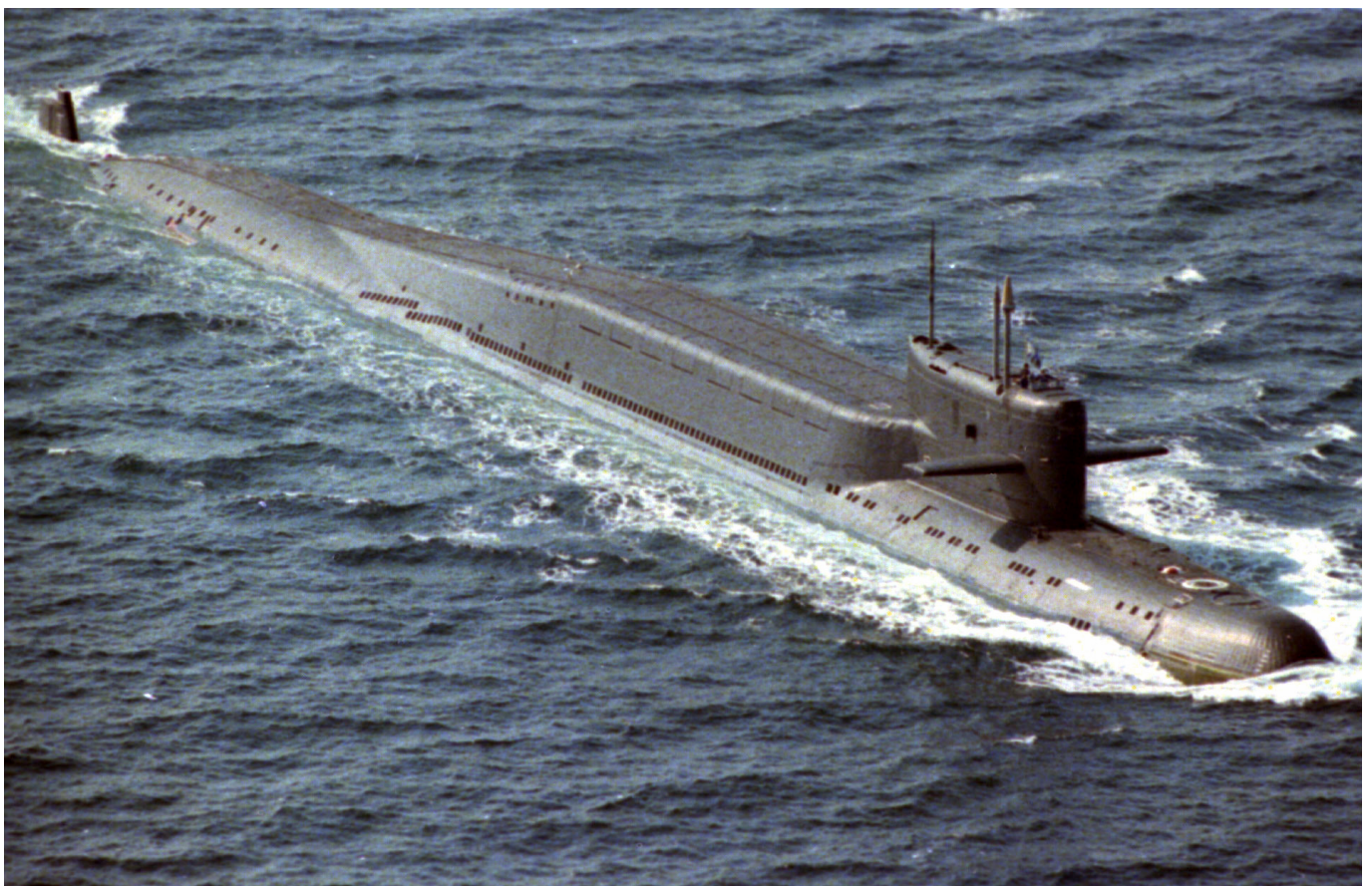


Ik krijg soms reacties van vrienden die niets met de Koninklijke Marine te maken hebben of hebben gehad. Zij lezen mijn berichten die hier op slaan, maar kunnen zich hier denk ik, soms moeilijk er iets bij voor stellen of in verplaatsen.

