



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het Militaire
Luchtvaart Museum

Nr. 50 - oktober 2013



**100 jaar
militaire luchtvaart**

Two Franse 'Musea'



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het
Militaire Luchtvaart Museum

Nr 50 - oktober 2013

College van advies:

R.G. Boekhoven

Prof. Dr Ir J.L. van Ingen

Dr J.M. Schröder

Lt.-Gen. b.d. Dr 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

Rijnkade 28-3,

6811 HA Arnhem

h.berfelo@upcmail.nl

Foto omslag:

dit moest het worden....

Inzet:

...en dit is het geworden!

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 met
ingang van 1 juli 2013 gesloten.

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

Het Nationaal Militair Museum zal in oktober 2014 worden geopend.

I N H O U D

Notities uit het Museum	1
In Memoriam 'Gus' Winckel	6
Update van het Fokker C.X project	8
100 jaar militaire luchtvaart - deel 2	9
Moeilijk met museum in Monterblanc	28
Letterlijk 'Uitgevlogen'	32
MLD D.VII in Deutsches Museum	34
Recent verschenen	37





NOTITIES

uit het museum



Curtiss Hawk gearriveerd in Nederland

Begin september werd vanuit de Verenigde Staten de Curtiss Hawk afgeleverd in ons land. Het toestel is inmiddels met medewerking van het Cradle of Aviation Museum in New York bij de Stichting KLu Historische Vlucht op Vliegbasis Gilze-Rijen in elkaar gezet. Het ziet er buitengewoon fraai uit.



De Curtiss Hawk tijdens het opbouwen op Gilze-Rijen

Vooruitlopend op de presentatie van het toestel past een welgemeende gelukwens aan al diegenen die zich hebben ingespannen om dit project tot een goed einde te brengen, in het bijzonder Gerard Casius en Hans Berfelo. Hun geweldige inzet ziet zich vertaald in een fraai eindresultaat, dat een lacune vult in de collectie van het MLM.



Werken aan de toekomst

Onder dit kopje Werken aan de toekomst hebben we de afgelopen jaren verslag gedaan van de ontwikkelingen in de aanloop naar de opening van het Nationaal Militair Museum, waarna we vervolgens een beeld gaven van de activiteiten in het Militaire Luchtvaart Museum zelf. Die vertrouwde opzet laten we met ingang van deze Spinner varen. Sinds de sluiting van ons vertrouwde museum op het kamp van Zeist op 1 juli jongstleden zijn immers alle werkzaamheden volledig gericht op het nieuwe museum. Dat is ook nodig, want de opening staat inmiddels al in potlood in de agenda's voor 26 september 2014.



Op weg naar een nieuwe organisatie

Voordat de opening kan plaats vinden, moet er, op tal van gebieden, nog veel werk worden verzet. We bouwen niet alleen een nieuw museum en zorgen voor de inrichting daarvan, maar we treffen ook voorbereidingen voor de organisatorische fusie van het Militaire Luchtvaart Museum met het Legermuseum en gaan dan onder de benaming Nationaal Militair Museum verder. Op zijn beurt maakt het nieuwe museum straks weer deel uit van de Stichting Defensiemusea, waartoe ook het Marinemuseum (Den Helder), het Mariniersmuseum (Rotterdam) en het Museum van de Koninklijke Marechaussee (Buren) gaan behoren.





Deze reorganisatie heeft voor het personeel van het MLM ingrijpende gevolgen. Medewerkers van ons museum zullen bijvoorbeeld, wanneer zij straks mee overgaan naar het nieuwe museum, geen ambtenaar meer zijn, maar werknemer van een stichting of in een enkel geval wellicht van het consortium NMM Company bv, dat de facilitaire ondersteuning van het museum gaat verzorgen. Dit transitietraject vraagt om grote zorgvuldigheid. De nieuwe personele organisatie staat inmiddels in de steigers, maar naar verwachting zullen betrokkenen pas over een aantal weken duidelijkheid hebben over hun toekomstige positie.

De oprichting van de Stichting Defensiemusea is voorzien voor 1 april 2014. De kern van de beoogde Raad van Toezicht is inmiddels geformeerd en ook al enkele keren bij elkaar geweest. Op 29 augustus brachten Hans Hillen, Willem Bijleveld en Gea van Craaikamp een bezoek aan de bouwlocatie op het Museumkwartier.



Vrijwilligers

Ook het Nationaal Militair Museum zal straks, net zoals het MLM dat gewend is geweest, gebruik gaan maken van de diensten van vrijwilligers. De eerste berekeningen gaan uit van circa 250 vrijwilligers, die elk een aantal dagdelen zullen worden ingezet bij het verwelkomen van bezoekers, het verzorgen van rondleidingen, begeleiding van kinderfeestjes etc.

Vanuit het contingent vrijwilligers van het MLM is de animo groot om mee over te gaan naar het Natio-



Informatiebijeenkomst voor vrijwilligers van het MLM op 27 augustus

naal Militair Museum. Daarmee wordt al een mooie basis gelegd voor de omvangrijke pool van vrijwilligers die straks nodig is. Meer dan 40 MLM-vrijwilligers lieten zich op 27 augustus door de Werkgroep Vrijwilligers informeren over de stand van zaken.

De werving van de benodigde vrijwilligers start over enige weken, maar belangstellenden kunnen zich nu al melden. Elders in deze Spinner is een apart bericht hierover opgenomen.



Vrienden

De fusie van het Militaire Luchtvaart Museum met het Legermuseum tot het Nationaal Militair Museum heeft onvermijdelijk ook gevolgen voor de vriendenorganisaties van beide musea. Welke organisatievorm uiteindelijk zal worden gekozen, is uiteraard voorbehouden aan de vrienden zelf. Op dit moment is het Projectteam Herinrichting Museaal Bestel Defensie in gesprek met de voorzitters van beide stichtingen om de weg naar de toekomst te verkennen. Het belang van een aanbod dat voldoende toegesneden is op de voorkeuren van de Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum, is daarbij vanzelfsprekend een uitdrukkelijk aandachtspunt.



Verhuizen, inrichten en publieksaanbod

De collectie van het MLM wordt op dit moment gereed gemaakt voor inpassing in het Nationaal Militair Museum. Veel objecten die te zien waren in het MLM, komen straks in de vaste expositie van het Nationaal Militair Museum terug. De overige collectiedelen krijgen een plaats in het depot en zullen daar onder uitstekende klimatologische condities bewaard worden.

Het nieuwe depot wordt nog dit najaar opgeleverd. Vanaf dat moment kunnen alle objecten langzaam maar zeker op de juiste plaats worden gemanoeuvreed.

Zowel in de Snijdershal als in de Vreeburghal is de laatste maanden veel werk verzet om de vliegtuigen voor transport gereed te maken. Daarnaast is de





De Spitfire wordt voorbereid voor de verhuizing

kleine collectie ingepakt en zo lang opgeslagen in het Flying Centre. Hierdoor is er, bij wijze van tus-senstation op weg naar het nieuwe museum, in de hallen ruimte ontstaan voor een aantal objecten van het Legermuseum, waaronder een Centurion-tank. Deze arriveerde op 10 september op het Kamp van Zeist en kreeg een plaats in de Snijdershal. Van de ons zo vertrouwde museale inrichting in deze hal is inmiddels weinig meer overgebleven. De hal biedt nog slechts onderdak aan een paar grotendeels ontmantelde vliegtuigen en is voor het overige gevuld met materieel uit de collectie van het Legermuseum.

Bij de werkzaamheden aan de MLM-collectie wordt veel en ook onmisbare hulp ondervonden van de zijde van de Bergingsdienst van de Koninklijke Luchtmacht. Die heeft afgelopen maanden al de nodige vliegtuigen overgebracht naar het Museumkwartier.

De bouw van het hoofdgebouw van het nieuwe museum vordert gestaag. Het hoogste punt werd al op 2 juli bereikt. Recent is begonnen met het optrekken van de black box voor het krijgsmachtbrede deel in het hart van het gebouw. De glazen buitenwanden krijgen al vorm en ook aan de entreepartij en de toren wordt volop gewerkt.

De voorbereidingen voor de vaste expositie in het hoofdgebouw zijn eveneens in volle gang. Dat is een buitengewoon ingewikkeld proces. Objecten, decorbouw, audiovisuele producten en teksten dienen, om het gewenste effect bij de bezoekers te weeg te kunnen brengen, in een juiste mix op elkaar te worden afgestemd. Dat vergt veel creatief denken en overleg en dan moeten de benodigde museale



Het gebouw van het Nationaal Militair Museum vanuit westen gezien

producten ook nog eens worden geproduceerd en getest.

Vooraf het veilig en museaal verantwoord ophan-gen van circa 20 vliegtuigen uit de collectie van het MLM is een omvangrijke klus, die uiterste precisie vraagt. Nog dit najaar zal het eerste vliegtuig aan het plafond in het krijgsmachtbrede deel worden bevestigd. De overige vliegtuigen volgen in april 2014.

Een goede vaste expositie vormt de basis voor een succesvol museum, maar een goed museum kan niet zonder een gevarieerd en afgewogen publieksaanbod, van kinderfeestjes tot lezingen en demon-straties op het activiteitenterrein. Ook aan de samenstelling van dat publieksaanbod wordt inten-sief gewerkt. Vertrouwde elementen uit het MLM-aanbod zullen zeker terug komen, maar er worden ook nieuwe programma's ontwikkeld.



Museumkwartier

Aan de Soesterbergse zijde van het Museumkwar-tier wordt intensief gewerkt aan de herontwikke-ling van het gebied rond het luchtmachtmonument uit 1923 en de recent geplaatste zuilen met namen van omgekomen militaire luchtvaart personeel. Dit deel van het terrein krijgt een eigentijdse, moderne uitstraling, die de jaarlijkse 4 mei- en 1 juli-herden-kingen zonder twijfel in de toekomst extra cachet zal geven.

Elders in het Museumkwartier worden twee ge-bouwen van vóór 1940 opgeknapt. Het betreft het





Het Herdenkingsplein Koninklijke Luchtmacht wordt herontwikkeld

karacteristieke houten gebouw dat teruggaat op de jaren 1911-1912, toen de automobielhandelaren Verweij en Lugard op de Soesterbergse vliegheer een vliegcircuut runden, en de vlak daarbij gelegen vliegtuighangar nr. 8 van de Luchtvaartafdeeling die uit 1928 dateert.

De recent aangetroffen bunker uit de Duitse tijd zal, in tegenstelling tot de eerder gevonden bunkers niet worden geamoveerd, maar behouden blijven. Naar verwachting zal deze bunker echter niet voor het publiek toegankelijk worden gemaakt.

Museumkwartier en Park Vliegbasis Soesterberg

Vanaf de opening van het Nationaal Militair Museum eind september 2014 zal ook het Park Vliegbasis Soesterberg voor het publiek toegankelijk zijn. Het

park omvat het deel van de Vliegbasis Soesterberg, dat in 2009 is overgegaan in handen van de Provincie Utrecht. Sinds de verkoop is dit gebied heringericht. Een aantal gebouwen is daartoe gesloopt. Wat resteert, ademt nog steeds de tijd van de operationele vliegbasis in de periode van de Koude Oorlog. Bunkers en shelters in combinatie met een aantal verrassende kunstinstallaties en de ongerepte natuur en wijsheid rond het banenstelsel maken een rondgang over het Park Vliegbasis Soesterberg tot een prachtige aanvulling op het museale aanbod in het museumkwartier. Nationaal Militair Museum en Park Vliegbasis Soesterberg staan zo samen garant voor een leuk, leerzaam en ontspannen dagje uit. De uitdaging voor de toekomst is om de kansen tot samenwerking ook daadwerkelijk te grijpen en het gebied waar de luchtmacht groot werd te transformeren tot een culturele trekpleister die uniek is in ons land. De ingrediënten daarvoor zijn volop aanwezig.



