

Het was 20 september 1965, twee dagen voor mijn 24 ste verjaardag. Ik was geplaatst op Vliegtuig Squadron 2, dat was uitgerust met het vliegtuig type S-2-A Grumman Tracker. Deze werd later na enige modificaties S-2-F (Stoof) genoemd, daarna noemden wij hem dus in het Nederlands Stoef.

De Tracker met het nummer 154 had een grote check gehad welke om een door de voorschriften voorgeschreven tijd plaats moest vinden. Zeg maar VPK, net als APK.

Ik doe hier een beetje luchtjes over, maar weest u er van overtuigd dat deze check met grote kennis, inzet en zorgvuldigheid plaats vond. Wij als vliegende bemanningen vertrouwden dan ook blindelings op de technische mannen die dit uitvoerden. Tijdens deze inspectie ging het vliegtuig ook op de krikken. Het werd zo hoog opgekrikt dat de wielen in en uit konden worden geslecteerd zonder dat ze de grond raakten.

Nu zat er in de Stoef een soort schakeling die er voor zorgde dat bij het neer selecteren van de wielen de MAD boom zeker en ik dacht ook de radar dome automatisch in gingen. Dit om onzachte aanraking met de baan tijdens de landing te voorkomen.

Achter de stoel van de telegrafist (VOB) bevond zich een schakelaar die deze veiligheid kon overbruggen om de wiel check in de hangaar te kunnen uitvoeren. Hij moest na afloop natuurlijk weer worden terug gezet.. (1)

Onze bemanning bestond uit een waarnemer, twee vliegers en ik. De eerste vlieger was een zeer bekwame onderofficier vlieger met veel ervaring. De waarnemer was ook een oude rot in het vak met net zo veel ervaring. Hij was tevens vliegtuig commandant. De tweede vlieger was een vlieger die mee vloog om zijn ervaring op deze kist na een langere tijd weer op te schroeven.

De vlucht verliep perfect, alles werkte goed en we gingen in voor de landing. Zoals altijd zaten we klaar om de landings checklist af te werken. In de cockpit liep het echter allemaal niet zo lekker. De eerste vlieger had de landing gegund aan de tweede. Deze bleek zich niet echt meer alles te herinneren. De eerste kreeg zijn handen vol aan de landing en had geen tijd meer om de checklist af te lezen. Hij riep over de intercom "Achterin klaar?". Wij antwoordden positief en we naderden touchdown, het ging prima. (2)

Ik luisterde mee over de UHF radio en hoorde opeens: "One five four... go around!!!". De cockpit had het nog steeds druk. Zij hadden het blijkbaar niet gehoord want er volgde geen reactie. (3) Nogmaals, toen met veel nadruk klonk "One five four go around your Boom is out!!"

Ik schrok me rot, keek snel omhoog en zag dat mijn boom-lichtje nog op " OUT" stond. Ik

was vergeten hem in te doen. Ik schakelde hem direct op "IN", maar het duurde vrij lang voor dat de boom in was, ik was te laat. Gelukkig had de vlieger het nu wel gehoord en had direct een doorstart gemaakt.

De vliegtuig commandan keek me hierna met een verwijtende blik aan en zei: "How can???". Ik dacht snel na en zei alleen maar "Checklist".

Het bleef stil. Ook na de landing. Daarna bleek inderdaad de schakelaar achter mijn stoel nog op de "hangaar stand" stond. Ik hoorde na dit voorval pas over deze schakelaar. Hij stond in geen enkele checklist. (4)

Uit mijn verhaal blijkt misschien, dat vele (bijna) ongelukken meestal door meerdere oorzaken ontstaan. Dit had waarschijnlijk niet fataal geweest, maar schrik, grote schade en een deuk in mijn "zelfverzekerde" houding had ik zeker opgelopen.

Ik heb dit verhaal al eens eerder in mijn Boek 1 beschreven. Ik vond echter op een site van Oud Valkenburg een foto van onze kist tijdens deze vlucht. Vreemd om nu pas, na 54 jaar een visuele bevestiging te krijgen.



Daar ga ik dus, nog onbewust van wat er komen ging.