



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het Militaire
Luchtvaart Museum

Nr. 47 - januari 2013



De Watersnoodramp

Fokker D.VII - Oorlogsbuit in Duits museum



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het
Militaire Luchtvaart Museum

Nr 47 - januari 2013

College van advies:

R.G. Boekhoven
Prof. Dr Ir J.L. van Ingen
Dr J.M. Schröder
Lt-Gen. b.d. D. Starink
Prof. Dr Ir H. Tennekes

Ere voorzitter:

F.P. Schulte

Erelid:

H. Dieters †

Bestuur:

Voorzitter:
F. Groen
Vice-voorzitter:
R. Zeijlemaker
Secretaris:
Ir G. van Putten
Penningmeester:
Drs E.J. Remkes

Leden:

L.M.M. Baltussen
Ir Th.A. Bierman
H.G. Berfelo
P.P.A. Moreu

Donateuradministratie:

Postbus 178
3769 ZK Soesterberg

Redacteur:

H.G. Berfelo
Antonlaan 176, 3701 VG Zeist

Hans.Berfelo@ziggo.nl

Foto omslag: nieuw in het
MLM, de Lynx 283,
op de foto nog operationeel.
Inzet: de Sikorsky S-51 PH-HAA
werd de eerste helikopter van
de MLD.

Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum

De Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum heeft ten doel:
Het geven van steun aan het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg, in al
zijn recreatieve, educatieve en public-relationstaken, alsmede het streven naar het
instandhouden van een collectie betreffende de geschiedenis van het luchtwapen.

Het Militaire Luchtvaart Museum is gevestigd op het Kamp van Zeist
aan de Kampweg te Soesterberg.
(Voor adressen en openingstijden zie elders in dit blad).

I N H O U D

| | |
|--|----|
| Notities uit het Museum | 2 |
| De Watersnoodramp - 60 jaar geleden | 6 |
| Het project C.X eind 2012 | 15 |
| Flugwerft Schleissheim méér dan een depot | 18 |
| Fokker D.VII - Oorlogsbuit in Duits museum | 26 |
| Recent verschenen | 29 |
| Evenementen | 32 |





Van de bestuurstafel

Nog maar een half jaar zal het MLM open zijn. Op 1 juli wordt het museum op passende wijze met een ceremonie gesloten. Zoals op de voorlichtingsdag in Soesterberg van 27 oktober was te zien, belooft het Nationaal Militair Museum heel mooi te worden. Tijdens de presentatie werd gemeld dat de Brewster Buffalo in het depot zou komen en beschikbaar zou zijn voor wisseltentoonstellingen. Gelukkig is het de projectgroep alsnog gelukt deze mooie replica in het thematische deel (WO II) van de vaste expositie op te nemen!

In ons "museumloze" tijdperk zullen de activiteiten voor de vrienden onverminderd doorgaan. Met de andere 3 defensiemusea, het Mariniers Museum, het Marine Museum en het Marechaussee Museum is afgesproken dat we tijdens deze periode op vertoon van onze vriendenkaart gratis toegang krijgen.

Binnenkort wordt de in de VS onder de vleugels van onze Stichting gebouwde Curtiss Hawk verwacht. De jaarvergadering die meestal wordt gehouden in eind maart, zullen we dit jaar verplaatsen naar april of mei om deze replica voor zo veel mogelijk Vrienden te kunnen presenteren.

In het NMM zullen de SVMLM en Stichting Vrienden van het Legermuseum onder een dak komen. Het bestuur heeft voor, tijdens en na de vriendendag van 31 maart reacties gekregen op de voorgelegde keuze hoe de verhouding met de SLM gestalte moet krijgen. De voorkeur is voornamelijk uitgegaan naar blijven als aparte stichting maar wel hecht samenwerken. De tijd zal in dat geval leren of en wanneer het wenselijk is om alsnog tot één stichting over te gaan. Om de samenwerking te optimaliseren is een overlegplatform met de 2 besturen gevormd. Er vindt periodiek overleg plaats.

Rein Zeijlemaker
Vice Voorzitter



Nieuwe Voorzitter

Het Bestuur is verheugd Commodore van de Koninklijke Luchtmacht b.d. Freek Groen te mogen verwelkomen als de nieuwe voorzitter van onze Vriendenstichting. In februari zal hij zijn plaats in het bestuur innemen.

Commodore Groen is op 29 augustus 2012 met functioneel leeftijdsontslag gegaan na een zeer afwisselende loopbaan. Van 1984-1992 diende hij op Vliegbasis Twente in diverse functies. Daarna volgde een aantal nationale en internationale plaatsingen onderbroken door de cursus Hoger Staf Vorming en de Leergang Top Management Defensie. Van 1998-2001 was hij adjudant van Hare Majesteit de Koningin. Zijn laatste jaren diende hij als Directeur Materieel en Logistiek van het Commando Luchtmachtstrijdkrachten.

Wij wensen hem een prettige en goede tijd als Voorzitter van de SVMLM.

Rein Zeijlemaker
Vice Voorzitter





NOTITIES

uit het museum



Werken aan de toekomst

Met grote voortvarendheid wordt op het museumkwartier (Vliegbasis Soesterberg) gewerkt aan de realisatie van het nieuwe museum. De contouren van het museumgebouw en de terreininrichting beginnen langzaam maar zeker al vorm te krijgen. De sloop van de hangars op de plaats waar het museum komt, is intussen afgerond. Bij de grondwerkzaamheden zijn nog twee bunkers uit de Tweede Wereldoorlog aangetroffen. Uit onderzoek is komen vast te staan dat deze waarschijnlijk hebben gediend als schuilgelegenheid. Het betreft een type dat tijdens de oorlog in grote aantallen door de Duitsers is gebouwd. Wanneer deze Spinner bij u in de bus valt, zullen beide bunkers, naar verwachting, inmiddels van de plaats waar zij werden gevonden, zijn verwijderd.

De locatie is medio januari geheel bouwrijp, zodat op 25 januari met enig feestelijk vertoon de eerste bouwhandeling kan plaatsvinden. Deze zal worden verricht door de Minister van Defensie mw. Jeanine Hennis-Plasschaert.

Verhuisvoorbereidingen

Niet alleen op de bouwlocatie wordt er intensief gewerkt aan het museum. Dat gebeurt ook aan de vergadertafel. Veel overleg staat in het teken van de uitwerking van de museale inrichting. Voor het MLM is daarbij een van belangrijkste aandachtspunten hoe we straks circa 20 vliegtuigen goed –dat wil zeggen museaal verantwoord en veilig- opgehangen krijgen. Een minutieus tijdpad moet het mogelijk maken in het voorjaar van 2014 in enkele weken



*Een van de twee bunkers gevonden op Museumkwartier
foto Heijmans*

tijd alle vliegtuigen in de Middelenhal op de juiste plaats te krijgen.

Al in een eerder stadium (november 2013) zal de collectie overgaan die een plaats krijgt in het thematisch deel het van museum. Het gaat daarbij om de *Fokker D.XXI* en de *Brewster Buffalo*. We beschouwen deze 'kleine' verhuizing als een eerste vingeroefening voor het echte grote werk in april 2014, wanneer de vliegtuigen in de Middelenhal aan de beurt zijn. Alle grote collectiestukken van het MLM en die van het Legermuseum vloeien dan samen.

Daarnaast gaan we aan de slag om de overige circa 50 vliegtuigen in onze collectie op de juiste plaats te manoeuvreren. Een deel daarvan wordt opgesteld onder de luifel van het hoofdgebouw van het museum, een deel krijgt een plaats elders op het Museumkwartier en een laatste deel wordt in het depot opgeslagen. Uit de collectie in het depot wordt vanaf de opening steeds een selectie gemaakt voor de wisselruimte in de Middelenhal.





Naast de werkzaamheden ter voorbereiding op de verhuizing van de vliegtuigcollectie, worden in 2013 ook alle noodzakelijke verhuisvoorbereidingen voor de "kleine collectie" ter hand genomen. Daarbij valt te denken aan schilderijen, uniformen, de wapencollectie en de bibliotheek.

Het MLM werkt met een kleine vaste kern van medewerkers. Het is van groot belang dat deze de komende anderhalf jaar zo "ongestoord mogelijk" zijn unieke werk kan doen. Uniek in de zin van: "wij doen een heel bijzondere klus en wij doen die allemaal voor het eerst en waarschijnlijk ook voor het laatst". We staan voor een ongekennde operatie: niet alleen sluiten we het MLM en stoten we het Kamp van Zeist af, maar we moeten ook nog eens de collectie gereed maken voor verhuizing en expositie in het nieuwe museum. En tenslotte is er de uitdaging alle objecten in die nieuwe omgeving, op een niet eerder beproefde manier, in de juiste positie te brengen.

De aanpak is erop gericht, waar onze eigen capaciteit en expertise ontoereikend is, ondersteuning uit de defensieorganisatie aan te wenden. Daarnaast zullen, waar nodig, ook medewerkers van het Legermuseum, die vanaf januari 2013 hun werkplek hebben op het Walaardt Sacrékamp in Huis ter Heide, worden ingezet. Het Legermuseum in Delft is inmiddels op 5 januari, tijdens een druk bezochte sluitingsceremonie in de Oude kerk in Delft, voor het publiek gesloten.

Sluiting MLM vervroegd

De voorbereidingen voor de verhuizing en vooral ook het ophang gereed maken van de vliegtuigen dwingen ons het MLM vroeger te sluiten dan oorspronkelijk was voorzien. Dat is jammer, maar helaas onontkoombaar. De sluiting geschiedt gefaseerd. De Generaal Snijdershal zal op zondag 5 mei voor het laatst open zijn voor het publiek, de Ir. Vreeburghal en het Flying Centre op zondag 30 juni. Naar verwachting zal op 1 juli een sluitingsceremonie plaats vinden op het Kamp van Zeist. In de week die daaraan vooraf gaat is een concert gepland van de Kapel van de Koninklijke Luchtmacht. In de volgende Spinner volgt nadere informatie over het precieze programma rond de sluiting.

Vrijwilligers

Een onderwerp dat de komende maanden prominent op de agenda zal staan is de vorming van een

pool van ongeveer 170 vrijwilligers. Dat is een hele opgave, maar daarbij is het een gelukkige omstandigheid dat een groot deel van de huidige vrijwilligers in het MLM heeft aangegeven mee te willen overgaan naar het nieuwe museum. In de volgende Spinner komen we op dit belangrijke onderwerp terug.

Nieuwsbrief

Wilt u de op de hoogte blijven van de voortgang in de voorbereidingen voor het Nationaal Militair Museum, dan kunt u zich aanmelden voor de Nieuwsbrief die NMM Company bv (Heijmans) in samenwerking met het Projectteam Defensiemusea uitbrengt. Het adres luidt: info.NMM@heijmans.nl



Terugblik

De Nationale Modelbouw Manifestatie in oktober was ook deze keer een groot succes. Meer dan 17.000 bezoekers kwamen naar het MLM om zich onder te dompelen in de wereld van de modelbouw. Op korte termijn, in de meivakantie van 2013, vindt op de vertrouwde locatie en volgens de vertrouwde formule nog een nieuwe uitgave van dit mooie evenement plaats.





Koninklijke onderscheiding voor Koos van den Berg

Oud-medewerker van het MLM Adjudant Koos van den Berg ontving op woensdag 7 november een Koninklijke onderscheiding. Na zijn afscheid van het MLM in 1991 werd hij vrijwilliger bij de Traditiekamer van de Marine Luchtvaart Dienst (MLD) op Maritiem Vliegveld De Kooy in Den Helder. Hij heeft deze in belangrijke mate mee vorm gegeven. Voor zijn inspanningen voor de MLD-traditiekamer werd hij benoemd tot lid in de orde van Oranje-Nassau. De versierselen werden hem opgespeld door burgemeester Koen Schuiling van Den Helder.

MLM gastheer bij jaarlijkse herdenking van de 33 van Soesterberg

Op 19 november 1942 werden nabij de Vliegbasis Soesterberg 33 verzetsstrijders door de Duitsers gefusilleerd. Een plaquette met de namen van de verzetsstrijders herinnert sinds kort aan deze Duitse gruweldaad.

De onthulling vond plaats op 19 november jongstleden, tijdens de jaarlijkse herdenking. De deelnemers aan de bijeenkomst werden op die dag ontvangen in het MLM en gingen vandaar naar de gedenkplaats. Onder meer waarnemend burgemees-

ter van Soest Dr. Ger Mik legde een bloemstuk. In het licht van de transformatie van de vliegbasis worden voorzieningen getroffen om de gedenkplaats in stand te houden.

Theatervoorstelling *Van Pioniers tot Professionals* in première

In het kader van de expositie *Van Pioniers tot Professionals* heeft het MLM de afgelopen maanden met Pandemonia Science Theater een nieuwe theatershow ontwikkeld onder de gelijknamige titel *Van Pioniers tot Professionals*.

Pandemonia laat daarin zien dat aan de professionals van de huidige Koninklijke Luchtmacht zeer hoge eisen worden gesteld, dat zij terdege op hun taken worden voorbereid en ook continue trainen. Maar hoe deden de pioniers van het eerste uur dat? Een prachtig thema dat de acteurs van Pandemonia in ca 35 minuten uitwerken aan de hand van authentieke foto -en filmbeelden, historische objecten en anekdotes. Muzikale klanken zorgen voor een toepasselijke, sfeervolle omlijsting.

De nieuwe theatershow ging op 23 december bij de F-16 in de Vreeburghal in première en is het komende half jaar met grote regelmaat in het MLM te zien.



Gedenkteken 'de 33 van Soesterberg'

foto Jaap v.d. Broek





De nieuwe aanwinst: de Lynx '283'

foto Cees Rondel



Collectie

Lynx voor MLM

Op Maritiem Vliegveld De Kooy is op 11 september de uitfasering van de Lynx helikopter tot een afronding gekomen. Na 36 jaar trouwe dienst is de helikopter uit dienst gesteld. De taken worden overgenomen door de NH-90 helikopter. Een van de laatste Lynx helikopters -die met het tailnummer 283- is kort geleden overgebracht naar Soesterberg voor opname in de collectie van het MLM. Een prachtige aanwinst aan de hand waarvan te zijner tijd in het Nationaal Militair Museum de uiteenlopende civiele taken van de Koninklijke Marine en in het bijzonder ook die bij de bestrijding van piraterij goed onder de aandacht kunnen worden gebracht.



Vooruitblik

Opening foto-expositie Plane Skin

Op 7 februari opent het MLM zijn laatste tijdelijke expositie. Het betreft een tentoonstelling, onder de

titel *Plane Skin* met foto's van Gijs Dragt, met wie het museum recent nauw samenwerkte bij de totstandkoming van de expositie *Van Pioniers tot Professionals*. De afgelopen jaren bezocht Dragt tal van locaties waar militaire vliegtuigen uit de periode van de Koude Oorlog te vinden zijn. Vliegtuigen die na jaren trouwe dienst in de buitenlucht als historische relikwieën een tweede leven leiden. Tijdens deze bezoeken kroop hij als het ware op de huid van deze toestellen. De foto's die hij zo maakte legden bloot welke kleuringsprocessen en vervagingen er in die huid door de jaren heen zijn opgetreden, maar hij registreert ook typografische elementen en bijzondere belijningen.

