

Wederom zoals al eerder, een bijgewerkt verhaal uit mijn boek 2. Ook aangevuld met recente opmerkingen op FB.

Elk jaar werden enkele vluchten gemaakt naar het weerschip Cumulus wat op station lag ver op de Atlantische Oceaan. Daar waren posities waar, buiten de Cumulus, ook andere weerschepen uit diverse landen op "station" lagen. Deze posities hadden een naam van een letter uit het fonetisch alfabet wat wij ook in de luchtvaart gebruik(t)en. Zij hadden de letters "ALFA" t/m "MIKE". Een kaart van deze posities is bijgevoegd.

De schepen gaven het weer op de verschillende plaatsen door aan de vaste wal (KNMI) maar ook aan de vliegtuigen die toen trans Atlantische vluchten maakten. Mede gaven zij door hun aanwezigheid ook een goede positie bepaling mogelijk en gaven de vliegtuigen denk ik ook een veiliger gevoel.

Ik vertel nu het verloop van een van de meerdere vluchten die ik maakte naar Ocean Station Mike om post te droppen bij de Cumulus. Gelegen ver west van Noorwegen. Deze vluchten werden gebruikt om de waarnemers te trainen in het navigeren zonder behulp van elektronische hulp middelen. Er werd dus onder andere volop, indien mogelijk afhankelijk van het wolkendek, zonnetje geschoten en drift gemeten.

We waren gestart op Valkenburg en op hoogte aan gekomen. We waren allen zeer relaxed. De cockpit regelde het kantoor voorin en hielden de motoren mooi in synchronisatie en regelden de benzine toevoer zuinig af (Leaning). Dit was het werk van de BWTK, bij ons de "Mecano" genoemd. Hij deed dit natuurlijk samen met de vliegers, welke ook de radio verbinding met de diverse verkeersleidingen onderhielden.

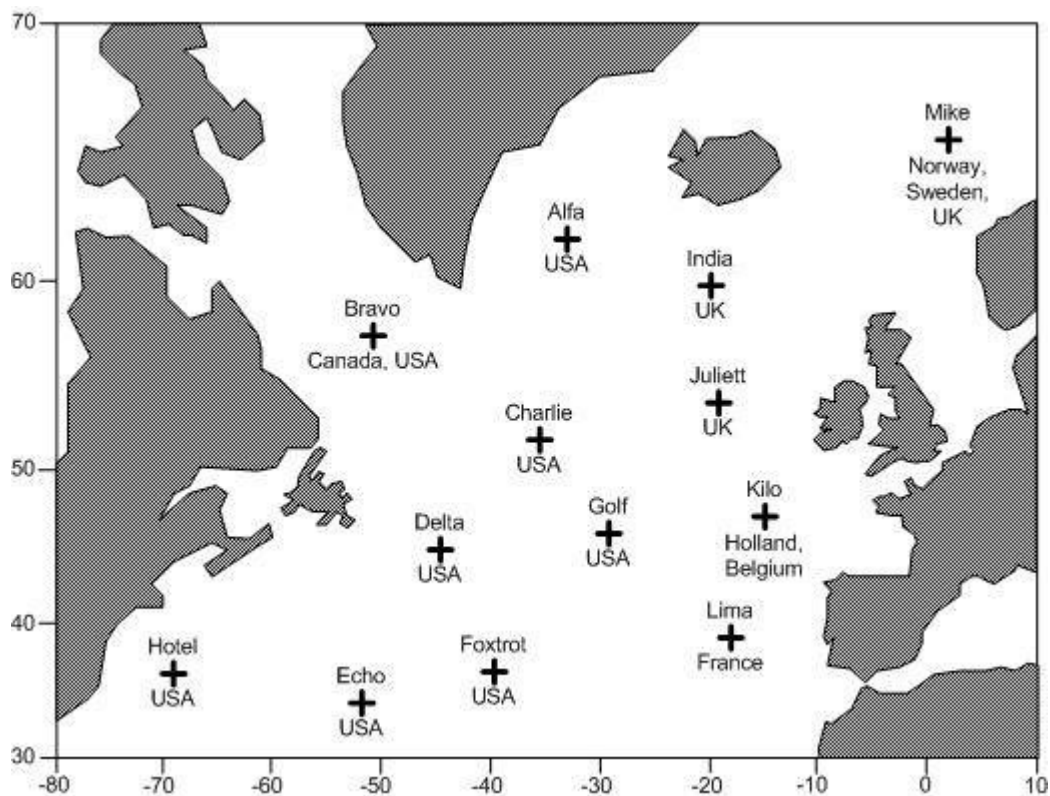
De telegrafist (VOB), onderhield de gehele vlucht verbinding met het radiostation op MVKV. Een andere van zijn soort hield de radar in de gaten, maar mocht natuurlijk niets verklikken aan de waarnemer. De rest van de bemanning keek een beetje dom naar buiten, zette koffie, of maakte een hapje.

Na een tijdje naderden wij ons doel. Er werd verbinding met de Cumulus gemaakt en we gingen in de descent (daling). Tijdens deze daling kwamen wij door een wolkendek. Na een beetje turbulentie begonnen we er onder uit gekomen en begonnen ons voor te bereiden op de drop. Zoals ik al eerder zei allemaal zéér relaxed. Tot!

Bakboord motor leek twee keer zo dik te worden (vermoedelijk verbeelding van de schrik) en werd met een enorme dreun weer dunner. Dat dunner worden was ook weer verbeelding denk ik, maar de dreun was echt. Er kwam er nog een en nog een paar. De mecano wilde de motor zoals gebruikelijk afzetten en vaan standen. De eerste vlieger, de zeer ervaren Onderofficier Vlieger Willem Eikelboom, besliste anders. "Laat maar draaien. Als hij in de soep gaat kunnen we hem ook nog afzetten, we zitten nog ver van huis". Aldus geschiedde. De motor begon weer mooi te lopen en niets op de instrumenten wees op een probleem.

We dropten de post en keerden huiswaarts. De terug vlucht verliep vlekkeloos. De oorzaak van het euvel is misschien toch ijs in de carburator geweest. Hetgeen misschien door de cockpit onder de aanwezige omstandigheden niet werd verwacht. Het kan ook iets anders geweest zijn, maar dat is mij nooit verteld.

Ik kom nog even terug op Willem Eikelboom. Ik zie wanneer door vele sites dwaal, soms foto's van hem o.a. op de Mariner van voor mijn tijd. Ik heb ook met hem gevlogen op de TC-45-J (toen nog SNB5) bij Squadron 5. Hij was altijd de kalmte zelf. Wanneer ik soms iets van hem tegenkom moet ik weer aan deze vlucht terug denken. Hij liet zich, ook niet door een ijsklont, van de wijs brengen.



Kaart Ocean station posities



Nadering Cumelus, standby to drop. Now... now...



Now !!!