



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het Militaire
Luchtvaart Museum

Nr. 48 - april 2013

In memoriam
Otto Ward

Status Fokker C.X.



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het
Militaire Luchtvaart Museum

Nr 48 - april 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: de Fokker G-1
replica in de Snijdershal.
Inzet: de Fokker T.V '858'.

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	1
In memoriam Otto Ward	5
Vrijwilligers enthousiasmeren bezoekers	7
Status van het Fokker C.X project	12
Jan Jacobs Mulder	17
Orange: 'Wat is geweest, is geweest'	21
Fokker D.VII	26
Recent verschenen	27
Evenementen	28





NOTITIES

uit het museum



Werken aan de toekomst

Eerste bouwhandeling Nationaal Militair Museum

25 Januari vond, onder zeer winterse omstandigheden, de eerste bouwhandeling voor het Nationaal Militair Museum plaats. Minister van Defensie, Jeanine Hennis-Plasschaert, was daarvoor deze dag speciaal naar Soesterberg gekomen. Zij bracht met een druk op een knop een kubel in stelling, waaruit vervolgens een vlag met het logo van het Nationaal Militair Museum (NMM) tevoorschijn kwam. Een meer traditionele bouwhandeling in de vorm van het daadwerkelijk storten van beton

of het slaan van een paal was door de winterse omstandigheden niet mogelijk. In de toespraak voorafgaand aan de eerste bouwhandeling ging de minister kort in op de betekenis van de locatie Soesterberg voor de luchtmacht en beklemtoonde vervolgens dat de komst van het NMM een erkenning vormt voor het werk en het belang van de Nederlandse krijgsmacht.

Voor de eerste bouwhandeling werd de minister ontvangen in het nieuw ingerichte Informatiecentrum in gebouw 5c op het Museumkwartier. In het Informatiecentrum is een expositie ingericht waarin te zien is hoe het NMM er straks uit zal gaan zien.

Minister van Defensie, Jeanine Hennis-Plasschaert na de eerste bouwhandeling voor het Nationaal Militair Museum



Opening fototentoonstelling Plane Skin

Op 7 februari verrichtten Dr. Martin Schröder en de Plaatsvervangend Commandant Luchtstrijdkrachten Generaal-Majoor Ton Tieland in de Vreeburghal de opening van de expositie Plane Skin met werk van Gijs Dragt. Deze verrassende tentoonstelling toont een selectie foto's van militaire vliegtuigen uit de periode van de Koude Oorlog die her en der in het landschap nog terug te vinden zijn. Nog te zien tot en met 3 mei.



Dr. Martin Schröder en de Plaatsvervangend Commandant Luchtstrijdkrachten Generaal-Majoor Ton Tieland verrichten in de Vreeburghal de opening van de expositie Plane Skin met werk van Gijs Dragt

Lego@MLM

Van zondag 17 februari t/m zondag 3 maart vond weer het inmiddels vertrouwde Lego@MLM plaats. Dat betekende twee weken lang creativiteit in een speciale tent op ons middenterrein. Elke dag beoordeelde een jury de vervaardigde creaties. De winnaars kregen een prachtig Lego cadeau thuisgestuurd.

Presentatie boek Fokker G-1

Op 15 maart was de Stichting Fokker G-1 te gast in het MLM voor de presentatie van het eerste exemplaar van het tweede deel van een tweedelige publicatie over de Fokker G-1 met als titel Fokker G-1 'Le Faucheur'. Het eerste deel verscheen in augustus 2011. In dit tweede deel staat de operationele geschiedenis van de 62, aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog, aan het Wapen van de



Het eerste exemplaar van het tweede deel over de Fokker G-1 wordt door de voorzitter van de Stichting G-1 Cor Oostveen overhandigd aan de directeur MLM Dr J.A.M.M. Janssen

Militaire Luchtvaart geleverde exemplaren van het toestel centraal. Daarbij wordt ook uitgebreid ingegaan op de inzet in mei 1940.

De Stichting Fokker G-1 werd circa vijftien jaar geleden opgericht met als primaire doel een reproductie van de Fokker G-1 te bouwen, liefst vliegend. Een ambitieus doel dat tot op heden nog niet is gerealiseerd, maar dat nog steeds niet helemaal los is gelaten. Met de twee boeken die nu verschenen zijn, is in ieder geval de geschiedenis van het toestel uitstekend gedocumenteerd. De auteurs Frits Gerdessen, Karel Kalkman, Cor Oostveen en Willem Vredeling komen complimenten toe voor het monnikenwerk dat ze hebben verricht.

Lego@MLM, creativiteit in een speciale tent op het middenterrein





Thuisfront Contactdag in Soesterberg op de Du Moulinkazerne en Militaire Luchtvaart Museum

Op zaterdag 16 maart werd een Thuisfront Contactdag georganiseerd op de Du Moulinkazerne en bij het MLM voor familieleden van militairen die participeren in de Politie Trainings Missie in Kunduz. Het programma was daarbij verdeeld over de beide locaties. De deelnemers kregen onder meer een rondleiding in het MLM en konden op de Du Moulinkazerne deel nemen aan de militaire exercitie.

MLM leukste uitje in de provincie Utrecht

Op 25 maart maakte ANWB-hoofddirecteur Guido van Woerkom tijdens een feestelijke bijeenkomst op het ANWB hoofdkantoor in Den Haag de winnaars bekend van de verkiezing "Het leukste uitje van Nederland" en de leukste uitjes in de verschillende provincies. 70.000 ANWB-leden brachten hiervoor hun stem uit.

Het MLM behoorde evenals in 2012 tot de genomineerde uitjes in de provincie Utrecht. Vorig jaar werd het museum net niet uitverkoren, maar deze keer was het wel raak. Luitenant-Kolonel René Parijs mocht uit handen van Guido van Woerkom een fraaie prijs in ontvangst nemen, die tot aan de sluiting een prominente plaats zal krijgen in het museum. De komende maanden is het MLM gewoonweg het leukste uitje in de provincie Utrecht. Het Marinemuseum in Den Helder bleef het leukste uitje in de provincie Noord-Holland. Een mooi succes voor beide musea.



ANWB-hoofddirecteur Guido van Woerkom reikt de prijs uit voor het leukste uitje in de provincie Utrecht aan plv. directeur MLM Luitenant-Kolonel René Parijs

Luchtmachtvaandel naar MLM

Hare Majesteit de Koningin bevestigde op woensdag 27 maart tijdens een indrukwekkende ceremonie op het Paraderrein van de KMA in Breda een decoratie met de tekst "Kosovo 1999" aan het vaandel van de Koninklijke Luchtmacht. De vaandeldecoratie houdt verband met de substantiële bijdrage van de Koninklijke Luchtmacht aan de luchtcampagne van de NAVO tegen de Servische militaire aanwezigheid in Kosovo in 1999. Binnenkort zal het huidige vaandel worden vervangen door een nieuw vaandel. Daarop zal als wapenfeit het opschrift "Kosovo 1999" worden aangebracht. Zodra het nieuwe vaandel gereed is, wordt het vaandel met de cravatte "Kosovo 1999" overgebracht naar Soesterberg en opgenomen in de collectie van het MLM. Naar verwachting zal het de komende maanden nog tijdelijk een plaats krijgen in de Snijdershal. In het nieuwe museum zal het worden geëxposeerd in de zogenaamde Pronkkamer.



Koningin Beatrix bevestigd de cravate aan het luchtmachtvaandel. Foto: Ministerie van Defensie

Nationaal Museum Weekend

Op 6 en 7 april konden onze bezoekers, in het kader van het Nationaal Museum Weekend, een uniek kijkje nemen achter de schermen van de herinrichting van de Vliegbasis Soesterberg en de bouw van het Nationaal Militair Museum alsook in de tijdelijke museumdepots ter plaatse. Onderdeel van het programma vormde ook een bezoek aan de shelters, de gebouwen, waarin vroeger de straaljagers stonden opgesteld. Hier vond een theateervoorstelling plaats.

Het voortouw bij de organisatie berustte bij het MLM, maar ook medewerkers en vrijwilligers van het projectbureau Vliegbasis Soesterberg, het Utrechts Landschap, het Legermuseum en NMM Company bv trokken voor deze gelegenheid alle registers open en droegen zo bij aan het welslagen van dit evenement.





Vooruitblik

Onthulling replica De Brik op 1 juli 2013

Door de jaren heen is er sinds de oprichting van de Luchtvaartafdeeling in 1913 een nauwe band ontstaan tussen Soesterberg en de luchtmacht. De Koninklijke Luchtmacht wil die band voor de toekomst vastleggen. Daarom biedt zij het vliegdorp Soesterberg een monument aan in de vorm van een uit roestvrij staal vervaardigde replica op ware grootte van De Brik, het eerste vliegtuig van de LVA. Het monument wordt geplaatst op de zogenaamde Tammer-rotonde, op de provinciale weg N237. Voor de bekostiging van de fundering voor de replica staat een comité in Soesterberg garant. De onthulling van dit bijzondere object vindt plaats op 1 juli in het kader van de viering van 100 jaar Militaire Luchtvaart.



Viering 100 jaar Militaire Luchtvaart en sluiting MLM

Relatieconcerten: 20 en 21 juni 2013

In het kader van de viering van 100 jaar militaire luchtvaart verzorgt de Koninklijke Luchtmacht op donderdag 21 en vrijdag 22 juni twee KLu-relatieconcerten, met medewerking van de Kapel Koninklijke Luchtmacht, op het terrein van het MLM. De concerten hebben de toepasselijke titel meegekregen "Een Ode aan 100 jaar Militaire Luchtvaart". De Commandant van het Centrum voor Mens en Luchtvaart Kolonel Gerald Rots treedt daarbij namens de C-LSK als gastheer op. Kaarten hiervoor zijn te zijner tijd via de plaatselijke VVV's in Soest en Zeist te verkrijgen. Het tweede concert op 21 juni zal speciaal ook bestemd zijn voor MLM-relaties in de meest brede zin.

Reünie/familiedag: zaterdag 22 juni 2013

Alle medewerkers en oud-medewerkers, vrijwilligers en oud-vrijwilligers van het MLM worden van harte uitgenodigd om zaterdag 22 juni naar het MLM te komen om afscheid te nemen van het museum en het Kamp van Zeist. Momenteel wordt

hiervoor een feestprogramma voorbereid. Het spreekt voor zich dat volop gelegenheid zal zijn het MLM in al zijn luister nog eenmaal te bezoeken: de Generaal Snijdershal, het Flying Centre en depots, zijn daarvoor opengesteld. De Vreeburghal is op deze dag eveneens toegankelijk, maar daar zal al volop te zien zijn dat de grote collectiestukken gereed worden gemaakt voor de verhuizing. Ook wordt de deelnemers aan deze dag een pendeldienst per bus aangeboden om de bouwlocatie van het Nationaal Militair Museum te bezoeken. Het programma zal muzikaal worden omlijst en eveneens onderdelen omvatten speciaal voor de jeugdige deelnemers.

Zondag 30 juni: laatste openstelling voor het publiek

Op zondag 30 juni is het MLM voor het laatst open voor het publiek. Ook voor deze dag is een aantrekkelijk programma in voorbereiding, met een mooie apotheose rond het gebruikelijke tijdstip van sluiting van het museum. Een en ander krijgt vorm in nauwe samenwerking met het plaatselijke comité dat in Soesterberg op 30 juni een aantal evenementen organiseert in verband met de viering van 100 jaar militaire luchtvaart. Ook de modelbouwers van PHantasy in Blue (modelvliegtuigbouw) zullen aan dit programma meewerken.

Maandag 1 juli 2013: officiële sluiting van het museum

Op deze dag valt definitief het doek voor het MLM. De officiële sluiting van het museum vindt plaats in de namiddag, na de traditionele herdenking bij het luchtmachtmonument (op het Museumkwartier) en de onthulling van de replica van De Brik op de "Tammer-rotonde" op de N237. Het slotakkoord van het MLM zal op symbolische wijze worden gemarkeerd. Plaats van handeling is het buitenterrein van het MLM. Aansluitend wordt er gerecipieerd.