De expositie *Plane Skin* wordt geopend door Dr. J.M. Schröder, lid van het College van Advies van de Stichting Vrienden van het MLM, en is vanaf 8 februari tot aan de sluiting van het MLM in de Vreeburghal te bezichtigen.

Dr. J.A.M.M. Janssen
Directeur MLM



De Watersnoodramp - 60 jaar geleden -

Schout-bij-nacht vlieger b.d. R.J. Idzerda

Begin 1948 werd ik gerepatriëerd uit Nederlands Indië, evenals andere ex-oorlogsvliegers, om in Nederland de Marine Luchtvaart Dienst te helpen op te bouwen.

Ik werd geplaatst op het Marinevliegveld Valkenburg (MVKV). Feitelijk was er in die beginperiode weinig te beleven, en ik begon mij te vervelen, maar toen vond een gedenkwaardige gebeurtenis plaats. Op 27 mei 1949 landde voor het eerst een helikopter op het MVKV, een Sikorsky S 51. Wij hadden nog nooit zo'n apparaat gezien. Geen wonder, want dit was de eerste en enige helikopter in Nederland. Ik was meteen gefascineerd, en zorgde dat ik bij de gelukkigen was die een rondje mee mochten vliegen. Toen ik voorts hoorde dat de toenmalige vlieger, LTZV 2 Eduard Senger, binnenkort zijn tijdelijke functie als directeur van de 'Stichting Hefschroefvliegtuigen' zou neerleggen in verband met zijn vertrek uit de Koninklijke Marine, aarzelde ik geen moment en diende prompt een verzoek in om in zijn plaats te worden benoemd.

De Stichting Hefschroefvliegtuigen was in 1947 opgericht door een aantal overheidsinstanties, zoals de Ministeries van Landbouw, Oorlog en Marine, Verkeer en Waterstaat, de PTT, het Nationale Luchtvaart Laboratorium (NLL), het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling (NIV), en bedrijven zoals Fokker, de KLM en Avio Diepen. Deze laatste firma had het initiatief genomen toen was gebleken dat de Amerikaanse vliegtuigfabrikant Igor Sikorsky de eerste werkelijk bruikbare helikopter had geproduceerd, de S 51, en stuurde zijn testvlieger, Hein Bulten, naar de VS om als eerste Nederlandse helikoptervlieger bij de Sikorsky fabriek te worden opgeleid.

De stichting werd gevestigd op het vliegveld Ypenburg bij Den Haag. De toenmalige Vlagofficier MLD Schout-bij-nacht Schaper deed toen een slimme zet en stelde MLD-personeel beschikbaar, bestaande uit

een vlieger, dat was dus Eduard Senger, een zeer ervaren sergeant-majoor vliegtuigmaker, Harmelinck, en twee vliegtuigmakers, van den Berg en Toet.

Harmelinck werd even vòòr mijn komst opgevolgd door Piet Visser. Visser had al zijn reputatie gevestigd toen hij voor het eerst kennis maakte met de helikopter. Begeleid door Harmelinck die hem wegwijst moest maken, stonden zij op een gegeven moment boven op het toestel, terwijl Harmelinck omstandig de functies uitlegde van de diverse onderdelen van de zeer gecompliceerde rotorkop met zijn negen scharnieren en drie dempers. Al luissterende, begon Piet plotseling met zijn wijsvinger te wrijven op één der drie armen van de rotorkop, waaraan de rotorbladen zijn bevestigd.

'Wat doe je nou, Piet?'

'Hier zit een barst in.'

'Ben je gek, man, dan kan niet - dat is titanium! ... GVD ... je hebt gelijk!!!'



Bij de Stichting Hefschroefvliegtuigen met Sgt.vliegtuigmaker Bogert (rechts) en de "paaien" Toet en Van den Berg





Binnen enkele dagen kwam een ploeg van Sikorsky overgevlogen met een nieuwe rotorkop –dit kon eigenlijk niet, en was volgens hen nog niet eerder voorgekomen.

De taak van de Stichting was voor iedere deelnemer te onderzoeken in hoeverre een helikopter voor hun bedrijf bruikbaar kon zijn. Daarnaast wilden de ingenieurs van NLL en NIV graag het naadje van de kous weten, propten het apparaat vol met allerlei meetinstrumenten, en lieten ons soms proeven doen waar je de haren van te berge rezen. Ik moet ze wel nageven dat zij zelf meevoegen, althans de jongeren zoals Lucassen, Will Kuipers en Jan Meyer Drees.

Op 5 september '49 trad ik aan bij de Stichting en begon meteen aan de niet geringe taak om het besturen van een helikopter onder de knie te krijgen. Hein Bulten was mijn instructeur en een betere heb ik nooit gehad. Om de wel zeer afwijkende besturingscoördinatie te leren, werd eerst op een stoel geoefend met twee bezemstelen: de ene in de linkerhand stelde de 'collective stick' voor, de andere in de rechterhand de 'cyclic stick'. Na ongeveer zes lessen kwam ik solo, maar ik had het nog nooit zo moeilijk gehad. De PH-HAA, zoals hij toen nog was geregistreerd, had een zéér zware besturing, die zeker voor een beginneling bijzonder afmattend was: de meeste lesbeurten duurden niet langer dan zo'n 20 tot 30 minuten.

Toen brak een zeer interessante tijd aan, een heel ander soort werk dan ik gewend was. Veel vergaderingen met afgevaardigden van de deelnemende instanties, die natuurlijk allen hun eigen wensen

hadden; zo heb ik post vervoerd, landbouwgewassen besproeid, autorotatie-proeven gedaan met de vliegtuigbouwkundige ingenieurs, en talloze demonstraties bij allerlei evenementen, zoals tentoonstellingen en vliegfeesten, gegeven. Bij één van die demonstraties placht ik de paai, toen korporaal van den Berg, tijdens de vlucht af te zetten in een onder ons rijdende vrachtauto. Deze stunt onderdond altijd veel bijval, en toen wij op een goede dag bezoek kregen van een testvlieger van Westland, een Britse helikopterfabriek die zijn helikopter aan de man wilde brengen, wilde die met zijn helikopter dezelfde stunt vertonen aan geïnteresseerden. Het nare was alleen dat zijn eigen mecano er géhéél niets voor voelde, en van den Berg liet mij meteen weten dat hij deze capriool alléén maar met mij wilde uitvoeren. Goede raad was duur, maar ik wilde Alan Read, an ex-marinevlieger, niet in de steek laten, en dus heb ik het maar gedaan. Het was wel een vreemde gewaarwording zo aan een kabel onder een vliegend vliegtuig te bengelen om op het juiste moment in de laadbak van de vrachtauto te worden neergelaten, waarop je je razend snel moet loskoppelen om niet er weer uit gesleurd te worden. Maar ik wist dat Alan een prima vlieger was, en ik had alle vertrouwen in hem.

Een wel zeer interessant experiment was het blindvliegen. Het was natuurlijk bekend dat een helikopter, bengelend onder zijn rotor, een zogenaamd 'inherent instabiel' apparaat was, maar de Rijksluchtvaartdienst wilde toch uittesten of het vliegen op instrumenten mogelijkheden bood bij slecht weer. Hiervoor werd het ingenieuze Amerikaanse systeem van 'two-stage amber' toegepast. De cock-

*Vliegtuigmaker Van den Berg
onderweg naar de vrachtauto*





pitruitjes werden met geel plastic afgeplakt, en ik kreeg een bril met blauwe glazen: door de contrasterende kleuren kon ik dus niet naar buiten kijken, maar wel mijn instrumenten zien, die inmiddels waren uitgebreid met een kunstmatige horizon. Het bleek al spoedig dat blindvliegen alleen mogelijk was met enige voorwaartse snelheid, waardoor enige richingsstabiliteit werd verkregen. Maar vertikaal starten en landen bleek onmogelijk (moderne helikopters zijn gyroscopisch gestabiliseerd en hebben dat probleem dus niet meer). Maar met aangepaste vliegveldverlichting en een zoeklicht, dat onder de neus van de helikopter was gemonteerd, kon toch 's nachts worden gestart en in de lichtkegel geland. En ik kreeg in mijn helikopterbrevet van de Rijksluchtvaartdienst de aantekening: 'Houder dezes is, uitsluitend voor experimentele doeleinden, bevoegd tot het besturen van hefschroefvliegtuigen voor het vliegen op instrumenten (IFR) en bij duisternis (20-01-1950)'.

Met Frits Diepen, wiens firma tevens het grootonderhoud aan de helikopter deed, kon ik goed overweg. Eens nodigde hij mij uit voor een privé gesprek tijdens een lunch in een chic restaurant, The House of Lords, in het centrum van Den Haag. Wij reden er heen in zijn Maserati 3500 sportwagen, waardoor ik al diep onder de indruk was, hetgeen echter omsloeg in onzekerheid toen hij kievitseitjes als amuse bestelde. Ik had ze nog nooit gegeten, of zelfs zien eten, en toen hij zijn eitje behendig platsloeg op zijn vlakke hand, vreesde ik voor een kort moment dat ik er wellicht tussen werd genomen, maar ik wist niet beter dan zijn voorbeeld maar te volgen. Het doel van de lunch bleek te zijn om te peilen of ik eventueel geneigd was bij hem in dienst te komen. Ik was gevleid, doch weigerde, uiteraard beleefd.

Bij het opstellen van het experimentele programma van de Stichting was afgesproken dat na beëindiging alle deelnemende instanties een vlieger konden afvaardigen, die dan van mij een korte oriëntatiecursus zou krijgen. Vooral het Ministerie van Landbouw was zeer geïnteresseerd in de mogelijkheden van de helikopter voor het besproeien van landbouwgewassen. Voor de grotere akkers werden vleugelvliegtuigen gebruikt, die waren uitgerust met sproeibomen aan beide zijden. Het nadeel is echter dat de randen van akkers, waar veelal hoge bomen staan, voor een vliegtuig moeilijk bereikbaar zijn, omdat tijdig moet worden opgetrokken – een vrij riskante bezigheid gezien de veelal zware

belading met sproei-vloeistoftanks, en dus het risico van overtrekken.

De ironie van het noodlot wilde dat dit overduidelijk werd gedemonstreerd toen mijn leerling van Landbouw, Hamming (en ex-KNIL jachtvlieger) met een sproeivliegtuig op de 'klassieke' wijze verongelukte, kort nadat hij met mij zijn eerste vlucht op de PH-HAA had gemaakt. Tot mijn consternatie, vroeg de Voorzitter van de Stichting, de voormalige Directeur-Generaal van de PTT, Ir. van Houwelingen, of ik de slechte tijding van het fatale ongeluk aan de vrouw van Hamming wilde overbrengen: omdat ik een collega-vlieger was, vond hij dat ik de meest geschikte persoon was om dit te doen. Ik kon niet weigeren, alhoewel ik Hamming nauwelijks kende, en zijn vrouw nooit had ontmoet.

Als voorzorgsmaatregel besloot ik in elk geval een arts mee te nemen, en ik zocht een arts op in de telefoongids, die een praktijk ergens in de omgeving had. Ik had geluk want ik vond spoedig een jonge, sportieve arts, die zich zonder aarzeling beschikbaar stelde. Ik kreeg een auto met chauffeur ter beschikking van Avio Diepen (in die dagen was mijn mode van transport een motorfiets), haalde de arts op, en samen gingen wij naar Mevrouw Hamming. Na mijn zorgvuldig gekozen woorden, was mijn taak volbracht, waarna de arts het moest overnemen.

Het werd voor mij een interessante belevenis om te zien hoe diverse vliegers verschillend reageerden op het wel zéér afwijkende vlieggedrag van een helikopter. Zo bleek ondermeer dat één van de vliegers met de minste ervaring, een zweefvlieger, relatief minder problemen had dan sommige meer ervaren vliegers. Eén vlieger, een grote, forse kapitein van de Luchtmacht, met handen als kolenschoppen, haakte zelfs geheel af: 'Dit kreng is niet voor fatsoenlijke vliegers!'.

Helemaal ongelijk had hij misschien niet, want op een kwade dag was ik bezig LTZV 2 Jaap Schwartz, nota bene mijn beste leerling, die ik wellicht daarom dingen liet doen die nog boven zijn macht waren, en de PH-HAA sloeg toe; of liever gezegd hij (of zij, want iedereen vond het soms net een valse heks) sloeg om, waardoor de rotorbladen afbraken. Het ongeluk kwam eigenlijk niet eens zo slecht uit, want de helikopter was toch al aan groot onderhoud toe, en diverse modificaties moesten worden toegepast. Ondermeer werden de houten met linnen bespannen rotorbladen vervangen door metalen bladen. Dit was een grote verbetering; bij de oude constructie plachten de bladen bij stilstand





Een ongeluk dat ruim twee jaar later wellicht mensen het leven zou redden....

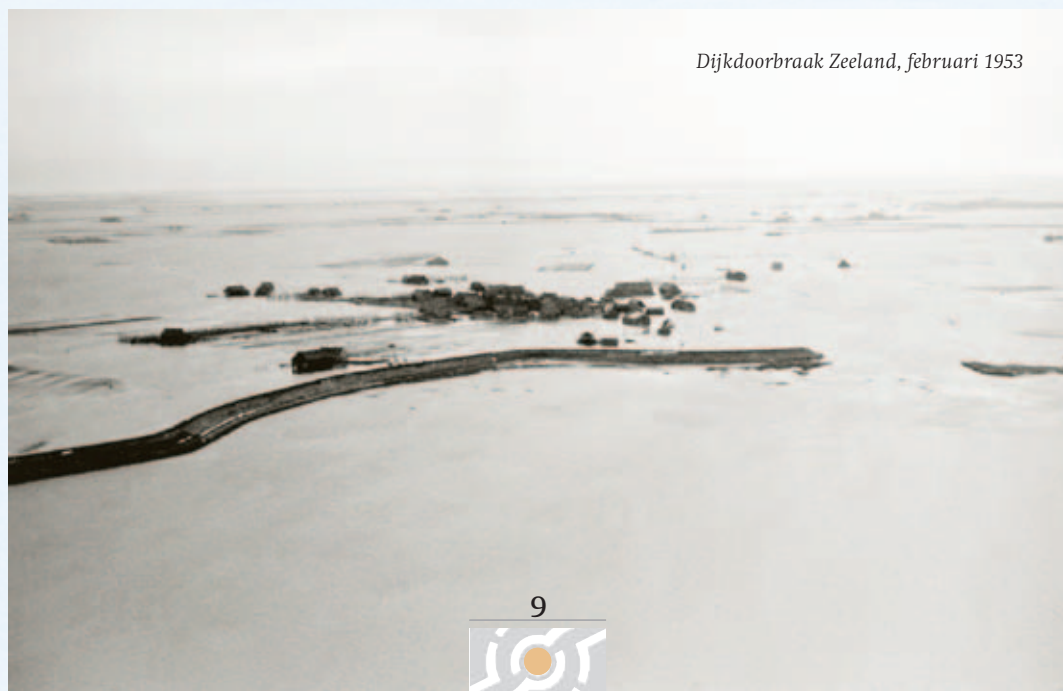
veel vocht op te nemen, resulterend in hevig onbalans en trillen bij het opstarten, totdat het vocht door de middelpuntvliedende kracht eruit werd geslingerd.

