

We waren een keer met bemanning 15 op een airshow in Schotland, ik dacht Prestwick, met de Orion. We waren static, of te wel het publiek kon de kist bekijken. We deden geen demonstratie vlucht.

Naast onze kist stond een indruk wekkende Duitse F4 Phantom. Hij was van dicht bij een stuk groter dan ik had gedacht.

Joep en ik hadden al snel goed contact met de bemanning. Twee, heel aardige, Duitse jonge mannen.

Toen we naar huis gingen, formeerde de F4 zich na de take-off op, dicht aan onze stuurboord zijde. Ik weet niet of dit van te voren zo afgesproken was. Ik had geen opdracht gekregen om onderzeeboten op te sporen, dus liet mijn apparatuur uit en ging naar de cockpit alwaar je met aardig wat lieden kon verblijven. Zittend maar ook staand, ruimte zat. Ik stond toevallig.

We klommen en draaiden daar na een rechter bocht om een, uiteraard toegestane, Low-Pass te maken.

We gingen steeds lager en omdat over stuurboord draaiden, zat de F4 in de bocht lager dan wij.

We gingen in voor finals en zaten ondertussen al aardig laag. Hij dus nog lager. Toen we vlak voor de baan kwamen draaide George (Bornhijm) nog net iets steiler over stuurboord.

De Phantom hield het voor gezien, ging in de break en klom steil, met veel geweld richting zwerk. Er werd gegniffeld in onze cockpit.



Joep met Duitse Phantom vlieger

Enige weken later.

We waren weer met bemanning 15 een soort navigatievlucht aan het maken. Ons keerpunt was in de buurt van het Duitse Wadden eiland Borkum. Toen we net waren omgedraaid kwam er een Duitse F-4 naast ons vliegen. Na dat we naar elkaar gezwaaid hadden draaide hij af en verdween achter ons.

We vlogen gezellig keuvelend verder. Opeens!.

Met een klein hoogte- en snelheidsverschil kwam de Phantom van achter recht over ons heen.

Ik stond "toevallig" weer in de cockpit en zag het gebeuren. Een maal redelijk vlak voor ons begon hij onder een kleine hoek te zakken.

Het was een mooi gezicht zo achter in twee van die grote kachelpijpen. Op een gegeven moment zat hij automatisch lager dan wij. Waar wij niet aan gedacht hadden gebeurde.

Hij had tijdens het zakken ook even op dezelfde hoogte als wij gezeten. Zo als ik al eerder zei was het een grote kist met veel hete lucht achteruit. Opeens vlogen wij de turbulentie van hem binnen. Niet te geloven wat deze teweeg bracht.

Omdat ik stond, ging ik door de eerste klap door mijn knieën. Deze eerste was echt ongekend hard. We slingerden daarna nog wat, maar niet te vergelijken met de klap er voor. Schrik!!

We hebben hem niet meer gezien, maar nog wel even, niet netjes over hem gepraat.

Ik denk dat zij de baard van George herkend hebben.



Wat heet turbulentie

Commentaar van collega's

John Thomassen Na een oefening mijnen leggen in de monding van de Eems kwam een Duitse F4 onder ons door om daarna steil te klimmen, wij vlogen door de wake turbulence. Ik zat op dat moment voor het CB panel achter de copilot, door de klap van de turbulentie sloeg ik met mijn gezicht tegen de rugleuning van de co. DIKKE KAPOTTE LIP. ik heb toen ook ff niet zo netjes gepraat.

Jaap Barendrecht Ooit vlogen wij naar huis vanaf Gibraltar . Je mocht niet over Spanje dus vlogen we dan naar 8 graden west en pal noord naar Exeter om de Red1 (verplichte luchtweg) te joinen (gaan volgen). Het was 's morgens vroeg en net daglicht. Aan boord hadden we een cursist waarnemer van vsq2 die een achterstand in astro navigatie had en nog wat sterren moest schieten. Het was kennelijk ook een zware detachering geweest want

het grootste deel van de bemanning lag te slapen zo ook de tweede vlieger. De mecano "Cassi Ampat" (vertaald uit het Marine Indonesisch : Viergever) dacht ik, hield angstvallig in de gaten dat ik ook niet in slaap viel. Zo merkte ik ineens dat er iets vreemds met de sb.tiptank (stuurboord benzine tiptank) was. Daar hing namelijk een phantom aan (vlak naast). Toen de vlieger zag dat ik hem zag gaf hij plankgas en draaide pal voor ons langs. De hele crew werd wakker.



Stuurboord tiptank met zoeklicht.

Het volgende verhaal van Puk van Loon vereist enige uitleg voor lezers niet van de Marine

Luchtvaart Dienst. Wanneer de Luchtmacht F-16's gingen laag vliegen in Canada, vlogen zij vanuit Nederland via IJsland naar Canada. Zowel op de heen als de terug weg werden zij tussen IJsland en Canada geëscorteerd door een Orion om bij een onverwachte gevaarlijke gebeurtenis zo snel mogelijk alarm geslagen, rubberboten gedropt en mentale steun kon worden verleend. Daar de f-16's iets sneller vlogen dan wij, startten wij geruime tijd eerder dan zij. Ongeveer halverwege passeerden zij ons dan.

Ton Roelie van Loon. Dit hebben we in Goos Bay Canada, ook met George B. mee gemaakt. In de longroom was verteld dat de F16's wel onder ons door zouden vliegen als wij laag vlogen. Bij het terug keren van de F16 zorgde wij dat we hen op de helft naar IJsland hen zouden begeleiden, dit i.v.m. problemen die zouden kunnen ontstaan. Door het slechte weer op IJsland ging dit vandaag niet door, dus wij terug. Ook waren er enkele F16 piloten bij ons aan boord. Mooi, genoeg brandstof, dus wij naar het laagvlieggebied. Wij waren daar niet de enigen maar George ging zo laag dat het commentaar van de F16 piloten was : hier gaan wij niet meer onderdoor !!!!!!!