De huidige locatie van het MLM gaat vanaf 2 juli tot de ontmanteling door onder de benaming "Kamp van Zeist". Museumcafé, serre en buitenterras blijven echter open voor alle (oud-)medewerkers, (oud-)vrijwilligers en Vrienden van het MLM.

Dr. J.A.M.M. Janssen
Directeur Militaire Luchtvaart Museum





In memoriam OTTO WARD



Op 4 januari, twee weken voor zijn 92^e verjaardag is ons een grote vriend ontvallen. Otto Ward, de man die altijd zo hartstochtelijk kon vertellen over "zijn" Militaire Luchtvaart van het KNIL, is niet meer. Hij heeft de leeftijd der sterken bereikt, maar heeft zijn geliefde Winnie, die hij zo lang heeft verzorgd, in dit leven moeten achterlaten. Hij heeft het vast andersom gewenst.

Otto en Winnie heb ik leren kennen rond het begin van de jaren 70. Hij had als luitenant-kolonel de KLu met pensioen verlaten en was toen bezig in opdracht van de KLu zijn twee delen over de geschiedenis van de ML-KNIL te schrijven, nog steeds onontbeerlijke standaardwerken. Mijn eigen belangstelling voor de geschiedenis van de Militaire Luchtvaart v/h KNIL bracht ons in contact. Otto was "de autoriteit" op dat gebied en ik was zo trots als een pauw dat hij me te woord wilde staan. Ik woonde destijds in de Verenigde Staten en reisde voor mijn werk regelmatig naar de andere kant van de oceaan en bouwde daarbij natuurlijk altijd een weekeinde in Nederland in.

Die weekenden bevatten altijd een bezoek aan Otto en Winnie, toen nog in Vleuten, waar we uitgebreid praatten over de ML-KNIL-geschiedenis. Heel informatief, maar ik herinner me vooral ook de gezelligheid en gastvrijheid. Otto bleek duidelijk te behoren tot de categorie oudgedienden

die belangstelling – en bijdragen – van "buitenstaanders" wisten te waarderen en hij reageerde niet, zoals wel eens gebeurde, met een houding van "jochie, jij was er niet bij, wat weet jij nou?" Hij was bescheiden over zijn eigen rol en altijd bereid zijn kennis over te dragen en om documentatie te leen te geven. Door mijn historisch onderzoek in Amerikaanse archieven kon ik hem weer van interessante informatie voorzien en zo is o.a. onze gezamenlijke publicatie – met Peter Boer – over de Royal Netherlands Military Flying School ontstaan.

Die prettige samenwerking is steeds blijven bestaan, ondanks dat gedurende het laatste decennium Otto's eigen gezondheid zorgen baarde en hij heel veel tijd moest besteden aan de mantelzorg voor Winnie. Ook in mijn vrijwilligersbaantje bij de





toenmalige Sectie Luchtmacht Historie, later NIMH, kwam ik Otto steeds figuurlijk weer tegen.

Daar is wat we noemden de "Collectie Ward" nog steeds de hoofdbron voor bestudering van de geschiedenis van de ML-KNIL. Blijvende monumenten voor de geweldige inzet van Otto om dit stuk Indische geschiedenis van de Kon. Luchtmacht te documenteren en beschrijven.

Otto Ward werd geboren in 1921 in het toenmalige Batavia. Zoals vele jongelui in die tijd wilde hij bij de luchtmacht en meldde zich aan voor de vliegopleiding. Het had ook een muziek-carrière kunnen worden, want Otto had al een reputatie opgebouwd als jonge jazz-pianist die regelmatig optrad voor de NIROM, de Ned. Indische Radio Omroep. Maar het was oorlog en dan maakte je een andere keuze. Van dat muzikalent heeft de luchtmacht overigens veel plezier gehad, want Otto was altijd wel te verleiden om achter de piano te kruipen en verbaasde iedereen dan met een geweldige boogie-woogie sessie. Tot heel recent was hij op de ML-KNIL Reünies in Bronbeek nog achter de toetsen te vinden.

Nauwelijks opgeroepen in militaire dienst werd Otto met de ML-Vliegschool in februari 1942 geëvacueerd naar Australië en vervolgens naar de Royal Netherlands Military Flying School in Jackson, Mississippi. Daar werd hij, met vele anderen, slachtoffer van de nogal arbitraire manier waarop leerling-vliegers werden "uitgewassen". Het KNIL had vergeten ook leerling-waarnemers, -telegrafisten en luchtschutters te evacueren, en die moesten dus uit de gelederen van de leerling-vliegers worden gehaald. Otto en een stel van zijn maatjes waren het er niet mee eens, hetgeen resulteerde in een paar weken bedenkijd onder streng arrest. De moeilijkheid was wel dat de Nederlanders op het Jackson Army Air Field niet beschikten over een eigen wachtgebouw met bijhorende cellen. Geen probleem - Generaal van Oijen vroeg de burgemeester van Jackson of hij de opstandige jongelui een poosje in de county jail kon opbergen. Dat was toen in het Amerikaanse Zuiden met bijbehorende rassenscheiding geen prettige verblijfplaats. Otto en vrienden kozen eieren voor hun geld en Otto werd telegrafist-luchtschutter op de B-25 Mitchell.

Na het vliegen van zijn operationele tour bij het 18e Squadron vanuit NW Australië – die met een Vliegerkruis beloond werd - maakte Otto van de radiotechniek zijn hoofdvak en kort na de oorlog vinden we de vaandrig Ward op Biak (Nieuw Guinea), waar

zijn opdracht was om in de enorme door de Amerikanen achtergelaten dumps bruikbare spullen voor de ML-KNIL te vinden. Later diende hij op Andir (Bandoeng) als leraar, en later als commandant, van de ROS, de Radio Opleidings School. Nadat Indonesië onafhankelijk werd droeg de 1^e luitenant Ward de ROS over aan de jonge Indonesische Luchtmacht en volgde repatriëring naar Nederland en een nieuwe loopbaan bij de Nederlandse luchtmacht.

Na zijn pensionering stortte Otto zich, zoals hierboven al vermeld, vol enthousiasme in een nieuwe carrière: de geschiedschrijverij. Hij was, met steun van Rob van Wijngaarden en Wim de Kock – beiden ons ook al ontvallen - de uitvoerende tak van het ML-KNIL Geschiedenis-comité, dat was opgericht met deelname van Generaal Bertie Wolff en Kees Merkelbach. Die geschiedschrijving zou zijn levenswerk worden en hij is er tot aan zijn overlijden steeds mee bezig gebleven. Onvergetelijk was zijn uitgebreide voordracht bij de KLu Historische Vlucht op Gilze Rijen in april vorig jaar, ter gelegenheid van de 70e verjaardag van de oprichting van Otto's 18e Squadron. Een prachtig stuk geschiedenis vertelde hij en het was vooral ook extra indrukwekkend als je je realiseerde dat de fysieke inspanning hem zwaar moet zijn gevallen.

Bij mijn eigen bezigheid met de geschiedenis van de ML-KNIL heeft Otto een belangrijke en aanmoedigende rol gespeeld. Daarnaast was hij vooral een goede vriend met een inspirerend optimistische instelling. Als ik hem de laatste tijd vroeg hoe het ging, dan antwoordde hij dat de dagelijkse dingen hem zwaar vielen, maar dan brak ook steeds weer die prachtige glimlach door, met de woorden: "maar ik ben nog steeds bezig met uitzoeken en schrijven, hoor! We gaan door!"

Het is een voorrecht om Otto te hebben mogen kennen. We hebben veel aan hem te danken; zijn bijdragen aan de Luchtmacht-geschiedschrijving zijn van grote waarde en zullen dat blijven, want wie zich verdiept in de luchtvaartgeschiedenis van het oude Nederlands Indië komt steeds Otto Ward weer tegen. Hij heeft een belangrijke erfenis achtergelaten en daarmee waargemaakt dat "Old Soldiers Never Die".

We zullen hem niet vergeten.

Gerard Casius.



VAN MLM NAAR NMM VRIJWILLIGERS ENTHOUSIASMEREN BEZOEKERS

Loe M M Baltussen

Het is een van de laatste keren dat ik er ben geweest. Op een stoel achter een tafeltje in het museumcafé. 45 jaar geleden was het er nog niet en vandaag de dag is een museumcafé een vertrouwde faciliteit in elk zichzelf respecterend museum. De Escadrille, heet het café in 'ons museum'!

Het zijn moeilijke maanden voor al die mensen bij wie het MLM al vele jaren na aan het hart ligt. Naarmate de tijd voortschrijdt en de hallen definitief worden gesloten, nadert het afscheid dat zij van het MLM moeten gaan nemen.

Mijn gedachten dwalen af naar een droom die generaal-majoor KLu b.d. Frans Peter Schulte, onze erevoorzitter, mij eens heeft toevertrouwd: 'Samen met zijn kleinzoon gaat hij naar het nieuwe museum. Frans Peter heeft hem ooit eens beloofd een bezoek te brengen aan het museum waar hij zo nauw bij is betrokken. Maar als dat uiteindelijk gebeurt, is de jongen teleurgesteld. Halverwege blijft hij steken bij Frederik Hendrik, de tocht langs de Maas en Goeyanverwellesluis. Terwijl hij toch was gekomen voor de vliegtuigen!'

Mijn kleinzonen zullen net als die van Frans Peter voor de vliegtuigen komen. Of droom ik nou? Sommige kisten zijn wel zeven keer zo oud als de jongens zelf. Neem die Starfighter hoog aan het plafond. Verstart in zijn element, los van de aarde in een statische vlucht zonder ooit te landen. Niets meer dat herinnert aan een machine die ooit twee keer de snelheid van het geluid haalde. 'Opa, heb jij wel eens in een straaljager gevlogen?' Ik kan ze het vliegtuig niet laten zien. Geen T'Bird waarin minstens de helft van alle Nederlandse beroepsvliegers zijn opgeleid. Ik wijs ze op die NF-5 boven die tank.... Nou ja, die niet maar wel in een 2-persoons NF-5, leg ik uit. Als ik plotseling het keyboard van mijn laptop weer zie op het tafeltje voor me in het museumcafé, heb ik redenen genoeg om zo snel mogelijk met die jonge mannen naar het Kamp van Zeist te komen. Niet alleen vanwege die T'Bird en al die andere vliegtuigen, maar wel om samen met hen nog eens van het elan te genieten waarmee honderden vrijwilligers in de afgelopen 45 jaar honderdduizenden bezoekers hebben geënthousiasmeerd.



'Nou ja, die niet maar wel een 2-persoons NF-5...'
Foto BMD – Heijmans)



't Leukste Uitje

De vrijwilligers willen allemaal meeverhuizen naar het nieuwe NMM dat herfst 2014 op Soesterberg, de bakermat van de luchtmacht, wordt geopend. Maar voor het zover is zal het MLM de komende maanden net zoveel bezoekers gaan trekken als het gehele vorige jaar het geval is geweest. Zeker nu de ANWB een bezoek aan het MLM het predicaat 't leukste Uitje van Utrecht' heeft gegeven. Het is de laatste kans om nagenoeg de complete collectie vliegtuigen van het MLM op Kamp van Zeist van dichtbij te zien. Terwijl we een rondgang maken door de Snijdershal kom ik bij de V-1 vrijwilliger Herman van den Berg tegen met een groep studenten van het Rietveld Lyceum uit Doetinchem. Met passende stem prevelt hij bij de V-1 het schietgebedje van de zusters Kanunnikenessen uit Vught als er weer zo'n 'Vergeltungswaffe-Eins' fluitend overkwam: 'Onze Lieve Vrouwke - Geef 'm gauw 'n douwke - Maar doe 't niet te vlug - Anders valt-ie nog op Vught'. Het rijmpje maakt niet zoveel indruk op de jongelui. Maar ze lachen er niet om. Want nu het over de oorlog gaat, begrijpen ze eigenlijk wel hoe groot de doodsangst onder de bevolking moet zijn geweest voor zo'n vliegende Duitse bom. Van den Berg merkt dat de leerlingen zo hun eigen ideeën hebben.