Overigens heeft dit ongelukkige voorval merkwaardig genoeg wellicht mensen het leven gered. Toen de reparatie plaatsvond, werd mét de nieuwe rotor meteen het zéér zware besturingssysteem met kabels en katrollen vervangen door een hydraulisch systeem, waardoor de besturing véél lichter werd.

Dit zou ruim twee jaar later goed van pas komen bij het ophijzen van mensen: zonder die modificatie zou dat een penibele zaak zijn geweest. Maar ik loop op de dingen vooruit.

Uiteraard was dit het geëigende moment om de Stichting op te heffen. Alle deelnemers hadden de gelegenheid gehad om de bruikbaarheid van een helikopter voor hun bedrijf in te schatten. Het was wel duidelijk geworden dat de toenmalige helikopter met zijn korte vliegduur en relatief gering hefvermogen voor vele doeleinden aanzienlijke beperkingen had. Zo bleek ondermeer dat voor het besproeien van landbouwgewassen een vastvleugel vliegtuig veel economischer was, zeer tot teleurstelling van de deelnemers van het Ministerie van Landbouw.

Samenvattend kon men stellen dat alléén waar vertikaal starten en landen en stilhangen een noodzaak was, een helikopter uitkomst kon bieden. Voor de Koninklijke Marine bood dat dus wél perspectieven. Ik schreef een eindrapport aan de Vlagofficier MLD, en wees hem erop dat de helikopter welhaast ideaal zou zijn als reddingsvliegtuig aan boord van ons vliegekampschip, Hr.Ms. Karel Doorman. Hij ging accoord, en een jaar later, op 20 december 1951, kon ik onze eerste marinehelikopter van Ypenburg naar het Marinevliegkamp Valkenburg overvliegen, waar hij/zij de registratie H-1 kreeg. Bij mijn eerste proefvlucht met de H-1 merkte ik al hoe licht de besturing was geworden, een enorme verbetering. Tevens kon ik nu de opleiding van collega Jaap Schwartz afmaken, die mij ter gelegener tijd als helikoptervlieger moest opvolgen. Ook Hr.Ms. Karel Doorman was inmiddels uit onderhoud gekomen, en zou nu voor het eerst een reddingshelikopter aan boord krijgen: een primeur in Europa want zelfs de Britten waren nog niet zo ver.



Dijkdoorbraak Zeeland, februari 1953





Mijn bezigheden in het nieuwe jaar 1953 begonnen met proefvliegen van de helikopter, die inmiddels tijdens een reis met de Karel Doorman naar Curaçao in 1952 de bijnaam Jezebel had gekregen.. Jezebel was net weer uit onderhoud gekomen en had tevens wat modificaties ondergaan. Geen moment te vroeg overigens, want in de nacht van 31 januari op 1 februari werd ons land getroffen door de ergste watersnoodramp in eeuwen, waarbij uiteindelijk 1836 mensen zijn verdronken.

Zondag 1 februari werd ik 's ochtends vroeg uit Valkenburg gebeld met het bericht dat er in Zeeland en in Zuid-Holland dijkdoorbraken waren gemeld, en dat het dienstig leek om met Jezebel, nog steeds de enige helikopter in Nederland, te gaan kijken of wij konden helpen.

Vanwege de zware storm konden wij er helaas niet meteen op af, want Jezebel kon die sterke windstoten niet verwerken. Ik heb het nog wel geprobeerd door op te starten in een hangar, maar zodra de rotorbladen buiten de bescherming van de hangar kwamen, begonnen ze zo hevig te zwiepen dat de kans bestond dat zij de staart zouden raken, zodat ik mijn poging direct moest opgeven om beschadiging te voorkomen. De rest van de zondag zijn wij in afwachting op het vliegekamp gebleven, maar op de meteo-afdeling konden wij zien dat het weer niet verbeterde. Ook druppelden langzaam wat verwarde berichten omtrent de ontwikkelingen in Zuidwest Nederland binnen, die niet veel goeds voorspelden.

Maar maandagochtend 2 februari gingen wij in alle vroegte op weg naar Zeeland. Wij hadden niet veel informatie, wel dat het goed mis moest zijn. Ik had als helper Taco Mulder – van mijn Sea Fury stuntteam – meegenomen, op zijn eigen verzoek overigens, hoewel hij nog nooit in een helikopter had gezeten. Maar onderweg gaf ik hem de nodige aanwijzingen. Jaap Schwartz ging met de mecano's sergeant Bogert, die inmiddels Visser had vervangen, en vliegtuigmaker van den Berg – bestemd als Jaap's helpers – met de auto naar de luchtmachtbasis Woensdrecht, waar wij onze basis zouden hebben. Het plan was dat Jaap en ik en onze helpers elkaar zouden aflossen iedere keer dat er getankt moest worden, zo ongeveer om de drie uur. Toen Taco en ik bij Hoek van Holland waren aangekomen, konden wij onze ogen niet geloven: Er was niets te zien behalve water, met hier en daar een paar boomtoppen en daken, waar wij al gauw mensen op zagen zitten. Later bleek dat Oude Tonge te zijn, maar wij konden ons toen nog niet oriënteren



Vanuit de Jezebel, niets dan water. In de verte is nog net de stompe toren van Zierikzee te zien

Jezebel was uitgerust met een lier, die helaas niet meer dan 100 kg kon torsen. Bovendien liep de kabel vast na de derde redding, zodat wij terug moesten naar Woensdrecht voor een bliksemreparatie. Aan het einde van de lier zat een forse haak waaraan de lus van een zwemvest was bevestigd, dat de te redden persoon moest aantrekken. Het bleek alras dat dit niet voldeed, want sommigen wisten niet wat met dat vest te doen. Eén jonge vrouw hesen wij zelfs op terwijl zij zich er slechts aan vast had geklamps – heel riskant. Overigens moet dat voor velen een bijzonder angstige ervaring zijn geweest. Niemand had toen nog ooit een helikopter gezien, het apparaat maakte een hels lawaai en veroorzaakte een stormwind als het boven hing. Overigens was daar het feit dat de toenmalige helikopter weinig reserve-vermogen had, zodat sommige geredden, vaak met zoveel mogelijk kleding aan tegen de kou, en soms nog doordrenkt met water ook, het hefvermogen zwaar op de proef stelden. De ironie van de situatie was wel dat juist de nog steeds zeer harde wind goed van pas kwam want bij het stilhangen, hetgeen het meeste vermogen vergt, trachtte ik altijd het toestel tegen de wind in te houden, wat extra lift betekende.

Ik kan mij voorstellen dat de achterblijvers wat ongerust waren of wij hen nog wel terug zouden vinden, nadat wij de gelukkigen in Zierikzee of elders hadden afgezet. Over het algemeen ging dat met behulp van horloge en kompas wel goed, al was het ontzettend lastig je visueel te oriënteren, want door die onafzienbare watervlakte had je nauwelijks herkenningspunten. Wij vlogen letterlijk van dak tot dak en onderweg zag je wel of je iemand tegen kwam, vaak zwaaiend met witte lappen. Ik herinner mij dat wij soms mensen in een heel penibele situatie en letterlijk in doodsnood zagen, terwijl wij er al twee aan boord hadden. Wij hoopten maar dat wij op tijd terug konden komen, maar een enkele





keer bleken zij dan te zijn verdwenen. Die eerste dag heb ik 32 personen kunnen oppikken. Sommigen waren er slecht aan toe na twee dagen in de kou en in doodsnood.

Wij overnachtten te Woensdrecht, waar het probleem met het zwemvest werd besproken. Bogert vond een oplossing en fabriceerde 's nachts in de parachutepakkerij een canvas lus van een parachuteharnas, een 'uitvinding' die overigens ook in de Verenigde Staten al was toegepast, zoals wij later hoorden. Op de lus was met zwarte letters geschreven: 'Onder de Oksels'. De bedoeling was dat de te hijsen persoon zijn hoofd en armen door die lus stak en hem onder de oksels schoof.

De procedure ging als volgt: zodra wij iemand in nood zagen, ging ik boven hem of haar hangen op aanwijzingen van de helper, Taco, want ik kon niet recht onder de helikopter kijken. Dit was een zaak van goed samenspel, zo van: 'een beetje links - een beetje achteruit - nu wat rechts' etc., maar wij raakten snel op elkaar ingewerkt. Helaas was er slechts plaats voor twee extra passagiers, en gezien de hoge nood - sommigen klampten zich letterlijk aan daken en boomtoppen vast - brachten wij de drenkelingen maar eerst naar de dichtsbijzijnde droge plek, vaak Zierikzee, om zodoende tijd te winnen. Enkele van die reddingen zijn mij goed bij gebleven. Eén van de eerste reddingen betrof een echtpaar waarvan de vrouw duidelijk hoogzwanger was en wij maakten ons al zorgen. Later bleek de geboorte inderdaad spoedig na de redding te hebben plaatsgevonden, en dit zou bijna veertig jaar later een gevolg hebben, waar ik nog op zal terugkomen. Na de vrouw eerst te hebben afgezet, keerden wij terug om haar man op te pikken, die zijn dochtertje tegen zich aan klampte.

Voorts was daar een man die zijn hond wilde meenemen. Taco riep: 'Mijnheer, het is niet zo'n kleintje ook!', waarop ik antwoordde: 'Gaat niet door, stel je voor dat hij in paniek raakt'. Taco trachtte met gebaren de man te overtuigen dat hij zijn viervoetige vriend maar moest achterlaten, overigens zonder succes want tijdens het hijsen zag Taco plotseling een hondenkop uit 's mans jas steken, dus wij hebben ze toch maar binnengehaald. Gelukkig gedroeg het dier zich rustig, want een paniekerige hond was wel het laatste wat wij in de krappe ruimte aan boord konden gebruiken.

Bij een ander geval bleek de man ontzettend zwaar te zijn, hetgeen ik kon zien aan de inlaatdrukmeter van de motor, die aangaf hoeveel vermogen nodig was om de helikopter niet te laten zakken onder

de last. Bij het aan boord komen, bleek hij een paar geldbuidels vol zilveren rijksdaalders om zijn middel te hebben, en bovendien zaten alle zakken van zijn jas ook nog vol. Nadat wij hem hadden afgezet, ontdekten wij dat hij in zijn zenuwachtigheid althans een deel van het geld in de helikopter had achtergelaten. Wij hebben het later aan een politieagent afgegeven, en ik hoop maar dat hij zijn spaarcenten heeft teruggekregen.



Een 'crepeergeval'

Ook was er een man die met de lus geen raad wist en het ding gewoon vasthield, maar halverwege kon hij het niet meer houden en viel ruggelings in het water. Helaas konden wij door een aantal bomen niet meer bij hem komen; bovendien waren op die plaats talloze anderen die hoog nodig uit hun benarde positie moesten worden gered. Dus ik wist niet of hij het gehaald had, maar vijftig jaar later toen ik uitgenodigd was voor de herdenkingsplechtigheden van de Watersnoodramp, hoorde ik van iemand die die man kende dat hij het toch had overleefd.

Achteraf moet je je eigenlijk verbazen dat de meeste mensen onder zulke barre omstandigheden toch de lus op de juiste wijze wisten om te doen - hoewel er was er één die de lus achterstevoren omdeed, zodat hij in een nogal ongemakkelijke houding met de haak achter zijn rug werd opgehesen.

Eén maal zagen wij een oud vrouwtje in haar dooie eentje tot haar middel in het water staan, kennelijk op een dijk op een pad waarlangs bomen waren geplant. Zij was duidelijk aan het eind van haar latijn, en reageerde niet op de bengelende lus en Taco's aanwijzingen.

'Mijnheer, zij verzuipt, ik ga d'r halen!' schreeuwde Taco, en voordat ik iets kon inbrengen was hij uit de stil hangende helikopter gesprongen. Tot mijn schrik en ongerustheid want zonder zijn aanwijzin-





gen was ik letterlijk blind voor wat er zich onder de helikopter afspeelde, en liep dus het risico beiden kwijt te raken. De enige oplossing was zakken, maar daar waren de bommen. Gelukkig echter waren het jonge boompjes en bovendien waren tijdens de laatste modificatie van Jezebel de met doek bespannen houten bladen vervangen door metalen rotorwieken. Ik hoopte er dus maar het beste van en het was wel een raar gezicht om die boompjes aan weerszijden geleidelijk korter te zien worden ... Taco wist het vrouwtje achterin te duwen, klom er snel zelf achteraan, zette zijn koptelefoon en microfoon weer op, en meldde opgewekt: 'OK, wij zijn klaar!' Ik kon moeilijk kwaad op hem zijn, en heb hem later maar voorgedragen voor een officiële 'Tevredenheidsbetuiging' van de Vlagofficier MLD, die hij ook prompt heeft gekregen.



Drenkelingen afzetten te Zierikzee. Zeeland februari 1953

Enfin, die eerste drie dagen waren het ergste. De mensen die wij redden waren uitgeput na twee, drie dagen zonder slaap en eten, en blootgesteld aan de bittere kou. Jaap en ik hebben er meer dan honderd kunnen redden met onze enige Nederlandse helikopter. De befaamde 'Lus van Bogert', waaraan al deze lieden hebben gehangen, heb ik vele jaren in mijn bezit gehad, en bevindt zich thans in de Traditiekamer van de MLD.

Als er meer helikopters waren geweest, hadden het er enkele honderden kunnen zijn. Nu zijn er helaas velen alsnog verdrongen, want ook bootjes waren er onvoldoende, en die konden bovendien niet overal bijkomen zoals een helikopter. Later in de week arriveerden talloze helikopters van de Royal Navy uit Engeland, en van de Amerikanen uit Duitsland, maar voor de echte 'crepeergevallen' was

dat toch te laat, hoewel zij uitstekend werk hebben verricht bij de evacuatie van slachtoffers.

Eén uitzondering moet ik toch vermelden, dat was een opgewekte Belg, genaamd Trémarié, van de SABENA met een kleine tweepersoons Hiller helikopter, als ik mij goed herinner, en die was er wél vroeg bij. Edoch, hij was alleen en had geen lier. Geen nood, wanneer hij kon, zette hij gewoon één 'skid' (een soort ski in plaats van wielen) op het dak van een huis en liet zo z'n passagier instappen!

