



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het Militaire
Luchtvaart Museum

Nr. 49 - juli 2013

100 jaar
militaire luchtvaart

La Ferté Alais



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het
Militaire Luchtvaart Museum

Nr 49 - juli 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 Curtiss Hawk I
gereed en bijna in Nederland.
Inzet: waar het allemaal mee
begon, de Brik van Van Meel.

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
100 jaar militaire luchtvaart	5
Status van het Fokker C.X project	18
Amicale Jean-Baptiste Salis, La Ferté Alais	22
Reactie op de Fokker D.VII Deutsches Mueum	28
Recent verschenen	29





NOTITIES

uit het museum



Werken aan de toekomst

Sluiting MLM

Op 1 juli, de dag dat de militaire luchtvaart in ons land 100 jaar bestond, werd op het Kamp van Zeist het MLM officieel gesloten. Het werd een dag die zich kenmerkte door dubbele gevoelens: gevoelens van droefenis om het verdwijnen van ons museum, maar ook van voldoening over de wijze waarop het museum heeft kunnen functioneren en het perspectief dat er is voor de collectie straks in de nieuwe setting, in het Nationaal Militair Museum.



Para's daalden met de MLM-vlag vanaf de Vreeburghal naar beneden

Dankzij de medewerking van de Kapel van de Koninklijke Luchtmacht, Pandemomia Science Theater, een groep para's die op de Vreeburghal landde en de Stichting KLu Historische Vlucht werd het een zeer bijzondere bijeenkomst. Een van de para's daalde met de MLM-vlag vanaf de Vreeburghal naar beneden en overhandigde deze aan de Directeur

MLM, die de vlag vervolgens, in lijn met de tradities bij het opheffen van een onderdeel, terug gaf aan de Commandant Luchtstrijdkrachten, Luitenant-Generaal Alexander Schnitger. Die richtte zich vervolgens tot de aanwezigen.



De Directeur MLM overhandigt de vlag vervolgens, in lijn met de tradities, aan de Commandant Luchtstrijdkrachten, Luitenant-Generaal Alexander Schnitger

In zijn toespraak memoreerde Luitenant-Generaal Schnitger dat het MLM door de jaren heen niet alleen zijn primaire museale rol uitstekend heeft vervuld, maar ook van grote betekenis is geweest voor de luchtmacht als platform voor een breed scala aan krijgsmachtdeel gebonden activiteiten. Hij noemde de jaarlijkse nieuwjaarsrecepties en bijeenkomsten voor werving van nieuw personeel, maar ook de Iftar-viering die in 2012 in het MLM plaats vond. Hij sprak de hoop en de verwachting uit dat het Nationaal Militair Museum straks, op de bakermat, deze rol voor de luchtmacht met hetzelfde enthousiasme zal kunnen vervullen. Aan het slot





van zijn toespraak dankte hij de medewerkers van het museum voor hun niet aflatende inzet en droeg de collectie over aan de Plaatsvervangend Commandant der Strijdkrachten Luitenant-Generaal Hans Wehren. Symbool voor de collectie stond de laatste aanwinst, het ensemble Wittert van Hoogland, dat de voorzitter van de Stichting Vrienden Commodore b.d. Freek Groen eerder tijdens de bijeenkomst aan het MLM had aangeboden.



De voorzitter van de Stichting Vrienden Commodore b.d. Freek Groen overhandigt het ensemble Wittert van Hoogland aan de directeur MLM

Luitenant-Generaal Wehren, beleidsverantwoordelijke voor het dossier herinrichting museaal bestel, stipte in zijn toespraak aan dat de sluiting van het MLM natuurlijk bij velen dubbele gevoelens oproept. Hij wees er echter tegelijkertijd ook op dat die sluiting, op deze eerste juli, ook weer een belangrijke mijlpaal op weg is naar de opening van het Nationaal Militair Museum aan het begin van het najaar van 2014. Hij onderstreepte de wens en de verwachting, dat het nieuwe museum straks, behalve een trekpleister voor het grote publiek, ook weer een platform voor de krijgsmacht en de krijgsmachtonderdelen zelf zal zijn. Een plaats die ons samenbrengt en samenbindt.

Hoogste punt Nationaal Militair Museum bereikt

Op 2 juli werd na ruim vijf maanden bouwen het hoogste punt bereikt van het nieuwe Nationaal Militair Museum in Soesterberg. Een mijlpaal voor Heijmans, maar ook voor de opdrachtgever, het Ministerie van Defensie. Bij het bereiken van het hoogste punt werd de Nederlandse vlag gehesen en verzorgde de opdrachtgever, zoals de tradities dat willen in de bouwwereld, het pannembier.



Het hoogste punt Nationaal Militair Museum bereikt

Voorbereidingen voor het nieuwe museum

Het bouwen en inrichten van een nieuw museum is geen sinecure. Op tal van plaatsen in het land worden op dit moment voorbereidingen getroffen voor de vaste expositie, zoals die straks in het nieuwe museum te zien zal zijn. Hoogspanning is er niet alleen in Soesterberg, maar bijvoorbeeld ook in Bergelijk, bij de firma Bruns, die een groot aantal (decor) stukken voor het nieuwe museum in productie heeft. En het bedrijf Impulz uit Eindhoven maakt, in opdracht van Bruns, onder andere de diorama's en twee levensechte paardfiguren voor in de expositie.

De juiste objecten moeten op het juiste moment op de juiste plaats worden gemanoeuvreerd. Dat komt vooral nauw wanneer het ook nog eens, zoals in ons geval, heel grote objecten betreft als vliegtuigen en helikopters. Dat vergt een strak tijdschema. Meteen na de sluiting van de museumhallen, begin



Het pas maken van paardenharnassen





mei, respectievelijk 1 juli, is een begin gemaakt met het leeghalen van de vitrines en het ontmantelen van de vliegtuigen en helikopters. Tevens zijn de technische voorbereidingen op gang gekomen die nodig zijn om de vliegtuigen, voor zover van toepassing, te kunnen ophangen in het nieuwe museum. Ook dat dossier vergt uiterste precisie en veel technisch inzicht.

Ook aan de vliegtuigen die niet worden opgehangen is veel werk te verrichten. Zo zal een aantal toestellen nog voor de plaatsing in het of bij het nieuwe museum van een nieuwe verflaag moeten worden voorzien.

In het kantoor van het MLM wordt druk gewerkt aan de teksten voor het nieuwe museum. De uitdaging is daarbij korte, maar inhoudelijk correcte teksten te maken die in hun bondigheid een groot publiek aanspreken. Alle teksten gaan ook nog eens door de molen bij een klankbordgroep met externe lezers. Veel aandacht vergt op dit moment ook het publieksaanbod in het nieuwe museum. Van de zijde van het MLM wordt daarbij vooral ook ingezet op het continueren van de sterke punten in het aanbod van het MLM in de afgelopen jaren, zoals onder meer museumtheater en grote evenementen als de Nationale Modelbouw Manifestatie. Bij de F-16 in de Middelenhal van het Nationaal Militair Museum is ruimte voorzien voor theateervoorstellingen, zoals bijvoorbeeld Vlucht van de Eeuw. Een succesnummer waarvan de afgelopen tien jaar duizenden bezoekers in het MLM hebben kunnen genieten.

Voor een goed lopend museum is ook een doordachte marketing, die bouwt op scherpe keuzes, van groot belang. Een werkgroep is bezig daarvoor de basis te leggen. En tenslotte is een begin gemaakt met de voorbereidingen voor de inrichting van de bedrijfsvoering van het nieuwe museum.



Collectie

Bezittingen Stichting Vrienden

De Stichting Vrienden van het MLM is eigenaar van een aantal objecten dat berust in de MLM-collectie. Na rijp beraad is besloten dat deze objecten door de Stichting Vrienden in bruikleen worden gegeven aan de Staat der Nederlanden, die ze vervolgens in

beheer geeft aan de Stichting Defensiemusea, lees het Nationaal Militair Museum. Hiertoe zal een bruikleenovereenkomst worden opgesteld.

Aanwinsten

Bij de sluiting van het museum ontving het MLM uit handen van de Voorzitter van de Stichting Vrienden Commodore b.d. Freek Groen een ensemble van objecten van wijlen Jonkheer Kolonel Wittert van Hoogland, een van de meest prominente vliegers van de Luchtvaartafdeeling in de vooroorlogse jaren. Deze voorwerpen sluiten uitstekend aan bij het collectiebeleid van het toekomstige museum, waarin het verzamelen van ensembles van personen een van de speerpunten zal zijn.



Een fraai schilderij van de hand van Lam van 't Hof in relatie tot de inzet van de Koninklijke Luchtmacht in voormalig Nederlands Nieuw-Guinea werd aangeboden door Generaal-Majoor b.d. Frans-Peter Schulte

Ook werd de collectie van het MLM op de valreep nog verrijkt met een fraai schilderij van de hand van Lam van 't Hof in relatie tot de inzet van de Koninklijke Luchtmacht in voormalig Nederlands Nieuw-Guinea. Het werd tijdens de sluitingsceremonie op 1 juli aangeboden door Generaal-Majoor b.d. Frans-Peter Schulte, voorzitter van de Stichting MILU.



Terugblik

Boekpresentaties

Op de valreep werden in mei en juni in het MLM nog twee boeken ten doop gehouden. Dat gebeurde in de vertrouwde ambiance van de Generaal Snijdershal. Op 27 mei presenteerde Jacques Bartels, onder de vleugel van de B-25, zijn publicatie Geen





Luitenant-generaal Alexander Schnitger en KNMI-hoofddirecteur Frits Brouwer nemen het boek 'Geen laag te hoog' van Jacques Bartels in ontvangst. Foto: Ministerie van Defensie

Laag te Hoog. J.A.C. Bartels - Geen laag te hoog. De eerste uitzending van de Nederlandse luchtmacht naar IJsland in het kader van het Tweede Internationale Pooljaar 1932-1933. In dit boek beschrijft hij de hoogtevvluchten die een klein LVA-detachement aan het begin van de jaren '30 onder zeer moeilijke omstandigheden boven IJsland uitvoerde om meteorologische gegevens te verzamelen. Jacques Bartels reikte de eerste exemplaren uit aan de Commandant Luchtstrijdkrachten Luitenant-Generaal Alexander Schnitger en aan de Hoofddirecteur van het KNMI Dr.Ir. Frits Brouwer, die beiden tijdens de bijeenkomst ook nog een nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het Commando Luchtstrijdkrachten en het KNMI tekenden. Twee weken later, op 10 juni, lanceerde Wim Nijenhuis, eveneens onder de vleugel van de B-25, zijn boek B-25 Factory Times. An Illustrated History of the North American Aviation Plants at Inglewood and Kansas City and the B-25 Assembly Lines. In dit boek gaat Wim gedetailleerd in op de productie van de B-25 Mitchell. Hij besteedt daarbij ook veel aandacht aan de inzet van het thuisfront in de



Het eerste exemplaar van het boek B-25 Factory Times. An Illustrated History of the North American Aviation Plants at Inglewood and Kansas City and the B-25 Assembly Lines wordt door de auteur Wim Nijenhuis aangeboden aan de directeur van het MLM Foto: Gerben Tornij

Verenigde Staten dat tijdens de Tweede Wereldoorlog zo belangrijk is geweest voor de productie van militair materieel voor de geallieerde strijdkrachten in Europa. B-25 Factory Times bevat veel uniek illustratiemateriaal en is mede ook daardoor een heel bijzondere uitgave geworden.

Beide uitgaven zijn via de boekhandel verkrijgbaar.

100 jaar militaire luchtvaart

Op 30 juni stonden Vliegendorp Soesterberg en het MLM stil bij 100 jaar militaire luchtvaart en 45 jaar Militaire Luchtvaart Museum. Dat gebeurde o.a. met een braderie in de Rademakerstraat in Soesterberg, een voetbalwedstrijd tussen een team uit Soesterberg en een team bestaande uit medewerkers van de Koninklijke Luchtmacht en een speciaal muziekprogramma op het terrein van het MLM. Muziekgezelschappen uit de regio verzorgden een gevarieerd muzikaal aanbod dat bij het talrijk opgekomen publiek veel waardering oogstte. Djembé-groep Soesterberg en omstreken Tuta Tuta Ngoma zorgde voor een daverend slotakkoord, op de laatste dag dat het Militaire Luchtvaart Museum voor bezoekers geopend was. Geen MLM meer: dat is toch even wennen!



Tijdens de viering van '100 jaar militaire luchtvaart' werd op de Tammer-rotonde in Soesterberg een roestvrijstalen model van 'De Brik' onthuld Foto: Ministerie van Defensie



Agenda

Opening Nationaal Militair Museum: rond 1 oktober 2014.

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



100 JAAR MILITAIRE LUCHTVAART

EEN GECOMPRIMEERD OVERZICHT VAN HOOGTE EN
DIEPTEPUNTEN VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART IN NEDERLAND

deel 1: van 'In den beginne' tot en met de mei-dagen van 1940

Hans Berfelo

Voor dat de militaire luchtvaart in 1913 formeel begon, is er al enige ervaring opgedaan met het zich boven de aarde bewegen.

In 1886 wordt bij het Korps Genietroepen Nederlands eerste ballon aangeschaft, de "Kijkuit", het jaar daarop gevolgd door een tweede - kleiner - exemplaar. Nadat zich in 1904 een genie-officier zich in het buitenland heeft bekwaamd tot balloncommandant worden twee nieuwe observatieballonnen aangeschaft terwijl de twee eerdere worden weggedaan. In de daarop volgende jaren wordt vooral op civiel gebied het ballonvliegen gepropageerd door oprichting van de Nederlandse Vereniging tot Bevordering van de Luchtscheepvaart. Voorzitter wordt de kolonel van de Generale Staf C.J. Snijders.

Er worden door de vereniging een drietal ballonnen gekocht, de Amsterdam, Rotterdam en de Utrecht. In 1909 vinden de eerste vliegdemonstraties plaats, met toestellen zwaarder dan lucht. De Belgische graaf Charles de Lambert verzorgt op 27 juni de eerste vlucht bij Etten-Leur, waarna in juli en augustus de Fransman Eugène Lefebvre vliegt bij Den Haag.

De ontwikkelingen in de luchtvaart werkte zo aantrekkelijk, dat diverse Nederlanders voor de vliegeropleiding naar Frankrijk togen, waar in december 1909 door de Fédération Aéronautique Internationale het FAI-vliegeniersdiploma wordt ingesteld.

Zo zijn er begin 1910 al drie gebrevetteerde Nederlandse vliegeniers, n.l. Freddy van Riemsdijk, Clement van Maasdijk en Gijs Küller, al spoedig gevolgd door Henri Wijnmalen, Frits Koolhoven en Anthonie Fokker (in 1911 in Duitsland opgeleid). In 1910 echter is Jan Hilgers (toen nog zonder brevet), de eerste Nederlander die een vlucht boven Nederland maakt. Dit gebeurt op 29 juli op het Verweij en Lugard vliegerterrein bij Ede, één dag voordat



Generaal C.J. Snijder, Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht 1914 - 1918, was de grondlegger van de Nederlandse militaire en burgerluchtvaart

Clement van Maasdijk de eerste vlucht bij Heerenveen heeft gepland.

In 1911 krijgen vier infanterie-officieren toestemming van de Minister van Oorlog, H. Colijn, om met behoud van bezoldiging een vliegopleiding te volgen in het buitenland. De luitenant W.C.J. Versteegh gaat lessen in Wiener-Neustadt in Oostenrijk, terwijl de luitenant F.A. van Heijst in Nederland lest. In september van dat jaar vinden de grote legerma-





noeuvres bij De Pettelaer in de buurt van Den Bosch plaats. Voor het eerst wordt gebruik gemaakt van vliegtuigen met burger-vliegeniers, die provisorisch worden opgenomen in het 'Militair Vliegerkorps'. Dit zijn de luitenant Ter Poorten, reserve-luitenant Labouchère, vdg Bakker, reserve-vdg Van Meel en Lütke.

In november behaald Versteegh zijn FAI-brevet in Oostenrijk en Van Heijst in december op Molenheide bij Gilze-Rijen.



Kapitein der Genie H. Wallaard Sacré is de eerste commandant van de LVA

Op 28 maart 1913 koopt de Staat der Nederlanden, vooruitlopend op de oprichting van een militaire luchtvaartafdeling het vliegerterrein bij Soesterberg, dat oorspronkelijk gebruikt werd door de inmiddels failliete N.V. Maatschappij voor Luchtvaart van Verweij en Lugard.

