was het domein van de wasbaas. Een militair werkman, die deze job tot zijn pensioen zou blijven uitoefenen. Een stug type. Wij brachten daar 1x in de week ons vuile wasgoed. Daar wij ons toentertijd hoogstens één keer in de week douchten en verschoonden, hing daar een geur van verschraalde urine en zweet.

Na dat bij het afzetten van het geweer enkele drooglijnen sneuvelden die achter de korrel bleven haken, werd het oefenen op zolder verboden. Tot vreugde van de wasbaas, bijnaam Kees Pendek. Op een dag gingen wij langs de waterkant oefenen met echte losse flodders. Van de Garand waren dat houten proppen. Er werd gezegd daar niet te dicht op te gaan staan. Of het echt zo was weet ik nog steeds niet. Wij vuurden twee salvo's af en het ging aardig gelijk. De OOvanPol had het gehoord en leek tevreden. Wij deden nog een salvo waar hij bij was. Prima. Alleen was ik in alle opwinding vergeten de trekker over te halen. De OOvPol draaide zich naar de officier en kwam met zijn rug naar mij toe te staan. Zij bespraken het resultaat. Ik zei tegen mijn maat dat ik nog een kogel had. Hij was resoluut en zei: "Schiet hem maar af". Ik reageerde zonder na te denken en vuurde af over het water gevolgd door vele echo's.

De reactie van de OOvPol was verbluffend. Hij deed een kikkersprong uit stand tot een voor een man van zijn leeftijd ongekende hoogte. Toen hij was neergekomen, kon hij enige tijd niet uit zijn woorden komen. Zijn rode hoofd was nu licht roze. Hij moest geschrokken zijn. Ik werd onder handen genomen, doch kwam er met een berisping vanaf. Ik bleef bij de club.

De weersomstandigheden tijdens de begrafenis waren erbarmelijk. Het stormde en er vielen bakken uit de hemel. Wij liepen achter de Kapel. De mannen met de tuba's liepen achteraan. Zij moesten die instrumenten dwars op de wind houden op niet weg te waaien. Doordrenkt stonden wij niet al te vrolijk aan het graf. De salvo's waren perfect. Met losse flodders boven het graf. Niet met scherp door de kist zoals enkele leden van het peloton hadden voorgesteld. Jansen was blijkbaar niet echt geliefd.

Deze gebeurtenis vond plaats in het begin van de opleiding. Hierna volgde een tijd van leren en oefenen. Procedures en radio techniek waren leervakken. Morse opnemen en uitzenden en typen waren meer praktijk. Hoe sneller iemand Morse kon opnemen, hoe sneller hij moest kunnen typen. Tegen het einde van de opleiding werden vijf liefhebbers gezocht voor anderhalf jaar naar de West. De meeste telegrafisten uit onze klas waren dienstplichtigen. Die zagen dit zeker niet zitten. Zij hadden bijna allemaal verkering en moesten dan langer dienen. Vijf beroeps uit onze klas, waaronder ik, besloten te gaan en kregen een versnelde opleiding.

## 5. CURACAO 1961 - 1962

Na een versnelde opleiding op de VBS werden wij met vijf beroeps geplaatst op Curaçao. Na een voorspoedige vlucht van 36 uur met de Super Connie kwamen wij aan in een voor de meesten andere wereld. Wij werden tewerkgesteld op radiostation St. Joris. Prachtig gelegen in richting Oostpunt waar wij genoten van alle vrijheid.

*Super Connie. Na 36 uur pijn in je kont!*

Accommodatie "genoten" wij echter in een geheel andere situatie. Wij waren voor 18 maanden gelegerd op de Marinierskazerne Suffisant. (SUF). Het was een kamp in de Tweede Wereldoorlog gebouwd door de Amerikanen. Een aantal zeer primitieve barakken omringden een gigantisch exercitie veld. Hier heb ik menig uurtje, tijdens middag rust, in lang *kakhi*, binnen en buitenhelm, plus bepakking lopen rennen om de, in de ogen van de commandant, militaire missers goed te maken. Onder andere hierdoor was ik zeer licht en in super conditie. Zoals de meesten van ons.

Waarschijnlijk sinds de oorlog was het kamp afgezet met een omheining met bovenop prikkeldraad. Toentertijd om het de vijand moeilijk te maken om binnen te komen. In onze tijd echter om ons binnen te houden. Wij zagen het als een soort krijgsgevangenenkamp met ontheffingen. Het hek werd ook wel "pint" genoemd.

Daar de meesten van ons jong waren, waren wij verplicht om in uniform de wal op te gaan. Ook moesten wij voor 24.00 uur binnen zijn. Daar wij als militairen van de vloot of MLD duidelijk als een minder ras werden beschouwd door sommige leden van het Korps, wisten zij, als zij eenmaal de pik op jou hadden, altijd wel iets te vinden om jou bij de poort terug te sturen. Maar net als bijna alle krijgsgevangenen hadden wij daar iets op gevonden. Na enige tijd in de Carib en mede gezien de leeftijd werd de hoeveelheid testosteron, zonder dat wij toentertijd wisten dat het zo heette, enorm opgebouwd. Men kan het vergelijken met een fietsband die in de zon steeds meer gespannen wordt. Door zelf jouw ventiel af en toe te openen, gaf slechts een tijdelijke ontspanning.

*Het exercitieterrein van marinekazerne Suffisant. Hier moest ik mijn rondjes lopen bij hoge temperaturen.*

Er was echter een soort pretpark waar men heerlijk kon genieten van muziek en rum cola. Ook waren daar beeldschone meisjes vanuit de hele Carib die, als het moest, jouw hele band verwisselden. Dit was Campo Alegro.

Vanwege de beperkte tijd die wij buiten het kamp konden doorbrengen, ontwikkelden wij een tactiek "Pint racen" genoemd. Wij verlieten het kamp illegaal door een snelle tot zeer snelle ontsnapping via het hek. Wij hadden favoriete plekken. Favoriet nummer 1 was achter de ziekenboeg. Daar was een uitbreek hek. Ook met prikkeldraad doch met een soort deurknop. Ideaal om de eerste stap over de “pint” * te doen. Nadeel was dat er een lantaarn stond. Voordeel een 2 x zo snelle uitbraak.

Er was echter een zeer fanatieke dienstplichtige Luitenant van de Mariniers, Tate. Ik moet nageven, er waren er niet zo veel als hij. Hij was in de verte al te herkennen. Hij liep namelijk altijd met zijn binnenhelmpje op. Hij gedroeg zich als een soort Patton. Als hij officier van de wacht was, organiseerde hij, met zijn wachtsvolk, een soort binnenwaartse omsingeling van de pint, om zoveel mogelijk vluchters te pakken. Ook hij wist van de ziekenboeg. Op een avond, toen die *ass hole* de wacht had, kreeg vliegtuigmaker Ernesto een overdruk op zijn ventiel en ging, in burger, op weg naar Campo. Op de vleugelen der paringsdrift plaatste hij één voet op de deurknop, de handen op het hek, en zwaaide zijn been tot op de pint. Op dat moment werd één van zijn benen gegrepen door Tate."Ik heb je!!", riep deze triomfantelijk.

Ernesto bedacht zich geen moment. Hij ging op zijn handen steunen waardoor één been los kwam. Hiermee trapte hij als een Belgische knol naar achteren. Hij raakte Tate 1 cm. onder de voorkant van zijn helmpje, vol op zijn "treiter". Deze ging zonder geluid te maken plat. Ernesto maakte van de verwarring gebruik op via een sluiproute terug te keren naar zijn barak. Hij ontkleedde zich in een *split second* en kroop onder zijn tropenspreitje, als zijnde in dromenland.

De volgende dag was er een Baksgewijs Special. Iedereen, maar dan ook iedereen moest aantreden op het exercitieveld. De gelederen werden geopend. Luitenant Tate liep hier zeer langzaam

*Snel als een hinde.*

tussendoor om de dader te identificeren. Zijn linkeroog zat dicht tot over de rechterkant van zijn neus. Het was een wonder dat hij dit had overleefd. Toen hij mij aankeek met zijn enige nog iets open kraaloog, was ik trots op mijn maat van de MLD. Tate vond de dader niet. De commandant van het kamp reageerde hier op met de maatregel de gehele bemanning 2 dagen binnen te houden. Hij faalde. Aangezien T. uitgeschakeld was, werd het druk aan de pint. Onze maten bij het Korps knepen, vol begrip, een oogje dicht.

Later in 1970 kwam ik de Commandant, Majoor van Dam, weer tegen. Ditmaal als examinator bij mijn derde poging om dit fel begeerde papiertje te halen. Toen wij aan het rijden waren, begon ik over de tijd op Curaçao en de vele uren verplicht hardlopen die hij mij bezorgd had. Hij vond het prachtig. Vlak voor het einde van mijn rit, reed ik bij het afslaan de A44 bij Leiden bijna een bromfietser van de sokken die voorrang had. Ik keek hem aan. “Geen zorgen!”, sprak hij:“Hij reed veel te hard”. Ik slaagde en kon hem wel zoenen, dat was in Curaçao anders.

## 5.1 Kaping Kolonels

Op een avond zaten wij rustig op Suffisant, ik zal wel licht arrest gehad hebben, toen er een nerveuze toestand ontstond. Enige lieden van het Korps die de wacht hadden, kwamen ons, onder leiding van de eerste officier Majoor Souwerbren toespreken. Er was iets gebeurd op het vliegveld Hato wat niet helemaal in de haak was. Ons werd vriendelijk maar dringend verzocht om naar de sportschool te gaan. Eenmaal daar kregen wij een soort toespraak van Souwerbren. Er was iets niet goed op Hato. Hij adviseerde ons het kamp niet te verlaten, zelfs niet over de pint.

Later bleek dat zeven Venezuelaanse kolonels, per vliegtuig werden overgebracht van de ene naar een andere positie, zeg maar knijp. Het was toen erg onrustig in dat land en ook sprake van een militaire opstand. Onderweg hadden zij de bemanning met behulp van een meegesmokkeld klein pistool overmeesterd en gedwongen te landen op Hato. Zij parkeerden, op de parking tegenover het vliegdienst gebouw van de MLD. Daar waren zij het vliegtuig uitgerend en hadden zich in alle richtingen verspreid. Tijdens hun vlucht van het vliegtuig, werden schoten zij in eerste instantie nog een riedel af op hun bewakers. Dit zorgde voor grote schrik onder het Marine personeel. Onder hen werden wapens uitgedeeld, die zij gelukkig niet hoefden te gebruiken.

*Kist van de kapers.*

Het Korps had toen toevallig een oefening op de Vlakte van Hato. Zij namen de meesten gevangen. Ik hoorde dat zij alleen losse flodders hadden. Wij hebben toen enkele uren balspelen in de sportschool gedaan. Uiteindelijk mochten wij naar bed. Bij de pint was extra bewaking in gezet, nu met scherp en met een andere taak.

De volgende dag was nog niet zeker of iedereen was gepakt, dus verscherpte bewaking bleef van kracht. Ook op radiostation St. Joris. Ik zat 's avonds achter mijn toestel berichten te ontvangen en te verzenden met binnen en buitenhelm op en een geladen geweer M-1 naast me. Ik keek naar Willem Groot, mijn maat. Ook hij was klaar voor de oorlog. Wij vonden het beiden een beetje onwerkelijk. Hij zag er wel stoer uit. Buiten onze afschrikwekkende aanwezigheid waren natuurlijk ook enkele maten van het Korps aanwezig. Door onze lage positie op de militaire ladder, vernamen wij weinig van de ontwikkelingen. Na enkele dagen hoorde ik dat de kolonels asiel hadden aangevraagd.

## 5.2 Mariniers naar Nieuw Guinea

Wederom op een zekere dag ontstond grote beroering bij onze vrienden van het Korps. Wij hoorden dat zij bijna allemaal met spoed naar Nieuw Guinea zouden worden over gevlogen. Binnen zeer korte tijd stonden zij met al hun spullen in volle uitrusting aangetreden op het exercitie terrein. Zij gingen met enkele blauwe bussen (KLM vliegtuigen) van Curacao naar Biak. Een toentertijd zeer onzekere toekomst tegemoet. Zij werden met trucks naar Hato vervoerd. Wij namen afscheid van hen, wat een heel emotioneel moment was. Het was onwerkelijk stil toen zij weg waren.

## 5.3 Ongeluk Mariniers Aruba

Ik had de wacht op St. Joris toen er berichten met hoge voorrang (spoed) binnen kwamen op de vaste telex verbinding met Aruba. Er was een mortier oefening geweest op Aruba. Twee mortier bemanningen probeerden elkaar de loef af te steken met de hoeveelheid mortier granaten, die in een bepaalde tijd werden afgeschoten. De granaten werden dus vlak na elkaar in het mortier gedaan. Helaas ging het mis. Een granaat ontstak te laat. De volgende werd al in de loop gedaan voor dat de eerste deze verlaten had. Beide granaten kwamen in het mortier tot ontploffing. Zeven mariniers kwamen om.

## 5.4 Pistolen Paultje

Ik kom nog even terug op de situatie op St. Joris. Daar was buiten het verbindingspersoneel, altijd een tweetal mariniers aanwezig voor bewaking. Zij losten elkaar af. Zij hadden in principe weinig te doen. De enige bewegende doelen waren over het algemeen cabrieten (geitjes). Mijn vriend Willem Groot had de wacht en ging even oplopen bij onze vrienden van het Korps. De korporaal zei dat hij nog al nodig naar de WC moest. Of Willem even een oogje in het zeil wilde houden. Geen punt. De Korp deed zijn koppel af en trok zich terug. Nou was Willem een nog al nieuwsgierig type. Hij besloot het pistool aan een nader onderzoek te onderwerpen. Hij friemelde wat en door onbekende oorzaak ging een schot af. De kogel ketste fluitend over de galerij, voorbij het raampje van het kleinste kamertje. Dit was vlak bij de wacht gevestigd, zodat ook het schot daar

binnen nagalmde. De Korporaal kwam, zijn broek nog ophijsend, naar buiten rennen. Of hij al helemaal schoon was, zijn wij nooit te weten gekomen. Hij pakte nerveus het pistool om het te checken. Hij was blijkbaar echt nerveus, want er ging nog een schot af. Hierbij werd de afgeketste, fluitende kogel met nieuwsgierige blik door de cabrieten nagekeken.

## 5.5. Thuisreis met Hr. Ms. Van Amstel

Zoals ik al zei, waren wij te werk gesteld op radio station St. Joris, idyllisch gelegen in de richting van Oostpunt. Er werden ongeregelde diensten gelopen. Tijdens de vrije uren probeerden wij zo veel mogelijk weg te blijven van het gevangenenkamp Suffisant. Wij maakten tochten in de koenoekoe bij St. Joris of regelden accommodatie op Jan Thiel. Daar leefden wij ons uit met zeilen en zwemmen. De lange arm van het Korps op de thuisbasis reikte soms ver en verplichtte ons dan om daar te slapen en te leven.

Voor mij was dat een nachtmerrie. Ik was niet zo zuinig op mijn militaire kleding en dat was Kapitein Lafeber van het Korps niet ontgaan. Elke keer als hij mij zag, inspecteerde hij mij van top tot teen. Meestal met gevolg: enige dagen strafdienst. Dit bestond uit het met bepakking en helm het enorme exercitieveld rondrennen. Dit tijdens middagrust tussen 14.00 en 16.00 uur. Dit samen met het frequente pint racen en achtervolgingen door de MP in het voor ons verboden pretpark Campo, maakte van mij een super atleet. Dat super werd deels te niet gedaan door de heersende temperatuur welke voor een ruim gebruik van bier en rum cola zorgde. Afgezien van het erg lang van huis zijn was het verblijf op Curaçao eigenlijk een heerlijke tijd. Zeker in vergelijking met onze maten in Nieuw Guinea. De enige mogelijkheid tot communicatie met thuis was per brief. De rest, zoals telefoon, was voor ons niet te betalen.

Na 18 maanden met tweemaal Kerst keerde ik terug naar Nederland. Ik deed dit met Hr. Ms. van Amstel. Een fregat uit het stenen tijdperk. Wij hebben 2 x op de oceaan stil gelegen en na 1 week viel de diepvries uit zodat er een tijdlang geen vlees kon worden gegeten. Er voeren ook twee collega's van de Marine Luchtvaart Dienst mee, Jan de Rooij en Paul Müller. De verhalen die zij mij vertelden maakten indruk. Ik nam mij dan ook voor, om de rest van mijn diensttijd daar door te gaan brengen. Ik ging er toen nog van uit, dat 6 jaar Marine het maximale voor mij was. Ik diende nog op deze thuisreis een verzoek in voor overplaatsing naar deze Marine Afdeling.

*Hr. Ms. Van Amstel.*

# 6. MARINE LUCHTVAARTDIENST (MLD)

## 6.1 Opleiding Vliegtuig Onderzeebootbestrijder (VOB)

Na enkele weken ontschepingverlof werd ik geplaatst op het Marine Vliegkamp Valkenburg (MVKV). Daar kwam ik terecht bij een Marine met heel andere gebruiken en organisatie. Er waren squadrons met diverse vliegtuigen, vlieg verkeersleiding, speciale brandweer en heel andere dienstvakken. Er waren echter ook hier enkele lieden van het Korps die ons het leven zuur konden maken. Hier waren zij echter makkelijker te ontlopen. Niet altijd, jammer.

Ik kreeg met nog enkele vloot telegrafisten een opleiding Vliegtuig Onderzeeboot Bestrijder (VOB), op de Grondschool. Veel dingen waren ons al bekend, maar specifieke dingen die te maken hadden met het vliegbedrijf waren nieuw. Het was een leuke opleiding waar het geleerde in praktijk werd gebracht bij VSQ5 op de TC45J, toen nog genaamd SNB5, beter bekend als Beechcraft ofwel Beech genoemd. Zowel overdag als 's avonds werd gevlogen. De Beech had motoren die een zalige brom hadden, zoals ik als kleine jongen al had gehoord toen er een keer een over vloog.

Ik vond het allemaal geweldig. Op het laatst van de opleiding maakten wij ook nog vluchten met de S2A, later bekend als Stoef. Dat was echt macho. Ik nam mij voor na einde opleiding direct plaatsing op Vliegtuig Squadron 4 (VSQ4) aan te vragen, toen het squadron dat was geplaatst op het vliegkampschip Karel Doorman. Tot mijn lichte teleurstelling werd ik toen echter geplaatst op VSQ5, het squadron met de Beech.

*Stoef, toen S2A.*

## 6.2 VSQ-5

Het werd echter goed gemaakt door de, voor mij althans, cowboy mentaliteit die er heerste. Wij maakten o.a. vluchten voor waarnemers in opleiding met als doel het navigeren onder de knie te krijgen. Soms logistieke vluchten, maar ook gingen wij af en toe met een paar man van het squadron zgn. overlandjes maken. Hier werd nogal eens flink te keer gegaan. De controle vanaf de grond was toen nog vrij gebrekkig, zodat de positie en ook de hoogte die het vliegtuig door gaf, als waar werd aangenomen.

*De Beech met die heerlijke brom.*

Wij waren soms niet helemaal eerlijk, bijvoorbeeld: vaak werd op zeer lage hoge gevlogen, vooral in Friesland boven de meren en zo. Op het tijdstip van melden werd snel geklommen en alles doorgegeven. Daarna als een raket weer naar beneden om het riet laten wuiven. Ook de pas droog gelegde Noordoost polder was favoriet.

Op een keer hadden wij geen idee meer waar wij zaten. De tijd van melden naderde. Goede raad was duur. Wij ontdekten een spoorlijn. Er werd besloten die te volgen om een station te vinden. Een goeie gok, al snel vonden wij een klein station. De wielen gingen uit, full flaps * en wij gingen in voor een zeer lage en langzame nadering van het station. Vele ogen zochten het naambord en probeerden een naam te lezen. Dit lukte met moeite en na dat iedereen het met elkaar eens was, werd snel geklommen en alles doorgegeven. De aanwezige passagiers op het station in lichte verwarring achterlatend.

De vliegende bemanningen van VSQ5 bestond uit vogels van diverse pluimage. Er waren naar verhouding veel onder officier vliegers. Zoals Jan Albers, Willem Eikelboom, Ger Eckhart en nog enkele collega's. Er waren ook officier vliegers. Zoals Hummelen en nog enkelen. Ook vliegers die geslaagd waren bij de KLM die bij ons hun vlieguren konden maken. Deze laatsten waren echt jonge honden die zich bij ons helemaal konden uitleven, na hun strenge opleiding. De commandant was J.A.J.M. van der Meulen, bijgenaamd Jajum. Niet vanwege zijn drankgebruik maar door zijn voorletters. De baas van de vliegdienst was Luitenant twee van Tol. Een zeer kundige vlieger. De

enige vlieger op de helikopter was de Luitenant Christ die veel moeite had met de Engelse taal. Wat soms enige hilariteit op het radio verkeer veroorzaakte. Deze laatste twee waren vak officieren en in onze ogen een dagje ouder.

Ik vertel nog enkele dingen die ik al zo op ons squadron heb meegemaakt. Op een dag gingen Jan Albers en een KLM officier Koster een instrument vlucht maken. Ik kon altijd kiezen met welke vlucht ik mee ging. Ik wist dat met deze twee wel wat te beleven zou zijn. Het klopte. Na enkele instrument naderingen gingen wij de Noordzee op om eens lekker te gaan struinen. Schepen werden op reling hoogte voorbij gevlogen en er werd op zeer geringe hoogte rond getoerd. Zelfs dit ging op een gegeven moment vervelen.

Wij klommen naar hoogte en er werden enkele capriolen uitgehaald. Zeer steile bochten, overtrekken en nog meer dingen waarvan ik niet meer weet hoe zij heetten. Toen werd er gepraat over een *roll*. De Beech was daar niet voor gebouwd, maar zij werden het over eens dat hij dit moest kunnen. Zij klommen, doken de kist aan en draaiden een perfecte *roll*. Ik weet nog hoe de horizon rond draaide en ik was verbaasd dat mijn blik jus gewoon bleef staan. Jajum heeft dit nooit geweten.

In deze tijd werd op het MVKV zeer fanatiek een kaartspel gespeeld met twee kaarten per speler. Het werd PiePie genoemd. Er werd op een gegeven moment in de verblijven en tijdens de wacht heel veel gespeeld. Het ging meestal om geld. De commandant heeft toen uiteindelijk het spel verboden omdat enkele spelers in de sociale problemen kwamen door schuld die zij hier mee gemaakt hadden. Ook op het squadron was het spel heel populair. Tijdens de pauzes en soms stiekem werd het spel gespeeld in de crew room. Gelukkig niet om grote sommen. Daar niet om geld gespeeld mocht worden, werden als alternatief schuifjes van diverse kleuren gebruikt die normaal op kaartsystemen gebruikt werden. Elke kleur zijn waarde.

## 6.3 The gamblers

Op een keer werd de crew room goed schoon gemaakt, wat geruime tijd in beslag zou gaan nemen. Er werd niet gevlogen, dus kisten zat. Enkele gebroeders in het kwaad besloten een overlandje uit te gaan boeken. LTZ van Tol zag geen bezwaar. Een uurtje later gingen wij *airborne* voor een vlucht van 3 uur. Te weten: Jan Albers, Willem Eikelboom, Hennie Starink, Ger Eckhart en ik: Jan Vroege. Wij planden de beetje vaste route. Vlissingen naar binnen, via Volkerak, Hollands Diep en meerdere grote rivieren naar de IJssel. Dan naar het noorden en via de Wadden en langs IJmuiden terug naar de basis.

Toen wij op hoogte (1000 voet) zaten werd een soort stoelen dans gehouden. De kaart ploeg nam achterin plaats en Ger Eckhart en ik voorin de cockpit. Voor mij steeds weer opnieuw een belevenis, omdat ik ook daadwerkelijk mocht vliegen. Gezellig begonnen wij aan onze tour. Ik genoot met volle teugen. Trouwens, als fiches werden de Rangetjes gebruikt van de rantsoenen. Elke kleur zijn waarde. Ter hoogte van Gorinchem begonnen wij in de wolken te geraken. wij zakten een paar honderd voet om grondzicht te blijven houden. Dit moest later nog een keer zodat wij eigenlijk best laag kwamen te zitten. Wij moesten nog lager en het zicht werd echt shit. Ger vloog af en toe zelfs een beetje op instrumenten. Ik keek naar voren. Gelukkig maar. Ik zag een wit licht voor ons, alsof er een brommer op ons afkwam. Zo laag zaten wij nou ook weer niet. Ik waarschuwde Ger en direct zagen wij de vormen van een grote televisie of radio mast waar in het midden dat licht brandde. Ger gooide de kist op zijn kant en trok. Wij zagen de mast en de draden langs scheren. Wij klommen direct door tot boven de shit. De kaart ploeg was even van de lijn maar toen wij afgeleveld * waren hervatten zij het spel als te voren. Zij hadden die mast niet gezien.

Wij besloten terug naar basis te gaan. Daar de mannen het uiterste uit het spel wilden halen, mocht ik blijven zitten. Aangekomen op het platform werd ons duidelijk gemaakt dat de kist zgn. draaiend zou worden over genomen. De aflossers stonden al te wachten waaronder Jajum. Toen hij mij in de *cockpit* ontwaarde ontplofte onze normaal integere commandant. Willem Eikelboom, als oudste, werd indringend toe gesproken en zal er wel meer over gehoord hebben.

Nadat een Beech later de voorpagina van de Telegraaf haalde door het bijna omver vliegen van een zwangere dame op het strand en LTZ Hummelen kwam landen met twee krom geslagen props die het water hadden geraakt werd VSQ5 een oppassend geheel. Ik was toen al overgeplaatst naar VSQ2 met de S2A, later S2F (Stoef).

## 6.4 VSQ-2

Januari 1965 werd ik overgeplaatst naar Squadron 2, toentertijd vliegend met de Grumman S-2A Tracker. Een heel ander vliegtuig dan de Beech. Hier kreeg ik onder andere, voor het eerst te maken met, voor die tijd moderne apparatuur voor het opsporen van onderzeeboten, zoals radar. Dit was voor mij niet geheel nieuw, daar ik tijdens mijn VOB opleiding ook enkele lessen op deze kist had gehad. Het gebruik moest ik echter nog helemaal leren.

Ik was 2 jaar bij VSQ2 geplaatst waar ik alle kneepjes van het vak leerde. Zowel in Nederland als tijdens diverse detacheringen in het buitenland. Zoals Engeland en Frankrijk. In het begin was de commandant "Wimpie" van den Heuvel. Hij heeft later een goede carrière gemaakt. De Chef ter Equipage was SMJRVGTLG (Sergeant Majoor Vliegtuig Telegrafist) "Snipe" Smit. Deze naam hebben de Engelsen hem gegeven. Snipe had het oorlogsherinneringkruis, dus was van een andere generatie. Hij had in de oorlog vele vluchten uitgevoerd met de Mitchell. Hij was tevens boordschutter. Het verhaal ging dat hij tijdens de oorlog een keer, door onbekende oorzaak, een vlucht had gemist. Zijn bemanning kwam niet terug. Hij praatte hier nooit over. Samen met de commandant zette Snipe zich in voor het goede doel van Blinde Geleide Honden. Bij lichte overtredingen, zoals te laat komen, moesten wij een kleine financiële storting doen in een speciale pul die hij op zijn bureau had staan. Tevens konden wij kleine gunsten bedingen, zoals iets eerder naar huis of zo. Wanneer hij zijn pulletje af en toe leegde bij de commandant kon hij niet meer stuk. Dat was dus een goed middel om bij de ouwe in de pul te fietsen, zoals wij zeggen bij de Marine. Met pul in de pul dus. Eerlijkheid gebied mij te vertellen, dat wij misbruik maakten van zijn hang naar erkenning. Door iets ruimere giften wisten wij soms vrije middagen te versieren. Iets wat in die tijd bijna niet mogelijk was.

Het was een fijne tijd bij VSQ2. Behoorlijk veel vliegen, af en toe op trip, wat wil een mens nog meer. Er was echter één voorval, niet op het squadron zelf, dat heel heftig was. Ik vertel:

## 6.5 LTZ Visser

Ik spring even vooruit in de tijd naar 1973. Ik was overgeplaatst naar Hr. Ms. Utrecht voor een vaarperiode. Wij gingen naar de West. Ik werd aangewezen om het militair rijbewijs te halen te Deelen. Dit had ik nodig om een busje te besturen in Curaçao ten behoeve van de onderofficieren voor recreatie. Dit was geregeld door OS&O. (Organisatie voor Sport en Ontspanning).

Ik zat op een gegeven moment aan het ontbijt en er nam een sergeant van de luchtmacht plaats tegen over mij. Wij wensten elkaar goede morgen en begonnen een gesprekje. Hij zei: "Ik zie aan jouw *wing* * dat jij van de MLD bent. Ken jij toevallig vlieger V?" Ik antwoordde: “Wie kent

die l. niet!” Hij zei: “Ik ben zijn broer.” Ik moest even slikken en wist niet wat te zeggen. Hij ging verder en vertelt dat V inderdaad een l. was. Zelfs bij zijn eigen familie deed hij flink.

Ik ga weer terug in de tijd. Bij VSQ2 was ook V. Een, wat men noemt bij de Marine, een hele flinke Tinus. Hij vloog lager dan iedereen en niet net over de masten maar er tussen door. Ook bij ons Squadron waren toen KMR officieren waarnemer geplaatst. Één van hen was LTZ Visser. Een buitengewoon fijne vent. Het enige wat hij had, hij was een pechvogel. Steeds kleine blessures. Een keer hadden wij sportdag in de hangaar. Er lag een olieplekje van 3 cm., hij glijdt er over uit en breekt zijn enkel. Dit als voorbeeld. Ik had zelfs een onzeker gevoel als ik met hem moest vliegen. Verklaren kon ik het niet.

Tegen het einde van zijn diensttijd werd hij geplaatst bij de mancheploeg op Texel. Daar moest hij met mariniers met de jeep de manche ophalen, gedropt door het vliegtuig. Een gouwe plaatsing. Deze manche werd voortgetrokken door een Harvard, zodat de betrokken schutters er op konden vuren. Na afloop werd hij gedropt. V was ondertussen op de Kooy geplaatst en vloog met dat zelfde ding. Na afloop van zo'n *sortie* * dropte V zijn manche en kwam nog even terug voor een *low-pass* *. LTZ Visser was ondertussen met zijn mariniers aanwezig om de manche te bergen. Hij zag V erg laag inkomen en sprong opzij. Dat hielp niet, hij werd geraakt door de onderkant van de Harvard en het staartwiel. Hij was op slag dood. De verslagenheid op ons squadron was groot. Niet alleen bij ons trouwens.