Hij mag dan wel ironisch opmerken dat hij wat langdradig is, maar getraind is-ie wel. En ook nog eens professioneel, net als alle andere vrijwilligers trouwens.

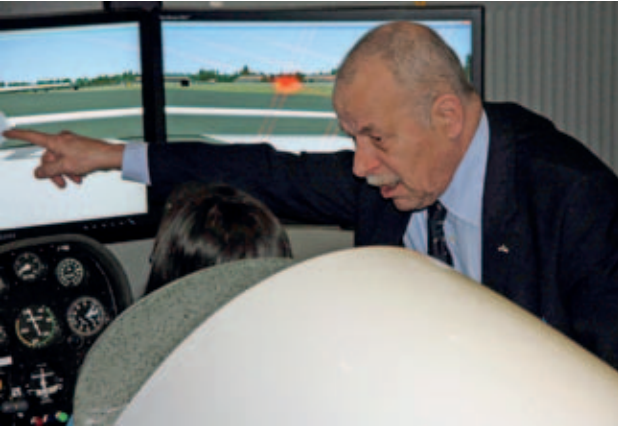
Simulator: educatie en verantwoordelijkheid

Dat is ook Theo van den Biggelaar aan te zien. Hij is vm. instructeur bij de Militaire Opleiding aan de KMA en staat die middag in het Flight Center. Daar geeft hij leerlingen instructie op de vluchtsimulator van een Glaser-Dirks DG-800 zweefvliegtuig. De DBO'er*), zo heet dat in zweefvliegterminen, maakt virtueel een sleepstart achter een sleepkist. Een eerdere leerling fungeert als 'vlieginstructeur' en praat de DBO'er bij. Als de scholiere in de cockpit niet naar de 'instructeur' wil luisteren is dat omdat zij op school ook niet naar haar luistert. Maar zo werkt dat niet in de luchtvaart, legt Van den Biggelaar uit. Behalve de aardigheid om de leerling-vliegster de eerste kneepjes van het vliegen bij te brengen, geeft hij tegelijkertijd een klasgenootje de gelegenheid, beter: de verantwoordelijkheid, om de leerling, die intussen alle kanten van de sleepkist heeft gezien, veilig terug te praten. En als de jongelui dan ècht meedoen, zie je ze groeien in datgene



Tussen al dat hout steekt Herman van den Berg zijn verhaal af over de betekenis van luchtstrijdkrachten tijdens de Eerste Wereldoorlog





Instructie op de zweefvliegsimulator is Theo van den Biggelaar op het lijf geschreven. Met een scholier in de cockpit als leerling-vlieger en een andere als vlieginstructeur worden de scholieren zelf educatief bij de instructie betrokken

wat ze doen. Educatief is deze eenvoudige simulator een instrument waarmee je toch al enigszins kunt detecteren of iemand wel of geen vlieghandje geeft. Helaas gaat deze simulator niet mee naar het nieuwe museum. Van den Biggelaar, en met hem ook andere vrijwilligers betreuren dat. De zweefvliegsimulator staat er nog niet zo lang. Maar heeft altijd veel publiek getrokken. Als vrijwilliger in het MLM ben je nauw betrokken bij de bezoekers. Ze weten precies wat de bezoekers van een museum verwachten. Henk Drost, afkomstig uit de luchtverkeersleiding, faciliteert die middag de F-16 simulator. De scholieren zijn er niet uit te krijgen en ook de begeleidende docenten zouden nog even student willen zijn. Drost werkt nu 3 jaar als vrijwilliger bij het MLM, maar heeft het gevoel dat hij nooit anders heeft gedaan. Feit is dat zowel Drost als Van den Biggelaar volleerde simulatorinstructeurs zijn en zo in een echte kist zouden kunnen stappen. Ook de huidige F-16 simulator gaat niet mee naar het NMM. Maar daar komt wel een andere voor in de plaats.

Vrijwilligers

'Geen enkel museum kan bestaan zonder vrijwilligers', zegt oud-collega Rick Piet, vm. luitenant-kolonel bij de luchtmacht. 'Het zijn de vrijwilligers die het mogelijk maken dat er mensen naar het museum komen.' De vrijwilligers bij het MLM vervullen taken als toezichthouder of geven rondleidingen. Anderen draaien met veel genoegen en goede resultaten de winkel van de Vriendenstichting. Ook zijn vrijwilligers educatief bezig op de simulators of



Herman Drost bij de F-16 simulator. Als de simulator 'bemand' is, zijn hier altijd jongedames en -heren te vinden die F16 vlieger willen worden. Aan de simulatorinstructeur zal het niet liggen...

begeleiden kinderfeestjes en workshops. Bijna alle vrijwilligers zijn gepensioneerd. Voor Rick Piet is vrijwilliger zijn bij het MLM 'een uitdaging. Je hebt het gevoel dat je nog ergens bij hoort. En je moet als vrijwilliger een zekere affiniteit hebben met wat je doet. Je moet je dus betrokken voelen bij de militaire luchtvaart', aldus Piet die daarom ook, als het gaat over het MLM, altijd spreekt over 'zijn museum'. Ze hebben een militaire achtergrond of komen uit de burgerluchtvaart. Of geen van beide. Maar ze hebben allemaal wel wat met het meisje met de blauwe hoed: luchtvaart enthousiast in hart en nieren. Ze zijn geïnteresseerd in luchtvaart, vliegtuigen en historie, en in het bijzonder als het om de militaire luchtvaart gaat. In zekere zin zijn ze verslaafd aan het MLM. Een museum kun je ruiken, wordt wel verteld. En bij het MLM is dat ook zo. Je ruikt in de Snijdershal de lucht van het oude hout en van de dope van de Dominie. Of de reuk van aluminium als je je neus even in een cockpit of de motor gondel van een Meteor kunt steken. Maar de vrijwilligers komen vooral voor de ontmoeting met belangstellende bezoekers die naar het Militaire Luchtvaart Museum zijn gekomen voor de vliegtuigen van de luchtmacht en de marine. Ze weten er alles van. Wat een vrijwilliger in zijn of haar boeiende taak bij het MLM steekt? 'Heel veel vrije tijd en hun hele ziel en zaligheid,' zeggen ze dan. Theo van den Biggelaar verklapt dat hem is aangeraden ook zijn bed maar bij het MLM te zetten. De inzet van deze mensen voor het museum mag dan wel vrijwillig zijn, ze maken deel uit van een goed draaiende



organisatie die voor de continuïteit in het museum op hen rekt en dat betekent dat vrijwilligheid niet vrijblijvend is, maar ook verplichtingen met zich meebrengt.

In herinnering

Nu het MLM op 3 juli definitief haar deuren sluit om over zo'n 15 maanden in een nieuwe ambiance en onder een ander gesternte te herrijzen in het nieuwe Nationaal Militair Museum, gaan onze gedachten niet alleen terug naar alle vrijwilligers, maar ook naar al die mensen die destijds betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van het Luchtmacht Museum, zoals het museum destijds nog heette. Enkele jaren daarvoor werd al een civiel luchtvaartmuseum opgericht. Na de oorlog bestaat er eigenlijk weinig interesse voor de luchtvaart. Maar dat verandert als zich begin '60-er jaren het straaltijdperk in de verkeersluchtvaart aandient. Luchtvervoer wordt voor het grote publiek beter toegankelijk. Maar daarom is het wel nodig om bij de bevolking de belangstelling voor de luchtvaart te stimuleren. Tegen die achtergrond ontstaat in 1960 het Nationaal Luchtvaart Museum op het huidige Schiphol-Oost. Mogelijk daardoor op een idee gebracht, maar zeker ook vanwege de grote veranderingen in de organisatie en de vloot van de Luchtmacht wordt ook bij de KLu gedacht aan de

oprichting van een museum als veelomvattende publiekspresentatie. Bovendien zou dan ook het cultureel erfgoed van de luchtmacht in een eigen museum kunnen worden ondergebracht. Als in 1965 de Commissie Museumaangelegenheden KLu wordt opgericht, hoort voorzitter Kolonel Jhr.Mr. R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland bij de eerste luchtmachtmilitairen die zich persoonlijk hebben ingezet voor de totstandkoming van het Luchtmacht Museum. Het museum, dat bij gelegenheid van het 55-jarig bestaan van de KLu werd geopend, kwam samen met een static show op het buitenterrein in plaats van de 5-jaarlijkse, traditionele vliegdemostratie. Dat paste beter in die tijd volgens de toenmalige Chef Luchtmachtstaf tevens Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, luitenant-generaal A.B. Wolff. 'Een dergelijke vliegdemostratie is financieel niet meer verantwoord, terwijl ook de algemene opinie hier te lande zich daartegenover zeer sceptisch, zo niet afwijzend opstelt', aldus de BDL. Typerend voor de luchtmacht achtte hij dat in de afgelopen jaren alle aandacht gericht was op de snelle evolutie waardoor er geen tijd was om naar het verleden te kijken. Alles en iedereen richtte zich op de toekomst. 'Het bijhouden van het verleden, het trekken van lering uit de historie en vooral de eerbied voor hen die ons op deze korte doch moeilijke weg voor gingen, is mijns inziens essentieel', sprak generaal



In de Snijdershal wordt een speurtocht gehouden ter gelegenheid van een jonge jarige bezoeker. Wim Stehouwer, ex MLD, geeft uitleg





Wolff voordat Z.K.H. Prins Bernhard de opening van het museum verrichtte. 'Veel is reeds verloren gegaan en dit verlies is nimmer te herstellen, doch het 'beter laat dan nooit' geldt ook hier voor het Luchtmacht Museum', aldus generaal Wolff toen.

Lof en respect

Behalve kolonel Wittert van Hoogland en luitenant-generaal Wolff horen hier ook de directeuren te worden genoemd en de bestuursleden van de Stichting Vrienden. Onder hen mensen die zich jarenlang met hart en ziel en grote overgave hebben ingezet voor het museum, de aan hun zorgen toevertrouwde mensen en voor de in al die jaren samengebrachte collectie. Met respect: Gerrit Glerum, conservator sinds het begin van het Luchtmacht Museum in 1968; luitenant-kolonel M.H.G. Coolen, die behalve de eerste Directeur MLM, ook hoofd Sectie Luchtmacht Historie was; generaal-majoor H. Dieters, oprichter en eerste voorzitter van de Stichting Vrienden van het MLM (1982); lt-kol J.A. (Jan) Boon, directeur (1982); lt-kol Maurits Botma, directeur (1989), onder zijn leiding werd de vliegtuigcollectie aanzienlijk uitgebreid; generaal-majoor F.P. Schulte, tweede voorzitter van de SV MLM (1998) thans erevoorzitter; onder zijn voorzitterschap is een onderzoek gestart naar restanten van Fokker-vliegtuigen in Indonesië, de bouw gestart van twee nieuwbouw vliegtuigen en twee replica's waarvan twee zijn opgeleverd en een derde wordt verwacht; lt-kol J.D. (Dick) Piëst, directeur; Dr. J.A.M.M. (Jan) Janssen, die behalve directeur MLM ook een groot aandeel heeft in de voorbereidende werkzaamheden voor de totstandkoming van het nieuwe Nationaal Militair Museum (2000). Een paar honderd namen zouden hier nog aan moeten worden toegevoegd. Niet alleen van vrijwilligers, maar ook van vaste medewerkers en van de mensen die op het juiste moment op de juiste plaats waren, zich zeer betrokken hebben gevoeld en waarschijnlijk nog voelen bij het MLM, en altijd achter de schermen zijn gebleven. Zij hebben al die jaren van het bestaan van het MLM de goede naam en faam van het museum uitgedragen. Ook hen komt alle lof toe voor de door hun bewezen diensten.

