

Het was 7 februari 1978. We stonden met crew Delta gepland om met de Neptune 217 een torn van 4 maanden in de West te gaan maken. We hadden de kist de 5e al proef gevlogen, maar de MAD , (Magnetic Anomaly Detection) het apparaat wat zich in de punt van de staart bevindt, moest nog gecheckt worden.

Dit apparaat meet afwijkingen in het aard magnetisch veld, welke ook door een onderzeeboot veroorzaakt worden. Het moet daar voor "gecompenseerd" worden. Het gaat te ver om dit helemaal uit te leggen, maar er zijn bepaalde vlieg bewegingen nodig om dit te doen. Er moeten zogenaamde "rolls, pitches en yaws" gemaakt worden. De bewegingen moeten op grotere hoogte worden uitgevoerd, om storingen vanaf de grond zoveel als mogelijk te ontlopen. Wij zaten meestal rond de 8000 voet.

We startten om 14.10 en klommen naar hoogte. Ik controleerde en regelde de MAD af. Dit vond plaats in de neus, waar zich de bediening en de indicator (een soort papier rol waar een pen op schreef) zich bevonden. We begonnen met de rolls. Ik compenseerde de storing die dat opleverde. Hierna gingen we de pitches maken. Hierbij maakte het vliegtuig "nose up-nose down" bewegingen. Ik merkte, zo ook de cockpit, dat bij het "nose up" de kist een beetje begon te schudden.

Cor Vennik en Theo Jansen waren de vliegers. Cor zat links en vloog dus dacht ik. Hij zei: "Het lijkt wel of de kist bij nose up overtrekt (Stallt)". Het compenseren werd even vergeten en men ging zich concentreren op de vlieg eigenschappen van de 217.

De kist bleek inderdaad bij nose up met 155 knopen snelheid te overtrekken. Bij inspectie van de vleugels vanuit achterin bleek dat de zogenaamde "Foam plate" van bakboord motor aan de voorkant los was en als een soort "air brake" de luchtstroom over bakboord vleugel verstoorde en er dus ook minder "lift" aanwezig was.

De Foam plate was een plaat die van onder andere de olie vuldop afdekte en met speciale klik schroeven (quick donuts) snel kon worden verwijderd en geplaatst natuurlijk. Deze deden in dit geval aan de voorkant niet wat zij moesten doen, of hadden het begeven.

In de cockpit maakte men zich zorgen om die overtrek. Een landing met 155 knopen was niet aantrekkelijk. Er werden diverse bewegingen met een combinatie van de aantal graden flaps uitgeprobeerd. Tot onze niet geringe genoeg doening bleek dat de kist met full flaps zeer waarschijnlijk een normalere landing met een betere snelheid kon maken. Dit geschiedde.

De 10e vertrokken we om 10.08 en landden 18.20 op Lajes Azoren. De rest van de reis ging ook "as advertised".

P.S. Rolls: Vleugels op en neer zoals bij een groet.

Pitches: Kist nose up - nose down.

Yaws: Kist met voetenroer nose left - nose right.



Zeer fraaie opname V-217