Ik ga met deze post proberen hun wat meer bij ons te betrekken en duidelijk te maken hoe het eigenlijk een beetje in elkaar zat. Ik beperk me tot IJsland, anders zit ik morgen nog te typen.

Vanaf begin tachtiger jaren, toen wij gingen vliegen met de Orion, werden wij regelmatig voor enige tijd op IJsland gedetacheerd (geplaatst). Het was koude oorlog en in die tijd slopen vele Sovjet onderzeeboten (subs) vanuit Moermansk, hun noordelijke haven, via beide zijden van IJsland naar de Atlantische Oceaan.

Dit deden ze niet omdat ze dat niet anders te doen hadden, maar er waren velen van deze subs die elk in staat waren een groot gedeelte van de wereld met nucleaire wapens te vernietigen. Ook waren er snelle onderzeeboten, die met geleide wapens NATO vlootverbanden konden vernietigen. Bijna allen hadden atoom aandrijving en hadden dus niet de noodzaak om boven water te komen.



Delta III met 16 ballistische raketten met elk 5 atoom koppen van vele megatons. Hier aan de oppervlakte.



№. 671

Aanvals onderzee boot Victor III.



De kleine, supersnelle Alfa klasse

Deze onderzeeboten waren niet makkelijk te ontdekken omdat ze weinig geluid maakten. Daarom werd constant bij gehouden waar zij zich, op elk moment, bevonden. Dit om te voorkomen dat, wanneer de koude oorlog warm werd, al deze mannen nog moesten worden opgezocht.

Omdat ze bijna allemaal langs IJsland kwamen, hadden de Amerikanen een militaire vliegbasis op dat Eiland. Het scheelde vele vliegers om ze te bereiken. Wij Nederlanders, "Jean Fromage", oftewel "Jan Kaas" werden ook ingezet in dit gebeuren. Overigens tot grote tevredenheid van onze Amerikaanse collega's. Tot zover de "Politiek".

Er was constant een Nederlandse Orion op IJsland aanwezig om het bovenstaande waar te kunnen maken. Om de twee weken losten de kisten en bemanningen elkaar af. We waren gelegd in een redelijke accommodatie op de basis. Het was een grote soort barak alleen voor de NATO gasten, dat waren wij dus ook. Typisch voor onze MLD (Marine Luchtvaart Dienst) mentaliteit, hadden we daar al snel voor elkaar dat we onafhankelijk een biertje konden drinken en een lekkere hap koken. Hier over zijn bij ons al vele verhalen bekend.

Als er Sovjet onderzeeboten in het gebied zaten, vlogen wij ons zogenaamde "de ballen uit de broek". Er zat dan 15 uur tussen landing en start.

Voorbeeld:

0100 opstaan, douchen, ontbijten.

0200 met de bus naar het vliegtuig voor een preflight (apparatuurtest van 3 uur), 1 uur voor de vlucht kreeg de tactische bemanning de briefing met de laatst bekende gegevens.

0500 Take off (start). Hierna volgt de vlucht naar en het volgen van het doel. Soms moest dat ook gevonden worden wanneer de positie nog niet nauwkeurig bekend was. (Daar waren wij Kazen dus goed in.)

1400 Landing.

Analyse en debriefing. Duur tussen 1 en 2 uur.

Vrij.

Volgende vlucht : 0500 Take off, enz enz. In de tijd tussen landing en start moest er ook gegeten, gedronken en niet te vergeten geslapen worden. Het kwam soms voor dat men met de bemanning de gehele tour van 14 dagen in dit schema zat. Ik benadruk hierbij soms. Ook onze ondersteunende technische dienst had daar een over het algemeen zeker geen makkelijke tijd.