Wilt u meer weten?

Via de website www.nmm.nl kunt u het project Nationaal Militair Museum digitaal volgen vanuit de optiek van de beide musea. Bent u meer specifiek geïnteresseerd in de bouw van het museum, dan is de bouwwebsite van Heijmans aan te bevelen: www.nmmbouw.nl. Via beide sites kunt u zich ook abonneren op de maandelijksse nieuwsbrief over het Nationaal Militair Museum.

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



Het Nationaal Militair Museum in aanbouw





VRIJWILLIGERS GEZOCHT!

Het Nationaal Militair Museum

Het Legermuseum en het Militaire Luchtvaart Museum gaan binnenkort samen op in een toonaangevend, laagdrempelig publieksmuseum, dat mikt op 200.000 bezoekers per jaar.

Dit nieuwe museum krijgt de naam Nationaal Militair Museum (NMM) en wordt op dit moment gebouwd op het terrein van de voormalige Vliegbasis Soesterberg. Het zal straks een belangrijke nieuwe museale trekpleister zijn in het midden van ons land.

Het NMM biedt een defensiebrede presentatie met ook specifieke aandacht voor de collecties van Landmacht en Luchtvaart. Door het museale aanbod kunnen bezoekers zich een beeld vormen van de betekenis van defensie voor de Nederlandse samenleving in verleden, heden en toekomst.

Het NMM richt zich op verschillende groepen bezoekers: recreanten, onderwijs, militair geïnteresseerden, bezoekers met een binding met defensie (m.n. actief dienende militairen en oud-militairen) en de zakelijke markt. Overal in het museum is een gelaagdheid aangebracht die de exposities voor meerdere doelgroepen interessant en aantrekkelijk maakt. Bovendien is er voor alle bezoekersgroepen een op maat gesneden publieksaanbod beschikbaar.

Wat heeft het Nationaal Militair Museum te bieden?

Het NMM wil graag werken met vrijwilligers. Om bezoekers klantvriendelijk te kunnen ontvangen, in de uitvoering van het publieksaanbod (rondleidingen, kinderfeestjes, workshops etc.) en in het Kennis en Informatiecentrum.

Werken als vrijwilliger in het NMM is een leuke, afwisselende tijdbesteding waarmee u bijdraagt aan het behouden en uitdragen van het Nederlandse militaircultureel erfgoed. Elke dag in het museum

is anders. U komt in contact met mensen die een leuke dag beleven, herinneringen komen ophalen of hun kennis willen vergroten. U doet nieuwe sociale contacten op en u kunt uw werkervaring en mensenkennis toepassen en vergroten. Voor uw inzet als vrijwilliger ontvangt u een kleine vergoeding.


Vanaf april 2014 worden de nieuwe vrijwilligers opgeleid en ingewerkt. In de zomer van 2014 gaat het museum proefdraaien. De opening vindt plaats eind september 2014.

Heeft u belangstelling?

Wij komen graag in contact met mannen en vrouwen (vanaf 18 jaar) die zich als vrijwilliger willen gaan inzetten voor het NMM. We zijn niet alleen maar op zoek naar vrijwilligers met affiniteit met of kennis van de militaire luchtvaart. Bent u beter bekend met de landmacht of de marine of de marechaussee, dan is dat geen enkel probleem. Ook in dat geval nodigen wij u van harte uit zich aan te melden.

Hebt u belangstelling, dan kunt u een bericht sturen naar vrijwilligers@nmm.nl. Bij uw aanmelding ontvangen wij graag een cv en een motivatie waarom u vrijwilliger wilt worden in het NMM. Na ontvangst van uw aanmelding wordt u op de aanmeldlijst geplaatst. U krijgt dan nog dit najaar een uitnodiging voor een informatiebijeenkomst.

Indien u mensen in uw omgeving kent die het leuk zouden vinden om vrijwilliger in het nieuwe museum te worden, maak ze dan attent op deze oproep.

Om op de hoogte te blijven van de voortgang van de bouw en inrichting van het Nationaal Militair Museum kunt u de websites www.nmm.nl en www.nmmbouw.nl bekijken. Via de websites kunt u zich ook aanmelden voor de periodieke e-mailnieuwsbrief. Tussentijdse vragen over het vrijwilligersbeleid kunt u stellen via vrijwilligers@nmm.nl 



WILLEM FREDRICK AUGUST 'GUS' WINCKEL

3-11-1912 – 17-08-2013

Op zaterdag 17 augustus 2013 overleed Gus Winckel, vlieger van het 18Sq ML-KNIL, ruim een eeuw oud. Gus Winckel behoorde tot de vliegers, die om een aantal redenen verband houdende met de oorlogsvoering, naam hebben gemaakt in de geschiedenis van de Nederlandse militaire luchtvaart.



*Kapitein b.d. Gus Winckel op hoge leeftijd
(foto via familie Winckel)*

Willem Frederik August Winckel werd op 3 november 1912 geboren in Muntok op het eiland Bangka in het voormalige Nederlands Indië. In Nederland volgde Gus de driejarige HBS en monsterte na de een opleiding op de Zeevaartschool in Delfzijl aan als derde stuurman op de grote vaart. Althans dat geeft het militaire personeelsdossier over hem aan. De praktijk zal wellicht wat anders in elkaar gezeten hebben. Een bij de Zeevaartschool te volgen praktijkstage zal vermoedelijk voor misverstanden hebben gezorgd die in verhalen over zijn loopbaan de ronde doen. Winckel werd in december 1935 ingelijfd als militair kwartiermeester bij de Zeemacht en op dezelfde datum vrijgesteld van eerste oefening.

Bij terugkeer in Indië werd Winckel in najaar 1936 als KNIL-dienstplichtige ingeschreven. Dat was een administratieve verplichting. Omdat hij uit Muntok kwam werd Winckel als 'militie-brigadier ter indeling' (een korporaalsfunctie in het KNIL) door de Gewestelijk Militair Commandant Palembang geregistreerd. Al in januari 1937 mocht Winckel zich in Bandoeng melden om de vliegeropleiding te starten.

Dat zal ongetwijfeld al gespeeld hebben bij de administratieve inschrijving na zijn terugkeer in Indië. De vliegeropleiding werd met succes afgerond, op 1 juli 1938 werd het Groot Militair Brevet ontvangen. Winckel werd ingedeeld op de Glenn Martin bommenwerpers. Toen de Lockheed Lodestars medio 1941 in dienst werden genomen begon hij daarop te vliegen.

De Lodestar vormt de start van een aantal verhalen en anekdotes, die onverbrekkelijk aan de naam van Gus Winckel zijn verbonden. Toen het Nederlandse eilandenrijk viel onder de aanval van de Japanse agressor, was Winckel als Lodestar vlieger één van de laatsten die naar Australië wisten te ontkomen. Na de aankomst op Broome werd de stad aangevalen door een aantal Japanse Zero jachtvliegtuigen. Gus wist met een mitrailleur uit de Lodestar een Zero neer te halen en er eentje te beschadigen. Naar aanleiding van dit grootse wapenfeit zijn diverse verhalen ontstaan. Zo zouden alle elf Japanse vliegtuigen zijn beschadigd, concrete bewijzen daarvoor zijn tot heden niet gevonden.

Winckel vervolgde zijn loopbaan in het 18Sq ML KNIL vanaf de start van dit squadron op 2 april 1942. Vanuit Moruya patrouilleerde het 18Sq langs de Oost Australische kust. Eind mei 1942 viel een Japanse midget-onderzeeër de haven van Sydney aan. Vanaf dat moment kregen de vliegers orders uit te kijken naar vijandelijke onderzeeboten. Tijdens een patrouillevlucht op 5 juni 1942 lukte het Winckel





met zijn B-25 Mitchell een Japanse onderzeeboot tot zinken te brengen Dit goede nieuws was, na de recente onderzeebootaanval, zeer welkom in Australië en Winckel werd persoonlijk gelukkiggewend door de Eerste Minister van Australië, John Curtin. Winckel was inmiddels Eerste Luitenant der Militaire Luchtvaart en werd tweemaal tijdelijk in de rang van kapitein geplaatst voor de periode, dat hij de functie van Chef Vliegdiens vervulde. In juni 1947 werd hij commandant van het 18Sq ML KNIL, dat inmiddels op Tjililitan in Nederlands Indië was gestationeerd. In september 1949 werd hem toestemming verleend om na de jaarwisseling naar Europa te reizen en als militair Indonesië te verlaten. Op 3 april 1950 vertrok hij per vliegtuig naar Nederland.



In de cockpit van B-25 N5-145 'De Vliegende Hollander' (foto Life)

De Koude Oorlog en andere voor de hand liggende redenen waren aanleiding om in 1951 naar New Zealand te vertrekken. Winckel pakte de luchtvaart weer op, gaf les op een vliedschool en verdiende vanaf 1960 de kost als ingenieur. Na het einde van het werkzame leven verhuisde het gezin naar Queensland Australië, daar woonden toen nog diverse oude vliegmaten. Tot op zeer hoge leeftijd heeft Gus Winckel acte de présence gegeven bij herdenkingen in Australië en New Zealand. Waar er ook maar een mogelijkheid beschikbaar bleek vertelde hij zijn verhalen.

Winckel hield van avontuur en vertier. Naast goed vlieger bleek hij ook een goed verteller. Afsluitend het verhaal "Humptidoo", één van de verhalen die

door Gus voor het nageslacht werden vastgelegd. Vanwege zijn faam Down Under zijn dat er vele.

Humptidoo

It was in the difficult period in Batchelor, where the 18th Squadron was home. The food was monotonous, bullybeef, with very little fresh vegies. Once a fortnight a plane went South to get food, in particular fresh food.

To break the monotony I got an idea. We knew that in a billabong on Humptidoo station, not too far away from our camp, there were geese, millions of them. We should organise a shoot. Shooting was not a problem, collecting the birds could be dangerous as there were plenty of crocodiles in that water. The solution was found easily enough. We got an inflatable from one of the B25's, made a frame from small tubes to fit our boat and covered that with green mosquito netting. Floating slowly towards the gees, unnoticed before shooting, would give us a chance to beat the crocs to it and collect the dead birds.

A major problem was our weapon. One shot with the available calibre 12 would chase all geese away. I happened to have a calibre 22 Mauser. Our gunsmith was willing to make a silencer for it. That took only a few days. I tested the new silencer by firing straight into the air. The gunsmith had done a very fine job and the noise was minimal.

At the first opportunity that our flight was free, we loaded the boat and tent into a truck and the three of us drove off to Humptidoo. That were Jan Daane, Hein Tander and myself. Upon arrival we inflated the boat, installed the tent and launched the boat. There were plenty of geese. Slowly, slowly we floated towards the birds. At about 5 meters I fired, but nothing happened. The bullet dropped only 4 meters away from our boat into the water. The new silencer proved to be very good, apart from killing all the sound it took all the energy of the bullet as well! We had not taken the trouble to really test the gun on the shooting range.

Only seven geese were taken that day with more conventional weapons the calibre 12, mentioned before. Many a time we have had great fun about this unfortunate incident.

Een markant ML KNIL vlieger is heengegaan.