Op 16 april tekent H.M. de Koningin het Koninklijk

Besluit nr. 29, waarbij met ingang van 1 juli 1913 de Luchtvaart Afdeling (LVA) wordt opgericht.

Commandant van de LVA wordt kapitein der Genie H. Wallaard Sacré. De organisatie start uiterst bescheiden met een van Marinus van Meel gehuurd toestel, 'de Brik' en drie officieren-vliegers, de luitnants Versteegh, Van Heijst en Coblijn, later aangevuld met luitenant Roeper Bosch.

Verder een sergeant-majoor-administrateur, twee burger-werktuigkundigen en één Spijker-automobil. In september van dat jaar wordt voor het eerst door de LVA deelgenomen aan legermanoeuvres in de Achterhoek.



Het eerste toestel van de LVA; de gehuurde 'Brik' van Van Meel, met in de 'cockpit' luitenant F.A. van Heijst

In oktober breidt het materieelbestand fiks uit: een drietal in Frankrijk gekochte Farman HF 20 toestellen arriveren op Soesterberg en krijgen de registratie LA-2, LA-3 en LA-4. De LA-1 is 'de Brik' van Van Meel. Het FAI-brevet is intussen uitgebreid met het militair brevet, dat onder andere overland- en hoogtevlichten voorschrijft. De luitnants Van Heijst en Versteegh behalen als eerste het militair brevet.

Op 13 juni 1914 levert Van Meel een verbeterde Brik aan de LVA. Dit toestel krijgt de registratie LA-5 en wordt 'de groote Brik' genoemd.

In Frankrijk worden zes nieuwe Farmans van het type HF 22 besteld. Gezien de oorlogsdreiging worden er slechts vier afgeleverd. De Farmans krijgen de registratie LA-6, LA-7 en LA 8. De vierde wordt direct doorgeleverd aan de marine en krijgt daar de registratie M-1. Deze zal in 1915 terug komen bij de LVA en dan de registratie LA-9 krijgen.

Op 1 augustus breekt de Eerste Wereldoorlog uit. De sterkte van de LVA bedraagt op dat moment 10 officieren en 31 onderofficieren, korporaals en manschappen, 8 vliegtuigen en 1 auto.





Op 5 augustus worden de vliegtuigen van nationaliteitskenmerken voorzien: een oranje bol op de boven- en onderzijde van de vleugels, later ook op beide zijden van de romp.

Bij Gilze-Rijen, Venlo en Vlissingen wordt grond gekocht voor de aanleg van vliegparken.



Eén van de eerste drie Farman HF-20's met luitenant W.C.J. Versteegh aan het roer

In 1915 wordt het vliegerterrein bij Arnhem in gebruik genomen. Ter uitbreiding van het vliegtuigenbestand wordt bij Fokker in Schwerin, Duitsland een tiental Fokker D.III vliegtuigen met bijbehorende Mercedesmotoren gekocht. De vliegtuigen worden in 1917 op Soesterberg afgeleverd.

Op 1 december landt bij Aardenburg in Zeeuws Vlaanderen een Duitse Albatros B.III met aan boord een onbeschadigde telegraafinstallatie. De LVA experimenteert er ijverig mee, hetgeen leidt tot de oprichting van een eigen Radiodienst.

In Frankrijk zijn inmiddels een aantal vliegtuigen besteld: 5 Nieuport Ni.21 C.1, 5 Nieuport Ni.23 C.1 en 5 Caudron G.IV toestellen. De toestellen arriveren na de nodige omzwervingen in juli 1918 op Soesterberg. Inmiddels niet meer modern te noemen, krijgen deze toestellen de registraties N215 t/m N219, N220 t/m N224 en C427 t/m C431.



Tien Fokker D.III vliegtuigen worden in 1917 aangeschaft

In Duitsland zijn een veertigtal Rumpler C.VIII toestellen besteld die alle 1918 worden geleverd. De betaling daarvan vindt deels in natura (paarden) plaats. Tevens wordt een begin gemaakt met de aflevering van 58 Spijker V.2 leertoestellen en 20 door Trompenburg nagebouwde Nieuport XI's

Tijdens de gehele oorlog (nood)landen een groot aantal vliegtuigen op ons neutrale gebied. Aan het eind van de oorlog bedraagt het totale aantal 107: 59 Duitse, 5 Franse, 41 Engelse, 1 Belgisch en 1 Amerikaans vliegtuig. 25 vliegtuigen worden gekocht, de overige na de oorlog teruggegeven. 74 stuks hebben een officieel registratienummer gekregen en werden ook ingezet.

Aan het eind van de oorlog telt de LVA 109 vliegtuigen: 73 verkenneren, 30 jagers en 6 leervliegtuigen, 32 vliegeniers, 32 waarnemers en 250 man grondpersoneel.

In Amsterdam vindt in 1919 de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) plaats. De initiatiefnemers, luitenant A. Plesman en luitenant M.J.L. Hofstee, organiseren voor die tijd een enorm luchtvaartfeestijn. Voorzitter wordt generaal C.J. Snijders. De LVA is onder meer vertegenwoordigd door een door de chef Technische Dienst Ir. H.A. Vreeburg ontworpen tweemotorige bommenwerper, de A2M.



Tijdens de ELTA toont de LVA een door de chef Technische Dienst Ir. H.A. Vreeburg ontworpen tweemotorige bommenwerper, de A2M

De jaren twintig staan voor de LVA in het teken van uitbreiding en verbetering van het materieel. Ook een groot aantal pioniersactiviteiten en andere bijzondere zaken halen de publiciteit.

In 1920 wordt een begin gemaakt met meteorologische hoogtevvluchten voor het KNMI te De Bilt. Als eerste LVA vliegers treden de sergeanten Hofstra en Geysendorffer in 1921 in dienst van de KLM en





worden daarmee de eerste Nederlandse verkeersvliegers.

De LVA wordt in deze tijd uitgebreid met een twintigtal Fokker D.VII's, later aangevuld met twee in eigen beheer vervaardigde toestellen van onderdelen en restanten van afgeschreven toestellen, zestig Fokker C.I plus een viertal eigenbouw en vijftien Fokker S.II lesvliegtuigen ter vervanging van de Spijkers.

In 1921 wordt de oranje bol vervangen als nationaliteitskenmerk door de rood-wit-blauwe rozet, zoals we die in 2013 nog kennen.

Onder leiding van kapitein Versteegh wint het Nederlandse 'Escadrille Versteegh' in 1923 de eerste prijs op een internationale wedstrijd formatievliegen in het Zweeds Gothenburg. Vanaf dat moment komt het escadrille bestaande uit de vliegers Versteegh, Van Weerden Poelman, Jongbloed, Van der Griend en Bakkenes als de 'Vijf-Vingers-van-één-Hand' in de publiciteit.

Op 30 juni wordt het 'Monument voor de gevallen kameraden' onthuld. Nu, 90 jaar later, worden daar op 1 juli nog steeds de gevallen officieel herdacht.



De 'Vijf-Vingers-van-één-Hand' in de lucht

In 1924 start van Schiphol de N-NACC, een Fokker F.VII, voor de eerste vlucht naar Indië. Eén van de vliegers is de LVA luitenant H. van Weerden Poelman. In april wordt voor de LVA op Soesterberg het springen met parachutes gedemonstreerd door Lyman H. Ford van de Amerikaanse Pioneer Parachute Company en de luchtvaartjournalist Henri Hegener. Een jaar later wordt door de LVA overgegaan tot de aanschaf van valschermen.

Eveneens in 1924 worden 30 Fokker C.IV verkenningsvliegtuigen afgeleverd, gevolgd door 28 Fokker S.IV lesvliegtuigen.

In de daarop volgende jaren 1925 t/m 1927 worden nog eens 26 Fokker C.Vd en 31 Fokker C.VI verkenningstoestellen afgeleverd, later aangevuld door twee C.VI toestellen vervaardigd door de LVA. De toestel zijn nagenoeg aan elkaar gelijk, met dien verstande dat de C.Vd was voorzien van een Hispano

Suiza motor van 450 pk en de C.VI van een Hispano Suiza van 350 pk.

Op 26 november 1926 proberen twee Fokker C.IV toestellen, de 551 en de 558 met een manche, een verbinding tot stand te brengen tussen het bij Zandvoort in nood verkerende Italiaanse stoomschip 'Salento' en de kust. De eerste poging door kapitein Van Weerden Poelman en luitenant Drost mislukt, omdat de kabel te kort blijkt te zijn. De tweede poging door sergeant Bosch en sergeant-majoor Hoek in de 551 slaagt wel, maar de bemanning van het schip is niet meer in staat daarvan gebruik te maken.



De Fokker C.IV is in vergelijking tot het voorgaande materieel, een grote kist

In 1927 worden prestaties geleverd door luitenant Schott, door bij de internationale vliegwedstrijden te Dübendorf in Zwitserland de Coupe Echard te winnen. In een Fokker C.Vd plaatst hij zich als eerste in de Alpen-rondvlucht.

In oktober lukt het de luitenant Koppen, na eerdere pogingen, een retour postvlucht naar Indië te maken. In twintig dagen lukt het hem met de Fokker F.VIIa/3m, de H-NAEA 'Postduif' heen en terug naar Batavia te vliegen.

In 1928 worden 3 Fokker F.VIIa/3m vliegtuigen aangeschaft. Deze zijn bedoeld als bomvliegtuig. Eén van de drie is de van de Indië-postvlucht bekende H-NEAE, die bij de LVA '803' wordt.

Eén Fokker C.VIII driepersoonsverkenningsvliegtuig wordt aangeschaft. Het toestel blijft tot 1940 in dienst, maar wordt geen succes.

De dertiger jaren kenmerken zich door een economische recessie. Dit deed zich ook bij de LVA voelen. Veel minder fondsen zijn beschikbaar en mondjesmaat werden nieuwe vliegtuigen ingevoerd. Tussen 1929 en 1931 komen 14 Fokker D.XVI jachtvliegtuigen de gelederen versterken. Er komen nog





De Luitenant Koppen lukt het om met de Fokker F.VIIa/3m, de H-NAEA 'Postduif' in twintig dagen heen en terug naar Batavia te vliegen

3 toestellen bij ter vervanging van verloren gegane exemplaren.

Een vijftal nieuwe Fokker C.IX verkenningsvliegtuigen komen in 1930/31 de gelederen versterken.

Ook wordt een vijftal nieuwe Fokker C.Vd verkenningsvliegtuigen met een 500 pk Hispano Suiza motor, in 1932 afgeleverd.

De inmiddels tot JaVa omgedoopte Jachtvliegafdeling wordt begin jaren dertig versterkt met een nieuw jachtvliegtuig van Fokker, de D.XVII. Hiervan kunnen er slechts tien worden aangeschaft. In 1937 wordt van de LA-KNIL in Indië het prototype overgenomen, van een Rolls Royce Kestrel motor voorzien en als '211' bij de LVA in dienst gesteld.



De voormalige H-NAEA 'Postduif' nu als '803' bij de LVA



In 1932 vaardigt de LVA een team met twee Fokker D.VII vliegtuigen af naar het Aerologisch Instituut op IJsland, om daar ter gelegenheid van het Tweede Internationale Pooljaar onderzoek te doen in de hogere luchtlagen. (zie hiervoor: *Geen laag te hoog. De eerste uitzending van de LVA, naar IJsland in het kader van het Tweede Internationale Pooljaar 1932-1933*, geschreven door Jacques A.C. Bartels, uitgave Lanasta, Emmen 2013)

Er vindt een grote reorganisatie plaats. De gehele technische dienst wordt uit de LVA gehaald en gaat als Luchtvaartbedrijf (LVB) zelfstandig verder, rechtstreeks geplaatst onder de Minister van Oorlog. Naar ontwerp van adjudant-onderofficier J. Boevink wordt een Fokker S.II omgebouwd tot ambulancevliegtuig. De eerste patiënten worden overgevlogen van de Waddeneilanden door kapitein Versteegh en arts Brouwer.

Op 10 juli van dat jaar wordt luitenant jhr. B. Sandberg tweede in de wedstrijd luchtacrobatiek te Zürich, Zwitserland.



Naar ontwerp van adjudant-onderofficier J. Boevink wordt een Fokker S.II omgebouwd tot ambulancevliegtuig

De eerste Open dag van de militaire luchtvaart vindt plaats in 1934. De 'Luchtvaartdag' op Soesterberg trekt tweeeënvijftigduizend bezoekers.

In 1935 vindt de instelling van de Inspectie der Militaire Luchtvaart plaats over zowel LVA als LVB. De instelling daarvan had als basis de onoverbrugbare tegenstellingen tussen de LVA en LVB en de scheve organisatiestructuur, waarin beide waren gehangen.

De Jachtvliegafdeling wordt op Schiphol gestationeerd en komt onder bevel van kapitein Van Weerden Poelman.

In de tweede helft van de jaren dertig begint men langzaam in te zien, dat de spanningen in het buitenland beginnen toe te nemen. Weliswaar is Neder-





land neutraal en hoopt men dat in de toekomst ook te blijven, maar voorzichtig begint men toch te denken aan een verbetering van de defensie.



De Fokker D.XVII onze snelste en laatste tweedekker jachtvliegtuig. De vlieger is toegerust met zuurstof voor een hoogtevlucht

Vanaf 1935 worden alle nog aanwezige Fokker C.Vd en C.VI vliegtuigen, met uitzondering van de vijf C.Vd's met 500 pk Hispano Suiza motor, omgebouwd en voorzien van de Rolls Royce Kestrel motor.

Er wordt van Koolhoven één tweemotorige F.K. 49 vliegtuig overgenomen, dat dienst gaat doen als fotovliegtuig.

Na aanvankelijk voor de LA-KNIL in Indië ontworpen en besteld te zijn, gaat ook de LVA de Fokker C.X als strategische verkenner/lichte bommenwerper in dienst nemen. Twintig toestellen worden in 1935/1936 overgenomen.



Een Fokker C.Vd nog met de oude HS motor. midden jaren dertig worden ze omgebouwd en voorzien van de Rolls Royce Kestrel motor

Ook wordt het lesvliegtuigenbestand vernieuwd en uitgebreid. Frits Koolhoven begint aan zijn grootste order in Nederland: aan de LVA mag hij in verschillende tranches 54 F.K. 51 lesvliegtuigen en verkenningvliegtuigen leveren.

Op 1 juli 1939 vindt de instelling plaats van het Wapen der Militaire Luchtvaart. De Luchtvaartafdeling wordt een Luchtvaartbrigade bestaande uit drie Luchtvaartregimenten.

De Regimenten 1 en 2 zijn operationeel, het 3^e Regiment wordt belast met de opleidingen.

Het Commando Luchtverdediging wordt ingesteld, waardoor alle luchtverdedigingsmiddelen onder een éénhoofdige leiding komen.

Het Commando omvat:

- de Luchtvaartbrigade
- de Brigade Luchtdoelartillerie (2 Regimenten)
- het 3^e Regiment Genietroepen (zoeklichten)
- het Vrijwillige Landstormkorps Luchtwachtdienst
- bataljons en compagnieën vliegveldbewakings-troepen



In 1936 worden de Fokker T.V. lichtkruisers afgeleverd

Bij Fokker worden besteld en in 1938 afgeleverd, 16 Fokker T.V. lichtkruisers. Bedoeld om gedurende langere tijd te patrouilleren langs de grenzen en aanvallers terug te slaan, is dit toestel al bij zijn introductie verouderd en wordt het toestel als middelzware bommenwerper ingezet.

Voor wat betreft de jachtvliegtuigen: voor Koloniën is door Fokker de D.XXI ontwikkeld. Na beproevingen is Koloniën niet meer geïnteresseerd en wordt het prototype aangeboden aan de ML.

Voor de ML is dit niet echt het jachtvliegtuig waar men op zit te wachten. De snelheid is ook niet veel hoger dan die van ons snelste jachtvliegtuig de D.XVII. De ML ziet het liefst een buitenlandse jager op korte termijn haar gelederen versterken. Op Soesterberg wordt de Heinkel He 112 gedemonstreerd, waarbij de ML-vliegers, die het toestel mogen uitproberen, verrast worden door de hoge snelheid en de daardoor weinige tijd om adequaat te reageren.

Ook de Hawker Hurricane wordt bestudeerd, echter 'Geld' en 'Nederlandse waar' zijn in bijna alle gevallen de bottle neck. Uiteindelijk worden toch de Fokker D.XXI besteld.





