

Het was januari 1972. We waren met Squadron 320 op trip naar BAN (Base Aeronautic Naval) Lann Bihoué in Frankrijk om precies te zijn Bretagne nabij Lorient.. Vandaar vlogen wij oefeningen op de oceaan met de SP2H. (Neptune)

Ik was VOB 1 (eerste sensor operator) van bemanning Delta. De TACCO (eerste waarnemer) was LTZ1 Tak. We waren voor een nachtelijke oefening gepland.

We waren nog bezig met het controleren van de apparatuur, maar taxieden al vast naar de kop van de baan. De TACCO controleerde de navigatie computer (ASA-13) alsmede het plotbord. Dit liep wel, maar niet in de goede richting met de door hem ingestelde waarden. Goede raad was duur, zonder plotbord was het zo goed als onmogelijk een goede oefening te draaien. Ik kende echter een truc die ik had geleerd van een radio radar monteur.

Van veel elektronische apparatuur bevonden zich de black boxen (de eigenlijke apparatuur), in de zogenaamde radar well. Een enge ruimte, onder het flight deck waar op de bemanning zich bevond. De apparatuur die zij daar bedienden waren eigenlijk een soort afstand bedieningen van deze boxen. Deze waren door middel van kabelbomen met elkaar verbonden. Zoals ik al zei het was een zeer nauwe ruimte waar naast het lawaai van de apparatuur je ook twee meter van de uitlaat der motoren zat. Dat alleen op je knieën of hurken.

In de SP2H bevond zich ook een groot circuit breaker panel , waarvan de zekeringen automatisch uitsprongen bij een storing. Deze kon je weer resetten, maar als hij dan nog een keer uit sprong was het over en uit.

Op de boxen zelf in de radar well zaten af en toe ook zekeringen die konden doorbranden. Daar naast was meestal een spare (reserve) geplaatst, zodat je deze jongens kon vervangen. Veel van de toenmalige boxen bezaten elektronische buizen (lampen). Zeker de radar, de AN/APS 20. Wanneer de zekeringen bij een storing goed waren, kon een ferme klap op de des betreffende boxen soms ook helpen. Wij noemden dat de "Hamer Test".

Ook de ASA-13 black box bevond zich in de radar well. Buiten de zekeringen bezat deze ook twee tellertjes. Wanneer de waarnemer zijn plottafel testte, begonnen deze tellertjes te lopen.

Bij de ingestelde wind, 150/150, moesten de tellertjes met dezelfde snelheid af lopen. Het nam een redelijk lange tijd voor dat je het verschil kon zien. Met tandwielletjes kon je ze aanpassen en met ongeveer de zelfde snelheid laten af nemen. Dan liep het plotbord evenredig in de goede richting, als ik me goed herinner koers 135.

Ik vertelde dit tegen de TACCO. Die zei doe je best maar Jan.

Hij stelde zijn computer en plotbord opnieuw in en ik ging naar beneden. Na enige tijd zag

ik dat de tellers niet synchroon liepen. Ik regelde het zo goed als mogelijk bij, liet ze nog even lopen, tot ik bijna zeker wist (hoopte) dat de dit nu wel deden. Te snel of te langzaam wist ik natuurlijk niet.

Ik kroop uit de well en ging in de neustunnel staan. Ik gaf mijn ervaringen door aan de TACCO.

Ik stak dus alleen met mijn bovenlijf boven het flight deck uit. Hij, de TACCO, zat achter het plotbord, dus een stuk boven me. Ik voelde mij een beetje als David en Goliath.

Hij keek me aan. Door de motoren moest hij zich met luidere stem duidelijk maken. Hij schreeuwde: "Weet je zeker dat het goed is? Als dat niet zo is gaan we terug naar het platform."

Daar stond ik als jong sergeantje.

Ik dacht snel na wat de gevolgen van een "nee" zouden zijn. Terug naar het platform om een monteur te laten kijken of overstappen in een andere kist. We hadden al aardig wat tijd verloren, dus de hele vlucht zou gecancelled kunnen worden. Ook zou ik voortaan misschien minder geloofwaardig zijn.

Ik zei "ja" en hoopte dat het inderdaad alleen die tellertjes waren.

De jets werden opgestart, we draaiden de baan op, kregen toestemming om te starten en dat deden wij dan ook.

We maakten vaart, "Rotate" klonk er in de cockpit. De vlieger trok de neus iets op en we kwamen los. "Climbing power" klonk er. De motoren werden door de mecano (boordwerktuigkundige) op klim vermogen gezet en we klommen naar onze aangewezen hoogte.

Daar aangekomen werden de jets afgezet en de motoren op kruis vermogen afgeregeld. Ook dat regelde de mecano. Terwijl hij dit deed zag je de vlammen van de uitlaten van oranje naar een betoverend blauw gaan. Ook werden zij synchroon afgeregeld en wanneer dat plaatsvond, ontstond een muziek uit onze grote zuiger motoren die ik nooit, maar dan ook nooit zal vergeten. Heb ik al meer gezegd.