Coert Munk (met dank aan Gerard Casius) ✈



Update Fokker C.X project

Hans Berfelo

Binnenkort vertrekt de Fokker C.X uit de loods in Aalsmeer en zal voorlopig onderdak vinden bij ATN in Hoogeveen. De bedoeling is, dat daar de vleugels worden bekleed. Later in het volgend jaar zal de C.X richting Soesterberg gaan, waar ze een plaats krijgt in de wissel-expositie in de staat waarin ze zich dan bevindt.

Dat de C.X niet kan worden afgemaakt, is het gevolg van het opdrogen van de financiële reserve, die dankzij de vrijwilligers in de winkel altijd op een hoog niveau werd gehouden. Helaas heeft de winkel moeten sluiten, met bovenstaand resultaat tot gevolg.

Daar onze aanwezigheid in de loods in Aalsmeer momenteel wordt afgebouwd, is het een goed moment om even stil te staan bij de vrijwilligers, waarvan een aantal bijna 10 jaar, die de C.X hebben gebracht tot wat het nu is.

De oudste deelnemer aan het C.X team, Ab Steenbergen, werd op 24 juli 2013 89 jaar en heeft besloten te stoppen omdat zijn gezondheid en kracht minder werden.

Na het overbrengen van de C.X zullen we op een gepaste manier afscheid van dit vrijwilliersteam nemen.



Het C.X team waarschijnlijk voor de laatste keer op volle sterkte: v.l.n.r. achter: Eef Jansen - KLM, Jos van Dam - KLM; midden: Klaas Hof - KLM, Maarten Bloemendaal - Fokker, Ab Steenbergen - Fokker, Cor Brunt - Fokker, Friedus Schijf - Fokker, Peter Stenneberg - KLM, Wim van der Zwaan - Fokker; voor: Nico Veltman - Fokker, Ton de Vries - Projectleider



100 JAAR MILITAIRE LUCHTVAART

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

deel 2: van Na de mei-dagen tot De val van de Muur

Hans Berfelo

De oorlogsjaren

Op 14 mei 1940 weet een groot deel van de vliegescholen in Vlissingen en Haamstede aan de capitulatie te ontkomen en vliegt richting Frankrijk. Het merendeel van de vertrokken acht Fokker S.IV's en vijftien Fokker S.IX's weet Frankrijk te bereiken. Eveneens weten twee Fokker C.X's, de 700 en de 705, naar Frankrijk te ontkomen. De vliegtuigen worden overgedragen aan de Armée de l'Air en de (leerling)vliegers vertrekken per boot naar Engeland. Enkele vliegers gaan het ook uitgeweken Marine-luchtvaartdienst contingent versterken, dat in Royal Air Force-dienst als No. 320 (Dutch) Squadron RAF door het leven zal gaan. De meeste leerling-vliegers maken hun opleiding af en worden verdeeld over RAF-squadrons. Regelmatig worden hun gelederen versterkt door uitgeweken Nederlanders en Nederlanders die in het buitenland verbleven. Zij vliegen zowel jachtvliegtuigen als bommenwerpers.

Op 5 mei 1941 weten de reserve-officieren T.H. Leegstra en ir P.J.Ch. Vos tijdens een testvlucht met een Fokker G.I Wasp, hun bewapende escorte af te schudden en over te steken naar Engeland.



De Fokker S.IX '47', na de vlucht overgedragen aan de Franse luchtmacht

Een dag later, op 6 mei 1941, kapen de ex-luitenant G. Steen en W. Lindeman en twee eveneens bij Fokker werkende passagiers, een Fokker T.VIIIw in de Amsterdamse Minervahaven en vliegen ermee naar Engeland, waar zij tussen Folkstone en Dover aankomen.

In augustus 1941 gaan bij operaties boven de Noorse wateren zes toestellen van het inmiddels met Lockheed Hudsons vliegende No. 320 Squadron verloren. Hierbij sneuvelen drie Nederlanders van de Militaire Luchtvaart.

Eveneens sneuvelt bij Noorwegen de luitenant jhr Van Panhuys, met een Bristol Blenheim van No. 235 Squadron RAF.

Op 21 oktober 1941 sneuvelt luitenant Roeper Bosch, als vlieger bij No. 611 Squadron RAF, tijdens een aanval boven Frankrijk in de buurt van Berck-sur-Mer.

In 1942 bestaat het personeel van No. 320 Squadron voor een aanzienlijk deel uit ML-personeel.

Op 12 april wordt luitenant B. van der Stok, vlieger bij No. 41 Squadron boven Frankrijk neergeschoten en krijgsgevangen gemaakt.



De Fokker G.I Wasp, waarmee Leegstra en Vos naar Engeland oversteken. Hier met Engelse roundels





Op 13 mei wordt luitenant Haye, vliegend op een Lancaster bommenwerper bij No. 57 Squadron door een Duitse nachtjager neergeschoten boven Twente. De luitenant Van Rossum brengt die dag met een Halifax van No. 502 Squadron in de Golf van Biscaye, de Duitse U-boot U-462 tot zinken.

Op 26 mei gaan bij de 'One Thousand Bomber Raid' op Bremen de Hudsons 'Balikpapan', 'Malang' en 'Wacheningen' van No. 320 Squadron verloren. Voor de Noorse kust wordt de Hudson 'Soerabaja' neergeschoten.



Een Lockheed Hudson van 320 Squadron, waarmee ook ML-personeel vliegt

Op 5 juni wordt de, een jaar eerder met Fokker T.VIIIw ontsnapte, luitenant G. Steen boven Frankrijk door vijandelijk vuur getroffen en sneuvelt bij Octeville.

Op 20 juni verliest No. 118 Squadron bij gevechten boven Frankrijk drie Nederlandse vliegers: de luitenant Strenger en Veen en de sergeant Van der Houten.

Een poging, gesteund door Prins Bernhard, een Nederlands jachtsquadron binnen de RAF op te richten heeft als resultaat dat No. 167 Squadron, gestationeerd op Castel Town bij Scapa Flow in Noord-Engeland, een Nederlandse 'flight' krijgt. Het squadron vliegt met Supermarine Spitfires. In oktober verhuist het squadron naar Ludham in Norfolk en voert de Nederlandse flight een aanval uit op de gasfabriek van Bergen op Zoom.

De Hudson 'Ypenburg' verongelukt in de start. De Hudson 'Vliegende Hollander' keert terug van een operatie met een gesneuvelde vlieger. De waarnemer zet het toestel aan de grond, hoewel hij nog nooit een Hudson heeft bestuurd.

Flying-Officer (F/O) Geesink van No. 167 Squadron schiet een Messerschmitt Bf 109 neer, wordt even later zelf ook geraakt en wordt krijgsgevangen gemaakt.

Ultimo 1942 verhuist No. 320 Squadron naar Bircham Newton in Norfolk. Er kunnen nu dagelijks vluchten naar Nederland worden gemaakt.

Vanaf maart 1943 worden de Lockheed Hudsons van No. 320 Squadron vervangen door de North American B-25 Mitchell en wordt het squadron van Coastal Command overgeheveld naar Tactical Command. Dit houdt in dat het squadron nu wordt ingezet tegen havens, vliegvelden, opslagplaatsen en verkeersknooppunten, maar ook tegen V-1 lanceerinsrichtingen.



De Hudsons worden bij 320 Squadron vervangen door de North American B-25 Mitchell

Als op 10 juni No. 167 Squadron een groep Mitchellbommenwerpers naar Gent escorteert, worden ze aangevallen door Focke-Wulf 190's. F/O De Iongh wordt daarbij neergeschoten en sneuvelt.

Op 12 juni vertrekken de No. 167 Squadron Spitfires naar Woodvale bij Liverpool. Bij aankomst blijkt het squadron te zijn omgedoopt in No.322 (Dutch) Squadron RAF. Slechts acht van de drieëntwintig vliegers zijn Nederlander, het grondpersoneel is Brits.



Waarschijnlijk de voltallige Nederlandse 'flight' van 167 Squadron op de Spitfire Mk.V 'Prinses Beatrix'





Een half jaar later, op oudejaarsdag arriveert 322 Squadron op Hawkinge. Vanwege de ligging aan de Kanaalkust wordt het vliegveld af en toe nog aangevallen door Duitse toestellen.

Behalve de squadroncommandant en één van de vluchtcommandanten zijn alle vliegers Nederlander. Het squadron vliegt nog steeds met de Spitfire Mk.Vb/c, maar het echte operationele werk kan beginnen. Als eerste operationele vlucht escorteert 322 Squadron op 4 januari 1944 de Mitchells van 320 Squadron. Vanaf maart worden de Spitfire Mk.V's ingeruild voor de Spitfire Mk.XIV's, een grote verbetering. Gedurende de maanden maart en april vliegt 322 Squadron vanaf Acklinton in het noord-oosten van Engeland, waarna op 23 april overplaatsing volgt naar Hartford Bridge (later Blackbushe genoemd) ten westen van Londen.

Op 21 maart schiet F/S Vlotman, een Nederlander in het No. 448 Squadron, twee Junker Ju 88's neer.

Verschillende vliegers komen om in deze periode: 15 januari F/O De Neve tijdens een oefengevecht met Typhoons; 28 januari F/O baron Van Nagel wordt neergeschoten bij de Franse kust; 11 april raakt F/O Hamel door zuurstofgebrek op grote hoogte bewusteloos en stort neer bij Rothbury; op 2 mei wordt F/S Roovers vermist tijdens een patrouillevlucht boven Wight.



En Spitfire Mk.XIV van 322 Squadron met grondpersoneel op Hartford Bridge juni 1944

Op 6 juni, Operatie Overlord, wordt 322 Squadron slechts ingezet voor een defensieve patrouille bij Wight.

Op 12 juni wordt een formatie Dakota's begeleid naar Cherbourg.

Op 20 juni verhuist 322 Squadron naar West Malling ten oosten van Londen.

Naast vele escortevluchten wordt 322 Squadron in deze periode veelvuldig ingezet voor het neerhalen van de beruchte V-1 vliegende bommen, waarvan er

zeker zo'n 110 exemplaren worden neergehaald. Bij het uit balans brengen van een V-1, door onder de vleugel met de eigen vleugeltip een zetje te geven, komt W/O Maier op 12 juli om, omdat de bom explodeert.

Inmiddels is op 7 juli, om in behoefte aan luchttransport te voorzien, 1316 Dutch Communication Flight RAF opgericht.

Na slechts een maand op West Malling te zijn geweest, verhuist 322 Squadron op 21 juli naar Deanland als voorbereiding voor de oversteek naar het continent. Het squadron wordt dan geleidelijk voorzien van de Spitfire Mk.IX, een laagvliegversie ten behoeve van strafen en grondaanvallen.

Op 30 juli haalt Sergeant Van Beers de 100e V-1 neer. Tijdens een de escorte van een 'raid' op Orleans wordt op de terugweg F/O Burgwal vermist.

Sergeant Van Beers wordt op 26 augustus geraakt door Duits luchtafweer. Hij springt boven Duinkerken en wordt in krijgsgevangenschap afgevoerd naar Polen, waar hij door de Russen wordt bevrijd en teruggezonden naar Engeland.

Eind augustus wordt F/O Muller in de buurt van St. Omer neergeschoten. Met behulp van Fransen meldt hij zich een week later weer bij het squadron. Op 1 september wordt de squadroncommandant majoor Kuhlman bij Cap Gris Nez neergeschoten en raakt in krijgsgevangenschap. F/L Plesman sneuvelt bij St Omer.

F/L Van Eendenburg maakt een noodlanding in vijandelijk gebied en wordt door Franse boeren verborgen tot na de bevrijding.

