

Op mijn verhaal over IJsland kreeg ik een opmerking van een collega. Het ging over het feit dat daar dikwijls onder een soort van arctische omstandigheden werd gewerkt, soms héél echt. Vooral de Technische Dienst kreeg dit op hun brood. Zijn opmerking was dat in Noorwegen onder soms met nog slechtere weer omstandigheden moest worden gewerkt. Met veel minder mogelijkheden voor ondersteuning. Klopt helemaal, ook de bemanningen hadden het een stuk moeilijker bij de preflight (vlieg gereed maken van het vliegtuig). Ik ga proberen dit duidelijk te maken voor diegenen die die tijd niet hebben meegemaakt. Dit geldt ook voor lezers buiten ons militaire bedrijf. Ik beschrijf mijn eigen belevenissen uit die tijd op, omdat niet iedereen het die tijd hetzelfde ervaren zou kunnen hebben.

Na mijn tijd bij de Grumman Tracker, onder andere op de Karel Doorman, werd ik geplaatst bij Vliegtuig Squadron 320 opererend met de Neptune. Dat was een behoorlijke overgang, maar dat heb ik hier en daar al beschreven. Het gaat nu over onze vluchten naar en vanaf Noorwegen.

We draaiden vanuit Noorwegen enkele oefeningen in het hoge noorden, soms samenwerkend met een Amerikaanse "Strike Fleet", een groot vlootverband met een groot vliegdekschip. Vaak nucleair voetgestuwd. Buiten deze Strike Fleet deden ook vaak B-52 vliegtuigen mee. Ze kwamen uit de US, draaiden een sortie van een paar uur en gingen weer terug naar de States. Noord Noorwegen was tijdens de koude oorlog een gebied waarvan men dacht dat een van de eerste aanvallen van de Sovjet Unie zou plaats vinden. Onze Mariniers oefenden daar ook vaak.

Meestal zaten wij echter in Noorwegen om daar speciale vluchten uit te voeren. Zij bestonden uit het opsporen, volgen, registreren en fotograferen van alle Sovjet activiteit in de noordelijke Noordzee tot ver boven de noordelijke grens van Noorwegen.

We hadden verschillende Noorse vliegvelden van waar van wij deze vluchten uitvoerden. Het meest noordelijke was het vliegveld Andoya. Gelegen bij het dorp, eigenlijk een paar huisjes, met de naam Andenes. Geografisch lag het bijna op de zelfde hoogte als Moermansk. Ik ga zo'n vlucht proberen te beschrijven.

Op de heenweg naar Noorwegen deden we in de meeste gevallen RAF Kinloss aan. Dit om de laatste "Intel" gegevens te bekomen, maar ook om bij de daar plaatselijke handelaar in spirituele bloedverdunners te bekomen om bevriezing van ons corpus en brains in het verre noorden te voorkomen.

Na de landing in Noorwegen vond bij lage tot zeer lage temperaturen soms het "preluten" plaats. De motorolie van de Neptune, ik dacht O-28, was dikker dan normale motorolie die wij van onze voertuigen kennen. Als de temperatuur was zoals voornoemd, kon deze olie zó dik worden, dat bij het opstarten de startmotor niet voldoende kracht had om de propellor rond te krijgen. Om dit te voorkomen werd na de landing voor dat de motoren werden af

gezet, deze olie vermengd met brandstof (benzine) om hem dunner te maken. Daar was een knopje voor in de cockpit, bediend door de BWTK (mecano). Eventueel ook natuurlijk door de vlieger.

Enfin, het was de volgende dag na aankomst in Noorwegen. We gingen een lange verkenning vlucht maken op mogelijke toekomstige tegenstanders. Het was "Koude Oorlog". Daar zeker. Na een heerlijk Noors ontbijt met veel vis en fruit begaven wij ons naar de kist. We werden gebracht door een busje wat met een voor ons onverantwoordelijke snelheid over de sneeuw reed. Zij hadden echter spijkerbanden en zaten nergens mee. Aankomen bij het vliegtuig ging de sneeuw horizontaal door de lucht en het was ijsig koud.

