



Ik vond deze foto van de 168 vlak voor het catshot. Eerder gezien, maar ik ging het plaatje analyseren.

Als ik het zeetje zie, zal de meteo wind onder, maar zeker niet boven de 15 knopen zijn geweest.

Bij normale operaties werd niet het totale aantal ketels voor de voortstuwing gebruikt, ik denk zo te zien aan de houding van het dek personeel ook in dit moment. De wind over dek, de som van die twee, zal dus niet echt hoog zijn geweest.

De lanceersnelheid van de katapult was daar aan aangepast.

Meestal tussen de 70 en 80 knopen. Hoe minder wind over dek, hoe harder de schop onder je kont. Kon ook best heftig zijn (80-90)

De kist staat op de katapult tegen de remblokken aan. Zij hangt achterover en het neuswiel is vrij.

Dit komt omdat de "bridel", dubbel lussige kabel tussen de kist en de slof van de katapult, langzaam naar voren is getrokken en de kist tegengehouden wordt door de "Breakpen".

Deze zit aan de achterkant van de kist en zit vast aan het dek. Samen zorgen zij dus dat de kist iets achterover helt.

De verantwoordelijke man die het juiste moment kiest voor het schot zwaait al met zijn groene vlaggetje.

De blokken gaan neer en hij duikt met het vlaggetje weg over rechts. De katapult gaat af en we vlogen. We draaiden weg over stuurboord om bij een eventuele "mishap" niet overvaren zouden worden.

De landing was een ander verhaal, komt nog.