Via Fairwood Common wordt op 1 november verhuist naar Biggin Hill, waar de Spitfire Mk.IX's worden ingeruild voor de Spitfire Mk.XVI's

Op 3 januari 1945 maakt 322 Squadron de oversteek naar het continent en wordt geplaatst op het vliegveld Woensdrecht, waar het squadron tot 21 februari verblijft. Op 21 februari wordt verplaatst naar het provisorische vliegveld Schijndel en op 18 april naar Vliegveld Twenthe. Van 30 april tot 2 juli is de laatste plaatsing van 322 Squadron in de Tweede Wereldoorlog op het Duitse vliegveld Varrelbusch.

Aanvallen op spoorwegstations, opslagplaatsen, fabrieken e.d. zijn nu dagelijks werk. Verder verleent het squadron luchtsteun bij actie in Nederland en Duitsland.

Bij al deze acties komen de volgende vliegers om: op 28 januari F/S Kooy; 3 februari F/O Koes; 13 februari





F/O Ditmarsch: 14 februari F/O Van Eijk; 5 maart F/O Vlug; 19 maart F/S Lazarus; 30 maart W/O Cramm; 1 april F/O Homburg; 23 april F/O Norman (RAF) en nog op 8 mei F/L Hunter (RAF).

Op 16 april wordt door het Directoraat Luchtstrijdkrachten No. 6 Dutch Auster Squadron opgericht, dat voorlopig, met één flight van zes toestellen, per diezelfde datum op het door de RAF bezette vliegveld Gilze-Rijen wordt geplaatst.

In juni wordt op Croydon een Nederlandse Dakota-flight opgericht. De vliegers zijn gemilitariseerde KLM-vliegers.

5 mei 1945: de Duitse troepen in Nederland capituleren.

Opnieuw beginnen

Direct na de oorlog koopt de Nederlandse regering in Engeland voor 18 miljoen gulden 385 vliegtuigen uit het bestand van de RAF: 56 Tiger Moths, 200 Havards, 64 Spitfires, 25 Ansons en 28 Oxfords.



De eerste naoorlogse Spitfire Mk.IX in Nederlandse kleuren, de H-1. Nog steeds in bezit van het MLM

In de periode vanaf 1946 worden vele instanties opgericht en vliegvelden in gebruik genomen.

Op 17 juni 1946 wordt No. 1 Transportvliegtuigafdeling op Valkenburg opgericht. De toestellen voor de Transva zijn afkomstig van 1316 en 6 Dutch Communication Flights en de Dakota Flight.

Op Twenthe wordt op 25 juni de eerste Spitfire in gebruik genomen.

Drie tot tweezitter omgebouwde Spitfire Mk.IX's worden aangeschaft



Het No. 6 Artillerieverkenningssquadron (6 Arva) wordt opgericht.

Vanaf 2 juli 1946 wordt de rood-wit-blauwe rozet weer als nationaliteitskenteken op de vliegtuigen aangebracht.

De Elementaire Vlieg Opleiding (EVO) krijgt 36 De Havilland DH-82a Tiger Moth vliegtuigen.

Op 19 juli volgt de oprichting van de Jachtvliegschool op Twenthe. Ferryvliegers vliegen een groot aantal Spitfires over van Pershore in Engeland via Valkenburg naar Twenthe.



56 De Havilland DH 82a Tiger Moth lesvliegtuigen behoren tot de eerste uitrusting van de LSK

In de laatste maanden van 1946 arriveren de eerste Luchtstrijdkrachten (LSK) oorlogsvrijwilligers in Indië, spoedig gevolgd door het grondpersoneel van No. 6 Arva Squadron.

Op 17 februari 1947 wordt 322 JaVa gereactiveerd, bestemd om naar Indië te worden uitgezonden, waarna het personeel zich op 10 september in Rotterdam inscheept op de Sloterdijk. De vliegtuigen zullen rechtstreeks uit Engeland worden verzonden.

Op 24 september beginnen op 'Vrijland', aan de zuidkant van het vliegveld Deelen, de technische opleidingen voor de Luchtstrijdkrachten, het latere LETS.

In 1948 vindt de oprichting van de Luchtwachtdienst plaats. De dienst omvat diverse Groepen (waarne mingsposten) in het gehele land van waaruit vliegbevingen worden gadeslagen en gerapporteerd. Op 26 maart, een wereldprimeur voor de LSK: twee-





persoons Spitfires. Een drietal omgebouwde MK.IX's arriveert bij de Jachtvliegschool op Twenthe.

Op 27 juni breekt voor de LSK het straaltijdperk aan: de eerste drie Gloster Meteor Mk.4's arriveren op Twenthe, waarna op 15 november (op papier) het eerste operationele straaljagersquadron, het Luchtverdedigingssquadron No. 1, dat zal worden uitgerust met Meteors, wordt opgericht.

Op 30 januari 1949 worden de vliegbases Twenthe en Leeuwarden in gebruik genomen als luchtverdedigingsbases.

In maart arriveert op Twenthe de eerste Gloster Meteor MK.7, een tweepersoonsstraaljager. Ook arriveren er meer Meteor Mk.4's

Op 10 maart volgt de daadwerkelijke oprichting van No.1 Luchtverdedigingssquadron, dat gestationeerd wordt op de vliegbasis Leeuwarden.



De eerste Gloster Meteors op Twenthe

Op 4 april 1949 treedt Nederland toe tot de Noordatlantische Verdragsorganisatie (NAVO).

Ten gevolge van afspraken binnen de West-Europese Unie zal No.1 Luchtverdedigingssquadron voortaan door het leven gaan als 323 Squadron.

Op 1 mei volgt de oprichting van 324 Squadron op de vliegbasis Leeuwarden. Ook dit squadron gaat vliegen met de Meteor Mk.4.

Mei 1949: No. 6 Arva Squadron verlaat Indonesië.

Op respectievelijk 15 augustus en 28 augustus breekt kapitein-vlieger Flinterman het Nederlandse hoogterecord tot 14.821 meter en het Nederlandse snelheidsrecord met een snelheid van 953,1 km per uur. Beide records worden gevestigd met de Gloster Meteor Mk.4.

Op 1 september beëindigt 322 Squadron de vliegoperaties in Indonesië. Het squadron arriveert op 1 december in Amsterdam en wordt ontbonden.

Het derde luchtverdedigingssquadron, 325 Squadron wordt op 15 november opgericht. Het gaat vliegen met de Gloster Meteor Mk.4.

De operationele uitbouw

Nu de problemen met Indonesië, waardoor de opbouw van de Nederlandse luchtmacht uiteraard stagnatie ondervond, achter de rug zijn, kan 1950 als keerpunt worden gezien. De basis is gelegd. Nu moet snel worden uitgebouwd om aan de aangegane NAVO-verplichtingen te voldoen.



Een 28-tal Beech T-7 lestoestellen worden via MDAP ontvangen

In het kader van versterking van West-Europa hebben de Amerikanen het Mutual Defence Assistance Program (MDAP) in het leven geroepen. Dit betekent globaal, dat wapensystemen geheel of gedeeltelijk voor rekening van de Verenigde Staten worden geleverd.

In het kader van het MDAP ontvangt Nederland in de jaren vijftig grote hoeveelheden vliegtuigen van de Verenigde Staten en de Amerikanen betalen geheel of gedeeltelijk de door Nederland bestelde toestellen.

In 1950 worden door de United States Air Force (USAF) 28 Beechcraft T-7's aan de LSK overgedragen. Deze toestellen zullen de verouderde Ansons en Oxfords vervangen.

Er worden 39 Fokker S-11 Instructors voor de Elementaire Vliegopleiding (EVO) aangeschaft ter vervanging van de Tiger Moth.

Op 1 maart wordt 298 Squadron AOP (Air Observation Post) opgericht. Het squadron wordt uitgerust met Austers en is bestemd voor artilleriewaarnemingen.

Rondom dit tijdstip wordt de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV) opgericht, waarin landmacht en lucht-





Een Auster met de nieuwe squadronregistratie 8A van 298 Squadron

macht samenwerken ter ondersteuning van landmachtoperaties. Het net opgerichte 298 Squadron wordt hierbij ingedeeld.

Weer worden nieuwe luchtverdedigingssquadrons opgericht: op 1 april ziet 326 Squadron het levenslicht op papier en op 2 oktober praktisch op Leeuwarden, waar ze wordt uitgerust met de Gloster Meteor Mk.4. Op 1 december wordt 327 Squadron opgericht op de vliegbasis Volkel, met in eerste instantie vier Gloster Meteor Mk.4's die worden overgenomen van 324 Squadron.

In dit jaar worden ook veel andere onderdelen opgericht, zoals het Navigatiestation Noord in Den Helder en Navigatiestation Veluwe in Nieuw Milligen. De vliegbasis Volkel wordt op 3 april overgenomen van de Marineluchtvaartdienst, die er oefende voor deklantingen.

De vliegeropleiding komt goed van de grond, omdat zowel de Verenigde Staten als Canada hebben aangeboden jachtvliegers op te leiden. De eerste groepen Nederlandse leerlingen vertrekken respectievelijk naar Randolph Air Force Base bij San Antonio, Texas en de basis Centralia in Ontario.



Fokker levert grote aantallen Meteor MK.8 jagers af aan de vele squadrons

Tussen 25 en 27 augustus vindt onder de naam 'Cupola' de eerste grote geallieerde luchtverdedigingsoefening plaats.

Op 17 oktober wordt officieel de eerste bij Fokker in licentie gebouwde Gloster Meteor Mk.8 als I-101 overgedragen aan de minister van oorlog.

In 1951 besluit de NAVO dat Nederland ook tactische luchtstrijdkrachten nodig heeft. In maart arriveren de eerste tactische jagers van het type Republic F-84E Thunderjet, waarvan de officiële overdracht op 28 juli door generaal Eisenhower op vliegbasis Ypenburg plaatsvindt.

De plannen die worden gemaakt, gaan uit van een uitbouw in drie jaar tot:

- 9 dagjagersquadrons
- 6 nachtjagersquadrons
- 6 tactische squadrons
- 1 transportsquadron
- 2 verkenningsquadrons
- 4 squadrons lichte vliegtuigen
- 13 vliegbases



Op 28 juli 1951 worden de eerste F-84E Thunderjets in aanwezigheid van Generaal Eisenhower op Ypenburg overgedragen

Het na terugkeer uit Indonesië ontbonden 322 Squadron, wordt op 24 februari op Twenthe gereactiveerd met Spitfires en wordt maandvliegsquadron.

Diverse magazijnen worden samengevoegd tot grotere eenheden en ook de instructiebataljons worden samengevoegd in Nijmegen.

Op 1 mei wordt het eerste tactische squadron op Volkel opgericht: 311 Squadron, dat gaat vliegen met de Republic F-84E Thunderjet.

Een tweede grote geallieerde luchtverdedigingsoef-



ening vindt plaats tussen 23 en 25 mei onder de naam 'Umbrella'.

De bakermat wordt weer bezet: op 31 augustus wordt de vliegbasis Soesterberg in gebruik genomen. De vliegtuigsquadrons 327 en 328 met de Gloster Meteor Mk.4 en Mk.8 en 322 nog met Spitfires worden er geplaatst.

En op 1 december wordt het tweede tactische squadron, 312 Squadron opgericht. Ook dit squadron gaat op Volkel vliegen met de Republic F-84E Thunderjet.



298 Squadron levert al snel haar Austers in en gaat vliegen met de Piper L-18 Cub

In 1952 wordt de vliegbasis Eindhoven in gebruik genomen.

Het 298 AOP-Squadron wordt 298 Squadron en ruilt haar Austers in en ontvangt de Piper Cub.