Tot 10 februari zijn wij in actie gebleven met het evacueren van mensen, soms gewonden, tezamen met een helikoptersquadron van de Royal Navy, dat met een Britse uitvoering van de Sikorsky S-51 was uitgerust, de Westland Dragonfly, en een aantal kleine Amerikaanse Bell helikopters van de U.S. Army in Duitsland. Alle operaties, ook van andere eenheden van de Koninklijke Marine, werden gecoördineerd door Commandeur J.F. van Dulm RMWO. Op 17 februari werden alle helikopters met hun bemanningen die hadden deelgenomen aan de reddingsoperaties uitgenodigd op het Paleis Soestdijk; 's morgens vond er eerst een briefing plaats op het Marinevliegkamp Valkenburg, waar ons verteld werd waar wij moesten landen en zo. Ik ergerde mij aan de eveneens aanwezige toenmalige adjudant van de Koningin, een nogal arrogante anglofiële overste van de Luchtmacht, die zich uitsluitend met de Britten bemoeide en ons, zijn landgenoten, nauwelijks zag staan. Hij had alles fijn geregeld; hij zou meevliegen met de Britse squadroncommandant, en zou als enige – want meer ruimte was er niet – in de paleistuin landen. De overigen konden terecht in een weiland even verderop.

Ik verklaarde dat wij, als enige Nederlandse helikopter, wis en zeker in de tuin van ONZE Koningin zouden landen, en dat was dat. Onder briesend protest van de adjudant verlieten wij de briefingroom. Ik fluisterde tegen Trémarié: 'Suivez-moi', en samen met Schwartz en Mulder stapte ik in onze wachtende Jezebel, die al was warmgedraaid door ons grondpersoneel. Wij startten meteen en zetten koers naar Soestdijk, gevolgd door Trémarié in zijn kleine Hiller.

Het was buitengewoon mistig die dag, maar daar had ik weinig last van want uiteraard kende ik de weg wel boven het kleine Nederland. Daardoor kwamen wij ruim vòòr de anderen bij het Paleis aan, cirkelden éénmaal rond om een goed plekje te vinden, en zetten Jezebel neer vlak bij het achterterras, waar inmiddels Prins Bernhard met de opgewonden





Ontvangst op Paleis Soestdijk met de helikopter bemanningen na de watersnood, 17 februari 1953

prinsesjes ons stond op te wachten. Trémarie kon er nog nét bij!

De ontvangst, ook door Hare Majesteit, was alerhartelijkst, en wij stonden al lang met een glas sinaasappelsap in de hand toen de rest van het gezelschap arriveerde, geleid door een boze adjudant, die overigens niets meer dorst te zeggen. Bogert, die per auto was gekomen, en ook een hand van de Koningin had gekregen, fluisterde mij toe: 'Deze hand was ik voorlopig niet!'

Eén zeer geïnteresseerd lid van de hofhouding was de Chef van het Militaire Huis van de Koningin, de hoogste militaire functie aan het hof, Vice-Admiraal N.A. Rost van Toningen. De admiraal hield altijd zijn hoofd een beetje scheef als gevolg van een nekschot, gelost door een verzetsstrijder die hem abusievelijk voor de 'foute' Rost van Toningen had gehouden.

In een overmoedige bui vroeg ik de admiraal waar hij woonde, en of er een veldje bij zijn huis was. Gelukkig bleek hij niet in Groningen of zo te wonen maar in Haarlem, dus niet ver van Valkenburg, en

tevens lag er een weiland tegenover zijn huis.

'Zullen wij U dan thuis brengen, Admiraal?'

Daar was de admiraal meteen voor te vinden, en zo gebeurde het dat wij ons na afloop van de ontvangst met onze enthousiaste passagier richting Haarlem spoedden door de inmiddels nog dichter geworden mist. Eénmaal vlogen wij zelfs onder de hoogspanningsleidingen door om maar niet het contact met de grond kwijt te raken, want echt blindvliegen met een helikopter was (toen) nog niet aan te raden, ondanks mijn eerder door de Rijks Luchtvaart Dienst toegekende 'bevoegheid'! Maar door de spoorlijn van Utrecht naar Amsterdam te volgen, vonden wij zonder problemen Haarlem, en op zijn aanwijzingen het huis van de admiraal. Even een rondje boven het huis om zijn echtgenote te waarschuwen, en toen zetten wij hem af op het weilandje. Direct daarop startten wij weer, nagewuifd met een admiraalspet.

Dat de muis een staart zou hebben was wel te verwachten. De volgende dag stond er een marechaussee voor mijn neus, die informeerde wat wij daar hadden uitgevoerd. Met een luchtvaartuig mocht je





immers alléén maar op vliegvelden landen ? Ik vertelde hem gewichtig dat wij de Chef van het Militaire Huis even thuis hadden gebracht, en bovendien dat ik met de wielen nét niet de grond had geraakt maar er even boven had stil gehangen. Tegen die argumenten kon hij niet op en ik heb er nooit meer iets over gehoord. Tja, in die dagen kon dat nog ...

Epiloog

Begin jaren negentig werd ik eens 's avonds gebeld in Frankrijk. Dit bleek een medewerker van het TV programma *Spoorloos* te zijn, die mij tijdens het 'live' programma mededeelde dat een in de studio aanwezig echtpaar op zoek was naar de helikopter-vlieger die hen tijdens de Watersnood in 1953 in Goeree Overflakkee had gered. Uit de beschrijving van de gebeurtenis herinnerde ik mij dit voorval zeer goed, en het speelt mij dat ik hen toen niet kon ontmoeten. Wel kreeg ik later een brief van Johan Los uit Oude Tonge, die uitgebreid vertelde wat er zich had afgespeeld tussen die zaterdagnacht en de redding op maandagmiddag. Hij en zijn vrouw Sara hadden hun dochtertje van vier jaar, met zijn vader en zijn zuster één voor één van het dak zien glijden en voor hun ogen zien verdrinken. Zijn zwangere vrouw, een tweede dochtertje van drie jaar en hijzelf waren door Taco en mij uiteindelijk gered. Hij eindigde zijn brief met de uitnodiging voor een bezoek aan hem en zijn vrouw in de inmiddels gerestaureerde boerderij. Korte tijd daarop kreeg ik wéér een brief, ditmaal van zijn jongste dochter Willie, die drie weken na de redding was geboren. Zij schreef dat haar ouders nog steeds leden aan een trauma door de gebeurtenissen, vooral ieder jaar weer op 1 februari. Dit eerste schriftelijke contact met mij had hen echter al veel goed gedaan, en zij konden er nu samen beter over praten. Voorts vroeg zij zich af of ik niet eens een vlucht met een helikopter voor haar ouders kon organiseren boven Oude Tonge. Ik schreef terug dat ik niet meer in de positie was om zulks te regelen, maar dat ik mijn best zou doen.

Tijdens het 75ste jubileum van de MLD in 1992 deed zich inderdaad een gelegenheid voor. Door toedoen van de toenmalige Vlagofficier MLD, Commandeur Rein Zeijlemaker, werd een helikopter beschikbaar gesteld voor een bezoek aan Oude Tonge. Dochter Willie en ik mochten vanaf het Marinevliegekamp Valkenburg meevliegen voor dit bezoek, dat een volkomen verrassing moest zijn voor de



De boerderij van de familie Los nadat het water was gezakt. De overlevenden werden vanonder de ingezakte luifel opgetakeld. het witte teken waarmee onze aandacht werd getrokken is nog zichtbaar

familie Los. Onderweg verzuchtte de opgewonden Willie dat zij het zo voor de eerste keer in een helikopter toch maar wat eng vond, waarna ik haar fijntjes er op wees dat het toch niet écht de eerste keer voor haar was ...

De helikopter landde achter de gerestaureerde boerderij. Enfin, de ontmoeting met het echtpaar Los was (voor Zeeuwse begrippen) emotioneel, maar later bleek dat het hele gebeuren van zeer positieve invloed was geweest voor de verwerking van hun trauma. Wij hebben daarna wederzijdse bezoeken afgelegd, en schreven elkaar nog elk jaar met Kerstmis.

Uit 'EEN BEVLOGEN AVONTUUR'

Uitgegeven door de BATAAFSCHE LEEUW te Amsterdam, nu in de vierde druk .

Ook uitgegeven in Engeland door WOODFIELD PUBLISHING met de titel 'ADVENTURES OF A FLYING DUTCHMAN'.



Het project Fokker C.X eind 2012.... geen tijd om uit te blazen

Er is in het afgelopen jaar erg veel gebeurd, te veel om op te noemen, laat staan te beschrijven, althans in één enkel artikel in de Spinner. Daarom beperk ik mijn verhaal en verwijs naar de webpage, waar een korte terugblik is te vinden, en een beschrijving die geregeld wordt geactualiseerd. (http://www.militaireluchtvaartmuseum.nl/arachna/nederland/98//collectie/restauratieprojecten/fokker_c_x).

Overigens heeft Hans Berfelo tijdens de Vriendendag op 31 maart 2012 verslag gedaan over het eerste kwartaal. De webpage van 3 oktober 2012 blijft nog even ongewijzigd. Hier volgt de beschrijving van de activiteiten en ontwikkelingen vanaf eind september.



Stroomlijnkappen schokbreker-achterstijl

Oktober. De vulpijp voor de benzinetank is in bewerking volgens een ontwerp, dat is aangepast aan wijzigingen die in 1939 zijn doorgevoerd, maar pas medio 2012 voldoende duidelijk zijn geworden (Van den Bos).

Dummy radio, bommenafwerpkast en richtingaanwijzers zijn verbeterd (Frans Kerstens) en weer beschikbaar voor inbouw.

Stroomlijnkappen voor de verbinding schokbreker/achterstijl zijn gereed (van der Ham). Voorzieningen om de C.X te kunnen laten ophangen in het NMM

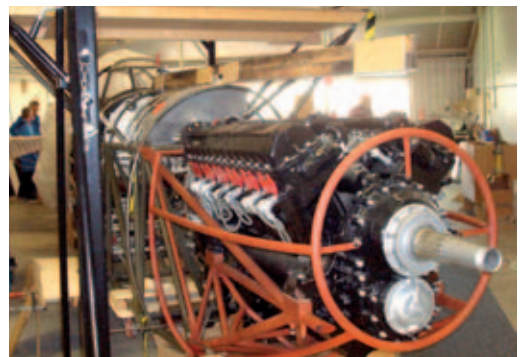
zijn voorlopig bepaald: er zijn meer oplossingen denkbaar. Het vervolg wacht op nadere gegevens uit de NMM Company BV, die voor de voorzieningen buiten het vliegtuig verantwoordelijk is.



De bovenvleugel naar ATN

De 10 deksels voor de controleluiken in de bovenvleugel zijn voorzien van grendels en in de luiken gepast.

Op 31 oktober is de bovenvleugel naar ATN overgebracht voor het aanmaken en afstellen van de rolroeren en het bekleden en schilderen van het geheel. De affuit voor het vaste MG is gereed.

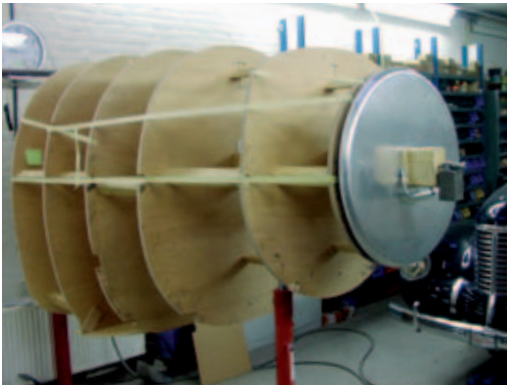


Controle overgang romp-neus, bovenkant



November. De neussectie (motor, -bok en buisconstructie beplating) is begin november aan de romp gemonteerd, de overgang is gecontroleerd en de vorm van de onderkant is bepaald met behulp van mallen en een model van de voorzijde van de inlaat-tunnel voor de waterkoeler. De noodzakelijke compensatie voor een eerder geconstateerde afwijking van de romp bij de bevestiging van de motorbok is daarbij eveneens bepaald.

Daarna is de neussectie gedemonteerd en naar Historic Engineering overgebracht voor het zo veel mogelijk completeren van de motorinstallatie (powerplant). De mal voor de beplating is naar Van der Ham getransporteerd; aanmaak van de carrosserieplaten wordt voorbereid. De eerste concrete resultaten worden zichtbaar.



Neussectie, begin beplating

Onderdelen voor de rolroerbesturing aan het baldakijn zijn afgeleverd (HEP) en onderaan het baldakijn gemonteerd, de verbinding met de stuurstang in de romp is gereed. De vijf besturingskabels voor het richtingroer worden gespannen en afgewerkt.



Overgang romp-ondervleugel

Het vervaardigen van de overgang romp/ondervleugels is voorbereid d.m.v. dummy vleugelwortels aan de romp waarop dwarsdoorsneden in karton zijn pasgemaakt. Deze dienen vervolgens als basis voor mallen. Aanmaak van de mallen is gestart (P. Stalenberg). Het plaatwerk voor de overgang kielvlak/romp is afgeleverd (P. Stalenberg) en wordt samen met plaatwerk van het staartstuk voltooid.



Overgang kielvlak-romp

December. Een model van de inlaattunnel voor de waterkoeler is onder de romp gehangen, een proefmodel voor een inlaatklep en onderdelen voor de 10 kleppen worden gemaakt.

Aan de ondervleugels is de laatste hand gelegd: op 15 december zijn ze opnieuw naar ATN overgebracht, nu voor bekleden en schilderen.



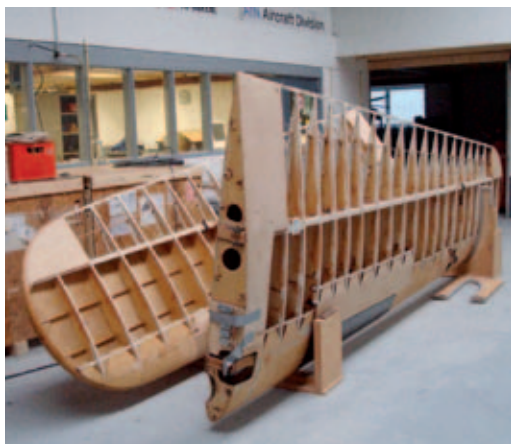
Laatste hand(en) aan de ondervleugels

Aanslagen voor de stuurbeweging van hoogte- en richtingroer naderen hun voltooiing. De stokken voor de kabelafsteuning in de vleugelverspanning worden afgewerkt m.b.v. een mal.





De stroomlijnkappen voor de verbinding schokbreker/draaiarm vergen aanpassingen t.o.v. het in 2006 gedocumenteerde Finse model, maar zijn ver gevorderd (van der Ham). Voor de uitlaatpijpen is een reeks kartonnen modellen gemaakt en aan de motor bevestigd (HEP): een metalen proefmodel volgt.



Ondervleugels bij ATN terug

De constructie van de rolroeren (ribben) bij ATN is begonnen. De (houten) propeller wordt voor het oog in vliegwaardige toestand gebracht. De schade is daartoe na onderzoek en documenteren gerepareerd: deels betreft het oorlogsschade. Samenvoegen van propeller en naaf en schilderen volgen spoedig. De onderdelen waarmee de propeller wordt bevestigd op de schroefas worden aangemaakt (ATN). Aanmaak van de spinner wordt voorbereid (HEP).

