

Hier een verslagje van één van de vele ferry's naar Curacao met de Neptune. Niet écht maar een klein beetje spannend. Tevens een compliment voor de cockpit.

Onze vertrek datum was 5 maart 1977. We konden na aankomst op het squadron echter weer naar huis. Er hing een zogenaamde ijs driehoek boven Valkenburg. Ik heb nog goed gekeken, maar ik zag nergens een driehoek of iets wat er op leek. Wel was het zo dat zelfs op het stuur van je fiets ijzel kwam te zitten wanneer je voorwaartse snelheid kreeg.

Men vertelde mij dat in het uiterste geval wij tijdens het taxiën al door ijsafzetting zouden neerstorten.(grapje). Er viel dus niet te vliegen. Ook de dag er na waren de omstandigheden niet veranderd dus konden we wederom naar huis.

De zevende was het echter tussen de middag een paar uur boven nul en men besloot dat we op pad gingen naar de Azoren We gingen airborne en kregen al snel tekenen van de aanwezigheid van ijs. De ogen van hen die het konden zien waren gericht op de lampjes van de de-icing die aangaven of de de-icing van de vleugels werkte. Deze slaat normaal aan bij 140 knopen meen ik me te herinneren. Door dat we zwaar waren duurde het voor ons gevoel heel lang voor dat we die snelheid hadden. Tot mijn grote opluchting, ik vermoed ook die van de anderen, gingen de lampjes aan. We hoopten dat het systeem het bleef doen. Soms viel het wel eens uit.

We klommen langzaam en zaten eigenlijk direct in zware shit. Het was erg bumpy en donker. De ijsbrokken die van de propellers af vlogen sloegen met harde klappen tegen de romp. We bleken ook een behoorlijke tegen wind te hebben zodat we maar langzaam opschoten. Ook door al het ijs op de kist, vooral het staartgedeelte zat dik onder, daardoor kwamen we maar net boven een luchtsnelheid van 155-165 knopen uit.

We zaten dus in verdomd slecht weer en konden er niet boven uit. Om zo weinig mogelijk trim te hebben, werden wij met koffers op pad door het vliegtuig gestuurd. Langzaam verplaatsten wij ons. Wanneer er werd gedacht dat we een paar knopen harder gingen, kregen we het commando "Stop!". Als het inderdaad hielp moest je daar blijven en gaan zitten. Kijk maar waarop, en hou je goed vast.

Veel later dan gepland passeerden wij Lands End en gingen richting Lajes. We verwachtten dat na enige tijd het weer zou verbeteren. Niets was minder waar. We kregen nog meer tegen wind en de turbulentie bleef hevig. Gelukkig was de ijsafzetting afgenomen en hield

op een gegeven  
moment op.

De grondsnelheid bleef echter zeer laag. We begonnen ons toch wel een beetje zorgen te maken. We zouden naar Lajes moeten, een uitwijk zat er eigenlijk niet of bijna niet in. Na lange tijd kregen we contact met Lajes. Ze hadden niet echt prettig nieuws. Het veld was gesloten en we zouden moeten uitwijken naar Santa Maria, maar dat haalden we niet.

Ze hebben toen het veld voor ons tijdelijk geopend voor een landingspoging. Er stond een zware storm met uitschieters tot 80 knopen en zware regenval zorgde voor veel water op de runway. Maar we moesten wel. De crosswind was 55 knopen, ver buiten de limieten.

Op de bok zaten Theo Jansen en Gerrit Hommerson.

Ze gingen er voor en zetten de landing in. De omstandigheden waren shit maar Theo prikte hem er in. Een eitje.

We mochten geen meter taxiën. Er kwamen twee bowsers (tankauto's) naast en een voor ons rijden om ons uit de wind te houden. Zij begeleidden ons naar het platform waar de kist meteen aan de kettingen ging en optoppen was er niet bij.

Eenmaal in de barak namen wij een drankje. Theo zei dat dit de beste en spannendste landing uit zijn vliegersloopbaan was geweest. Daar waren wij blij om en namen er nog een.

Morgen naar Dakar. Daar nemen wij een kreeft met een steak om de vliegen dood te slaan.

Ik schreef in mijn logboek vliegtijd 10.3. Normaal 8.2. Dus die grondsnelheid klopte wel.