25 februari is de officiële oprichtingsdatum van het Sector Operations Centre (SOC). Naast de reeds functionerende zijn er inmiddels vier andere: NS-G in Groningen, NS-A in de Achterhoek, NS-N in Den Helder en NS-Z in De Lier.

Op 19 maart draagt het Commando Luchtverdediging (CLV) de vliegbasis Volkel over aan het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten (CTL).

In april verhuist 326 Squadron van Leeuwarden naar Twenthe en neemt daar de operationele Meteor-training ter hand. Het squadron is uitgerust met de Meteor Mk.8 en Mk.7.

De omgekeerde weg bewandelt 323 Squadron: deze verlaat Twenthe en vestigt zich op Leeuwarden, met zijn Meteor Mk.4's en Mk.7, waar het de taken van de schietschool gaat verzorgen.

Het CTL neemt Eindhoven als tweede tactische basis op 1 mei in gebruik. Per diezelfde datum wordt daar 314 Squadron opgericht, dat gaat vliegen met de Republic F-84G Thunderjet. Twee maanden later, op

1 juli, gevolgd door 315 Squadron, dat eveneens met de F-84G gaat vliegen.



Op de vliegbasis Eindhoven worden twee tactische squadrons opgericht, die beide gaan vliegen met de F-84 Thunderjet

Op Soesterberg begint bij 322 Squadron nu ook het straaltijdperk. De Spitfires worden geleidelijk vervangen door de Gloster Meteor Mk.4 en Mk.7.

Op de vliegbasis Volkel arriveren de eerste Lockheed T-33A straaltrainers. Deze zijn bestemd voor de Jachtvliegschool II, die de in Amerika opgeleide tactische vliegers aanvullend gaat opleiden voor de specifieke eisen die het vliegen in Europa met zich meebrengt.



De Jachtvliegschool II op Volkel ontvangt de Lockheed T-33A

Ook in 1953 worden verschillende onderdelen opgericht. Op Gilze-Rijen wordt het Depot Vliegtuigen en Vliegtuigmaterieel (DVVM II) opgericht, door samenvoeging van DVM II en het Centraal Magazijn IV op Soesterberg.

Op 1 februari vindt de Watersnoodramp plaats. De vliegbasis Woensdrecht wordt het knooppunt voor de hulpverlening vanuit de lucht. Vliegend materieel wordt ook ingezet vanaf de vliegbases Valkenburg en Gilze-Rijen. Vele tientallen vliegtuigen en helikopters van geallieerde luchtmachten komen daarop binnen.

Bij Koninklijk Besluit nr. 18 van 18 maart, wordt het Wapen der Militaire Luchtvaart een zelfstandig krijgsmachtdeel en ontvangt het predicaat 'Koninklijke Luchtmacht'.





Op 21 maart wordt De Prins der Nederlanden benoemd tot Inspecteur Generaal der Koninklijke Luchtmacht.



Ter afsluiting van de grote jubileumvliegshow op Soesterberg in juli 1953 vindt een flypas plaats van een squadron B-47's foto Coll.Mulder

In juli vindt een grote jubileumvliegshow plaats op de Vliegbasis Soesterberg. Deze wordt afgesloten met een formatie van 275 vliegtuigen, waaronder een squadron Boeing B-47 bommenwerpers!

De ontwikkelingen bij 322 Squadron zijn langzaam doorgegaan, met het resultaat, dat in september 1953 het squadron volledig over is op de Gloster Meteor Mk.8 en enkele Mk.7's.

Op 1 oktober wordt op Volkel het 306 Squadron opgericht. In eerste instantie gaat het squadron vliegen met de F-84G Thunderjet.

De Jachtvliegschool II op Volkel gaat op in het op 1 december opgerichte 313 Squadron. Dit squadron wordt uitgerust met de Lockheed T-33A, de F-84E en G Thunderjet.



Het 512th Fighter Day Squadron landt met F-86F Sabre op Soesterberg en wordt 32nd Squadron

In 1954 wordt besloten een nieuwe vliegbasis te bouwen bij Venray: De Peel.

Het 306 Squadron wordt verplaatst naar Duitsland: via Bückeburg komt het terecht op Laarbruch, waar het vliegt met de F-84E Thunderjet, waarbij de foto-apparatuur is ingebouwd in tiptanks, afkomstig van de T-33.

Op 16 november wordt de Nederlandse luchtverdediging uitgebreid met het Amerikaanse 32nd Squadron, vliegend met de North American F-86F Sabre. De vliegers en vliegtuigen waren afkomstig van het 512th Fighter Day Squadron van Manston, Engeland, en werden bij landing op Nederlandse bodem 32nd Squadron. Ze worden geplaatst onder Nederlands commando.

Op 25 november maken twee Dakota's, van 334 Transport Squadron, de eerste landingen op de vliegbasis De Peel.



De eerste door Fokker gassembleerde Hawker Hunter Mk.4

Op 3 maart 1955 wordt door Fokker de eerste Hawker Hunter Mk.4 afgeleverd. Deze is gassembleerd als eerste van zes uit door Hawker aangeleverde assemblage pakketten. Fokker zal 96 Hunter Mk.4's in licentie bouwen, ter vervanging van de Gloster Meteor.

Op 8 juni arriveren de eerste drie helikopters bij de Koninklijke Luchtmacht. De Hiller H-23B's zullen worden onder gebracht bij 298 Squadron.



De eerste helikopter van de Koninklijke Luchtmacht, de Hiller H-23B Raven





Op 1 augustus wordt 328 Squadron opgeheven. Het personeel gaat per diezelfde datum over naar 700 AWX-Squadron, het eerste squadron bestemd voor de nachtzicht. Het gaat vliegen met enkele Gloster Meteor Mk.7's, omdat men in de veronderstelling verkeert dat er Meteor nachtjagers zullen komen. Echter in oktober komen de eerste North American F-86K Sabre vliegtuigen, eenzitters.

Een Nederlands product komt de luchtmacht binnen. De eerste Fokker S-14 Machtrainer arriveert op 12 augustus.



Het 700 AWX Squadron ontvangt de North American F-86K Sabre

De eersten van 180 Republic F-84F Thunderstreak vliegtuigen arriveren per vliegdekschip in de Rotterdamse Merwedehaven. 's Nachts worden deze in colonne naar Ypenburg gesleept om daar vliegklaar te worden gemaakt.

Het 306 Squadron in Duitsland ontvangt op 4 april 1956 de eerste Republic RF-84F Thunderflash toe-

stellen ter vervanging van de F-84E Thunderjet. Daarnaast vliegt het nog met een drietal Lockheed RT-33A toestellen.

1 mei is de officiële oprichtingsdatum van 299 Squadron, dat wordt uitgerust met Piper Cubs en Hiller helikopters.

Als tweede all-weather squadron ziet op 1 juni 701 AWX-Squadron het licht. Het wordt uitgerust met de F-86K Sabre en direct op de vliegbasis Twenthe geplaatst.

Als gevolg daarvan vertrekt 326 Squadron en de Jachtvliegschool van Twenthe naar Woensdrecht. Het eerste 'Whisky' demoteam wordt op Woensdrecht opgericht met vijf Gloster Meteors.

Op 15 augustus komen de eerste supersonische vliegtuigen in Nederland aan. 32nd Squadron ontvangt de North American F-100C Super Sabre ter vervanging van de F-86F.



Het Amerikaanse 32nd Squadron gaat supersoon vliegen. De F-100C Super Sabre vervangt de F-86F Sabre



Een product van eigen bodem: 20 Fokker S-14 Machtrainers worden door de KLu aangeschaft





Bij de tactische squadrons wordt de Thunderjet vervangen door de F-84F Thunderstreak

De laatste Nederlandse Republic F-84G Thunderjet verlaat Eindhoven. Alle tactische squadrons vliegen nu met de F-84F Thunderstreak

In september komen 9 DeHavilland Canada DHC-2 (U-6A) Beavers de Groep Lichte Vliegtuigen versterken.

Het derde all-weather-squadron 702 AWX-Squadron wordt op 1 december opgericht en arriveert met de F-86K Sabre op 13 december op Twenthe.

In het jaar 1957 wordt Deelen een operationele vliegbasis, de schietrange "De Vliehors" wordt op het westelijk puntje van Vlieland in gebruik genomen, het 334 Transport Squadron wordt verplaatst van Valkenburg naar Ypenburg. Valkenburg komt nu volledig in handen van de Marine en gaat Marine Vliegbasis Valkenburg heten. In december verlaat 306 Squadron Laarbruch en vestigt zich op Deelen.

In 1958 heeft 322 Squadron in januari als laatste squadron, de Meteor ingeruild voor de Hunter Mk.4. Dit toestel wordt zo geavanceerd geacht, dat het niet meer geschikt is om er maandvliegers op te laten vliegen. Hiermee komt dan ook een eind aan de maandvliegerij, hetgeen door velen wordt betreurd. Het 327 Squadron wordt op 15 januari opgeheven, veel personeel en toestellen gaan naar 322 Squadron. Ook 316 Squadron wordt op 15 januari opgeheven.

op 26 juni vertrekt 313 Squadron van Volkel naar Woensdrecht, waarbij het met haar T-33's wordt samengevoegd met de Jachtvliegschool. In de loop van het jaar worden de Gloster Meteors bij de vliegschool uitgefaseerd. In november wordt ten gevolge van toenemende dreiging een luchtmacht detachement op Nieuw Guinea geplaatst

In maart 1959 verruult 700 AWX-Squadron de vlieg-

De Douglas C-47 Dakota's worden met 334 Squadron verplaatst naar de vliegbasis Ypenburg





basis Soesterberg voor de vliegbasis Twenthe. Alle nachtjagersquadrons zijn nu daar gestationeerd. Er worden zes Sud Aviation Alouette II helicopters aangeschaft, later aangevuld met twee, voor het formeren van een reddingseenheid SAR/TAR bij 298 Squadron op Ypenburg.

Op 8 juli wijzigt het 32nd Squadron haar naam in 32nd Fighter Interceptor Squadron en gaat vanaf 14 september vliegen met de Convair F-102A Delta Dagger.

De formering van de 1e Groep Geleide Wapens vindt dit jaar plaats en de laatste Hawker Hunters worden door Fokker afgeleverd. Er zijn dan 96 Mk.4 en 93 Mk.6 toestellen bij de KLu in gebruik genomen. Deze worden nog gecomplementeerd met 20 Mk.7 tweezitter, die rechtstreeks in Engeland zijn aangekocht. Dit jaar valt ook de beslissing, 130 Lockheed F-104G Starfighters aan te schaffen.

De eerste Fokker F-27 Friendships en Troopships komen in het jaar 1960 de oude Douglas Dakota's vervangen.

Op 1 augustus wordt 322 Squadron op Soesterberg gedeactiveerd om zich te gaan opmaken voor uitzending naar Nieuw Guinea. 326 Squadron verlaat Woensdrecht voor Soesterberg per diezelfde datum om het gat dat 322 nalaat op te vullen en de toestellen over te nemen.

Twaalf Hawker Hunter Mk.4 worden per vliegdek-schip Karel Doorman naar Biak, Nieuw Guinea

gebracht, waar op 6 augustus wordt gearriveerd. 322 Squadron gaat er mee vliegen. De eerste vlucht op Biak vindt plaats op 21 oktober met de Hunter N-101.



De Hawker Hunter N-101 staat gereed om zijn eerste vlucht op Biak NNG te maken

In april 1961 bestaat de transportvloot van 334 Squadron geheel uit Fokker Friend- en Troopships. Op 14 juli wordt op de vliegbasis Mokmer op Biak de eerste hangar opgeleverd.

