

We waren er klaar voor we gingen er af. Dit keer zoals meestal met de katapult. Het hoofd in de steun gedrukt, laat de duw maar komen. De boeg van het schip ging lichtjes op en neer, we voeren immers in de wind tegen de golven in. De katapult officier wist precies het moment om de knop in te drukken. Als we aan het eind van de katapult kwamen, konden we beter geen neergaande beweging hebben wist hij. Direct na het loskomen draaiden wij weg naar een andere richting. Ik heb gehoord dat dit gebeurde om te voorkomen dat wanneer er iets mis ging, de Doorman over je heen voer.

We waren los en omdat we bij het Smaldeel V hoorden zaten we direct in ons oefen gebied. We gingen dus aan de slag. We konden diverse taken uitvoeren zoals Casex (oefening met het gehele of gedeelte van het smaldeel), richtoefening (hierbij fungeren wij als luchtdoel), ook deden wij soms oefeningen alleen met de altijd aanwezige onderzeeboot. Er waren nog meer taken, maar ik laat het hier maar bij. Deze maal hadden gingen wij (als voorbeeld) voor een oefening om in samenwerking met de schepen en de S-58 helicopters een onderzeeboot op te sporen welke in andere omstandigheden bedreigend voor het Smaldeel zou zijn.

Er waren verschillende doelstellingen zoals onder andere : De onderzeeboot moest door ons ontdekt worden met een kleine kans dat hij ons eerder detecteerde. Of hij moest door middel van constante aanwezigheid en de radar aan te hebben onder water gedrukt worden, om hem het opladen van de batterijen door middel van snorkelen zo veel mogelijk te ontzeggen. Zijn snelheid en bereik werden hierdoor erg beperkt. Voor het eerste hadden wij verschillende soorten apparatuur aan boord, maar buiten deze middelen werd in de praktijk veel gespot door de Eye ball Mk-1 (menselijk oog). Als je de Tracker bekijkt, zie je de kleine raampjes van de waarnemer (TACCO) en de telegrafist achter de cockpit. Door het kleine oppervlak van het stuk zee dat zij voorbij zagen komen viel een klein golfje eerder op dan bij het ruime zicht vanuit de cockpit. Daarbij komt dat wij achterin zeker niet “dom zaten te kijken”. Hier stop ik met het operationele.

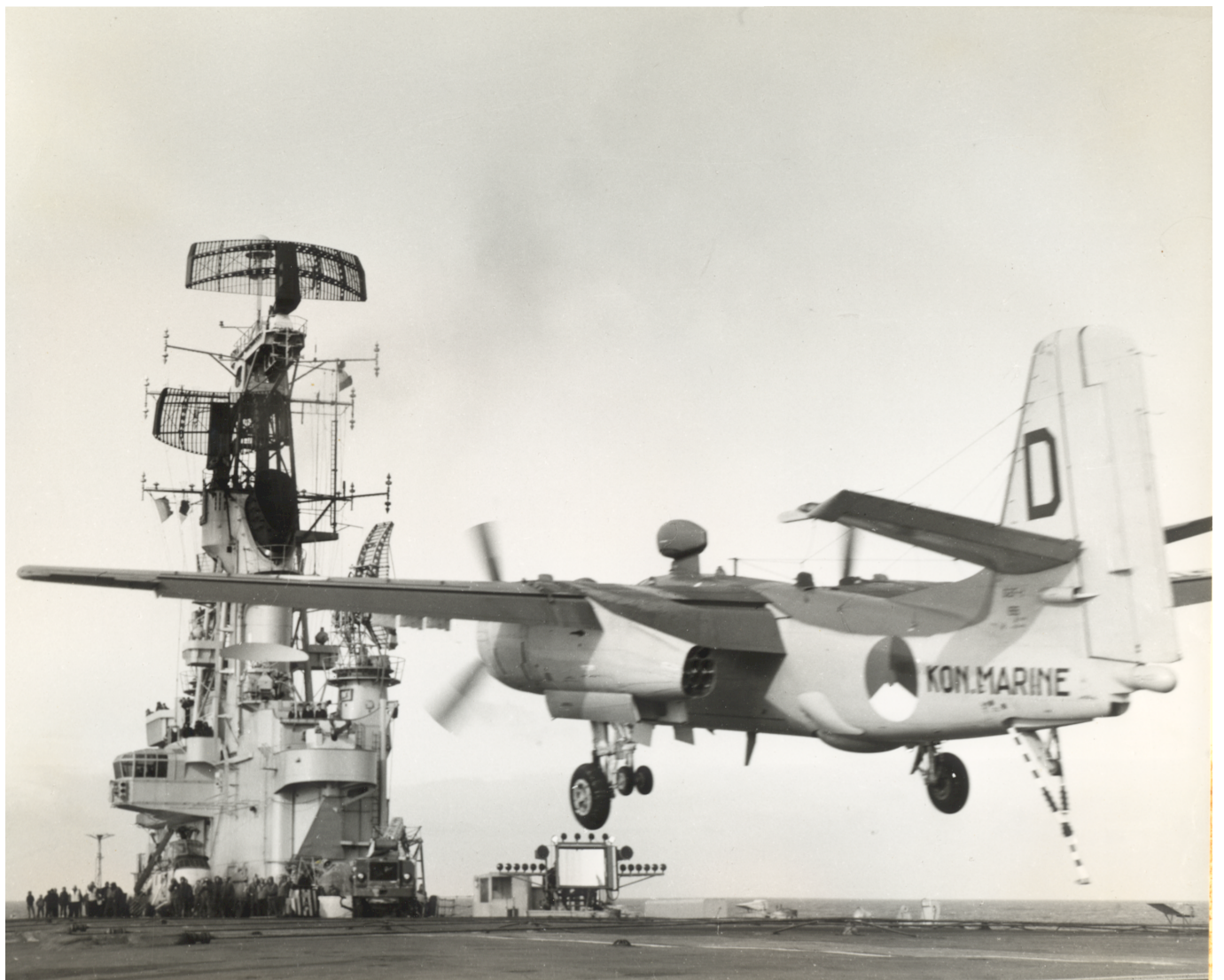
De verbinding met het schip gebeurde in principe op de UHF. Soms, bij grotere afstand, werd overgegaan op HF. Spraak vervorming door code (Scrambled voice) hadden wij niet, dus alle radio verkeer werd geheel of gedeeltelijk omgezet in code. Daarvoor hadden wij code middelen aan boord in de vorm van boekjes. Even terug komend op de scrambled voice, er waren er bij ons die na een aantal alcoholische versnaperingen deze moderne vorm van communiceren al machtig waren. Hierbij sluit ik mijzelf niet uit.