Later hoorde ik van Puck van Loon, die toen op de Kooy zat, dat toen V. geland was en zijn kist had geparkeerd, hij zijn helm zonder wat te zeggen op de *flight* * op tafel smeet. Hierna beende hij naar de Eerste Officier. Wij hebben hem daarna nooit meer gezien. Het verhaal gaat dat hij vele jaren later in Afrika met een vliegtuig in een zandstorm is gekomen en is verongelukt.

## 6.6 Boompje uit

Een van de opdrachten die soms uitgevoerd moesten worden, was het navliegen. Een kist die in inspectie was geweest en dus gedeeltelijk uit elkaar gehaald was, moest gecheckt worden of alles weer naar behoren werkte. Deze keer was het de 154. (Vliegtuignummer). De eerste vlieger was SMJRV Jan Bras. Hij had een, ook niet meer zo’n jonge collega als tweede vlieger, SMJRV Venema. Deze was nieuw op de Stoef. De Vliegtuig Commandant was LTZ1 "Roel" Soffner. Ik was dus operator, Korporaal telegrafist Jan Vroege.

Tijdens het navliegen werden alle onderdelen gecontroleerd die onderhoud gehad hadden. Een van deze apparaten was de zogenaamde MAD waarmee magnetische verstoringen in het aardmagnetisch veld opgemerkt konden worden. Het onderdeel dat deze verstoringen ontdekte moest zover mogelijk buiten het vliegtuig zijn. Hier had men het volgende op gevonden. Er was een soort smalle buis, genaamd "boom" waarop deze *detecting head* was gemonteerd. Deze boom was 2-3 m. lang en kon in en uit gevoerd worden aan het achtereinde van het vliegtuig. Tijdens de landing moest hij in zijn, daar hij anders de grond zou raken. Ook had de Stoef een radar antenne die in een *radome* was geplaatst die ook in en uit gevoerd kon worden. Voor deze gold het zelfde.

Nu hadden de ontwerpers van de Stoef, bij Grumman, er rekening mee gehouden dat de gebruikers van deze apparatuur best een mindere dag konden hebben en het intrekken konden vergeten. Hiervoor waren twee voorzorgsmaatregelen genomen:

1. Er werd voor de landing een checklist gebruikt. Hier kwamen "boom" en "*radome*" ook op voor.
2. Op het landingsgestel zat een switch die in geval van geen selectie dit automatisch activeerde. Echter, wanneer een kist voor inspectie op de krikken ging en dit landingsgestel gecheckt moest worden kon men dit zgn. *over rulen*. Er bevond zich een *switch* achter de stoel van de operator

waarmee het systeem werd omzeild. Dan kon men de MAD tegelijkertijd controleren. Het was natuurlijk wel de bedoeling dat deze in de goede stand terug werd gezet.

Na onze *checks* allemaal uitgevoerd te hebben, gingen wij voor de landing op Valkenburg. Joop Venema mocht de landing van rechts maken. Zoals ik al zei, hij was nog zeer onervaren op de Stoef. Jan had zijn handen vol om hem allerlei aanwijzingen te geven. Hier door kwamen zij tijd te kort om de checklist op te lezen. Jan volstond met: "Achterin klaar?" Roel en ik zeiden: "Ja". Wij draaiden finals. Ik luisterde mee op de UHF radio. Er was toen nog een zgn. blokkenwagen aanwezig aan het begin van de landingsbaan. Ik weet niet of hun het waren, of de toren. Zij riepen: "*154 go around*". De cockpit had het druk en hadden deze oproep niet gehoord. Vlak er na : "*154 go around, your boom is out*". Ik keek direct omhoog op mijn panel en zag het lampje "*boom out*" branden. "K.....t!!!" Ik selecteerde de *boom* direct in, maar realiseerde mij dat ik te laat was. Gelukkig hoorde Jan het nu wel en startte door. Roel Soffner keek mij met venijnige oogjes vragend aan. "*How can*?", schreeuwde hij. Hij keek mij aan met ogen die streng arrest voorspelden." Het enige wat ik zo snel kon bedenken, zei ik ook:"*Checklist*". Nors keek hij direct weer voor zich. Tenslotte was hij vliegtuig commandant en verantwoordelijk voor het gebruik daar van. Het belang van checklisten is mij toen heel duidelijk geworden.

Ik diende verder bij VSQ 2 naar alle tevredenheid. Toch was ik zeer blij dat ik in 1966 werd overgeplaatst naar VSQ 4. Dit hield tevens in dat ik op ons vliegkampschip Hr. Ms. Karel Doorman ging vliegen. Dit wilde ik al sinds mijn opleiding op de grondschool.

*Die peuk daar achter aan was ik dus vergeten in te trekken.*

## 6.7 VSQ-4

Ik had veel zin om naar zee te gaan maar ik moest even geduld hebben. Zij waren net terug. Er werd natuurlijk wel gevlogen en geoefend. Diverse detacheringen met bijbehorende oefeningen werden uitgevoerd. Hierbij werd mijn ervaring met de Stoef behoorlijk opgevoerd. De vliegers oefenden het deklanden op Baan 24 *. Daar was een spiegel geplaatst. Het zogenaamde FCLP

(Field Carrier Landing Practice).

Als wij op het MVKV waren werd ons squadron vaak gebruikt door Officierenvliegers die een plaatsing hadden in bijvoorbeeld Den Haag, oom zogenoemd buiten te vliegen. Dit om hun vliegtoelage of kwalificatie te behouden.

Op een dag kwam 's morgens zo een buiten vlieger de crewroom binnen. Hij had de uitstraling van een toen ons allen bekende vlieger uit een strip boek, genaamd "Buck Danny". Bij de Marine werd iemand met dit gedrag "Tinus" genoemd. Ook zijn vlieghelm paste in die kwalificatie. Vol bliksems en andere spannende dingen. Zijn naam was gelijk aan die van een toen nog niet erg bekende Belgische komiek uit Ur. Ik werd aangewezen als operator om een kist na te vliegen met Buck. Na *take-off* merkte ik dat hij indruk wilde maken op de vrij jonge *co-pilot*. Hij wilde laten zien hoe een nadering en een landing op een vliegkampschip te maken. Bij de landing op een carrier, boven de ramp, had de Stoef een zeer lage snelheid. Enkele knopen boven de overtrek. Daarom was de kist voorzien van een zogenaamde *stick shaker*. Deze begon vlak voor de overtrek te *shaken*. Per kist werd dat met een proefvlucht afgesteld. De Stoef had de onhebbelijkheid om, in tegenstelling met bv de Neptune, soms agressief te overtrekken. Hij viel dan weg over een vleugel. De mogelijkheid van een vrille was eventueel aanwezig.

Eenmaal in ons gebied begon Buck; na enkele navlieg *checks*, met zijn naderingen op een vliegkampschip. Down wind, balletje in de spiegel en *cut*. Dit betekent "gas dicht". Door de lage snelheid stopt de kist met vliegen en valt op de kabels. Buck deed dit dus op 1000 voet. Zelf riep hij:"*cut*!!!" en trok het gas dicht. De kist maakte een voor mij zeer enge beweging, die met veel gas en met handen en voeten door Buck werd hersteld. Door al dit gedoe werd ik zo gespannen, dat ik dacht dat lijkenstijfheid bij mij zijn intrede had gedaan.

Op een gegeven moment stopte hij met zijn demonstratie en wij gingen terug naar Valkenburg.Mijn lijkenstijfheid verdween langzaam en er bleef een lichte trilling over mijn hele lichaam over. Tot een bepaald moment!!! De Stoef kon vleugels vouwen, om zo weinig mogelijk plaats aan dek en in de hangaar van het schip in te nemen. Direct na de landing op het schip werd dit gedaan en naar het voordek getaxied.

Op dit vouw systeem zat een beveiliging die voorkwam dat dit tijdens de vlucht kon gebeuren. In principe dus. Zonder waarschuwing trok Buck op 1000 voet opeens het vleugelvouw systeem, waarschijnlijk wederom om indruk te maken. Dat werkte bij mij echter anders. Mijn lijkenstijfheid was voor 200% procent terug. Vergezeld van een schedekramp die mij voor jaren aambeien heeft bezorgd. Het systeem werkte gelukkig, anders had ik dit niet kunnen vertellen.

## 6.8 Hr. Ms. Karel Doorman

Eindelijk naar zee. Op de Karel Doorman waren meer vliegtuig bemanningen dan vliegtuigen aanwezig. Dit om optimaal van deze vliegtuigen gebruik te kunnen maken. Het zelfde gold voor de helikopters van VSQ 8. De Karel Doorman vertrok meestal op zondag. 's Maandags werd ter hoogte van het voormalige REM eiland op gevlogen. Dit vertelde ik al eerder, maar nu misschien iets duidelijker. De bemanningen die niet opvlogen, vertrokken met de Karel Doorman uit den Helder. Omdat het mijn eerste reis is, behoorde ik tot de laatste categorie.

Deze reis waren ook S2As en bemanningen van VSQ2 aan boord geplaatst. De vliegtuigen waren te herkennen aan hun blauwe spinners van de prop en een "V" op de staart. Toen 's maandags werd op geland, stond ik bij de crash wagen vlak bij de kabels. Dit was eigenlijk verboden. Niemand die er niets te maken had mocht aan dek komen. De eerste Stoef kwam landen. Ik zag blauwe spinners. Het was van Zuidam, de commandant van VSQ2. Hij maakte een perfecte

landing. Omdat het de eerste keer is dat ik dit meemaakte, was ik erg onder de indruk van het geheel. Veel kracht, lawaai en weet ik veel. Van Zuidam deed zijn haak op en taxiede, al vleugels vouwend naar de voorkant van het vliegdek. Dit op aanwijzingen van de VDO. Dat was een officier die de bewegingen op het vliegdek regelde.

*Hr. Ms. Karel Doorman. Ook wel de 'dikke boot' genoemd.*

De tweede kist kwam snel er na aan. Ik zag rode spinners. Het was LTZ de Koning, alias "Wilde Bill" met LTZ Doorman, een neef van de Karel Doorman. Ik zag geen verschil met de vorige landing. Volgens mij zat hij er keurig voor. Opeens gaf hij echter vol gas en nam een Wave Off. Dat was een soort doorstart. Of het kwam door het gas geven, of dat Bill licht aan de stick had getrokken wist ik niet, maar de achterkant van de kist zakte, niet veel, naar beneden. De landingshaak pakte de eerste kabel. De kist startte nog door en kwam binnen *no time* stil in de lucht te hangen.

Het gas werd dicht getrokken en de kist viel met een enorme dreun op het dek. Hij stuiterde nog een keer en stond stil. De motoren bleven nog even draaien, door de opwinding in het vliegtuig, denk ik. De bakboord propeller kwam in aanraking met een luidspreker en sloeg die in gruzelementen. De brokstukken zag ik op grote afstand in zee afketsen als kogels. Goed dat hij rechts om draaide. Bij de tot stilstand komen op dek, vloog het zijdeurtje open en een bemanningslid ging al benedendeks voor dat iemand het door had. Het was Luuk de Rooij. Een ouwe rot op de Karel Doorman.

De VDO was ook even de weg kwijt. Hij liet de kist, zoals bij een normale landing, vleugels vouwen om verder te taxiën. De Stoef hing echter met bakboord wiel buitenboord, dus weinig taxiën. Ook omdat bakboord motor ondertussen was afgezet, ging het vouwen niet zoals bedoeld. De vleugel over de dode motor vouwde langzamer dan de andere. Hierdoor kwam het zwaartepunt

nog meer op bakboord wiel te liggen. Dat wiel hing buitenboord, de poot steunde op de *catwalk* *. Snel kwam iedereen tot de orde. Het vouwen werd gestopt en stuurboord motor afgezet. Gelukkig had de kist de eerste kabel gepakt. Een of meerdere kabels verder had kunnen betekenen dat de poot van bakboord wiel ook buiten boord was gekomen en de kist over boord had kunnen tuimelen. Ik stond er vlak bij en was mij te pletter geschrokken. Met gemengde gevoelens ging ik benedendeks. De volgende dag ging ik het ook allemaal meemaken.

*20 centimeter meer naar links, plons…!*

De precieze oorzaak van de mislukte landing is nooit bekend geworden. Diverse onderzoeken hebben nooit boven water kunnen brengen wat er in feite is gebeurd. Er zijn heel wat theorieën. De laatste hoorde ik op de afgelopen veteranen dag van 2012 te Den Helder. Wij stonden met een clubje MLD maten bij een Heineken stand, toen een ouwe maat van de Karel Doorman er bij kwam staan. Wij hadden vroeger op de Doorman in het verblijf zeer goed contact met de collega's van de remkabels en de katapult. Hij was toentertijd KPL machinist bij de remkabels. Wij kwamen toevallig over het voorgaande te praten. Hij wist het zich ook nog goed te herinneren en vertelde dat tijdens die landingen een maat van hem, na een opleiding, voor het eerst zelf de kabels mocht bedienen. Hij zei ook dat die best de kabels te laat of helemaal niet had neergedaan tijdens deze *landing/wave off* *. Dus misschien was er toch een *wave off* gegeven,

maar kabeltjes nog op. Ik dacht dat die automatisch neer gingen, maar dus niet. Dus, zou kunnen. Deze had ik nog niet gehoord.

## 6.9 Vrije start (axiaal)

De volgende dag was voor mij erg spannend. Wij gingen axiaal. Had ik nog nooit van gehoord. Het hield in dat wij een vrije start gingen maken. De eerste vlieger was Joop de Vos. Wij gingen met vier kisten. Wij waren de eerste. Dat hield in dat wij zo'n beetje ter hoogte van het eiland stonden. Ik keek tussen de vliegers door en kon nog net het puntje van het schip zien. Het leek mij onmogelijk dat wij binnen zo'n kleine afstand *airborne** zouden kunnen komen. Ik moest denken aan die mannen van die toen met *Mitchells* * van die carrier afgingen om Japan te laten schrikken.

De cockpit was echter zo rustig dat ik er toch vertrouwen in kreeg. Zij gaven gas en voor ik het wist waren wij *airborne*. De eerste deklanding viel ook heel erg mee. Hierna volgde een tijd waar ik deel uit ging maken van een fascinerend bedrijf. Iedereen aan boord had zijn taak. Van hoog tot laag. Buiten de gebruikelijke afdelingen als van elk oorlogsschip zoals technische, nautische en operationele dienst, waren er die geheel andere taken hadden.

Zo waren er de mannen van de katapult en zij van de kabels, beneden decks. Ook de hangaar bevond zich daar, met de techneuten van het vliegende gedeelte. Aan dek wemelde het tijdens vlieg operaties van mannen met diverse taken. Aan de kleur van hun hoofdkapje en jasje konden wij zien wat deze was. Daar het aan dek met al die kabels, katapults en draaiende propellers een gevaarlijk gebied was, verbaasde het mij dat alles daar zo goed draaide, als een geoliede machine. Wat dat betrof hadden wij als vliegende bemanningen een beter leven.

Wij werden gebrieft in een zeer luxe briefingroom met stoelen waarin wij moesten oppassen om niet te gaan snurken. Daarna stapten wij met onze vlieg rantsoentjes in de gereedstaande kisten. Nadat de kettingen los waren gemaakt, werd het voor ons weer een beetje spannender. Wij taxieden na het opstarten op onze beurt naar de katapult. Jouw stoeltje was een kuipje. De rugleuning was je parachute en de zitting je bootje. Toch zat dat heel comfortabel. Na enige gebeurtenissen en handelingen, die wij van achteruit niet konden zien stonden wij klaar voor het katapultschot. Tussen de vliegers door zag ik de zee. Soms ging de boeg van het schip behoorlijk op en neer door de deining. De bemanning van de katapult waren specialisten die er in getraind waren, om op het juiste moment, als de boeg omhoog ging, af te schieten.

Eenmaal *airborne* deden wij ons werk net als vanaf Valkenburg. Alleen andere opdrachtgevers. Na de opdracht volgde de landing. Ik kon van achteruit weinig zien en was dus overgeleverd aan de kunde van de vliegers. Dat waren niet de eersten de besten dus daar maakte ik mij geen zorgen over. De omstandigheden deden dat soms wel. Wanneer wij er af gingen met een aardig slingerend en stampend dek, wisten wij dat wij op een dek landden wat niet echt stil lag.

Er werd geland op een spiegel waarin lampen schenen. Deze vormden samen een witte, lichte bal. Wanneer deze in het midden van de spiegel zat, hadden we de juiste nadering. Theoretisch makkelijk. Maar als het schip deinde, ging de bal op en neer in de spiegel. Als jij dan de bal in het midden hield, ging jij al klimmend en dalend door de lucht. De kunst voor de vliegers was om het midden van die deining te vinden zodat de bal even hoog als laag door de spiegel ging. Ik denk dat het moeilijk was, ik had er bewondering voor. De enige referentie van de positie voor mij achterin was het zicht, tussen de vliegers door, op de bovenkant van het eiland met de radars op *finals* *. Dat schommelde soms ook. Soms kwamen wij tijdens de nadering niet helemaal goed uit en kregen dan een *wave off* *. Dan werd direct een *overshoot* * gemaakt. Ook kon men de kabels

missen, dat was een "Bolter" *. Dan moest direct doorgestart worden.

Omdat de bemanning een *arrester* * (stop) verwachtte en misschien iets te laat zou reageren, begon de LSO (Batsman) * die de landing coördineerde, hij zag het aankomen, achter elkaar "Bolter, Bolter, Bolter ...” te kraaien over de radio om de *crew* te porren. Dit zelfde speelde zich ook in het donker af.

*Opgesteld voor vertrek met de katapult.*

*Bevestiging aan de katapult.*

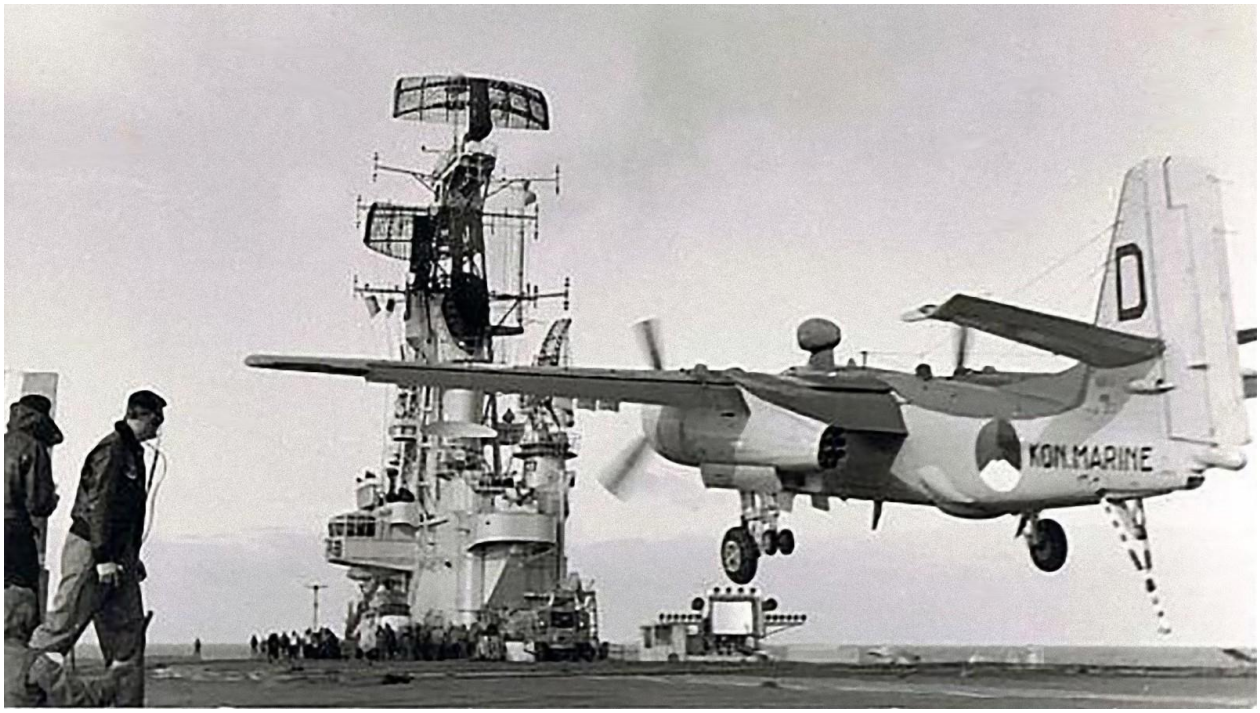
*Ready for take off!*

*Poef!*

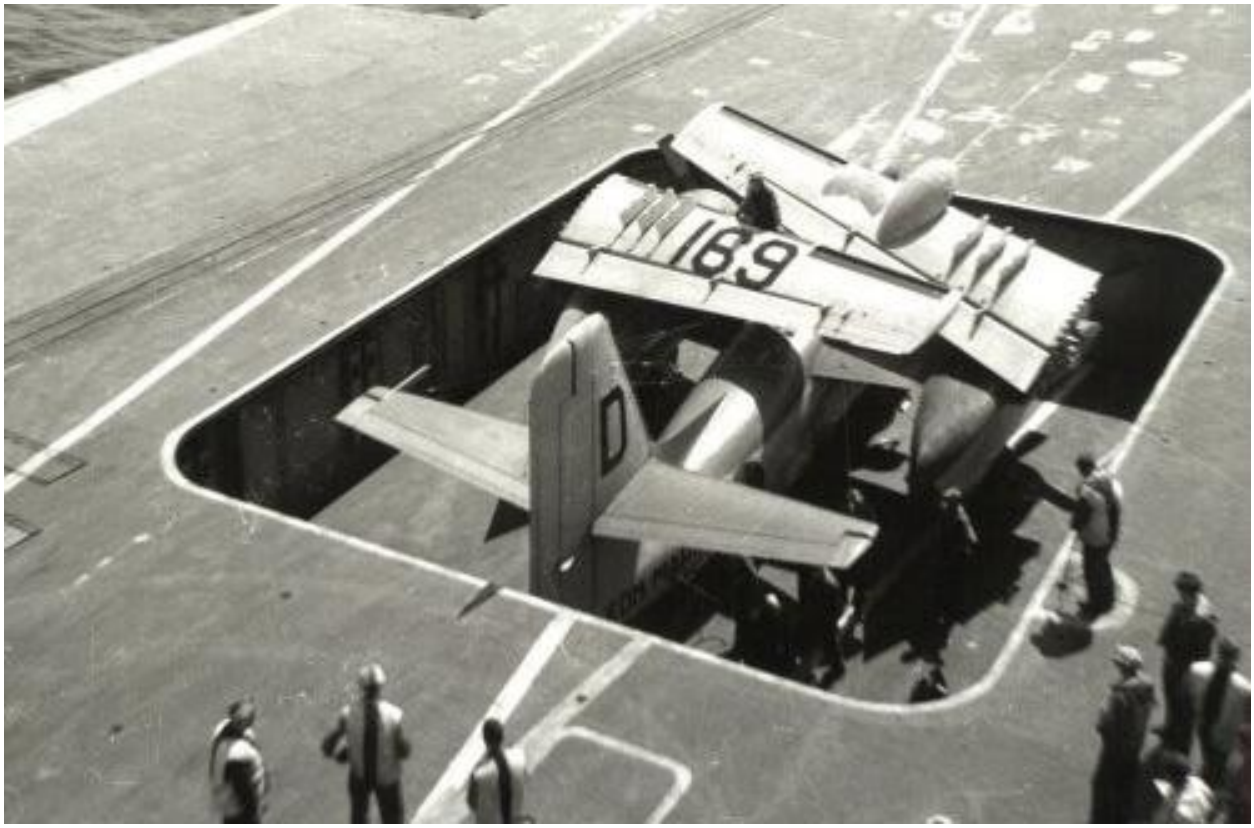
*On patrol.*

*Aanvliegen.*

*We zijn er bijna!*




*Derde kabel zo te zien.*




*In je hok!*

Mijn enige referentie was het rode toplicht van het eiland. Ook dat schommelde soms. Het was soms spannend, vooral omdat wij achterin niets van de landing zagen.

De *cut* *, het dichttrekken van het gas, werd gegeven door de LSO oftewel Batsman. Wel bekend bij iedereen denk ik. Hij die met die peddeltjes staat te zwaaien om ons meer naar rechts, links, omhoog of omlaag te laten gaan. Hij geeft ook adviezen aan de vlieger over de radio. Bij de *cut* daalt het vliegtuig zeer snel door gebrek aan voortstuwing en valt op de kabels. De moeilijkste landing voor een LSO was wanneer er weinig of geen wind stond. Het enige verschil tussen de lucht en landingssnelheid was de snelheid van het schip. Hij moest dan veel eerder de *cut* geven, wanneer de kist nog op verdere afstand van de *ramp* * was dan normaal. Het werd een "*Blue water cut*" * genoemd. Dit werd door sommige LSO's *als wat moeilijker ervaren. De meeste bolters kwamen onder deze weersomstandigheden voor.

Een keer heb ik met Theo Jansen een bolter meegemaakt die twee van deze aspecten in zich had. Er stond weinig wind maar een flinke deining. Wij kregen de *cut* van de LSO. Wij zakten snel, maar het schip kwam met een golf weer ook snel omhoog. Wij misten de kabels, vlak daar voorbij raakten wij het dek met zo'n dreun dat wij direct weer vlogen. Theo hoefde alleen maar gas te geven en wij vlogen door. Nadat wij geland waren vroeg de ziekenboeg zich af of wij nog klachten hadden. Nou nee. De kist werd gecheckt, de banden vervangen.

*De Sikorsky S-58. Wanneer wij startten of landden op het vliegdekschip, hingen zij in de lucht om bij calamiteiten direct tot actie over te kunnen gaan.*

## 6.10 Barcelona

Zoals alle schepen deden wij met de Karel Doorman ook enkele havens aan. Wij zaten bij Smaldeel V met vele schepen, zodat wij meestal niet met zijn allen in dezelfde haven lagen. Een van deze havens met de Dikke Boot was Barcelona. Een volgens onze cultureel geïnteresseerde collega's een prachtige, volgens anderen vooral een gezellige stad. Mijn vaste maat Joep en ik behoorden tot de laatste categorie. 's Avonds besloten wij om eens lekker de wal op te gaan. Wij waren korporaal met kraag, vlak daarna vervangen door het OC uniform met stropdas.

Wij gingen aan wal en op zoek naar gezellige kroegen, met of zonder ontucht en smeerpijperij. In het haven gebied vonden al snel een uitspanning die voldeed aan ons idee. Het was een tent gelegen in een smal straatje met openslaande deuren aan de straatkant. Er klonk heerlijke muziek en het zag er binnen hartstikke gezellig uit. Wij gingen naar binnen. Bij het binnen komen ontwaarde ik een figuur die in zijn eigen kots op de grond lag. Bij nadere informatie bleek dat het om een Engelse zeeman ging. Mijn sociale inslag kwam boven en ik zette hem overeind. Als dank gaf hij mij een dreun. Ik vond dit zo ondankbaar dat ik hem, gedeeltelijk ook uit reactie, er ook een gaf. Hij keerde terug naar zijn rustplaats. Toen hij weer ging liggen, keek ik even naar buiten. Ik keek recht in de ogen van twee Guardia Civil met hun harde petjes. Hun ogen waren gevuld met machtwellust.

In een kort moment evalueerde ik mijn kansen. Er uit lullen ging niet, zeker niet in het Spaans. Er bleef niets anders over, ontsnappen! Ik deed mijn stormbandje om en trok in een willekeurige richting aan mijn knieën. Joep bleef verbaasd achter. Tijdens mijn ontsnapping ontwikkelde ik een voor mij ongekende snelheid, mede veroorzaakt door de moordlust van mijn achtervolgers. Zij hadden hoge laarzen aan, net als de Waffen SS, beslagen met een soort hoefijzers. Ik hoorde hun hoef geroffel vlak achter mij. Soms haalden zij mij een beetje in en probeerden mij met hun lange wapenstokken de hersens in te slaan. Hierdoor verloren zij echter

een beetje hun evenwicht. Ik hoorde hun hoeven over de kasseien glijden en de knuppels achter mijn hoofd zoeven. Dit waren pure pogingen om mij *knock out* te slaan. Ik kreeg een soort van angst over mij die mij een ongekende kracht gaf om te overleven. Dit gaf mij vleugels. Ik kende geen vermoeidheid en rende door allerlei smalle straatjes zonder te weten waar ik uit zou komen.

Opeens rende ik een straatje uit en als in een film met *happy ending* zag ik de Karel Doorman recht voor mij liggen. Ik rende de valreep op zonder te groeten voor de vlag, het was toch donker. Met grote spoed passeerde ik ook de wacht, dit om herkenning en moeilijke vragen te voorkomen. Zij bleven, net als Joep in de kroeg, verbaasd achter. Ik spoedde mij door het labyrint van het schip naar ons verblijf 1G10-82.* Daar aangekomen, kleedde ik mij snel uit en dook onder de wol. Niemand zou mij kunnen vinden. Alleen Joep.

## 6.11 Sint Nicolaas

Wij deden ook onder andere de Canarische Eilanden aan waar wij op beide hoofd eilanden het Carnaval mee maakten. Gezien de lage prijs van de consumpties en de feestelijke omstandigheden, waren wij na enige dagen aardig vermoeid en was het beter voor onze algehele conditie, weer naar zee te gaan. Dit gebeurde dan ook. Wij vingen weer aan met ons operationele leven. Het was toen normaal dat op zee, buiten de werk- en wachturen, werd gedronken. Wij waren met veel korporaals van alle denkbare dienstvakken. Toch, misschien dat het kwam door het teamwork, waren er bijna geen aparte groepjes.

Het verblijf was niet al te groot en het plafond, zoals op elk dek, erg laag. Soms in het weekend wanneer er niet gevlogen werd of als wij binnen lagen was het verblijf druk bezet. Bijna iedereen van ons in die tijd rookte. Meestal zware Van Nelle. Wanneer iemand biertje uit een glas dronk, was het schuim binnen vijf minuten bruin van de teer. Wij waren dit voor door uit het blikje of flesje te drinken.