Touch and go naar 2013. De vrijwilligers hebben maar één Woensdag overgeslagen (2^e Kerstdag). Als U dit leest zal de loods in Aalsmeer opnieuw zijn ingericht om de ruimte die vrij is nu de vleugels bij ATN zijn, te kunnen gebruiken voor een gunstiger opstelling van de werkbanken. Dat is o.a. nodig om de grote hoeveelheid carrosserieplaten waaraan nog gewerkt zal worden en de daarbij te gebruiken machines en gereedschappen behoorlijk toegankelijk te maken.



Opnieuw in te richten ruimte

Ook zal dan het activiteitenplan zijn aangepast met het oog op de eisen die i.v.m. de inrichting van het NMM worden gesteld: ophangen i.p.v. opstellen, 1 maart 2014 i.p.v. medio 2014.

Kwaliteit is te koop, werktijd ook, kalendertijd niet en de schatkist heeft een bodem. Het plan zal zijn gericht op een tijdig optimaal resultaat voor de collectie militaire vliegtuigen in het NMM. ✈





FLUGWERFT
SCHLEISSHEIM
MÉÉR DAN
EEN DEPOT

*Een doorkijkje vanaf de galerij in de
driedelige tentoonstellingshangar*

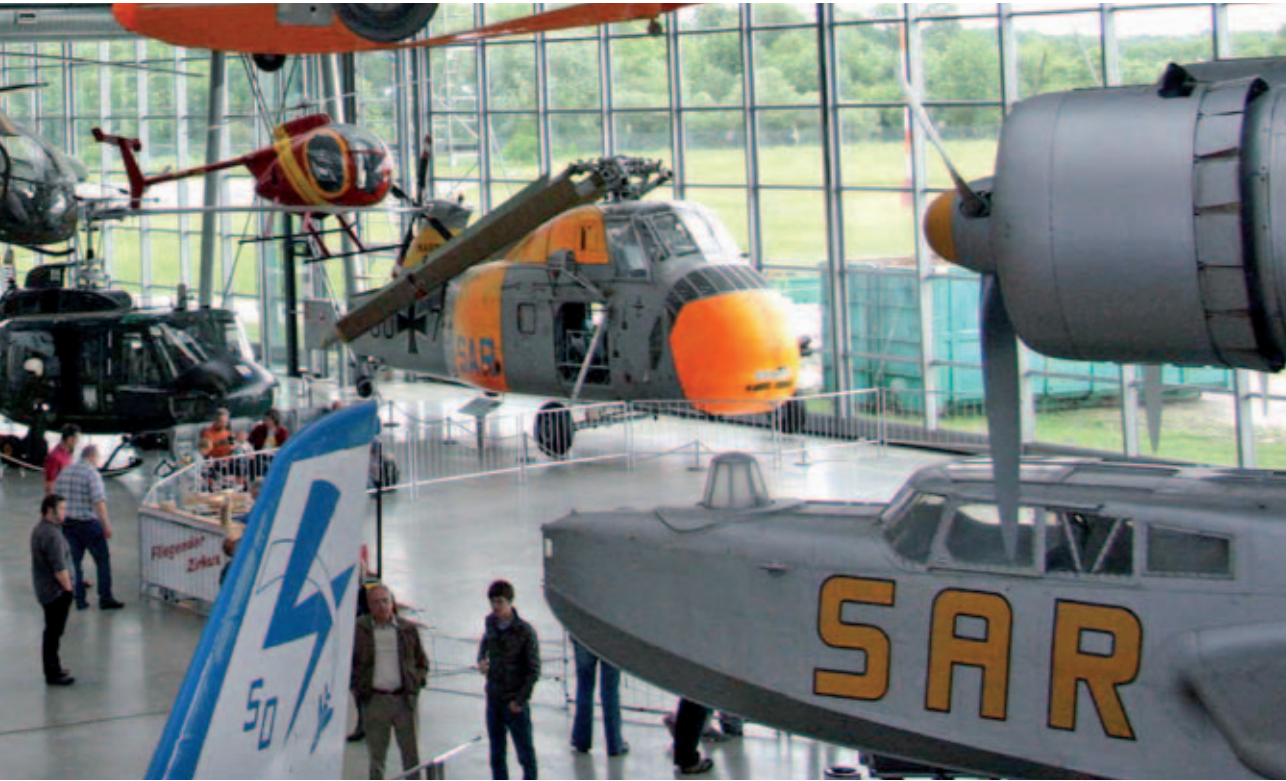
Loe M M Baltussen

Na ons bezoek aan de sectie Lucht- en Ruimtevaart in het Deutsches Museum (Spinner 46) in München trotseren we zondag 18 juni 2011 de stromende regen richting het depot van het museum in Oberschleißheim. Sinds 1992 is de Flugwerft

Schleißheim eigenlijk veel meer dan een opslaglocatie voor wat niet in de luchtvaartexpositie in München past. Het is een van de drie locaties waar de totale collectie van het Deutsches Museum is ondergebracht.

Afgaande op de tentoonstelling en op de collectie van de luchtvaartsectie is op deze oude Luftwaffe basis eigenlijk een geheel nieuw museum ontstaan met een volstrekt eigen identiteit.





Het hoofdgebouw op de basis, de *Kommandantur*, en de aangrenzende *Luftwerfthalle* zijn prachtig gerestaureerd. Maar bij de tentoonstellingshangar gaat het om nieuwbouw. Architectonisch gaan de restauratie en de eigentijdse nieuwbouw naadloos op de historie van het vliegveld. Naast de *Kommandantur* met de *Flugwerfthalle* aan de rand van het heidelandschap aan de ene kant, passen de aangrenzende nieuwe onderhoudshangar en de aangrenzende grote glazen tentoonstellingshangar prima in de ambiance van het nog steeds actieve vliegveld. In totaal is op de Flugwerft 7500 m² tentoonstellingsruimte beschikbaar. De prachtige collectie is deels ondergebracht in de oude *Kommandantur*, deels in de nieuwe driedelige hangar. De grote glaspanelen in de nieuwbouw *Flugwerfthalle* bieden een schitterend uitzicht over het historische veld. Het bevordert bovendien een perfecte ambiance waarin museumvliegtuigen thuishoren.

Historie helikopterbasis

Schleißheim is een vm. Amerikaanse vliegbasis die in juli 1947 in gebruik is genomen. Door de ligging dichtbij München functioneert de basis aanvanke-

lijk vooral voor luchttransporten. Ook de *US Army* is er met helikopters van een lucht- en bergredingsdienst. Maar de vliegbasis is dan vooral bekend vanwege de enige Amerikaanse vliegschool die er is gevestigd buiten de Verenigde Staten. In die tijd zijn er zo'n 100 heli's gestationeerd. De *US Army* leidt er haar helikoptervliegers op. De opleiding bereikt zijn hoogtepunt in de tweede helft van de jaren '60 als alle gebrevetteerde vliegers van daaruit rechtstreeks naar Vietnam worden gedirigeerd. Als in januari 1973 de Parijse Akkoorden worden ondertekend, trekt de V.S. zich terug uit dit gedeelte van Indo-China. Daarmee komt er dan ook een einde aan de Amerikaanse stationering op Schleißheim. Eind mei 1973 wordt het vliegveld aan Duitsland overgedragen. De *Heeresflieger* vliegen er sinds 1958 met een aantal helikopters van de *1.Gebirgsdivision*. Na een reorganisatie van de Duitse landmacht vertrekt de *8.Staffel Heeresflieger* in 1981 naar Penzing bij Landsberg. De *Bundesgrenzschutz* neemt in 1964 haar intrek op het zuidelijk deel van de vliegbasis. Momenteel beschikt de grenswacht nog over 25 heli's die op Schleißheim zijn ondergebracht. Ondanks de aanwezigheid van de *Heeresflieger* en de *Bundesgrenzschutz* raakt de basis



na het vertrek van de Amerikanen in 1973 langzaam in verval. Als de *Heeresflieger* in 1981 het veld verlaten, bepleit het *Deutsches Museum* met succes het terrein en de gebouwen te behouden als dependance. De *Junkershalle* wordt dan gehuurd als opslaglokatie. Op aandringen van het museum stemt de Beierse regering in 1983 ermee in het gehele terrein onder toezicht te stellen van monumentenzorg. Daarmee wordt restauratie mogelijk van de bestaande bebouwing en passende nieuwbouw voor het museum. In september 1992 worden de expositiehangars en de onderhoudshangar op de *Flugwerft Schleißheim* geopend als museum zoals we dat nu, 20 jaar later, nog steeds kennen.



In de jaren '20 van de vorige eeuw speelde *Schleißheim* een belangrijke rol in de Duitse luchtvaart. In 1921 richtte Ernst Udet er zijn eigen *Udet Flugzeugbau GmbH* op. Hij bouwde er een scala van vliegtuigen dat varieerde van eenmotorige sportvliegtuigen tot grote viermotorige verkeersvliegtuigen als de *U-11 Kondor*. Maar het meeste succes boekte Udet met zijn *U-12 Flamingo* tweedekker (foto). De *U-12* behoorde vanaf 1925 tot de standaard lesvliegtuigen in Duitsland

Als in een circuspiste

Het is museumweer. Het regent dat het giet. We sluiten aan bij een rijtje auto's die gewoon langs de weg zijn geparkeerd. De ingang ligt nog zo'n 150m verder. Een officiële parkeerplaats hebben we niet gezien, maar die is er wel. Bij de ingang van de *Kommandantur* bevindt zich de museumwinkel en een restaurant annex cafetaria. Daarachter de gerestaureerde *Flugwerfthalle*. 'General Aviation' gaat er door mijn hoofd bij het binnenlopen. Maar vooral ook recreatieve luchtvaart. Historisch en minder historisch: in elk geval goed genoeg om een beeld te geven van de ontwikkelingen op dat gebied. Ook hier, net als in vele andere Duitse musea, opvallend veel zweefvliegtuigen. Niet verwonderlijk overigens omdat het merendeel van de zweefvliegfabrikanten*

wereldwijd zich in Duitsland bevindt. De hal, waar in operationele dagen volop aan *S-58* heli's van de U.S. Army werd gewerkt, is optimaal ingericht. Er hangen behoorlijk veel kisten aan het plafond. Opvallende verschijning daarbij is een drietal vliegende vleugels, eigenlijk zweefvliegtuigen: een *Horten-IV*, een *Fauvel* en een *SB-13 Arcus*. Op de begane grond van de oude *Werfthalle* is ruim plaats voor elk vliegtuig. Er staat een breed scala van sportvliegtuigen, van oude dubbeldekkers als een replica van een *Udet U-12 Flamingo* tot meer moderne en luxe types als een *Lancair*. Mijn aandacht echter wordt getrokken door het groepje vliegtuigen rond die *U-12*. Daartussen, als in een circuspiste, het vliegtuig waarvoor ik feitelijk naar *Oberschleißheim* ben gereisd. Ze staat er een beetje verloren bij, onze *Fokker D.VII*, tussen een *Fieseler Storch*, een *WACO* en die *U-12*. Deze *Fokker* werd al voor de oorlog op *Schiphol* in depot gehouden voor een Nationaal Luchtvaart Museum. Naar verluid werd deze kist bij een bezoek van *Hermann Goering* aan *Schiphol* in 1940 genaast en naar *Berlijn* overgebracht.

Als we de hal verlaten en door de *Kommandantur* verder lopen, zien we een fototentoonstelling over de geschiedenis van de *Flugwerft Schleißheim*. En terug naar de roots van de Duitse luchtvaarthistorie komen we ook hier *Lilienthal's Normalsegelapparat* tegen en het karkas van een *Vollmoeller* motorvliegtuig uit net zo lang vervlogen tijden. Het hoofdgebouw is via een glazen corridor verbonden met de nieuwbouw onderhouds- en tentoonstellingshangar. Door het glas zien we buiten in de regen een natuurstenen monument van een *A.380*. Het zou niet misstaan op een kerkhof. Een herinnering aan iets of iemand? 't Wordt in elk geval niet duidelijk.

Experimentals

Aan het einde van de glazen gang brengt een trap ons op een hoogte van zo'n meter of vijf. Als we zó de hangar binnenkomen, kijken we vanaf een galerij de restauratiehal in. Er wordt gewerkt aan de romp van een *Sikorsky HH-19B (S-55) Chickasaw* van de USAF. Ook is er een zweefvliegtuig in onderhoud. Maar voor de rest is het er stil. Dan lopen we op dezelfde hoogte de enorme expositiehal binnen. Op een oppervlak van zo'n 5.000 m² bevinden zich in totaal 51 vliegtuigen. 20 daarvan, voornamelijk zweefvliegtuigen, hangen aan het plafond. De *Luftwaffe C-47* staat op enkele sokkels zo'n 3,5m boven de grond. Als we afdalen naar de begane grond is de ruimte zo immens dat de begrenzing ervan niet meer is te zien.





De Fauvel AV-36CR is een Frans staartloos zweefvliegtuig, een vliegende vleugel dus. Van oorspronkelijke Franse ontwerp van Charles Fauvel zijn in verschillende landen zo'n 100 van deze vliegtuigen gebouwd. Doorgaans hebben vliegende vleugels lang niet zo'n stabiele vliegeigenschappen als conventionele vliegtuigen. Wat dat betreft kon de AV-36CR een vergelijking met andere vliegtuigen goed doorstaan

Een behoorlijk grote ruimte is vrijgemaakt voor rondvliegende, lijnbestuurde vliegtuigmodelletjes. Ze zijn voorzien van een electro motor waardoor het lawaai beperkt is. Messerschmitt-Bölkow-Blohm is goed vertegenwoordigd in de hal, net als de Luftwaffe trouwens. Standaard tot de inventaris van veel Duitse luchtvaartmusea horen een Bücker Bestmann, een Heinkel/CASA 111 en niet te vergeten een MiG-21 en een dito -23. Grote trekker is een aantal experimentele kisten dat specifiek deel uitmaakt van de naoorlogse luchtvaarthistorie in Duitsland. Zo staat er de enorme 10- (!) motorige Dornier-31 die verticaal kan opstijgen en de EADS/Boeing X-31 Vector researchkist die model heeft gestaan voor het latere prototype van de Eurofighter die er is te zien. Van Fokker-VFW is er het prototype van de VAK-191B dat ook verticaal kon opstijgen en is voortgekomen uit de Do-31. Het zijn allemaal vliegtuigen die in de 60-er jaren van de vorige eeuw zijn ontstaan uit de militaire behoefte aan verticaal opstijgende vliegtuigen ingeval start- en landingsbanen niet meer konden worden gebruikt. Hoewel er meer prototypes van deze vliegtuigen zijn gebouwd, is er van een serieproductie nooit sprake geweest. De Do-31 en de VAK 191B dienden uitsluitend voor studie en onderzoek naar het verticaal opstijgen van vliegtuigen zonder rotor. In de jaren daaropvolgend - het is de tijd waarin de Koude Oorlog in alle hevigheid aan

de gang is - worden deze experimenten relatief snel achterhaald door veranderende politieke verhoudingen en militair-strategische ontwikkelingen.