De BWTK's en de konstabel scharrelden al rond in een soort alternatieve poolkleding, zeker geen overbodige luxe. Zij zorgden er voor dat alles, zeker aan de buitenkant, van het vliegtuig in orde was. We klommen aan boord waar de wind weg was maar de enige warmte afkomstig was van de lichtjes van de vele instrumenten. De verwarming van de Neptune bestond namelijk, zover ik het als niet techneut had begrepen, uit een soort branders in de vleugel voorrand die pas aansloegen als na de start een lucht snelheid van 155 knopen of zo iets werd bereikt. Tevens dienden zij voor de deicing van onder andere de vleugels. De preflight vond dus onder zéér frisse temperaturen plaats. Wij hadden echter ons vliegjack, handschoenen en een soort berenmuts.

Niet lang voor de vlucht werd het vliegtuig vaak met een bepaalde deicing vloeistof bespoten om het aanwezige ijs en sneeuw te doen smelten en te voorkomen dat tijdens de vlucht aanhechting van deze twee kwalijke jongens plaats vond. Met alle eventuele nadelige gevolgen van dien.

Na dat de motoren opgestart waren, moesten deze ongeveer een kwartier met lage toeren draaien om de toegevoegde benzine in de olie, te doen verdampen. Het gevaar van motorbrand of explosie was zeer aanwezig na preluten. Er waren dan ook wat meer brandblussers standby dan normaal.

We waren goed getraind en gingen niet veel later airborne dan normaal. De ogen van de mecano en meerderen, waaronder ik, waren gericht op de twee gele lampjes van de heaters. Zij zaten boven de Analyzer van de bougies, vlak achter de cockpit. Deze bougies konden stuk voor stuk worden bekeken. Dat gebeurde vlak voor en na de start en geregeld tijdens de vlucht.

Het was voor velen van ons een opluchting als de lampjes van deze heaters begonnen te knipperen bij het bereiken van de juiste snelheid. (De heaters waren niet echt voor honderd

procent betrouwbaar.) He, lekker warm en niet te vergeten “de-icing.”

De bemanning zat achter hun apparatuur van hun “station.” De konstabel achterin met de tweede mecano bezetten de uitkijk posities en zetten koffie, de man achter de radio maakte verbinding met de wal, de operator achter de ESM (radar onderscheppings apparatuur) luisterde en keek of hij geen interessante radars onderschepte, de radar operator checkte de radar en de waarnemer (TACCO) begon met onder andere navigeren en het bijhouden van het tactisch plot. De vliegers brachten na de start de kist op de juiste koers en hoogte. De mecano regelde de motoren af op de juiste settings en bracht ze in synchronisatie, trouwens een heerlijk geluid.

Tijdens deze vluchten is er van alles gebeurd, vaak ook spannend. Zowel met het weer, maar ook met onze zogenaamde tegenstanders. Zij reageerden soms fel. Regelmatig hoorden wij onder andere dat de vuurleiding radar op ons werd gericht gericht. Een eng geluid trouwens. Ik heb al diverse verhalen en anekdotes over deze voorvallen geschreven en zij gaan misschien te ver voor lezers niet van de KM. Ik ga verder met de vlucht. Na de ongetwijfeld interessante vlucht keerden wij terug naar Andoya en een keurige landing op de baan die eigenlijk was bedoeld voor de Noorse F-5. Hij werd nooit geveegd maar alleen maar aangestampt en bestrooid met een soort grof zand, of fijn grit. Smal en glad, maar daar zaten ze in onze cockpit niet mee. De mecano's moesten nog even het een en ander doen, maar zij waren het gewend. Niet veel later mengden zij zich onder ons. Als er problemen waren, kon dat soms natuurlijk jammer genoeg uit lopen.

Na de landing gingen we naar onze barak en inspecteerden de antivries uit Kinloss. Ook zorgde deze vloeistof er voor dat op de meeste plaatsen zoals Andoya, Örand, Bödo, Bergen enzovoorts, vele deuren van onze Noorse collega's met enthousiasme voor ons open gingen. Kon soms heel gezellige gevolgen hebben.



Berenmuts met antivries



Door Noorderlicht en st Elmusvuur op de props. Dat was Noorwegen.

tekening van Aart Jansen.