Op een december avond vierden wij de verjaardag van de Goed Heiligman. Sint Nicolaas is Sgt. Cor Zwartewaalsloot. De Amerikanen noemden hem C Fourteen. Zijn naam kon niemand van hen uitspreken. Hij was een tijd in Jacksonville geplaatst. De Sint had al bezoeken afgelegd bij de Officieren en Onder Officieren. Hier was hij ongetwijfeld beloond voor zijn aanwezigheid. Vermoedelijk door het aangeboden krijgen van spiritualiën. Hierdoor was hij waarschijnlijk iets overmoedig geworden. Bij zijn bezoek aan het korporaalsverblijf, door de waterdichte deur, wilde hij een zwierige entree maken. Hij maakte een soort van sportieve sprong over de onderkant van deze deur. Hij vergat echter de bovenkant. Misschien was hem zijn zicht daar op ook lichtelijk ontnomen door zijn Mijter die iets voorover helde. Er was een geluid alsof iemand met een bijl een zachte klap op een stuk hout gaf. Hij kwam met volle vaart tegen de bovenrand van de deur, alsof hij die weg wilde koppen. Onze Sint verdween weer ruggelings uit ons gezichtsveld. De KPL ziekenpa Kievit was ook in het verblijf en schoot te hulp. De Sint was lichtelijk verbaasd en had, buiten in zijn neus, ook een aardige snee in zijn voorhoofd.

Na een intensieve behandeling in de ziekenboeg waar met zwaluwstaartjes de snee in zijn hoofd werd dicht geplakt, keerde hij onder luid gejuich terug in het verblijf. Hij nam een biertje. Hij nodigde enkele korporaals uit op zijn schoot om voor straf een liedje te zingen. Dit omdat zij stout waren geweest. Ik was er ook bij. Ik heb toen Sinterklaas Kapoentje gezongen. Hierna kreeg ik om het goed te maken een Ep'tje van de Karel Doorman Mars en een pakje zware Van Nelle. OS&O * had het goed met ons voor. Hierna vertrok Sint Nicolaas, licht gebogen, naar de manschappen. Met of zonder een al of niet aanwezige lichte hoofdpijn. Het leek mij alsof hij kleiner geworden was.

## 6.12 Brand op Hr. Ms. Karel Doorman

Al oefenend keerden wij terug op onze schreden terug naar Den Helder voor een periode waarin wij gingen vliegen vanaf Valkenburg. De Karel Doorman lag dan in Den Helder. Op 15 maart 1968 vlogen wij af. Wij waren nummer twee in de rij, maar bakboord motor startte niet op. De volgende na ons ging dus enz. Op een gegeven moment waren alle kisten *airborne*, maar hij pikte nog steeds niet op. Het was de gewoonte dat wij voor dat wij gingen landen op Valkenburg even een pass maakten met de kisten in formatie.

Een practical joke hier over was: "Om de mariniers de tijd te geven om weg te komen bij de vrouwtjes." Begrijp mij goed, dit was echt een grap die de ronde deed. De motor bleef halsstarrig weigeren en na een kwartiertje vertrok de rest van de formatie richting Valkenburg. Het euvel, een benzine leiding die los was, werd een poosje later verholpen, en wij gingen er ook af. Wij wisten niet dat dit het laatste katapult schot van een Nederlandse kist zou zijn. Hier over later meer.

Na een paar dagen verlof vingen wij aan met onze werkzaamheden bij het squadron op het vliegkamp. Het eerste waar de equipage mee geconfronteerd werd, was dat de schipper van het vliegkamp ons *en bloc* bij de schipperswacht indeelde. Dat betekende dat wij om de 4 dagen schildwacht of iets dergelijks moesten lopen. Als wij sloften werden wij een keer niet ingedeeld, een zogenaamde "vrije prik". Op het kamp zaten 1500 man. Als iedereen de wacht zou lopen, kwamen wij misschien 1x per maand aan de beurt. Er waren echter figuren die een uitzondering hadden zoals:

1. De MLD kapel. Zij oefenden eenmaal in de week in het bespelen van de instrumenten. Wij hadden het idee dat zij zelfs een eigen Mars hadden: Vrij van wacht retteketet, Vrij van wacht, trom, trom, trom.
2. De sleutelpaaien. Zij gingen iets later naar huis omdat zij de diverse afdelingen afsloten en de sleutels moesten inleveren. Er waren ontelbare afdelingen, grote maar ook kleine.

Op een dag ging ik reclameren waarom ik nooit een vrije prik kreeg. De schipper vouwde een groot papier open waar de wacht indeling op stond. Hij zei: "Jij ziet hier dat jij al vele weken geen wacht hebt gelopen en die anderen wel. Zij hebben nu wel enkele vrije prikken verdiend". Tegen zo veel dommigheid kon ik niet op en ging terug naar het squadron. Hij wist niet eens dat wij vele weken van huis waren geweest. Voor de rest was het op het squadron hartstikke gezellig. Wij vlogen wat en oefenden wat. Al met al een fijne tijd. Vooral wanneer jij pas thuis was.

Na een bepaalde periode was het weer tijd om met onze Dikke Boot op trip te gaan. Ik had er echt zin in. Wij hadden toch een speciale band met dat schip en het andere leven daar aan boord. Op de dag van "op vliegen" zat ik 's morgens thuis aan het ontbijt met moeders. Ik had mijn vliegpak al aan om zo weinig mogelijk kleding mee te hoeven nemen. De Stoef had weinig bergruimte en de meeste bagage zat al in een plunjezak op de Karel Doorman. Opeens werd onze aandacht getrokken door het nieuws. Wij hoorden dat in de machine kamer van Hr. Ms. Karel Doorman een grote brand had gewoed. Wat de gevolgen waren werd niet gezegd. Ik belde op naar het squadron daar wist men ook niets meer dan ik, maar wij gingen in principe nog steeds weg. Toen ik daar aankwam, heerste er verwarring. Wel weg, niet weg. Wie het wist mocht het zeggen. In de loop van de dag werd duidelijk dat ons vertrek niet door ging. Wij zijn ook nooit meer op gevlogen. Dit was een einde van een tijdperk van mijn leven waarin ik veel heb genoten. Er zouden er nog velen volgen

*Brand op de Doorman. Het einde van een avontuur.*

## 6.13 VSQ-4 na de Hr. Ms. Karel Doorman

Het duurde even voor dat wij op het squadron te boven waren, maar al snel gingen wij weer aan de bak. Het smaldeel ging toch op reis en wij oefenden zoveel mogelijk met hen, maar dan vanaf bases aan de wal. Zoals RAF St. Mawgan in Cornwall, Lann Bihoué in Bretagne, Montijo nabij Lissabon, Gibraltar en Fontana Rossa op Sicilië.

Al deze vliegvelden hadden hun charme. Niet de startbanen natuurlijk, maar de accommodatie, manier van leven op de basis en natuurlijk niet te vergeten het leven buiten de poort. St. Mawgan was gelegen in een prachtig gebied in Cornwall. Vlak bij de zee en een typisch Engels heuvel landschap met smalle weggetjes omgeven door hoge hagen. De stad nabij was New Quay. Een toeristisch oord met alle geneugten van het uitgaansleven. Het stond, en staat nog steeds bekend om zijn goede klimaat. Ook werden en worden er wereld kampioenschappen surfen gehouden.

Wij maakten eigenlijk alleen gebruik van de geneugten. Alleen de lauwe, dooie glazen bier waren minder. Wij noemden het uilezeik. Later in de jaren werd ook koeling en koolzuur ontdekt in Engeland. Daar voor moesten wij het echter met die vogel plas doen. Na enige glazen hadden wij het niet meer door en ging het zelfs smaken.

Een groot operationeel nadeel was dat de wolken soms zo laag zaten dat wij hen bijna rond de landingslichten zagen kronkelen. Wij zaten er meestal in de herfst of in het winter seizoen. De toeristen waren dan al lang naar huis. Het regende harder dan in Nederland. Op Lann Bihoué bleven wij op de basis. De geneugten in de stad Lorient waren te duur voor ons. Echter was het eten op de basis anders maar ook veel beter dan wij gewend waren. Dit vooral door de gratis wijn die er onbeperkt bij gedronken kon worden. Ook bestond het eten uit enkele gangen. Toen wij de eerste keer knapperig stokbrood met allerlei beleg als eerste gang kregen, vielen wij er op aan. Een

vliegtuigmaker was iets te gulzig. Hij nam een hap van een stokbrood. Er brak een stuk van de korst af zo scherp als een mes en drong zijn gehemelte binnen. Het moest gehecht worden. Dit heb ik gehoord, ik was er niet bij.

De basis Montijo in Portugal was gelegen aan te Taag tegen over Lissabon. Op bepaalde tijd voer een bootje van de basis naar de overkant en later weer terug. Wanneer wij vrij waren, maakten wij er veel gebruik van. Wanneer het smaldeel binnen lag, waren wij ook vrij, dus hadden dan tijd om te stappen. Er was een gebied, in de buurt van de haven, waar het zeer gezellig was. Wij noemden het de "Blikken buurt". Er was een super bar met de naam Texas Bar. Ook de Scandinavian Bar was erg gezellig. Er zaten wel verdachte vrouwen, maar zij waren nooit opdringerig, zodat wij gewoon lekker onze gang kon gaan.

Op een avond waren wij op pad en tijdens het lopen kreeg ik buik kramp. Wij waren dicht bij de Texas Bar. Het toilet van de mannen was bezet. Het damestoilet kon alleen geopend worden met een sleutel. Deze was echter in het bezit van de kapper, welke een kleine salon had bij de ingang van de bar. Ik vroeg hem deze. Hij zag de wanhopige blik in mijn ogen en gaf hem bij hoge uitzondering. Ik werd bevrijd van mijn ellende. Wat kan een mens van iets eenvoudigs gelukkig zijn. Ik was echter niet op de hoogte dat er, anders dan bij ons, geen papier in het toilet gedeponeerd mocht worden. Hier had ik mij dus niet aan gehouden. Toen ik doortrok, hoorde ik enge, borrelende geluiden uit de pot komen en zag de waterspiegel stijgen. Het begon over de rand te komen en ik vreesde het ergste. Ik haastte mij naar buiten en legde snel de sleutel in de salon. Niet veel tijd later zag ik consternatie bij de Texas Bar. Op de terugweg met het bootje stond ik met meerdere collega's ook op de brug.

Op de Taag voeren veel onverlichte vrachtscheepjes met zeil. Deze waren bijna altijd onverlicht. De kapitein draaide daarom af en toe rond met een zoeklicht. Tijdens een van deze zwaaien zag ik in een flits een zeilschip dichtbij recht voor ons. Niemand anders had het gezien, maar dit kon ik mij toch niet verbeeld hebben. Ik reageerde door te roepen: "*Barco*! *Barco*!". Misschien niet het juiste woord voor zeilboot in het Portugees. De kapitein keek mij tenminste verbaasd aan. Ik had de koers van het schip gezien en begon aan het stuurwiel te trekken om achterlangs te gaan. Hij schrok zich rot en draaide het zoeklicht recht voor uit. Daar was zij, een prachtig vracht zeilschip. Hij stuurde nog meer naar stuurboord en wij ontweken het schip op een korte afstand achterlangs. Dit speelde zich af in een zeer korte tijd. Ik moest weer denken aan de tijd dat ik langs de sloten liep en elk ding zag wat afweek. Nu zelfs met een bakkie op.

## 6.14 Fontana Rossa

Ook een van deze detacheringen om het smaldeel te ondersteunen was vanaf Fontana Rossa, een vliegveld gelegen vak bij Catania op Sicilië. Niet te verwarren met een bekende nachtclub in Amsterdam. Squadron 320 zat op Sigonella, een Amerikaanse basis ook op Sicilië dicht in de buurt. Tijdens een detachering van Stoefs daar voor, werd een zware storm verwacht. Uit voorzorg werden deze in een hangaar geplaatst. Deze stortte echter in elkaar waarbij enkele Stoefs gedeeltelijk geplet werden. Toen wij er waren lagen er nog enkele onder de hangaar. Een raar gezicht.

Wij kregen een zeer minieme dag toelage en in Catania viel er ook helemaal niets te beleven. Wij vermaakten ons in onze vrije tijd meestal op het strand. Ik ging vissen en wij hielden ons bezig met het verzamelen van ruim aanwezig hout en stookten enorme vuren. Het was tegen de winter, dus te koud om te zwemmen. De vuren waren zo groot, dat wij wanneer wij 's avonds kwamen landen, deze al heel ver weg, voor de landingslichten zagen.

Op een dag waren wij weer aan het pyromanen. Op een gegeven kwam er een zeer lastige hond tussen de rieten windschermen uit het strand op en begon onafgebroken naar ons te blaffen. Wij werden het zat en smeten een stuk hout naar hem. Hij verwijderde zich tot net buiten schootsafstand en zette zijn irritante geblaf voort. Ik pakte mijn zee hengel waaraan een fors stuk lood zat en gooide dit in zijn richting. Duidelijk niet om hem te raken. Dat gebeurde ook niet. Het lood sloeg op korte afstand voor hem in het zand. Dit maakte duidelijk indruk. Hij verdween piepend van schrik tussen de windschermen. Grote hilariteit. Het duurde even, toen kwam er een standaard Siciliaan tussen de schermen tevoorschijn gewapend met een enorme schrootbuks. Een jacht geweer met een kaliber waar mee men door een olifant heen kon schieten. Hij had, denk ik, alles gezien en dacht blijkbaar dat ik zijn hond had geraakt.

Zwijgend kwam hij tegen over mij staan met dat enorme kanon op mijn edele delen gericht. Ik probeerde nog met van angst overslaande stem hem in het Engels aan het verstand te brengen dat het niet zo was, maar ik had het net zo goed in het Nederlands kunnen doen. Hij verstond er geen letter van en bleef, zeer dreigend, stilzwijgend naar mij kijken. Ook het kanon bleef in mijn richting wijzen. Het verschil tussen een levend mens en een hoop soepvlees lag aan de stand van zijn rechter wijsvinger. Het was doodstil. Iedereen van de aanwezigen, zoals Kees Luk en nog meer maten stonden. Ook stokstijf. Na een, voor mij althans, zeer lange tijd draaide hij zich zonder wat te zeggen om en verdween tussen de rietschermen. Ik heb mijn kop op die plek niet meer laten zien.

## 6.15 Montijo en Gibraltar

Belevenissen op een detachering op Montijo Lissabon en Gibraltar. De verkeersleiding op Montijo gebruikte onder normale omstandigheden hun Portugese taal. Toen wij daar gedetacheerd waren, was er een speciale, Engels sprekende Ground Controlled Approach controleur. Een landing begeleid door radar op de grond. Dit voor de niet-luchtvarenden onder ons.

Op een avond kwamen wij landen na een oefening met het smaldeel. Wij kregen contact met het veld en worden op een gegeven moment naar een andere frequentie gestuurd om een GCA te maken, zo geschiedde. De controller zag ons op de radar en zei: "*Turn outbound two seven zero and call me five thousand miles out*". Dit leek ons erg ver en wij vroegen: "*Interrogative five zero zero zero miles*." * "*Affirmative*" * was het antwoord. Die 5000 mijl naar het westen vonden wij erg ver dus de vlieger, besloot een visuele nadering te maken. Het weer was niet best, de wolkenbasis zat laag. Op onze eigen radar vlogen wij richting Taag.

Wij gingen lager en lager en zaten op het laatst niet al te hoog meer boven het water. De wielen gingen uit dus de radar moest af. De radar antenne van een Stoef zat in een soort radome die bij de landing ingetrokken werd. Dan moest de radar natuurlijk af. Ik zat gespannen naar buiten te kijken. Het was onwerkelijk, in de wolken flarden zag ik dichtbij Jezus voorbij flitsen, het beeld wat bij de ingang van de Taag op de rotsen staat. Hij deed mij denken aan de LSO op de Karel Doorman, Hij stond ook met zijn armen wijd, alleen geen bats. Die 5000 miles out was veiliger geweest. Jezus was best hoog. Toen ik later vanaf het veld naar het beeld keek, zag ik aan de andere kant een hoge rots.

Wij oefenden ook vanuit Gibraltar. Een soort heel groot vliegkamp schip. De baan was aan beide zijden voor een gedeelte in het water gelegen. De mogelijkheden voor geneugten waren ook hier ruim aanwezig. Het enige nadeel van de accommodatie was dat wij in dezelfde barak vertoefden als de "Black Watch": een soort Schotse mariniers, maar dan erger. Elke morgen om 05.00 uur begonnen zij met exercitie onder leiding van een sergeant met de zelfde grote mond als de Sergeant Major uit de serie "O moeder wat is het heet". Nadat wij hen met een tiental rollen WC

papier hadden bekogeld, verlegden zij hun wandel gebied. Zwaar gekrenkt, maar als echte Britten, geen commentaar.

De vlieg operaties vanuit Gibraltar waren voor wat betreft het operationele gedeelte niet anders dan normaal. Het weer kon voor de landing echter soms erg lastig zijn. Het zicht was bijna altijd goed, daar lag het niet aan. Maar iedereen kent de Rots. Die stond op een niet al te verre afstand van de startbaan. Als de wind verkeerd stond, wat bijna altijd zo was, en uit de algemene richting van hem kwam, was er een hele rare turbulente wind bij nadering.

Ik was geen vlieger maar ik maakte wel mee dat de landing moeizamer verliep dan normaal. Ik stap even vooruit in de tijd. Wij waren met bemanning 15 met een Orion gedetacheerd op Gibraltar. George Bornheim had onze kist net zonder problemen neergezet. Wij stonden te wachten met ons busje, bij de toren om naar de accommodatie te gaan. Over de startbaan van Gibraltar liep de weg naar Spanje. Als er een start of landing plaats vond, werd deze door slagbomen afgesloten. Doordat wij aan de verkeerde kant van de baan stonden, waren wij verplicht om de landing van een Nimrod gade te slaan.

Ik had van de vliegers gehoord, op een bepaalde afstand voor de baan is er een daalwind en vlak voor de baan een stijgwind. Hoe het ook mag heten, eerst gaat iemand omlaag en daarna omhoog. De eerste keer maakte de Nimrod een nadering. Hij kreeg de daalwind en gaf gas hierdoor steeg hij, maar hij kwam in de stijgwind met te veel vermogen, kwam veel te hoog op *finals* en startte door. Dit gebeurde nog twee keer. Bij de laatste poging gebeurde bijna hetzelfde. Alleen hij startte deze keer niet door maar zette hem vlak voor ons op de baan. Hij had heel weinig baan over en ging vol in de remmen. Met als gevolg dat er met grote rookwolken veel banden onderuit klapten. Vlak voor het water kwam hij schuin op de baan tot stilstand. De garage van de brandweer was naast ons. De mannen hadden het Spaans benauwd in hun dikke pakken. Zij hadden de bovenkant daar van naar beneden. Het was een koddig gezicht om hen daarmee te zien worstelen toen zij er op af gingen. Er is een verhaal dat de verkeersleiding ooit tegen een kist, die ook zo aan het kloten was, had gezegd: "*If you don't come down this time, I'll shoot you down*". In de wandelgangen ging het om een Nederlandse Atlantic. Maar ik waag dit te betwijfelen.

## 6.16 Ongeluk Hr. Ms. De Zeven Provinciën nabij Sicilië

Ik kom nog even terug op onze detachering op Sicilië. Wij vertoefden natuurlijk niet altijd op het strand. Er werd behoorlijk veel gevlogen om te oefenen met het smaldeel. Op een van deze vluchten bevonden zij zich dit noord van Sicilië. Het waaide op de basis hard tot zeer hard. Wij konden echter starten en gingen richting oefen gebied. Aangekomen bij onze varende collega's, zagen wij beneden ons geen schuimkoppen, maar alleen maar schuim. De schepen hadden het heel hard te verduren. Het opsporen van een onderzeeboot was, onder deze weersomstandigheden, onmogelijk. Wij werden dan ook bedankt en gingen terug naar basis.

Wij namen de kortste weg, door Straat Messina. Op een zeker moment kwamen wij aan de lijzijde van de Etna te zitten. Daar de storm van de andere kant kwam, kwamen wij in een ongelooflijke turbulentie te verkeren. Strak ingestript gingen wij door deze draaikolkende lucht. Eenmaal voorbij de Etna werd het rustiger en wij landden zonder moeilijkheden. Enige tijd na de landing vernamen wij dat de eerste officier en de chef der equipage van Hr. Ms. De Zeven Provinciën over boord waren geslagen en waren omgekomen. Zij werden naar ons vliegveld gebracht. Wij hebben toen met ons squadron bij hun wacht gelopen. Dit was een droevig moment tijdens onze detachering op Sicilië.

## 6.17 Houdt de dief!

Wij sliepen in een kleine slaapzaal met veel mensen. Op stapel bedden. Wij hadden geen kastjes. Daarom hing onze kleding aan deze bedden. Er werd al een tijdje gestolen. Op de avond voor dat wij naar huis gingen, kon ik niet in slaap komen. Ik lag al een tijdje wakker toen ik in het donker een figuur de slaapzaal op zag komen. Hij begon bij het eerste het beste bed in de kleding te rommelen. Ik had door dat hij aan het jatten was. Ik liet hem zijn gang gaan tot hij halverwege de slaapzaal was. Toen sprong ik boven op hem. Het was een klein Italiaantje dat kraakte in mijn houdgreep. Hij gilde van schrik en begon zijn excuses aan te bieden. Ik liet hem echter niet los. De maten werden ook wakker en sloegen alarm. De officier van de wacht kwam de zaal op vergezeld van twee mannen gewapend met snelvuur apparaten. Het mannetje verstijfde. Ik had écht medelijden met hem. Maar ja, het kon niet meer teruggedraaid worden. Ik kende hem. Hij was vaak in ons gezelschap. Hij was een zeer arm miliciëntje die erg tegen ons op keek. Jammer dat het zo tussen ons moest aflopen.

Op de dag van ons vertrek werd ik samen met onze Detachements Commandant LTZ Kopp ontboden bij de basis commandant. Deze bood mij persoonlijk zijn excuses aan. Ik denk nog heel af en toe aan dat kleine ventje dat zo tegen ons op keek. Als ik had geweten dat hij het was had ik hem met kop en kont naar buiten gesmeten, maar niet aangegeven. Hoe zal het met hem afgelopen zijn, niet zo best denk ik. Arme donder.

## 6.18 Antenne

Het was, denk ik, rond 1970. Ter hoogte van de slagboom was in de jaren 70, een grote radar geplaatst. Hij stond op een soort betonnen gebouwtje met boven een platform met een omheining. Het was een LW 01-00. Een radar met grote afmetingen. Deze radar was op een gegeven moment toe aan een beurt. Of moest verdwijnen. De antenne moest naar Den Helder. Het

vervoer van deze antenne over de weg was kostbaar. De klus zou geklaard worden door VSQ7, toen uitgerust met Augusta Bell's.

Zoals ik al zei, de antenne stond vlak bij de slagboom. De voorbereidingen van alles waren een beetje uit gelopen. Het moment van hijsen viel bijna samen met vastwerken. Daar had zich al een relatief grote groep van belangstellenden gevormd. Men mocht er niet door. Velen waren toen nog op de fiets. Waaronder ik. De helikopter, bestuurd door Ronnie Wijnands, naderde en positioneerde zich boven het doel. Onder grote belangstelling werd de verbinding tussen de helikopter tot stand gebracht. Boven op het platform was sergeant Joop Poortermans samen met een vliegtuigmaker aanwezig om het aanhaken en nog meer dingen te regelen.

De algemene leiding had LTZ van Balen. Hij onderhield de verbinding door middel van een ouderwetse soort *walkie-talkie* * uit de Tweede Wereldoorlog. Dit ingenieuze apparaat begaf het echter al snel en er werd op visuele tekens over gegaan. Niemand had door dat de radio stuk was. Vandaar misschien dat men niet stopte. Mis communicatie alom. De koppeling tussen de helikopter en de antenne vond plaats door middel van een soort *sling* *. Deze werd aangebracht door vliegtuigmaker Jos Kievits, later Sergeant vlieger.

Toen de helikopter boven de antenne hing kwam deze er met een *skid* * in vast te zitten en begon te schommelen. De schrik sloeg om ieders hart. Gelukkig schoot hij weer los. Door dit geval en ook door de *downwash* * van de helikopter, was de antenne iets scheef komen te staan. Hierdoor kon een vliegtuigmaker de laatste bout en moer niet los krijgen. Joop dacht, als ik de heli iets laat stijgen, komt de antenne misschien weer recht en kunnen wij de bout los draaien.

Joop gaf een soort teken en de helikopter probeerde te stijgen. Ronnie, de vlieger, had begrepen dat hij kon hijsen dus hij gaf vol vermogen. De antenne ging wankelen, maar de helikopter begon voorover en achterover te duiken. De kabel werd gekapt. De heli wist zich uiteindelijk te herstellen en vloog van schrik direct terug naar VSQ7. De losgeschoten antenne intussen, begon een eigen leven te leiden. Het was een enorm gevaarte. Hij wankelde langzaam naar links. Joop P. rende naar rechts. Langzaam naar rechts, Joop naar links. Ook de vliegtuigmaker nam deel aan de dans. Zij hadden geluk dat de antenne langzaam wankelde zodat zij deze steeds net voor kon zijn.

Bij de ruim aanwezige toeschouwers ontstonden verschillende vormen van medeleven. Redt hij het wel of redt hij het niet (Joop). Voor het eerst dat hij hard loopt. Het welbekende leedvermaak bij de Marine. Maar in hun hart hoopten zij allemaal dat het goed afliep. De tonnen wegende antenne donderde uiteindelijk van het platform af en sloeg in de grond, *total loss* hoorde ik. Er was geen brandweer of iets anders aanwezig bij deze actie. Dit had heel erg af kunnen lopen wanneer de heli tussen de toeschouwers gecrasht was. Gelukkig konden wij onze stalen rossen ongedeerd bestijgen.

## 6.19 Sergeants Opleiding

Mijn plaatsing bij de MLD werd onderbroken door de sergeants opleiding in Amsterdam. Deze legde ik met goed gevolg af. Ook nam ik deel aan de welbekende palen cursus. Hierna werd ik in 1970 geplaatst op VSQ 320.

## 6.20 VSQ 320

Tijdens de periode van VSQ4 na de Karel Doorman, werd naarstig gezocht naar een vervanger

van de Stoef. Er waren verschillende opties. De belangrijkste waren de Brequet Atlantic en de P3 Orion. Het werd een politieke keuze, welke op de Atlantic uit kwam. Er vonden diverse overplaatsingen plaats. De meesten van VSQ-320 met de Neptune, werden geplaatst bij het weer in het leven geroepen VSQ-321 met de Atlantic.

*Neptune boven Katwijk.*

Ik en met mij de meesten van de Stoefs gingen naar de Neptunes. Het was even wennen, vooral het aantal uren dat de vluchten konden duren. Daar stond tegen over dat wij in het vliegtuig konden staan en lopen. Ook al moesten wij dat vaak gebogen doen. Ook het kruipen over de *beam* werd in het begin als een beetje vreemd gevonden.

Voor diegenen die de Neptune niet gekend hebben, leg ik even uit wat de *beam* was. De Neptune was een zogenaamde midden dekker. Dat wil zeggen dat de vleugel halverwege de romp geplaatst was. Deze vleugel liep in de romp door. Hierdoor was er, in hoogte, een relatief nauwe doorgang om van achter uit het vliegtuig naar voren te komen. Wij moester er op de buik over heen schuiven. Wat ik ook geweldig vond was de zogenaamde "neus". Vroeger, in Nieuw Guinea en een korte tijd er na, waren in de neus van de Neptune snelvuur kanonnen geplaatst. LTZ Moekerdano heeft daarmee zelfs een Indonesische Dakota neergeschoten. Gelukkig kon die *ditchen* * en allen overleefden het.

Terug in Nederland werden de P2s snel omgebouwd tot SP2H, met plastic neus en nieuwe apparatuur voor het vangen van onderzeeboten. Dit allemaal tijdens mijn tijd bij de Beech en de tijd daar voor. Het was allemaal een beetje anders, maar in principe voor ons makkelijker. In de Stoef deden wij alle taken die wij in deze kist hadden alleen. Nu waren wij met drie of vier Vliegtuig Onderzeeboot Bestrijders, zgn. VOBers. Al met al waren wij vrij snel los op ons nieuwe vliegtuig. Ik ging bij 320 een geweldige en avontuurlijke tijd tegemoet.

## 6.21 Peter

Soms gebeurden er tijdens de vluchten vanaf Valkenburg ook dingen die, volgens mij, het vermelden waard waren. Hier volgen er enkele.

Peter Bierdrager moest een *IF check* (checkvlucht op instrumenten) doen. Hij werd afgenomen door "Ome Kees" van Andel. Bij gebrek aan een simulator werd op de Neptune deze *check* uitgevoerd tijdens een actuele vlucht. Tijdens zo'n vlucht werd de bakboordzijde van de cockpit dichtgemaakt met een soort scherm, waardoor de gecheckte vlieger naar links en vooruit niet naar buiten kon kijken. Zo gebeurde. Ik was als uitkijk in de neus aangewezen, vooral gepinpoint op bakboord. Peter maakte een zogenaamde IF start op het kompas en wij klommen naar ons gebied. Ik nam plaats in de neus, schoof de stoel naar voren, nam de *mike* * in mijn hand was er klaar voor. Het zicht was perfect. Wij voerden diverse oefeningen uit die ik, als niet vlieger, deels wel en deels niet begreep. Steile bochten, stijg en daal circuits, single engine (op één van de twee motoren vliegen) en andere noodgevallen. Uit het commentaar van Ome Kees begreep ik dat Peter het er goed van afbracht.

Op een gegeven moment zei hij dan ook over de intercom: "Haal die dingen maar weg". Omdat hij dit over de intercom (ICS) deed, dacht ik dat hij het mij ook wilde laten weten. Ik schoof mijn stoel iets naar achteren en hing de *mike* in het daarvoor bestemde veertje. Dit lukt niet helemaal en hij viel op de grond. Hij lag een beetje lastig en ik had hem niet direct te pakken. Tijdens het bukken keek ik even naar buiten en mijn hart stond stil.