Uniek in West-Europese luchtvaartmusea zijn de HAL Marut van de Indiase luchtmacht en de Hispano HA.300 van de Egyptische. De Marut lijkt wel wat op een Supermarine Swift en de HA.300 heeft iets weg van een Folland Gnat. Het neemt niet weg dat er zeker wel een historische overeenkomst is tussen beide vliegtuigen. De Marut is in India ontwikkeld door een ingenieursteam onder leiding van Kurt Tank, de chef-constructeur van Focke-Wulf. Tezeldertijd werkt Willy Messerschmitt in zijn eigen technisch bureau in Sevilla aan de Hispano HA.300. Door technische, logistieke en politieke problemen ziet men er in Spanje uiteindelijk vanaf en wordt het project aan Egypte verkocht. Al met al een boeiend museum dat voor elke luchtvaarenthousiast wel iets te bieden heeft. Voor het kleine grut en een enkele grootvader staat er een kleurrijk beschilderde romp van een Do-27. Voor jonge deskundigen is er de neussectie van een Fiat G-91 waar ze in de cockpit kunnen plaatsnemen. Wie er niet genoeg van kan krijgen, kan zijn of haar lusten botvieren op lijnbestuurde electro vliegtuigmodelletjes van alle vliegtuigtypes die in het museum staan



De Bundesluftwaffe is op de Flugwerft Schleißheim goed vertegenwoordigd. In het midden een Lockheed T-33A T'Bird en vooraan een bij Canadair in licentie gebouwde North-American F-86 Sabre Mk.6. Tussen 1957 en 1966 hebben de Duitse Sabres in NAVO verband een luchtverdedigingstaak. De tentoongestelde Sabre heeft echter dienst gedaan bij het Duitse test- en onderzoekscentrum in Manching. Later vloog deze Sabre als chase plane naast de VJ-101C VTOL



Op één locatie?

Een museum is altijd méér dan zijn expositie. Het *Deutsches Museum* heeft dat goed begrepen. Geïnteresseerden komen ook dáárvor. Soms is 't er, maar meestal niet: achter de schermen is het nòg interessanter dan de vaste tentoonstelling die er vaak al jaren staat. Sinds het DM in 1981 zijn depot voor de luchtvaartcollectie op de *Flugwerft* in Oberscheißheim in gebruik heeft genomen, is de dependance toegankelijk voor het publiek. Met de groeiende belangstelling voor de *Flugwerft* nam ook de betekenis van de museumopslag aldaar museale vormen aan. Feitelijk ligt het accent van de *Flugwerft* al lang niet meer op de opslagfunctie. Die is intussen volstrekt ondergeschikt aan de tentoonstelling van de luchtvaartcollectie. Tegelijkertijd heeft die accentverschuiving met zich meegebracht dat de exponenten van de Duitse luchtvaarthistorie zijn verdeeld over de locaties in de hoofdvestiging aan de *Museuminsel* in München en de 23 km noordelijk gelegen de *Flugwerft Schleißheim*. Zowel op de ene als op de andere locatie zijn de ontwikkelingen te zien van de Duitse luchtvaart in de loop der jaren. Maar als het gaat om de samenhang van beide exposities, valt er toch veel te zeggen over het samengaan op één van beide locaties. De concentratie van de sectie Lucht- en Ruimtevaart zou de presentatie van de nationale



Alle Dakota's in welk museum dan ook hebben zo hun eigen historie. Zo ook deze Duitse C-47 die in 1943 werd gebouwd en in dienst werd gesteld bij de RAF. Later kwam het vliegtuig bij de Military Air Assistance Group in Bonn van waar ze nog tot 1967 bij de Luftwaffe heeft gevlogen voor personen- en vrachtvervoer. Daarna is de kist nog tot 1976 gebruikt als radar/radio calibratievliegtuig voor verkeersleiding doeinden

Duitse luchtvaartcollectie kwalitatief en kwantitatief completeren. Het zou de collectie in zijn totaliteit museaal overzichtelijker en voor het publiek veel toegankelijker maken. De *Flugwerft Schleißheim* biedt daarvoor in elk geval nog volop ruimte.

Noot:

*) Glaser-Dirks Flugzeugbau, Glasflügel Segelflugzeugbau, Grob Aircraft, Rollanden-Schneider Flugzeugbau, Scheibe Aircraft, Schempp-Hirth Flugzeugbau, Alexander Schleicher GmbH.



Pronkstuk van de expositie op de *Flugwerft Schleißheim* is toch wel de Dornier Do-31 E-3. Voor het startgewicht van 21 ton zijn 10 motoren nodig. Onder de elke vleugel hangt een straalmotor met draaibare uitlaten. Aan de vleugeltippen zit een gondel met vier motoren voor de verticaal opstijgen en landen. Deze Do-31 heeft op 14 juli 1967 voor het eerst gevlogen. Na 154 vluchten waarbij 65 keer verticaal werd gestart en 77 keer verticaal werd geland, worden de beproevingen in 1970 gestaakt. Met de Do-31 is in elk geval vastgesteld dat het technisch mogelijk is transportvliegtuigen te bouwen die verticaal kunnen opstijgen en landen



DEUTSCHES MUSEUM MÜNCHEN FLUGWERFT OBERSCHLEIßHEIM

OVERZICHT LUCHTVAART COLLECTIE 1)

| Fabrikant | Versie | Reg / | Constr.Nr. Serial Werknr. | Opmerkingen |
|-----------------------|----------------------------|-------------|------------------------------|--|
| Geëxposeerd: | | | | |
| AkaFlieg Braunschweig | SB-13 Arcus | D-1113 | 1 | 1988, zwvltg |
| AkaFlieg Karlsruhe | AK-1 | D-KEUL | | motorzwvltg |
| AkaFlieg München | Mü-10 Milan | D-1001 | | 1934, ex D-14-126 zwfvltg |
| AkaFlieg München | Mü-27 | D-2827 | | zwfvltg |
| Akaflieg Stuttgart | fs.29 | D-2929 / TF | | zwfvltg |
| Antonov | An-2 Colt | 03 | 165929 | 1965, VVS, lic. WSK |
| Arado | Ar.66d | ??+B? | 1258 | 1936, uit zee geborgen rompframe |
| Bell | UH-1D Iroquois | D-HATU | 8066 | 1970, lic. Dornier, BGS |
| Bölkow | Phoebus-C | D-2836 | 801 | 1967 |
| Bücker | Bü-181B-1 Bestmann | D-ECYV | 331381 | 944, ex KLV, ex SL-AAS, FR-77? |
| Cessna | Model 195 | N3480V | 7180 | BVL |
| DFS | Kranich-II | D-6171 | 533 | 1942, lic. Mraz, zwfvltg |
| DFS | Olympia Meise | D-1469 | | 1959, e.b. Dorfner & Unfried, zwfvltg |
| Dornier 2) | Do-24-T-3 | | 3404 | 1944, EAE |
| Dornier | Do-28 | | | romp als speeltuig |
| Dornier | Do-31 E-3 | D-9531 | | 1967 |
| Dornier | Aerodyne E-1 | | | |
| Douglas | C-47D Dakota IV | 14+01 | KK20943-49728 | 1943, ex RAF |
| EADS/Boeing | X-31 Vector | | 164585 | 1991, prototype EF |
| Eurofighter 3) | DA-1 EJ-200 Typhoon | 98+29 | JP001 | 1994, prototype |
| Fairchild | 24 (UC-61 Forwarder/Argus) | NC8155 | 24W46251 | 1946, D-EDNX |
| Fauvel | Av-36CR | D-8273 | 213 | 1957, zwfvltg, lic. Frebel Flugzeugbau |
| Fieseler | Fi-156 C-3 Storch | 'ZA+WD' | 2661 | D-EAWD, 'KLW', gerestaureerd, BVL |
| Focke-Wulf (ASJA) | Fw.44J Stieglitz (Sk.12) | D-ECUX | 91 | 1939, ex FV, Fv.639, 20/56, 5/36, 5/97, SE-BXN |
| Fokker | D.VII | | 4404/18 | 1918, ex MLD D-28 |
| Grade © | Libelle | | | |
| Grunau | Baby-IIb | D-1065 | | 1944, zwfvltg, lic. Peters |
| HAL | HF-24 Mk.1 Marut | D-1256 | | 1964, BVS |
| Heinkel (CASA) | He-111H-16 (2.111B) | 64-15 | 025 B2-I-77 | 1950, EAE, lic. CASA, 6J+PR, D- CAGI, G-AWHA, 27-3, 27-32, B2-H-25 |
| Hirth | Göppingen Gö-4 III | D-6007 | | 1952, zwfvltg |
| Hirth | Hi-27 Akrostar Mk.II | D-EMKB | 4001 | |
| Hispano | HA.300 | | | 1964, lic. Heluan, AQAI |
| Horten | H-IV | D-10-1451 | 26 | 1943, ex LA-AD, z.b. LW Inspektion, 3 SK Göttingen, zwfvltg |





| | | | | |
|---------------------------|----------------------------|-----------|-------------|--|
| Hütter | H-17a | D-8129 | | 1942, lic. Schempp-Hirth, zwfvlgt |
| Kaiser | Ka-1 Speed 2S | D-8362 | 2 | 1960, lic. FG Lauchheim, zwfvlgt |
| Kamov | Ka-26 Hoodlum | D-HOAZ | 7605615 | 1970, Interflug |
| Lancair | IV | D-EJKB | 00-20 | 1991 |
| LET | Z-37A Čmelak | D-ES0Z | 08-18 | 1969, ex DDR-SOZ '1894', 1957 |
| Lilienthal | Normal-Segelapparat ® | | | 1954, LW |
| Lockheed | T-33A T'Bird | 94+47 | 53-5628A | 1959, LW |
| Lockheed | TF-104F Starfighter | 29+03 | 504959-4996 | 1971, BVL |
| MBB Bölkow | Bö-209 Monsun | D-EFJL | 134 | 1979, lic. Farner CH |
| MBB (SIAT) Bölkow | Bö-223 Flamingo PFM | D-EFWC | | 1968, USAF |
| McDonnell-Douglas | F-4E Phantom-II | | 67260 / SP | 1973, ex NVA/LSK |
| Mikoyan-Gurevich | MiG-21MF Fishbed-J | 687 | 6215 | 1980, ex NVA/LSK |
| Mikoyan-Gurevich | MiG-23BN Flogger-F | 701 | 0393214217 | LW: 20+47 |
| Müller | DDMH 22 | D-EDMH | | 1999 |
| North-American (Canadair) | F-86 Sabre Mk.6 (CL-13B) | KE+105 | 56-1659 | 1957, LW |
| Panavia | Tornado IDS | 44+97 | 4197 | LW |
| Pützer | Motorraab | D-EHOG | 3 | 1957 |
| Raab 4) | Doppelraab IV | D-1220 | | 1953, lic. Wolf-Hirth zwfvlgt |
| Raab | Krähe IV | D-KORL | 14 | 1964, lic. Gerold |
| RHCI | Mini-500 | D-HUBU | 340 | 1999, helikopter |
| Rochelt | Musculair II 5) | | | 1985 |
| Scheibe | Mü-13E Bergfalcke I | D-1085 | 2 | 1952, zwfvlgt |
| Schmetz Flugzeugbau | Condor-IV | D-8802 | | 1952, zwfvlgt |
| Schulgleiter | SG-38 | BW.LV.m98 | | 1954, Turfenlouis, z.b. Luftsportgruppe Rastatt, zwfvlgt |
| Sikorsky | HH-19B (S-55) | | | USA, in restauratie |
| Sikorsky | H-34G III (S-58) | 80+73 | 58-1557 | 1963, MF |
| Sud Aviation | SE-3130 Alouette-II | 7584 | 1497 | 1961, HEER |
| SZD | 9 Bocian | D-8237 | | ex DDR-3237, zwfvlgt |
| TH Braunschweig | LF-1 Zaunkönig | D-EBCQ | | 1943 |
| Udet ® | U-12A Flamingo | D-1202 | 1785 | D-EOSM, BVL |
| Valentin | Taifun-17E | D-KLAG | 1042 | 1985, motorzwfvlgt |
| VFW-Fokker | VAK-191B | D-9563 | V-1 | 1970 |
| Vollmoeller | Motorflugzeug 6) | | | |
| WACO | YKS-6 | NC16512 | 4504 | 1956 |
| Yakovlev | Yak-50 | DDR-WQV | 781206 | 1979 |
| Niet geëxposeerd: | | | | |
| De Havilland | DH-104 Dove | | | uitgeleend '1912' |
| FMW Gustav Otto ® | Doppeldecker | | | |
| Klemm | L-25A | | | |
| MBB Bölkow | Bö-105 | | | |
| Messerschmitt | Bf.109B-V10a | W | 1010 | ex D-IAKO |
| Mikoyan-Gurevich (WSK) | MiG-15UTI (SBLim-2) | 003 | 1A08003 | 1954, PWL |
| Olympia | Meise | | | zwfvlgt |
| Pelzner ®_ | Hängegleiter | | | zwfvlgt |
| SAAB | J-35A Draken | 16 / 48 | 35086 | 1961, FV |
| Scheibe | Zugvogel IV | | | zwfvlgt |
| Slingsby | T-38 (TX.Mk.1) Grasshopper | | XX824 | 1960, RAF |
| Wolfmüller | Gleitflugapparat | | | 1907, zwfvlgt |





Afkortingen:

| | |
|----------|--|
| AKAFlieg | Akademische Fliegergruppe |
| AQAI | Al Quwwat Aljawiya Ilmisriya (Egyptisch luchtmacht) |
| ASJA | AB Svenska Järnvägsverkstādernas Aero-planavdelning (Zweedse Spoorwegwerkplaats Afd.Vliegtuigen) |
| AV | Aile volante (vliegende vleugel) |
| BGS | Bundesgrenzschutz (D) |
| BVL | Bewijs van Luchtwaardigheid, vliegereed |
| BVS | Bharatiya Vayu Sena (Indiase luchtmacht) |
| CASA | Construcciones Aeronauticas S.A. |
| EADS | European Aeronautic Defence and Space Company |
| EAE | Ejército del Air Español (Spaanse luchtmacht) |
| FG | Fliegergruppe |
| FMW | Flugmaschinenwerke |
| FV | Flygvapnet (Zweedse Luchtmacht) |
| HA | Hispano Aviacion |
| HAL | Hindustan Aeronautics Ltd. |
| IDS | InterDiction Strike |
| KLW | Kriegsluftwaffe |
| LET | Letecky Narodny Podnik |
| Lic | in licentie gebouwd bij |
| LSK | Luftstreitkräfte (DDR) |
| LF | Langsamflugzeug |
| LW | Luftwaffe (D) |
| MF | Marineflieger (Duitse MLD) |
| MLD | Marineluchtvaartdienst (NL) |
| NVA | Nationale Volksarmee (DDR) |
| PWL | Polskie Wojska Lotnicze (Poolse luchtmacht) |
| RAF | Royal Air Force (UK) |
| RHCI | Revolution Helicopter Corporation Inc. |
| SIAT | Siebelwerke- Allgemeine Transportanlagen-Gesellschaft ATG GmbH |
| SZD | Zaklady Sprzetu Lotnictwa Sportowego |
| TH | Technische Hochschule |
| USAF | United States Air Force |
| VFW | Vereinigte Flugtechnische Werke |
| VVS | Voenno-Vozdushnye Sily (Russische Luchtmacht) |
| WSK | Wytwornie Sprzetu Kommunikacyknego |
| z.b. | zelfbouw |
| zwwfltg | zweefvliegtuig |

Noten

1. Waarneming dateert van 18 juni 2011. Het overzicht betreft uitsluitend vliegtuigen en helikopters. De tussen 'apostroffen' geplaatste aanduidingen zijn niet origineel. Onbemande vliegtuigen, onderdelen en segmenten van vliegtuigen, ballonnen, ballon gondels, ultra-lights, hanggliders, modellen, mock-ups, motoren, raketten, satellieten, ruimtevaart artefacten en geleide wapens zijn niet in het overzicht opgenomen.
2. Authentieke registratie is KS+FH. In 1944 over naar Spanje: reg. 65-12; in 1945: 51-12 met typenr. HR.5-12 en de benaming "Virgen del Rosario"; in 1964: typenr. HD.5-4.
3. Aan het Eurofighter consortium nemen deel: British Aerospace, EADS en Alenia.
4. De 'D' in de registratie onder de linkervleugel is abusievelijk omgekeerd.
5. Met spierkracht wordt een push-prop door trapondersteuning aangedreven; bereikte in okt 1985 een wereldrecord met een vlucht over 1500m in 2'02" en een snelheid van 44.26 km/u.
6. Alleen rompframe.