Eveneens op Mokmer wordt op 1 september 336 het Squadron opgericht. Het squadron is uitgerust met drie Dakota's, de X-4, X-5 en X-11, die tijdelijk bij de MLD in Nieuw Guinea hebben gevlogen. Deze worden later aangevuld met de uit Nederland afkomstige X-2, X-3 en X-10.

Op 27 december arriveren de eerste Hawker Hunter Mk.6's op Biak, ter aanvulling van de Mk.4. Deze zijn uitgerust met de Sidewinder anti-aircraft raket.

De Fokker F-27 Friendship en Troopship vervangen de Douglas Dakota bij 334 Squadron





Op 12 december 1962 vliegen de eerste twee Lockheed F-104G Starfighters van Schiphol naar de vliegbasis Twenthe

Consolidatie en reorganisatie

In het jaar 1962 keert de Elementaire Vliegopleiding (EVO) terug van Gilze-Rijen naar de vliegbasis Woensdrecht. De vliegbasis Gilze-Rijen gaat van CLO over naar CTL.

De Search and Rescue (SAR) eenheid verdwijnt uit 298 Squadron en wordt een zelfstandige eenheid op Ypenburg.

Met het oog op de komst van de Starfighter wordt op 1 april 702 AWW-Squadron als eerste all-weather squadron opgeheven.

Op Nieuw Guinea wordt het vliegveld Jeffman bij Sorong voor de Hunters in gebruik genomen.

Door de totstandkoming van het accoord waarbij Nederland Nieuwe Guinea overdraagt, wordt 322 op 1 oktober gedeactiveerd. De Hunters gaan terug naar Nederland.

Het 336 Squadron wordt gedeactiveerd, de Dakota's worden verkocht.

Eveneens op 1 oktober wordt 300 Squadron opgericht. Het wordt uitgerust met Pipers, Hillers en een aantal Beavers.

Het 306 Squadron vertrekt met de laatste negen RF-84F Thunderflashes naar Volkel, terwijl een deel van het personeel op de Duitse vliegbasis Nörvenich omschoolt op de Starfighter.

Op 12 december landen de eerste twee Nederlandse Lockheed F-104G Starfighters, de D-8013 en D-8022, op Twenthe.

Op 17 december wordt 326 Squadron op Soesterberg buiten dienst gesteld.

Vanaf het jaar 1963 gaat het Whisky-demoteam de naam 'Whisky-Four' voeren.

Enkele depots worden samengevoegd en de 2e Groep Geleide Wapens wordt opgericht. Deze wordt evenals de 1e Groep in Duitsland gelegerd en uitgerust met Nikes.

De kern van het 306 Squadron bevindt zich nu op

Twenthe en vliegt daar de F-104G Starfighter. In september komen de eerste echte foto-kisten voor 306.

Op 9 juni komen de eerste twee TF-104G Starfighters (tweezitters) op Twenthe aan. Deze zijn bestemd voor de conversiegroep 'The Dutch Masters'.

Op 1 juli viert de luchtmacht haar vijftigjarig bestaan. Rond deze datum houdt ieder vliegbasis een open dag. Per diezelfde datum wordt 702 AWW-Squadron opgeheven.

Op 15 augustus wordt de 3e Groep Geleide Wapens geformeerd, in Duitsland gelegerd en uitgerust met de Hawk raket tegen vliegtuigen op lage hoogten.

Ook in het jaar 1964 worden verschillende depots



Vanaf 1964 worden de Hiller Raven helikopters vervangen door de Sud Aviation Alouette III. Hier de eerste Alouette, de A-177

samengevoegd, er worden tien extra Lockheed T-33A's gekocht en de Hiller Raven wordt vervangen door de Sud Aviation Alouette III.

Na de conversie op Twenthe neemt 323 Squadron op 17 maart zes F-104G Starfighters mee. Na een rondje 11-steden in een paar minuten landen de toestellen op Leeuwarden.

Op 1 april wordt op Leeuwarden 324 Squadron opgeheven. Per diezelfde datum komt 322 Squadron naar Leeuwarden. Haar eerste drie F-104G Starfigh-





ters arriveren op 22 juni. Daarna zijn de CLV squadrons op sterkte.

Het laatste all-weather squadron, 700 AWX-Squadron wordt per 1 juli opgeheven. De nog aanwezige F-86K Sabres worden naar Soesterberg gevlogen en daar gesloopt. Een achtstal weet de dans te ontspringen en is overgedragen aan de Italiaanse luchtmacht. Op 1 oktober wordt de 4e Groep Geleide Wapens opgericht en wordt evenals de andere Groepen in Duitsland gelegerd, voorzien van de Hawk raket.

In maart 1965 gaat ook Volkel supersonisch. De eerste acht Starfighters voor 311 Squadron worden afgeleverd.

Op 19 mei reikt H.M. de Koningin op de vliegbasis Soesterberg, de luchtmacht een eigen vaandel uit.

Op 8 juni vindt op de vliegbasis Woensdrecht tijdens een demo van Whisky Four een ernstig ongeval plaats. Twee T-33's van het team raken elkaar en storten neer, waarbij beide vliegers omkomen.

In juni is 322 Squadron weer volledig operationeel en gaat voor de eerste keer op squadronrotatie.

De laatste vijf Hillers worden buitengebruik gesteld. De Helicopter Vliegopleiding (HVO) stapt over op de Alouette III.



Een nieuw Whisky Four team wordt geformeerd. De vliegers van het team, Van Dommelen, Jaski, Roest en Drenth voor een demo-T-33

In 1966 wordt een nieuw 'Whiskey Four' team geformeerd. Een aantal T-33's wordt van een demo-beschildering voorzien.

In maart worden op Volkel bij 312 Squadron nu ook de Thunderstreaks door de Starfighter vervangen.

Op 1 september wordt de 5e (en laatste) Groep Geleide Wapens opgericht. Uitgerust met de Hawk wordt ook zij in Duitsland geplaatst.

De Alouette II wordt buiten dienst gesteld en gaan terug naar Frankrijk.

De Troopship C-8 wordt verbouwd en krijgt een Starfighterneus, om vliegers vertrouwd te maken met de boordradar van de F-104G. Het toestel wordt daarom 'Flipper' genoemd.

Op 6 oktober vliegt Whisky Four voor de laatste keer tijdens een wingparade op Woensdrecht.

Op 25 oktober valt de beslissing: de resterende F-84F Thunderstreaks zullen worden vervangen door de Northrop F-5A en de T-33's door de Northrop F-5B. Er worden nog eens 27 Alouette III's gekocht, zodat het totaal uitkomt op 72 stuks.



De Troopship C-8 wordt verbouwd en krijgt een Starfighterneus en de naam 'Flipper'

Ook in 1967 worden bij de verschillende depots weer enige reorganisaties doorgevoerd.

In juni krijgt de bestandscommissie van de Verenigde Naties een Fokker Friendship van de Nederlandse luchtmacht ter beschikking. In augustus wordt deze Friendship al vervangen door een Troopship, de C-4, die direct wordt omgebouwd tot combi-plane.

In 1968 worden daadwerkelijk de vervangers voor de Thunderstreak en T-33 besteld. Bij Canadair in Montreal, Canada, worden 75 NF-5A eenzitters en 30 NF-5B tweezitters gebouwd. Diverse Nederlandse bedrijven leveren onderdelen.

De vliegbasis Ypenburg wordt gedeactiveerd, zodat nog slechts beperkt vliegverkeer mogelijk is.





Op 3 juli opent de Inspecteur-Generaal het Luchtmachtmuseum op Soesterberg

Vanaf Deelen starten drie Havards voor hun laatste vlucht naar Gilze-Rijen. Een tijdperk is ten einde. 298 Squadron vertrekt van Deelen naar Soesterberg en neemt alleen haar Alouette III helikopters mee. De Piper Cubs gaan over naar 300 Squadron.

Op 3 juli opent de Inspecteur-Generaal het Luchtmachtmuseum op Soesterberg. Als laatste Hunter squadron wordt 325 Squadron op 1 september officieel opgeheven. Als operationeel squadron bestond het al niet meer sinds 1 januari 1967, slechts als Tow-flight met vier Hunters was het nog actief.

In oktober verlaat de Transitie Vliegopleiding (TVO) Woensdrecht en landt met haar T-33's op Twenthe. De LVO vertrekt naar Gilze-Rijen. Woensdrecht wordt een slapende basis.

Op 1 juli 1969 verandert het 32nd Fighter Interceptor Squadron weer van naam en wordt 32nd Tactical Fighter Squadron. Zij ontvangt op 6 augustus haar eerste McDonnell F-4E Phantom II toestellen, ter vervanging van de F-102A Delta Dagger. In september verlaat 306 Squadron Twenthe met haar F-104G Starfighters en vindt onderdak op de vliegbasis Volkel.



Het 32nd Tactical Fighter Squadron ontvangt de McDonnell F-4E Phantom



Via een 'high flight' worden de Northrop NF-5's overgevlogen van Canada naar Twenthe. Hier de eerste 'high flight' van vier NF-5B's

Op 19 november arriveren de eerste vier Northrop-Canadair NF-5B's op Twenthe. Deze zijn overgevlogen door Nederlandse vliegers via een 5000 km lange 'High Flight'.

Op 1 mei 1970 verlaat 315 Squadron Eindhoven met achterlating van haar F-84F Thunderstreaks en vertrekt naar Twenthe waar het gaat vliegen met de inmiddels gearriveerde NF-5's.

Nu ook 314 Squadron gaat vliegen met de NF-5, worden op Eindhoven op 21 december de laatste F-84F Thunderstreaks buiten dienst gesteld.

Op 1 juli 1971 wordt op de vliegbasis Eindhoven 316 Squadron heropgericht. Het gaat eveneens vliegen met de NF-5.

In juli wordt door 334 Squadron de langste vlucht ooit (tot dat moment) in haar bestaan gemaakt. Met 3-ton medicamenten wordt een vlucht heen en terug van 10.420 mijl gemaakt naar Calcutta.

In maart 1972 arriveert de laatste 'High Flight'. Alle NF-5's zijn binnen zonder ongelukken.

Op 26 april verlaat 316 Squadron Eindhoven en vindt zijn domicilie op Gilze-Rijen. dat daarmee een operationele basis wordt.

De Lockheed T-33's worden, na een vliegverbod op 30 april, op Twenthe een aantal maanden eerder

dan gepland uit de vaart genomen.

De TVO gaat op 12 oktober op in het op Twenthe heropgerichte 313 Squadron, dat de Transitie Operationele Conversie Cursus (TOCC) gaat verzorgen voor de uit Canada teruggekeerde leerlingen. Het squadron gaat vliegen met de NF-5A en B.

Gedurende twee maanden verzorgt een F-27 van 334 Squadron transportvluchten voor vluchtelingen in Soedan

Op 1 januari 1973 fuseren de Commando's Luchtverdediging en Tactische Luchtstrijdkrachten tot één nieuw Commando Tactische Luchtstrijdkrachten



Eerder dan gepland worden de Lockheed T-33's op Twenthe buiten dienst gesteld





ten. Ook de Commando's Luchtmacht Opleidingen en Materieel Luchtmacht vormen samen een nieuw Commando Logistiek en Opleidingen.

In de zomer van dat jaar verricht een F-27 van 334 Squadron gedurende elf weken vanuit Dakar voedseldroppingen boven Senegal.

De Aan- en Afvoergroepen Noord en Zuid worden samengevoegd tot de Motortransportgroep KLu (MTGKLu) op het Kamp van Zeist.

Op 3 september worden de laatste twaalf van 39 Fokker S-11's, na 23 vliegjaren, buiten dienst gesteld.

