

De MUD was een toendertijds dienstvak bij de KM dat meestal uit miliciëns (dienstplichtigen) bestond. Zij hadden de taak om wanneer kwaadwilligen of wij zelf, onze vaarwegen van en naar open zee door het droppen van mijnen gedeeltelijk of geheel wilden af sluiten, dit te registreren en te plotten.

Zij zaten op verschillende posities aan de wal en hielden van daar de zeearmen in de gaten.

Wanneer een mijn uit een vliegtuig in het water wordt gedropt, zal dit bij impact een waterzuil(tje) veroorzaken. Dit, en het vliegtuig werden op dat moment gepeild door verschillende van die mannen en d.m.v. een kruispeiling werd de positie van de mijn geplott. Zo zat het een beetje in elkaar. Misschien hadden ze nog wel meer in hun trukendoos.

Toentertijd werd dit af en toe geoefend door middel van het gooien van betonnen MUD koppen, zijne de koppen van de 3 inch oefen raketten. Deze werden later vervangen door likstenen, eigenlijk bedoeld voor het vee. De betonnen koppen kwamen namelijk vaak in de netten van vissers die daar niet gecharmeerd van waren. Tevens moest soms schade vergoeding worden betaald. De likstenen losten zich zelf en dus ook dit probleem op.

Het was 16 September 1968. (Toen nog met hoofdletter). De Karel Doorman had zijn laatste (hete) adem uitgeblazen. Bij Squadron 4 met de Stoefs ging het werk echter gewoon door. We gingen met de S-2-A 167 op pad om een gecombineerde IF/MUD* vlucht uit te voeren. De eerste vlieger en tevens vliegtuig commandant was LTZ Müller. Hij is later geloof ik bij de KLM verdaagd.

We hadden een soort van plot/kaart waar we moesten droppen. Van hoe het verder in zijn werk ging hadden we eigenlijk geen idee. We kregen verbinding met de mannen aan de wal en wensten elkaar een prettige oefening.

We waren met een bemanning van drie. Twee vliegers en ik. Ik zat rechts achterin op de stoel van de waarnemer en bediende de radar. Ik kreeg het plot en vergeleek dit met het plaatje op de radar. Dit was de AN/APS 38. Deze had een relatief beeld. De bovenkant van het scherm was dus niet het noorden, maar de neus van het vliegtuig. In de meeste tactische operaties niet zo erg belangrijk, maar in dit geval maakte het alles een beetje moeilijker.

Ik had de drop positie op mijn radar en wij gingen in voor de eerste poging. Toen wij deze naderden begon de wal opeens met: "Stand by to drop". Het was blijkbaar de bedoeling dat zij bepaalden/uitmaakten waar wij onze mijnen moesten gooien.

Ik had echter al over de intercom geroepen "Drop Now Now ... Now !!!" Dus het brok beton of liksteen ging reeds te water. Dit werd gevolgd door een zeer enthousiaste reactie

van de wal. "Correct!!, Correct!! exact in position!!!!." Voor de rest van de oefening hebben wij zelf steeds nauwkeurig op dezelfde plek onze brokjes gegooid.

* IF/MUD vlucht. IF (oefening instrument vliegen). Dit gingen wij doen na het droppen.(MUD). Bij de IF oefening fungeerde ik als veiligheid uitkijk.



Uitmonstering op
mouw uniform
Mijnenwachter.



Foto van overblijfsel van het vroegere gebeuren op boek