Ter verdere uitbreiding van de luchtverdediging wordt de Koolhoven F.K. 58 bestudeerd waar uiteindelijk 36 stuks van worden besteld. Diverse motoren daarvoor worden onderzocht, maar de gewenste zijn niet meer leverbaar. Gezien de dreigingen in Europa werken alle fabrieken maximaal voor de eigen nationale defensie. De motoren voor de F.K. 56 worden dan maar uit de reservevoorraad van de D.XXI en de G.I gehaald.

Als tweepersoons lichte aanvalsbommenwerperverkenner (en niet als jager, zoals reeds vroegtijdig is onderkend), worden in Amerika 18 Douglas-Northrop 8A-3N vliegtuigen aangeschaft, die in 1939 geleverd worden.



Uiteindelijk worden toch 36 Fokker D.XXI jachtvliegtuigen besteld

In 1938/39 worden 36 Fokker D.XXI jachtvliegtuigen afgeleverd, in 1939 36 Fokker G.I tweemotorige jachtvliegtuigen.

In de uitbreiding van de ML, die na aanvankelijke tegenwerking en vertragingen, nu eindelijk op gang lijkt te komen, worden voor de elementaire vliegopleiding 20 Fokker S.IX toestellen aangeschaft, als overgangsvliegtuig 10 Koolhoven F.K. 56 toestellen en als meermotorig overgangsvliegtuig 3 Focke Wulf Fw 58 Weihe toestellen, in 1940 nog aangevuld met twee toestellen.

Ook wordt de oorspronkelijke Spaanse bestelling van 26 G.I's overgenomen. Deze toestellen zijn gebaseerd op het oorspronkelijke prototype en kleiner dan de G.I variant van de ML. De toestellen zijn uitgerust met de P&W Wasp motor en worden daarom G.I Wasp genoemd. Deze G.I's stromen in 1939/40 bij de ML in.



Als meermotorig overgangsvliegtuig worden 3 Focke Wulf Fw 58 Weihe toestellen gekocht. Hier bij de aflevering in Bremen

Op 13 september 1939 wordt bij Ameland de Fokker T.VIIIw 'R-5' van de Marineluchtvaartdienst door een Duitse Dornier Do 18 neergeschoten. Het incident kon gebeuren - althans volgens de Duitsers - omdat ons rood-wit-blauwe nationaliteitskenteken zoveel leek op het Tsjechische kenteken. Wat Tsjechen bij Ameland te zoeken hadden, is blijkbaar niet bij de Duitsers opgekomen.

Ten gevolge van dit incident wordt op 23 september het Nederlandse rood-wit-blauwe nationaliteitskenmerk vervangen door een gelijkzijdige zwart omrande oranje driehoek.

Door de steeds groter wordende dreiging en het besef dat de Nederlandse neutraliteit misschien toch wel eens geschonden zou kunnen worden, gaan de bestellingen van vliegtuigen door.

Omdat de Fokker C.X als strategische verkenner zijn beste tijd heeft gehad, worden in Duitsland 18 Dornier Do 215 toestellen besteld. Bij Fokker worden als strategische verkenner/lichte bommenwerper 20 CG.2 toestellen besteld.

In de Verenigde Staten worden voor de luchtverdediging 24 Curtiss-Wright CW-21B snelle jachtvliegtuigen besteld (deze zien we later in Indië weer terug).



Tien Koolhoven F.K. 56 les/overgangsvliegtuigen worden besteld

Voor de geplande uitbreiding van het vliegerbestand worden nog eens 20 Fokker S.IX en 10 Koolhoven F.K. 56 les/overgangsvliegtuigen besteld.

Echter, als op 10 mei 1940 Nederland wordt binnengevallen zijn van deze laatste bestellingen nog geen toestellen geleverd.

De meidagen van 1940

10 mei 1940. Nederland wordt betrokken bij de Tweede Wereldoorlog. Vanaf 01.36 uur vliegen vele Duitse vliegtuigen via Overijssel en de Waddenzee richting Noordzee. Tegen 04.00 uur naderen zij





laagvliegend onze kust en bombarderen de vliegparken en de Alexanderkazerne in Den Haag. Ongeveer 249 Duitse bommenwerpers nemen onder bescherming van 242 jagers aan de overval deel. De Luftwaffe zet verder 422 transportvliegtuigen in waarmee parachutisten en luchtlandingstroepen binnen de Vesting Holland en aan de Moerdijk worden afgezet. Deze armada wordt aangevuld met 62 verkennings-, verbindings- en watervliegtuigen. De totale luchtvloot bestaat uit 911 toestellen.



Als tweepersoons lichte aanvalsbommenwerper-verkenner, worden in Amerika 18 Douglas-Northrop 8A-3N vliegtuigen aangeschaft

Aan Nederlandse zijde staan 125 vliegtuigen van de Militaire Luchtvaart gevechtsgereed:

- 23 Fokker G.I Mercury's, die gestationeerd zijn op Waalhaven en Bergen;
- 9 Fokker T.V's: een middelzware bommenwerper die staan op het vliegpark Schiphol;
- 11 Douglas-Northrop 8A-3N's, die zijn ingedeeld op Ypenburg;
- 28 Fokker D.XXI's, die ingezet worden vanaf De Kooy, Schiphol en Ypenburg;
- 27 Fokker C.V's als tweepersoons tactisch verkenningsvliegtuig vanaf de vliegparken Hilversum, Ypenburg, Ruigenhoek en Gilze-Rijen;
- 11 Fokker C.X's, een tweepersoons strategische verkenner vanaf de vliegparken Bergen en Hilversum.
- 16 Koolhoven F.K. 51's, een tweepersoons licht verkenningsvliegtuig vanaf de vliegparken Hilversum, Ypenburg, Ruigenhoek en Gilze-Rijen;

De Militaire Luchtvaart beschikt verder nog over zes vlieggerede Fokker D.XVII's. Tijdens die meidagen wordt het aantal gevechtsgereede vliegtuigen nog uitgebreid met 6 Fokker D.XVII's, 4 Fokker C.V's, 3 Fokker G.I Wasp's en één G.I Mercury tot 139.

Tegenover één Nederlands toestel staan zeven Duitse vliegtuigen. Desondanks is het Commando Luchtverdediging, waartoe onder andere de met modern geschut uitgeruste Brigade Luchtdoelartillerie behoort,

nog in staat formidabele verliezen toe te brengen aan de Duitse invasie luchtvloot.

In de slag om Nederland verliezen de Duitsers 328 vliegtuigen, waaronder 220 transporttoestellen. Daardoor is de 22^e Luftlandedivision in nagenoeg één klap gehalveerd. Van de 125 Nederlandse toestellen gaan er 94 verloren: 34 op de grond als gevolg van vijandelijke bombardementen en beschietingen, 43 toestellen werden door de Duitsers neergeschoten en 17 vliegtuigen werden vernield tijdens de landing of door eigen afweervuur neergehaald.



Fokker leverde 36 G.I Mercury tweemorige jachtvliegtuigen aan de ML

De ondergang van de Fokker G.I's

De 23 gevechtsgereede Fokker G.I Mercury's zijn verdeeld over de 3^e Jachtvliegtuigafdeling (3^e JaVa) op Waalhaven bij Rotterdam en de 4^e JaVa op Bergen, ten noordwesten van Alkmaar.

Op Waalhaven staan op 10 mei 1940 elf G.I Mercury's gereed. Ze worden bemand door een vlieger en een telegrafist/boordschutter. Vanaf 03.58 uur wordt het vliegpark door Duitse toestellen beschoten en gebombardeerd. Daarna landen er parachutisten en luchtlandingstroepen.

Drie G.I's gaan al bij de eerste aanval op de grond verloren. De overgebleven acht toestellen starten nog tijdens het eerste bombardement. Eén toestel wordt echter direct na de start neergeschoten. Zeven toestellen weten een of meerdere Duitse bommenwerpers en jachtvliegtuigen neer te schieten of op de grond te vernietigen. Eén toestel weet uit te wijken naar De Kooy en wordt na gerepareerd te zijn aan de 4^e JaVa op Bergen toegevoegd. De overigen worden na de landing door de Duitsers op de grond vernietigd.

Op Bergen staan op 10 mei twaalf Fokker G.I Mercury's gevechtsgereed. Omdat de drassige grasmat door de vele starts en landingen ernstig is beschadigd, staan de vliegtuigen dicht bij elkaar op een betonnen platform. De opstelling, drie rijen van vier vliegtuigen, zal fataal blijken te zijn. Om 04.00 uur mitrilleren





Vliegpark Bergen na de aanval

drie Duitse toestellen het vliegpark Bergen. Daarbij gaat de helft van de G.I's al verloren. Slechts één kan er opstijgen. Na op een overmacht aan Duitse vliegtuigen te zijn gestuit, wijkt deze uit naar Schiphol, valt een Duitse bommenwerper aan en schiet op het Katwijkse strand drie Junker Ju 52's in brand. Het toestel keert via Ypenburg terug naar Bergen. Tijdens die vlucht volgen meer bombardementen op Bergen. Een aantal toestellen wordt vernietigd, vijf beschadigde toestellen worden gerepareerd. In de avond komt aanvulling in de vorm van het gerepareerde toestel dat op De Kooy was geland en een toestel dat net uit de revisie is en overkomt van Buiksloot. Op 11 mei zijn acht G.I Mercury's weer gevechtsgereed. Deze voeren verschillende verkenningen uit en beschieten gelande Junkers op Waalhaven en tussen Delft en Rotterdam. Aanvallen bij de Grebbeberg worden uitgevoerd en ze escorteren TV's en C.X bij het uitvoeren van hun opdrachten naar de Moerdijkbruggen, Wageningen en de Wonsstelling. Eén G.I wordt daarbij door een Messerschmitt Bf 109 neergeschoten. Een G.I verongelukt door een technisch mankement, de overigen

zijn na alle beschadigingen tijdens hun acties niet meer inzetbaar.

Op 13 mei krijgen de G.I Mercury's versterking van drie G-I Wasp's. Ze beschikken echter niet over staartmitrailleurs. In de vooravond maken ze enkele oefenvluchten en op 14 mei worden er twee ingezet bij Wijk bij Duurstede. Deze keren terug met defecte onderstellen. De derde was al defect.

Het epos van de T.V's

De Fokker TV bommenwerpers behoren tot de Bombardeervliegtuigafdeling op Schiphol.

Als om 03.58 uur Duitse toestellen het vliegpark beschieten en bombarderen, krijgen alle TV's opdracht te starten. Ze worden ingezet als jachtvliegtuig en bevechten de vijand met boordwapens.

Eén TV wordt tijdens het opstarten zwaar beschadigd. Eén toestel krijgt motorstoring en landt op Ruigenhoek, een tweede krijgt het landingsgestel niet in, maakt een landing op De Kooy, maar wordt daar door Duitse toestellen in brand geschoten.

Er worden vier Duitse vliegtuigen neergeschoten. Er zijn nog zes TV's over, die verspreid op Schiphol, Ruigenhoek en Vlissingen zijn geland.

Vliegveld Ockenburg wordt gebombardeerd door vier TV, die daar Duitse transporttoestellen in brand schieten. Echter één TV wordt door vijf Messerschmitt's aangevallen, die daarbij brandend bij Kijkduin in zee stort.

De TV die in Vlissingen landde, stijgt weer op en zet koers naar Schiphol, maar wordt boven Veere getroffen door eigen luchtdoelafweer. Het toestel maakt een noodlanding op het vliegpark Haamstede, waar het op 11 mei door Duitse jachtvliegtuigen in brand wordt geschoten.

De Fokker TV in de lucht





Drie T.V's krijgen opdracht Waalhaven te bombarderen, waar 20 à 30 Duitse transporttoestellen staan. De opdracht wordt uitgevoerd maar twee TV's worden daarna bij Oud-Beijerland door Messerschmitt Bf 109's neergeschoten. Aan het eind van de eerste oorlogsdag zijn er nog slechts twee T.V bommenwerpers over.

Op 11 mei krijgen de overgebleven T.V's tweemaal opdracht de Maasbrug in Rotterdam te bombarderen. Alle bommen missen echter doel. Na de eerste vlucht landen ze onbeschadigd op Schiphol. Bij de tweede missie worden de bommenwerpers, die worden geëscorteerd door drie Fokker D.XVII's, aangevallen door twaalf Messerschmitt Me 110's. De overmacht is te groot, een T.V schiet één Messerschmitt Me 110 neer, maar wordt zelf geraakt en stort neer bij Waddinxveen. De tweede vliegt verder op boomtophoogte en weet veilig op Schiphol te komen.

Er is nog één bommenwerper over.

Op 12 mei krijgt de laatste TV opdracht Duitse troepenconcentraties in Friesland aan te vallen.

Boven Enkhuizen ontmoet het toestel vijftien Duitse jachtvliegtuigen. De bommenwerper verbergt zich in de wolken en keert terug naar Schiphol.

Op 13 mei moet de verkeersbrug bij de Moerdijk worden gebombardeerd met twee bommen van 300 kg. Er wordt op geringe hoogte heen gevlogen en voert twee aanvalsruns uit. De bommen worden één voor één afgegooid. Op de terugweg wordt de TV boven Dordrecht aangevallen door Messerschmitt Bf 109's en stort neer bij Ridderkerk.



De Douglas 8A-3N (390) wordt getroffen door de eigen afweer en maakt een noodlanding bij Schipluiden

De ongelijke strijd van de Douglas-Northrop 8A-3N

De Douglas-Northrop 8A-3N's zijn nauwelijks een half jaar in gebruik. Ze behoren tot de 3^e Afdeling van de Jachtgroep Veldleger. Vanwege het tekort aan jachtvliegtuigen werd bepaald dat ook de 8A-3N's als zodanig ingezet zouden worden, alhoewel ze waren ontworpen als bommenwerper. Op 10 mei

beschikt men over 17 8A3N's, maar voor zes toestellen zijn er geen bougies. De overige elf staan vlieggereed op het vliegpark Ypenburg. Als tegen 04.00uur Ypenburg wordt aangevallen starten alle toestellen. Er worden enkele Duitse toestellen neergeschoten. In nauwelijks twee uur tijd is de hele Douglas 8A-3N vloot echter uitgeschakeld doordat ze worden neergeschoten, verongelukken of na de landing in brand worden geschoten. Drie vliegtuigen en vijf waarnemers sneuvelen en zes raakten er gewond bij deze ongelijke strijd.

De uitputtende acties van de Fokker D.XXI's

De 28 gevechtgerede Fokker D.XXI's zijn verdeeld over de 1^e JaVa op De Kooy bij Den Helder, de 2^e JaVa op Schiphol en de 1^e Afdeling van de Jachtgroep Veldleger op Ypenburg.

Op De Kooy staan elf D.XXI's. Ze zijn ingedeeld in drie patrouilles van 3 en één patrouille van 2. Alleen de toestellen van de patrouillecommandanten hebben radio aan boord, zodat onderlinge communicatie niet mogelijk is. Alle Fokker D.XXI's van de 1^e JaVa krijgen om ca. 04.00 uur opdracht op te stijgen.

Eén toestel achtervolgt een Heinkel, maar wordt bij Wassenaarse Slag neergeschoten. Een andere schiet bij Noordwijkerhout een Ju 88 neer. Tijdens de landing van drie D.XXI's vallen plotseling negen Messerschmitt Bf 109's aan. Een D.XXI wordt tijdens de landing in brand geschoten de andere twee maken een doorstart. Er ontstaat nu een fel gevecht tussen zeven Nederlandse en negen Duitse vliegtuigen.

Een D.XXI schiet de motor van een Bf 109 stuk waardoor deze een noodlanding moet maken. Twee andere D.XXI's schieten beide een Bf 109 neer. Eén toestel weet een Messerschmitt zodanig te beschadigen dat die in het Wieringermeer stort.

De resterende negen D.XXI's landen weer op De Kooy.



Een paar D.XXI's van De Kooy op patrouille





Vijftien jaar oude Fokker C.V's worden door de D.XXI's ge-escorteerd tijdens hun aanvallen bij Ede/Arnhem

Ze zijn alle beschadigd; vijf zelfs zwaar. Twee worden kort daarop bij een beschieting door Messerschmitt Bf 109's en Me 110's vernietigd. Nadat vier Fokker D.XXI's zijn gerepareerd, gooien Messerschmitt Me 110's brandbommen uit. Daarbij gaat er één verloren en worden zes andere zwaar beschadigd.

Het restant van de 1^e JaVa wordt met wat van de 2^e JaVa (Schiphol) is overgebleven, samengevoegd op het hulpvliegveld Buiksloot bij Tuindorp-Oostzaan.