Op 29 augustus 1974 vliegt een NF-5 van Twenthe door enkele hoogspanningskabels over de Sognefjord in Noorwegen. Het toestel kan, ondanks beschadigingen, veilig landen op de vliegbasis Sola.



Na een laatste vlucht over de Open Dag op Twenthe worden de Beavers eveneens buiten dienst gesteld

Op 1 september, na een laatste vlucht tijdens de open dag op Twenthe, worden de laatste De Havilland DHC-2 Beavers uitgefaseerd.

De Defensieleiding besluit de Hawk squadrons uit Duitsland terug te trekken en in te zetten voor de

De eerste Bölkow Bö 105 'B-37' arriveert op Deelen



vliegveld verdediging.

Ook valt het besluit, de Piper Cubs te vervangen door 30 Bölkow Bö-105C helikopters.

Op 6 januari 1975 overlijdt een pionier en de nestor van de vliegopleidingen bij de Luchtvaart Afdeling, generaal-majoor b.d. W.C.J. Versteegh.

In mei valt het besluit de F-104G Starfigher te vervangen door de General Dynamics F-16.

De Groepen Geleide Wapens vallen ten prooi aan grote reorganisatie en verschillende onderdelen worden opgeheven.

Op 11 augustus arriveren de eerste twee Bölkow Bö-105C helikopters op de vliegbasis Deelen.

De ingebruikneming van de Radarpost-Noord (RPN) in Friesland vindt plaats op 22 april 1976. De post



De SAR wordt met haar Alouette III's verplaatst van Soesterberg naar Leeuwarden

is uniek en verzorgt samen met het radarstation op de Veluwe, een vrijwel niet te storen luchtbeeld. Het NS-N in Den Helder kan worden opgeheven.

Op 7 juli kan met de grootste moeite de LETS bij Schaarsbergen behouden worden. Een enorme bosbrand bedreigde het complex.

Anderhalve maand voor op het afleveringsschema, arriveren de laatste twee Bölkows op Deelen.





Vliegend vanuit de Verenigde Staten komen de McDonnell-Douglas F-15A Eagle's bij 32nd Squadron de Phantom vervangen

Op 1 oktober worden de Piper Cubs, na 24 jaar, buiten dienst gesteld.

Op 1 juli 1977 wordt de Search and Rescue (SAR) verplaatst van Soesterberg naar Leeuwarden. Als eerste Nederlandse vlieger maakt Steef Heijboer op Edwards Air Force Base, een solovlucht in een F-16A.

De helikopteropleidingen worden verzorgd door het Amerikaanse leger, bij het Army Aviation Center op Fort Rucker, Alabama.

Op 13 september 1978 ontvangt het 32nd TFS op Soesterberg haar eerste McDonnell-Douglas F-15A Eagles.

Nederland levert in 1979 een UNIFIL-detachement voor Libanon. Hiervoor opent 334 Squadron een wekelijkse lijnvlucht naar Beiroet. In mei worden 322 Squadron en 323 Squadron samengevoegd tot het tijdelijke 645 Squadron. De eerste General Dynamics F-16, de J-259, wordt op 6 juni door kapt. Wim Sneek overgevlogen van Schiphol naar Leeuwarden.

Op 6 juni 1979 ontvangt Leeuwarden de eerste General Dynamics F-16, de J-259

298 Squadron dat vliegt met de Alouette III en de Bölkow Bö-105, ruilt op 31 augustus haar Alouettes in en wordt een all Bö-105 squadron

322 Squadron is niet meer operationeel en stoot op 1 januari 1980 haar F-104G Starfighters af. Het squadron begint te vliegen met de F-16.

Op 26 maart maakt de regering bekend, ook de NF-5's vanaf halverwege de jaren 80 te willen vervangen door de F-16.

Ook de resterende Starfighters bij 323 Squadron worden op 1 augustus aan de kant gezet voor de F-16. In augustus gaan vanaf Leeuwarden een aantal Nederlandse F-104G Starfighters over naar de Turkse luchtmacht.

Op 9 april 1981 wordt op het Kamp van Zeist te Soesterberg het Militaire Luchtvaart Museum geopend. Naast de luchtmacht wordt nu ook een beeld gepresenteerd van de historie van de Marineluchtvaartdienst.

Op 1 mei wordt 322 Squadron beperkt operationeel verklaard op de F-16.

Op 1 september wordt het 336 Squadron weer tot leven gewekt. Het zal worden uitgerust met twee

Op de Antillen gaat het opnieuw opgerichte 336 Squadron vliegen met twee Fokker F-27 Maritiem's





Fokker F-27 Maritiem patrouillevliegtuigen voor gebruik op de Antillen. De eerste Maritiem wordt door Fokker op 30 september aan de KLU overgedragen. Het toestel, de M-1, vertrekt op 9 november van Soesterberg en arriveert 4 dagen later op Hato, Curaçao.

Op het moment van vertrek van de M-1 naar de Antillen, arriveert de Neptune 201 na zijn laatste vlucht op Soesterberg om in de collectie van het MLM te worden opgenomen. Het toestel komt rechtstreeks van de Antillen.

De tweede Maritiem van 336 Squadron arriveert op 20 maart 1982 op Hato.

Op 1 april wordt 323 Squadron beperkt operationeel met F-16.

Op de vliegbasis Volkel begint nu eveneens het F-16 tijdperk: op 3 juni arriveert daar de eerste F-16, de J-258.

De eerste F-16A(R) fotoverkenner arriveert op 9 februari 1983 op Volkel. Deze wordt voorlopig ingedeeld bij 311 Squadron.

Op 1 oktober wordt 306 Squadron op non-operationeel gesteld en begint aan de omscholing naar de F-16. 311 Squadron wordt op die datum beperkt operationeel.

In het jaar 1984 vindt bij de Geleide Wapens eveneens een belangrijke verandering plaats. Vanaf dat

jaar wordt de Patriot-raket ingevoerd

Op 9 februari vliegt 306 Squadron zijn eerste operationele missie met de F-16A(R)

312 Squadron wordt op 1 juni niet operationeel verklaard en is het volgende squadron, dat aan de conversie naar de F-16 begint. Als gevolg daarvan vindt op 13 juni een afscheidsvlucht met 16 F-104G Starfighters plaats. Het overgebleven personeel en de F-104's gaan naar het Uitsfaserings- onderdeel (UFO). In augustus vliegt de F-27 Maritiem van de Antillen naar de Persische Golf, om daar te assisteren bij de mijnenbestrijding.

Op 1 oktober 1985 wordt 312 Squadron operationeel verklaard. Vanaf december wordt bij de Geleide Wapens de Stinger ingevoerd, een van de schouder af te vuren raket tegen laagvliegende doelen.

Als eerste NF-5 squadron gaat 315 Squadron omscholen naar de F-16. Het personeel vertrekt daarvoor op 6 januari 1986 naar Leeuwarden.

Op Leeuwarden wordt op 6 maart de opleidingseenheid, Transitie en Conversie Afdeling (TCA), geïntegreerd in 323 Squadron.

De eerste F-16 voor 315 Squadron landt op 27 maart op de vliegbasis Twenthe, waarna op 1 mei officieel gestart wordt met de F-16 operaties.

Diezelfde dag wordt op de vliegbasis Volkel 306 Squadron volledig operationeel.

Vanaf oktober worden de Bolkows opgewaarderd

De afscheidsvlucht van het Uitsfaserings onderdeel (UFO), hier boven de Vlieland-range





Bij de nieuw opgerichte Elementaire Militaire Vliegopleiding (EMVO) komt de Pilatus PC-7 trainer in dienst

van B6-105C naar B6-105CB. Dit jaar is tevens een B6-105DB van KLM Helicopters overgenomen, dit toestel gaat vliegen onder der registratie B-83. Op 30 juni 1987 wordt de eerste F-16 voor 313 Squadron op Twenthe afgeleverd. De Geleide Wapens vuren op 30 september op Kreta de laatste Nike raket af. 315 Squadron wordt op 1 november operationeel verklaard.

De laatste Nike eenheid bij de Geleide Wapens wordt op 31 maart 1988 opgeheven.

Op 30 mei vliegt 313 Squadron haar eerste missie met F-16.

Er vindt een wisseling van squadrons plaats tussen Eindhoven en Gilze-Rijen: 314 Squadron wordt verplaatst naar Gilze-Rijen en 316 Squadron gaat naar Eindhoven.

Op 8 februari 1989 wordt de Elementaire Militaire Vliegopleiding (EMVO) op de vliegbasis Woensdrecht opgericht. Op 8 februari ontvangt de EMVO officieel de eerste 4 Pilatus PC-7 trainers.

De Koninklijke Luchtmacht en de USAF komen op 30 oktober overeen, dat de Air National Guard (ANG) van de USAF, de opleiding voor de F-16 zal gaan verzorgen. Dit zal gebeuren in Tucson, Arizona. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van 13 Nederlandse F-16A en B's.

9 november 1989, de "Muur" valt. Dit zal in de toekomst grote consequenties voor de luchtmacht blijken te hebben.

Bibliografie

Uit de volgende werken is in meer of mindere mate geput om dit overzicht tot stand te brengen:

- Beknopte geschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht, Sectie Militaire Luchtvaart Historie, Afd. Personeelsvoorziening Koninklijke Luchtmacht, ca 1982;
- De Militaire Luchtvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog in Groot Brittannië, Mr J.W.T. Bosch, Sectie Luchtmacht Historie;
- Het aandeel van de Koninklijke Luchtmacht in de gebeurtenissen rondom Nederlands Nieuw Guinea gedurende de periode november 1958 t/m november 1962, Bureau Maritieme Historie (red), 1979;
- Vlucht door de tijd, Kolonel A.P. de Jong (samenstelling), Koninklijke Luchtmacht, 1988;
- Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht, Willem Helfferich, uitgegeven in eigen beheer, 1994.



'UITGEVLOGEN'



MOEILIK MET MUSEUM IN MONTERBLANC

De Vought F-8P Crusader 06 AN 143719, gezien in april 2004 bij Ailes Anciennes Armorique-Group Jean Marie le Bris, Vannes, Frankrijk. Gestript van alle bruikbare onderdelen om de Franse F-8UN vliegend te houden

Loe M M Baltussen

Een paar kisten. Meer is er niet op het oude Franse vliegveld van Monterblanc in Bretagne. Het is beter bekend onder de naam Vannes-Meucon. Het veld dateert nog van voor de oorlog. Hangar-4 waarin het museum is ondergebracht, is van Duitse origine. In gras van wel een halve meter hoog staan vijf kisten in een absoluut desolate conditie.

Binnen is het nauwelijks anders. Het *Musée Aéronautique de Vannes Agglomérations* (MaVaMo) in Monterblanc heeft het moeilijk.

Na de nederlaag van de Fransen in hun oorlog met de Pruisen (19 juli 1870-10 mei 1871) werd Monterblanc een grote militaire nederzetting dat ten onrecht Kamp Meucon werd genoemd naar een dichtbij gelegen ander dorp. Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben de Duitsers van het oude vliegveld een grote militaire vliegbasis gemaakt. Vandaaruit werden bombardementsvluchten op Engeland uitgevoerd. Na de bevrijding stationeerden de Fransen er verschillende para regimenten.

Vanwege de vaak slechte weersomstandigheden werden die later overgeplaatst naar Pau en vertrok de Franse luchtmacht van het veld. Tijdens de oorlog ging het Duitse vliegveld helemaal op in de omgeving. Zodoende zijn in Monterblanc nog steeds opstallen te vinden die destijds binnen de hekken van de Duitse Fliegerhorst lagen. Het museum heeft twee van die oorspronkelijke Duitse hangars tot haar beschikking. In een daarvan is de collectie ondergebracht. De ander is in gebruik voor opslag





en voor het publiek gesloten. In de loop van al die jaren is er bijna niets veranderd. De oude Duitse bouw is nog zeer herkenbaar aanwezig.