Museumwinkel

Als we terugkijken op die 45 jaar moeten in dit verband naast alle hiervoor genoemde autoriteiten en vrijwilligers ook de mensen worden genoemd die tijdens de openstellingstijd van het MLM altijd in de winkel present zijn geweest en zowel de in- als

de verkoop jarenlang tot volle tevredenheid van de Stichting Vrienden van het MLM hebben georganiseerd en geregeld. De Stichting Vrienden is hen daarvoor grote erkentelijkheid verschuldigd. Zij zijn het geweest die er mede voor hebben gezorgd dat de stichting kon beschikken over voldoende financiële middelen om haar activiteiten te bekostigen en uitbreidingen van de museumcollectie mogelijk te maken. Nu het MLM op 1 juli a.s. 45 jaar bestaat, is het bijzonder spijtig dat precies een dag na die 45e verjaardag het MLM ophoudt te bestaan en wordt gesloten voor het publiek.

Vrijwilligers op weg naar het NMM

Wat de vrijwilligers betreft, in het nieuwe museum wordt momenteel gewerkt aan een gefaseerd plan van aanpak. Op basis van een visie die thans wordt ontwikkeld, wordt ook de behoefte aan vrijwilligers definitief vastgesteld. Verwacht wordt dat er zo'n 170 mensen nodig zijn. Van de 70 vrijwilligers van het MLM willen er zo'n 50 graag mee naar het nieuwe museum. 35 hebben zich intussen al aangemeld. Maar er zijn nog meer mensen nodig. Aan de hand van de aanmeldingen vindt er een selectie plaats waarna de kandidaten worden opgeleid. Als alles goed gaat worden ze al ingewerkt voordat het NMM officieel wordt geopend. Dan, medio september 2014, keert het MLM geïntegreerd met het Legermuseum in het nieuwe NMM, exact terug op de plaats waar het Luchtmacht Museum in 1968 begon: op de nu voormalige vliegbasis Soesterberg, precies daar waar Hangar 3 heeft gestaan. En dan zal ook de vrijwilligerspool operationeel inzetbaar die het zullen moeten doen voor een jaarlijks verwacht aantal van 200.000 bezoekers.

*Met dank aan Dr. J.A.M.M. Janssen en
Generaal-majoor KLu b.d. F.P. Schulte.*



Noot:

**) Dubbel Besturings Orgaan*

Geraadpleegde bronnen:

'Overrompelende belangstelling' voor '55 Jaar KLu' tentoonstelling', De Vliegende Hollander, aug 1968, p.4.

'Van 'Curiosa Verzameling' tot Volwaardig Museum – De Geschiedenis van het Militaire Luchtvaart Museum in Vogelvlucht (1968-2005)', Dr. J.A.M.M. Janssen, Spinner nr. 17, juli 2005, p.6.

'Museum heeft iets dat leeft - MLM gelukkig met 70 man Vrijwilligerskorps', Loe M M Baltussen, idem, p.54.



Het project **Fokker C.X** eind eerste kwartaal 2013

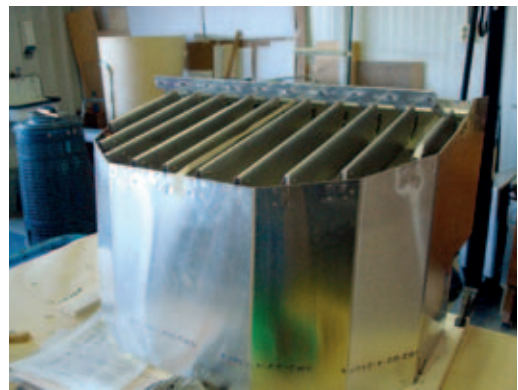
Ton de Vries

goede voortgang geboekt, maar bodem schatkist zichtbaar

De ruimte. De inrichting van de loods is aangepast om de ruimte die vrij is nu de vleugels bij ATN zijn, te kunnen gebruiken voor een gunstiger opstelling van de grote werkbanken en toevoeging van enkele geïmproviseerde werkplekken. Dat is o.a. nodig om het plaatwerk dat nog gedaan moet worden en de daarbij te gebruiken machines en gereedschappen behoorlijk toegankelijk te maken.

Veel gratis profijt hadden we vorige winter van het feit dat de verwarmingsinstallatie t.b.v. één van de burens in "onze" sectie van de loods staat en de gehele loods ten minste vorstvrij houdt. Deze winter valt het extra profijt tegen doordat die buur de verwarming minder gebruikt. Bijverwarming voor onze rekening wanneer en waar nodig compenseert het gemis in voldoende mate.

ligers is de gemiddelde leeftijd sinds 2005 slechts toegenomen van ruim 72 tot bijna 74 jaar. Alleen schrijver dezes (72) is ex KLu militair.



De inlaattunnel met de kleppen open



De opstelling in de loods in Aalsmeer, begin 2013

Het bouwteam. Het team is per eind oktober met een tweede ervaren plaatwerker aangevuld. Medio januari is de tiende vrijwilliger opgenomen; er zijn nu zes ex Fokker en vier ex KLM medewerkers. Door de aanvullingen met jongere vrijwil-

Ondersteuning vanuit het MLM. Eén van de houtbewerkers assisteert sinds eind februari bij het bekleden van een vleugel en leert al doende dit edele handwerk. Overigens wordt ondersteuning geleverd binnen de mogelijkheden die door de voorbereidingen voor de verhuizing in hoofdzaak alleen nog bestaan uit het leveren van materiaal en het laten transporteren van omvangrijke vliegtuigdelen, zoals bij voorbeeld de propeller.

Activiteiten en stand van zaken. De bouw van de inlaattunnel voor de waterkoeler is in januari begonnen en is ver gevorderd. Door de komst van de tweede plaatwerker werd het mogelijk dit complexe geheel in Aalsmeer te vervaardigen.

Het overige plaatwerk aan de romp dat in Aalsmeer is gedaan omvat het afwerken van de beplating van het staartstuk en de overgang kielvlak - romp. De drie delen van de beplating van de romp achter de bemanningsruimte tot aan de overgang kielvlak - romp worden op elkaar aangepast en afgewerkt.





De achterste carrosserieplaat en plaat voor het MG

Daarbij is gebleken dat twee in het verleden aangemaakte platen nauwelijks zijn aan te passen en beter kunnen worden vernieuwd.

Van der Ham heeft de mal voor de neusbeplating aangepast aan de (bekende) afwijking van de romp bij de bevestiging van de motorboks, en de mal versterkt en draaibaar gemaakt. Na aanlevering van het nodige plaatmateriaal werden uitslagen getekend van de diverse platen en de contouren uitgeknipt. Vervolgens werd de stukken materiaal bestemd voor bepaalde platen één voor één herhaaldelijk m.b.v. het "Engelse wiel", een vlam en ander gereedschap gevormd en op de mal gecontroleerd, totdat ze pasten. Acht platen waren eind maart gereed voor passen op het buizenframe dat eerder



De zij- en onderplaten 1 - 8 voor de neussectie

bij Historic Engineering om de motor is gebouwd; eind april kan ook de grote bovenplaat (uitslag ca. 1,8 x 1,6 meter) zo ver zijn.

Paul Stalenberg heeft de mal voor de overgang romp - linker ondervleugel gebouwd en is vervolgens ook m.b.v. uitslagen, "Engels wiel" etc. aan het werk gegaan. Het voorlopige product mag gezien worden.



De bovenplaat van de neussectie

Voor de onderzijde van de romp is al eerder voorwerk gedaan, d.w.z.: studie, meten, tekenen, materiaal aanschaffen, dummies van wortels ondervleugels maken (MLM) en monteren. Hierop is voortgebouwd nu dit werkgebied goed bereikbaar is gemaakt. Een aluminium plaat en lange buizen en latten zijn gereserveerd voor het gedeelte achter de uitlaattunnel van de waterkoeler tot aan de staartwielstijl. Het overige materiaal kan grotendeels uit de aanwezige voorraad worden betrokken, eventueel met aanvulling uit voorraad MLM.



De overgang romp-ondervleugel



De gerestaureerde propeller met spinner

De propeller is gerestaureerd door ATN. De propellerkap (Fokkerbenaming voor spinner) hoort volgens het tekeningenprogramma tot de romp. De kap is klaar (geforceerd uit plaat) en past. De naaf uit een C.V propeller van het MLM is eerder door Historic Engineering voorzien van verlengde moeren voor de montagebouten en wordt, na verfbehandeling en aanmaak van een centreringring en -moer door ATN, in de propeller gemonteerd. Dat doet Historic Engineering, waar motor en propeller dan medio april zijn verenigd en gereed voor expositie in hun stand op de Restauratiebeurs (Den Bosch, 18-20 april), jammer genoeg te laat voor een foto in dit artikel.

Voor wat betreft de motorinstallatie is de aandacht voorshands gericht op de motor in- en uitlaatbuizen, waarvoor Historic Engineering tekeningen maakt.

De richtingsroerbediening is voorzien van wielrem-pedalen en de bestuurdersstoel is via veel huisvlijt naar eigen inzicht (geen informatie gevonden, behalve de eis in het contract) horizontaal verstelbaar gemaakt. Voor de kabels van de wielrembediening zijn verstelbare bevestigingen vervaardigd en aan de romp aangebracht. De loop van de verbindingkabel tussen de pedalen is aangepast en de stuurkabels naar het richtingroer zijn afgewerkt. Daarmee is

de richtingbesturing voor zowel vliegen als rollen nagenoeg gereed: alleen moeten de wielremkabels op lengte worden gemaakt, zodat men ze t.z.t. kan monteren en aansluiten. E.e.a. wacht op hermontage van het landingsgestel.

De rolroerbesturing in en aan romp en baldakijn is gecompleteerd en voorlopig gemonteerd: het schilderwerk moet nog worden gedaan. De aansluitende besturing in de bovenzvleugel wordt afgesteld door ATN, die de rolroeren bouwt en monteert. Voor de completering van de hoogteroerbesturing en de stabilo-verstelling moeten we terug naar 2008 (Spinner nr 31, januari 2009). De besturing is nu dus nagenoeg geheel gereed.

Bij ATN is/wordt de bovenzvleugel verder voorbereid voor het bekleden (o.a. aanvullingen en correcties linnen stroken en uitwendig vet lakken). Ook aan de linker ondervleugel is men met de voorbereiding begonnen.

Stokken voor de kabelafsteuning en borgen voor de lift- en antiliftkabels zijn gemaakt: daarmee is de vleugelverspanning compleet.



De stoel nu ook horizontaal verstelbaar



Het linker rolroer voor de samenbouw



Het motorkoelsysteem, waarvan de condensor (gereed) in de bovenvleugel, de watertank (gereed) boven in de romp en de waterkoeler tussen de verende stijlen van het landingsgestel belangrijke componenten zijn, is aangevuld met leidingen voor stoom en condenswater van, resp. naar de watertank, die van een dummy uitlaatbocht is voorzien. Deze uitwendige leidingen worden samen met een kabel voor de navigatielichten gevat in een stroomlijnprofiel om de baldakijnstijl rechts vóór en gaan halverwege in een tweede profiel recht omhoog naar de aansluitingen onder aan de condensor. De kabel komt in een derde profiel om de bovenste helft van de genoemde stijl en eindigt in een stekker voor een stopcontact dat in de bovenvleugel is aangebracht. De inlaattunnel voor de waterkoeler is ver gevorderd: kleppen en bediening gereed; uitsparingen, versterkingen en overgang naar rompbepaling worden gemaakt. Met het koelerhuis kan daarna worden begonnen, gevolgd door de (dummy) koeler. Waar en wanneer de uitlaattunnel kan worden vervaardigd is nog niet duidelijk; waarschijnlijk is uitbesteding noodzakelijk. Aan het systeem ontbreken dan nog een aantal regelkleppen en de inwendige leidingen. De leidingen van en naar de koeler zouden van dikte (55 mm) dunwandige (1.5 mm) aluminium buis moeten worden gemaakt, in diverse bochten gebogen. Ook dit werk zou men moeten uitbesteden, of genoeg nemen met dummies, evenals voor de regelkleppen.