Precies recht voor ons en misschien 200 voet lager zag ik een Stoef op tegen koers. Wat heet tegenkoers, op de graad nauwkeurig. Wij daalden, hij klom. Peiling zonder verzeiling in alle aspecten. Voordat ik mijn *mike* te pakken had, was het moment er al. De Stoef scheerde onder ons door. Ik zag en hoorde hem onder ons door gaan en twee gehelmde vliegers. Het typische koffiemolen geluid van de *Wrights* * hoorde ik luid van zeer hoge naar zeer lage *Doppler* * gaan. Het was *close*! Ome Kees riep over de intercom: "Wat was dat!!!???" De cockpit had het ook gehoord. Dan moest het erg close geweest zijn. Met benepen stem en dichtgeknepen bilspleet antwoordde ik: "Er ging een Stoef onder ons door, meneer". Het bleef stil. Dit verbaasde me. Ik ging rechtop in mijn stoel zitten en wachtte op de dingen die komen gingen. Een pak op mijn kloten van Ome Kees lag in de lijn der verwachtingen. Niets. Na een paar "bonken" (starts en landingen waarbij het vliegtuig na een landing direct weer doorstart) en een *full stop* (uiteindelijke landing) liepen wij over het platform. Ik vermeed oog contact met Ome Kees. Het bleef echter stil en hij heeft het er nooit meer over gehad. Tijdens het lopen voelde ik iets op mijn linker schouder. Het was een heel klein wit engeltje. Zij lachte naar mij. Ik zou haar nog vaker ontmoeten.

## 6.22 *Homing* Don

Tijdens de lange tijd die ik diende bij 320 was er de Koude Oorlog. Gelukkig maar. Ik moet er nu nog niet aan denken dat hij heet zou zijn geworden. De enige toeristen op de boulevard van Katwijk zouden nu waarschijnlijk kakkerlakken zijn geweest. Het wantrouwen tussen Oost en West was toen erg groot. Voortdurend werd er afgeluisterd, gegluurd en geloerd om verrassingen voor te zijn. Ons Squadron 320 nam ook vaak deel aan deze activiteiten. Wij stonden bekend om onze foto's, vaak van zeer dichtbij genomen.

Op een dag kwam er een zgn. *green* binnen. Dat was een bericht met de opdracht dat een van onze eventuele toekomstige tegenstanders opgespoord en gefotografeerd moest worden. De

opdracht ging naar ons squadron. Er werd een bemanning samengesteld die dit ging uitvoeren. De vliegtuigcommandant was de eerste waarnemer (Tacco) *. Bij de briefing werd duidelijk dat het om een zgn. "Don" klasse ging. Een onderzeeboot moederschip dat deze stiekeme lieden voorzag van alle benodigdheden, zoals wapens, onderdelen en proviand, misschien ook wodka en kaviaar voor de kapitein. Het doel bevond zich, volgens intel, ten noordoosten van het kanaal en had een koers en vaart van zo'n 060 met 12.

*Don klasse.*

Goedgemutst gingen wij *airborne*. Het was mooi weer en beloofde een makkie te worden. Eenmaal aangekomen in ons gebied stond ons echter een verrassing te wachten. Er lag een zee, of grondmist halverwege de Noordzee. Deze mist deelde de Noordzee, als met een liniaal getrokken, in een gedeelte met meer dan 10 km. en een gedeelte met 0 km. zicht. Ons doel bevond zich in het laatste gedeelte. Goede raad was duur. De Tacco kwam echter met een briljant plan. Wij gingen op en neer houden in het goede gedeelte en plotten alle radarcontacten in de mist die verdacht waren, op het plotbord. Op doelen die de juiste koers en vaart hadden, gingen wij een *homing* (nadering) maken.

De Tacco nam zelf plaats achter de radar en gaf de doelen door, die door de tweede waarnemer op het plotbord werden verwerkt. Dit plotbord werd aangedreven door de navigatiecomputer ASA-13. Deze bevond zich in de *radar well* (ruimte onder in het vliegtuig met veel apparatuur) waar menig VOB-er onherstelbare gehoorsbeschadiging heeft opgelopen. Dit even terzijde.

De ASA-13 stuurde het plotbord aan waarop een lampje het vliegtuig was. Dit lampje werd voortbewogen door tandwieltjes en een soort V-snaartjes. Op het plotbord werd een plotpapier gelegd waarop de doelen met een potlood werden aangetekend. Op zich geen verkeerd systeem. Er was echter één maar. De ASA-13 was alleen enigszins nauwkeurig wanneer die zeer regelmatig werd opgelijnd. Bijvoorbeeld met een boei, een marker of een ander vast punt. Gebeurde dit niet, dan ging de computer zijn eigen weg. Alle, behalve de goede. Het plotbord volgde de computer trouw de verkeerde kant op. Na een tijdje liet de Tacco weten enkele doelen gevonden te hebben die aan de eisen voldeden.

Wij gingen in het schone gedeelte op dek zitten en maakten een *homing* op het eerste doel. Na een mijl of wat kwamen wij in de buurt en vele ogen priemen in de mist. *8 miles out, 4 miles out, 2 miles out, standby for on top, now, now, nooowww*!! Geen moer te zien. De vlieger trok op. Wij zaten direct boven de deken. Op het zelfde moment schoven vier grote palen bakboord langs. Gezien hun constructie waren het poten van een booreiland. Hun bovenkant stak boven de mist uit. De Tacco zag er van af om nog verdere doelen te onderzoeken. Hij besefte waarschijnlijk dat de

baten niet tegen de eventuele kosten opwogen. Ook een onverhoedse aanval op het Vaderland door ons doel, lag niet de lijn van verwachtingen van de vliegtuig commandant.

Na de landing liepen wij over het platform naar het squadron. Ik ging naast de Tacco lopen en fluisterde hem in zijn oor: "Goed dat ik die *homing* * niet heb gemaakt, dan hadden wij hier misschien niet gelopen". Hij hoorde mij niet, of deed alsof. Hij leek in gedachten. Hij was misschien bezig met een beter *airplan* * te bedenken. Een dat *homings* op een booreiland in de toekomst moest voorkomen. Ik liet mijzelf afzakken en dacht er het mijne van. Ik voelde wat op mijn linker schouder. Daar was zij weer.

## 6.23 Andoya

Tijdens de periode van de Koude Oorlog vlogen wij veel patrouilles vanuit Noorwegen. Er waren daar diverse vliegvelden waar wij vanuit opereerden. Onder andere Bödo, Örland en Andoya. Wij kregen dan opdracht om te zoeken naar toendertijd eventuele toekomstige vijanden. Deze bestonden uit oorlogsschepen, koopvaardijschepen en zgn. "Elints". Dit waren op vissersschepen lijkende vaartuigen met een ongelooflijk aantal grote en kleine antennes. Zij verzamelden alle elektronische gegevens die men maar kan bedenken. Heel af en toe werd ook een snuiverende of aan de oppervlakte varende onderzeeboot gevonden.

Spiedend, luisterend en met behulp van elektronische middelen werden deze lieden opgespoord.
Wanneer zo’n doel werd aangetroffen, werden o.a. ook foto's gemaakt. Wij deden dit wat dichterbij dan onze Amerikaanse vrienden. Hierdoor vielen onze plaatjes erg in de smaak bij de N.A.T.O. Aan de andere kant werd dit wat minder gewaardeerd. Wij merkten dit omdat wij op onze speciale ontvangers hoorden dat zij ons volgden met de vuurleidingsradars van hun luchtafweer. Een enkele maal werden zelfs de raketten in stelling gebracht. Dat ging trouwens razend snel. Soms werden vanaf de brug van deze schepen lichtkogels op ons afgeschoten. Dan bleven wij maar een stukje verder weg. Af en toe werden ook wij bespied door een vliegtuig, de zo bekende Bear. Die kwamen soms naast ons in formatie vliegen en wij fotografeerden elkaar. Na afloop werd vriendelijk gezwaaid en ieder ging zijns weegs.

Dat de wereld klein is werd bewezen toen ik, bij mijn huidige werkgever, de zwager van een collega ontmoette die vliegtuigbouwkundige was bij Tupolev. Gespecialiseerd in de Bear. Hij had ook zo'n ontmoeting met een Neptune meegemaakt.

In januari 1971 kregen wij een opdracht om een patrouille naar het noorden uit te voeren. De eerste dag vlogen wij van Valkenburg naar Andoya. De dag daarna moesten wij een patrouille vliegen en landen op Bödo.

Toen wij 's morgens ons naar het vliegtuig begaven, was het weer bar en boos. Er stond meer dan 40 knopen wind en de sneeuwvlokken vlogen, met dezelfde rot vaart, horizontaal door de lucht. De kist stond in de hangaar. Daardoor hoefden wij niet te ontijzen en was er niet *geprelut*. Bij strenge koude was het noodzakelijk te *preluten*. Met dit systeem kon er benzine in de motor olie worden gemengd. Dit gebeurde na de landing, vlak voor het afzetten van de motoren. Als dit niet werd gedaan, werd de olie erg dik waardoor de startmotor grote moeite had de propeller rond te krijgen bij het opstarten van de motor. Wanneer er benzine was gemengd en de motor opgestart, moest zo’n 15 minuten de motor langzaam warm draaien om de benzine te laten verdampen. Anders bestond brandgevaar. De eerste vlieger vroeg aan onze eerste meccano of het wel wijs was om de kist uit de hangaar te halen. Dit vanwege het weer. Na overleg werd besloten ondanks dit weer, toch te starten.

Andoya had een vrij smalle startbaan. Deze was eigenlijk bedoeld voor straaljagers, toen de NF-5, die in bunkertjes stonden. Sommige van onze collega's zijn daar achter gekomen. Die smalle baan dus. Wij lijnden op voor de *take-off*. De wind stond schuin op de baan, die ook glad was. Wij gingen er voor. Tijdens de start kreeg ik het gevoel dat wij naar bakboord begonnen op te schuiven. Ik zag daar de zee met grote schuimkoppen en hoopte dat wij daar niet zouden eindigen. Ik begon mijn billen en nog meer dingen onbewust samen te knijpen. Alleen een angst poepje had nog kunnen ontsnappen. Of dat heeft plaats gevonden weet ik niet te herinneren. Wij kwamen los en bleven, langer dan normaal, zeer laag vliegen. Dit zal de vlieger wel met opzet gedaan hebben. Na enige tijd gingen wij echter klimmen en kwam ik tot rust. Ik voelde me als bij een ontspanning na een yoga sessie. Dit was een spannende start!!

Maar er was er een die mij bijna een hartstilstand bezorgde. Wij moesten 's nacht een vlucht maken van Valkenburg. Met dezelfde vliegers. Het was hartstikke donker en stond erg veel wind. Ik zat tegen de *beam*, de doorlopende vleugel in de romp. Daar was een plaats voorzien van riemen, waar men bij start of landing kon plaatsnemen wanneer er niet genoeg stoelen waren, bijv. bij een grote bemanning. Er was geen aansluiting voor een koptelefoon. De conversatie over de intercom ontging je dan ook.

Om ingeval van een nood situatie ook mensen op de hoogte te brengen dat een noodlanding op zee of land er eventueel aan zat te komen, was op die *beam* was een *crash-bell* * geplaatst. Deze had zo veel decibellen dat iedereen, waar ook in het vliegtuig dat geluid kon horen. Mijn gehoorzintuigen bevonden zich op dat moment op ongeveer 1 m. afstand van dat kreng. Wij gingen *airborne* en kwamen in behoorlijke turbulentie terecht. Toen wij voorbij Wassenaar boven de duinen kwamen, werd het zelfs heftig. Op hetzelfde moment begon de bel luidkeels te rammelen. Ik dacht dat mijn laatste uurtje geslagen had. Lijken stijfheid sloeg toe. De kist bleef echter in de lucht en na een tijdje stopte dat lawaai. Achteraf bleek dat de vlieger bij het op selecteren van de wielen per ongeluk de *crash* bel had geactiveerd. De *cockpit* had het bij de start erg druk. Ook duurde het even voor zij het door hadden. Zij zaten ver van dat ding en met koptelefoon op. Verder verliep de vlucht goed.

*Bear, onze Russische collega's.*

# 7. OP DE HR. MS. UTRECHT

## 7.1 Curaçao

Na de sergeants opleiding volgde, soms na een tijdje, een vaarperiode van zo’n 18 maanden. Dit omdat, indien wij vlieg medisch afgekeurd zouden worden, direct naar de vloot konden worden overplaatst. Voor mijn vaar periode werd ik in 1973 geplaatst op de Hr.Ms. Utrecht, een B-jager. Hierop werd ik Chef Elektronische Oorlogs Voering (CEOV). Met dit geweldige schip gingen wij een term van 9 maanden in de West maken.

*Hr. Ms. Utrecht*

Ik was al snel gewend aan boord, ook met de bemanning en had het goed naar mijn zin. Tijdens ons verblijf in de West gingen wij met de Utrecht een rondreis door het Caribische gebied maken. Men kan zich iets ergers voorstellen. Bijna elk eiland van enige betekenis werd bezocht, zowel Boven als Benedenwinds. Er werd weinig elektronische oorlog gevoerd. Na het checken van de apparatuur verdween ik dan ook meestal snel naar de brug.

Daar was mijn maat, SGTSNRT Boes Bas in zijn element. Ik voelde mij daar ook niet onprettig. Af en toe werkte ik ook in de radio hut, maar mijn Chef, MJRTLG Jan Bouten had zo veel personeel, dat hij mij mijn pleziertocht best gunde. Hier kwam het wel op neer, voor mij was het bijna een cruise. Als bijbaan had ik het beheer over de bar van de Onderofficieren. Dit ook samen met mijn boezem collega Boes Bas. Boes was zijn bijnaam. De echte was Rob. Eens in de maand maakten wij restant. Tijdens één hiervan hielden wij drie flessen Bolsberrie bessenjenever over. Wij checkten het nog een keer, maar het bleef zo. "Wat doen wij hier aan?", vroeg Boes. "Haal jij ijsklontjes of ik?" antwoordde ik. Het was 13.30 toen wij dit besloten. Enkele uren later en drie flessen Bolsberrie minder, zaten wij rondom gelukkig met zeer rode lipjes op de bank in het verblijf. Onderzoekend gade geslagen door onze collega's. Wij besloten maar plat te gaan. Wij hebben nog een aardig tijdje last gehad van een beetje droge mond.

Er werd ook geoefend met de USS Spiegel Grove. Dat was een schip waar van het achterste gedeelte een soort droogdok was. Als zij het lieten zakken konden de landingsboten eruit varen. Ik heb nog een paar dagen mee gevaren. Het eten was prima, maar het verblijf lag droog. De Yankees

die bij ons aan boord zaten, zijn het verblijf bijna niet uit geweest. Recentelijk heb ik gelezen dat USS Spiegel Grove met een torpedo proef tot zinken is gebracht. Ik heb nog steeds een petje met "SG".
Wij voerden ook nog met USS Spiegel Grove een over de horizon landing uit. Er moest een landing op een soort strand worden gedaan. De schepen bleven zo ver uit de kust, dat zij vanaf de wal niet gezien konden worden. Ik zat bij de landingsdivisie en werd met nog enkele maten aangewezen om ons met een sloep tussen de schepen en de kust te positioneren. Daar aangekomen gingen we zachtjes op en neer houden. Wij zagen dus de schepen aan de ene, het strand aan de andere kant. Ik had contact met de schepen op de radio. De landingsvaartuigen gingen op weg en koersten op onze sloep af. Toen zij bij ons het land in zicht kregen gingen ze daar verder op af voor de landing.

*USS Spiegel Grove.*

Ik zat ook bij de demolitie ploeg. Wij moesten gevaarlijke dingen opruimen. Wij friemelden nergens aan maar beperkten ons tot het vernietigen daar van. Dat deden we met een soort Semtex achtige kneedbare springstof. Een keer oefenden we dit op Curacao op Noorpunt, vlak bij de vuil stortplaats. We zochten een geschikt rotsblok uit, deden er wat springstof onder, een lont er in, aansteken en BOEM!!! Ik gaf dit over de radio door aan het schip. Dit met een zogenaamde AN/GRI-9, een soort radio. Wij noemden hem de Angry Niner. Waarom weet ik niet. Het was een radio onafhankelijk van een batterij of stroom. Er was een driepoot bij met twee trappers. Het frame stond echter op zijn kop zodat er iemand met de hand de trappers moest rond draaien om stroom te maken. Wanneer er gezonden werd ging dat best zwaar.

Het opblazen van rotsblokken ging snel vervelen dus we zochten een alternatief. Dat vonden wij door lege cola blikjes gedeeltelijk met springstof te vullen, lontje er in en klaar voor de klap. Wij wierpen die blikjes vanaf de rotsen in zee waar zij onder water explodeerden. Hierdoor kwamen enkele vissen boven drijven. Verdoofd of dood dat weet ik niet. Direct daarna kwamen de haaien. Die zaten er genoeg bij de stortplaats. Zij kwamen zelfs met hun kop het water uit om de vissen van de kant te plukken. Dit gaf ik niet door aan het schip. Ook liep mijn vertrouwen in het bureau vlieg veiligheid op Valkenburg een deuk op. Daar hadden ze ons verteld dat we bij een eventuele waterlanding door haaien bedreigd zouden worden, we onder water hard BOE! moesten roepen. Dat zou hen op afstand houden.

## 7.2 Santo Domingo

Een van de eilanden die wij aandeden was Hispaniola. Wij bezochten daar de Dominicaanse Republiek. Hier volgt een avontuur wat ik daar heb meegemaakt in de hoofdstad Santo Domingo.

De dag voor wij daar aankwamen werd, onder andere op de dagelijkse orders, gewaarschuwd voor de criminele kant van deze stad. Er werd aangeraden om met niet minder dan vier man de wal op te gaan. Dat dit niet uit de lucht gegrepen was, bewezen twee hofmeesters die in de namiddag van de dag van aankomst, door gestript tot aan hun ondergoed aan boord terug te keren. Dit, ondanks de ernst van het feit, bracht hilariteit onder het wacht personeel aan de valreep te weeg.

Diezelfde avond besloten drie collega sergeanten en ik ook de wal te gaan verkennen. Na enige tijd lopen belandden wij in een oord van muziek, drank en vrouwen. Het was er erg gezellig en de tijd vloog. Omstreeks middernacht besloten mijn collega's naar boord terug te keren. Ik had het goed naar mijn zin en zei dat ik nog even bleef. Refererend naar het geval met de hofmeesters zetten zij druk op mij om mee te gaan. Ik deed het niet. Met een mompelend, dan bekijk jij het maar eigenwijze drol, verlieten zij mij. Na enige tijd werd het rustiger en ik besloot dit oord van ontucht en smeerpijperij ook de rug toe te keren.

Onderweg naar boord passeerde ik een huis waar vrolijke muziek uit klonk. Ik besloot aan te kloppen. Een enorme negroïde man opende de deur en vulde de gehele opening. Hij vroeg: "*What do you want*?" Ik vroeg hem of ik bij hun nog een *cuba libre* kon kopen. Hij liet mij binnen. Ik kwam in een vrij kleine, rokerige, kamer. Er zaten nog drie grote Mike Tyson figuren in deze ruimte. Een beeldschoon, nerveus gekleed meisje, voorzag hen van de geneugten. Het werd stil. Ik werd van top tot teen opgenomen. Ik voelde mij een beetje onzeker worden. Een van hen verbrak de stilte en vroeg: "*Are you American*?". Toen ik vertelde dat ik een Nederlander was brak het ijs en het meisje serveerde mij een *cuba*.

De mannen begonnen te vertellen waarom zij gevraagd hadden of ik een Amerikaan was. Amerika had voorheen met militair ingrijpen geholpen een opstand neer te slaan. Zij zaten toen aan de andere kant in het conflict. Mij vertelden zij hoeveel en op welke wijze zij Amerikanen hadden omgebracht. Zij hadden het over staalkabels over de weg, *booby traps* en nog meer van die gemene dingen. Één verhaal sprong er uit. Zij lagen in een hinderlaag bij een weg met er naast een droge sloot of greppel. Deze hadden zij ondermijnd met flink wat springstof. Op een gegeven moment naderen een twintig tal Amerikanen, als ganzen achter elkaar. Toen zij in de juiste positie waren openden de Tysons het vuur. Enkele soldaten sneuvelden, de rest dook in de greppel. Met een druk op de knop was het ook voor hen voorbij. Er werd flink gelachen na dit verhaal. Ik deed mee, met zelfbehoud in mijn achterhoofd.

Zij werden steeds luidruchtiger door de drank en ik denk ook door de drugs. Ik begon mij

ongemakkelijk te voelen en zei dat ik op een bepaalde tijd aan boord moest zijn. Zij legden mij gelukkig geen stro breed in de weg. Na twee *cuba*'s afgerekend te hebben voor 2 dollar, bracht de zelfde man mij naar de deur. Buiten was het doodstil en aarde donker. Ik moest nog even en trok mijn plan. Ik liep vlak langs de huizen en vermeed licht. Dit om te voorkomen dat zij mij op afstand zagen. Ook de schaars aanwezige straat verlichting probeerde ik zo veel mogelijk te vermijden.

Het plan werkte blijkbaar, want ik kwam na een tijdje veilig aan bij de pier waar de Utrecht lag. Toen ik vanaf de valreep zichtbaar werd, ontstond daar enige beroering. Toen ik daar aankwam stond er een ontvangst comité klaar. De gehele wacht, inclusief de officier van de wacht, de OOvPol en de schipper. Zij ontvingen mij met gemengde gevoelens. Deels opgelucht maar ook pissig. Zij vertelden mij dat zij net de commandant hadden willen wekken om hem op de hoogte te stellen van mijn vermissing. De officier van de wacht nam mij even apart en fluisterde mij in mijn oor wat een grote, onverantwoordelijke boerenlul ik eigenlijk wel was. Ik gaf hem groot gelijk en bood hem mijn excuses aan. De rust bij de wacht keerde weer en een ieder ging zijns weegs. Ik naar de zes mans hut achteruit waar ik snel in coma geraakte.

## 7.3 Jan Thiel

Wij lagen voor een stil lig periode op Parera met de Utrecht. Door het luie leventje aan boord waren sommigen, waar onder ik, in omvang toe genomen. Enkelen begonnen zelfs verschijnselen van een Maritiem peervormig figuur te vertonen. Om wat meer te bewegen gingen wij met vier collega's snorkelen. Ik had al een term in de West gemaakt en snorkelen was en is nog steeds mijn hobby. Ik probeerde hun de fijne kneepjes van het vak bij te brengen. Mijn collega's waren: SGTSNRT Bas (Boes), SGTVLKNST Swart (Blacky), SGTWEMNT Veldhuizen (Adje). Wij gingen snorkelen op Jan Thiel. Dit was toen der tijd een vervallen zwembad. Er was een duikplank waarbij het belangrijkste deel om de aanloop op te kunnen nemen ontbrak. Het was alleen een verroest geraamte. Ik vertel dit om de algemene toestand van het geheel aan te geven.

Het was er echter kei gezellig. Er was een uitspanning met een bar en de baai was fraai. Die bar was in een uitspanning uit lang vervlogen tijden. Een klein, één hoog gebouw in de zelfde stijl als de oude Curaçaose huizen. Dikke muren, kleine ramen. De uitbater was Henk, een blanke man die als MP naar Curaçao was gekomen in1947, na de overdracht in Indonesië waar hij gestationeerd was.

Er was nog een collega MP op het eiland, die leidde een soort bar/hotel bij Caracas Baai, nog van voor de tijd van Jan Thiel. Hij werd Jan Godverdomme genoemd. Dit omdat hij tijdens een gesprek menigmaal door middel van dit woord een verzoek tot verdoemenis deed. Henk was zelfs te lui om het daglicht aan te kijken. Hij wist dit te bewerkstelligen door zelden of nooit buiten te komen. Hij was toentertijd getrouwd met een Curaçaose vrouw. Daarbij kreeg hij een dochter. Die twee wisten pork chops en saté te fabriceren waar aan niemand op het eiland kon tippen. Henk was een norse, bijna chagrijnige man. Alleen wanneer wij knobbelen onder de beker met hem speelden, veranderde hij in een vriendelijke tapbaas. Met veel plezier maakte hij de flesjes bier voor ons open. Wanneer echter om een drankje werd verzocht wat meer handelingen nodig maakte, draaide hij zich om en begon met het bereiden daar van. God hoorde hem brommen. Wij ook trouwens. Soms dachten wij dat wij Jan hoorden praten.

Wij waren ondertussen aan gekomen op Jan Thiel en gingen ons voorbereiden op onze snorkeltocht. Hierna gingen wij te water en zwommen Jan Thiel baai uit in de richting van Caracas Baai.Wij zwommen in de nabijheid van de blauwe rand. Curaçao is een atol, een soort paddenstoel. Op een bepaalde afstand van de kust wordt het opeens kei en kei diep. Als men er overheen gaat

lijkt het, door gebrek aan referentie, of men vliegt. Sommigen krijgen zelfs hoogtevrees. Wij volgden de blauwe rand en genoten van het buitengewoon fraaie schouwspel.

Hoe dichter bij Caracas Baai, hoe dichter de rand bij de wal kwam te liggen. De walkant begon ondertussen uit een steile, met vervaarlijke koraal punten te bestaan. Hier aan wal gaan was volstrekt onmogelijk zonder jezelf ernstig te verwonden. Wij waren op een gegeven moment dicht bij Caracas baai en ik zei dat wij beter terug konden gaan. Ik zei ook dat vóór wij omdraaiden even de brillen moesten kuisen. Zo gezegd zo gedaan. Door mijn ervaring was ik sneller klaar met schoonmaken dan de rest.

Ik keek terug in de richting van Jan Thiel en zag een soort bruine schaduw langs de rand in onze richting komen. Ik herkende de prachtige, soepele beweging. De rest was nog even bezig. Na het naderbij komen van deze schaduw begon hij duidelijker te worden. Op het laatst zag ik haarscherp een grote hamerhaai in onze richting komen. Hij zwom ook de rand af. Adje bevond zich tussen mij en dat beest. Even kreeg ik de smerige gedachte om dit zo te houden tot CPA. (Closest Point of Approach). Direct schaamde ik mij diep over zoiets gemeens en bleef op mijn plek.

*Jan Thiel baai. Voordat we de haai tegen kwamen. Hier lachen we nog. Ik met Blacky en Boes.*

De mannen waren nog steeds aan het poetsen. De haai passeerde op zeer korte afstand. Ik trok mijn benen op omdat ik bang was dat ik hem zou raken. Hij zwom, zonder ons maar één blik waardig te keuren, vlak onder ons door. Al had ik toch het idee dat hij met zijn oogjes aan het eind van die platte kop naar mij keek. Adje had toch iets gemerkt en vroeg aan mij, wat was dat? Ik zei een haai, een kneiter. Boes en Blacky verstonden het niet helemaal. Zij reageerden verder niet, Adje had het echter goed verstaan. Hij reageerde door als een vinvis tot aan zijn bekkenbodem uit het water te komen. Hij probeerde, net als een wel bekende voorganger, over het water naar de kant te lopen. Dat lukte niet, maar hij was toch vast besloten om de wal op te gaan. Daar dat in dit geval dodelijker kon zijn dan die vis, nam ik hem in de houdgreep. Ik zag echt blinde paniek in zijn ogen. Gelukkig was ik sterker en ik wist hem met veel moeite tot andere gedachten te brengen.

Wij gingen terug richting Jan Thiel. Wij letten niet zo veel meer op het koraal. Toen wij terug waren, gingen wij snel naar de bar om bij te komen van de schrik. Wij zochten en vonden afleiding via een knobbel spel met Henk. Wij bestelden één Amsteltje en drie rum cola. Mompel, mompel, godver..... mompel.

## 7.4 Hr. MS. Utrecht na Curaçao

Wij hadden nog een schone tijd in de West, maar aan alles komt een eind. De detachering met de Hr. Ms. Utrecht als stationsschip in de West zat er op. Wij kregen een ontschepingsverlof. Hoe lang weet ik niet meer. Hierna werden wij opgewerkt en ingedeeld bij het smaldeel. Wij namen deel aan oefeningen die in 1 week meer van mij vergden dan de hele tijd in de West.

Er was op een gegeven moment een oefening, ergens in ten noorden van Schotland, waar wij ook aan mee deden. Ik was toen echt Chef Elektronische Oorlog Voering. Er werden veel EOV oefeningen gedraaid. Aangezien wij bij dit onderdeel aan boord met een klein clubje waren, liepen wij oorlogswacht, 6 uur op, 6 uur af.

Op een van die dagen lag ik daardoor overdag plat in de zes mans hut achteruit. Dit was een klein slaapverblijf gelegen in het uiterst achterste gedeelte van het schip. Ik moest dan door een klein deksel, mangat genoemd, om beneden bij mijn bedje te komen. Ik lag daar, onder de waterlijn, tussen beide schroeven. In het begin moest ik heel erg wennen aan deze herrie. Later, eenmaal gewend, wanneer kruisvaart werd gevaren en beide schroeven dezelfde omwentelingen maakten, wiegden zij mij na een tijdje soms zelfs in slaap. Wanneer er echter allerlei snelle koers en/of snelheid veranderingen plaats vonden, werd het een soort disco. Dezelfde decibellen, maar de muziek was minder, veel minder.

Ik lag dus onder zeil. Tijdens mijn dut werd brandstof over genomen uit de Britse tanker HMS Olna. Dit liep blijkbaar, tijdens mijn dromen, uit de hand. Mijn rust werd wreed verstoord door het ongekend te keer gaan van de schroeven. Hier over heen werd al snel het indringende noodsignaal "rood en blauw sluiten" gemoduleerd. Het leek alsof ik in de kop van enorme vibrator zat. Ik schrok mij echt het lazarus. Ik sprong mijn kooi uit en het enige waar ik aan dacht was te voorkomen daar stik alleen opgesloten te worden. Onder water, alleen en geen ontsnapping mogelijk. Net als de *Bismarck*. Ik ging dan ook met de snelheid van het geluid de hut uit en sprong op de sporten van het ontsnappingsluik. Halverwege daar op ging er een schok door het gehele schip. "Aanvaring!!" Mijn ontsnappingssnelheid, die van het geluid, werd die van het licht. Ik stond dan ook in *no time* op het achterdek. Achter mij werd het mangat gesloten. Ik ontwaarde een grote tanker stuurboord van ons. Deze zat volgens mij, ondanks slechts met MLD achtergrond, veel te dichtbij. Wij stonden, met meerderen, als aan de grond genageld naar dit gevaarte te kijken. De schepen gingen nog dichter naar elkaar toe. De Hr. Ms. Utrecht rolde over stuurboord, de HMS Olna helde over links. Er gebeurde iets wat ik eigenlijk nog steeds niet kan geloven. Het helikopter dek van de HMS Olna schoof over ons schip, het lag veel hoger. Het kan niet anders.