De 2^e JaVa is gestationeerd op Schiphol en beschikt over negen gevechtsgereede Fokker D.XXI's. Ze starten tijdens het bombardement van 03.58 uur. Eén toestel moet direct noodlanden bij Zwaagdijk en kan niet meer worden ingezet. Er wordt een Ju 88 neergeschoten en andere Duitse toestellen aangevallen. Vijf D.XXI's landen op Ruigenhoek, waar men in eerste instantie nog niet op de hoogte was van de oorlogstoestand.

De vijf worden op patrouille gestuurd en vallen een Ju 52 aan die moet noodlanden bij Stolwijk. Een D.XXI wordt bij Oudekerk aan den IJssel aangevallen en stort neer in de Hollandse IJssel. Twee toestellen landen weer op Schiphol, de anderen in Ruigenhoek. Vandaar uit starten ze voor een patrouillevlucht naar Katwijk, waar ze hun mitrailleurs leegschieten op Duitse vliegtuigen die op het strand zijn geland.

Daarna keren ook zij terug op Schiphol. Aan het eind van de morgen zijn zes toestellen weer in orde. Er landt een Fokker D.XXI die is uitgeweken van Ypenburg. Zes D.XXI's escorteren drie Fokker T.V's naar Waalhaven. Daar worden ze opgevangen door negen Messerschmitt Bf 109's en er ontstaat een verward gevecht. Een D.XXI wordt neergeschoten, een andere schiet op een gelande Ju 52, raakt daarbij een Messerschmitt Bf 109, die neerstort bij Oud Beijerland. Deze landt daarna behouden op Schiphol, waar inmiddels een andere D.XXI onherstelbaar is beschadigd.

De zes overgebleven D.XXI's zullen worden verenigd met die van de 1^e JaVa op het hulpvliegveld Buiksloot. De 1^e en de 2^e JaVa opereren nu gezamenlijk en beschikken over acht Fokker D.XXI's.

Op 11 mei zullen drie Fokker D.XXI's een tweetal Fokker C.V's escorteren naar Ede/Arnhem. Er ontstaat echter een misverstand en ze keren naar Buiksloot terug. Daar landen nog drie Fokker D.XXI's die op De Kooy zijn gerepareerd.

Drie andere Fokker D.XXI's escorteren Fokker T.V's naar Rotterdam voor het bombarderen van de Maasbrug. De toestellen keren behouden terug. Opnieuw escorteren drie Fokker D.XXI's twee Fokker C.V's naar Ede/Arnhem en ook deze vliegtuigen keren behouden terug.



De eerste poging om de Maasbrug in Rotterdam te bombarderen is mislukt. Vandaar dat men een tweede poging onderneemt, waarbij de bommenwerpers door drie Fokker D.XXI's worden geëscorteerd.

Ze ontmoeten twaalf Messerschmitt Me 110's. Een D.XXI ontsnapt en landt veilig op Buiksloot.

Een vlieger van een D.XXI besluit te springen. Hij gooit alvast de cockpitkap af die terechtkomt in de schroef van de Messerschmitt Me 110. Hij vliegt door een wolk en treft met zijn mitrailleurs een tweede Me 110. Daarna wordt hijzelf neergeschoten. Het toestel komt in de omgeving van Leiden terecht.

Een D.XXI lokt zes Messerschmitt Me 110's bij de Fokker T.V's weg. Boven Moerkapelle schiet de hij één vijandelijk vliegtuig neer en waarschijnlijk zelfs nog een tweede. Maar de vlieger is intussen zwaar gewond en landt op de weg Den Haag-Utrecht bij Zevenhuizen.

Er zijn nog negen Fokker D.XXI's over op Buiksloot. 's Middags gaan twee Fokker D.XXI's op verkenning boven Amsterdam-West waar parachutisten zouden zijn geland. Er is geen parachutist te zien.

Op 12 mei escorteren drie Fokker D.XXI's twee C.V's naar Arnhem. Onderweg worden ze beschoten door eigen troepen. Als de toestellen weer landen, slaat er één over de kop en is onherstelbaar beschadigd.

Drie Fokker D.XXI's begeleiden vier C.V's naar Rotterdam en Delft waar Duitse troepen moeten worden aangevallen. De actie verloopt niet volgens plan maar ze keren behouden op Buiksloot terug. Daar zijn ook twee nog op De Kooy gerepareerde Fokker D.XXI's geland.

In de namiddag krijgen zes Fokker D.XXI's opdracht om C.X's te escorteren bij een bombardementsvlucht naar Waalhaven en Feijenoord. Ook moeten de D.XXI's vijandelijke vliegtuigen in brand schieten die op Waalhaven zijn geland. De operatie wordt een succes en alle toestellen keren veilig terug.

Later die middag begeleidt een andere D.XXI een Fokker T.V van Schiphol naar de Wonsstelling. Bij Medemblik worden ze echter de pas afgesneden door vijf Duitse toestellen waarna de Nederlandse vliegtuigen terugkeren.

Op 13 mei escorteren vijf Fokker D.XXI's een viertal C.X's voor een aanval in de omgeving van Wageningen. Daarbij openen eigen troepen herhaaldelijk het vuur op de toestellen. In de late ochtend wordt het

bombardement bij de Grebbeberg herhaald door vier Fokker C.X's die worden begeleid door vijf D.XXI's.



Fokker C.X worden tijdens hun aanvallen bij Wageningen en Rotterdam ge-escorteerd door de D.XXI's

In de nacht van 13 op 14 mei komt de opdracht het hulpvliegveld Buiksloot te vernielen en te verlaten; alles moet naar Schiphol. Maar eerst moeten vijf Fokker D.XXI's de terugtocht dekken van het Veld leger dat de Grebbelinie heeft ontruimd. Ze worden daarbij opnieuw lang beschoten door eigen troepen. Eén toestel wordt geraakt en maakt een noodlanding bij Vleuten. De overige landen volgens opdracht op Schiphol.

Door de vele reparaties raakt het materieel snel versleten; de overmacht is te groot.

Er wordt een lijst samengesteld met namen van mogelijke 'Engelandvaarders'.

Vijf Fokker D.XXI's maken toch nog een patrouillevlucht. Onderweg zien ze geen enkel vijandelijk vliegtuig en alle keren behouden terug. De toestellen worden gereed gemaakt voor een volgende trip. Maar er is vrijwel geen munitie meer. De overgebleven negen D.XXI's worden niet meer ingezet.

Om 19.00 uur wordt de overgave bekend. Oversteken naar Engeland wordt strikt verboden. Het zou in strijd zijn met de capitulatievoorwaarden.

Op het vliegpark Ypenburg zijn negen Fokker D.XXI's van de 1^e Afdeling van de Jachtgroep Veldleger gestationeerd. Als om ca. 04.00 uur Duitse toestellen naderen, stijgen acht gevechtsgereede Fokker D.XXI-toestellen op. Ze vliegen in twee patrouilles van drie en één patrouille van twee. De formaties worden echter door de Duitsers uit elkaar gejaagd en dan gaat ieder voor zich tot de aanval over.

Een D.XXI zet de aanval in, maar kampt met blokkerende boordwapens. Hij vliegt westwaarts, wordt zelf





aangevallen en maakt een noodlanding bij Monster. Een Ju 52 wordt bij Den Haag neergeschoten. Dan raken brandstof en munitie op en de D.XXI landt op Ruigenhoek. Perslucht voor zijn boordwapens is er echter niet. Met onherstelbare mitrailleurs stijgt het toestel weer op, maar wordt bij Valkenburg aangevallen door vijf Messerschmitt Me 110's. Het toestel stort neer bij Den Deyl.



Fokker D.XXI's voor het gecamoufleerde stationsgebouw van Ypenburg

Een andere D.XXI schiet een jager neer en landt voor brandstof en munitie op het ontredderde Ypenburg. Kort daarna wordt het toestel in brand geschoten. Ook valt op Ypenburg een achtergebleven onbewappende D.XXI ten prooi aan het Duitse mitrailleurvuur.

Eén D.XXI heeft vier weigerende boordwapens. Het toestel landt en de vlieger stijgt op weer op met een ander toestel. Later zet hij het onbeschadigde toestel zonder brandstof en munitie neer op het Kijkduinse strand waar het door Duitse jagers wordt vernield.

Eén toestel neemt deel aan de strijd tot zijn brandstof opraukt en zet dan koers naar Schiphol. Bij De Kaag schiet de D.XXI een Duitse Dornier Do 17 neer maar loopt daarbij motorstoring op. In glijvlucht landt de Fokker D.XXI op Schiphol waar het wordt ingedeeld bij de 2^e JaVa.

Een nog tijdens het bombardement gerepareerde D.XXI ontsnapt bij de start op enkele meters aan een inslaande bom. De vlieger raakt bij een luchtgevecht boven Delft gewond en moet het toestel verlaten. Het toestel stort neer bij Pijnacker.

Nadat een D.XXI een Duitser heeft neergeschoten landt het toestel zonder brandstof en munitie op Ockenburg waar het bij een Duitse aanval wordt beschadigd. Een tweede D.XXI die deel nam aan de gevechten landt dan ook op Ockenburg. Deze kan er evenmin meer weggomen.

Voornamelijk als gevolg van brandstof- en munitiegebrek houdt de 1^e Afdeling van de Jachtgroep Veldleger na anderhalf uur op te bestaan. Hoewel zwaker bewapend en trager dan de Duitse tegenstanders is de Fokker D.XXI vanwege zijn stijgvormogen en wendbaarheid duidelijk de meerdere gebleken van de Messerschmitt Me 110's.



Nadat de '228' een Duitser heeft neergeschoten, landt het zonder brandstof en munitie op Ockenburg, waar het bij een Duitse aanval wordt beschadigd

Resumé

Aan het einde van de strijd in de meidagen bedragen de menselijke verliezen van de Militaire Luchtvaart: 20 officieren, 25 onderofficieren, 30 korporaals en soldaten.

Op 18 mei 1940 kent de Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht aan het Wapen der Militaire Luchtvaart de Militaire Willemsorde 4^e klasse toe, voor betoonde MOED, BELEID en TROUW in de ongelijke strijd tegen de vijandelijke overmacht.

Bibliografie

- Uit de volgende werken is uitgebreid geput om dit overzicht tot stand te brengen:
- *Beknopte geschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht*, Sectie Militaire Luchtvaart Historie, Afd. Personeelsvoorziening Koninklijke Luchtmacht, ca 1982;
 - *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart*, Jhr. Mr. R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland (samenstelling), Sectie Krijgsgeschiedenis der Koninklijke Luchtmacht, 1963;
 - *Illusies en Incidenten. De Militaire Luchtvaart en de neutraliteitshandhaving tot 10 mei 1940*, Rob de Bruin e.a., De Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten 1988.



Het project **Fokker C.X**

Ton de Vries

begin juli 2013:

stand van zaken en een blik vooruit

In de Spinner van april j.l. is in veel détail beschreven wat er in het eerste kwartaal is gedaan, wat werd bereikt en welke werkzaamheden zouden volgen. Deze keer beperk ik de verslaglegging tot een aantal afwijkingen van hetgeen eind maart werd verwacht. Dat betreft ook de onderbreking van het project.

De ruimte De buur voor wie de verwarmingsinstallatie in "onze"sectie van de loods in Aalsmeer staat is vertrokken en de opvolger heeft aan een "eigen" installatie de voorkeur gegeven. Daarom zijn de buizen van "onze" installatie losgekoppeld en vormen ze nu een gesloten circuit, zodat wij over een "eigen" installatie en thermostaat kunnen beschikken en naar verwachting geen bijverwarming meer nodig zullen hebben. Wel zullen we onze (gas)verwarmingskosten moeten betalen; geld voor gas, minder voor elektriciteit.



Carrosserieplaten achter de waarnemersruimte

Activiteiten, stand van zaken, vooruitzichten De carrosserieplaten achter de waarnemersruimte tot aan de overgang kielvlak - romp zijn gemonteerd, twee zijn er vernieuwd als aangekondigd. Omwille van de tijd is afgezien van z.g. "doublers" langs de randen van en andere versterkingen in de kale "schalen". Dientengevolge zijn er veel minder klinknagels te zien dan bij het origineel.

Aan de carrosserieplaten van de neussectie is in het tweede kwartaal weinig meer gedaan in verband

met de financiële toestand. De "uitverkoop" van de Museumwinkel heeft inmiddels voldoende opgebracht om nog enkele "schalen" te laten voltooien door Van der Ham. Prioriteit hebben de bovenplaat en de twee onderplaten van de neussectie en, los daarvan,



Overgang romp-ondervleugel links

de overgang romp - ondervleugel. Paul Stalenberg heeft de "schaal" voor de linker vleugel inmiddels gereed en is aan de rechter "schaal" begonnen. De voorgaande opmerking over "doublers" en versterkingen geldt voorshands voor alle nog te produceren carrosserieplaten, waaraan ook vele details zoals luchtinlaten, schietgoot en toegangsluiken voorlopig zullen ontbreken.



Het begin van de rechter overgang



Het landingsgestel is weer gemonteerd met het oog op de montage van de neussectie, zodat het vliegtuig op de wielassen rust en horizontaal staat. De wielremkabels konden op lengte worden gemaakt en aangesloten. Het mechanisme is afgesteld: de wielremmen werken sinds 5 juni.



De motor en de prop en spinner gemonteerd

Na de expositie van de motor met de bok, de buisconstructie voor de neusbeplating en de propeller op de Restauratiebeurs in april is de buisconstructie voltooid en is de neussectie op 26 juni in Aalsmeer door Historic Engineering m.m.v. de vrijwilligers aan de romp gemonteerd. Voor de foto is ook de propeller gemonteerd, waarna die is opgeslagen. Nu de motorinstallatie in Aalsmeer is zullen tekeningen voor in- en uitlaatpijpen in eigen beheer kunnen worden gemaakt. Een aanzetslinger is omgebouwd voor de C.X, de lagering in de neussectie wordt – zonder originele tekeningen – ontworpen en zo mogelijk gemaakt. Een generator van nagenoeg juiste afmetingen is uit het depot van het MLM verkregen en kan – m.b.v. foto's – met een behoorlijke bevestiging worden ingebouwd.



Bovenvleugel voorbereid voor bekleden

Het werk aan de vleugels en de rolroeren bij ATN is sinds april onderbroken om redenen van bedrijfsvoering. De bovensleugel is nagenoeg geheel voor-

bereid voor het bekleden, de ondervleugels zullen op enkele plaatsen moeten worden hersteld en verder voor het bekleden voorbereid.

In augustus zal het werk worden hervat, d.w.z. completeren en inbouwen van de rolroeren, afstellen besturing rolroeren en bekleden van de bovensleugel, waarbij het MLM weer deelneemt om het vak te leren.



De waterkoeler passen

Voor de waterkoeler is de buitenmantel (koelerhuis) gemaakt en voorlopig in de romp opgehangen. Inlaattunnel en koelermantel zijn op elkaar aangepast. Men is nu bezig met het proefondervindelijk bepalen en aanpassen van de ophanging en de omringende beplating. Dit is nodig omdat blijkt dat e.e.a. niet zonder meer uitkomt met hetgeen was afgeleid uit foto's en tekeningen. Die sluiten nl. niet op elkaar aan, b.v. tekening omringende beplating betreft versie Kestrel V, maar uit foto's blijkt dat er destijds een wijziging is doorgevoerd die niet in deze tekening is verwerkt. Ook de tekening van de motorinstallatie betreft versie Kestrel V, maar geeft weinig détail en géén maten. Foto's met de meeste details betreffen de versie met Hispano en een onbekende versie, mogelijk Kestrel IIS. Foto's van de versie Kestrel V tonen alleen de koeler of alleen de buitenkant, waarbij vaak de verbinding met de inlaattunnel schuil gaat in de schaduw van of achter het landingsgestel, evenals dat laatste bij de samenstellingstekeningen het geval is.

E.e.a. levert uiteraard enige vertraging op. Z.s.m. zal worden begonnen aan de carrosserieplaten boven de benzinetank. De in het verleden vervaardigde platen passen niet meer als gevolg van de noodzakelijk uitgevoerde correcties van de vormbogen waarop ze moeten worden bevestigd (Spinner nr. 41, juli 2011).



De verbinding gaat schuil achter het landingsgestel

Overwogen wordt om de olietank alsnog te laten completeren met een filterhuis e.d., mede met het oog op de jongste voornemens m.b.t. de expositie van de replica C.X, waarover straks meer.