Het motoroliesysteem bestaat uit een koeler (origineel sinds jaar en dag aanwezig), een tank en de nodige regelkleppen, leidingen en aansluitingen. De olietank is, evenals eerder de benzine- en watertanks, gemaakt door Carrosseriebouw Jansen, Wesepe. Echter, om kosten te besparen (nog) zonder filterhuis en voorzieningen voor de diverse aansluitingen, maar wel met vulnek en afsluitdop. De tank is in deze toestand ingebouwd d.m.v. voorzieningen naar eigen inzicht omdat er geen informatie kon worden gevonden, behalve een discussie tussen Fokker en de toenmalige toezichthouder over de sterkte van een rompbuis.

Voor het benzinesysteem geldt eveneens dat het bestaat uit een tank, leidingen en regelkleppen. De tank is eerder geleverd en in de romp gepast en later voorzien van alle aansluitvoorzieningen. De vulpijp met aansluitingen is onlangs geleverd door VandenBos Aviation en op de tank gemonteerd in Aalsmeer. Uit het Finse wrakstuk dat bij het

museum Crash 40-45 wordt bewaard is eerder een deel van het ophangstelsel gehaald dat het uitgangspunt vormt voor de ophanging die zo getrouw mogelijk wordt gerealiseerd.



Drie tanks en stoomleiding (boven)

Door Van der Ham zijn de stroomlijnkappen voor aan de wielremmen afgeleverd op 6 februari, waarna kon worden begonnen met de stroomlijnprofielen uit balsahout en lederen moffen voor de verende stijlen van het hoofdlandingsgestel. Voor de stroomlijnkappen boven aan de verende stijlen zijn mallen nodig waarvoor door het MLM onderdelen zijn gemaakt. Verdere bewerking door de vrijwilligers volgt z.s.m. Aanmaak van de kappen moet worden uitbesteed. Dat geldt ook voor een tiental stroomlijnkappen aan het baldakijn, waarvoor nog geen mallen zijn gemaakt.

Aan het interieur is in het verleden ruime aandacht besteed: het instrumentenbord van de bestuurder is grotendeels gevuld met destijds verkrijgbare instrumenten en diverse bedieningshandels zijn ingebouwd. De enige beschikbare foto is echter van het Indische instrumentenbord; de bekende afwijkingen in de C.X LVA zijn gebaseerd op z.g. Verzendadviezen van Fokker (1936), Technische gegevens van de Dienst der Werkplaatsen LVA (Dec. 1938) en enige correspondentie LVB/LVA/Fokker. De enige bekende foto van de waarnemersruimte (LVA) bevestigt dat i.p.v. het oorspronkelijke zuurstofstelsel Siebe-Gorman, zuurstofregelaars van het model Munerelle 1934 werden ingebouwd, die ook in de D.XXI voorkomen. Dummy zuurstofregelaars worden nu door een van de vrijwilligers gemaakt. Diverse instrumenten en apparaten voor de waarnemer zijn beschikbaar (meest dummies), maar er ontbreken nog enkele artikelen die men bij



Stroomlijnkop aan wielrem

een kijkje in de waarnemersruimte zou missen (o.a. kompas, klok, antennehaspel en -doorvoer, aanzetslinger, patroontrommels). Een probleem is dat de wijzerplaten van de meeste instrumenten geen Nederlandse/metrische teksten en wijzerschalen hebben. Een bron voor verwerving van vervangende wijzerplaten en ontbrekende tekstplaten is nog niet gevonden. Ouderwetse bedkruiken die kunnen figuren als brandblussers zijn er wel. Ook de schietkoker voor seinpatronen is aanwezig.

In de periode 2006 - 2008 zijn door de toenmalige Vliegbasis Soesterberg een groot aantal onderdelen gemaakt voor carrosseriesluitingen (Spinner 27, jan. 2008). Er zijn echter nog tekorten en de bevestiging van elke sluiting aan de diverse buisconstructies bestaat uit een klembeugel waarop de klembeugel die de sluiting omvat moet worden gelast op een per geval te bepalen plaats. Hiervoor is heel veel laswerk nodig dat voor het overgrote deel alleen



*Delen
stroomlijnprofiel
verende stijl*

efficiënt is uit te voeren op de locatie waar de carrosserieplaten worden gemonteerd. Deze oplossing zou leiden tot tijdverlies en/of zeer hoge kosten omdat de vrijwilligers dit werk niet zelf kunnen doen. Daarom is besloten om tenminste de motorbeplating te bevestigen met een vereenvoudigde uitvoering zonder laswerk, waarbij het normaal zichtbare gedeelte en de werking van de sluiting ongewijzigd blijven.

Het MLM is gevraagd te voorzien in een Lewis machinegeweer M20 voor de waarnemer. Uit de collectie van het Legermuseum zou een geschikt exemplaar nagenoeg volledig kunnen worden samengesteld en vervolgens van een passende bevestiging voorzien. Dit werk zou wel moeten worden uitbesteed, waarbij aan de wapenwet moet worden voldaan. Met dummies voor het vaste machinegeweer (M36) en het bijbehorende lijnvizier volgens tekening AIHembrug zou dan de bewapening kunnen worden gecompleteerd. Zonder M20 en lijnvizier zouden belangrijke kenmerken ontbreken van de C.X zoals die is ingezet in de meidagen van 1940.

Hoe verder. Het in Spinner 47 van januari genoemde activiteitenplan, aangepast aan de eisen gesteld i.v.m. de inrichting van het NMM was begin januari gereed. De ontwikkelingen m.b.t. de overgang naar het NMM noopten medio maart tot ingrijpende besluiten t.a.v. de C.X replica. Na informatie van en enig overleg met de meest betrokkenen heeft Hans Berfelo tijdens de Vriendendag op 23 maart aangekondigd dat een onderbreking van de activiteiten waarschijnlijk onvermijdelijk is als gevolg van toenemende kosten en (eerder dan verwacht) vervallen van inkomsten uit de winkel in het MLM.

Het streven is het werk in de loods in Aalsmeer zo lang mogelijk voort te zetten en het ontruimen van de loods tijdig voor te bereiden. Daarbij is het de bedoeling de meest essentiële producten die daar of elders worden gemaakt af te ronden in een staat die behoud van deze (half-)producten mogelijk maakt: bij voorbeeld plaatwerkdelen voltooid, gemonteerd of op de mal bevestigd. De uitwerking van dit voornemen zal zijn gericht op het realiseren van een eventuele door- of herstart wanneer de SVMML er in slaagt weer voldoende geld bijeen te brengen. De C.X zou dan t.z.t. in de z.g. wisseltentoonstelling in het NMM "mee rouleren". Zoals gesteld aan het einde van het voorgaande artikel:

"Kwaliteit is te koop, werktijd ook, kalendertijd niet en de schatkist heeft een bodem".



Jan Jacobs Mulder (1915-1998)

Gevleugelde Friese doorloper

via Sjoerd Mulder

Vliegen als roeping

Jan Jacobs (Johnny) Mulder wordt op 1 juni 1915 te Noordwolde (Fr) als laatste van 7 kinderen geboren. Hij is de zoon van een in het dorp bekende huisarts Jan Jacobs Mulder. Al op jonge leeftijd weet hij dat hij vlieger wil worden. Zijn familie, waaronder enkele tantes, ondersteunen zijn ambities en doen letterlijk ook een duit in het zakje. Na de HBS gaat hij voor een toelatingssprek naar Amsterdam. Zijn moeder geeft hem geld en een advies mee: "ga naar je zus in Rotterdam, koop een enkele vliegpreis naar Amsterdam, dan kun je in ieder geval zeggen dat je eens gevlogen hebt". Dat maakt op de heren van de commissie indruk, zeker omdat velen van hen zelf nog nooit gevlogen hadden.

Zo kan hij in september 1933 met de vliegopleiding aan de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam beginnen. Per slot van rekening moet je voor varen en vliegen kunnen navigeren, dus kunnen beide opleidingen gecombineerd worden(!). De nautische leraren hebben niet veel op met de vliegerij. Zo leert hij het ambachtelijke knoop- en splitswerk, hoe een zeilschip getuigd moet worden en hij wordt volleerd stuurman. Tijdens de vliegopleiding vliegt hij zo nu en dan ook over zijn geboortedorp Noordwolde, draait dan korte bochten en maakt duikvluchten boven zijn ouderlijk huis. Zijn moeder staat vol trots met een zakdoek te zwaaien. Het dorp loopt uit en verzameld zich bij de brug. Op dat moment maakt de nieuwe veldwachter aanstalten om het vliegtuignummer voor een verbaal op te schrijven. Hij word dan op de schouders getikt door de dorpsmit die zegt ; Als je die opschrijft "dan hei je het hier gehad dat is er een van ons!!" Het was toen ook niet ongebruikelijk als er een boer op het land stond te hooien hem van achteren met contact af in glijvlucht te benaderen om hierna op 20 meter hoogte de motor weer te starten en zo stijl als mogelijk op te trekken zodat de vliegtuignummers niet konden worden gelezen. De boer schrok dan enorm en dook voorover, plat in het gras. Deed men dit met z'n tweeën dan was dit nog gemakkelijker



Jan Jacobs Mulder tijdens zijn opleiding voor een Fokker C.V

en kon men de reactie van de boer als die net weer vloekend was gaan staan en voor de 2de keer plat ging aan elkaar vertellen. Of op de toen nog rustige Afsluitdijk een landing en start te oefenen waarmee menig automobilist schrik aangejaagd wordt door vlak voor de auto een doorstart te maken.

Vrijwilliger

In 1933 wordt hij vanwege broederdienst vrijgesteld van dienstplicht. Toch heeft hij zich bij de Luchtvaartafdeling vrijwillig aangemeld als aspirant-reserveofficier-vlieger. Hij volgt zijn opleiding o.a. op de Fokker C.V. Eind 1935 slaagt hij voor zijn burgervliegbrevet en hij gaat naadloos over naar de





opleiding tot reserve-officier-vlieger bij de Luchtvaart Afdeling (LuVa) van de Koninklijke Landmacht te Soesterberg. In januari 1936 wordt hij aangesteld als korporaal en in maart bevorderd tot sergeant. Op 17 juli behaalt hij zijn militair vliegbrevet onder gelijktijdige aanstelling tot sergeant-vlieger. Op 27 oktober wordt hij bij het Wapen der Infanterie tot reserve-tweede-luitenant-vlieger benoemd en kan zijn carrière bij de KLM beginnen. Zijn vliegreuen worden door het leger beschouwd als militaire uren. In het voorjaar van 1938 keert hij nog korte tijd terug in actieve dienst om het nieuwe type vliegtuig, de Fokker C.X, te leren kennen.

Op 1 juni 1939 komt hij in het kader van de voormobilisatie bij het Wapen der Militaire Luchtvaart terug om te vliegen op de tweemotorige bommenwerper Fokker T.V. Deze vliegtuigen met vijf-koppige bemanning zijn op Schiphol gestationeerd. Tot aan de meidagen voert hij voornamelijk patrouillevluchten uit ter voorkoming van neutraliteitsschendingen van het luchtruim.