Een hogere macht heeft er toen voor gezorgd, dat dit dek precies, maar dan ook precies, tussen de beide schoorstenen en de LW radar kwam. Daar wij beiden nog dezelfde snelheid hadden, rolde het er ook weer tussen uit. Zonder ook maar iets te raken. Men moet er niet aan denken, 10 of 20 m. naar voren of naar achteren en zij had de bovenbouw geramd, waar veel mannen stonden en binnen zaten. Na dat de schepen uit elkaar waren gegaan, moest een ieder bijkomen van de schrik. Toen dit begon te werken, ontstond hilariteit op het achterdek. Ik stond namelijk als enig bemanningslid, in mijn onderbroek. Toen alles tot rust was gekomen, keek ik naar de grote, zwarte, LW antenne. Daar op zat een klein wit dingetje. Ik keek nog eens goed. Mijn elfje.

Ik herkende haar van eerdere ontmoetingen.

Wij verlieten het smaldeel. Het bakdek was enkele meters los gekomen van de romp. Ik kon zo in de verblijven kijken. Er werd een soort van nood reparatie gedaan en wij keerden terug naar Den Helder. Daar werd de schade door de werf met kunst- en vliegwerk gerepareerd, zodat wij de volgende dag weer terug konden keren naar het smaldeel. De bemanningsleden, waarvan de meesten in Den Helder of daar in de buurt woonden, konden een nachtje achter de gebreide broek. Zij die van verder kwamen, zoals ik, bleven aan boord en namen een, of meer, biertjes. Wij waren wel een beetje jaloers. Wij keerden terug naar het smaldeel en vervolgden onze oefeningen. Na afloop van deze grote oefening keerden wij trots terug in Den Helder. Gezien de vrij lange tijd van huis kreeg het gehele smaldeel twee vrije dagen. Behalve de Hr. Ms. Utrecht, want wij waren niet al die tijd onafgebroken van huis geweest. Wat een enorme puntpiel om dit te verzinnen.

Ondanks deze mindere ervaring, vond ik het toch een beetje jammer dat ik mijn schip moest verlaten. Bij het afscheid bij de commandant, begon deze met: "Jan ik wil je bedanken voor jouw inzet. " Ik kreeg een lichte *smile* op mijn gezicht en dacht aan Curaçao. Hij zag het en zei: "OK, Jan, laat ik het zo zeggen. Het was verdomde gezellig jou aan boord te hebben". Ik werd terug geplaatst op het Squadron 320. Dat vond ik zeker niet jammer.

# 8. TERUG BIJ DE MLD

## 8.1 Squadron 320 na Hr. Ms. Utrecht

Terug gekomen op het squadron in 1974 ging ik weer verder met het leventje als daar voor. Op trip naar diverse buitenlandse vliegvelden en oefenen met diverse vlooteenheden zoals het smaldeel en individuele onderzeeboten.

Ook werd de Opsporings Reddings Dienst (OSRD) wacht gelopen. Tijdens deze wacht waren wij toentertijd nog geconsigneerd op het vliegveld. Ik bracht tijdens zo'n wacht 's avonds meestal door met paling vangen. Soms en soms niet op legale wijze. Als wij moesten starten, werd geprobeerd de vogels op en nabij de baan te verjagen. Hoe dat in zijn werk ging volgt hierna. In de tijd van de turbines werd een vogel in de motor veel linker dan bv in de Neptune. Daar werd hij vermalen en tussen de cilinders gereed gemaakt voor consumptie. De schade aan het vliegtuig zelf was echter gelijk. Forse deuken en scheuren en nog meer droefenis. Maar de vogels waren daar als eersten, dus shit happens.

Op het vliegveld werden maatregelen getroffen om onze gevederde vrienden op afstand te houden. Diverse lieden reden rond op de startbaan om door middel van de meest verschrikkelijke geluiden uit speakers hun angst aan te jagen. Ik kreeg de indruk dat alleen de leeuweriken en andere schrikachtigen daar op reageerden. Een ander middel dat deze lieden gebruikten, waren lichtkogels die met een zeer luide knal explodeerden. Hierdoor wilden wel enkele wat grotere leden van het vogelkorps op de wieken gaan. Zij keerden meestal na korte tijd weer terug zodat snel na al deze acties gestart of geland moest worden. Het probleem met de vogels speelde zich echter niet alleen in de buurt van het vliegveld af. In ons water rijke landje krioelt het van deze mannen, of vrouwen.

Het was een stormachtige nacht. Ik had de OSRD wacht en sliep met de maten in een barak langs de Kampweg. Opeens verscheurde een afschuwelijk geluid onze nachtrust. Het was de OSRD bel aanwezig in de gang van de barak. Als jij hierdoor wakker werd gemaakt wist jij de eerste minuten echt niet waar jij was. Maar weer in slaap vallen was de eerste uren niet meer mogelijk. Wij werden opgehaald door de OSRD bus en gingen nog natrillend naar de briefing. Ik weet nog dat Cor Vennink en Theo Jansen de vliegers waren. De rest van de bemanning is in mijn hersens gewist door die bel. Wij moesten zoeken naar een binnenvaart schip, dat op het IJsselmeer op een krib was gelopen. Nog geen GSM toen, dus maar even checken. Wij gingen *airborne*. De storm was iets gaan liggen en wij gingen, niet al te hard schuddend richting doel.

Al snel waren wij ter plaatse en zagen een binnenvaartschip op een krib zitten. Gevonden dus. Het zag er allemaal niet gevaarlijk uit. Het leek mij niet logisch dat er toen op het IJsselmeer zich nog meer van deze situaties voordeden. Een hogere instantie aan boord dacht daar echter anders over, hij wilde de naam van het schip checken. Ik zat in de neus van de Neptune en er werd van mij verwacht, dat ik vanwege mijn scherpe blik de naam in één keer kon lezen. Aan de binnenkant van de neus stond: *Do not touch plastic nose in flight*. Was ik ook helemaal niet van plan.

Wij gingen op dek richting doel. Zo’n 20 m. daar voor lag een groot koppel kolganzen te schuilen voor de wind. Zij zagen ons aan komen en gingen vlak voor dat wij er waren op de wieken. Ik verstijfde, er kwamen tig van die dikke jongens op ons af. Het ging zo snel dat het gebeurd was voor dat het tot mij doordrong. Zij flitsten voorbij. Een dreun, het vliegtuig schokte en wij trokken op. Toen wij afgeleveld waren, gingen wij evalueren. Een van de ganzen had het raam van de *overhead hatch* van Cor beschadigd. Niet de cockpitruit maar de *hatch*. Hij had hem dus onder een

zeer kleine hoek geraakt. Er was een scheur ontstaan. Er vloog wat plastic rond in de cockpit waar door Cor licht gewond raakte aan het hoofd. Hij was kaal, normaal had hij een pet op, deze keer niet. Eigen schuld, dikke bult.

Wij gingen RTB (*Return to Base*). Ik verliet de neus met een raar gevoel. Wat zou er gebeurd zijn als die dikke jongen vol op de neus was gekomen. Na de landing ging de belangstelling uiteraard uit naar Cor. Die was dus niet overleden door bloed verlies. Ik begreep hierna een voorschrift bij de Franse collega's die Neptunes vlogen (24F). Onder de 1000 voet mocht de neus alleen bezet worden met helm, *visor* down. Toch niet zo dom die Fransen?

## 8.2 Stuff

Een van de taken van het Sqaudron 320 die erna mijn plaatsing op de Utrecht bij was gekomen, waren detacheringen van plusminus vier maanden op Curaçao. Onder andere voor OSRD, maar ook andere taken.

Het was weer een keer zo ver. Wij maakten een detachering naar Curaçao. Joep Weyers en ik zaten in deze bemanning. Joep en ik hadden, ook al eerder, een deal met een wat oudere dame die woonde in een soort oude dokterswoning op Otrabanda. Deze woning stamde nog uit de 19$^{e}$ eeuw. Zij was de schoonmoeder van Leen Kloose, bij vele maten van die tijd bekend. Het huis was gelegen boven op een heuvel dus altijd lekkere wind en uitzicht over Willemstad en de zee. In die tijd wisten de mannen wel waar zij hun huis moesten bouwen.

De deal was dat de dame naar haar dochter in Venezuela ging en wij op de honden pasten, Tarzan, een soort herder, en een hond die helemaal van het pad was. Deze laatste had voor het grootste gedeelte opgesloten gezeten in een donker slaapkamertje. Hij was nog nooit buiten geweest. Het gevolg was dat hij, wanneer wij er waren, in de tuin alleen maar snelle rondjes liep. Recht uit lopen kon hij niet. Echt zielig. Hij was ook extreem agressief. Ook Joep en ik konden geen contact met hem krijgen. Wij voerden hem door het hek.

*De hond Tarzan.*

Deze stee was voor ons strategisch gelegen. Op loop afstand van een hotel waar wij *happy hour* vierden en Fort Waakzaamheid, een voor ons erg dure bar, maar wel gezellig. In het Fort werkte een Curaçaose man achter de bar met de naam Wiwi. Wij konden niet stuk bij hem. Ik ga nu vertellen waarom.

Tijdens een detachering in Curaçao maakten wij regelmatig een vlucht naar St. Maarten. Deels om onze kunde van navigatie bij te houden, maar hoofdzakelijk om ons verbruik van rokertjes en drankjes financieel draaglijk te houden. Op St. Maarten was de prijs van dit, voor de gezondheid slechte spul, aanzienlijk lager. Had iets te maken met *tax* geloof ik. Wiwi was helemaal gek van die zwarte pakjes met gouden letters, ik dacht "John Player's Special", of zo iets. Wij namen die voor hem mee waardoor wij in plaats van tien, vier consumpties moesten afrekenen. Dit scheelde ons over een gehele detachering veel poen.

Wiwi blowde veel. Hij vroeg ons vaak of wij er ook een wilden opsteken. Wij weigerden dat om diverse redenen. Het boeide ons niet en indien wij betrapt zouden worden waren de gevolgen, ook bij de Marine, zeker in die tijd, ernstig. Wanneer wij naar huis gingen, gaf hij ons toch voor alle zekerheid twee stikkies mee. Wij hebben die nooit opgestoken maar deponeerden hen in een fruitschaal op tafel. Op een gegeven moment lagen er toch wel een aardig groot aantal in.

Op een avond kwamen wij na het stappen thuis en er bleek te zijn ingebroken. De koffers lagen geopend op bed, maar alle papieren en geld zat er nog in. Alleen uit mijn kort wit hadden zij mijn portemonneetje met mijn legitimatiebewijs en 200 Antil gejat. Wij hadden hen blijkbaar gestoord.

De volgende morgen ging Joep naar Hato. Ik bleef thuis om de politie op te vangen, die we ingelicht hadden. Zij kwamen en ik nodigde hen uit om plaats te nemen. Eén blanke en één donkere rechercheur. Ik zat aan de ene kant van de tafel en zij aan de andere. Zij begonnen met hun vragen. Het ging allemaal in gemoedelijke sfeer. Wij waren blij dat zij niet alles gestolen hadden. Ik schonk koffie in en wij keuvelden nog wat. Tot!!!!!!!! Ik zag opeens de fruitschaal die tussen ons in stond. Goed voor 10 jaar knijp in Funshi en einde carrière bij de KM. Het zweet brak mij aan alle kanten uit en ik kon niet meer normaal denken. Hier kon ik mij nooit meer uit lullen. Na, voor mij een eeuwigheid, hadden zij hun koffie op en namen vriendelijk afscheid. Voordat zij bij hun auto waren had ik de inhoud van de schaal al door de pot getrokken. Ik trilde over mijn hele lichaam. Ik belde Joep. Hij deed nonchalant. Hij wist de afloop, de flinke Tinus. Ik vraag mij nog steeds af of zij die dingen niet gezien hebben. Als dat wel zo was, ben ik hen eeuwig dankbaar.

Ook tijdens deze detachering maakte ik iets gevaarlijks mee zonder dat ik mij daar van bewust was. Vlak bij ons huis was een Portugees winkeltje waar allerlei kleine boodschappen konden worden gekocht. Joep had de wacht op Hato en ik ging wat van die boodschappen doen. Ik combineerde dit met het uitlaten van Tarzan, onze hond. Niet wetende dat hij een hekel aan donkere mensen had. Ik kwam in het winkeltje. Er waren nog enkele mensen voor mij waaronder een wat oudere Curaçaose man. Tarzan snuffelde wat hier en daar, ook aan de knie van deze man. Zonder enige waarschuwing zette hij keihard zijn tanden daar in. De man gaf een schreeuw en werd heel boos. Dat kon ik mij voorstellen. Ik bood duizend maal mijn excuses aan, maar hij werd alleen maar bozer. Ik zei hem dat ik met hem naar de dokter wilde en alles zou betalen. Hij luisterde niet eens. De Portugese winkelier ergerde zich er zichtbaar aan en zei opeens: "Toon hem uw militaire pet". Hij wist blijkbaar dat ik militair was. De man werd nog bozer en verliet scheldend de winkel.

Na mijn boodschappen betaald te hebben, ging ik naar ons huis. Ik hoorde er niets meer van. Een volgende keer gingen wij weer op detachering en kwamen ook weer in ons oude huis. De eigenaresse was er nog. Zij ging die zelfde dag nog naar haar dochter in Venezuela. Zij had nog

een vervolg op het voorgaande incident met Tarzan. Nadat de man de winkel had verlaten, had hij thuis een revolver op gehaald met respectabele afmetingen. Hij verkondigde luidkeels dat hij Tarzan en mij wel even naar de andere wereld zou helpen. Gelukkig voor mij deed hij dat eerste. De buren hadden daarom door wat hij van plan was. Volgens mevrouw had het grote moeite gekost om hem te overtuigen van zijn ongelijk. Zij wisten hem gelukkig ook zijn wapen te ontfutselen. Goed dat ik dat toen niet heb geweten. Het winkeltje heb ik daarna gemeden.

## 8.3 Transit Curaçao

Onze vluchten naar Curaçao verliepen over verschillende routes. De meesten over de Zuid. Via de Azoren, in het begin via Sal op de Kaap Verdische eilanden, later via Dakar in Senegal. Daar een dag rust en door naar Zuid Amerika. Eerst naar Suriname tot 1975, daarna naar Rochambeau, Frans Guyana en een enkele keer Belem, Brazilië. Van een van deze vliegvelden door naar Curaçao. In de zomer kon ook, afhankelijk van de weersomstandigheden, soms via de Azoren en Bermuda gevlogen worden. Een enkele maal is ook via de Noord gevlogen. Dat heb ik nooit meegemaakt. Voor vertrek werden de kisten goed na gevlogen. Zij waren tenslotte niet helemaal piep meer. De meeste vluchten vonden op het laatst plaats via de Azoren, Dakar en Rochambeau.

## 8.4 Valkenburg - Azoren - Bermuda - Curaçao

Het was 19 mei 1976, althans volgens mijn logboek. Wij waren bezig met de trip naar Curaçao onder leiding van LTZ1 Lex Busselaar. Wij hadden de vlucht Valkenburg - Lajes gehad. De volgende dag vertrokken wij naar Bermuda. Het was zomertijd en dan was een oversteek via deze route mogelijk. Meestal moest het via Lajes - Dakar - Zuid Amerika. Paramaribo in den beginne, maar na 1975 meestal Rochambeau en zelfs Belem in noord Brazilië.

Het was prachtig weer, ik nam plaats in de neus. Wij losten elkaar af bij de radio, radar en de neus. Wij vertrokken van Lajes in een westelijke richting. Dit om eventueel aardig uit te komen. De navigatie middelen waren niet veel beter dan vanaf Dakar, maar wij hadden geen rode driehoek. De verbindingen waren beter. Wij hadden contact met een Amerikaans militair HF radiostation "Mc Dill".

Wij hadden nog geen accommodatie op Bermuda besproken. Ik was er vast van overtuigd dat dit station op dit eiland zat, en vroeg hen dit even te regelen. Dat is goed zeiden zij, maar dat kon even duren. Zij zaten ergens midden in Amerika. Het leek hun een beter idee om dat met de verkeersleiding op Bermuda te doen. Ik zag het eiland Pica, als laatste visueel contact van de Azoren verdwijnen. Een zeer hoge vulkaan die boven zee uit stak, en nog steeds steekt nu ik dit schrijf, hoop ik. Wij sukkelden verder over de blauwe zee richting Bermuda. *No problem*.

Na enkele uren kwamen wij binnen misschien een paar honderd mijlen, of minder, in de buurt van onze bestemming. Het was weer mijn beurt in de neus. Ik verheugde mij op het ongetwijfeld aangename verblijf op Bermuda. Ik zat heerlijk een beetje dom voor mij uit te kijken. Opeens flitste er een zilveren koker met zwarte lettertjes vlak voor de neus en bakboord motor langs. Ik kon het type nummer niet lezen, maar het was een sonoboei *, 100% zeker. Hoe was dat in godsnaam mogelijk?

Veel later hoorde ik uit zeer betrouwbare bron, dat wij misschien over een niet al te klein patrouille gebied van een Russische onderzeeboot gevlogen waren. Toen in die tijd moesten die

jongens met die gevaarlijke projectielen dicht onder de Amerikaanse kust komen om te kunnen raken wat zij wilden. Boven ons waren onze Amerikaanse collega's denk ik bezig een patroontje te strooien. Wij landden veilig op MXKF ( Toen ICAO code voor vliegveld Bermuda) en namen er een.

## 8.5 Valkenburg - Curaçao via Dakar met de SP2H 204

Hier een verslagje van één van de vele ferry's naar Curaçao met de Neptune. Niet echt maar een klein beetje spannend. Tevens een compliment voor de cockpit.

Onze vertrek datum was 7 maart 1977. Wij konden na aankomst op het squadron echter weer naar huis. Er hing een zgn. ijs driehoek boven Valkenburg. Ik heb nog goed gekeken, maar ik zag nergens een driehoek of iets wat er op leek. Wel was het zo dat zelfs op het stuur van mijn fiets ijzel kwam te zitten bij voorwaartse snelheid. Men vertelde mij dat in het uiterste geval wij tijdens het taxiën al door ijsafzetting zouden neer storten.(grapje). Er viel dus niet te vliegen. Ook de dag er na waren de omstandigheden niet veranderd dus konden wij wederom naar huis.

Op 7 maart was het echter tussen de middag een paar uur boven nul en men besloot dat we op pad naar de Azoren gingen. Wij gingen *airborne* en kregen al snel tekenen van de aanwezigheid van ijs. Vele ogen waren gericht op de lampjes van de *de-icing* die aangaven of de *de-icing* van de vleugels werkte. Deze sloeg aan bij 140 knopen *. Door dat wij zwaar waren duurde het voor ons gevoel heel lang voor dat wij die snelheid bereikt hadden. Tot mijn grote opluchting, ik vermoed ook tot die van de anderen, gingen de lampjes aan. Wij hoopten dat het systeem het bleef doen. Soms viel het wel eens uit.

*Onze trouwe Neptune 204.*

Wij klommen langzaam en zaten eigenlijk direct in zware shit. Het was erg *bumpy* * en donker. De ijsbrokken die van de propellers af vlogen, sloegen met harde klappen tegen de romp. Wij bleken een behoorlijke tegen wind te hebben zodat wij maar langzaam opschoten. Vanwege al het ijs op de kist, vooral het staartgedeelte zat dik onder, kwamen wij maar net boven een luchtsnelheid van 155 knopen uit. Wij zaten in verdomd slecht weer en konden er niet boven uit. Om zo weinig mogelijk *trim* * te hebben, werden wij met koffers op pad door het vliegtuig gestuurd. Langzaam verplaatsten wij ons. Wanneer er werd gedacht dat wij een paar knopen harder gingen, kregen wij het commando "Stop!". Als het inderdaad hielp, moesten wij daar blijven en gaan zitten en maar bekijken waarop ons goed vast houden.

Veel later dan gepland passeerden wij Lands End en gingen richting Lajes. Wij verwachtten dat na enige tijd het weer zou verbeteren. Niets was minder waar. Wij kregen nog meer tegen wind en de turbulentie bleef hevig. Gelukkig was de ijsafzetting afgenomen en hield op een gegeven moment op. De grondsnelheid bleef echter zeer laag. Wij begonnen ons toch wel een beetje zorgen te maken. Wij moesten naar Lajes, een uitwijk zat er eigenlijk niet of bijna niet in. Na lange tijd kregen wij contact met Lajes. Zij hadden niet echt prettig nieuws. Het veld was gesloten en wij zouden moeten uitwijken naar Santa Maria. Maar dat haalden wij niet. Zij openden het veld tijdelijk voor ons voor een landingspoging.

Er stond een zware storm met uitschieters tot 80 knopen dwars. Zware regenval zorgde voor veel water op de *runway* * maar wij moesten wel. De *crosswind* * was 55 knopen, ver buiten de limieten. Op de bok zaten Theo Jansen en Gerrit Hommerson. Zij gingen er voor en zetten de landing in. De omstandigheden waren *shit*, maar Theo prikte hem er in. Een eitje. Wij mochten geen meter taxiën. Er kwamen twee *bowsers* * naast en een vóór ons staan om ons uit de wind te houden. Zij begeleidden ons naar het platform. Daar ging de kist direct aan de kettingen en benzine *optoppen* * was helemáál niet bij.

Eenmaal in de barak namen wij een drankje. Theo zei dat dit de beste en spannendste landing uit zijn vliegersloopbaan was geweest. Daar waren wij blij om en namen er nog een. Morgen naar Dakar. Daar nemen wij een kreeft met een *stake* om de vliegen dood te slaan. Ik schreef in mijn logboek vliegtijd 10.3. Normaal 8.2. Dus die grondsnelheid klopte wel.

*Bemanning Delta.*

## 8.6 Azoren - Dakar - Rochambeau - Curaçao

Na een stevige nachtrust na de enerverende vlucht van 7 maart, gingen wij uitboeken voor de vlucht naar Dakar. Toen wij bij operaties waren, keek ik naar buiten en zag het regen water nog steeds als golven over de baan gaan. De wind was ook nog steeds zeer stevig.

Wij gingen *airborne* en kwamen weer in de zelfde omstandigheden te verkeren als de dag er voor. Slecht weer en veel turbulentie. Ik nam plaats in de neus. De regen kletterde tegen het plastic. Het deed mij denken aan alsof ik in een tentje lag en de regen het tentdoek geselde. Het gaf mij een gemengd gevoel. Als wij niet zo geschud hadden was het misschien wel een beetje knus geweest.

Na misschien een uurtje vliegen, ging er plotseling een gordijn open en de kist sprong de blauwe lucht en de zonneschijn binnen. Wij werden er allen vrolijk van. De rest van de vlucht verliep verder normaal en wij landden in Dakar. Daar bleven wij 1 dag staan. Dat was niet verkeerd. Wij zaten in een mooi hotel en vermaakten ons vooral met dom kijken bij het zwembad. Ook genoten wij van de vloeibare en vaste eerste levensbehoeften.

De volgende dag moesten wij vroeg op. Er moest namelijk zo vroeg brandstof geladen worden. Dit omdat de temperatuur dan op zijn laagst was. Het volume van de benzine was hier evenredig aan. Hoe hoger de temperatuur hoe groter het volume maar hoe kleiner het gewicht wat in de tanks ging. En het gewicht daar ging het om. Het was een grote oversteek en wij konden misschien wel elke druppel nodig hebben.

Wij gingen *airborne* en begonnen aan onze lange trip. Wij vlogen ongeveer op 4000 voet. Toen, nu zeker, werd dit door andere hemel bestormers zeer vreemd gevonden. Wij vlogen zo laag om gebruik te maken van de passaat wind. Deze stond altijd dezelfde kant op. Wij hadden hem nodig. Als wij te hoog gingen, kregen wij de wind tegen, de anti passaat noemden wij dat. Met wind tegen konden wij de overkant niet halen. In principe was het dezelfde route als die waar de zeilschepen van de West Indische Compagnie gebruik van maakten. Alleen zij deden het wat lager. Wij gingen op een soort gegist bestek de plas over. Onze enige navigatie middelen waren drift meten op de golfjes en zonnetje schieten. Zelfs Loran werkte hier niet.

Onze eerste waarnemer was Lex Busselaar. Hij was een zeer secure man, zeker voor wat betreft de navigatie. Op de Beech had ik ook veel drift gemeten. Dit kwam nu goed van pas. Lex meette de drift en direct daarna deed ik het. Zo hadden wij een goede check. Lex schoot ook het zonnetje. Wij deden dit zeer consequent en vaak. Ik begreep dat met het zonnetje alleen een lijn verkregen kon worden. Alleen om 1200 uur was een kruispeiling mogelijk. Als ik dit tenminste goed begrepen heb. Zover de navigatie.

Nu de communicatie. Van af Dakar hadden wij veel langer dan normaal contact op de VHF. Dit kwam waarschijnlijk doordat er, misschien wel tussen de passaat en anti-passaat, een laag bestond, waardoor er een *duct* ontstond. Dit is een laag waar radio golven gevangen worden en zodoende een groot bereik mogelijk maken. Nadat we, na zo’n 90 minuten ook op deze frequentie contact verloren, werd het stil. Dit was het laatste contact wat wij de eerste 7, 8 uur met de buiten wereld hadden. Wij stuurden onze posities door in de blind op vele frequenties. Hopende dat iemand het zou horen. Ook heel sporadisch vloog er een burger of militaire kist op grote hoogte over en stuurde het door. Ik heb het in vier ferry's echter nooit meegemaakt. In dat gebied was zeer weinig vlieg verkeer. Zo karden wij verder, druk navigerend en kraaiend.

Op een gegeven moment kwamen wij in een gebied zo mooi "The Red Triangle of Death" genoemd. Wij noemden het de Rode Driehoek. Dit was een gebied waar, wanneer een motor uit viel, men het kon schudden. Men haalde vooruit de bestemming niet en terug het vertrekpunt toch

wel niet. Een water landing was misschien onontkoombaar. Niet erg, men kon het toch niemand vertellen. Dit klinkt dramatisch, maar het was wel zo. Alleen reageerden wij er nogal laconiek op: “Wij zitten in de driehoek, mannen”. “O.k., het zij zo”. En wij karden verder. Het zou wel heel toevallig zijn ...

De vlucht verliep probleemloos. Toen wij contact met Rochambeau kregen en het baken ontvingen, peilde dat recht voor uit. Bravo Lexie. Wij stuurden een bericht van aankomst naar Nederland. Daar werd het thuisfront opgebeld met de mededeling dat wij het gehaald hadden. Ik noteerde 10.7 in mijn logboek. De vlucht van de volgende dag Rochambeau - Curaçao, verliep *as advertised* *.

## 8.7 Bermuda Triangle

Wij waren op de terug weg van Curaçao naar Nederland na een detachering van 4 maanden aldaar. Toen wij voorbij Puerto Rico en Hispaniola waren, kwamen wij na enige tijd in de driehoek. Het was prachtig weer, goed zicht en wij konden uitstekend drift meten op de golftopjes onder ons.

Ik zat bij de HF radio. Een vrij riante plek maar ik moest mijn kop telefoon constant op hebben. Daardoor werd ik ook constant bloot gesteld aan een hoop gepiep, gekraak en geruis, inherent aan de HF. Zo was het toen ook. Ik denk na zo’n 60 minuten na het binnenkomen van de driehoek werd het geruis in mijn koptelefoon minder. Op een gegeven moment werd het zelfs dood stil. Een TL-lampje bij het radio station gaf aan wanneer er door statische elektriciteitstoring ontstond in de overhead of sleep antenne. De sleep antenne was een antenne die men vanaf een katrol kon uitvieren. Om de vaste draad antenne te vervangen als hij brak door ijsafzetting of een andere reden. De vaste antenne had een bepaalde lengte. Wanneer van frequentie werd gewisseld werd hij aangepast door een zogenaamde *coupler* *. Die paste de antenne elektronisch aan de frequentie aan. Deze moest soms lang zoeken, werd dan heel warm en ging dan vaak stuk. De sleep antenne kon tot een bepaalde lengte uitgevierd worden. Wij deden ¼ golflengte. De *coupler* was binnen enkele seconden afgestemd en ging nooit stuk. Dit voor de kenners onder ons. Sorry.

Het TL-lampje gaf toen licht waarbij men kon lezen. Op beide antennes. Er kwam meer geïnduceerde stroom binnen dan de output van de radio. Ook de VHF en UHF werden dichtgeblazen. Verbinding met wat of wie dan ook was niet mogelijk. Zelfs de radar spaakte. Indien normaal de giro kompassen zouden weigeren, was nog een bolkompas aanwezig. Dit werkte op het magnetische noorden. Dit kompas draaide toen langzaam zonder te stoppen rond.

Wij hadden prachtig zicht en wisten door allerlei navigatie tactieken waar wij heen gingen. Na een uur of 2 werd alles weer heel langzaam normaal. Ik moest toen denken aan een verhaal tijdens of net na de oorlog. Over een aantal Avengers waarvan opeens niets meer werd vernomen. Men had toen de indruk dat die geen idee hadden welke kant zij op gingen en elkaar niet konden horen. In het donker had het voor ons misschien ook een stuk moeilijker geworden. Bermuda werd zonder probleem gevonden. Ook de vluchten naar de Azoren en Nederland gaven geen moeilijkheden.

## 8.8 Zanderij

Iets andere *take-off* * Zanderij. Op een dag, stond er een artikel in een bepaald blad over vliegervaringen in bijzondere weersomstandigheden. Ergens in Afrika was een burger vliegtuig gestart onder omstandigheden met een zeer hoge temperatuur en hoge vochtigheid. De captain trok

bij de juiste snelheid aan de stick, maar de kist kwam niet los. Binnen korte tijd crashte deze in de *bush*. Iedereen kwam om.

Er waren commentaren van diverse vliegers uit die tijd, die onder zulke omstandigheden uit voorzorg een aantal knopen meer snelheid lieten opbouwen tijdens de aanloop, voordat men aan de knuppel trok. Zij noemden dat extra knoopjes voor moeders. Zij hadden misschien ook een voorgevoel gekregen door ervaring. Theo Jansen en ik hadden dat toen gelezen en er over gepraat.