De benzinetank is voorzien van een ophanging overeenkomstig het origineel, hoewel voorshands staaldraad is toegepast i.p.v. staalkabel om het tijdrovende kabelsplitsen te vermijden



Benzinetank hangt op zijn plaats

Voor de waarnemersruimte zijn een kompas, een hoogtemeter en een klok beschikbaar gekomen, waarmee een instrumentenbord zoals het voorkomt op de enige bekende foto kan worden samengesteld, compleet met verlichtingsarmatuur. De wijzerplaten die de meest storende afwijkingen vertonen kunnen waarschijnlijk worden vervangen door afbeeldingen op dik papier. Zie de hoogtemeter rechts voor een eerste stap; "SEIKO" zal wel blijven: de klok is niet demontabel. Een zelfde oplossing lijkt mogelijk voor tekstplaten van o.a. de dummy zuurstofregelaars. De inrichting van de waarnemersruimte is echter nog niet geheel bepaald: het is (nog) niet duidelijk welke variant de waarschijnlijk juiste is. Voor de radioinstallatie is een omvormer uit het depot van het MLM beschikbaar gesteld.

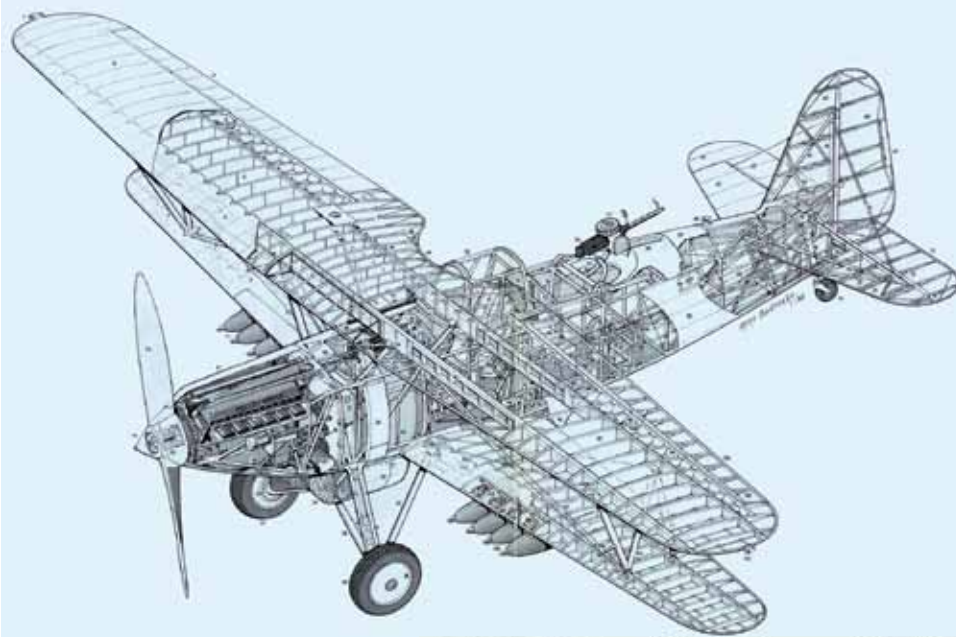


Instrumenten voor de waarnemer

Naar de wisselexpositie in het NMM Op 3 april stelde Jac van Egmond (ATN) vóór de C.X in het NMM op te stellen als "project", d.w.z. met beklede en geschilderde bovenvleugel, onbektele ondervleugels, onbektele romp, met motor, propeller en landingsgestel gemonteerd en overigens zo compleet als hij t.z.t. is. Die opstelling zou dan kunnen dienen om potentiële geldschieters te interesseren en, even belangrijk, opslag in het depot zou zo wellicht kunnen worden voorkomen. Dit voorstel is door de SVMLM overgenomen en aan de projectorganisatie NMM voorgelegd, waarop "groen licht" werd verkregen op 12 april. De bedoeling is het project - na een nog te bepalen periode in de wisselexpositie - te voltooien, b.v. vanaf eind 2015.

De gevolgen op korte termijn voor het project houden in dat het werk in Aalsmeer aan romp, neussectie en landingsgestel door zal kunnen gaan tot eind november 2013. Per 01.12.13 moet het geheel op een geschikte transport-/opslagbok naar ATN om hen in staat te stellen het vliegtuig tijdig gereed te hebben voor de wisselexpositie in het NMM (assembleren, punten op de i waar nodig en mogelijk, en weer demontieren). Het transport naar het Museumkwartier en de (voorlopige) eindmontage aldaar moet, min of meer "op afroep", in maart 2014 gebeuren.

Er zal daar in een strak schema moeten worden gewerkt omdat er weinig ruimte is waarin vliegtuigen opgebouwd kunnen worden. Ophangen / opstellen van vliegtuigen gebeurt volgens plan in april 2014 onder regie van NMM Company. Opening NMM zoals bekend vermoedelijk in oktober 2014. In hoeverre in de periode december - september enig werk aan het vliegtuig mogelijk zal zijn is niet bekend, maar veel zal het niet zijn. Na december 2013 is de loods in Aalsmeer niet meer nodig en zal



moeten worden ontruimd. Bezien wordt in hoeverre de "Aalsmeerder" vrijwilligers daarnaast en / of nadien b.v. nog dummy uitrustingsstukken zouden kunnen maken, die eenvoudig zijn te monteren. In oktober 2014 zal de C.X dus voor het publiek te zien zijn, min of meer als hierboven aangegeven en in bijgaande opengewerkte tekening gedetailleerd.

Deze tekening is overgenomen uit Luchtvaartwereld Vliegtuigdossier nr.12 Fokker C.10 (met dank aan Thijs Postma), waarbij de legenda zijn aangepast aan de replica in aanbouw en de ontbrekende condensator is toegevoegd. Niet alles is weergegeven, maar het aantal nummers met een vierkantje is toch naar verhouding niet zò groot. Daar gaat het hier om; waar alles precies zit is nu niet aan de orde.

1	stuurboord navigatielicht	21	motorhulboranen	41	doosactie vliegtuiger
2	met doek bekleed vliegtuigpaneel	22	technisch sartauteur	42	gehandeld motor en handels voor stellen mengal
3	stuurboord rotor	23	olekocler	43	stuurkolom
4	scharnier aandrijving rotor	24	wielnaafem	44	instrumentenpaneel
5	riboconstructie vliegtuig	25	stuurboord hoofd wiel	45	vlieger
6	lijks vliegtuig	26	vliegtuig radiator verstelbaar	46	bedieningsbuis rotor
7	bultenle vliegtuigen	27	radiator koelvoeslot	47	vaste ribben vliegtuigachterlijst
8	diagonale spanraden	28	scharnierende overbinding	48	handgreep
9	onderste vliegtuigpaneel	29	bakboord hoofd wiel	49	uitsnede in vliegtuigachterlijst
10	stuurboord (met bekleed) middelste vliegtuigen	30	schokbrekerlijst	50	verschuifbare cockpitkap
11	bomenlading stuurboord	31	achterste ondersteelij	51	stoel vlieger
12	verbreedbare motorapparaten	32	stromlijnkap radiator	52	parachutebak waarnemer
13	propeller met vaste spoed	33	brandstoftank	53	scharnierende zijpanelen
14	propellerkap	34	munitionmagazijn	54	cockpitt waarnemer
15	verbinding propellersaaf	35	olietank	55	verticaal verstelbaar machinegeweerstuk
16	Roller-Royce Kestrel V	36	verzamelstuk koelvoeslot	56	draaibaar 0.30 inch machinegeweer waarnemer munitionmagazijn
17	schietgoot	37	Condensator in vliegtuig draaibaar	57	bergplaat machinegeweer
18	machinegeweer	38	vast 0.30 inch machinegeweer	58	aluminium bekleding rompbovenzijde
19	uitlaatpijpen	39	brandstoftuik	59	diagonale spanraden
20	generator	40	stijlverbinding	60	bovenste navigatielicht
21	motorchassis van gelaste stalen buizen	41	pedalen richtingsroer met remmen		
61	stuurboord stablo met doek bekleed	81	buis voor optillen romp	101	riboconstructie rotor
62	hoornblans hoogtroer	82	stuurkabels stablo	102	bakboord navigatielicht
63	stuurboord hoogtroer	83	primaire rompconstructie van gelaste stalen buizen	103	riboconstructie onderste vliegtuigpaneel
64	keelvlak van gelaste stalen buizen	84	bergplaat eerste hulpdoos	104	bakboord vliegtuigen
65	diagonale keelvlaklijger	85	romp met doek bekleed	105	verbindingpunten vliegtuigen
66	achterbak	86	knijplijgers en sleufram	106	pietbus
67	hoornblans richtingsroer	87	alk voor buiscamera; alk voor bommenrichter voor steel	107	diagonale spanraden
68	richtingsroer van gelaste stalen buizen	88	reserve munitionmagazijn	108	bomenlading 400 kg
69	trikwiel richtingsroer	89	instapdoer	109	bommandragers
70	spanraden bovenzijde stablo	90	stoel waarnemer	110	elektrische aoverinstallatie
71	bakboord hoogtroer	91	ophanging verstelbare stoel vlieger	111	lijks vliegtuig
72	stablo en hoogtroer van gelaste stalen buizen	92	handwiel trimbesturing	112	wortelverbinding onderste vliegtuiger
73	staunlij onderzijde stablo	93	radio		
74	draaibaar staarwiel	94	zuurstoffles		
75	diagonale stablolijger	95	cockpittvler		
76	stuurhelboom richtingsroer	96	stromlijnkap achterste vliegtuigvortel		
77	stuurhelboom hoogtroer	97	ribostructie bakboordvliegtuig		
78	schokbrekerlijst staarwiel	98	scharnier aandrijving rotor		
79	ophanging schokbrekerlijst	99	secundaire vliegtuiger voor ophanging rotor		
80	verstelmechanisme instelhoek stablo	100	bakboord rotor		

Voortzetting en voltooiing van het project Naar verwachting zal de groep "Aalsmeerder" vrijwilligers na 2014 niet opnieuw kunnen worden ingeschakeld. Uitbesteding van het werk (veel plaatwerk, bekleders, schilder- en montagewerk, maar ook tweemaal demontage en montage) zal de aangewezen weg zijn. De benodigde fondsen zullen moeten worden bijeengebracht. Projectleiding en Bestuur SVMLM zetten zich daarvoor in. Aan een Objectbeschrijving voor het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, gericht

op een officiële waardering van het project, wordt gewerkt (zie www.mobiel-erfgoed.nl).

Directeur MLM is gevraagd te helpen een andere webpage voor het project te realiseren nu daarin sinds 2 juli niet meer wordt voorzien door de website www.militaireluchtvaartmuseum.nl.

Suggesties en directe bijdragen voor het project van Vrienden en anderen zijn bijzonder welkom!





AMICALE JEAN-BAPTISTE SALIS, LA FERTÉ ALAIS

B-17 'Pink Lady' is
graag gezien bij tal van
luchtvaartactiviteiten in
Europa. De kist dateert
uit 1944

Loe M M Baltussen

Het is niet helemaal toevallig als ik tijdens een omtrekkende beweging rond Parijs besluit om toch eens op La Ferté Alais te gaan kijken.

Mijn laatste bezoek aan de vliegtuigverzameling van Jean-Baptiste Salis dateert van 40 jaar geleden. In een hoek stond toen een afgedankte An-2 en de toen al grote museale collectie die hij in de loop van vele jaren bij elkaar had gebracht, bevond zich in een schamele golfplaten hangar.

Nadat ik de *propriétaire* van mijn interesse op de hoogte had gebracht, mocht ik tot mijn eigen verbazing zonder enige begeleiding gewoon in de hangar gaan kijken. Ik heb er geruime tijd doorgebracht. Wat dat laatste betreft, is er sinds vroeger niet veel veranderd. Behalve dan dat de Amicale Jean-Baptiste Salis thans beschikt over een drietal, geclusterde comfortabele hangars met werkplaatsen, opslag-, kantoorruimten en een museumwinkel. Spreekwoordelijk kun je er van de vloer eten. Van een 'Franse slag' zoals je dat hier en daar op de *aérodromes* nog wel eens tegenkomt, is op Cerny-La Ferté Alais (LFFQ!) geen sprake. Integendeel.





Achter de balie heet Claudine Marchand-Habert ons welkom. Ze heeft al gauw in de gaten dat er meer dan gewone belangstelling de receptie binnenloopt. Als ze hoort dat er in 40 jaar veel is veranderd, legt ze uit hoe de expositie over de verschillende hangarruimtes is verdeeld. Madame Claudine is een van de 132 leden van de Vrienden. De 'Amicale' is een vereniging van vrienden en belangstellenden. Een groot aantal van hen is professioneel werkzaam in de luchtvaart als vlieger, techneut of anderszins. En er zijn er heel wat die bij de Amicale vliegen. Want de AJBS is niet zomaar een museum: het is een *Musée Volant*, een vliegend museum. En dan is het gevaarlijk als je zo'n museum 's zomers bezoekt. Want dan wil er nog wel eens wat (onder)weg zijn voor een vliegshow of iets dergelijks en valt er in de hangars weinig of niets te zien.



Een opvallende verschijning is deze Dakota. De kist staat te boek als een Douglas C-47A-20-DK Skytrain. Let op de wieldeuren en de engine cowling

Persoonlijkheid

Jean-Baptiste Marie Alexandre Salis is iemand geweest die, hoewel minder bekend dan anderen, in de Franse luchtvaarthistorie te boek staat als een luchtvaartpionier. Het vliegveld Cerny-La Ferté Alais is inmiddels naar hem vernoemd. Hij is geboren op 19 september 1896 in Montmorin (Puy-de-Dôme), gaat naar school in Billon en heeft in Clermont-Ferrand geleerd voor mecaniciens. Als Louis Blériot in 1909 met zijn eigengebouwde Blériot-VI Het Kanaal overvliegt, slaat de vonk van het vliegen over bij de jonge Salis. Bij de eerste Franse vliegschool in het nabijgelegen Aulnat leert Jean-Baptiste op zijn 16^e vliegen. Kort daarna wordt hij ook bevoegd technicus. Salis is al snel een gevierde persoonlijkheid in de Franse luchtvaarthistorie. Uit

de inboedel van de inmiddels failliete vliegschool op Aulnat, neemt hij een 'oude' Libellule over, zoals een Blériot-VI ook wel wordt genoemd. En nadat hij de oude Blériot heeft gerepareerd en gerestaureerd, gaat hij er zelf mee vliegen.



Ook hier Junkers Ju-52/3m-4 die in licentie is gebouwd bij CASA. De kist heeft na de oorlog gevlogen bij de Spaanse luchtmacht. Er achter een Douglas C-47B-35-DK Skytrain die destijds dienst heeft gedaan bij de Britse en Canadese luchtmacht onder de type aanduiding Dakota-IV

Militair

In april 1915 komt hij als dienstplichtig militair onder de wapenen. In 1916 meldt hij zich aan bij de vliegschool van de Franse luchtmacht in Pau. Na een periode aan het front wordt hij op 23 februari 1917 op het vliegveld van Avord gebrevetueerd als militair-vlieger en geplaatst bij de 1^e Groupe d'Aviation. Op 24 september 1919 verlaat hij de militaire dienst. Na de oorlog heeft hij als vlieg-instructeur veel leerling-vliegers gevormd met wie hij altijd bevriend is gebleven. Als testvlieger heeft hij heel wat vliegtuigen onder handen gehad.



Een van de oudste vliegtuigen in de collectie van de Amicale Jean Baptiste Salis is deze prachtige Dewoitine D.27-SA. De kist dateert uit 1929 en heeft met de registratie U-290 gevlogen bij de Zwitserse luchtmacht





Erfgoed

Salis heeft zich in de luchtvaart altijd bezig gehouden met historie en verzamelen. In 1918 had hij al een museum, niet meer dan een schuur in Bessonneau in de buurt van Etampes. Vele jaren later wilde hij op Ferté-Alais laten zien hoe het in het squadronleven er uit zag tijdens de Eerste Wereldoorlog met al zijn bureaus, werkplaatsen en vlieg-machines. En zo kwamen vele historische vliegtuigen in een loods terecht op dezelfde plek die nu de Amicale nog steeds in gebruik heeft. In de geest van Jean-Baptiste bekommeren zijn zoon Jean en dochter Irène zich over het erfgoed van hun vader. Die heeft al in 1933 onder de naam 'Les Casques de Cuir' (de Leren Helmen) een vereniging opgericht met als doel het Franse luchtvaart erfgoed in stand te houden en kennis daarover te bevorderen. La Ferté-Alais was toen nog niet in beeld. Dat kwam pas na de oorlog toen Salis het initiatief nam om op het plateau van Ardenet een vliegveld aan te leggen. De *aérodrome* wordt op 14 juni 1946 officieel geopend. Maar de formele goedkeuring van het luchtvaart-terrein kom pas een jaar later af. La Ferté-Alais krijgt dan de status van privé-vliegveld waarvan slechts met de nodige beperkingen gebruik mag worden gemaakt. Dat laatste vooral vanwege de grote luchthavens rond Parijs. Jean-Baptiste is iemand geweest die heeft geleefd voor zijn grote passie: de historische luchtvaart. Diners die hij genoot met zijn vrienden gingen niet voorbij zonder dat hij zijn plannen en ideeën over de toekomst met hen kon delen. Hij hield van hard werken, bijna zonder rekening te houden met zijn gezondheid. Op 10 december 1967 bekende hij waar hij bij leven en welzijn het meeste van hield: het leven.