Zij moesten zorgen dat wij op tijd een vliegtuig ter beschikking hadden. Buiten dat moest de belading van bewapening en dergelijke, gebeuren onder vaak arctische omstandigheden plaats vinden. Buiten deze normale werkzaamheden moesten ook klachten over het functioneren van apparatuur, motoren en andere onderdelen verholpen worden, waardoor het onderdeel rust van hun schema vaak in de knel kwam. Zij zaten ook voor een langere periode op IJsland dan wij. Chapeau dus.

Nu waren er natuurlijk niet altijd Sovjet onderzeeboten in het gebied en de eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat we dan een een prachtige tijd hadden op eiland van water en vuur. (vuurwater).

We vermaakten ons met vissen, soms stappen en ook maakten wij zelf heerlijke maaltijden klaar verzorgd door de in elke bemanning aanwezige kundige kokkies. Soms met de meest exotische kruiden, die sommigen een ongepland bezoek aan het toilet konden bezorgen.

In de crewroom werd ook de dorst gelest, die ondanks de koude toch optrad, vermoedelijk door het noorderlicht. Ook werden hier de bijzonderheden van de gemaakte vluchten besproken onder het genot van een biertje. Daar werden analyses van elkaar verkondigd zonder aanzien des persoons. Het kon aardig oplopen, maar het is nooit uit de hand gelopen. Hum.

Deze de-briefings werkten zeer verhelderend. De volgende dag echter, was het meestal vergeven en vergeten.

Wanneer voor een tijdje geen potentiële vijand in de buurt kwam werd er natuurlijk ook gevlogen. We deden onder andere ICE CAP PATROL. Dat was een vlucht waarbij de ijsvlakte

rond Groenland in kaart werd gebracht. Prachtige vluchten waarbij het ongerepte en de afbrekende ijsbergen als een soort cinemascope film aan je voorbij trok. Soms zagen we zelfs Ijsberen. Bijna onwerkelijk.

Ook zagen wij daarentegen, voor mij althans, hele erge dingen. Zoals onder andere kleine IJslandse walvisjagers met aan beide zijden een grote dode walvis op hun rug, op weg naar Reykjavik. De grote witte buiken van deze zoogdieren accentueerden het verschil in grootte van hen en die van de kleine k.t bootjes.

Ook maakten wij zogenaamde “overland” vluchten over IJsland met zijn enorme gletschers, vulkanen, maar ook mooie groene valleien met watervallen en alles wat er bij hoort. Als je een gletscher op lage hoogte op vliegt, moet je natuurlijk steeds klimmen, omdat hij oploopt. Moeilijk te zien omdat alles wit is. Maar onze vliegers keken dan naar de horizon en bepaalden daar hun klimstand op, althans dat heb ik begrepen. Op een keer zagen wij, precies op het hoogste punt van de grootste gletscher twee hele kleine figuurtjes staan. We vlogen er nog een keer erg laag over en zagen twee mensen op ski's staan. Ze reageerden niet, dus ze zullen wel niet verdwaald zijn geweest, misschien verbaasd.

Aan de noordwest kant van IJsland bevindt zich een gebied, genaamd “de vijf vingers” wat heel ruw is. Kale rotsen waarvan sommigen recht uit zee oprijzen. Op een keer vlogen we daar een eindje uit de kust tussen de vriendelijke Cumulus wolken. We vlogen vlak langs zo'n wolk en ik bleef kijken tot wij er voorbij waren. De achterkant was dus puur graniet. De wolk stond alleen tegen de voorkant van de rots aan. Je zou er maar voor kiezen om er doorheen te vliegen. De radar operator zag natuurlijk wel het verschil tussen een wolk en een grote steen.

Ik zou nog wel langer kunnen doorgaan met al die mooie, spannende en vermoeiende dingen. Ik brei er een eind aan. Echter niet zonder te vermelden dat ik op IJsland enkele dingen heb meegemaakt die onuitwisbaar in mijn brain zijn opgeslagen. Het noorderlicht, st Elmus vuur op de propellers en de prachtige lokroep van verliefde walvissen die elkaar (wij hoorden ze op onze sonar boeien) op onvoorstelbare mijlen afstand van elkaar hun verliefdheid lieten horen.

Amen.