Wij waren een aantal dagen in Suriname geweest met bemanning Delta. Met de SP2H natuurlijk. Wij gingen weer terug richting Curaçao. Toen wij ons naar het vliegtuig begaven, was het heel warm, het regende en er stond geen wind. Toen wij alle *checks* gedaan hadden, taxieden wij naar het begin van de baan om te starten. Op de bok zaten links LTZ1 "Ome Jan" Herberts. Theo Jansen zat rechts en Miel Koelhuis op het plankje. De regen had zich ontwikkeld tot een tropische regenbui. Er stond dus veel water op de baan. Ome Jan begon met de aanloop en op de juiste snelheid volgens het boekje, trok hij aan het stuur om los te komen. Het neuswiel kwam los, maar de hoofdwielen bleven gewoon op de baan verder rollen. Het vliegtuig bevond zich in zo een *attitude*, dat wij geen knoop harder gingen en in een soort van overtrokken toestand op het oerwoud af stormden. Alles in de cockpit gebeurde toen in een flits. "Drukken!!!!" riep Theo. Hij voegde zelf direct de daad bij het woord en drukte het neuswiel weer op de grond.

De afstand tot het einde van de baan was ondertussen zeer klein geworden. Bijna daar, werd weer getrokken en de kist kwam los. Het benodigde aantal koopjes was er blijkbaar bij gekomen. Er werd een soort van *Steep take-off* gemaakt om de bomen te ontwijken. Deze grote boerenkolen schoven vlak onder ons door. Afgeleveld vlogen wij, met in het begin wat wit afgezette neusjes, richting Curaçao. Ik heb het er pas nog met Miel en Theo over gehad. Theo vertelde mij dat het voorval met die andere kist, bewust of onbewust, ook door zijn hoofd was geflitst. De reactie in de cockpit bevestigde nogmaals, dat mijn vertrouwen in de mannen in dat "kantoor" * terecht was.

## 8.9 Protest Vlucht

Voor de zoveelste keer kwamen er weer politieke signalen uit Den Haag om de MLD de nek om te draaien. Er is toen een snood plan gesmeed. Met kunst en vliegwerk en enorme inspanning van de technische dienst waren op een dag tien vliegtuigen vlieg gereed. Men was hier zo trots op, dat men dit wilde laten zien. Men besloot een formatie vlucht met tien Neptunes te maken. Dit onder leiding van onze commandant, overste Kandou. De vliegtuigen werden hoofdzakelijk bemand met een kleine crew. De cockpit bemanning en uitkijken *.

De werkelijke bedoeling was echter denk ik, bij weinigen bekend. Niet bij mij althans. Omdat het squadron bijna leeg was, besloten Joep en ik te gaan sporten. Wij gaven dit door bij de schipper. Wij hadden hengels verstopt en in plaats van sporten in de duinen gingen wij daar vissen. Dat deden wij wel meer. Wij kwamen aan op onze visplek. Wij zaten heerlijk tussen het riet en vingen af en toe een visje. Het was prachtig weer. Wij maakten nog iets heel speciaals mee. Vlak voor ons dook met een klap een visarend op het water en verschalkte een grote vis. In die tijd verbleef er elk jaar een paartje zeearenden in de zuid duinen, dus dit is geen verzinsel. Vogel waarnemers praten hier nog over.

Op een zeker moment hoorden wij die zwerm Neptunes naderen. Zij kwamen bijna recht over ons heen. Ik zei: "Zij maken er wel veel werk van om ons te schaken". "Zeg dat wel", zei Joep. Wij gingen terug naar het squadron. Daar was het druk in de *crewroom* *. Er werd veel gepraat. Hier vernamen wij dat zij een vlucht boven het Binnenhof hadden gemaakt. Dit had, bleek later in de media, tot grote consternatie bij sommige politici gezorgd. De MLD bleef toen nog bestaan. Of

deze vlucht hier aan heeft bijgedragen heb ik nooit gehoord.

Onze commandant kon ook aardig laagvliegen. Wij waren een keer op weg voor een detachering in de West. Hij was gast in de bemanning. Wij begonnen aan de laatste etappe van Suriname naar Curaçao en startten van vliegveld Zanderij. Vlakbij Paramaribo ligt het vliegveld Zorg en Hoop. De commandant wilde daar een *low pass* maken.

Ik geef nu even de conversatie in de cockpit weer. CDT: “Vraag eens of wij een *low pass* kunnen maken”. Copiloot: “OK”. Copiloot: “Toegestaan, 1500 voet”. CDT: “1500 voet!!!??? Vraag eens aan die lui hoe hoog de langste grasspriet is.”

Wij gingen in voor de *low pass*. Ik zat bij de radio en zag over de tiptank de palmbomen voorbij flitsen. Hij trok op, steile tot zeer steile bocht. Ik zag de bovenkant van de huizen van Paramaribo door mijn raam. Theo Jansen, die in de neus zat, vertelde dat aan het eind van de baan enkele mannen iets aan het bouwen waren. Zij waren als sprinkhanen naar beneden gesprongen en weg gerend. De rest van de vlucht verliep gemoedelijk.

## 8.10 Hoogeveen

What Kandou can do, only Kandou can do. Dit was de leus die sloeg op onze voormalige commandant. Hij moest zoals normaal, of vanwege zijn protest vlucht boven den Haag, afgelost worden. Als afscheid zou hij nog een gezellig overlandje maken. Ik was ook uitgenodigd of aangewezen, waarschijnlijk het laatste. Tijdens deze overland vlucht zou een *low pass* gemaakt worden over het vliegveld Hoogeveen.

De havenmeester daar was een voormalig schipper op 320. Hij heette Abbink, ex-adjudant vlieger een oude vriend van de ouwe. Halverwege de vlucht zou een taart aan de scheidende commandant worden aangeboden. Hiervoor was een leuke Marva ingehuurd. Zij was de dochter van adjudant vliegtuig telegrafist Roel Koning. Daar er operationeel geen beroep op mij werd gedaan, nam ik plaats in de neus, mijn favoriete positie.

Ik kreeg gezelschap van onze vrouwelijke passagier. Hoffelijk, zoals ik altijd was tegen dames, stond ik mijn zitplaats in de stoel af. Zelf ging ik op het voetenrekje zitten. Dit was alleen vol te houden wanneer wij het hoofdkussentje van de stoel onder de kont deden. Dit deed ik dan ook. Eenmaal *airborne* en toen iedereen gesettled was, begonnen wij gezellig keuvelend aan ons overlandje. Ik bekeek het meisje nog eens goed. Zij deed mij denken aan "Het meisje met het rode haar", een bekende verzetsheldin uit de oorlog. Dat had zij namelijk ook.

Het ging zoals zo vaak. Hoek van Holland, Delta werken, Vlissingen naar binnen, Volkerak, Grote Rivieren en via de IJssel naar het noorden. Het weer was goed. Maar hoe noordelijker wij kwamen, hoe slechter het werd. Op een gegeven moment geraken wij "*special VFR*".* Dat was het moment waarop rood/wit gestreepte stokken werden uitgedeeld in de cockpit, zodat men zich beter kon oriënteren. Men zag niets maar dacht, of deed net alsof men wat zag. Nooit begrepen.

Wij naderden het vliegveld Hoogeveen. Niemand wist hoe wij ons daar ten opzichte van bevonden. Abbink zat op VHF radio en riep: "Ik hoor jullie commandant, niet ver weg". Hij was zeker vergeten dat hij met FLO * was. Wij gingen echt laag en kregen beter grondzicht. Daar lag vliegveld Hoogeveen. Een beetje uit de hand gelopen weiland met een huisje er op. Deze kans liet de commandant zich niet ontnemen. Hij draaide een zgn. *bad weather circuit* *, of te wel een slecht weer rondje op lage hoogte. Wat heet circuit, ik voelde het rekje door de G-kracht door mijn kussentje heen. Onderweg passeerden wij nog een paar flatgebouwen. Gelukkig op goede hoogte, want ik kon de huisnummers niet lezen.

De jets waren ook opgestart, om een indrukwekkende snelheid te krijgen. Wij draaiden in voor de *low pass*. Ik ontwaarde twee personen in het midden van het veld. Eén van hen stond te zwaaien met *paddles* *, de ander stond passief. Dit duurde niet lang. Hij bukte diep en rende dwars op onze vliegrichting weg. Een koddig gezicht, hij deed mij denken aan een snelle wandelende tak. Ik zag gras worden en snel daarna scheerden wij over de man met de *paddles*. Abbink! Ik zag dat hij ouder was geworden.

Direct hier na trok de commandant steil op, de shit (wolken) in. Vrijwel op hetzelfde moment zag ik een geelwitte Cessna onder bakboords vleugel doorflitsen. Een steenworp afstand was nog te ver om te zeggen hoe *close* het was. “Een vliegtuig!!!!”, gilde het meisje met het rode haar. Zij had het ook gezien. Ik was de enige die haar hoorde. Door de steile klim waren wij binnen no time boven de shit. Omdat de Cessna vlak onder ons door was gegaan, waren wij de enige die hem hadden gezien. Het feit dat de cockpit gezellig keuvelend de tocht voort zette, bevestigde dit.

Ik was een beetje van de lijn, maar besloot mijn mond te houden. Dit om het prettige karakter van deze vlucht niet te bederven. Het was toch al gebeurd. Ondertussen was Abbink hoogstwaarschijnlijk bezig zijn haar weer in de juiste vorm te brengen. Onwetend van wat er zich boven zijn vliegveld had afgespeeld. Zijn maat was uiteindelijk tot stilstand gekomen. Vermoedelijk ver buiten het veld. Boven de Afsluitdijk werd de taart aangesneden. Een ieder kreeg een stuk. Na de landing liepen wij, in beste stemming, over het platform naar het squadron gebouw. Ik voelde iets op mijn linker schouder daar zat zij .....

## 8.11 Poepverhaal

Wij waren gedetacheerd op RAF St. Mawgan in Cornwall bij de meesten van U bekend. Onze kisten stonden aan de hele andere kant van het veld. Niet richting zee, maar richting binnenland. Daar was een *flight* van de Engelsen. Zij hadden daar dacht ik Nimrods. Ook stonden er Shackletons.

Wij maakten gebruik van enkele *parking spots*. De *flight* bestond uit twee, ons wel bekende, groene houten keetjes uit de Tweede Wereldoorlog. Voor hun ingang stonden twee vuilcontainers. Dit waren twee grote olievaten. Van hier uit maakten wij de ons bekende oefen vluchten zuid van Engeland. Soms met goed, soms met minder resultaat. Maar bijna altijd met " *shit* weer.

Op één van deze vluchten waar wederom bij nacht en ontij, onder de meest slechte omstandigheden werd getracht de onderzeeboten een genadeloze slag toe te brengen, kreeg ik kramp. Wij draaien nog veel lage ballen en stuiteren vlak boven het water oppervlak. De kramp werd erger. Een ieder, ook niet luchtvarend, heeft dit gevoel, buiten kijf, ooit meegemaakt. Achter in de Neptune bevond zich een soort van noodtoilet. Dit bestond uit een grote emmer met een soort Wc-bril. Wanneer gebruik werd gemaakt van deze gelegenheid zat men in het zicht van de aanwezige bemanning achterin. Zij keken in principe wel niet, maar jij zat toch niet echt vrij. Ook moest men na de landing, na gebruik, eigenhandig dit toilet reinigen. Om dit te voorkomen werd bij gebruik een vuilniszak als opvang gebruikt.

Toen mijn druk zó hoog werd dat ik het niet meer kon houden, begaf ik mij naar achteren. Alleen jammer, de vuilniszakken waren op. Het enige beschikbare was een boterhamzakje. Ik hield het niet meer uit en nam plaats op die poepdoos. Met zorgvuldig richtwerk slaagde ik er in om alles in het zakje te deponeren. Op miraculeuze wijze ben ik er ook nog in gelaagd om er een knoopje in te leggen.

Na de landing werden wij bij de *flight* van de Engelsen op gehaald door een bus van de

RAF. Onderweg van de kist naar de bus kwamen wij voorbij de overvolle vuil containers van de Engelsen. Onder het passeren daarvan wierp ik mijn zakje met vloeibare inhoud daar boven op. Dit overleefde de inslag niet en de inhoud spatte uiteen. De omgeving werd direct besmet met een zeer penetrante geur. De wind stond in de richting van de *flight* van de Engelsen. Toen wij vlak bij de ophaal bus waren ontstond daar al enige beroering. Tot mijn grote opluchting waren wij op tijd weg. Toen wij 2 dagen weer gingen vliegen, waren de tonnen leeg.

## 8.12 Jet in brand

Wij waren met VSQ 320 gedetacheerd op RAF Kinloss in Schotland en oefenden met het Smaldeel in de plas tussen Schotland en Noorwegen. Op een avond gingen wij weer en route voor een samenwerking met dit aanzienlijke aantal varende eenheden die beneden een indrukwekkende oorlog aan het voeren waren.

Het was een donkere nacht en de bewolking was dik. Wij naderden op hoogte en zaten in die wolken. De vliegtuig commandant was Vinkx, ik dacht toen al Overste. Wij riepen het schip op waar mee wij verbinding moesten maken. Het bleef stil. Nog een paar keer geprobeerd, maar doodse stilte. Wij checkten onze *briefing forms* * en de *ops-order* *, probeerden nog meer frequenties maar het bleef stil.

De mannen beneden hadden dus radio stilte. Ergens in de *ops-order* werd wel een soort van *airplan* genoemd wat uitgevoerd moest worden bij radio stilte. Echter gezien het slechte weer en het ontbreken van gegevens daar van en wij ook geen idee hadden hoe de oorlog daar beneden zich had ontwikkeld, besloot de vliegtuig commandant terug te keren naar Kinloss. Ook telde mee dat in het gebied booreilanden aanwezig waren. Sommigen reikten tot voor ons grote hoogte. Ook het burger helikopter verkeer was toen al aanzienlijk.

We draaiden om, terug naar Kinloss. Ons landingsgewicht was echter te hoog om eventueel veilig te kunnen landen. De Neptune had geen mogelijkheid om brandstof te lozen. Hij had echter twee straalmotoren die er voor zorgden dat hij extra vermogen had wanneer dit nodig was, bijv. bij de start of als een zuiger motor uitviel. Zij verbruikten veel brandstof en werden soms ook gestart om snel gewicht te verliezen. Wij begonnen met het opstarten van die twee kachelpijpen. Het waren heel eenvoudige jets waar brandstof werd ingespoten en die werd dan door een soort bougie ontstoken.

De ontbranding vond niet altijd plaats, waardoor de brandstof onder in de jet bleef staan. Hier hadden zij een soort dump systeem voor. Via een pijpje onderaan de jet liep de ingebrachte brandstof weg. Dit veroorzaakte een witte damp wolk. Dit werkte echter niet altijd. Bakboord jet werd opgestart maar sloeg niet aan. Ik zat achterin en de cockpit vroeg of ik wilde checken of de jet dumpte. Ik zag niets. Ook omdat het donker was en wij in de wolken vlogen. Zij probeerden hem nog een keer op te starten. Niks. *Stand-by dump*, zie je wat Jan?
Geen moer.

De eerste meccano kwam naar achteren en nam mijn taak over. Zij dumpten nog een keer en hij zag volgens hem dat de jet dumpte. Gezien het laatste werd de jet opgestart.
De bougie pakte. De brandstof ontstak. Er kwam een enorme steekvlam uit de motor. Dit gebeurde wel meer, maar de vlammen werden normaal vrij snel kleiner en verdwenen na enige tijd in de uitlaat. Deze was echt enorm en het duurde lang voor dat hij kleiner werd. De tweede meccano had in de cockpit alles afgezet wat moest in een geval als dit. De steekvlam verlichte voor een relatief lange tijd het gehele vliegtuig achter de *beam*. Ook misschien door de reflectie van de wolken. Binnen dus.

Miel bleef op post en gaf verslag naar de cockpit. Ik verzamelde moed en ging bij hem staan kijken en luisteren. Ik keek en zag de vlammen via de buitenkant van de motor gondel naar voren kruipen. Miel zei iets van: "Brand buiten de *hot section*" *. Ik begreep niet helemaal wat hij bedoelde maar het zou wel niet goed geweest zijn. Gelukkig ging de brand na, voor mij althans, een lange tijd vanzelf uit. Waarschijnlijk mede door de goede actie van de cockpit. Na de landing namen wij een neut.

## 8. 13 VOB met stip

Op een moment viel in politiek Den Haag de beslissing, dat de MLD in de nabije toekomst zou mogen opereren met de Lockheed P3C "Orion". Grote blijdschap, ook op het squadron. Er volgde echter voor het personeel een zeer onzekere tijd.

Op een gegeven moment kregen wij door, dat de hogere legerleiding begonnen was met selecteren. Wie ging wel naar de Orion, wie niet. Daar wij als VOB-ers hier ook mee werden geconfronteerd, beperk ik mij tot deze groep.

In het begin was men er bij VSQ 321 met de Breguet Atlantic, vast van overtuigd dat zij de overstap naar de Orion zouden maken. Deze bemanningen hadden, volgens henzelf, al ervaring met turbine motoren, drukcabines en modernere apparatuur dan de Neptune. Zij waren daar zo vast van overtuigd, dat wij het ook gingen geloven. Gelukkig voor ons Neptune-boys, bleek later niets minder waar te zijn.

Welke personen of welke commissie de selectie toepaste, is voor ons VOB-ers nooit duidelijk geworden. Er waren wel vermoedens, maar dat hebben wij nooit kunnen bewijzen. Wij hadden zelf een uitdrukking, jij was VOB-er met of zonder stip. Of wij zelf zo'n stip had wisten wij niet. Wij gingen deze van balorigheid zelf uitdelen.

Na enige tijd werd duidelijk hoe wij te weten kwamen of wij door gingen of niet. Wij werden overgeplaatst naar een schip of een andere plaatsing en kregen dan de mededeling mee dat onze toekomst bij de MLD er op zat, of niet. Zo heb ik veel goeie maten zien vertrekken. Volgens vele collega's had ik een stip. Hoe zij daar bij kwamen, weet ik nog steeds niet.

## 8. 14 Hr. Ms. Van Kinsbergen

Voordat ik het wist, liep mijn tijd bij de Neptunes snel ten einde. Ik werd overgeplaatst naar Hr. Ms. Van Kinsbergen. Een standaard fregat nog in de afbouw te Vlissingen. Het kwam onverwachts voor mij, omdat de schrijver van het Squadron was vergeten mijn overplaatsing op de dagelijkse orders te zetten. Dit gebeurde normaal gesproken een paar maanden van te voren. Het kan ook zijn dat hij het er heeft op gezet toen ik in de West zat.

Ik kreeg bij het squadron de mededeling mee dat ik terug zou komen voor de Orion en daarom snel mijn vaarperiode moest maken. Ik was blij, maar moest het nog zien gebeuren. Dankzij de inzet van mijn divisiechef LTZ Jan Jansen kon ik nog op vakantie. Deze had ik namelijk als besproken.

Aan boord van de Van Kinsbergen was ik wederom Chef EOV. Ook was ik paai geheime boekwerken. Wij kregen eerst een opleiding apparatuur in Den Helder. Er was nog geen simulator, dus alles werd via tekeningen uitgelegd. Het ging ongeveer zo: "Dit is de stoorzender. Hier zit een knopje. Als je daar op drukt, gaat dit lampje, wat nu op de tekening groen is, rood branden. Druk je op dat andere knopje, dan wordt dat lampje geel. Staat hij op automatisch dan wordt het groen,

gaat hij storen dan wordt het rood." Zo ging dat met een heleboel knopjes. De meesten van ons zagen door de bomen het bos niet meer.

Het kwam er uiteindelijk op neer dat ik mezelf aan boord moest opleiden. Zo ver was het in het begin nog niet. Wij lagen nog in Vlissingen en schip was nog van de werf. De nadruk lag nu op de geheime boekwerken die ik moest distribueren. Ook moest ik proberen de werklui van de werf zo weinig mogelijk voor de voeten te lopen. Ik vond hen niet echt vriendelijk, sommigen uitgezonderd.

*Nu werkzaam op de Hr. Ms. van Kinsbergen met dezelfde taak als in het vliegtuig.*

Voor dat het schip in dienst werd gesteld, maakten wij ook enkele proefvaarten. Een daar van waren snelheidsproeven zuidelijk van Engeland. Er stond een stormachtige wind met uitschieters tot storm kracht. Het was tussen de middag, ik pikte een nopje. Mijn rust werd wreed verstoord. Het schip pikte een enorme paal. Ik werd bijna uit mijn kooi geslingerd. Snel daar na viel het schip terug op langzame vaart en vroeg mij af wat er gebeurd was. Ik ging snel naar de brug. Daar heerste bedrijvigheid. Ik ging zo veel mogelijk in een hoekje staan, om niet in de weg te lopen.

Toen ik naar buiten keek zag ik het kanon in een rare houding staan. Ook de luchtafweer raketten, de Sea Sparrows, konden alleen nog recht omhoog en recht vooruit afvuren. De radar voor de brug kon ook nog maar één kant op kijken. Ik hoorde later dat wij met 28 knopen voor de zee uit voeren. Toen besloot men te keren en op tegengestelde koers verder te gaan. Let wel, dat hoorde ik later, ik lag tenslotte te snurken.

Zonder snelheid terug te nemen ging men richting tegenkoers. Tijdens deze draai dook de boeg echter een keer zo diep in de golven, dat zogenaamd groen water voor de brug kwam te staan. Daar de snelheid groot was en de schroeven nog vol voortstuwden, ontstond een soort duikboot effect. Het schip dook dieper en het groene water bleef, volgens sommigen 20 seconden, voor de

brug. Ik vond dat erg lang, maar aan de ravage te zien was het niet mis. Er stonden ook enkele mannen bij de hangaar op het achterdek. Volgens hen hadden zij een tijdje in een tunnel van water gekeken.

In Vlissingen werd het nodige hersteld. Hierna kwamen wij bij de Marine. Er kwam voor mij wederom een leuke tijd. Na enige tijd werd het schip in dienst gesteld en behoorden wij tot de vloot. Ik maakte op Hr. Ms. Van Kinsbergen een fijne tijd door. Het contact met de collega's van de varende Marine waren zeer goed. Ik werd ook gewaardeerd wat bleek uit een speciale gebeurtenis.

*Mijn oude vriend de Neptune 203 gefotografeerd vanaf de Hr. Ms. van Kinsbergen.*

## 8. 15 Kinloss tijdens periode Hr. Ms. Van Kinsbergen

Tijdens de dokperiode van de Hr. Ms. Van Kinsbergen werd ik, na overleg met de VO Ltz Klop, tijdelijk gedetacheerd bij 320. Goud. Ik mocht zelfs mee met een trip naar Kinloss. De vliegers waren John Curfs en Gerrit Voskamp. Wij vlogen rond noord van Schotland. Waar wij mee bezig waren weet ik mij niet meer te herinneren. Maar het zal eigenlijk wel belangrijk geweest zijn. Opeens zei Gerrit: "Het lijkt wel of de kist overtrekt". Na enkele proeven bleek het vliegtuig inderdaad bij 155 knopen te overtrekken. Er ontstond drukke conversatie in de cockpit over de oorzaak en eventuele oplossing. Een landingssnelheid van 155 knopen zagen zij niet zitten.

Na inspectie door de tweede meccano bleek op stuurboord vleugel een zogenaamde "foam plaat" of zo iets, omhoog te staan. Dit was een plaat die met snelschroeven de dop van de motorolie tank afdekte. Althans dat is wat ik er van weet. Daar deze plaat aan de voorkant losgekomen was, werkte hij als een *airbreak* (luchtrem). Hierdoor viel voor een groot gedeelte de *lift*, (hefvermogen) van deze vleugel weg.

Lang daar voor, bij proefvliegen van een kist naar de West had ik precies het zelfde meegemaakt, alleen met bakboord vleugel. Het was tijdens proefvliegen met Cor Vennink en Theo

Janssen. Na enkele probeersels werd geconstateerd dat de kist met Full Flaps normaal reageerde. Wij landden veilig.

Nu volgt een soort intercom verslag van het geval bij Shotland. Ik herkende de problemen en pakte de *mike*: "Hallo Gerrit". (Waarom ik Gerrit riep in plaats van John weet ik niet. Ik denk dat Gerrit op dat moment vloog.) "Ja?" "Ik heb dit eerder meegemaakt, bij *full flaps* reageert de kist weer goed." Piiiieeeeuuuuwwww!!! De flaps gingen direct naar *full* *. Ik weet niet of Gerrit of John dat deed. Beiden waren nogal resoluut. De vlucht verliep verder helemaal goed en wij landden ook veilig op Kinloss. Wij sliepen in een klein hotelletje in Findhorn, niet ver van Kinloss. Hier werd, na enige neuten, gesproken over onze persoonlijke kansen bij de Orions. Volgens John zat het er voor mij niet in. Gelukkig had hij het mis. Door de neuten, denk ik.

*Afscheid van mijn vrienden bij de vloot. Hier sta ik met Willem.*

## 8.16 Voorbereiding Amerika

Ondanks mijn prettige tijd op de Hr. Ms. van Kinsbergen, was ik blij dat ik weer terug geplaatst werd bij 320. Eenmaal daar kreeg ik te horen dat ik was aangewezen om naar Amerika uitgezonden te worden. Dit om daar een opleiding te volgen en een van de Orions naar Nederland te halen. Niet verkeerd.

Wij kregen voorafgaande aan deze trip diverse voorbereidende opleidingen. Een van de eerste lessen die wij kregen, was over de motoren van de Orion. Deze werd gegeven in de Grondschool. Alle bemanningen waren aanwezig. De les werd gegeven door een mecano * die in Amerika had gezeten. Hij had een tekening van een opengewerkte motor van een Orion. Wat mij verbaasde was dat de turbine zelf zo klein was. Tussen de turbine en de propeller, zag ik een enorme hoeveelheid tandwielen en nog meer, voor mij onbegrepen dingen. De zgn. overbrenging.

De mecano begon zijn verhaal en direct, voor mij althans, diep op alles in te gaan. In zeer korte tijd kreeg ik te horen over *overspeed* * en nog meer gevaarlijke dingen. Als leek begreep ik er al snel niets meer van. Zoals ik al zei veel tandwielen, grote en kleine. Dit in combinatie met de vrij monotone stem de mecano, deed al snel een aanval op de spiertjes die mijn luiken open hielden. Ik keek om mij heen en zag velen begrijpend knikken. Dat dacht ik tenminste. Bij nadere beschouwing bleek het knikkebollen te zijn.

Op de voorste rij zat een waarnemer. Hij leek onder zeil. De mecano ging echter ongestoord op dezelfde manier verder. Opeens sprong de waarnemer met een schreeuw overeind, terwijl hij met zijn rechterhand zijn linkerduim vast pakte. Grote hilariteit. Hij ging ietwat verbaasd en verlegen weer zitten.

Later vertelde hij dat hij toen droomde dat hij met een zaag zijn duim afzaagde. Wij kregen ook computerles op MEOB. Dit van een burger die alleen maar aan computers kon denken. Na enkele dagen, het eten was er trouwens prima, kregen wij een opdracht om het geleerde in praktijk te brengen. Wij moesten een programma schrijven om een ding open te laten gaan. Of dicht. Dat ben ik vergeten. Bij mij deed het geen van beiden. Ondanks deze handicap ging ik toch naar Amerika.

## 8.17 Jacksonville

Na een gedegen en opfrissende opleiding Jezebel bij VSQ2, was het zo ver. Wij vertrokken naar de Verenigde Staten. Wij kwamen aan op het vliegveld van Jacksonville en werden opgehaald door collega's van VSQ2. Ik herinner mij nog Daan Maas, Jan Eikmans en Jo van Loo. Zij brachten ons naar onze accommodatie genaamd "Wood Lake". Het was een soort bungalow park met mooie woningen. Wij werden met drie of vier personen per woning gehuisvest. Op het park waren ook een jacuzzi, een zwembad en een tennisbaan aanwezig. Al met al niet verkeerd.

De volgende dag begaven wij ons naar het militaire vliegveld, gelegen aan de aan de andere kant van de rivier. Hier werden wij voorgesteld aan onze instructeurs, die ons het les programma uitlegden. Het viel mij op dat zij beiden ruim binnen de *brackets* * van Maritiem Peervormig vielen.

Het lesprogramma had, zoals meestal, een theoretische en een praktische kant. De praktische opleiding vond plaats met vliegtuigen van VP30, een opleidingssquadron van de Amerikanen. De theoretische kant bestond uit les apparatuur en les onderzeeboot bestrijding. Dit laatste kenden wij uiteraard al een beetje. De opleiding was echter, zo leek het, gepland met een

andere achterliggende gedachte.

Zij gingen er blijkbaar van uit dat de Marine ons net had weg gerukt bij het klompen en kaas maken. De eerste maanden leverde ons dat veel vrije tijd op. Wij kregen bijv. op de eerste dag van de theorielessen, uitgelegd dat wanneer een schroefas eenmaal per seconde rond draaide en vier bladen had, er vier maal per seconde een schroefblad de romp passeerde. Wij vroegen aan Danny, onze instructeur, of wij het examen van het eind van de week mochten zien. Wij konden het makkelijk maken en dat mocht dan ook. De rest van de theorielessen Jezebel waren wij dan vrij. Dat waren 2, soms 3 dagen per week.

Zij pasten het les programma echter niet aan. Niet dat wij dat erg vonden. Wij hadden met vijf man voor 1000 dollar een enorme auto gekocht. Een Ford Mercury Country Style. Voorin kon ruim drie man, de bank er achter ook drie en achterin zaten twee opklap bankjes waarop er elk twee man kon zitten. Aan het gedrag van de auto konden wij niet merken of wij er met z'n tweeën of tienen in zaten. De motor was 7,2 liter. Hij reed 1 op 3 - 4, maar de benzine kostte toen erg weinig. Wij hadden aan deze kar een hoop plezier te danken.

De lessen apparatuur waren een stuk pittiger. Deze waren in tegenstelling tot die van de Jezebel, vrij snel op elkaar. Wij vroegen om een andere verdeling, maar dat was niet mogelijk. Het was, zoals ik zei pittig, maar niet overdreven moeilijk. De mogelijkheden i.v.m. vrije tijd, waren in de omgeving bijna onuitputtelijk. Hier heb ik nog een paar verhalen over.