Ik had plaats genomen achter de radar en checkte deze, hij werkte goed.

Ondertussen hield ik met een schuin oog het plotbord in de gaten. Het zag er goed uit.

De sfeer op het flight deck veranderde nu in rustige, bijna serene sfeer. De zachte rode verlichting van de apparatuur en bedienings panelen was daar ook zeker debet aan.

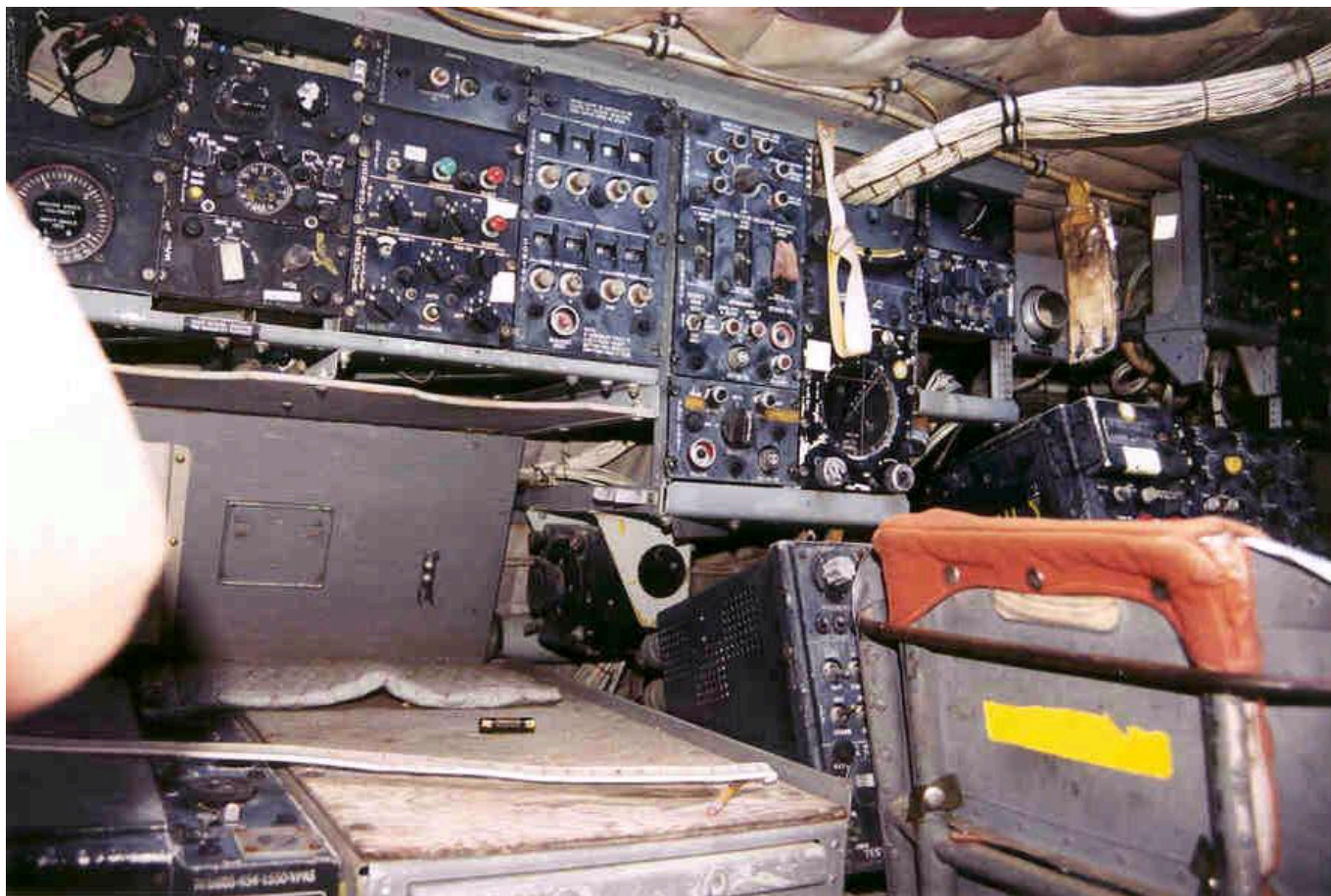
Aangekomen in ons gebied begonnen wij onze oefening, nog net op tijd. Hier kan ik kort over zijn, hij verliep goed. Het plotbord deed ook wat er van hem/haar werd verwacht. Ik was opgelucht.



De luxe zetel van de boord werktuig kundige (Mecano)



V.l.n.r. De Analyser van de bougies, de AQA-1 Sono groep, de AQA-4 Jezebel groep en uiterst rechts een stukje van het plotbord.



Hier het plotbord. Foto bekomen van Rob Calmthout