De Meidagen van 1940

Op 10 mei stijgen 8 Fokker T.V's op van Schiphol. Reserve 1^e Lt Vlieger Mulder zit samen met reserve 1^e Lt. waarnemer G.F. Verhage, sergeant aspirant re-

Jan Jacobs Mulder als bestuurder van een Fokker T.V



De Fokker T.V '865', hier nog met kenmerken van voor de mobilisatie

serve officier vlieger J.L. van As, sergeant Kapitein en boordtelegrafist G. Kroonsberg en soldaat vliegtuigmaker/luchtschutter J. Wijnstra in de 865. Terwijl ze worden beschoten stijgt het vliegtuig op. Een kogel boort zich schuin van achteren door de cockpit en mist Mulder op een haar na. De kogel schiet langs hem heen en vliegt door de vouw van zijn broek. Het vliegtuig heeft een probleem. Het landingsgestel kan niet ingetrokken worden. Bij het overhaaste vertrek is vergeten een stang te verwijderen die tot doel heeft inklappen op de grond te voorkomen. Hierdoor is de snelheid van het toch al trage vliegtuig nog veel minder en vormt de 865 een gemakkelijke prooi voor Duitse jagers. Volgens literatuur neemt een Duitse Messerschmitt Bf 109 Mulder en zijn bemanning onder vuur. De achter-geschutskoepel wordt met mitrailleur en al van de romp afgeschoten. Om onduidelijke redenen zou de Duitser de aanval afgebroken hebben. Mulder heeft echter verklaard ¹⁾ dat een bevriende T.V naast de 865 komt vliegen om aan te geven dat zijn landingsgestel nog uit is. Dat weet Mulder en hij geeft door middel van waggelen met de vleugels aan dat het bekend is. Wanneer de collega in een bocht van Mulder en de zijnen wegdraait opent de staartschutter, mogelijk verward door stress en de draaiing van het vliegtuig, plotseling het vuur op de ongelukkige 865. De achterste geschutskoepel wordt daardoor geraakt. (het is heldhafter dit te wijten aan een Duitse aanval dan aan vriendschappelijk vuur. De verklaring van Mulder is echter betrouwbaar). Als een aangeschoten vogel vliegt men met een lage snelheid door naar vliegveld de Kooy bij Den Helder om te landen. Bij het veld aangekomen blijkt de landingsbaan versperd met tussen karren gespannen staalkabels. Men besluit toch te landen. Bij de landing worden de kabels stukgetrokken en raakt de 865 zwaar beschadigd. Het vliegtuig is niet meer inzetbaar. Per auto keert de bemanning terug naar Schiphol. Na de eerste dag zijn er op 11 mei nog maar twee T.V's gebruiksgereed: de 856 en 850. Beide vliegtuigen voeren in de ochtend een missie op de Maasbrug





uit. Om 10:10 uur gestart bombarderen ze onder dekking van twee Fokker D.XXI's de Maasbrug. De aanval is geen succes, de bommen worden van 1000 meter hoogte afgeworpen en komen dicht bij de brug in het water terecht. De vliegtuigen keren door zeer laag te vliegen (huisje-boompje-beestje-vliegen) naar Schiphol terug.

De bemanning bestaande uit Verhage, Mulder, v.d. As, Rooseboom en Wijstra krijgt de 850 toegewezen. In de middag om 13:05 uur stijgt de 850, met de bemanning van Mulder, en de 856 met een bemanning onder leiding van reserve 1^e Lt. Eilders weer op om onder dekking van drie jagers een beter resultaat te boeken. Er wordt besloten om de bommen in een duikvlucht op de Maasbrug af te leveren. Dat had men nog nooit geoeffend. Men maakt geen contact met de jagers. Op 1500 meter hoogte wordt de duikvlucht ingezet. De bommen worden op 700 meter met de hand gelost. De bommen komen dicht bij de brug tot ontploffing, op de oprit en in het water, maar brengen geen schade aan de brug. Onder dekking van de bewolking proberen de vliegtuigen terug te keren. Op de terugweg naar Schiphol komen de T.V's in gevecht met 12 Messerschmitts Bf 110. Tussen Rotterdam en Boskoop worden ze achtervolgd. Zo nu en dan kunnen ze in de wolken duiken en raken de Duitsers het spoor bijster. De 850 en 856 raken elkaar kwijt en het is nu ieder voor zich. Eilders slaagt erin door heel laag te vliegen Schiphol veilig te be-

reiken. Niet ver van Boskoop klaart het op, vijf jagers duiken op de 850. Mulder probeert in een duikvlucht aan de Bf 110's te ontkomen. De 850 weert zich: de staartschutter schiet om 13:32 uur één van de Duitse aanvallers neer.

Nog eens drie jagers voegen zich bij de aanvallers. Het is geen partij voor de 850. Op diverse plekken wordt het vliegtuig geraakt. Mulder en Verhage merken dat het vliegtuig steeds moeilijker te besturen valt. Mulder geeft de bemanning opdracht het vliegtuig te verlaten. Plotseling maakt het vliegtuig een wilde beweging en is niet meer te houden. Een deel van de vleugel is eraf geschoten en een aileron breekt af. In een vrilte duikt de T.5 naar de grond. Mulder probeert het vliegtuig nog onder controle te krijgen, maar dat lukt niet. Hij gooit het noodluik boven zich open en wurmt zich naar buiten. Doordat het vliegtuig met 400 km/u naar beneden stort wordt hij achterover op de romp gedrukt. Zijn parachute blijft haken. Met alle macht draait hij zijn lichaam om los te komen van het vliegtuig. Na een laatste krachtsinspanning schiet hij los en suist tussen de richtingsroeren naar achteren. Hij beseft zich dat hij los en vrij van het vliegtuig is en trekt zijn parachute open. Op maar 100 meter boven de grond ontvouwt de parachute zich. Hij ziet het vliegtuig vlakbij brandend in een sloot neerstorten. Zelf komt hij ongedeerd op de rand van een sloot terecht en valt in het water. Nadat hij zich van zijn parachute ontdaan heeft klimt hij op de kant.

Bij de crash zijn sergeant v.d. As en L. Rozenboom direct om het leven gekomen. De boordwerktuigkundige Wijnstra is 300 meter verderop veilig geland. Wijnstra komt wadend door de sloten richting Mulder gelopen. De Duitse jagers slaan het tafereel vanuit de lucht gade en zetten de aanval in op de twee mannen op de grond. De twee zoeken dekking in het weinig aanwezige struikgewas.

De Fokker TV '850', het toestel waarmee Mulder zijn laatste vlucht, naar de Maasbruggen, maakte.





De vliegtuigen missen doel en Wijnstra en Mulder zetten het op een lopen richting de snelweg naar Alphen aan den Rijn waar zij auto's zien rijden. Tot hun stomme verbazing worden ze door de inzittenden onder vuur genomen. Het zijn Nederlandse militairen die hen voor Duitse parachutisten aanzien. Mulder vloekt hen in niet mis te verstane bewoordingen toe, het vuren stopt. Het derde nog levende bemanningslid, Verhage, is iets verderop met zijn parachute neergekomen en voegt zich bij Mulder en Wijnstra. Gedrieën stappen ze in een passerende auto en laten zich naar Schiphol brengen.

Mulder vliegt in de meidagen niet meer. Soldaat Wijnstra wordt op 13 mei met de gehele bemanning van de TV 856 na een bombardement op de Moerdijkbrug neergeschoten en komt om. De lichamen van de twee andere bemanningsleden, vd As en Rozenboom worden pas later gevonden. Van den As blijkt nog gesprongen te zijn, maar zijn parachute is niet ontplooid en vermoedelijk aan de richtingsroeren van de 850 blijven hangen. Het lichaam van Rozenboom wordt in het wrak bij een uitgepakte parachute aangetroffen. Hij is niet meer in staat geweest om te springen.

Tijdens en kort na de Tweede Wereldoorlog

Na de capitulatie wordt Mulder via de gevangenis Amstelveenseweg Amsterdam in het concentratiekamp Schoorl geplaatst. Dit naar aanleiding van de ontsnapping naar Engeland van een Fokker G.I bemand door de vliegers Vos en Leegstra. Daarvoor dient een lijst van namen en adressen van officieren van het voormalig eerst luchtvaartregiment. Hij zit ongeveer 8 weken in hechtenis. Tot mei 1945 geeft hij geen gehoor aan oproepen van de bezetter zich te melden. Hij sluit zich op 5 september 1944 aan bij een verzetsgroep in Heemstede die pas aan het eind van de oorlog actief wordt.

Na de bevrijding vertrekt Mulder naar Engeland om in Bristol een training te volgen in voorbereiding op herstel van de burgerluchtvaart in Nederland. In augustus helpt hij met het naar Nederland overvliegen van twee De Havilland Dominie vliegtuigen om de vliegverbindingen te herstellen. Tot december 1945 dient hij als eerste luitenant vlieger in de 1316 Flight en vliegt Dakota's tussen Engeland en het vasteland. Zijn commandanten zijn de majoor vliegers Parmentier en Verhoeven. In 1946 opereert hij onder NGAT (Netherlands Government Air Transport) met Skymasters op vluchten naar Nederlands Indië.



Jan Jacobs Mulder als KLM gezagvoerder

Na een mooie carrière als gezagvoerder en directielid van KLM en later Philips Telecommunicatie te Hilversum gaat hij in 1979 op 64-jarige leeftijd met pensioen. Hij geniet vervolgens van zijn kleinkinderen en zijn hobby's zeilen en tuinieren. Vanaf 1997 begint hij te tobben met zijn gezondheid en overlijdt op 9 maart 1998. Naar eigen wens wordt zijn as vanuit een vliegtuig verstrooit.

Onderscheidingen

Jan Jacobs (Johnny) Mulder ontving de volgende onderscheidingen:

Vliegerkruis (23 Augustus 1948)

Kruis voor Orde en Vrede met gesp 1948
(12 Februari 1949)

Oorlogsherinneringskruis met de gesp
"Nederland mei 1940" (11 April 1949)

Officierskruis voor Trouwe Dienst (XV '51; XX '56;
XXV '61; XXX '66)

Ridder in de Orde van Oranje Nassau (KB 21 April
1953)

Noot:

1) Verslag

Geraadpleegde bronnen:

- [1] Privé-archief Sjoerd Mulder (jongste zoon van J.J.M.)
- [2] Gerdessen F.; 1989; Verslag interview Mulder 19 augustus;
- [3] Contrails (Verenigingsblad van Crash Research in Aviation Society Holland 1940-1945); 2000 Fokker T.5 nr 850 special mei
- [4] Broekmeijer M.W.J.M.; 1945; Alarm...Starten, De oorlogsverrichtingen van ons luchtwapen in de Meidagen van 1940; Born's Uitgeversbedrijf N.V. Assen.
- [5] Gelton P.Th., artikel "Jan Jacobs Mulder (1915-1998)", Decorare nummer 21, maart 2009



'UITGEVLOGEN'



ORANGE: 'WAT IS GEWEEST, IS GEWEEST'

Voor iedereen die vanaf de autoweg afrit 22 naar Orange neemt is deze Mirage-III C een promotionele herinnering aan het 5ème Escadre de Chasse van de Franse luchtmacht dat aldaar van 1950 tot 2007 was gestationeerd

Loe M M Baltussen

Vorbij de tolpoortjes van afrit 22 op de A7/E-714 rijd je pardoes een grote rotonde op met prominent midden daarop een Mirage IIIC in take-off positie. Orange in de Franse Provence was tot 2007 de thuisbasis van het 5e Escadre de Chasse van de Armée de l'Air, de Franse luchtmacht. Het eskader genoot wereldwijd een goede naam en faam. Er bestaat zelfs nog een vriendenclub: 'Les Amis du 5ème Escadre de Chasse'. Afgaande op de Mirage bij de toegang tot de stad, zijn mijn verwachtingen al bij voorbaat hoog gespannen. Ik heb een afspraak met Monsieur Claude Tourniaire, Président van Les Amis en oprichter-directeur van het Musée de l'Aéronatique d'Orange. Het is gevestigd op het industrieterrein Joncquièrre aan de rand van de stad. Daar vinden we een collectie van voornamelijk Franse militaire vliegtuigen. Niet helemaal representatief voor het 5e Escadre, maar met de Mystères en Mirages van Marcel Dassault kun je net zo goed scoren. Of misschien toch niet?



