Ik ga terug in de tijd naar 1963. Ik was toen als telegrafist geplaatst bij Vliegtuig Squadron 5. Het aantal telegrafisten bij VSQ5 was erg beperkt. KPLVGTLG Hennie Starink was chef verbindingen en ik was zijn personeel. In geval van meerdere vluchten, werden telegrafisten van het MVKValkenburg ingehuurd. Zij waren daar blij mee want ze kregen per vlieguur betaald. Niet veel, maar in die tijd was elk centje welkom.

De taak bij het squadron bestond voor het grootste gedeelte uit oefen vluchten voor opleidingen, zoals die voor waarnemer en telegrafist (VOB).
Daar deze voor het grootste gedeelte boven zee plaats vonden werd de verbinding voor een groot gedeelte door ons telegrafisten onderhouden met morse op HF.

Het vliegend personeel bestond voor het grootste gedeelte uit vliegers. Dat waren officieren en onder officieren. Onder deze officieren bevonden zich soms ook jonge vliegers die hun opleiding bij de Rijksluchtvaart school er op hadden zitten. Toen die tijd waren de beschikbare plaatsen voor hen in de burger maatschappij misschien schaars. Zij kwamen tijdelijk bij de MLD om hun vlieg uren te halen.

In die jaren was de verkeersleiding nog niet zo perfect als heden. Posities werden over radio door gegeven, maar op de grond kon men dat, zeker van die van boven zee, niet verifieëren. De Beech had geen transponder.

Buiten de opleidings vluchten waren er ook logistieke en oefenvluchten voor de vliegers zelf, waaronder het zogenaamde IF (instrument vliegen).
Bij deze vluchten ging er altijd een uitkijk mee die de omgeving tijdens bochten draaien en andere bewegingen extra in de gaten moest houden.
Deze vluchten werden, waarschijnlijk onbewust, soms ook gebruikt om eventueel te veel aanwezige energie bij sommige jonge en minder jonge vliegers te compenseren. (Het tegenwoordige ADHD). Meestal met het laag vliegen boven zee of op sommige plaatsen boven land. Ik was jong en genoot van deze laatsten. Daar ik de enige telegrafist was, kon ik meestal zelf bepalen met welke vlucht ik mee ging. Ik kende ook mijn pappenheimers bij de vliegers. Wanneer de combinatie van de twee voorin voor mij interessant was, stapte ik in.

Op een dag was het weer gelukt. De twee mannen voorin gingen voor een IF vlucht. De oefening werd perfect uitgevoerd en naar alle tevredenheid afgesloten. Er was nog wel tijd voor een alternatiefje. Ik hoorde hen toen tegen elkaar zeggen: “Hoe hoog zou deze kist kunnen klimmen”. “We gaan even kijken”. Klim vermogen werd opgezet en met wijde bochten begonnen wij hoogte te winnen.

Toen wij op grotere hoogte , zeg maar “hoog” zaten, gaf de tweede vlieger de positie door.

Hierbij noemde hij ook onze hoogte.
De verkeersleiding kwam snel terug en vroeg of deze klopte. Toen de vlieger bevestigend antwoordde, werd hem op zeer dringende wijze bevolen om snel te gaan dalen.

Dat deden we, gas dicht en in mooie wijde bochten in een grote kurken trekker naar beneden. Een heerlijke ervaring. Bijna geen geluid buiten het suizen van de wind en het zachte pruttelen van de motoren.
Halverwege de daling hoorde ik: “Volgens mij kun je met deze kist een roll maken”. “Denk ik ook.” De gashandels gingen naar voren.
Niet lang daarna zag ik de horizon een keer vrij langzaam rond draaien. Ik ben geen vlieger, maar ik denk toch dat het een roll was. Wat mij het meest verbaasde was dat mijn blik sinasappelsap wat op mijn tafeltje stond doodstil was blijven staan.

De twee mannen uit de cockpit vroegen mij na de landing indringend om over deze manoeuvre te zwijgen. Dat deed ik dan ook.
Na zestig jaar is dit impulsieve moment wel verjaard neem ik aan. Daarom plaats ik het nu. Het bevindt zich nog steeds duidelijk in een klein plekje in mijn ouder wordende en wellicht krimpende hersenen.

Het betreffende toestel. Fotograaf onbekend.