Eenmaal gestart hield in dat je ook weer moest landen. Dit was iets anders dan op een normale baan, maar dat is natuurlijk duidelijk. Het grootste verschil was dat deze baan smal en kort was maar bovendien soms ook nog behoorlijk kon bewegen. Het probleem van de

korte baan was voor een deel opgelost door het schip met een aantal kabels en het vliegtuig met een haak uit te rusten. De juiste hoek van het aanvliegen werd mede mogelijk gemaakt door een landing spiegel. Populair gezegd schenen een aantal lampen in de spiegel welke samen een licht bundeling vormden die door de vlieger in die spiegel als een lichte bal werd gezien. Als geen vlieger heb ik misschien een aardig idee hoe het werkte maar wat er echt voorin gebeurde weet ik alleen van wat van hen hoorde en wat ik zag. Wanneer de bal midden in de spiegel was zat je op de juiste landing koers en hoek. Wanneer je laag kwam ging de bal ook omlaag en andersom. Makkelijk, er was echter een probleem. Het schip ging op en neer, de bal dus ook. Wanneer deze achterna werd gevlogen, ging de kist als een klimmend en dalende loempia door de lucht. Het was voor de vlieger de kunst om de bal zo te "middelen" dat hij evenveel te hoog en te laag in de spiegel zat. Buiten de cockpit stond er op de kist een man in een bijzonder pak te zwaaien met twee batches, in het donker met een lichtgevend pak en lichtbatches. Hij werd de Landings Safety Officer (LSO), ook wel batsman genoemd. Door bepaalde standen met die batches te doen gaf hij bepaalde vlieg correcties aan. In het donker brandden twee oranje lampjes onder aan het vliegtuig waaraan hij kon zien of het vliegtuig de juiste "attitude" (stand in de lucht) had. De LSO had, last but not least, ook radio verbinding met de vlieger om zijn correcties door te geven. Ook waren zij een soort artiesten die dingen duidelijk maakten met een voor ons soms komische lichaamstaal.

Door wat voorzaak dan ook, lang niet elke landing eindigde in de kabel (arrester). Als de Batsman zag aan komen dat de arrester niet ging lukken, gaf hij een "Wave off". Hetgeen het afbreken van de nadering betekende en de kist over bakboord een overshoot nam. Ook had men soms een "Bolter", wanneert door wat er dan ook gebeurde de kabel werd gemist. Soms ging dat gepaard met een best harde klap of stuiter op dek. Daar kan ik over mee praten. Gelukkig hadden we een hoek dek. Met de power van de Tracker was het geen probleem om door te starten. De LSO spoorde de vlieger nog eens extra aan om gas te geven door te brullen BOLTER! BOLTER! tot de vlieger dat deed. Het is gebeurd dat de vlieger laat reageerde met gas geven omdat hij er van overtuigd was dat hij de kabel had. (Vraag maar aan Hans Bax).

Blij slecht zicht kon de nadering eventueel deels verzorgd worden door een radar operator van de CCA (Carrier Controlled Approach). Een systeem wat ook op het Vliegkamp aanwezig was. Daar heette het GCA (Ground controlled Approach). De operator zag op zijn schermen het vliegtuig op een ingestelde baan, zowel horizontaal als verticaal gaan. Hij corrigeerde hen via de radio verbinding of zij te hoog, te laag, links of rechts van die lijnen zaten. In beide gevallen, zowel op MVKValkenburg en op de Doorman was een bepaalde afstand waarop zonder visueel contact de nadering moest worden afgebroken.



Wordt een arrester debnk ik



165 vlak voor de stop

Foto's uit collectie Oud Valkenburg