Het museum is door de week geopend. Althans volgens de website van Les Amis. Nadat ik al twee keer voor een gesloten hek heb gestaan en zonder verdere reactie een antwoordapparaat heb ingesproken, loop ik in het centrum van Orange bij toeval een van Les Amis, de Vrienden, tegen het lijf. Hij maakt direct contact met Tourniaire en er wordt een afspraak gemaakt voor een week later. Pas als ik opnieuw drie kwartier voor een nog steeds gesloten hek heb gewacht en nog eens twee telefoontjes heb gepleegd, vindt mijn bezoek, enigszins geforceerd, alsnog plaats. Relations Publiques staan voorsnog niet in het vocabulaire van mijn Franse vrienden.



Een rijtje jachtvliegtuigen van verschillend pluimage: v.l.n.r. Hawker Hunter, Fiat G-91R, MiG-21PFM Fishbed, Dassault Super Mystère B.2, Dassault Mystère-IVA en een Sud-Ouest Vautour-III. Franse militairen schijnen nog steeds een hoofddekkel te moeten dragen. Alle vliegtuigen op dit terrein dragen altijd een cockpit cover. Helaas...

Ander verhaal

Als er begin '50-er jaren bij de aanleg van de vernieuwde Base Aérienne-115 zoals de Franse luchtmacht de vliegbasis van Orange heeft gecodeerd, nog geen eetgelegenheid is op het veld, gaan de officieren-vliegers lunchen en dineren in het nabijgelegen restaurant van de familie Tourniaire. Zoon Claude lijkt te zijn opgegroeid met de vliegbasis. Samen met enkele oudgedienden van het '5e' heeft hij in 1990 de vriendenkring opgericht. Zij hadden en hebben nog steeds grote behoefte het erfgoed van hun geliefde jachtvliegsquadron te bewaren. Een zinvol initiatief waar velen van ons, vrienden van het MLM of leden van een KLu postactieven contactgroep, zich best wel iets bij kunnen voorstellen. Maar in Frankrijk is dat een ander verhaal, zo

blijkt uit mijn gesprek met Claude Tourniaire. Daar komt de liefde slechts van één kant. Het Franse Departement van Defensie heeft niet veel op met dit soort particuliere collecties. En nog minder met het cultiveren van haar eigen erfgoed, zegt Tourniaire. 'Wat is geweest is geweest en wat niet meer nodig is, wordt verschroot'. Ik beluister het uit de mond van de museumdirecteur zelf. Het lijkt in tegenpraak met de museale activiteiten die de Franse luchtmacht zelf op de huidige heli basis Orange genereert. Niet dat er een historische static is te zien van ooit aldaar gestationeerde vliegtuigen, dat niet. Maar wel een inhoudelijke tentoonstelling over de historie van de vliegbasis die is vernoemd naar Capitaine Maurice De Seynes.

Geen steun

De bemerkingen van Claude Tourniaire staan dan ook in schrille tegenstelling met nogal wat andere vliegtuigverzamelingen verspreid in het Franse land. Wat je ziet, is wat je krijgt. En alles bij elkaar ziet de collectie van Tourniaire en de zijnen er niet florissant uit. Luchtvaartmusea in Frankrijk zien er vrijwel nergens spic en span uit. Behalve dan in het Musée de l'Air et de l'Espace op Le Bourget, het Musée Régional de l'Air op Angers-Marcé en bij de Amicale Jean-Baptiste Salis op La Ferté-Alais. Maar 't heeft toch ook wel een zekere charme, die Franse slag. Wie daardoor heen wil kijken, ziet dat enthousiasme en doorzettingsvermogen de stuwende krachten zijn achter de museumdirecteur. 'Het is aan de persoonlijke contacten van Les Amis te dan-



Directeur van het Musée de l'Aéronautique in Orange en Président en oprichter van de 'Amis de 5ème Escadre de Chasse', Claude Tourniaire, is een man van 'handen uit de mouwen en aanpakken'



ken dat we zo af en toe ergens vliegtuigen kunnen ophalen. Maar we moeten ze dan wel zelf demonteren en naar het museum in Orange vervoeren.' Op de dag van mijn bezoek worden twee 'nieuwe' vliegtuigen op het terrein bezorgd: een Dassault F.1 en een Republic RF-84F Thunderflash. Een tweede F.1 en een Sepecat Jaguar zijn onderweg. Dat is dan toch wel heel bijzonder, mag worden verondersteld. 'Dus toch nog ergens support?' vraag ik mijn gastheer. Maar hij persisteert: 'steun vanuit de overheid is er niet of nauwelijks'. Ook in Nederland vangt Tourniaire bot. Hij zou graag een Starfighter in de collectie hebben gehad. Maar dat verzoek werd afgewezen vanwege 'stralingsgevaar'. 'Waarom er in andere musea wereldwijd 104's wel mogen blijven staan?' Ik kan 't Tourniaire niet uitleggen. Maar ik zou Les Amis best wel een F-104 van de KLu hebben gegund. Zonder motor, want dat schijnt 't probleem te zijn.

Belangstelling

Zeker is dat er ruime belangstelling bestaat voor de opslag op het terrein aan de, jawel, Rue des Pays-Bas in Orange. Daarvan getuigt alleen al het twee meter hoge heras-achtige hekwerk om het museumterrein. Omdat het zo vaak is gesloten als het volgens hun eigen informatie open zou moeten zijn, vertoont het hek sporen van vliegtuigfotografen die er wat ruimte in hebben gemaakt voor hun lenzen. Meer radicale luchtvaartspotters deinzen niet terug voor meer drastischer maatregelen en verschaffen zich, zo te zien, over het hek heen toegang tot het 'vliegterrein'. Het bordje 'Attendez le chien' maakt een lachwekkende indruk. Het is dweilen met de kraan open en als organisatie met een heel beperkt ledenbestand kun je daar weinig tegen in brengen.

Technenuten nodig

De vliegtuigen die op eigen terrein staan opgelijnd, hebben allemaal onderhoud nodig. Geen enkele kist uitgezonderd. Maar van een structureel onderhoudsplan, een schematisch programma of van een projectmatige aanpak is geen sprake. Claude Tourniaire is een man van 'handen uit de mouwen en aanpakken'. Hij heeft niet echt een boodschap aan al die goed bedoelde adviezen die vanachter een bureau zijn bedacht. Wat aan zijn geluk ontbreekt zijn vrijwilligers, technenuten en anderen die enige kijk hebben op luchtvaarttechniek, organisatorisch van de hoed en de rand weten en goed raad weten op PR- en marketing gebied. 'Mensen die een vliegtuig in en uit elkaar kunnen halen en er onderhoud



Deze Dassault Super Etendard-IV.M staat pal naast een AS.321GV Super Frélon van Aérospatiale geparkeerd. De rompdoorsnede van deze Aéronavale carrierkist is net zo breed als de kerosinetank van deze grootste Franse helicopter

aan kunnen plegen. Deskundigheid, dat is waar het hier om gaat'. Uiteindelijk is het de ambitie van het museum-in-wording om alle vliegtuigen weer in een luchtwaardige staat terug te brengen. Materieel en onderdelen zijn er zat. Maar hoe ze in of aan een vliegtuig moeten passen, is helemaal de vraag. Buiten wacht ook een F-8P Crusader met opgeklapte vleugels op enige maintenance. Onlangs nog heeft de wereldwijde Crusader organisatie aangeboden daarbij te ondersteunen. En zelfs mensen daarvoor over te vliegen vanuit de V.S. Wie Tourniaire tot nu toe goed heeft geholpen, is een lokale technische school waar leerlingen worden vrijgemaakt voor een stage in de onderhoudsloods op het museumterrein. Maar er moet nog veel meer gebeuren. Promotie en marketing zouden de Vriendenkring, Les Amis en hun museum op een hoger plan kunnen brengen. Maar ook die kennis en kunde ontbreken structureel.





Zorg om instandhouding

Op zichzelf is de collectie in Orange gericht op het 5e Escadre de Chasse. Maar er staat veel meer dan dat. Wat Marcel Dassault betreft, is het beslist een interessante verzameling. In elk geval alleszins de moeite waard om voor de toekomst te behouden. Maar dan zal het museum zelf zich toegankelijker moeten opstellen en afdoende maatregelen moeten nemen om het onderhoud van de tentoongestelde vliegtuigen te garanderen. Dat is nu niet het geval. Het is een museum dat eigenlijk (nog) geen museum mag zijn. Gebrek aan support, gebrek aan geld. Een vriendenclub ter grootte van 15 vliegers en mechanics. Allemaal, op Claude Tourniaire na, oudgedienden van het 5e Escadre en allemaal enthousiast. Maar daar houdt het dan ook mee op. Tourniaire is vastbesloten het museum over een paar jaar te



Ze zou er krijgshaftig bij moeten staan, deze Dassault Mirage 2000B, maar dat doet ze niet. Een spotter ontdekt tussen de Super Frélon en de Mirage nog een opgeklapte vleugel van een Bréguet Alizé

openen. 'Ik zal er alles voor doen om dat gedaan te krijgen. Stel je eens voor wat er nog allemaal moet gebeuren voor je het museum echt kunt 'openen'? Als alle kisten compleet en toonbaar zijn?' Over 10 jaar? vraag ik Tourniaire. 'Dan begint het onderhoud weer van vooraf aan'. Als het ambitie niveau zou worden teruggebracht naar de realiteit van alledag, zou de kans van slagen om de vliegtuigen straks in een museaal goede conditie te presenteren, aanzienlijk groter zijn. Er zijn goede contacten met het luchtvaartmuseum op Le Bourget. Dat hebben alle Franse vliegtuigcollectieërs wel. Nu nog de samenwerking en ondersteuning van de Armée

de l'Air zelf. Claude Tourniaire maakt zich dan ook grote zorgen over de instandhouding van wat hij en de zijnen in de afgelopen 22 jaar bijeen hebben verzameld. Die collectie is onmiskenbaar de grootste verdienste van de vrienden. Want als er één club is die weet hoe moeilijk het is om een museum van de grond te krijgen dan zijn het wel de Vrienden in Orange. Die zijn het 5e Escadre de Chasse altijd trouw gebleven.



De Sud-Ouest SO-4050 Vautour-IIN is een nachtjager die, uitgerust met radar, onder alle weersomstandigheden kon worden ingezet om vijandelijke vliegtuigen te onderscheppen. Van de Vautour zijn in totaal 140 vliegtuigen in drie versies gebouwd. Het type is 15 jaar in dienst geweest bij de Franse luchtmacht en werd vervangen door de Mirage F1. Ook de Israëlische luchtmacht heeft met 18 Vautours gevlogen. Opvallend kenmerk van dit vliegtuig is het tandem landingsgestel onder de romp

Bereikbaarheid en toegankelijkheid.

Het museum ligt in het industriegebied Jonquière ten zuidoosten van Orange. Op de A7/E714 de Autoroute du Soleil verlaten bij afrit 22; op de eerstvolgende rotonde met Mirage-III: 4e afslag nemen naar de N7 Route d'Avignon; bij de volgende rotonde de 1e afslag nemen (Rue d'Allemagne); volgende rotonde: 4e afslag (Avenue de l'Europe); volgende rotonde: 2e afslag (Rue de Belgique), einde van de straat T-kruising, links aanhouden en na 100m rechts meedraaien: Rue de Pays Bas; op de volgende en laatste rotonde: 3e afslag nemen, direct links ligt de ingang van het museumterrein.