Bereikbaarheid en toegankelijkheid.

De Flugwerft Schleißheim is net als het Deutsches Museum in München en het Verkehrszentrum aldaar dagelijks geopend van 09.00u tot 17.00u. Deze musea zijn gesloten op Nieuwjaarsdag, carnaval, Goede Vrijdag, 1 mei, Allerheiligen. 1^e en 2^e Kerstdag en Oudjaar.

De entree bedraagt € 8.50 voor volwassenen en € 3.- voor kinderen van 5 tot 16 jaar. Gecombineerde toegangsprijs voor alle locaties: € 15.- (kan op verschillende dagen worden gebruikt). Kinderen tot 5 jaar: gratis. Gepensioneerden, dienstplichtigen, mensen met beperkingen en hun begeleiders hebben eveneens vrij toegang.

Het Museum is bereikbaar met openbaar vervoer. Het dichtstbijzijnde U-Bahnstation is dat van de lijn U4 te Schönbrunn. Vandaaruit ligt het museum via de Winckelmannstrasse en de Mariahilfer Strasse op 10 minuten loopafstand aan de Effenerstraße 18 (D-85764). Ook te bereiken met de tramlijnen 52 en 58 tot in de Penzinger Strasse, of via buslijnen 10A en 57A.

Eigen vervoer vanuit Nederland: A8 Stuttgart-München, Autobahndreieck München-Eschenried: A99, Autobahndreieck München-Feldmoching: A92, Anschlußstelle/Afrit Oberschleißheim, aan het einde links: B471 Dachauer Straße, in Oberschleißheim3e straat rechts: Effenerstraße: museum aan het einde van de straat. Er is voldoende parkeergelegenheid aanwezig.





*De Fokker D.VII van de Marineluchtvaartdienst
in de kleuren van een Duitse D.VII zoals
die in het laatste jaar van de Eerste
Wereldoorlog werd ingezet*

Fokker D.VII van de Marineluchtvaartdienst

Oorlogsbuit in Duits museum

Loe M M Baltussen

Een eersterangs locatie zat er kennelijk niet meer in. De inmiddels gerestaureerde Fokker D.VII in het museum op de Flugwerft Schleißheim paste zelfs niet meer bij de antiquiteiten van het Deutsches Museum in de hoofdvestiging in München. En in de overigens zeer fraaie dependance op Schleißheim staat deze voormalige MLD Fokker al lang niet meer op de voorname plaats waar deze D.VII, ook zonder actief oorlogsverleden, eigenlijk hoort te staan. De bezoeker blijft onwetend: geen tekst, geen uitleg. Maar er is wel een foto die aangeeft dat deze kist oorspronkelijk een Nederlandse D.VII is. Oorlogsbuit dus. Niets meer, niets minder.

En, notabene, een originele Fokker

Voor de Duitse luchtvaarthistorie waarin Anthony Fokker een betekenisvol aandeel heeft gehad met zijn ondernemingen in Johannisthal bij Berlijn en in Schwerin-Görz, moet je in het Deutsches Museum lang zoeken. Je komt zijn naam slechts tegen bij een replica DR.I driedekker en op experimentele VTOL VFW-VAK 191B waarop het embleem van het toenmalige Fokker-VFW bedrijf is

aangebracht. Het is het enige dat Fokker museaal in het Deutsches Museum heeft nagelaten. Op die ene D.VII na die eigenlijk in het Militaire Luchtvaart Museum had moeten staan.

Geen idee...

Schreef ik in de Spinner nr.46 ¹⁾ nog over de 'D-20', verder onderzoek levert voldoende aanwijzingen op





De D.VII werd in 1940 door de Duitse bezetter genaast en per trein overgebracht naar Berlijn waar ze een paar jaar is opgenomen in de collectie van de Deutsche Luftfahrtsammlung in Berlijn

om te veronderstellen dat het hier om een andere kist gaat. Op de Flugwerft Schleißheim heeft men geen idee hoe dit vliegtuig ooit in Duitsland terecht is gekomen. In 1948 wordt deze D.VII in een Eerste Wereldoorlog outfit met zes bijbehorende motoren bij toeval 'ontdekt' ²⁾ in Vilsbiburg (Beieren). Nog datzelfde jaar wordt het vliegtuig overgedragen aan de het Deutsches Museum in München. Daar wordt de Fokker D.VII in mei 1958 voor het eerst gerestaureerd en opnieuw voorzien van Duitse kleuren uit de Eerste Wereldoorlog. Als dan daadwerkelijk blijkt dat er bij de Deutsche Luftfahrtsammlung in Berlijn in de oorlogsjaren een D.VII op de inventaris heeft gestaan met het werknummer 3103 en het bestelnummer 4404/18, wordt dat op de kist aangebracht. Pas bij de volgende restauratie in 1980 ontdekken de Duitsers dat er onder de Duitse uitmonstering een Nederlandse kist schuil gaat. En wat de Nederlandse registratie betreft: als de topbeschildering bij de restauratie in 1980 eraf is, zijn restanten te zien van een 'D'. Dat wijst er in elk geval op dat deze kist dienst heeft gedaan bij de Marineluchtvaartdienst. Bij de verdere identificatie van deze kist is voor dit artikel in eerste instantie gebruik gemaakt van de informatie van het Deutsches Museum zelf. Afgaande op de foto's wordt alom 'gezien' dat het om de 'D-20' ²⁾ gaat. Maar wie wat verder kijkt, ziet dat het net zo goed en waarschijnlijk nog veel beter, de 'D-28' betreft. ³⁾ Tot april 1935 heeft deze kist als onbewapende trainer dienst gedaan. Daarna is ze nog tot 1939 intensief gebruikt voor meteovluchten.

Deutsche Luftfahrtsammlung

Het ministerie van Defensie heeft in 1939 een D.VII beschikbaar gesteld voor het nog op te richten Nationaal Luchtvaartmuseum. Dat vliegtuig wordt gestald in een loods van het Vennootschap Blauwhoedenveem-Vriesseveem aan de Distelweg in Amsterdam-Noord ⁴⁾ waar het in depot wordt gehouden. Net vóór de oorlog in 1940 heeft deze D.VII nog op een expositie gestaan bij Fokker op Schiphol. Of de kist daar nog stond na de capitulatie in mei 1940 is niet bekend en of het Luftwaffe bevelhebber Hermann Göring zelf is geweest die naar verluidt verordonneerde de D.VII over te brengen naar de Deutsche Luftfahrtsammlung in Berlijn, is ook onduidelijk. Feit is dat toentertijd wel de D-28 per



*In 1980 wordt de herkomst van deze Fokker bloot gelegd en dan blijkt dat het om een Nederlandse D.VII gaat die ooit bij de Marineluchtvaartdienst heeft gevlogen. De rozet is duidelijk en 'D' in de registratie ook. Dat het om de D-28 gaat en niet om de D-20 is te zien aan de 'taille' van de '8' waarvan slechts de onderste helft is te zien
foto: Deutsches Museum*



trein naar Duitsland is afgevoerd.

De Deutsche Luftfahrtsammlung is ondergebracht in een enorm paleisachtig gebouw nabij de Lehnte Bahnhof in Berlijn: toentertijd het grootste luchtvaartmuseum ter wereld. Op de museum inventaris⁵⁾ staat destijds een aantal Fokker vliegtuigen: een Spin, een DR.I, een D.VII, een D.VII (EV)⁶⁾ en een D.XXI. Als Duitsland in 1942 steeds meer te maken krijgt met de gevolgen van de oorlog, besluit de DLS directie een aantal vliegtuigen te conserveren en uit de expositie weg te halen. Walter Angermund,⁷⁾ een goede vriend van de Duitse luchtvaartpionier Ernst Udet, ontfermt zich in 1943 over deze D.VII. Samen met een 28-tal vliegtuigmotoren slaat hij de Fokker D.VII op in zijn schuur in Vilsbiburg (Beieren).

Nederlandse kist

Aangenomen mag worden dat het Deutsches Museum bij restauratie in 1980 navraag heeft gedaan in Nederland. Het vliegtuig is namelijk van een versie D.VII die er tijdens de Eerste Wereldoorlog nog niet was. De motorbeplating is anders en ook de typische machinegeweren op het motorblok ontbreken bij deze vm. MLD jager. Met nog 19 andere D.VII's is de D-28 in 1920 in dienst gekomen bij de MLD. Rond 1925 is de D-28 gemodificeerd. Het is zeer waarschijnlijk dat de originele romp waarvan de motorbeplating bij die modificatie werd aangepast, deel heeft uitgemaakt van het spectaculaire treintransport waarmee Fokker in mei 1919 vliegtuigdelen en vliegtuigmotoren^{8,9)} vanuit Duitsland naar Nederland overbracht. Want – mede gelet op de

omstandigheden waaronder dat toen gebeurde - is dat een onderneming van Fokker geweest die men zich in Duitsland nog maar al te goed herinnert. Temeer omdat Duitsland en zijn inwoners ook het nakijken hebben als de Duitse keizer op 10 november 1918 erin slaagt om op een soortgelijke manier met zijn hele hebben en houden eveneens per trein naar Nederland te vertrekken.

Respect

De presentatie van de D.VII in Oberschleißheim is weinig spectaculair voor een Duits museum. Dat is wel eens anders geweest. Uit 23 opties, waaronder vier van Fokker, koos de Inspektion der Fliegertruppen in Berlin-Adlershof in januari 1918 het ontwerp van Rheinhold Platz, chef-constructeur van Fokker. Er werden onmiddellijk 300 D.VII's besteld en de eerste daarvan vloog al in maart 1918 aan het front. Bij de Wapenstilstand op 11 november 1918 had Fokker meer dan 760 D.VII's gebouwd waarmee 48 Duitse squadrons waren uitgerust. De D.VII hoorde bij de beste jachtvliegtuigen uit de Eerste Wereldoorlog. Ook de tegenstanders van toen, zo zeggen de Duitsers nu nog, toonden veel respect voor de prestaties en de vliegeigenschappen van deze kist. Het is veelbetekend dat de Fokker D.VII als enige vliegtuigtype met name wordt genoemd in het akkoord over de wapenstilstand, waarin wordt bepaald dat 'alle D.VII's aan de geallieerden moeten worden overgedragen'.

Bijzonder gebaar

Gezien tegen de achtergrond van deze historie, nam de Nederlandse Fokker D.VII bij het Deutsches Museum tot 1980 nog een pregnante plaats in op de eerste verdieping van de hoofdlocatie in München. Nu staat de kist onopvallend tussen een Fieseler Storch, een WACO en een Udet U-12 Flamingo. In de oude, maar fraai opgeknapte Werfthalle van het museumdepot in Oberschleißheim zou een D.VII moeten pronken te midden van haar soortgenoten en andere bekendheden uit de Duitse luchtvaarthistorie.

Nu dat niet het geval is, zou er vanuit Nederland opnieuw een poging moeten worden ondernomen om deze Nederlandse D.VII terug te krijgen. In een jaar dat het 100 jaar Militaire Luchtvaart wordt gevierd, tevens het 45-jarig jubileum van het Militaire Luchtvaart Museum, zou het een bijzonder gebaar kunnen zijn van het ons bevriende buurland.