*De Orion in het originele verfschema in Jacksonville.*

## 8.18 Alligatortje kijken

Veel van onze mannen te Jacksonville, dus niet alleen de VOB-ers gingen af en toe “gatortje kijken” in de Everglades met zo'n boot met een grote propeller. Joep en ik hadden daar een andere procedure voor. Wij huurden op de basis een Canadese kano. Die ging makkelijk op onze auto.

Wij reden naar een brede kreek, misschien 20 of 30 kilometer zuid van de basis. Die heette

"Black Creek", zeker bekend bij Ted Duijn die daar nog steeds woont. Bij een jachthaven, lieten wij hem te water en peddelden rustig naar het gebied waarvan wij wisten dat er veel alligators en schilpadden zaten. Het was een prachtige kreek omgeven door hoge bomen die in het water groeiden. Wij zagen daar ook mooie roofvogels. Het waren grote wit met zwarte vogels. Eagles. Er vielen slangen uit die bomen. Later bleek niet ongevaarlijke.

Op een dag waren wij weer aan het “gatortje kijken” en zagen hen op de kant liggen zonnen. Als wij dichterbij kwamen gleden zij uitermate soepel het water in. Even later zagen we verderop de oogjes weer bovenkomen. Zo volgden wij hen en zagen dan weer een kolk en later weer twee oogjes. Zij gingen altijd van ons af, alleen niet ver.

Op een gegeven moment zagen wij weer een *gator*. Midden in de kreek. Hij zag er iets anders uit. Wij schatten hem op 150 cm. Toen wij dichterbij kwamen bleek dat hij zeker heel breed was en niet van ons af zwom, maar naar ons toe kwam. Dit hadden wij nog niet eerder meegemaakt en een lichte paniek maakte zich van ons meester. Wij begonnen achteruit te varen, maar wij waren onervaren en van enige richting was geen sprake. De kano draaide, wat achteraf misschien ons geluk is geweest. De *gator* naderde ons tot zo’n 10 m. en verdween onder water. Wij waren opgelucht. Echter niet voor lang. Want: 5 m. voor ons spleet het water open en gelijk een door een onderzeeboot gelanceerde raket steeg de *gator* rechtstandig het water uit. Hij was echt groot. Zo had ik hen alleen maar in de *alligator farms* * gezien. In de lucht draaide hij zich in volle lengte rond en dook terug het water in, waarbij hij op het laatst een enorme dreun met zijn staart op het water gaf. De kano schommelde maar wij bleven overeind. Mijn stofwisseling nam een enorme vlucht maar bleef zonder gevolgen. Joep zag er ook een beetje anders uit. Tegen beter weten in peddelden wij zo zachtjes mogelijk terug naar de jachthaven. Wij waren beiden echt van de lijn.

Daar aangekomen vertelden wij vol emotie ons verhaal. De havenmeester zei ons dat die dikke jongen of meisje waarschijnlijk jonkies had. Mochten wij omgeslagen zijn door zijn staart of onhandigheid waren wij zeker omgetoverd in hondenbrokken. Daar een *gator* alleen maar aanvalt wat kleiner is, heeft onze onhandigheid gezorgd dat de kano dwars kwam te liggen en voor hem groter werd. Althans, dat dacht hij.

## 8.19 Tennisbaan Jax

Op Wood Lake was er, zoals ik al eerder zei, ook een tennisbaan. Wij waren nog melkwit en blijkbaar zeer aantrekkelijk voor het daar rondvliegende insecten gespuis. Op een dag waren Dries Soeteman en ik gaan tennissen. Niet dat wij er veel van terecht brachten maar wij vermaakten ons best. Wij kwamen wel onder een soort onweervliegjes te zitten, maar wij hadden er geen last van.

's Avonds echter leek het of wij de mazelen hadden. Allemaal rode vlekjes. Nog geen last. De volgende dag echter leek het of wij door reuze muggen gestoken waren. Wij hadden ontelbare grote jeukende bulten, die pas na enkele dagen verdwenen. Vooral Dries werd er gek van en krabde zijn armen helemaal kapot. Daar had hij dan ook spijt van. Bij nadere informatie kwamen wij te weten dat het *bite flies* * waren. Wij gaven hen de Nederlandse naam "Vliegende kunstgebitten".

Ook was om de tennisbaan een hoog scherm geplaatst. Deels voor de wind en deels om verkeerd geraakte ballen tegen te houden. Buiten de baan was aan een kant een soort droge jungle. Eens in de zoveel tijd kwam een man met een soort vorkachtig vangwerktuig de ratelslangen vangen, die daar schijnbaar aanwezig waren. Hij at die op zei hij.

Onze tennis techniek was van zo een klasse, dat toch soms ballen over het scherm verdwenen. Om de beurt gingen wij, met dichtgeknepen bilspleet, die *bush* in. Wij raapten alleen

dicht bij het het hek. Wij maakten veel lawaai met ons racket in de rommel om de slangen angst aan te jagen. Of het echt heeft geholpen weet ik niet.

Er was één collega die alleen al bij het horen van de naam ratelslang, ontsluiting kreeg. Ed Klik. Op een keer kwam hij er toch niet meer onder uit, hij moest ballen rapen. Hij verplaatste zich zo dicht langs het scherm, dat ik kon zien waar hij liep. Toen hij halverwege was, pakte ik een tennisbal en sloeg die met kracht, vlak bij zijn oor tegen het scherm. Zijn reactie was als verwacht. Hij gaf een schreeuw en als het had gekund, was hij dwars het hek naar binnen gekomen, of er overheen. Toen hij door het normale deurtje binnen kwam heeft het geruime tijd geduurd om hem te kalmeren. Ik vermeed oogcontact met Ed. Niet zo moeilijk, die zag in het begin toch weinig, vanwege gebrek aan concentratie.

### 8.20 Opleiding P3C

Om te voorkomen dat iedereen gaat denken dat wij alleen maar bezig waren met onze vrije tijd in te vullen, vertel ik iets meer over de opleiding. Buiten de lessen akoestiek, kwam de aandacht steeds meer op het vliegtuig zelf te liggen.

Wij kregen les apparatuur, die wij in de praktijk konden brengen op een simulator. Wij gingen steeds meer vliegen om met die apparatuur te oefenen. Wij leerden veel over de veiligheidsprocedures van het vliegtuig. Ook het gereedmaken van *sonar boeien* * en andere taken moesten wij allemaal kunnen overnemen. Zelfs aftanken hoorde daar bij. De laatste maand was heel intensief, maar niet bijzonder moeilijk. In het weekend en 's avonds waren wij vrij. Er bleef dus genoeg tijd over voor ontspanning.

*Aan de studie met Ed Klik.*

## 8.21 Bankrovers

Ik, en nog meerdere collega's waren liefhebbers van Country en Western. In Jacksonville konden wat dat betreft ons hart op halen. Er waren veel Country clubs in de omgeving. Er was er zelfs een op loop afstand van Woodlake. De meeste van die clubs hadden in het midden van de zaal een soort paarden ren, met een dansvloer. Er werd veel gedanst op country muziek. Af en toe echter werd de dansvloer betreden door cowboys met grote hoeden en hoge laarzen. Aangevuld met ongeveer het zelfde aantal jonge dames gekleed in zeer strakke spijker broeken en bijna even strakke blousejes. Deze waren over het algemeen gevuld door een cup, die ver boven het Nederlandse gemiddelde van toen lag. Aan het aantal knoopjes dat niet werd gebruikt konden wij aflezen dat zij daar niet mee zaten. Niet dat wij ons daar op concentreerden trouwens. Zij stelden zich op in een soort van gelid. Wanneer de muziek begon, sloegen zij een beetje op hol. Al snel bleek echter dat zij als een geoliede machine dezelfde danspasjes uitvoerden. Een lust om naar te kijken, voor mij althans. Zij noemden het line-dance De tophit toen was "Baby lets her blue jeans talk". Volgens mij heetten zij allemaal Baby. Later is dit in Nederland ook opgedoken. Een souplesse als daar heb ik nooit gezien. Bij ons zat nog steeds een beetje de klompendans in de genen. Ik weet dat ik nu enkele collega's tegen het hoofd stoot, het zij zo.

De laatste twee maande bewoonde ik de bungalow alleen. Sergeant vliegtuigmaker Wout de Ruyter die bij mij woonde, was na zijn opleiding motorbank terug naar huis. Naast mij woonden Sergant majoor vlieger Theo Jansen en Sergeant majoor konstabel Henk Brinks. Zij waren helemaal gek van country. Zij hadden een bezoek gebracht aan een van die clubs. Zij droegen beiden cowboy hoeden.

Op een avond hoorde ik iets voor mijn huis, ik ging polshoogte nemen. Er stonden enkele politie auto's voor de deur. Theo en Henk stonden wijdbeens, voorover met hun handen op het dak van die auto's en werden niet al te zachtzinnig gefouilleerd. Hun auto werd leeg gehaald en alles op straat gegooid. Twee agenten stonden achter de geopende deur van hun auto met de handen bij hun wapen. Het leek wel een film. Theo en Henk deden in het begin een beetje lacherig, maar dat ging snel over. Na een tijdje en na dat onze mannen hun Amerikaanse rijbewijs hadden laten zien, vertrokken deze macho's, zonder enig excuus.

Wat was er gebeurd? Er was een bank beroofd in Jacksonville. De twee verdachten waren ontkomen. Een blanke man en een Mexicaans type, met cowboy hoeden op. Theo en Henk voldeden perfect aan deze beschrijving en waren gevolgd tot aan hun voordeur, zonder het gemerkt te hebben. De commandant heeft nog een beklag ingediend bij de politie. Daar hebben zij waarschijnlijk hun .. mee afgeveegd.

Aan deze prettige tijd in mijn Marine loopbaan kwam tenslotte ook een einde. Onze instructeur Danny werd als beloning voor onze goede resultaten, bevorderd tot Chief. Hij was zeer blij en trots. Zoals ik al eerder zei was hij echter Maritiem peervormig. Hij zou pas bevorderd worden als hij 20 kg. afgevallen was. Zo ging dat bij die mannen.

Wij vlogen met enkele Orions naar Nederland, ik met de 302, een andere MLD tegemoet.

# 9. TIJDPERK ORION

## 9.1 Skunk

In het begin van de tijd met de P3 hadden wij nog geen eigen simulator op Valkenburg. Om toch zo veel mogelijk getraind te blijven, maakten wij gebruik van de mogelijkheden in Amerika.
Er waren twee van deze simulators voor ons beschikbaar. In Jacksonville en in Brunswick, Maine.

Voor wat betreft de trainingsmogelijkheden maakte het op beide plaatsen geen verschil. De ontspanning in de vrije uren lag echter voor wat dat betrof mijlen ver uit elkaar. In het zuidelijk gelegen Jacksonville met het heerlijke klimaat, was de keuze uit diverse leuke tenten onuitputtelijk.

In Brunswick was er echter maar één uitspanning die een beetje gezellig was. Rond tien uur werden de grafstenen opzij geschoven en kwamen de lokale dames binnen. Maar toch had het iets. Wij hebben er veel gelachen. Op een keer waren Joop van der Lee en ik daar de wal op geweest. Wij hadden toen de beschikking over een auto van de Amerikanen. Op de basis van Brunswick was een maximum snelheid van 6 mijl toegestaan voor auto's. Het leek wel of er achter elke boom een MP stond die bij overtreding een forse boete uit schreef.

Wij sukkelden dus in de richting van onze accommodatie. Het was donker. Op een gegeven moment verscheen er een zwart wit gestreept wezen in onze koplampen. Wij naderden zeer voorzichtig en gingen er van uit dat dit dier zich zou verwijderen wanneer wij echt dicht bij kwamen. Niets was echter minder waar. Het bleef rustig midden op de weg zitten. Wij keken nog eens goed en zagen dat het een Skunk of te wel stinkdier was. Het was aardig warm en de fan van de motor draaide op volle toeren.

We naderden tot op 50 cm. en stopten. Hij bleef zitten. Goede raad was duur. Joop besloot om een korte stoot op de claxon te geven. Dit bleek een verkeerde beslissing. Binnen 1 seconde tilde de Skunk zijn achterste op en stootte zijn afweringsvloeistof uit. De volle concentratie werd door de fan in een *split second* door de auto verspreid. Het was de meest walgelijke geur die ik in mijn leven ooit had geroken. Een soort verschaalde geur van zweet die sommige mensen onder hun armen hebben. Maar dan minstens 100x zo sterk. Joop en ik sprongen kokhalzend uit de auto. De stank verdween niet en wij lieten de auto aan de kant staan. In de barak hebben wij ons ontkleed en onze kleren naar buiten gegooid. Na een een lange douche verdween uiteindelijk deze verschrikkelijke geur uit onze porieën. De auto is ontsmet door de Amerikanen. Onze kleding was niet vrij van stank te krijgen en hebben wij gedumpt.

## 9.2 Slechte tijd voor mij

Het was even wennen met onze nieuwe vliegtuigen, maar wij pikten de draad snel op. Na een tijdje was er een oefening vanaf de Azoren waar wij alle geleerde dingen in de praktijk gingen brengen. De oefening werd geleid door een afdeling "Reserves" van de Amerikanen. Er was een dreiging van diesel en nucleaire onderzeeboten. De planning werd het meest door de bemanning zelf gedaan. Hier begon een slechte tijd voor mij.

Gedurende deze oefening werd door de andere bemanningen bijna altijd contact verkregen op de frequentie die een apparaat op de NUCs uitzond. Een zogenaamde "Shaker". Een diesel is nooit gedetecteerd. Ik had echter nooit contact. Misschien dat wij ons te veel op deze diesels hadden gericht.

Het kwam zelfs een keer voor dat onze aflosser contact had op onze boeien, terwijl wij op lage hoogte diesels probeerden te vangen en daardoor buiten bereik van deze boeien waren. Dit veroorzaakte bij mij een bepaalde onzekerheid, die ik nog nooit had gekend. Nu was en is er een zeker vermaak bij de Marine zeer populair. Het wel bekende leedvermaak. Het duurde dan ook niet lang of ik kreeg gniffelende opmerkingen te horen. Vaak van mannen die niets van ons vak wisten. Dit maakte dat ik nog onzekerder werd.

Wat betreft gevangen onderzeeboten ging ik met lege handen terug naar Nederland. Het bleef mij dwars zitten, zeker om dat ik chef was. Wij waren nog niet vast gedetacheerd op IJsland, maar werden af en toe toch ingezet. Op een keer werd voor het eerst een Russische onderzeeboot met succes gevolgd door een van onze kisten. Iedereen was opgetogen. Wij kregen zelfs een bericht van de Amerikanen dat dit een gedenkwaardig moment was. De operators waren Cor van Egmond en Ed Klik. Onze commandant Niessink schoot een beetje door. Hij maakte bekend dat alleen zij voortaan naar IJsland mochten. Ondertussen loerde ik op een kans om mij te rehabiliteren. Deze kwam een keer als een geschenk uit de hemel.

## 9.3 Rehabilitatie

Er moest een kist naar IJsland. Cor van Egmond was ziek. Gelukkig niet ernstig. Daar ik chef was, wees ik mij zelf aan als vervanger. Het werd toegestaan. Wij hadden ondertussen een nieuwe commandant, Vorenkamp. Deze zei voor vertrek op een korte briefing: "Laat je niet opfokken, *subs* vangen kan iedereen met deze kist". Dat knoopte ik in mijn oren.

Aangekomen op IJsland kregen wij te horen dat wij de volgende dag zouden worden ingezet op een Victor III, destijds een moderne en stille *sub*. Wij deden de *pre-flight* * en gingen *airborne*. De Amerikaanse kist vóór ons was in contact en gaf dat door. Ik had ook contact op hun boeien.

Het bereik op deze sub was echter klein, dus wij gingen zo snel mogelijk onze eigen boeien droppen. Bij het gooien van de eerste boei weigerde de computer echter dienst. De oplossing van dit probleem vergde enige tijd, het contact ging verloren. Ik had het idee dat een eventueel aanwezige hogere macht, mij geen toekomst op de P3 gunde.

Onze Amerikaanse Tacco gooide uiteindelijk een paar boeien gebaseerd op de laatst bekende gegevens. Ik kreeg bijna een hoogtepunt, wij hadden weer contact. Dit ging niet meer verloren en ik had mijn zelfvertrouwen weer voor 100% terug. Ook omdat het een moeilijk te volgen contact was.

Hierna is het voor mij, wat dat betreft, goed tot zeer goed verlopen. Veel *subs* gevangen en vastgehouden. Alle vluchten hadden hun eigen verhaal. Krijgen wij contact of niet. Verloren wij het niet. Vergaten wij niet de *tape* te verwisselen, op te zetten enzovoorts. Elke vlucht was spannend, soms zeer spannend. Na elke vlucht werd, wanneer niet snel daar na weer gevlogen moest worden, deze spanning nadrukkelijk ontladen. Rangen en standen waren even niet van toepassing. Menigmaal werd elkaar soms duidelijk de waarheid verteld over wat men dacht wat wel en wat niet goed was
gegaan. Door de duidelijk aanwezige spiritualiën liep dat soms hoog op, maar de volgende dag werd er niet meer over gelu... gepraat. De omstandigheden en gevoelens tijdens deze vluchten zal ik proberen een beetje te omschrijven.

## 9.4 In afwachting

Op Kevlavik werd, wanneer een doel werd gevolgd, een vliegschema toegepast dat er voor zorgde dat er in principe onafgebroken een vliegtuig boven een onderzeeboot aanwezig was. Er werd dus voortdurend afgelost. Dit had tot gevolg dat er steeds op een andere tijd gestart en geland werd. Ook omdat het 's zomers bijna niet donker en 's winters niet licht werd, verloren wij al snel het begrip van tijd. Zeker als een schema lang aan hield. Een enkele maal zelfs meer dan een week. Er zat dan 15 uur tussen de landing en de volgende *take off*.

In die 15 uur moest wel de vlucht gedebriefd worden, gegeten, geslapen en 3 uur voor de start de *preflight check* en briefing. Ook 12 uur voor de vlucht geen alcohol, dus er bleef weinig tijd over voor een biertje. Dit strakke schema kwam alleen voor als meerdere doelen aanwezig waren of wanneer de Amerikaanse squadrons elkaar aflosten. Meestal was het meer relaxed. Ook kwam het voor dat er geen doelen waren en wij veel vrije tijd hadden. Hier over later.

Bij de vluchten waren er diverse mogelijkheden. Er was al contact, men verwachtte er een , of het was verloren gegaan en moest weer tot stand gebracht worden. Bij contact werd het doel aan elkaar over gegeven door een bepaalde procedure, wel onder radiostilte en bij donker verduisterd. Voor het verkrijgen van een verwacht contact werd een patroon sono-boeien gegooid in een gebied waar dit eventueel succes kon hebben. Dit gebied was gebaseerd op gegevens verkregen met andere middelen.

*Druk in de cockpit van de Orion. Puck van Loon, Rinus van den Doel en Peter Meijers.*

Soms duurde het lang voor men contact verkreeg. Soms gebeurde dat ook niet. Tijdens deze vluchten werd eindeloos naar onze apparatuur gestaard, in de hoop een lijntje te ontdekken. Ik probeer nu een van deze vluchten te beschrijven, waarbij men allerlei geluiden op de boeien hoorde van diverse zeebewoners.

Wij waren gedetacheerd op Keflavik en op pad gestuurd om een enorme grote ijzeren vis op te sporen. Zijn naam deed denken aan de Delta werken. Wij kwamen op een gegeven moment in ons aangewezen gebied wat wij af moesten zoeken. Het was nacht, stikdonkere nacht. Geen bewolking. Omdat wij verduisterd vlogen, zagen wij miljoenen sterren aan de hemel. Het leek wel of er geen plekje meer vrij was.

Wij gooiden een patroon sono-boeien en na een tijdje, toen wij klaar waren, gingen wij in afwachting. Zouden wij hem vangen? Het kwam nu aan op de mannen van de *acoustic*. Zij tuurden onafgebroken naar hun apparatuur en maakten de nodige selecties. Op dat moment was de Tacco ook afhankelijk van hen. De rest van de bemanning was ook alert, maar zolang er geen contact werd verkregen was iedereen erg relaxed.

De cockpit van de Orion was zeer ruim. Daar konden er makkelijk zes of meer man staan. Er was geen afscheiding tussen de cabine en de cockpit. Om beurt genoten wij van de sterrenhemel. Er werd weinig gesproken, maar wij wisten allemaal wat er eventueel loos kon gaan. Opeens verschenen lichtgroene gordijnen als wolken om ons heen. Noorderlicht. Soms was het het er en soms was het plotseling weer weg. Iedereen was onder de indruk en het werd nog stiller in de verduisterde kist.

De *acoustics* zagen hier niets van, zij tuurden en luisterden. Als wij mee luisterden op hun sono kanaal hoorden wij het melancholieke geloei van walvissen die op honderden mijlen hun liefde verkondigen. Ook het ritmische geklik van vermoedelijk schaaldieren. Wederom opeens, verschenen blauw/rode vlammen op de propeller bladen. Zij leken op brandende gaspitten. Wij hadden St. Elmus vuur. Nooit eerder gezien, wel over gelezen. Op schepen dan.

Wij dachten, ik zeker, in een droomwereld terecht gekomen te zijn en genoten met volle teugen. Als ik dit niet echt gezien had, had ik mij er geen voorstelling van kunnen maken. Ik hoop dat diegenen die dit nog nooit gezien hebben door mijn verhaal iets kunnen mee genieten of ooit mee maken.

Als klapstuk verscheen op het gouddraad van de verwarming van het cockpit raam bij de eerste vlieger een purperen bliksemschicht. Men ziet wel eens een foto van zo'n bliksemschicht met allerlei vertakkingen. Deze had dat precies zo. Hij begon dik aan de onderkant en vertakte zich naar boven. Met dit verschil, deze bleef staan. Niet te geloven. Het begon allemaal een beetje onwerkelijk te worden. Wat een pracht! Tot !!! "Tacco, hier sono, ik heb een lijntje. Het zou kunnen dat ....". Ik rende naar achteren. Wij waren met bemanning 15 met drie *acoustics*. Ik was SS1 *. Ik keek en ..... De mannen hadden gelijk. Beet!!! Wij verlieten met de gehele bemanning Dromenland en gingen er voor. De vis had geen kans meer.

## 9.5 Victor III Special

Soms was het doel een vis geladen met enorme raketten die in één klap een groot gedeelte van Amerika van de kaart konden vegen. Ook waren er die speciaal waren gebouwd om de grote Amerikaanse carrier groups en andere boven water schepen aan te vallen. Deze laatsten waren zeer snel en wendbaar. Zij speelden soms een spel met ons. Er was een keer een commandant die er uit sprong. Hij veranderde veel van diepte, snelheid, ging soms zelfs stil liggen.

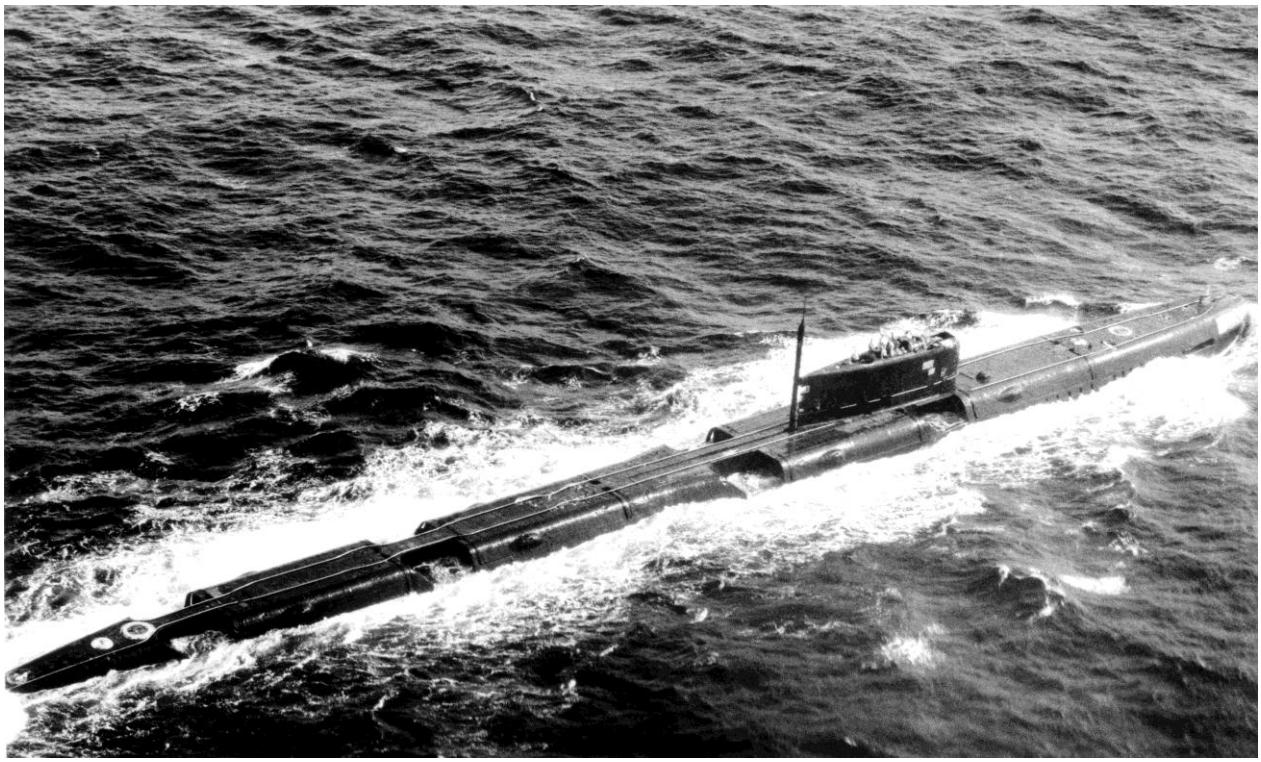
Alle contacten kregen van uit IJsland, of Amerika, een nummer toe gewezen. Een letter gevolgd door enige cijfers. Het nummer van dit contact heeft nog lang de ronde gedaan bij de NATO. Hij had blijkbaar ook door wanneer de kisten elkaar aflosten. Dan haalde hij de raarste capriolen uit. Ik heb ook de eer gehad om twee keer met hem te mogen spelen. Paar keer kwijt, maar weer gepakt. Zeer moeilijk en zeer spannend. Wij hadden er met zijn allen de handen vol aan.

Enige tijd na dit gebeuren werd een Amerikaanse admiraal uitgenodigd voor een bezoek aan Moermansk, aan de onderzeeboten. Hem werd verzocht een onderzeeboot bemanning te inspecteren. Of de Russen het met opzet gedaan hebben weet ik niet, maar het was de commandant en bemanning van het ons zo bekende nummer. Zij stonden aangetreden voor hun Victor III. Er waren foto's van gemaakt.

Een tijd later, ik werkte toen al op operaties, was er een Amerikaanse crew. Ik raakte in gesprek met één van hen, over het voorgaande. Ook hij wist er van. Hij was in bezit van kopie van een foto toen der tijd gemaakt in Rusland. Het was een uitgesneden portret van de commandant. Ik heb toen ook een kopie gemaakt. Overste John Curfs kwam dit ter ore. Hij had ook met hem gestoeid. Hij vroeg uitdrukkelijk of hij mijn foto kon krijgen. Geen probleem, thuis wilde Jolanda hem toch niet op haar nachtkastje hebben. Overste Curfs heeft hem toen op zijn kantoor op de muur geplakt en zat er soms heel lang naar te kijken. Misschien probeerde hij hem psychisch te doorgronden. Ook kon hij hebben zitten snurken met zijn ogen open. Sommigen bij de Marine waren deze kunst machtig.

*Ons speelkameraadje de Victor III.*

*De Delta III. Een enorm schip. De luiken van de lanceerinrichtingen (16 stuks) zijn te goed te zien.*



*De Echo II. Een oudje.*

## 9.6 IJsberen

Op IJsland hadden wij, buiten vaak operationeel vliegen, ook veel momenten dat geen doelen aanwezig waren. Wij gingen dan soms Icecap Patrol vliegen en brachten bij deze vluchten de grenzen van het drijvende ijs rond Groenland in kaart. Dit waren prachtige vluchten. Een betoverende wereld van ijsschotsen en ijsbergen. Door het zeer heldere water was te zien hoe ver zo'n ijsberg onder water doorliep. Soms vlogen een gletsjer op Groenland binnen. Een onwaarschijnlijk mooi berglandschap van puur ijs en steen.

Tijdens het binnenvliegen van die gletsjers moest goed op de horizon gelet worden. Het ijs van de gletsjers liep op. Dus er moest steeds langzaam geklommen worden. Er was geen boompje te zien, dus ik vroeg mij af waarom dit Groenland heette. Ik hoorde zijdelings dat de Noormannen, als eersten gevestigd op IJsland, asiel zoekende landgenoten uit Denemarken, vertelden dat een stukje verderop een mooi groen eiland lag.

Ook vlogen wij vaak langs de lijn van de kust van Groenland waar de gletsjers de zee bereikten. Daar vielen stukken af van enorme afmetingen, de zogenaamde ijsbergen. Vele van deze jongens stonden op punt van afbreken. Enkele malen braken zij af door het trillen van de motoren. Een ongelooflijke gebeurtenis met een plons en golf van enorme afmetingen. Alsof er een flatgebouw van vele verdiepingen in zee kletterde.

Ik ga even terug in de tijd, die van de Neptune. Zij hadden zo'n opdracht met de P2. Zij vlogen over het smelt ijs. Op lage hoogte werd een koppeltje ijsberen waargenomen. Er werd nog een *low pass* gemaakt en de camera werd in gereedheid gebracht. Hierdoor waren de beestjes misschien aardig opgefokt. Het achterraam ging open en er werd een *foto run* gemaakt. Er werd ook een brood door het raam gegooid. Waarom wisten zij achteraf niet. Na de landing werden de foto's op IJsland ontwikkeld. Zij waren ontroerend. Het waren foto's van een vader, of moeder en een jonkie ijsbeer. De ouder stond recht op zijn achter poten en haalde uit naar de kist. Ik heb de foto's nooit meer kunnen achterhalen. Misschien heeft iemand die dit leest die.