MUSÉE DE L'AÉRONAUTIQUE 5ÈME ESCADRE DE CHASSE

OVERZICHT LUCHTVAART COLLECTIE 1)

Fabrikant	Versie	Reg /	Constr.Nr. Werknr.	Serial	Opmerkingen
Geëxposeerd:					
Aérospatiale	AS.321 GV Super Frélon		186		ALA
Aérospatiale	AS.321 GV Super Frélon		188		ALA
Bréguet	Br.1050M Alizé	55	55		AN, 6 Flotille
Dassault	Etendard IV.PM	153	153		AN, 16 Flotille
Dassault	Super Etendard IV.M	37	37		AN, 11 Flotille
Dassault	Mirage IIIB	'1946'	231		ALA
Dassault	Mirage IIIB.RV	DK / FR	241		ALA
Dassault	Mirage IIIC	13-FF	222		ALA
Dassault	Mirage IIIE	3-XL	495		ALA
Dassault	Mirage IIIE		508		ALA
Dassault	Mirage IIIE	13-QU	526		ALA
Dassault	Mirage IIIRD	33-TL	363		ALA
Dassault	Mirage V.BA	BA-43	43		BL
Dassault	Mirage 2000B	5-OS	520		ALA, ex 2-FW, EC.02.002
Dassault	Mirage 2000-5	GW-A	39		ALA, ex 2-EE, CEAM
Dassault	Mirage F.1C	33-FN	238		ALA, ex 30-QN, EC.02.030
Dassault	Mirage F.1C	33-FU	103		ALA, EC.03.003
Dassault	Mystère IV.A	5-NT	28		ALA
Dassault	Super Mystère B.2	5-OF	53		ALA
De Havilland	DH-100 Vampire FB.Mk.6	J-1183	692		Ac.A.6112a, Ac.A.6256a SFG
De Havilland	DH-115 Vampire T.55	U-1227	987		SFG
Fiat	G-91R/1	2-23	M.M.6283	N.C.170	AMI
Hawker	P.1057 Hunter F.Mk.58	J-4063	41H/697430		SFG
Max Holste	MH.1521M Broussard	5-44CA			ALAT
Mikoyan-Gurevich	MiG-21 Fishbed	4406			VSAČR
Mikoyan-Gurevich	MiG-21PFM-13 Fishbed	0906	960609		VSAČR
Morane-Saulnier	MS.760 Paris	316-DM	91		ALA
Potez-Air / Fouga	CM.170 Magister	5-MD	409		ALA
Republic	RF-84F-46-RE Thunderflash	33-CK		53-7571	ALA
Sepecat	Jaguar-A	7-HP	PA149		ALA EC.01.007
Sud-Ouest	SO-4050 Vautour IIN	30-FM	358		ALA, ex F-ZADB
Vought	F-8P Crusader	8	8		AN
Niet geëxposeerd:					
Dassault	MD.452C Mystère IIC	10-LF	52		ALA
Dassault	Super Mystère B.2		73		ALA
Potez-Air / Fouga	CM.175 Zéphyr	12	12		AN
Sud-Aviation 2)	SE-3160 Alouette-III	A-267	1267		KLu/GPLV

Afkortingen:

ALA	Armée de l'Air (Franse luchtmacht)
ALAT	Aviation Légère de l'Armée de Terre (Franse Legerluchtmacht)
AMI	Aviazione Militare Italiano (Italiaanse Luchtmacht)
AN	Aéronavale (Franse Marinevluchtvaart)
BL	Belgische Luchtmacht
CEAM	Centre d'Expérimentation Aériennes Militaires
EC	Escadre de Chasse (jachtsquadron)
GPLV	Groep Lichte Vliegtuigen
KLu	Koninklijke Luchtmacht
SFG	Schweizerische Flugwaffe
VSAČR	Vzdušné síly armády České Republiky (Tsjechische Luchtmacht)

Noten

1. Waarneming daten van 13 en 25 juni 2012. Het overzicht betreft uitsluitend vliegtuigen en helicopters. De tussen 'apostrofs' geplaatste aanduidingen zijn niet origineel.
2. Licentiebouw Lichtwerk, Hoogeveen.



Deutsches Museum Fokker D.VII

Reactie op 'Oorlogsbuit in
Duits Museum' (Spinner 47)

In een @-mail antwoordt de conservator van de luchtvaartsectie van het Deutsches Museum in februari 2011 op een vraag van dhr. W. Snieder, Vriend van het MLM, dat 'D-20' het juiste registratienummer is van de voormalige Nederlandse D.VII van de Marineluchtvaartdienst, die in 1948 in handen is gekomen van het Deutsches Museum in München. De heer Snieder laat conservator Hans Holzer begin dit jaar weten dat er in Nederland best wel enige twijfel bestaat over de juistheid van dat nummer. Volgens de conservator zijn er door het restauratieteam foto's die definitief uitsluitel geven over de identiteit van de kist. Er wordt verwezen naar de foto's van de D.VII restauratie bij het informatiepaneel in de dependance van het Deutsches Museum in Oberschleißheim. Ook Christian Emrich verwijst in het luchtvaartblad Flugzeug (dec 1988) naar die foto's. Maar die zijn niet duidelijker dan de foto die bij het artikel in Spinner 47 is geplaatst. En dat is alles wat er is, schijft conservator Hans Holzer aan W. Snieder die wat deze D.VII betreft af gaat op wat de conservator zegt. Maar anders dan wat Holzer beweert, is er bij het Deutsches Museum geen enkele foto waarmee onomstotelijk de registratie van deze D.VII kan worden vastgesteld. Alle broninformatie evaluerend, is er slechts die ene



De Fokker D.VII 'D-28' van de MLD op een spoorwagon op transport naar Duitsland. De foto is afkomstig van internet en voorzien van een "watermerk", dat gedeeltelijk is weggepoetst. Het is niet de bedoeling dit soort foto's te plaatsen, maar gezien de historische relevantie maak ik hiervoor een uitzondering. (hgb)

foto van de romp tijdens de restauratie waarop delen van de registratie te zien zijn (Spinner 47). De taille van het cijfer 8 is op de helft van de hoogte van het cijfer is links duidelijk te zien. Rechts ook wel, maar minder. Wat m.i. de doorslag geeft bij de vaststelling van de registratie, is dat de D-28 kort voor afvoer is gefotografeerd op een open treinwagon. Het ligt voor de hand dat deze foto niet is gemaakt bij het treintransport van mei 1918. Als er geen beter bewijs kan worden overlegd, moet ervan worden uitgegaan dat het in Oberschleißheim daadwerkelijk om de D-28 van de MLD gaat. Overigens is W. Snieder net als veel andere luchtvaartvrienden van mening dat deze Fokker terug moet naar Nederland. Dat schrijft ook Gerard Casius: 'zelfs al hebben we die 'Duitse' D.VII niet nodig, je moet altijd je claim vastleggen.' - 'Desnoods ruilen met de D.VII van het MLM', aldus Snieder. (LB)

NIEUWE AANBIEDINGEN vanuit de museumwinkel:

Boeken:

<i>Een eeuw Fokker</i>	van € 17,50	voor € 10,00
<i>Migs op de vlucht</i>	van € 29,50	voor € 15,00
<i>Tolvlucht</i>	van € 29,50	voor € 15,00
<i>Onze vliegers (mei 1940)</i>	van € 14,95	voor € 8,00
<i>Operaties in de Oost</i>	van € 39,50	voor € 27,50
<i>Dutch naval force against Japan</i>	van € 40,00	voor € 25,00
<i>Mayday Mayday</i>	van € 31,50	voor € 22,00
<i>Marchetti</i>	van € 26,00	voor € 18,00
<i>Verjaardagskalender</i>		
<i>Nederlandse Militaire Luchtvaart</i>	van € 12,80	voor € 8,00

Bij bezoek aan de winkel krijgt u – op vertoef van de pas – een korting van 30 % op modellen en luxe cadeau-artikelen.

Prijzen incl. btw en verzendkosten.

Bedrag van de aankoop over maken op rekeningnummer rabobank 3022.12.248 t.n.v. Stichting Vrienden MLM, o.v.v. titel en naam/adresgegevens. Indien te weinig ruimte hiervoor deze gegevens mailen aan de winkelbeheerder op h.p.m.vantoren@hotmail.com

Na ontvangst van de overschrijving zal tot verzending worden overgegaan.

Levering op volgorde van binnenkomst. OP = OP.



RECENT VERSCHENEN

Fokker G-1

Frits Gerdessen, Karel Kalkman,
Cor Oostveen, Willem Vredeling,
Fokker G-1 jachtkruiser - deel 2.
Uitgegeven door Lanasta, Emmen.
ISBN 978-90-8616-121-8.

Het boek heeft 256 stevige pagina's in een hard-cover, waarbij een schilderij van de Fokker G-1 '322' en '303' van de hand van Bert Olsder de voorkant siert. Zo'n 500 foto's en tekeningen, waarvan verschillende zijaanzichten in kleur maken het boek tot een aantrekkelijk geheel. Het boek is - samen met deel 1 - hét standaard werk over de Fokker G-1.



Zoals van de Stichting G-1 gewend, wordt uiterst nauwkeurig een reconstructie gemaakt van waar welk toestel op welk tijdstip was.

In hoofdstuk 4 'Capitulatie' wordt een overzicht gegeven van de status en de locatie waar de overblijvende G-1 zich bevonden en wat met de restanten is gebeurd. Ook dit hoofdstuk wordt uitgebreid geïllustreerd met vaak onbekende foto's, veelal uit Duitse bron.

Deel 2 behandelt de operationele kant van de Fokker G-1, maar het boek begint met een overzicht van Franse, Duitse, Engelse en Amerikaanse vliegtuigen, die min of meer aan dezelfde specificaties voldeden als de G-1, en een overzicht van de testvluchten gedaan door het Nationaal Luchtvaart Laboratorium. Direct hierna wordt verslag gedaan - uit Duitse bron - van een schijngevecht tussen de Messerschmitt Bf 110 en de G-1 Wasp. Uiteraard is duidelijk dat de Duitse kist 'wint'. Overigens was dit onderdeel beter op z'n plaats geweest in hoofdstuk 5 'De G-1 bij de Luftwaffe'.

In hoofdstuk 2 'De ML en de mobilisatie', wordt de ontwikkeling van de LVA/ML gegeven en de organisatie daaromheen. De perikelen met het LVB worden besproken en het steeds dreigender wordende buitenland. De verschillende vliegvelden komt aan bod en de opbouw van de Vliegafdelingen en hun uitrusting. De mobilisatie en de oorlogspatrouilles worden besproken en de daarmee samenhangende confrontatie met allerlei buitenlandse vliegtuigen.

Op 10 mei 1940 is het dan 'Oorlog' en dat is ook de benaming van hoofdstuk 3. Uitgebreid komen de Duitse aanvallen aan de orde en de Nederlandse tegenacties. Deze onderwerpen worden per vliegveld beschreven, resp. Waalhaven, Bergen, Schiphol en Texel. De tekst wordt uitgebreid omkleed met interessant foto-materiaal, en daar waar geen foto's van zijn, met impressie-tekeningen van Jan Broos, die hierbij mijn complimenten krijgt voor zijn bijzondere tekenwerk!

Hoofdstuk 5 'De G-1 bij de Luftwaffe' behandelt het gebruik van de G-1 Mercury en de G-1 Wasp in dienst van de Luftwaffe. Gezien de schatting dan zo'n 35 G-1's de strijd min of meer hadden overleefd en onder aftrek van een aantal kisten als onderdelenleverancier, heeft een - in mijn ogen - groot aantal G-1's bij de vijand gevlogen. Ook hiervan zijn veel foto's afgedrukt, veelal uit het archief van Jan van den Heuvel, die vele foto's uit Duitse handen heeft weten los te krijgen.

Hoofdstuk 6 'Een Duitse G-1 Wasp ontsnapt' beschrijft de situatie op Schiphol en het invliegen van bij Fokker gereed gekomen toestellen. Hierbij deed zich de mogelijkheid voor, dat Leegstra en Vos met de oorspronkelijke '362' naar Engeland konden ontsnappen. De korte geschiedenis van deze nu RAF G-1 wordt hier gegeven

In de laatste hoofdstukken wordt de levensloop van alle G-1's geven, een overzicht van wat er nog over is en de kleur, camouflage en kentekens van de G-1's.

Beide boeken over de G-1 behoren in de boekenkast van ieder geïnteresseerde in de luchtvaart c.q. in de geschiedenis van Nederland in de Tweede wereldoorlog aanwezig zijn. Iets beters over dit onderwerp zal er niet verschijnen.

Fokker G-1 jachtkruiser - deel 2 kost Eur 37,95 exclusief verzendkosten en is o.a. verkrijgbaar bij de museumshop "De Brik".

Hans Berfelo



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