De Harvard is een vliegtuig dat met het grootste gemak kan worden verbouwd in een look-a-like van heel wat eenmotorige metalen propkisten. Op Ferté-Alais staat deze schitterende AT-6B-M0 imitatie van een Japanse Zero.

Veel te zien

Het vliegende museum op La Ferté-Alais heeft iets in zich van een pelgrimsoord voor liefhebbers van oude, nog vliegende vliegtuigen. De 'Amicale Jean Baptiste Salis' is in 1975 opgericht na heel wat organisatorische wisselingen sinds 'Les Casques de Cuir' in 1933. Nu beslaat de tentoonstellingsruimte in de hangars zo'n 6.000 m². De traditionele internationale luchtvaartshow in het Pinksterweekend trekt jaarlijks zo'n 30.000 bezoekers. Ze komen vooral voor de oude kisten. Als wij er zijn staan er zo'n 40 vliegtuigen van de Amicale en elf van andere eigenaren. Op de inventaris staan nog eens 39 vliegtuigen, maar die bevinden zich elders op een luchtvaartmeeting, of zijn uitgeleend of ergens in onderhoud. Het is uiteindelijk een vliegend museum. Ik ben blij dat er desondanks toch nog veel is te zien.



De beschildering van deze Morane A.I type 29.C1 is fake. Maar voor het overige is deze prachtige kist met c/n 1567 gewoon een originele Morane

Bereikbaarheid en toegankelijkheid.

Vanuit Nederland richting Parijs via de A1, voorbij Charles-de-Gaulle (Roissy) de A3 volgen naar de Périferique rond Parijs, bij Bamjolet de rondweg in zuidelijke richting opdraaien, vervolgens afslag 16/17 naar de A6 ri Lyon blijven volgen tot afslag 10, dan via de D191 ri La Ferté-Alais, Cerny, Etampes. In La Ferté-Alais weg blijven volgen tot T-kruising, aldaar rechtsaf en eerste weg links, omhoog rijden naar vliegveld op plateau.

Toegang: Volwassenen: € 6.-, kinderen: € 3.-; geopend gedurende de weekends.

Noot:
1. ICAO vliegveld code.



AMICALE JEAN-BAPTISTE SALIS LA FERTÉ ALAIS

OVERZICHT LUCHTVAART COLLECTIE 1)

Fabrikant	Versie	Reg /	Constr.Nr. Werknr.	Serial	Opmerkingen
Geëxposeerd:					
Beechcraft	E-18S Super C-45G Expeditor	F-AZEJ '22423'	BA-359	51-11802	bj 1951, 'USAAF', ex N88015, N23J, F-BTCS
Blériot ³⁾	XI				
Blériot ®	XI-2	F-AZPG	SA-29		Pegoud
Boeing-Stearman	E75 (PT-13D Kaydet) 'N2S-3'	F-AZJR	75-5656 '741'	42-17493 '4273'	USN, ex N5358N, F- AZJS, 'F-AEIN'
Boeing-Stearman	E75L (PT-17)	F-AZMZ	75-5A98		
Bücker	Bü-131 Jungmann (I-131 E)	F-AZTT	2241		bj 1950, lic. CASA
Bücker	Bü-131SA Jungmann	F-PBSE	2224		bj 2002
Bücker	Bü-133C Jungmeister	F-AZBS	16		bj 1938, ex SFW: U-69, HB-MIQ, F-BOHK
Chance Vought	F4U-5NL Corsair	F-AZEG		124724	bj 1944, ex FAH: 600, NX4901E US NAVY 'VC-3', 'PM'
Caudron	C.279 Luciole	F-AZVO			
De Havilland	DH-89A Dragon Rapide (DH-89B Dominie Mk.I)	F-AZCA	6541	X7381	bj 1940, ex RAF, G- ALZF, F- BGON, 'CA-Z'
Douglas	AD-4N Skyraider	F-AZDP	7449	124143	bj 1960, ex ALA: 14, TR-KFP, F-WZDP, 'US NAVY' 'VA-176' '205-RM'
Dewoitine	D.27-SA		F-AZJD	SA-290/322	bj 1929, ex SFW: U-290, HB- RAC, F-AZBC, F-AZBF LW, '2E+RA
Fieseler	Fi-156C.3 Storch	F-AZRA	2039	K	
Jodel	D9	91Y			
Junkers	Ju-52/3m-4 (C.352L)	F-AZJU	24		bj 1943, lic. CASA ex EÂE: T.2B-212, G-BECL, 'N9+AA', 'AZ+JU', c/n ook wel: 103 'Esc 160'
Morane	A.I type 29.C1	'7'	1567		
Morane ®	A1 type XXX	F-AZAP	02		bj 1980, 'F-NUNG'
Morane-Saulnier ®	Type-H	F-AZMS			bj 1988, '7'
Morane-Saulnier	MS.138 Ep-2	F-AZAJ	3220/138		ex F-AQDN
Morane-Saulnier	MS.185	F-AZAZ	3672/01		ex F-AJRK
Morane-Saulnier	MS.230	F-AZAK	403		bj 1937, ex F-BEJO
Morane-Saulnier	MS.317 (ex MS.315)	F-BCNL	6527/273		bj 1945
Morane-Saulnier	MS.502 Criquet	F-AZCP	320		bj 1944, ex F-BBUS
Mudry	Cap-20E	F-AZOE	02		bj 1976
Naval Aircraft Factory	N3N-3 Canary	F-AZNF / 69	2909		bj 1941
Nord	N.3202-B	F-AZFY	15		bj 1957, ALA
North-American	AT-6B-M0 Zero	F-AZZM '170'	SA-32		'D-NTKKH'
North-American	NA-168 T-6G Texan	F-AZMP 'X-56'	168-160	49-3056	EAE: C.6-188
North-American	NA-182 T-6G Texan	F-AZBQ	182-535	51-14848	ALA, F-BOEO '115-237'
Pilatus	P.2-06	F-AZCE	72		ex SFW: U-152, 'KLV: 7<'
Piper	J-3C-65 Cub (L-4C)	F-PJBS	3303		lic. WagAero Sports
Pitts	BS1S Special	F-AZFH	K-027		bj 1975, ex N835, F-WZAF
Polikarpov	Po-2W (ex U-2)	F-AZDB/'9'	0045		lic. PZL, 'VVS', ex YU-CNS
Royal Aircraft Factory ®	SE.5a	F-AZCY	3	'A8898'	bj 1983, 'RAF' gemod. Stampe SV4
Ryan	ST3KR PT-21 4)	N53018	41-1964		bj 1941, ex USAAC, '1164'
SPAD	XIII-C.1		4377		





Fabrikant	Versie	Reg /	Constr.Nr. Werknr.	Serial	Opmerkingen
Stinson	SR-10C Reliant	F-GPJS	3-5846		bj 1938, ex F-BBCS
Yakovlev	Yak-11 Moose	D-FJII / '5'	Y-5434	'5'	'VVS'
Yakovlev	Yak-55M	RA-3356K			
Geëxposeerd van andere houders: 5)					
Boeing	B-17G-85-VE Flying Fortress	F-AZDX	8246	44-8846A	USAAF, 'DS-M', ex F-BGSP, ZS-DXM ex F-AZLB, 'F-AZEU'
Bücker	Bü-133C Jungmeister	F-PBRI	2008		
Cholot Serge	Shoestring K10	F-PZPE	48		
De Havilland Canada	DHC-1 Chipmunk-22 (T.Mk20)	F-AZCH	C1/0702	'WB557'	ex KDF-P-132, OY-ALW
Douglas	C-47A-20-DK Skytrain '313142', 'J7-N'	F-AZTE	13142	42-93251	bj 1942 USAAF,
Douglas	C-47B-35-DK Skytrain	F-AZOX (Dakota-IV, DC-3C-1C3G)	16604/33352	44-77021	bj 1944, ex RAF: KN655, RCAF: 1000, 12965, C-GGJH, C-GSSC, F-GIAZ, F-GIDK' bj 2007, 'KaLW', '4400/LO1' bj 1977, 'KaLW' bj 1956, ex F-WVZR, uit L-56 F-BHGU c/n 03
Fokker ® 6)	D.VII	F-AZLM			
Fokker ®	Dr.1 Triplan	F-AZAQ	01		
Leopoldoff ®	L-55 Colibri	F-PRJJ	LF-01-93		
Marchadier	Skyote	F-PRUQ	63		
Morane-Saulnier	MS.317 (ex MS.315)	F-BGUV	6551/297		bj 1946, ex ALA
Niet geëxposeerd: 7)					
Aviat Aircraft	Pitts S2B	F-HBOB	5289		bj 1983
Aviatik	C.1 Albatros	F-AZ..	C.215/5		
Blériot ®	XI	F-AZBA	1		ex F-WERV, F-PERV
Brochet	MB.83D	F-PGLF	06		bj 1952
Bücker®	Bü-131 Jungmann	F-AZBU	83		bj 1982
Bücker	Bü-131 (I-131E) Jungmann	F-AZGG			lic. CASA, ex EAE: E.3B-540
Caudron®	G.III	F-AZMB	SA-33		bj 1991, in onderhoud
Curtiss	P-40N Kittyhawk	F-AZKU		2105915	USAAF
Focke-Wulf	Fw-44 Stieglitz	F-AZMJ			
GAMD Dassault	MD.311 Flamant	F-AZCB	291		ALA, incompleet
Hirth	Hi-27 Mk.2 Acrostar	F-AZJF	4003		bj 1971
Jodel	D.112	F-PHUD	398		bj 1956
Mignet	HM-14 Pou-du-Ciel				
Morane ®	A1	F-AZAN	01		
Morane-Saulnier	MS.892A-150	F-BMVO	10524		bj 1965, SOCATA
Morane-Saulnier	MS.892A-150	F-BPGH	10785		bj 1968
Morane-Saulnier	MS.893A	F-BPGV	10796		bj 1968
Morane-Saulnier	MS.892A-150	F-BPQA	10808		bj 1968
Moravan	Zlin.326	F-BORP	919		bj 1966
Nord	N.1101 Noralpha	F-GMCY	67		CEV
Nord	N.262A	DH			ALA, incompleet
North-American ®	NA-68	F-AZHD/117 SA-30	79413		AN
North-American ®	NA-68/P-64	F-AZHE	SA-31		'AN', '11F/20' of '14.F.7'
North-American	AT-6C Harvard IIA 'NA-68 Yale'	F-AZBE 'T-127'	88-12127	41-33606 '4112127'	ex USAAF, RAF EX633, H-29, F-BJBI, F-WJBI
North-American	NA-88 AT-6D (SNJ-5) Harvard	F-AZRB	88-17955	42-86174	ex USN 90747, N3651F
North-American	P-51K-5-NT Mustang	F-AZSB/G4-C	12 44-11622		USAAF
Piaggio	P-149D	F-AZKD	141		lic. Focke-Wulf, 'ALA'
Piper	J-3C-65 Cub (L-4H Grasshopper)	F-BFCO	43-29935		bj 1943
Royal Aircraft Factory ®	SE.5a	F-AZCN	2		ex F-WZCN,





Fabrikant	Versie	Reg /	Constr.Nr. Werknr.	Serial	Opmerkingen
Salis	AJBS 10	F-PZLD	01		ex WZLD, gemodif. Mudry CAP-10 c/n 001
S.F.C.A. Peyret Stampe & Vertongen Sud-Aviation	Taupin-VI S.V.4C SE.210 Caravelle III	F-AZBG F-BHHD F-BHRU	10 1119 58		lic. AIA bj 1960, Air France, alleen neusssectie
Yakovlev	Yak-3U	F-AZIM	9/04623	'27'	VVS'
Yakovlev	Yak-11 Moose	F-AZFI	25-III-02	'29'	'VVS'
Yakovlev	Yak-11 Moose	F-AZIR	25-III-21	'28'	'VVS'
Yakovlev	Yak-11 Moose	F-AZNN	25III/05	'14'	'VVS'
Yakovlev	Yak-52TD	RA-3385K			
Zlin	Z.526 AFS Akrobat	D-EAPH	1230		

Afkortingen:

AIA	Atelier Industriel de l'Air
ALA	Armée de l'Air
AN	Aéronavale (Franse Marineluchvaartdienst)
bj	Bouwjaar
CASA	Construcciones Aeronauticas S.A.
CEV	Centre d'Essais en Vol (Luchtvaarttestcentrum te Istres (F))
c/n	Constructie nummer
D-NTKKH	Dai-Nippon Teikoku Kaigun Kōku Hombu (Japane Keizerlijke Marineluchtmacht),
EAE	Ejército del Aire Español (Spaanse luchtmacht)
Esc	Escadre
FAH	Fuerza Aérea Hondureña (Hondurese luchtmacht)
KaLW	Kaiserliche Luftwaffe
KDF	Kongelige Danske Flyvevåben
KLW	Kriegsluftwaffe
PZL	Przemysłu Lotniczego Silnikowego (Luchtvaartuigen)
®	Replica
RAF	Royal Air Force
RCAF	Royal Canadian Air Force
SFCA	Société Française de Construction Aéronautique

SFW	Schweizerische Flugwaffe
SNCAN	Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord
SOCATA	Société de Construction d'Avions de Tourisme et d'Affaires
SPAD	Société Provisoire des Aéroplanes Deperdussin
USAAC	United States Army Air Corps
USAAF	United States Army Air Force
USN	United States Navy
VVS	Voennno-Vozdushnye Sily (Russische luchtmacht)

Noten

1. Waarneming dateert van 30 juni 2012. De tussen -apostrofs' geplaatste aanduidingen zijn niet origineel. Modellen en voertuigen zijn niet in het overzicht opgenomen.
2. De geëxposeerde vliegtuigen staan op naam van de Amicale Jean-Baptiste Salis of op naam van zijn nakomelingen Jean Edmond Salis
3. Wordt statisch gebruikt voor een indoor multimedia simulatie van de vlucht over het kanaal.
4. Tientoongestelde vliegtuigen van andere houders.
5. Waarschijnlijk gemodificeerd tot PT-22.
6. Maakt deel uit van de Memorial Flight op La Ferté Alais.
7. Overzicht is mede opgesteld na raadpleging van het Registre d'Immatriculation des Aéronefs van de Direction Générale de l'Aviation Civile.



Reactie op de Fokker D.VII Deutsches Museum (Spinner 47 en 48)

Een telefoontje van schrijver en MLM vriend Hans van Lith zorgt toch weer voor enige twijfel. 'De D-28 op een platte spoorwagon, dat 'kanniewaarzijn'. Hij heeft de internet foto (Spinner 48, p.26) nauwkeurig bestudeerd. Van Lith, ooit werkzaam bij onze nationale spoorwegen, is ervan overtuigd dat de D.VII niet op een treinwagon staat, maar op een ponton. Althans een varende bak met laaddek. Aan de overkant, rechts op de foto, lijkt een rivierschip te liggen. We weten dat de D-28 in 1939 in een loods van het Blaauwhoedenveem-Vriesseveem heeft gestaan aan de Distelweg in Amsterdam-Noord. Het is goed mogelijk dat het transport daarheen of daar vandaan per ponton heeft plaatsgevonden. Maar zoals de foto door Hans van Lith wordt geïnterpreteerd, geeft dat geen zekerheid over het transport van de D-28 per spoor naar Duitsland. Het wachten is nu dus op de juiste foto van de D-28 op een spoorwagon. (LB)

De foto van de D-28 zou in plaats van op een 'spoorwagon' op een ponton kunnen zijn gemaakt, in de ringvaart bij Schiphol. Van deze pontons met buitgemaakte vliegtuigen zijn meerdere foto's bekend. (hgb)

Nogmaals de D.VII uit Oberschleissheim

Met verwondering heb ik het artikel "Oorlogsbuit in Duits Museum" in Spinner 47 als ook de daaropvolgende reactie gelezen. Klaarblijkelijk hebben de heren Baltussen en Snieders geen kennis genomen van hetgeen aangaande deze kwestie geschreven is in het standaardwerk "De Fokker D.VII in dienst van de Nederlandse militaire luchtvaart" (Uitgeverij Geromy, 2008).

