

Op 10 April 1978 ( maand toen nog met hoofdletter) gingen wij met bemanning “DELTA” op pad om via Lajes (Azoren), Dakar (Senegal) en Rochambeau (Frans Guyana) naar Hato Curaçou om onze detachering, van ongeveer 4 maanden, aldaar te volbrengen.

De vlucht naar Lajes verliep “as advertised” en werd volbracht in 8.2 Voor de komma de uren, erna eenheden van 6 minuten. Dus afgerond acht uur en twaalf minuten. Ook de vlucht van Lajes naar Dakar verliep normaal. Alleen bij de landing ontstond een klein probleempje. Tijdens het “reversen”, afremmen op de motoren door de hoek van propeller bladen om te draaien, was een steentje door een van de bladen geslagen. Deze propeller was van kunststof welke sinds enige tijd werd gebruikt, ook samen met die van staal. Wij hadden er dus toevallig ook van beiden een.

Het steentje had voor ons de verkeerde gekozen. Tijdens de landing hadden wij er niets van gemerkt, maar er na ontdekten wij het gaatje. De eerste mecano Willem Hermens pakte zijn schroevendraaier en peilde de diepte van de inslag. Hij stelde vast dat het te diep was en ondersteuning vanuit Nederland geboden was. Dit zou enige dagen in beslag kunnen nemen waardoor wij waarschijnlijk veroordeeld waren om enige dagen in het hotel in Dakar door te brengen. Geen probleem, we hadden de tijd en ons financieel verantwoordelijke officier Cor Vennik stelde zich zeer barmhartig op bij deze onvoorziene, zeer luxe omstandigheden.

Er werd vanuit Nederland een deskundige sergeant gestuurd om het probleem op te lossen. Deze oplossing nam enkele dagen in beslag. Het bezorgde deze sergeant, volgens hem, de mooiste periode uit zijn Marine loopbaan.

Zoals ik al zei, Cor was niet kinderachtig, maar er waren natuurlijk duidelijk grenzen. Uit voorzorg hadden wij, in het geval dat we ergens kwamen te staan een aardig aantal six-pacs bij ons. Ik benadruk: alleen voor speciale gevallen. Het hotel had een centrale aircondition die via een roostertje elke kamer koelde. Deze laatsten waren gemakkelijk te verwijderen, waardoor een gekoelde ruimte verscheen waarin enkele six-pacs ruim pasten. Dit even terzijde. We kwamen in dit speciale geval dus niet om van de dorst. We werden gesteund door het feit dat het drinken van het lokale water werd afgeraden.

Op de foto is ook onze jonge VOBér Cees Heydt te zien. Een fantastisch leuke en slimme gozer met veel humor. Helaas veel te vroeg overleden. Buiten de officieren hadden wij twee persoons kamers. Alleen Cees had een een persoons omdat hij, als hij zijn ogen toe deed en in slaap viel, zo hard snurkte dat een eventuele kamer genoot geen oog dicht zou doen en een trauma op kon lopen. Cees had echter pech, zijn airco werkte niet. Toen hij na een tijdje wakker werd zweette hij zich de tandjes. Hij vond een oplossing door zijn raam wijd te openen. Zijn volume schrok alles af, behalve de muggen echter. Zij waren klein, stil, maar

zeer effectief, hij doorstond hun massale aanval dan ook zonder wakker te worden.

De volgende morgen, aan het ontbijt, verscheen een onherkenbare figuur met een opgezwollen gezicht. Het bleek bij later inzien onze Cees te zijn die door ontelbare insecten was aangevallen. Wij gingen er van uit dat hij minstens malaria had opgelopen, maar achteraf is hij er na enige dagen, buiten de jeuk, goed van af gekomen.

Er gebeurde natuurlijk nog meer, maar wij vertrokken 17 April om 09.52 richting Rochambeau, waar we na een vlucht van precies 11 uur landden.

