

Belofte maakt schuld. Ik ga een vervolg schrijven op het eerste deel. Waar was ik ook al weer gebleven? Oh ja, het vertrek met de katapult of met een vrije start. Ik begin met het eerste.

Zoals ik al zei, ik had het volste vertrouwen in de katapult ploeg. Ik heb vaak met bewondering staan kijken naar hun professionele werk. Het doet mij nog steeds denken aan het verwisselen van de banden bij formule 1. De stalen acht vormige kabel (bridel) werd razend snel aangebracht aan de slof van de katapult en aan een speciaal bevestigings punt aan het vliegtuig. De slof schoof heel langzaam naar voren tot de lus strak stond.

Daar voor was met dezelfde behendigheid de breekpen tussen het dek en de kist aangebracht. Deze pen brak wanneer de katapult af ging, maar kon het vol gas van het vliegtuig hebben. Als de bridel strak kwam, begon de kist iets achterover te hellen. De juiste stand om airborne te gaan. De hoofdwielen stonden tegen een soort van richel die bij het schot in het dek verdween. De neuswielen kwamen een stukje los.

De katapult officier had de verantwoording voor het moment van de start. Eerst werd nog een laatste checklist omhoog gehouden richting cockpit. Door de tweede vlieger werd met een militaire groet bevestigd dat hij het gelezen had. Het vlaggetje van de officier ging omhoog en deze begon dit snel heen en weer te bewegen. Tot het juiste moment van lancering daar was, het vlaggetje snel naar beneden ging en de knop werd ingedrukt. De snelheid van het schot hing af van het aantal knopen wind dat over het dek stond. Meestal zo tussen de 75 en 80 knopen. Bij weinig wind kon dat aanzienlijk meer zijn, hetgeen door ons goed te voelen was. Er kon ook minder wind over dek staan wanneer het schip heel soms, door wat voor reden dan ook, niet in de wind kon draaien.

De stoelen in de Tracker waren zeer comfortabel. Ook op hoofd hoogte zat een bescherming achter je om te voorkomen dat dit achterover zou knikken. Het schot zelf viel meestal erg mee. Van nul naar iets voelde je echt goed, maar al snel kon je aardig rechtop zitten. Je zitkussen was trouwens je bootje. Je rugleuning soms je parachute. We hadden alle vier een vluchtluik boven ons hoofd wat een gerust stellende gedachte was. Wanneer je op je stoel ging staan kon je er gemakkelijk uit komen ook met zwemvest en dompelpak. Beneden de, ik dacht 16, graden vloog je in zo'n pak. Het maakte je het bewegen wat moeilijk, maar dat deed je toch weinig. Als je tijdens de vlucht aan je schoonmoeder dacht, kon je die na de vlucht bij het uittrekken nog ruiken.

Een keer met als eerste vlieger Theo Jansen, ging het vlaggetje omhoog, maar er was iets mis met de katapult. Om te voorkomen dat bij een plotselinge voorwaartse beweging van de slof het gas dicht was, werd constant vol vermogen op de motoren gehouden. Het heeft voor ons gevoel erg lang geduurd voor dat het gas er af mocht. Maar ja, het is lang geleden. De

motoren werden hierna proef gedraaid. Bij vol gas had de vlieger twee vingers om de "catgrip". Een soort T stukje bovenin de cockpit op de plek waar de gashendels bij vol vermogen stonden. Dit om te voorkomen dat het gas bij het schot ongewild werd dicht getrokken. Dit even terzijde.

Buiten de mannen van de katapult waren er nog meer ploegen, de kabel ploeg en de deckparty. Deze laatste bestond uit personeel van diverse dienstvakken. Zij waren te herkennen aan de kleur van hun hoofdkapjes en vestjes. Er waren zelfs Mariniers, veelal chauffeurs op de trekkers. Zij allen hadden hun speciale taken waarvan de raderen als een geoliede machine op elkaar pasten. Ik had ook veel ontzag voor de blokken trekkers. Tussen al die gehaktmolens blokken wegtrekken vereiste volgens mij wel enige moed.

Zoals ik al zei gingen we er soms ook af met een vrije start. Mijn eerste vlucht vanaf de Doorman begon met zo'n start met als eerste vlieger Joop de Vos.. Ik heb er een beetje de zenuwen van gehad omdat ik nauwelijks kon geloven dat je van zo'n kort baantje op tijd los kon komen. Maar de wind over dek en de grote power van de Tracker zorgden er samen voor dat je net voorbij het eiland al los kwam. Hierna zat ik dus niet meer mee.





Klaarmaken voor catapult take-off.

Op beide foto's is te zien onder welke omstandigheden door de mannen snel gewerkt moest worden. Chapeau!!