De restauratiefoto's van het Deutsches Museum kan inderdaad de D-20 zijn. Helaas is het tweede registratiecijfer moeilijk als "0" te identificeren. Merkwaardig op deze foto is ook de verwisseling van het rode en blauwe segment in de rozet. In mijn fotoverzameling van marinevliegtuigen uit de periode 1921-1940 ben ik een dergelijk foutief beschilderde rozet niet tegengekomen. De museum D.VII kan dus de D-20, D-26 of D-28 zijn geweest.

De D-20 en D-28 werden indertijd "gemoderniseerd" en uitgerust met de 250pk BMW IV. Deze sterkere motoruitrusting impliceerde toepassing van een





versterkte romp, die nu van een stroomlijnvormige motorkap werd voorzien. De frontradiator werd daarbij vervangen door een efficiëntere koeler van het Franse merk André. Om de modernisering verder te accentueren werd direct achter de cockpit op de romprug een gestroomlijnd vloeistuk geplaatst. Op grond van deze aangebrachte wijzigingen is het welhaast uitgesloten dat de D-20 en D-28 na afvoer uit de MLD-vliegtuigsterkte omstreeks 1937 (via de sloper?) in Duitsland terecht kwamen. Alleen voor de D-28 is dat wel het geval, omdat deze jager in de opslag stond als object voor het nieuw op te richten nationale luchtvaartmuseum.

Blijft de mogelijke kandidaat de D-26 over. Over dit toestel is praktisch niets bekend. Op 03.09.1931 moest OVL C.J. van der Graaff met dit toestel een noodlanding op het terrein van MVK De Kooy maken. Reeds in oktober werd de beschadigde romp gelast en verdere reparaties uitgevoerd. Op 30.01.1934 maakte LTZ1 Tetenburg met dit toestel een proefvlucht, dat volgens

zijn vliegboek met de 250 pk BMW III was uitgerust. Over het verdere lot van de D-26 is mij niets bekend. Conclusie uit het bovenstaande is, dat het raadsel "D-20" niet is opgelost!

Indertijd werden in de werkplaatsen op "De Kooy" diverse nieuwe rompen, vleugels etc. aangemaakt. Voor deze nieuw gebouwde toestellen werd dan vrolijk een oude registratie overgepoot. Hoe heeft men anders zo lang met de Van Berkel WA's kunnen vliegen? Zelfs twee hagelnieuwe Fokker C.VII-w "L"-lesvliegtuigen werden op deze manier in eigen beheer gebouwd en afgeleverd, dit ter vervanging van de L-11 en L-16, die Indië-waarts werden verscheept.

Hartelijke groet en "keep smiling"

Nico Geldhof

[p.s.: Is het motorno. van de Duitse / ex MLD D.VII ook bekend? Bezit een opgave over praktisch alle aan Nederland geleverde BMW motoren.](#) ✈

RECENT VERSCHENEN

Boven de boerenkool

Bart M. Rijnhout, *Boven de boerenkool. Operaties in het luchtruim boven Nieuw Guinea 1951 - 1962*. Uitgegeven door Lanasta, Emmen.

ISBN 978-90-8616-082-2.

Het boek is gebonden, heeft 228 stevige pagina's in een hard-cover. Zo'n 465 foto's en tekeningen, waarvan in deel in kleur maken het boek tot een aantrekkelijk geheel. De zijaanzicht tekeningen van de verschillende vliegtuigen zijn vervaardigd door Srecko Bradic.

Na *Kruisvaarders van de archipel* en *Wachters boven het stenen tijdperk* is *Boven de boerenkool* het derde deel van een serie die de luchtvaart boven toenmalig Nederlands Nieuw Guinea behandelt.



In tegenstelling tot het tweede deel, gaat *Boven de boerenkool* geheel over de Nederlandse luchtvaart boven dit voormalig rijksdeel.

Het boek begint met 'Een nieuw begin', een hoofdstuk dat de overgang beschrijft van het nu zelfstandige Indonesië naar voornamelijk Biak. Onder primitieve omstandigheden moest alles worden opgebouwd. Wat op de grote Amerikaanse dumps werd gevonden en bruikbaar was, werd dan ook gebruikt. Met een aantal Catalina's werden de verbindingen onderhouden en werd gepatrouilleerd, want al in januari 1952 vonden de eerste Indonesische infiltraties plaats. Door de toegenomen dreiging werd besloten een aantal Fairey Fireflies naar Nieuw





Guinea te sturen. De eersten waren medio 1955 in vliegwaardige toestand. De belevenissen en ervaringen van het nieuw opgerichte squadron 7 met zijn Fireflies, wordt uitgebreid beschreven in de hoofdstukken 'Fairey Fireflies boven Nieuw Guinea' en 'Utarom, een veld om snel te vergeten', tot deze in december 1961 buiten gebruik werden gesteld.

Toen medio jaren vijftig de Catalina's waren opgevlogen, werd naarstig gezocht naar een opvolger. De Grumman Albatros was te klein en de nieuwe Martin Marlin te duur. De US Navy bood de Martin PBM-5A Mariner aan, waarvan er nog een aantal in de woestijn stonden. Nederland kocht uiteindelijk 17 toestellen, die na uitgebreide revisies voornamelijk via Valkenburg naar Nieuw Guinea vertrokken. Enkele toestellen bleven in Nederland voor opleiding en als onderdelen leverancier. Het gebruik en de ervaringen worden uitgebreid beschreven in het hoofdstuk 'De Mariner misère'. Alle met de Mariner voorgedane ongevallen worden behandeld tot en met het uiteindelijke vliegverbod en de sloop van de toestellen.

Een klein hoofdstuk wordt gewijd aan het bezoek van de Karel Doorman: 'Hr. Ms. Karel Doorman, de Dikke Boot op oorlogspad'. In 1960 stuurde de regering de Doorman op wereldreis. Bedoeld als vlagvertoon, maar tegelijkertijd werden een twaalf-tal Hawker Hunter jachtvliegtuigen en een tweetal Alouette II helicopters meegenomen ter versterking van de luchtverdediging. In augustus 1960 kwam de boot aan in Biak, waar de Hunters en Alouettes werden gelost. Tijdelijk waren daarbij Hawker Sea Hawks en Grumman Avengers van de Doorman op de Borokoe strip geland.

Door het vliegverbod en het daaropvolgende afvoer van de Martin Mariner, kwam de MLD zonder patrouillemogelijkheden te zitten. Als opvolger van de Mariner werd uiteindelijk de Lockheed P2V-7 Neptune besteld, maar om de periode tot aan de levering daarvan te overbruggen werd een viertal Douglas C-47 Dakota's van de Koninklijke Luchtmacht overgenomen. De eerste twee toestellen, bij de MLD R4D-1 genoemd, naar analogie van de US Navy benaming (en niet R4-D zoals ze in het boek consequent worden genoemd), arriveerden in maart 1960 op Biak. De ervaringen daarmee worden beschreven in het hoofdstuk 'Noodoplossing voor de vervanging van de Mariner'.

In augustus 1960 werden twaalf Hawker Hunter gelost van de Karel Doorman. Deze toestellen moesten de luchtverdediging van Nieuw Guinea versterken. De KLu-begeleidingsgroep stond onder leiding

van de Elt F.P. Schulte, in het boek Ltz. genoemd. In Nieuw Guinea werd 322 squadron heropgericht om te vliegen met de Hawker Hunter Mk.4. Het verhaal daarvan wordt verteld in het hoofdstuk '322-ers in Nieuw Guinea'.

Op 1 september 1961 werd 336 squadron van de Koninklijke Luchtmacht in het leven geroepen. Dit squadron moest de verbindingen en het vervoer binnen Nieuw Guinea verzorgen. De door de aankomst van de Neptunes overtollig geworden R4D-1 Dakota's werden weer C-47B Dakota's en werden ondergebracht bij 336 squadron. Vanuit Nederland kwam daarop nog een aanvulling van drie toestellen. De ervaringen en crashes met de Dakota's worden beschreven in het hoofdstuk 'Een nieuw squadron'. Hierbij worden nog enkele lichte vliegtuigen beschreven die werden gebruikt, zoals de van de Paters geleende Cessna 180 (en niet 172), de beide Tiger Moth's en de op Nieuw Guinea gearriveerde, maar niet meer uitgekakte Agusta-Bell 204B van de MLD.

In het hoofdstuk 'De MLD op Biak met een B', wordt de aankomst beschreven van de Lockheed P2V-7B Neptune. De 'B' in het hoofdstuk refereert aan de grote letter 'B' op het kielvalk van de Neptunes. De hoofdstukken 'Een bitter afscheid', 'Met de rug tegen de muur' en 'De laatste fase' vertellen alles over het laatste jaar dat Nederland in Nieuw Guinea doorbracht. Het vertelt over de ervaringen met de verschillende vliegtuigen, de confrontaties met de Indonesiërs, de crashes van de Dakota X-11 en de Neptune 200 B en de overdracht aan de Verenigde Naties.

Het boek beschrijft feiten en geeft daarbij een zeer goed inzicht in een stuk luchtvaartgeschiedenis, die niet al te bekend is. Een groot deel van de Nederlanders kunnen zich de spanning rond Nieuw Guinea nog wel herinneren en een grote groep veteranen zullen in het boek de nodige zaken herkennen. Het boek wordt dan ook van harte aanbevolen omdat het een mooi overzicht geeft van de Nederlandse luchtvaart activiteiten in Nieuw Guinea.

Boven de boerenkool. Operaties in het luchtruim boven Nieuw Guinea 1951 - 1962 kost Eur 38,95.

Het boek is o.a. verkrijgbaar bij de Luchtvaart Hobby Shop in Aalsmeerderbrug en Flash Aviation in Eindhoven. Het boek kan ook worden besteld bij uitgeverij Lansata, Emmen, email: info@lanasta.com.

Hans Berfelo



Geen laag te hoog

Jacques A.C. Bartels, *Geen laag te hoog. De eerste uitzending van de LVA, naar IJsland in het kader van het Tweede Internationale Pooljaar 1932 - 1933*. Uitgegeven door Lanasta, Emmen.

ISBN 978-90-8616-127-0.

Het boek is gebonden en heeft een harde omslag. Op 192 stevige pagina's worden, naast de tekst, ca 215 foto's en tekeningen gegeven.

In het kader van zijn promotieonderzoek naar de 12 leerlingen van de Vliegklas 1926 van de LVA, die elk later hun stempel hebben gedrukt op de ontwikkeling van de luchtvaart en Nederland en Indië door de auteur, is dit boek een uitgelicht onderdeel dat een afzonderlijke publicatie waard is.

De ontwikkeling van de meteorologie en de rol van het KNMI daarin, wordt uitvoerig in de eerste hoofdstukken beschreven. Het Eerste Internationale Pooljaar 1882 - 1883 is een stimulans om meer onderzoek te doen. Onderzoek naar de hogere luchtlagen werd gedaan door het oplaten van ballonnen met instrumenten. Later werd op hei bij Soesterberg een Vliegerstation opgezet, om door middel van vliegers de instrumenten op hogere niveau's te brengen. Door de inmiddels ontstane drukte op Soesterberg week het vliegerstation uit naar de Leuserheide. Inmiddels waren ook hoogtewaarnemingen door vliegtuigen ingevoerd, die later door de LVA als standaard dienst werden uitgevoerd.

Kort wordt in een hoofdstuk de ondergang van de s.s. Salento gememoreerd, waar vlieger Bosch vliegend in een Fokker C.IV een manche van 1500 meter over het schip gooit ter redding van de bemanning. Verder wordt dan gegaan met de ontwikkeling van de luchtvaart en de meteorologie.

De aanloop naar het Tweede Internationale Pooljaar komt aan de orde en de problemen die de uitvoering van de plannen in het kader daarvan ondervonden door de beurscrash van 1929 en de daaropvolgende economische crisis. Nadat uiteindelijk de noodzakelijke fondsen bijeen waren gebracht, werd door de minister toestemming gegeven om

een Aërologisch station op te zetten nabij Reykjavik en dat te bemannen met één officier-vlieger, één onderofficier-vlieger en één mecaniciën. Dit werden resp. de eerst luitenant J.H. van Giessen,

wachtmeester-vlieger H. Bosch en sergeant-vliegtuigmaker C. van der Leden, die met twee Fokker D.VII's naar IJsland zouden worden uitgezonden.

Na deze uitgebreide inleiding en aanloop volgen de hoofdstukken over de ervaringen en resultaten op IJsland. Het detachement had zich laten vergezellen door vrouwen en kinderen, maar gezien de beperkte fondsen waarover het comite van uitzending beschikte was het geen luxeverblijf.

Gedurende het verblijf op IJsland werden verschillende bekende vliegers ontmoet, zoals de Italiaan Balbo, die met 23 Savoya-Machetti SM-

55 watervlieguigen de Oceaan overstak, en Charles Lindberg.

Op 31 augustus 1933 eindigde het internationale pooljaar en werden de vliegtuigen ontmanteld om terug naar Nederland te worden getransporteerd. De laatste hoofdstukken gaan over de aankomst in Nederland en de huldigingen die daarop volgen. In de Epiloog wordt gekeken naar de gevolgen die de onderzoeken op IJsland hebben gehad voor de meteorologie en de luchtvaart en wat de wetenschappelijke waarde daarvan was. Ook werden meteorologische gegevens nu gebruikt bij onderzoek naar luchtvaartongelukken, zoals bij de ramp met de Uiver. Verder wordt van alle betrokkenen het verloop van hun verdere leven beschreven. Als slot is over 15 pagina's de 'staat van verrichtingen te Reykjavik' afgedrukt, met daarin de datum, aantal waarnemingen, duur van de vlucht, wolkenhoogte en bereikte hoogte.

Het boek is de neerslag van een gedegen onderzoek uit archieven en literatuur en is niet alleen interessant vanwege de wetenschappelijk kant van het internationale pooljaar, maar ook worden de persoonlijke zaken van de betrokkenen in de meteorologische en luchtvaart omgeving uit de doeken gedaan.



Geen laag te hoog. De eerste uitzending van de LVA, naar IJsland in het kader van het Tweede Internationale Pooljaar 1932 - 1933, kost Eur 36,95. Het boek is o.a. verkrijgbaar bij de Luchtvaart Hobby Shop in Aalsmeerderbrug en Flash Aviation in Eindhoven. Het boek kan ook worden besteld bij uitgeverij Lanasta, Emmen, email: info@lanasta.com.

Hans Berfelo

Een eeuw militaire luchtvaart in Nederland

Rolf de Winter, *Een eeuw militaire luchtvaart in Nederland. Bakermat Soesterberg*. Onder auspiciën van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) uitgegeven door uitgeverij Boom, Amsterdam. ISBN 9789461058713. Het boek is gebonden, heeft een harde omslag en bezit 295 pagina's. Het boek heeft ca 333 foto's en illustratie, waarvan een groot deel in kleur.

Een eeuw militaire luchtvaart in Nederland. Bakermat Soesterberg is het eerste deel van vier boeken die dit jaar in het kader van de viering van 100 jaar militaire luchtvaart in Nederland zullen worden uitgegeven. Later verschijnen nog: *De jonge jaren van de Luchtmacht. De geschiedenis van het luchtwapen in het Nederlandse leger, 1913 - 1939*; *'Eenige wakkere jongens'. Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht 1940 - 1945* en *Take off. De opbouw van de Nederlandse luchtmacht, 1945 - 1973*.

Het boek begint als inleiding met de globale geschiedenis van de militaire luchtvaart in Nederland 1913 - 2013, van de geboorte van een nieuw wapen tot en met de laatste ontwikkelingen in Afghanistan. Omdat Soesterberg een unieke plaats inneemt in de ontwikkeling van de militaire luchtvaart concentreert het boek zich nadrukkelijk op de historie van dit vliegveld.