De MLD Fokker D.VII D-28 op Schiphol na de capitulatie, met in de cockpit een Duitse soldaat. Naast de D.VII een Fokker T.V



Noten:

- 1) Spinner 46, Uitgeverij, Deutsches Museum München, kader p.18.
- 2) Peter W. Cohausz, Deutsche Flugzeuge bis 1945, Geschichte, Technik und Standorte von 3100 erhaltenen historischen Flugzeugen, p.43, Aviatic Verlag GmbH, Oberhaching 2011, ISBN 978-3-942645-00-3.
- 3) De MLD D.VII met de registratie D-20 is op 12 mei 1925 op 12 m hoogte tegen een kabel gevlogen en gecrasht op het strand. De milicien-vlieger A. de Knegt overleefde het ongeval, maar zijn vliegtuig wordt totaal vernield. Hoewel enkele luchtvaartpublicisten de optie open houden dat het vliegtuig een nieuwe romp zou hebben gekregen en zou zijn gerepareerd, strookt dat niet met het gegeven dat het vliegtuig 'totaal werd vernield'.
Bestudering van de gedeeltelijk zichtbare registratie op een foto die in 1980 tijdens de laatste restauratie is genomen, laat de mogelijkheid open dat het ook wel eens om de originele D-28 zou kunnen gaan. Gelet op wat bij de totstandkoming van dit artikel is gebleken, moet de vermelding 'D-20' (Spinner 46, okt 2012, Uitgeverij, Deutsches Museum München, kader p.18) worden gecorrigeerd in 'D-28'.
Coen van den Heuvel, MLD Marineluchtvaartdienst, Vliegtuig- en Registratieoverzicht 1914-2008, Internet 18 juni 2011; Hugo Hoofman, Van Farman tot Neptune, Deel 1: Romantiek van watervliegtuigen en vliegboten, p.94, La Rivière en Voorhoeve, Zwolle, 1964
- 4) Niet op Schiphol zoals abusievelijk is vermeld in een kader in 'Uitgeverij, Deutsches Museum München', Spinner 47 okt 2012; Forum KNVvL Afd. Luchtvaartkennis, Gert den Herder, 9 mei 2011, <http://groups.yahoo.com/group/lvk-forum/message/161>, Fokker D.VII: zin en onzin over een ex-MLD D.VII in een Duits museum.
- 5) Tijdens de oorlog is de administratie van de DLS in het ongereede geraakt. Er is dan ook geen officieel inventaris overzicht uit die tijd. Het Technisch Museum in Berlijn heeft echter met grote moeite een overzicht samengesteld aan de hand van een aantal foto's die van de expositie in de hallen bewaard zijn gebleven. http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Luftfahrtsammlung_Berlin
- 6) De Fokker D.VII (EV) is geen tweedekker meer, maar uitgerust met een parasol vleugel die boven de romp is aangebracht. Wordt ook aangeduid als Fokker D.VIII of Fokker E.V.
- 7) Walter Angermund vloog als luitenant in de 1e Wereldoorlog bij de Feldfliegerabteilung-1 op Schleibheim. Hij was bevriend met Ernst Udet die Fokker D.VII vloog. Na de oorlog verliet hij de militaire dienst en werkte bij Junkers-Luftverkehr, richtte de Beierse Vliegclub op. In 1925 werd hij propaganda chef bij Udet Flugzeugbau, een jaar later werd hij perschef bij Lufthansa en in 1933 deed hij dat ook voor de Duitse Vlieg-sportbond. In 1937 komt hij weer in dienst en wordt majoor in de staf van de directie materieel dat wordt geleid door generaal Ernst Udet. In 1945 raakt kolonel Angermund in krijgsgevangenschap en leeft daarna tot aan zijn dood in Vilsbiburg.
- 8) Thijs Postma, Nico Geldhof, Nederlandse Marinievliegtuigen, p.12, Luchtvaart in Beeld Nr.7, Omniboek, Den Haag 1978, ISBN 90-620-7300.
- 9) Na betaling van uitvoerrechten wist Fokker in mei 1919 met 60 treinwagons een deel van zijn fabrieksuitrusting, vleugels, rompen en onderstellen voor de bouw van 120 vliegtuigen en 400 vliegtuigmotoren naar Nederland over te brengen.
Bart van der Klaauw, Fokkers uit de Eerste Wereldoorlog, p.58, Avia Reeks Nr.9, Uitgevers Wyt, Rotterdam, ISBN 90-6007-091-7.



RECENT VERSCHENEN

Douglas DB-8A/3N, History, Camouflage and Markings

Frits Gerdessen, Luuk Boerman, *Douglas DB-8A/3N, History, Camouflage and Markings. In dienst van de Militaire Luchtvaart.* Samengesteld, geproduceerd en uitgegeven door Luuk Boerman / Dutch Profile. Softcover, 56 pagina's plus omslag, 90 zwart-wit foto's, 7 kleurenfoto's, 17 zij- en bovenaanzichten in kleur en enkele tekeningen in zwart/wit.

Deel 15 van de gevestigde reeks Dutch Profile is ditmaal gewijd aan de Douglas DB-8A/3N.

De tekst werd geschreven door Frits Gerdessen, en die naam staat garant voor de juistheid van de feiten die tot op dit moment bekend zijn. De kleurrijke tekeningen werden vervaardigd door Luuk Boerman.

Het boek heeft als ondertitel *In dienst van de Militaire Luchtvaart*. Het boek begint met een historisch over-



zicht van LVA tot aan de ML, de hoeveelheid vliegtuigen, de gewenste organisatie en de noodzakelijke uitbreiding in de tweede helft van de jaren dertig. De verschillende typen vliegtuigen en ontwerpen passerden de revue met daaropvolgend de keuze van de DB-8A.

In het kort wordt de afstamming van de DB-8A genoemd, alsmede de landen die er mee vlogen of deze in bestelling hadden.

De DB-8A werd door een Nederlandse missie getest waarbij het toestel voldeed aan de gestelde eisen. Hierdoor kon op 14 maart het contract voor 18 toestellen worden getekend. De afname proeven werden gehouden tussen 11 en 24 augustus 1939, waarna de eerste toestellen op 21 oktober in Rotterdam aankwamen.





Het boek geeft daarna een beschrijving van de verschillende vliegtuiggroepen van de ML en de opbouw en inzet van de DB-8A's in de eerste maanden van 1940.

Op de avond van de 9e mei werd de toestand zeer dreigend. Twaalf DB-8A's stonden gevechtsgereed en stonden op de 10de mei tegen 04.00 uur warm te draaien. Hierna volgde de Duitse aanval en de inzet van de DB-8A's. Per toestel wordt daar dieper op ingegaan.

In: Na de oorlogsdagen, wordt kort ingegaan op de in Duitse handen gevallen DB-8A's en hun lot.

De tweede helft van het boek verteld bovenstaande in de Engelse taal, waarna wordt ingegaan op de camouflage en de kentekens van de DB-8A, de technische gegevens en de bewapening.

Op de laatste pagina's vinden we per vliegtuig de

belangrijke datums, waarna een overzicht wordt gegeven van het personeel van V-2 LvR.

Het boek wordt van harte aanbevolen, met vele goede en onbekende foto's, en behoort thuis bij een ieder die geïnteresseerd is in de Nederlandse militaire luchtvaart of in de verrichtingen van de Nederlandse defensie in de meidagen van 1940!

Het boek *Douglas DB-8A/3N, History, Camouflage and Markings* kost Eur 15,00. Verzendkosten Eur 2,50. Verkrijgbaar door overmaking van het bedrag, naar 3127421 of 89.27.10.551 t.n.v. L.H. Boerman, Kerkstraat 2, 2471 AP Zwammerdam, e-mail info@dutchprofile.nl; www.dutchprofile.nl. Eveneens is het boek verkrijgbaar in de museumwinkel "De Brik" in het Militaire Luchtvaart Museum.

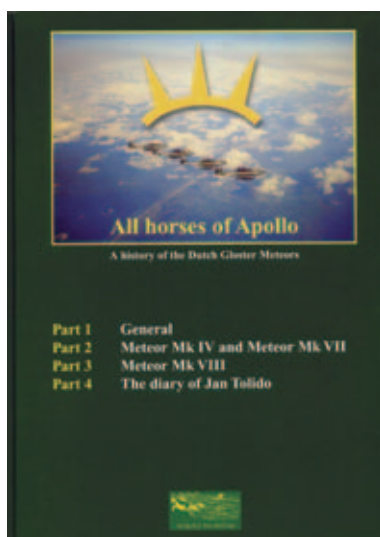
Hans Berfelo

The horse of Phaëthon

Aart van Wijk, *All horses of Apollo. A history of the Dutch Gloster Meteors*. Uitgegeven door Eques Nubium Publisher, Uithoorn. ISBN 978 90 79058 02 0. Het boek is voorzien van een harde kaft en heeft 383 stevige pagina's

Op 5 december 2012 werd door Aart van Wijk het eerste publieke exemplaar van het boek *All horses of Apollo* (AHOA) aangeboden aan Commodore C.J. Lorraine, Directeur van de Militaire Luchtvaart Autoriteit, die eveneens een 'hard copy' van het boek *The horse of Phaëton* (THOP) ontving, dat ook als e-boek is uitgegeven door Uitgeverij Elikser in Leeuwarden.

Het boek is de tot één deel gecompriëerde Engelse uitgave van het uit vier delen bestaande *Alle paarden van Apollo. De geschiedenis van de Nederlandse Gloster Meteors*.



All horses of Apollo is overvloedig geïllustreerd met foto's van Gloster Meteors en kopieën van documenten. Op een of meerdere pagina's worden, per toestel, alle 266 Meteors, zowel de Mk.4, Mk.7 als Mk.8 behandeld. De laatste pagina's zijn voor de samenvatting van het *Dagboek van Jan Tolido*.

All horses of Apollo. A history of the Dutch Gloster Meteors kost € 65,- en is rechtstreeks te bestellen bij Uitgeverij Eques Nubium / Aart van Wijk, Euphraat 2, 1423 GJ Uithoorn. Tel. 0297-564664.

www.glostermeteor.nl .

Verzendkosten 2013 aangetekend: NL € 7,70; EUR € 9,50; Wereld € 16,-.

Het boek wordt verzonden per post nadat het verschuldigde bedrag (**inclusief verzendkosten + volledig adres**) is ontvangen.

Hans Berfelo





SPECIALE ACTIE: Boeken in winkel:



Vliegveld Eelde 1931 – 2011
80 jaar in vogelvlucht

Hardcover 240 pagina's.
Veel foto's
Winkelprijs: € 18, 50
Nu voor Vrienden € 12,50
inclusief verzendkosten



Onder Twentsche Vleugels
Kroniek van de Vliegbasis
Twenthe 1945 – 2003
Softcover 140 pagina's.
Veel foto's
Winkelprijs: € 15,00
Nu voor Vrienden € 10,00
inclusief verzendkosten



The Dutch Naval Air Force Against Japan
(the defense of the
Netherlands East Indies,
1940 – 1941, door Tom Womack)
Hardcover 207 pagina's
Winkelprijs: € 40,00
Nu voor Vrienden € 30,00
inclusief verzendkosten



Oer Hollands
Haringhappen en andere alledaagse hoogtepunten
Een beeld van gebruiken, merken en produkten in
het dagelijks leven van toen
Hardcover 144 pagina's. Veel foto's.
Winkelprijs: € 19,95
Nu voor Vrienden € 12, 50 inclusief verzendkosten



Onze vliegers in mei 1940,
inclusief DVD "De Meivliegers"
Hardcover 80 pagina's.
Veel foto's.
Winkelprijs: € 14,95
Nu voor Vrienden € 10,00 inclusief verzendkosten

Belangstelling?

Maak het bedrag over naar rekeningnummer 3022.12.248 van de Rabobank,
t.n.v. Stichting Vrienden MLM, onder vermelding van titel, aantal en adresgegevens.
Na ontvangst zal vanuit Soesterberg voor toezending worden zorg gedragen.
Nadere informatie bij de winkelbeheerder op emailadres h.p.m.vantoren@hotmail.com



JANUARI

| MA | DI | WO | DO | VR | ZA | ZO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 28 | 29 | 30 | 31 | | | |

FEBRUARI

| MA | DI | WO | DO | VR | ZA | ZO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | | | |

MAART

| MA | DI | WO | DO | VR | ZA | ZO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

APRIL

| MA | DI | WO | DO | VR | ZA | ZO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | | | | | | |

MEI

| MA | DI | WO | DO | VR | ZA | ZO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | |

JUNI

| MA | DI | WO | DO | VR | ZA | ZO |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | | 1 | 2 |
| 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |



EVENEMENTEN & ACTIVITEITEN 2013

45 JAAR
MLM

| | | |
|----------------------------------|--|---|
| Nationaal Museumweekend | <i>Achter de schermen</i> Neem een kijkje in depots en werkplaatsen | 6 / 7 april |
| LEGO®@MLM | LEGO® workshops | 17 februari, 19 t/m 22 februari, 24 februari, 26 t/m 28 februari, 1 & 3 maart |
| Open Cockpit Zondag | Neem plaats in de open cockpit | 27 januari, 24 maart, 21 april, 23 juni |
| Militair Flight Sim Event | Een virtueel vliegavontuur | 25 & 26 mei |
| Modelbouw Manifestatie | Ontdek de kunst van het modelbouwen | 28 & 29 april, 1 t/m 3 mei |
| Filmdagen | Vertoning van luchtvaartfilms en documentaires | 6 januari, 7 april, 2 juni |
| Museumtour | | 13 januari, 10 februari, 10 maart, 14 april, 12 mei, 9 juni |
| Museumtheater | | Zie agenda |
| Open ■ Gesloten | <i>Bovenstaande activiteiten zijn gratis. U hoeft niet te reserveren</i> | |

Exposities

| | |
|--|-----------------------------|
| Van Pionier tot Professional, 100 jaar Militaire Luchtvaart | augustus 2012 t/m juni 2013 |
| Vrouwen bij de Koninklijke Luchtmacht | t/m januari 2013 |
| Plane Skin | februari t/m juni 2013 |

Educatie

| | |
|---|------------------------------|
| Audiotour (Nederlands en Engelstalig) | Verkrijgbaar bij de receptie |
| Rondleiding | Reserveren via website |
| Onderwijsprogramma's | Reserveren via website |
| Theatervoorstellingen | Reserveren via website |
| Workshops | Reserveren via website |
| <i>Uitgebreide informatie vindt u op de website</i> | |

Activiteiten voor kinderen

| | |
|---|---------------------------------|
| Speurtochten | Te koop in de Museumwinkel |
| Workshops | Elke woensdag |
| Verjaardagsfeestjes | Elke woensdag- en vrijdagmiddag |
| <i>Reserveren van een workshop of verjaardagsfeestje kan via de website</i> | |

Activiteiten elders

| | |
|--|--------------|
| Luchtmachtdagen, vliegbasis Volkel | 14 & 15 juni |
| Nederlandse Veteranendag, Den Haag | 29 juni |
| KLu reünie 100jr MiLu, vliegbasis Gilze-Rijen | 5 september |
| Veteranendag KLu, vliegbasis Gilze-Rijen | 5 september |

Het jaarprogramma is met grote zorg samengesteld. Desondanks is het is mogelijk dat er wijzigingen plaatsvinden



Impressie van het nieuwe Nationaal Militair Museum

Visualisatie: bmd



STICHTING VRIENDEN VAN HET MILITAIRE LUCHTVAART MUSEUM

Het Militaire Luchtvaart Museum is gratis toegankelijk en is geopend tot 1 juli 2013.

Openingstijden:
dinsdag t/m vrijdag
van 10.00 uur tot 16.30 uur

Zondag
2^e Paasdag
Hemelvaartsdag
2^e Pinksterdag
van 12.00 uur tot 16.30 uur.

Gesloten:
1e Pinksterdag
Koninginnedag
1^e en 2^e Kerstdag
1 januari.

Voorzitter: F. Groen
Barnsteenstraat 54
2403 CA Alphen aan de Rijn

Vice-voorzitter: R. Zeijlemaker,
Arentsburgblaas 39
2275 TT Voorburg
tel. 06 15357443.

Secretaris: Ir G. van Putten
Wim Helderlaan 5
7334 CR Apeldoorn
tel. 055 3014190

Penningmeester: Drs E.J. Remkes
Bernhardlaan 22
2851 XD Haastrecht
tel. 0182 509018
Rekening: 46987 t.n.v. Stichting Vrienden
Militaire Luchtvaart Museum, Haastrecht.

Leden: L.M.M. Baltussen
Ir Th.A. Bierman,
H.G. Berfelo
P.P.A. Moreu

Projecten: H.G. Berfelo
Antonlaan 176,
3701 VG Zeist
tel. 030 2681627

Militaire Luchtvaart Museum | Kampweg 120 | 3769 DJ Soesterberg | tel. 0346 356000

www.militaireluchtvaartmuseum.nl