## 9.7 Ski avontuur

Wij waren gedetacheerd op IJsland en hoefden zo’n 2 dagen niet te vliegen. Het was winter, maar het weer was redelijk. Met enkele leden van de bemanning besloten wij te gaan skiën. Er was een mooi ski gebied niet ver van het vliegveld, wij noemden het de Blue Mountain, geloof ik. Marcel Blankensteijn en ik hadden ongeveer de zelfde ervaring op ski gebied. Wij gingen dan ook een paar keer samen naar boven om een afdaling te maken. Er was een twee persoonsstoeltjes lift. Bij het begin daar van stond een klein huisje waar een man knipkaarten verkocht. Op zo'n kaart konden wij tien keer naar boven.

Wij hadden weer een afdaling gemaakt en wilden nog een keer omhoog. Het weer was snel aan het verslechteren, maar eentje konden wij er volgens ons nog maken. Het viel ons op dat het hokje onbezet was. De lift draaide echter nog. Wij besloten snel in te stappen om een gratis afdaling te maken. De eerste stomme fout. Het begon aardig hard te sneeuwen en het zicht liep snel terug. wij zaten echter, zonder dat wij het wisten, in de luwte van een andere wat lagere berg. Dus wij vonden het wel meevallen.

Dit veranderde plotseling op slag. Wij kwamen uit de luwte, vol in een heftige sneeuwstorm te hangen. Ons stoeltje kwam door de wind schuin te hangen, terwijl de wind en de sneeuw om ons heen kolkten. Er begon al ijsafzetting plaats te vinden op mijn baard. Wij beschermden ons gezicht

met onze handen. Uiteindelijk kwamen wij boven want het stoeltje draaide. Wij sprongen er uit. Tweede stomme fout.

Wij stonden boven op de top en hadden geen idee waar wij heen moesten. Het zicht was nul. Wij besloten onder de ski lift naar beneden te gaan. Deze zagen wij vaag. Onder die lift was natuurlijk geen piste. Wel 1 m. *tief Schnee.* Wij begonnen naar beneden te sukkelen. Met meer vallen en opstaan dan skiënd, gingen wij van de ene lift paal naar de andere. Gelukkig bleven onze skis aan. Anders waren wij verloren geweest, althans dan hadden wij het nog moeilijker gekregen.

Wij hoorden sneeuw voertuigen, die mogelijk op de piste naar ons aan het zoeken waren. Ik had uiteraard mijn ski bril op, maar daar ik niets zag kreeg ik een claustrofobie. Ik zette hem af. Derde stomme fout.

Het leek alsof zij zand in mijn ogen gooiden. Wij sukkelden verder. Marcel maakte een zware crash. Hij was over een soort kinderspeelgoed ding gevallen. Hij had veel pijn. Later bleek dat hij een gekneusde rib had opgelopen. Dat kinderding betekende echter dat wij bijna beneden waren. Dat klopte. Na enige tijd stonden wij bij het restaurant.

Daar waren de maten opgelucht dat wij er waren. Wij zagen er niet uit. Twee verschrikkelijke sneeuwmannen. Aan mijn sik hing een ijspegel van minstens 10 cm. Mijn ogen waren gelijk aan die van een witte muis. Klein en vuurrood. Dit bleef nog geruime tijd zo. Na een heerlijke bak koffie knapten wij weer wat op en gingen RTB. (Terug naar Basis). Verkeerde zuinigheid had zich in ons geval duidelijk afgestraft.

## 9.8 Blue Lagoon

De energie voorziening op IJsland was van zo'n aard, dat niemand zich zorgen hoefde te maken of hij terug kreeg of moest betalen op zijn rekening. Deze voorziening was daar namelijk gratis. De gehele ondergrond van IJsland is namelijk energie. Hier sluimert een berg kolkende gloeiend hete massa met een energie, die als het mogelijk was dit over te brengen, de gehele Verenigde Staten daar van zou kunnen voorzien.

Toen wij daar gestationeerd waren, maakten wij af en toe tochten om het dampende en stomende te aanschouwen. Er waren verschillende plekken waar deze energie boven de grond kwam. Soms borrelend, maar ook soms met heftige geisers.

Een van deze was de grootste en mocht zich verheugen in, met mooi weer, een aanzienlijk aantal toeschouwers. Hij hield zich echter niet altijd aan de tijd van spuiten. Hij werd,net zoals wij mensen, al wat ouder. Ik hoorde dat de drukkamer zich langzaam naar een andere, jongere spuiter aan het verplaatsen was. Om hem toch tot een soort van orgasme te brengen, gooide een lokale gids een pak waspoeder in het stomende gat.

Na enige tijd steeg daar uit een borrelend geluid op. De aankondiging van het hoogtepunt. De gids riep dan: "Rut up, rut up!!!". Wij vertaalden dit als: "Wegwezen!!!". Het deed ons denken aan het IJslandse woord voor Oma. "Moers moer". Veel woorden leken op Nederlandse.

Nabij de basis was een gebied waar warm water bronnen aan de oppervlakte kwamen. Het was een heet water plassen gebied nabij een warm water centrale. Het hete water dat uit de grond kwam, werd in die centrale getransporteerd naar bijna geheel IJsland voor energie voorziening. De plassen er omheen waren van aardig heet tot zeer aangename warmte. Het heette "Blue Lagoon". Toentertijd waren er alleen een paar hokjes om in om te kleden, In het begin zelfs helemaal niets van dien aard. Tegenwoordig schijnt het een luxe *resort* te zijn.

Wanneer het een beetje mooi weer werd, wat weinig voorkwam, begaf bijna elke IJslander, die zich binnen een straal van dertig kilometer bevond zich naar dit gebied. Al of niet voorzien van

badkleding. Wij ook, het was heerlijk. Wij gingen trouwens ook wanneer het zeer koud was. Met de kop in de sneeuw en voor de rest in warm water was een heerlijkheid. Daar aangekomen ontdeden de IJslanders zich van de bovenkleding en gingen in hun ondergoed te water. Sommige van deze, zeer aantrekkelijke dames, zeer schaars gekleed. Na in het water gelegen te hebben, gingen zij vaak als zeehondjes op de kleine stenen eilandjes liggen. Wij zwommen er dan als soortgenoten van deze dieren tussen door. Veinzend dat wij alleen maar naar het water keken.

Ik was er ook een keer met Gerrit Voskamp. Hij had psoriasis. Er lag veel witte zwavel op de bodem van die poelen. Hij vroeg mij of ik wist wat dat was. “Zwavel.” zei ik. “Nee,” zei hij “dat zijn de schilfers van mijn lotgenoten die hier genezing zochten.”

## 9.9 Noordzee *drill*

Omdat wij met onze vliegmachines de meeste tijd boven water vlogen, werd bij een noodlanding op het water de overlevingskans van de bemanning groter geacht, dan wanneer het vliegtuig afzonderlijk met parachutes werd verlaten. In de praktijk is gebleken dat dit inderdaad zo was. Omdat soms onder bijzondere omstandigheden toch met parachute werd gevlogen, moest toch geoefend worden als men met zo een wirwar van draden in zee terecht kwam. De behendigheid van overleven werd ons bij gebracht door een speciale afdeling, Het vliegveiligheidcentrum, afgekort VOROC.

Meestal vond dit plaats in het zwembad te Wassenaar. Soms meer realistisch, op zee. Er werd dan met een Marine sleepboot vertrokken uit IJmuiden. Ongeveer een tiental mijlen op zee werd dan geoefend. Men werd dan opgepikt door helikopters van Marine en/of Luchtmacht.

Op een dag was het weer zo ver. De grondschool had een oefening. Joep en ik werden bij hen ingedeeld. Bij het squadron hadden wij onze beurt gemist door verblijf elders. 's Morgens kregen wij briefing bij het VOROC. Iemand had daar weer iets nieuws uitgevonden. Wij zouden ingestript in een parachute harnas bij de sleepboot over boord gaan, terwijl deze langzaam door voer. De bedoeling was om jezelf zo snel mogelijk te bevrijden en niet verward te raken in de draden. Als boot commandant was aangewezen de hoofd grond school.

Wij vertrokken de volgende dag met de sleepboot uit IJmuiden naar een positie enkele mijlen uit de kust. Het ging zoals gebriefd. Een voor een gingen wij over boord en de meesten van ons wisten zich vrij snel van het harnas te ontdoen. Wij kwamen allen vrij dicht bij de rubberboot terecht, welke tegelijkertijd over boord was gezet.

De commandant had er echter meer moeite mee. Hierdoor, maar ook omdat hij als laatste over boord was gegaan, kwam hij op een flinke afstand van onze rubber boot te liggen. Enkele mannen probeerden door middel van peddelen met de handen in zijn richting te komen. Dit had weinig effect. Het kwam dus op de zwemkunst en het uithoudingsvermogen van hemzelf neer. Het werd een zware klus voor hem.

Joep en ik hadden onder tussen onze vistuigen te voorschijn gehaald. Wij hadden geluk want zaten midden in een school makrelen. Regelmatig verdween er een in de vuilniszak die wij hadden meegenomen. Na geruime tijd wist de commandant de *dinghy* * te bereiken. Wij tilden hem snel aan boord. Hij was totaal uitgeput. Wij zorgden er voor dat hij een zo goed mogelijke positie in de boot kreeg, om hem tot de mensen te laten komen. Wij hadden het hem te doen. Maar het had ons ook kunnen overkomen. Hij zat op een gegeven moment best en viel bijna in slaap want het zonnetje scheen lekker.

Vlak daar na ving Joep echter een enorme makreel. In diens doodsstrijd poepte deze zich met kracht helemaal leeg. Zonder opzet, naar ik aannam, besproeide hij de commandant van top tot teen. Deze ging, door deze meur, acuut over zijn nek. Die voelde zich toen echt shit. Wij maakten hem zo goed mogelijk schoon en gingen in afwachting van de helikopter die ons weer terug naar de sleepboot zou transporteren. Het plan was dat hij als laatste gehesen zou worden. Maar gezien zijn toestand besloten wij, ondanks hevig tegensputteren, dit niet te doen. De hijs operatie, door een Lynx, verliep voorspoedig. Ik ging als laatste, in bezit van de vuilniszak met makrelen.

Boven de sleepboot aangekomen, hing ik sneller dan verwacht buiten de helikopter. Met een big smile liet de *hoist operator* * mij zakken. Zij waren onze vis aan het jatten, de ratten. De heli draaide echter een groot circuit en kwam terug om de vangst te laten zakken. Even pesten dus, hetgeen gelukt was. Aan boord van de sleepboot werd, zoals standaard, nasi en bier verstrekt. Hiervan knapte onze boot commandant gelukkig zienderogen op. Dit deed ons goed. In de bus terug naar Valkenburg werd alles weer back to normal.

Het moraal van dit verhaal. Nu was het goed weer en hulp was in de buurt. In andere omstandigheden kon dit het verschil tussen leven en dood betekenen. Velen die dit lezen weten dat. Voor de makrelen maakte het geen moer uit. Die werden vroeger of later toch wel gevangen.

## 9.10 Geruis Analyse Centrum (GAC)

Er was een traject voor mij uitgedokterd, dat het mogelijk kon maken dat ik de rang van officier kon bereiken. Ik werd geplaatst op het Geruis Analyse Centrum (GAC). Daar werden alle verkregen contacten geanalyseerd. Alle gegevens, die in het vliegtuig op de band waren opgenomen, werden bekeken en beluisterd. Een echte kantoor baan, waar ik heel erg aan moest wennen. Tegenover mij aan het bureau zat Arend Tibben. Hij had de rang van LTZ2. Het lag in de lijn der verwachtingen dat ik hem ter zijner tijd zou aflossen.

Het contact met het operationele leven ging hier echter niet helemaal verloren. Wij vlogen af en toe mee als *sky rider*. Wij waren aanwezig om te zorgen dat alles goed opgeschreven en opgenomen werd. Vooral het laatste. Ik heb nog vele spannende vluchten mee gemaakt. Uiteraard ook veel ontspannende *after flights*.

Op een dag kwam er een officier bij ons kantoor langs van de vloot. Ik kende hem goed. Hij was een vakofficier uit mijn dienstvak telegrafist. Hij deed functie analyse. Hij vroeg het een en ander aan Arend en mij. Na een dagje op bezoek te zijn geweest, verdween hij weer. Ik werd niet vrolijk van hem. Ik vroeg mij af hoe iemand van de vloot onze functies kon analyseren. Zeker in zo'n korte tijd.

Na een tijdje, wij hadden Kerstvakantie, werd ik door Arend opgebeld om even bij hem thuis langs te komen. Hij woonde vlak bij ons in de buurt. Daar aangekomen en bij een bakkie, vertelde Arend mij dat hij onverwachts was bevorderd tot LTZ2oc. Ik was blij voor hem en feliciteerde hem. Hij keek mij op een bepaalde manier aan. Toen drong het tot mij door. Ik kon hem niet meer aflossen. Ik zou als Adjudant de dienst verlaten. Er waren verder geen vacatures. Ik moest dit effe verwerken, nou ja effe.

Ik was 47 en het was in die tijd mogelijk de dienst op die leeftijd te verlaten. Ik had 100 % vliegtoelage en begon de voor en nadelen tegen elkaar af te wegen. Ik nam de beslissing om te vertrekken. Nog 3 jaar bandjes draaien zag ik niet zitten. Dan ging ik liever elke dag snoekbaarzen. Echt, dat dacht ik.

Terug van vakantie vulde ik dan ook een verzoeken briefje tot ontslag uit Rijkszeedienst in. Arend adviseerde mij om geen overhaaste beslissing te nemen en nog enige tijd na te denken.

Ik mocht in zijn plaats mee naar IJsland om mijn gedachten te verzetten. Wat een klasse maat. Het verzoeken briefje bleef zo toch voor een ietwat langere tijd in mijn laatje liggen. Gelukkig maar.

Bij Operaties was een organisatie gemaakt die behoefte had aan zes jonge Briefing Officieren. In principe jonge vliegers of waarnemers. Die waren op dat moment zeer dun gezaaid en benodigd op de squadrons. De keuze van de leiding viel op de VOB om deze vacature te gaan vervullen. Ik slofte nog net met de tijd die ik nog moest dienen.

Op een dag moest ik op de baas van het GAC, Overste van Doorn, komen en kreeg te horen dat ik een paar dagen later in Den Haag werd verwacht. Toch officier dus. Ik hoorde later dat mijn collega van de vloot die de functie analyses had gedaan, de laatste jaren stervensbegeleiding heeft gedaan. Hij heeft het dus de laatste jaren niet makkelijk gehad. Ik werd bevorderd tot LTZ2 en na enige tijd overgeplaatst naar operaties.

## 9.11 Operaties

Ik werd geplaatst op Operaties. Toen ik bij het GAC zat, had ik er ook mee te maken, maar dit werd even wat anders. Ik moest vluchten voorbereiden, briefings- en de-briefings geven. Ik stond opeens aan de andere kant. Het was niet makkelijk, maar door mijn operationele achtergrond toch op te pikken. Het vliegen was echter passé. Operaties was uiteraard 24 uur bezet. Wij liepen dus regelmatig de wacht. In het weekeind waren wij als Operatie Officier tevens Officier van de Wacht.

Tijdens de periode dat ik daar zat, kreeg ik te maken met de voorbereidingen van "Desert Storm". Dat waren de voorbereidingen voor de eerste oorlog van de geallieerden in Irak. Valkenburg werd door de Amerikanen gebruikt als tussenstation, om te zorgen dat de helikopters uit Duitsland naar Irak verplaatst konden worden. Allerlei soorten wentelaars werden op ons vliegveld gedemonteerd, nagekeken en weer in elkaar gezet. Hierna vlogen zij naar een plaats op de Maasvlakte, waar zij weer werden gedemonteerd. Zo werden zij ingescheept op grote vrachtschepen en naar Irak vervoerd, ter voorbereiding van de grote aanval. Daar hoefden zij alleen nog maar in elkaar gezet worden.

Op een zondag was ik Officier van de Wacht. Een rustige dag zonder operationele vluchten. Na enige uren kreeg ik een melding uit de telefoon centrale, dat iemand mij wilde spreken. Ik werd doorverbonden. Hier volgt het gesprek, van de andere kant, in zwaar Haags accent: "He ouwe, ik zit hier aan het strand van Scheveningen met mijn maten, maar wij kunnen elkaar niet verstaan door die kut helikopters van jullie. Kan jij die niet aan de grond houden? Ik heb een pistool en als zij te dicht bij komen, schiet ik!"

Ik besloot om geen paniek te zaaien. Ik liet onze Amerikaanse collega's echter wel 2 mijl uit de kust blijven. De tijd van blote tietjes kijken was voor hen even voorbij. Even later werd ik weer doorverbonden. "Die kut dingen vliegen er nog steeds, jij weet wat ik gezegd heb." "Ok, maar wat zeggen jouw maten er dan van? "Ik heb toch gezegd, lul, wij kunnen elkaar niet verstaan!"

Ondanks de ontstane situatie moest ik lachen. Hij had echt humor."Trouwens, ik heb ook bij de Marine gezeten en weet wat er loos is." "O ja, wat was jouw Marinenummer dan?" Hij gaf een nummer door dat ik direct door gaf aan een instantie in Den Haag. Wat ik gehoord heb, is dat zij hem opgespoord hebben via zijn moeder. Of het waar is, weet ik niet.

## 9.12 Bommelding

Mijn tijd bij de Koninklijke Margarine liep ten einde. Ik was nog fit en miste het operationele leven. Bij de briefings die ik gaf, zag ik steeds meer onbekende gezichten bij onze bemanningen. Jonge goden. Het deed mij beseffen dat mijn tijd er eigenlijk op zat. Dit deed het afbouwen naar mijn pensioen makkelijker maken. Vlak voor mijn pensioen maakte ik echter nog iets mee, wat ik jullie niet wil onthouden.

Het was zaterdag. Ik was officier van de wacht. Het was een zeer speciale dag: een "Open Dag" op ons vliegveld. Er werden duizenden mensen verwacht. 'sMorgens aan het begin van mijn wacht begon het al aardig vol te stromen. Tijdens deze dag werd er op een gegeven moment een demonstratie gegeven door, ik denk, de Mariniers waarbij enkele kleine explosies plaats vonden. Ik, in mijn bunkerachtige operatie kantoor, merkte daar echter niets van.

De telefoon ging en ik kreeg contact met de telefooncentrale. Er was een enge man aan de telefoon, hier volgt het eenzijdige gesprek. "Jij hoort nu wel enkele klappen, maar straks hoor jij nog twee veel hardere". Ik geloofde niet wat ik hoorde. Dit was niet echt, maar een geintje. Snel realiseerde ik mij dat dit helemaal geen geintje maar de werkelijkheid was. Ik schrok mij echt helemaal te pletter. De adrenaline stroomde door mijn lichaam en geest.

Wij hadden een soort map op operaties waar calamiteiten in werden beschreven. Dit om een soort handvat te hebben. Wij begonnen deze checklist af te werken, maar ik dacht dat dit allemaal te laat zou kunnen zijn. Mijn plaatsvervanger werkte de checklist verder af. Ik begaf mij naar de telefoon centrale. Dit om direct contact te hebben als hij weer belde. Daar was het ook makkelijker om de diverse nummers direct te bellen. Het kan ook zijn dat dit op verzoek van de centrale gebeurde.

Op weg daar na toe, 100-200 m., liep ik tussen honderden mensen door, ook kinderen. Wat moest ik doen? Ik besloot om de situatie later in de telefooncentrale te evalueren. Nadat ik diverse contacten had gehad. Terwijl ik naar de mensen om mij heen keek, leek het alsof ik 50 cm. boven de grond liep. Het leek net of het niet echt was.

Aangekomen in de telefooncentrale viel mijn mond open van verbazing. De commandant Kol. Goemans en nog meerdere autoriteiten, die ik niet kende, waren al aanwezig. Waarschijnlijk waren zij al uit voorzorg op het vliegveld. Het was er stil. Weinig woorden werden gewisseld. Over de beslissing die genomen moest worden werd diep nagedacht. De spanning was echter duidelijk aanwezig. Ik persoonlijk loofde de Heer vanwege hun aanwezigheid. Er viel een hele grote last van mijn schouders. Na, zoals gezegd, een overleg met weinig woorden, maar met veel wikken en wegen, werd besloten om geen actie te ondernemen, om paniek te voorkomen. Het bleef de gehele dag spannend. Voor het publiek anders dan voor mij en mijn collega's op Operaties. Dit was eigenlijk het laatste spannende wat ik meemaakte op Operaties. Zoals ik al eerder zei, meerdere bemanningsleden die ik briefde kende ik niet. Dit deed mij mede beseffen dat mijn tijd er bij de Koninklijke Marine op zat. Het was tijd voor de jonkies geworden. Ik ging, het was goed zo.
Ik wist het zeker. Als ik het weer mocht, zou ik het precies het zelfde doen.

## Verklarende woordenlijst

Met deze lijst zal ik proberen de vele uitdrukkingen in gebruik bij de Kon. Marine en Marine Luchtvaart Dienst die voor komen in mijn boek, te vertalen voor lezers die geen deel uit maken van deze groepen. Dit zijn persoonlijke beschrijvingen die kunnen afwijken van de officiële letterlijke vertalingen.

A.
*Acoustic.*
Bemanningsleden gespecialiseerd in het analyseren van ontvangen geluid frequenties.
*Afgeleveld.*
Op de gewenste hoogte aangekomen en gestopt met klimmen of dalen.
*After flight bier.*
Ontspanning na de vlucht.
*Airborne.*
In de lucht na de start.
*Airbreak.*
Een klep die uit de vleugel kan komen en zodoende de luchtstroom over de vleugel verstoort en daardoor het hefvermogen van deze vleugel vermindert.
*Air Plan.*
Vliegplan.
*Arrester.*
Landing op de kabels waarbij het vliegtuig tot stilstand komt.
*As advertised.*
Als gepland.
*Attitude.*
Stand van het vliegtuig in de lucht.

B.
*Baan 24.*
Start/landingsbaan gelegen in de richting 240 magnetisch. Ongeveer zuidwest.
*Bad weather circuit.*
Rondje om het vliegveld, dichtbij en laag om dit niet uit het zicht te verliezen.
*Beam.*
Gedeelte van de vleugels, welke in de Neptune uit 1 stuk bestonden en door liepen in de romp. Erg sterk. Beste plek bij een noodlanding is in de praktijk gebleken.
*Bite flies.*
Midgets. Kleine steekvliegjes. Wij noemden ze vliegende kunstgebitten.
*Blue water cut.*
Order voor het dicht trekken van het gas van de motoren terwijl het vliegtuig nog ruim boven water zit. Moeilijk voor de LSO.
*Bolter.*
Landing op een vliegkampschip zonder dat een kabel wordt gepakt. De bemanning wordt dan over de radio aangespoord door de LSO een doorstart te maken door het kraaien van: Bolter!!!, bolter !!!, enzovoorts, tot de piloot gas geeft.
*Boom.*

Een in/uit trekbare buis achter aan het vliegtuig van 3 a 4 meter met aan het eind een detectie apparaat.
*Bowser.*
Tankwagen voor het vullen van de vliegtuigen met brandstof.
*Brackets.*
Limieten.
*Briefing form.*
Briefing formulier met bijzonderheden voor de vlucht.
*Bumpy.*
Turbulent.

C.
*Catwalk.*
Soort open gang langs het vliegdek waar men in kon lopen of weg duiken.
*Checks.*
Controles.
*Check-list.*
Lijst van handelingen die men moest doen bij start of landing.
*Coupler.*
Apparaat wat de vaste antenne elektronisch aanpaste aan de frequentie.
*Co-pilot.*
Tweede vlieger.
*CPA (Closest point off approach).*
Dichtste punt van nadering.
*Crash bel.*
Zeer luidruchtige bel in het midden van het vliegtuig geplaatst. Deze gaf aan dat een noodlanding kort hierna zou volgen.
*Crew.*
Bemanning.
*Crewroom.*
Koffie kamer voor de bemanningen.
*Crosswind.*
Zijwind.
*Cut.*
Order om het gas dicht te trekken.

D.
*Dagelijkse orders.*
Mededelingen betreffende de bijzonderheden van de dag werden op verschillende plaatsen
*Debriefing.*
Het nalopen van de vlucht.
in het schip of squadron neer gehangen.
*De-icing systeem.*
Dit zorgde er voor dat op kritieke plaatsen van het vliegtuig, bijvoorbeeld de vleugels en propellors geen ijsvorming ontstond.
*Detecting Head.*
Apparaat aan het einde van het vliegtuig waarmee verstoringen in het aard magnetisch veld

gemeten konden worden. Bij de Stoef in en uit schuifbaar met een lange pijp. (boom)
*Dinghy.*
Rubberboot. In dit geval 12 persoons.
*Ditch.*
Noodlanding op het water.
*Doppler.*
Verandering van toon hoogte van een geluid bij voorbij gaan van iets. Zoals een trein op een overweg.

E.
*Emergencies.*
Noodgevallen.

F.
*F.C.L.P. Field carrier landing practice.*
Oefenen op land voor dek landingen. Er stond daar ook een spiegel.
*Finals.*
Vlak voor de landingsbaan.
*Flight.*
Kantoor vlak bij de vliegtuigen.
*FLO.*
Functioneel leeftijd ontslag. Soort pre-pensioen bij Defensie.
*Full flaps.*
Klappen vol uit. Deze dienen om het vleugel oppervlak te vergroten zodat het vliegtuig langzamer kan vliegen. Bijvoorbeeld bij de landing.

G.
*Gator.*
Alligator.
*Green.*
Bericht met vlieg opdracht.
*Go around.*
Start door, land niet.

H.
*Homing.*
Nadering op een doel. Onder andere met behulp van radar.
*Hoist operator.*
Bemanningslid van een helikopter die je met een soort sling omhoog hijst of laat zakken.
*Hot section*
Gedeelte van de motor waar de verbranding van de brandstof plaats vindt.

K.
*Kantoor.*
Cockpit.
*Knoop.*
Een knoop snelheid is ongeveer 1,8 km/u.

L.
*Low pass.*
Lage voorbij vlucht.
*LSO (Landing safety officer).*
Ook wel "batsman" genoemd. Hij gaf de vlieger visueel met een soort ping pong bats en over de radio aanwijzingen voor een juiste nadering en landing. In het donker gebruikte hij een soort lichtstaven.

M.
*Mike.*
Microfoon.
*Motorbank.*
Stellage waarop motoren worden proefgedraaid vóór montage op het vliegtuig.

N.
*Neus.*
Plastic koepel aan de voorkant van het vliegtuig waar men prachtig uitzicht had.
*No time.*
Zeer snel.

O.
*Ops Order.*
Opreatie Order.
*Optoppen.*
Het vliegtuig vol met brandstof laden.
*O.S.R.D.*
Opsporings en reddingsdienst.
*OS&O.*
Ontspanning en sport afdeling.
*Over de noord.*
Via Groenland en Amerika.
*Overhead hatch.*
Cockpit raam waar door de vliegernaar boven kon worden gekeken. Tevens ontsnappings luik.
*Overrulen.*
Uitschakelen, omzeilen.
*Overshoot.*
Ook een onderbreking van een landing maar wordt eerder gegeven. Wordt ook op land gebruikt.
*Overtrek.(Stall).*
Het vliegtuig stopt met vliegen door te langzame snelheid waardoor de vleugels te weinig hef vermogen (lift) leveren.

P.
*Paal.*
Klap van een grote golf die het gehele schip doet schudden.
*Paddles.*
Soort ping-pong batjes die gebruikt werden om van buiten het vliegtuig aanwijzingen te geven

aan de vlieger bij het taxiën.
Ook de roepnaam van de ""batsman" op een vliegkampschip
*Parking spots.*
Parkeer plaatsen.
*Pint.*
Hek.
*Preflight.*
Inspectie voor de vlucht.

R.
*Radome.*
Bescherming rond de radar antenne. Bij de Stoef ook intrekbaar.
*Ramp.*
Het begin van het vliegdek aan de achterzijde. Wanneer men te laag kwam landen kon een "Ramp Strike" voor komen. Gelukkig nooit meegemaakt.
*Reserves.*
Reservisten.
*Roll.*
360 graden rol om de lengte as van het vliegtuig.
*RTB (Return to base).*
Terugkeer naar het vliegveld.

S.
*Skid.*
De Augusta Bell had geen wielen maat twee sleeën.
*Sling.*
Lus van staalkabel.
*Sono of sonar boei.*
Een koker achtige, ongeveer 1 meter lange boei met een doorsnede van plusminus 20 cm.
De werd uit het vliegtuig geworpen en werd in de juiste houding gehouden en afgeremd door een kleine soort parachute.Bij de landing op het water sloeg de bodem plaat in en rolde een lange dunne kabel met verschillende hydrophones af. De opgevangen geluiden werden door een radio signaal naar het vliegtuig verzonden.
*Sortie.*
Opdracht.
*Sparks.*
Marconist.
*Special VFR.*
Minimum zicht om onder visuele regels, dus niet onder controle van de grond, te vliegen.
*Spinners.*
Punten in het midden van de motor waar de propellors aan bevestigd zijn.
*Split second.*
In een flits.
*Steep take-off.*
Steile klim vlak na de start.
*Stick shaker.*
Deze liet de stuurkolom schudden bij dreigend overtrek.

*Subs.*
Onderzeeboten.

T.
*Tacco.*
Taktische coordinator.
*Take-off.*
Starten.
*Tape.*
Opname band. Alles in het vliegtuig werd opgenomen.
*Transit.*
Verplaatsing met het vliegtuig zonder dat er operationeel werd gegaan. Bijvoorbeeld van Nederland naar Curacao.
*Trim.*
De trims zijn kleine roertjes waarmee de vlieger het vliegtuig goed recht kan laten vliegen. Het is echter beter het gewicht in het vliegtuig zo te verdelen dat het vliegtuig dit bijna vanzelf doet. Dat geeft minder weerstand.

U.
*Uitkijken.*
Bemanningsleden die de omgeving extra in de gaten houden voor eventuele andere vliegtuigen.

V.
*Voet (feet)*
3 voet is bijna een meter.
*VOROC.*
Vlieg veiligheids centrum.

W.
*Walkie Talkie.*
Oude hand radio.
*Wave off.*
Een teken om door te starten zonder het dek te raken. Werd zowel visueel als over de radio gegeven.
*Wrights.*
Type motoren van de Stoef.