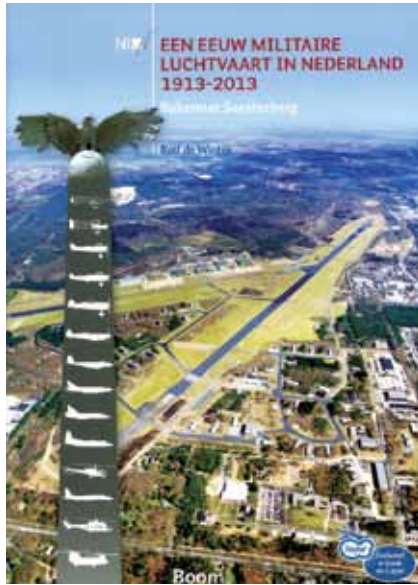
In het hoofdstuk 'Burgers op de bakermat' wordt de hele geschiedenis verteld van het ontstaan van

Soesterberg. Doordat Verwey van de automobielmaatschappij Verwey & Lugard brood zag in de opkomende vliegerij, besloot hij op twee plaatsen, Ede en Soesterberg, een vliegerterrein te creëren. De hei werd glad gemaakt, er verschenen werkplaatsen en de eerste vliegers, o.a. Wijnmalen, Koolhoven, Hilgers, konden er opstijgen. De verschillende vliegdemonstraties en ook de Europese rondvlucht trok velen naar Soesterberg. Toen na enkele jaren de interesse in het vliegen taande, kon de Maatschappij voor Luchtvaart het niet langer bolwerken en ging failliet.

In het hoofdstuk 'Het nest, de eieren en de kuikens' wordt verslag gedaan van de militaire pogingen om ook over de horizon heen te kunnen kijken. De eerste oefeningen waaraan ingehuurde vliegtuigen en vliegers deelnamen gaven de waarde van een 'luchtmacht' al aan. Dankzij een wijs besluit van de Tweede Kamer, 'alleen vliegtuigen en niets anders' kon de Luchtvaartafdeling op 1 juli 1913 op Soesterberg van start gaan. De ontwikkelingen, hoogte en dieptepunten tot 1940 worden in dit hoofdstuk behandeld. Het volgende hoofdstuk 'Bombardieren en gebombardeerd worden' vertelt het verhaal van de Duitse bezetting tijdens de oorlogsjaren. Toen op 10 mei 1940 de Duitsers binnenvielen, was Soesterberg al min of meer ontruimd,

slechts enkele eenheden zoals luchtafweer en radiobediening waren nog aanwezig. De vliegende eenheden waren alle binnen de Vesting Holland gestationeerd. Soesterberg viel dan ook praktisch ongeschonden in Duitse handen. Alleen de museumvliegtuigen bij 'Soesterdal' zijn beschoten. De Duitsers begonnen vrijwel direct de nu 'Vliegerhorst' genoemde basis drastisch uit te breiden. In dit hoofdstuk komen de belevenissen en acties van de Duitsers aan de orde en ook de verschillende bombardementen van de geallieerden. Bij het terugtrekken bleven de Duitsers ook nog eens alles wat nog overeind stond op, waarna de Canadezen het vliegveld bezetten.

Na de oorlog bleef het een tijd onduidelijk wat er met het veld moest gaan gebeuren. Moest het de





taken van Schiphol overnemen? De Rijksluchtvaartschool wilde er zich vestigen en de prins der Nederlanden stalde er zijn oorlogsverworvenheden: zo'n vijf vliegtuigen! Pas in het bouwplan 1951 kreeg Soesterberg zijn definitieve plaats in de luchtverdediging. Het hoofdstuk gaat verder in op alle eenheden die vanaf ca 1950 van De Bakermat gebruik hebben gemaakt en op alle activiteiten rond de basis tot in de jaren 90.

Aan de komst en de aanwezigheid van het Amerikaanse 32 Squadron wordt het hoofdstuk 'The Yanks are coming... and going' gewijd. Niet alleen de belevenissen met en de ervaringen van de Amerikanen komt aan bod, maar ook een stukje geschiedenis over de roots van 32 op Curaçao. 40 jaar zijn ze aanwezig geweest: wat achterbleef was een afgeschreven F-15 voor het MLM en een oude 'Wolfhound' Gomer.

In het hoofdstuk 'Uitzendbureau voor Vrede & Veiligheid' worden de laatste jaren van Soesterberg en de belevenissen van zijn squadrons verteld. Na de val van de muur en het vertrek van de Amerikanen bleven alleen helikopters over. Grote en middelgrote helikopters stroomden in en met deze toestellen werd veelvuldig buiten de grenzen van het NAVO-gebied geopereerd. De uitzendingen naar het uiteengevallen Joegoslavië komen aan bod evenals de operaties in Irak en Afghanistan.

In 'Epiloog, Bakermat opgerold, Bakermat uitgerold' komt de sluiting en alles wat daaromheen gebeurde aan de orde. Het hoofdstuk eindigt met de afbraak van hangars en de opbouw van het nieuwe Defensie Museum. Dit was 100 jaar Soesterberg, van vliegheer tot museum en landschapspark.

Zonder meer een boek om te hebben. Door de schrijfstijl van Rolf de Winter leest het gemakkelijk en vlot weg, maar het laat je wel achter met een gevoel van weemoed. Zo was het, maar zo zal het nooit meer worden!

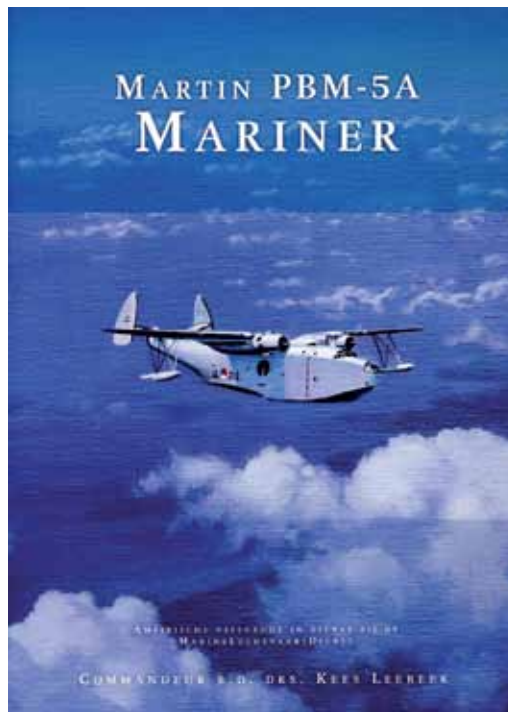
Een eeuw militaire luchtvaart in Nederland. Bakermat Soesterberg kost Eur 29,95 en is o.a. verkrijgbaar bij de Luchtvaart Hobby Shop in Aalsmeerderbrug en Flash Aviation in Eindhoven.

Voor iedereen die in dienst is (geweest) bij de Koninklijke Luchtmacht is een exemplaar beschikbaar, dat kan worden opgestuurd tegen verzendkosten van Eur 12,50 of opgehaald op de Luchtmachtreunie op 5 september voor Eur 5,00.

Hans Berfelo

Martin PBM-5A Mariner

Commandeur b.d. Drs Kees Leebeek, *Martin PBM-5A Mariner. Amfibische vliegboot in dienst bij de Marine Luchtvaart Dienst*. Uitgegeven door Geromy, Maarssen. ISBN 978-90-81893657.



Het in een harde kaft uitgegeven boek heeft 232 stevige pagina's, waarop naast de tekst ca 230 foto's in zwart-wit en kleur voorkomen. Een achttal zijaanzicht tekeningen van de hand van Luuk Boerman completeren het geheel.

Het boek handelt, zoals de titel al aangeeft, over de geschiedenis van de Martin PBM-5A Mariners bij de Marine Luchtvaart Dienst in voornamelijk Nieuw Guinea. Deze geschiedenis werd altijd gezien als de zwarte bladzijde in de MLD-historie en moest zo spoedig mogelijk worden vergeten. Veel was altijd onduidelijk: lag het aan de kist? ten opzichte van de vliegboot was de amfibie veel zwaarder geworden door het onderstel, lag daardoor het zwaartepunt wel goed? waren de motoren underpowered? Het bleef in de literatuur behoorlijk vaag. Het is geen boek dat je voor je genoeg leest, het gaat voornamelijk over ongevallen, waarbij meer dan 30 personen omkwamen.





Het boek begint na de inleiding met een geografisch en historisch overzicht van Nieuw Guinea: een stuk voorgeschiedenis, de tweede wereldoorlog, het vestigen na het vertrek uit Indonesië en de verdediging van het land, zowel politiek als militair.

In het volgende hoofdstuk komt de keuze voor de vervanging van de Catalina aan bod en de reden de Mariner te kiezen. De afleveringen, de opleiding en training, de operaties, onderhoud en logistiek en incidenten, voorvallen en ongevallen.

Vervolgens wordt in even zovele hoofdstukken de zes crashes beschreven. De auteur maakte gebruik van alle voor hem toegankelijke bronnen, aangevuld met gesprekken met voormalige MLD-ers met ervaring op de Mariner.

In het laatste hoofdstuk trekt Leebeek de conclusies en dat is een eye-opener: het lag niet aan de kist! Wat z.i. wel de oorzaken waren, wordt hier uitgebreid neergeschreven.

Hierna volgen een aantal technische aspecten van de Mariner en in de bijlage een overzicht van alle 17 toestellen.

'Mijns inziens kan de geschiedenis van de Martin PBM-5A Mariner niet als een zwarte bladzijde worden gezien die zo snel mogelijk moet worden omgeslagen. Integendeel, de zeer bewogen geschiedenis van de Mariner - met al haar slachtoffers - verdient het om gelezen en verteld te worden. Het is een doorleefd verhaal van mensen en machines in een ver tropisch land', aldus de auteur.

Ik kan het boek daardoor van harte aanbevelen en daarvoor niet alleen: er staan vele prachtige en onbekende foto's van de Mariners in.

Martin PBM-5A Mariner. Amfibische vliegboot in dienst bij de Marine Luchtvaart Dienst kost Eur 42,95. Het boek is o.a. verkrijgbaar bij de Luchtvaart Hobby Shop in Aalsmeerderbrug en Flash Aviation in Eindhoven. Het boek kan ook worden besteld bij uitgeverij Geromy, Maarssen, verzendkosten Eur 6,50 (www.geromybv.nl).

Hans Berfelo

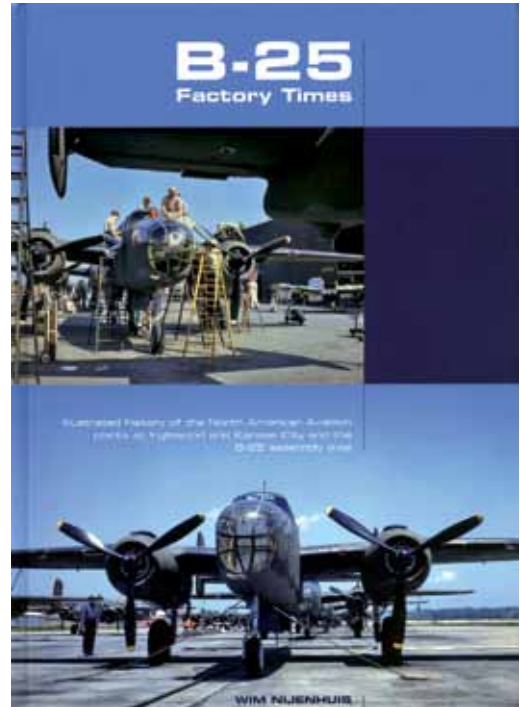
B-25 Factory Times

Wim Nijenhuis, *B-25 Factory Times. Illustrated history of the North American Aviation plants at Inglewood and Kansas City and the B-25 assembly lines*. Uitgegeven door Media Primair Modelbouw, Barneveld. ISBN 978-90-8616-304-5.

Het boek is gebonden en heeft een hard-cover. De

inhoud bestaat uit 192 pagina's en die zijn gevuld met, naast de tekst, bijna 750 foto's en illustratie waarvan vele in kleur.

Op maandag 10 juni werd in de Snijdershal van het MLM het boek *B-25 Factory Times* gepresenteerd. De auteur Wim Nijenhuis bood het eerste exemplaar aan, aan de directeur van het MLM Jan Janssen. Deze bijeenkomst betekende tevens de laatste boekpresentatie in het MLM.



Het boek is volledig in het Engels geschreven en begint met een voorwoord van de kleinzoon van James H. 'Dutch' Kindelberger, de General Manager van North American Aviation.

In het kort wordt de volledige vliegtuigproductie tijdens de tweede wereldoorlog in de Verenigde Staten behandeld, waarna de start van North American Aviation wordt beschreven, de ontwikkeling van hun eerste vliegtuigen tot en met de B-1B en de Space shuttles.

Nadat het eerste experiment een tweemotorig toestel, de NA-21 / XB-21, was verworpen door de USAAC, werd de NA-40 ontwikkeld. Dit toestel kan als voorloper van de NA-62, de uiteindelijke B-25 worden beschouwd. Deze ontwikkeling wordt beschreven in het hoofdstuk 'The B-25 Mitchell'.





In het volgende hoofdstuk 'Operators, the B-25 in service' worden alle luchtmachten beschreven die van de B-25 gebruik hebben gemaakt. Ook het civiele gebruik en de 'overlevers', de nu nog bestaande exemplaren komen aan bod.

Een overzicht in tabelvorm wordt gegeven van alle gebouwde typen en aantallen, met een overzicht van de kosten van de B-25 in vergelijking tot zijn naaste concurrenten.

Van de werkzaamheden en het leven in de fabriek in Inglewood wordt uitgebreid verslag gedaan. Niet alleen de technische zaken, zoals het vervaardigen van onderdelen, samenvoegen en schilderen, maar ook o.a. personeelzaken, beveiliging, welfare en public relations worden beschreven. Na dit alles is het toestel gereed en vinden de testvluchten plaats. Eenzelfde beschrijving over de fabriek in Kansas City wordt daarna gegeven.

Tenslotte volgen een aantal kleinere hoofdstukken die het 'ferrying' van de vliegtuigen met uiteraard een select groepje vrouwelijke piloten, de (manlijke) testvliegers van de verschillende modellen en de 'Manuals' behandelen, waarna wordt afgesloten met verhalen in tijdschriften en een groot aantal advertenties uit de veertiger jaren.

Ondanks dat het boek slechts de productie van één type vliegtuig van maar één producent beschrijft, is het een waardevol bezit. Het boek geeft inzicht in wat er allemaal gebeurt en wat er voor nodig is om een productielijn op te zetten en in stand te houden. Hoewel slechts een onderdeel van de totale Amerikaanse vliegtuigproductie tijdens de tweede wereldoorlog, kun je deze gegevens verveelvoudigen en dan nog kun je je nauwelijks een voorstelling maken van de immense Amerikaanse industriële inspanningen in die tijd.

De auteur wordt gefeliciteerd met het feit dat hij een enorme hoeveelheid fotomateriaal heeft weten te verkrijgen, behalve de tekst zijn die al meer dan waard om het boek te bezitten.

B-25 Factory Times. Illustrated history of the North American Aviation plants at Inglewood and Kansas City and the B-25 assembly lines kost Eur 49,00

Het boek is o.a. verkrijgbaar bij de Luchtvaart Hobby Shop in Aalsmeerderbrug en Flash Aviation in Eindhoven. Het boek kan ook worden besteld bij uitgeverij Lansata, Emmen, email: info@lanasta .com.

Hans Berfelo

Ik zag ze vliegen

René Butselaar, *Ik zag ze vliegen. Herinneringen aan het vliegveld Soesterberg*. Het boek is in eigen beheer uitgegeven. ISBN 978-94-6206-845-2.

Het boek is A4 formaat paperback, heeft 227 pagina's en heeft 88 kleurenillustraties, geschilderd door de auteur.



Bij de Boekscout in Soest is het boek verschenen van onze Vriend van het MLM René Butselaar. Het is verschenen in de vorm van een chronologie 1908 - 2013 en is aangevuld met een beschrijving van de vliegtuigen die na 1945 op Soesterberg waren gestationeerd of aandeden (75 stuks), gezien en geïllustreerd door de schrijver / luchtvaartschilder.

Ik zag ze vliegen. Herinneringen aan het vliegveld Soesterberg kost Eur 27,50 en is verkrijgbaar bij Boekscout te Soest. Zie ook www.ikzagzevliegen.nl.

Hans Berfelo ✈





STICHTING VRIENDEN VAN HET MILITAIRE LUCHTVAART MUSEUM

Het Militaire Luchtvaart Museum is met
ingang van 1 juli 2013 gesloten.

Het zal opgaan in het Nationaal Militair
Museum op de voormalige vliegbasis
Soesterberg.

In oktober 2014 zal het Nationaal
Militair Museum worden geopend.

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

Vice-voorzitter: R. Zeijlemaker,
Arentsburglaan 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





WOLFF

C.319