Tijdens deze vlucht hadden we nog een akkefietje, ik plaats het alsnog.

Tijdens deze wat lange vlucht, losten wij VOB'ers elkaar af achter de HF radio. Deze bevond zich aan stuurboord direct achter de "beam". Even terzijde: De Neptune was een middendekker en de vleugel liep dus door de romp van de de SB vleugel naar die van BB, en andersom natuurlijk. Zij vormden dus een zeer sterk geheel, het werd de "beam" genoemd. Bij de doorlopende vleugel was een soort ruimte met boven gelegen klep, waar zich allerlei benzine kranen bevonden. Deze kranen maakten het met de hand schakelen van diverse benzine tanks naar de motoren mogelijk. In mijn ogen, die van een leek, waren het er wel een "paar". Hierover later.

Aan de achtkant ervan de beam, waren op de vloer twee zitplaatsen voor tijdens de start en de landing. Er deden verhalen de ronde dat bij slechter afgelopen landingen en ditches de twee mannen op deze plek gezeten, er vaak het beste van af waren gekomen. Ik geloofde daarin en hield er "in bepaalde omstandigheden" als het kon stiekem rekening mee. Nogmaals dit even ter zijde.

Het radiostation was ruim, met een heerlijke stoel en uitzicht over stuurboord vleugel. Gedurende de oversteek vanaf Dakar was het radio contact trouwens bijna altijd gedurende lange tijd nul komma nul. Tachtig procent van de tijd van deze oversteek ontbeerden wij, ondanks veel frequentie wisselingen, elk contact met de buiten wereld. Maar de positie, zitplaats en uitzicht waren subliem. Over dat gebrek aan radio contact werd eigenlijk nooit veel gesproken. Het was gewoon een feit. Het schoot wel eens in je gedachten maar daar bleef het wel bij.

Ik zat daar dus, toen ik een lichte beroering in het gedeelte van het vliegtuig vóór de beam

bemerkte. Niet lang daarna kwam de tweede mecano over deze beam glijden. Hij keek een beetje schichtig, dus ik vroeg hem wat er loos was. Hij wees naar BB vleugel en zei in een iets hogere octaaf: "We zijn héél die vleugel kwijt"! Ik keek naar buiten en zei: "Volgens mij zit 'ie er nog aan". "We kunnen niet bij de benzine komen". Niet zo mooi dus. Zuid Amerika of terug Afrika zat er voor ons niet meer in. Een rubber vlot lag misschien in het vooruitzicht. Ik wist waar ik bij een eventuele ditch zou gaan zitten, ik zat er al vlak bij.

Hij opende de klep van de kranen box en rommelde wat. Geen oplossing denk ik, want hij schudde met zijn hoofd en ging weer naar voren. Binnen een scheet was Willem Hermens er. Hij rommelde ook een tijdje met die kranen en knikte na enige tijd. Hij spoedde zich weer naar voren. Voor de beam en ook bij de rest van de crew keerde de rust weer. We landden veilig op Rochambeau, stuurden een Arrival (bericht van aankomst) naar Nederland en namen een biertje in het Hotel. (Het thuisfront werd zoals standaard opgebeld dat we veilig aan de overkant waren gekomen).

De volgende dag dus op naar Curaçao.

De dag daarna 14.22 take-off naar Hato, waar we na 5.4 onze laatste fullstop van deze reis maakten. Ondanks het wat late uur namen we toch met de mannen aldaar, om hen niet teleur te stellen, een neut

.Crew Delta 1978

Boven v.l.n.r: Joep Weijers-VOB, Theo Jansen-Vlieger, Dirk Meirik- Vlieger boven de sterkte, Cor Vennik-Vlieger, Jan Vroege-VOB. Beneden: Karel Oosterhof-Mecano, Willem Hermens-Mecano, Cees Heydt- VOB, Dirk Mesker-Konstabel, Lex Busselaar-Tacco/Vliegtuig commandant.





Uitzicht bij radio