Valkenburg - Curacao. (met de SP2H 204)

Hier een verslagje van één van de vele ferry's naar Curacao met de Neptune.

Niet écht maar een klein beetje spannend. Tevens een compliment voor de cockpit.

Onze vertrek datum was 5 maart 1977. We konden na aankomst op het squadron echter

weer naar huis. Er hing een zogenaamde 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 je fiets ijzel kwam te zitten wanneer je voorwaartse

snelheid kreeg.

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 we wederom naar huis.

De zevende is het echter tussen de middag een paar uur boven nul en men besluit dat we op

pad naar de Azoren gaan.

We gaan airborne en krijgen al snel tekenen van de aanwezigheid van ijs. Vele ogen zijn

gericht op de lampjes van de de-icing die aangeven of de de-icing van de vleugels werkt.

Deze slaat aan bij 140 knopen. Door dat we zwaar zijn duurt het voor ons gevoel heel lang

voor dat we die snelheid hebben. Tot mijn grote opluchting, ik vermoed ook die van de anderen,

gaan de lampjes aan. We hopen dat het systeem het blijft doen. Soms viel het wel eens uit.

We klimmen langzaam en zitten eigenlijk direct in zware shit. Het is erg bumpy en donker.

De ijsbrokken die van de propellors af vliegen slaan met harde klappen tegen de romp.

We blijken een behoorlijke tegen wind te hebben zodat we maar langzaam opschieten. Door

al het ijs op de kist, vooral het staartgedeelte zit dik onder,komen we maar net

boven een luchtsnelheid van 155 knopen uit. We zitten in verdomd slecht weer en kunnen er

niet boven uit. Om zo weinig mogelijk trim te hebben, worden wij met koffers op pad door het

vliegtuig gestuurd. Langzaam verplaatsen wij ons. Wanneer er wordt gedacht dat we een paar

knopen harder gaan, krijgen we het commando "Stop!". Als het inderdaad helpt moet je daar

blijven en gaan zitten. Kijk maar waarop, en hou je goed vast.

Veel later dan gepland passeren wij Lands End en gaan richting Lajes. We verwachten dat na

enige tijd het weer zal verbeteren. Niets iets minder waar. We krijgen nog meer tegen wind en

de turbulentie blijft hevig. Gelukkig is de ijsafzetting afgenomen en houdt op een gegeven

moment op. De grondsnelheid blijft echter zeer laag. We beginnen ons toch wel een beetje

zorgen te maken. We zullen naar Lajes moeten, een uitwijk zit er eigenlijk niet of bijna niet in.

Na lange tijd krijgen we contact met Lajes. Ze hebben niet echt prettig nieuws.Het veld is gesloten en we zouden moeten uitwijken naar Santa Maria, maar dat halen we niet.Ze hebben toen het veld voor ons tijdelijk geopend voor een landingspoging.

Er staat een zware storm met uitschieters tot 80 knopen dwars. Zware regenval zorgt voor veel water

op de runway.maar we zullen wel moeten. De crosswind is 55 knopen, ver buiten de limieten.

Op de bok zitten Theo Jansen en Gerrit Hommerson.

Ze gaan er voor en zetten de landing in. De omstandigheden zijn shit maar Theo prikt hem

er in. Een eitje.

We mogen geen meter taxiën. Er komen twee bowsers naast ons staan en een vóór ons om ons uit de wind te houden. Zij begeleiden ons naar het platform waar de kist meteen aan de ketttingen gaat en optoppen is er helemaal niet bij.

Eenmaal in de barak nemen wij een drankje. Theo zegt dat dit de beste en spannendste landing uit zijn vliegersloopbaan is geweest. Daar zijn wij blij om en nemen er nog een.

Morgen naar Dakar. Daar nemen wij een kreeft met een steak om de vliegen dood te slaan.

Ik schrijf in mijn logboek vliegtijd 10.3. Normaal 8.2. Dus die grondsnelheid klopte wel.

Mvg

Jan Vroege (oud telegrafist)