Vereniging

De collectie of hoe men de uitstalling ook mag noemen, heeft in 2002 de museale status gekregen. Het is de bekroning op het werk van de in december 2012 overleden George Cristinacce, een Franse oorlogsvlieger bij de toenmalige Groupe Alsace van de Britse RAF en erelid van de Association Ailes Anciennes Armorique, de ledenvereniging van het museum. Al in 1984 is een aantal luchtvaartenthousiasten onder leiding van Paul Hautpois, een oud-mecanicus van de Franse luchtmacht, begonnen met het aanleggen van de museumcollectie. De leden van de vereniging – volgens de voorzitter allemaal liefhebbers van het oude zink – zijn nauw betrokken bij de instandhouding van de collectie. Helaas is daarvan niet bijster veel te zien. Ook Hautpois, thans voorzitter van de Ailes Anciennes, maakt zich daarover enige zorg: 'De handen moeten uit de mouwen', zegt hij in een interview. 'De leden moeten aan de slag. We komen om in het onderhoud, in restauratie- en reparatiewerk aan vliegtuigen en motoren.' Bij de Noratlas moet een band worden verwisseld en de Crusader moet op bokken moet om de vleugels te monteren. Maar in werkelijkheid is het noodzakelijke onderhoud- en reparatiewerk niet meer te overzien. Een ander bestuurslid dat bij mijn bezoek welwillend mijn vragen beantwoordt, zegt dat 'de vereniging te klein is om dat allemaal aan te pakken'. Er lopen nu twee projecten: de restauratie van een Renault-6Q vliegtuigmotor¹⁾ en de restauratie van een Boisavia B.601L Mercury. De staalbuizen rompconstructie staat er al geruime tijd. Maar aan het project moet eigenlijk nog worden begonnen.

Bomvol

Bij dat alles schiet de feitelijke inrichting van het museum, de wijze waarop de tentoonstellingsstukken worden geëxposeerd, ernstig tekort. De hangar staat en hangt vol met vliegtuigen, motoren, onderdelen, tentoonstellingskasten en nog veel meer. Een werkplaats is er niet echt. Het onderhoud wordt gewoon in de bomvolle tentoonstellingshangar zelf gedaan. Hautpois noemt de situatie 'precair'. Hij hoopt de mogelijkheid te krijgen om binnen niet al te lange tijd over een derde hangar te beschikken. Of dat het onderhouds- en het ruimteprobleem zal verhelpen, is nog maar helemaal de vraag. Er is in de afgelopen jaren zoveel materiaal bij elkaar ge-

bracht in een veel te kleine ruimte dat het bestuur van de Ailes Anciennes Armorique, laat staan een bezoeker, geen enkel overzicht heeft in wat er nu precies wordt tentoongesteld.



Een Franse Nord N.2501 Noratlas, 7m70 groter dan de Britse Armstrong-Whitworth Argosy en 4m40 kleiner dan een Fairchild Flying Boxcar, blijft een imposante verschijning met zijn dubbele staart. De Franse luchtmacht heeft 208 Noratlassen in dienst gehad. In totaal zijn er 425 gebouwd. De Noratlas is de eerste in het rijtje van Europese cargolifters als de Transall C-160 en Alenia G.222

Belangstelling

Feit is dat de vereniging zich momenteel meer richt op haar educatieve doelstelling, het stimuleren en bevorderen van belangstelling voor de luchtvaart. Zo heeft ze regionaal en in eigen huis tentoonstellingen georganiseerd en lezingen gegeven over 'Franse luchtvaartpioniers', 'Luchtvaart in de Publiek', 'Air France in Posters' en 'Lucht- en Ruimtevaart met een plastic zak'. Dat slaat aan in de regio. 'Belangstelling genoeg', zo zegt het bestuurslid in de hangar. Ook burgemeester Joseph Cloarec van Monterblanc is daarvan overtuigd: 'in de regio neemt het museum een belangrijke plaats in. Het past in de ontwikkelingen van het toerisme in onze omgeving,' zegt hij in een krantenbericht.²⁾

Bewaren en behouden

Een museaal idee, laat staan een plan of een visie, kunnen we noch in de opzet van het museum, noch in de inrichting van de expositie ontdekken. Wat we zien is dat het allemaal met een 'Franse slag' gebeurt. In de meeste Franse musea overigens is daarvan in het geheel geen sprake. Net als bij andere particuliere luchtvaartmusea in Frankrijk is





Een GAM Dassault Super Mystère B.2 van de Franse luchtmacht. De staart is al half verdwenen en zo hier en daar zijn ook enkele luikjes weg. Om over de beschildering nog maar niet te schrijven

de Armée de l'Air ook in Monterblanc de grote afwezige. Het Ministerie van Defensie in Parijs maakt er doorgaans wel werk van om uitgefaseerde vliegtuigen aan musea beschikbaar te stellen, maar dan moet daar wel voor worden betaald. Enige materiële of logistieke ondersteuning, lees hand- en span-diensten, is niet aan de orde. Ook niet als dat allernoodzakelijkst is en alleen door de luchtmacht zou kunnen worden gedaan. Meer dan in welk ander Europees land dan ook staat het bewaren en behouden van cultureel en industrieel erfgoed bij de Fransen hoog in het vaandel. Met wetgeving en al is zeker gesteld dat niets daarvan verloren hoeft te gaan. In de praktijk echter is de absentie van Defensie een van de redenen waarom het met een aantal regionale luchtvaartmusea zo slecht gaat. Het komt het behoud van het *patrimoine*, het nationaal erfgoed, zoals dat in de wet is vastgelegd, niet ten goede. De lasten van dit beleid worden te zeer gelegd bij de particuliere verenigingen zelf. Formeel is dat in Nederland niet anders, maar er zijn uitzonderingen.



Paul Hautpois (links), oud-techneut van de Franse luchtmacht, is de initiatiefnemer geweest voor het opzetten van het museum op Meucon. Hij is ook voorzitter van de Ailes Anciennes, een vereniging van liefhebbers die oude vliegtuigen opknappen. Samen met Alfred le Louer heeft hij onlangs de restauratie van een Renault-6Q vliegtuigmotor met succes afgerond



Net als in Frankrijk zelf trouwens. Er zijn musea die in zekere zin onder de verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de overheid vallen en ook van daaruit gedeeltelijk of geheel worden gesubsidieerd.

Museaal plan

Al met al is men in Monterblanc zelf enthousiast en betrokken bij het museum van de Ailes Anciennes Armorique. Het wordt gedragen door de gemeente Vannes en alle omliggende gemeenten. Maar daarmee alleen houdt je geen collectie overeind en zeker geen museum. Bij het tot stand komen daarvan, het exposeren van een collectie en het exploiteren komt veel meer kijken. 'We krijgen 2 tot 3 bezoekers per dag', vertrouwt het bestuurslid in de hangar mij toe. Bij elkaar een paar honderd op jaarbasis. Het zouden er veel meer kunnen zijn als er een helder museum beleidsplan zou zijn. En als in dat kader de inrichting van de hangar moet veranderen, dan gaat het vooral om de kunst van het weglaten. Zo

niet, dan groeit het gras boven de kisten uit. Als die het tenminste, door weer en wind aangetast, al niet veel eerder hebben begeven....

Toegankelijkheid en bereikbaarheid.

Het museum is open op woensdag, donderdag en op zondag. De toegang is vrij, maar bij het verlaten van het museum staat er wel een collectebus. Vanuit Vannes is het museum bereikbaar via de D767 afrit Monterblanc. Verder de borden naar het vliegveld volgen. Vlak voor de P-plaats bij de toren links af, de weg (Ker Haluguen) langs het hek ca. 400 m volgen waarna de museumhangar links in zicht komt.

Noten:

- De verschillende versies van de Renault 6Q motor werden o.a. gebruikt in de Caudron Simoun C.631 t.e.m. C-635, Nord 1001, 1002 Pingouin I, II (lic. Me Bf.108) en de Nord 1101 Noralpha (lic. Me Bf.208).
- Ouest France, ed. Vannes, rubr. Monterblanc, 13 maart 2012 (krant).

MUSÉE AÉRONAUTIQUE DE VANNES AGGLOMÉRATIONS MONTERBLANC

OVERZICHT LUCHTVAART COLLECTIE 1)

Fabrikant	Versie	Reg /	Constr.Nr. Werknr.	Serial Bur.No	Opmerkingen
Geëxposeerd:					
DFS	SG-38				zwfvlgt
Lockheed/Canadair	CT-133 Silver Star		21009		RCAF
Max Holste	MH-1521M Broussard	10-KE		70	ALAT
Nord	N.2501 Noratlas			160	ALA
AM Dassault	Super Mystère-2B	12-YN		179	ALA
AM Dassault	Etendard-IV.M			06	AN
Vought	Crusader			143719	US Navy
Niet geëxposeerd:					
Boisavia	B.601L Mercury				
Cessna	150				
Lockheed	T-33A T'Bird		53091		ALA
Morane-Saulnier	MS.733 Alcyon				
Nord2)	N.2000				zwfvlgt
Nord	N.2200			01	
SNCASE	Mistral			50	

Afkortingen:

ALA	Armée de l'Air (Franse Luchtmacht)
ALAT	Armée Légère de l'Armée de Terre (Lichte vliegtuigen Landmacht)
AN	Aéronavale (Marineluchvaart)
DFS	Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (Duits Onderzoeksbureau voor Zweefvliegen)

RCAF	Royal Canadian Air Force
zwfvlgt	zweefvliegtuig

Noten:

- Bezocht: 17 juni 1999, 12 juni 2013
- Uitgeleend aan Musée Régional de l'Air op vliegveld Angers-Marcé.



LETTERLIJK 'UITGEVLOGEN'



MUSÉE DE L'AÉRONAUTIQUE DE COURNAILLES

Welhaast een morbide hobby: foto's maken van kisten in een meer dan total-loss conditie. Een schroothoop of opslag zegt soms meer over een museum dan over wat er wordt geëxposeerd. Zelfs als dat al lang niet meer het geval is. 'Uit gevlogen' dus

Loe M M Baltussen

We zoeken naar het. Het zou in Plobannalec, Bretagne, moeten zijn. De vestigingsplaats is alles wat er nog van is te vinden op Internet. Maar een *mademoiselle* bij de VVV in Quimper wist zelfs nog een naam en een telefoonnummer te achterhalen. Monsieur Claude Buhannic. Haar telefoontje lijkt een uitlaatklep te zijn voor deze *propriétaire*. Hij heeft het museum al jaren geleden gesloten. Maar zijn hangar op het ULM-veld van Plobannalec staat er naar eigen zeggen nog helemaal vol van. Wat eraan ontbreekt, is belangstelling. Van de lokale overheid dan wel te verstaan. De doelstelling van het museum was gericht op de historie van de Franse maritieme luchtvaart. Destijds had de Aéronavale, de Franse marineluchtdienst, verschillende bases in Bretagne. Een Etendard-IVM was dan ook de eerste kist van de collectie in Plobannalec. Maar de beloofde Franse Neptune van het vliegekamp Llan Bihoué is er nooit gekomen. Het telefoontje bij de VVV wekt mijn

journalistieke nieuwsgierigheid. Als ik in Plobannalec arriveer, zie ik een grote hangar met golfplaten dak. Buiten ligt een Phantom en een S-58 heli of wat er nog van over is. Een groot hek deels eromheen en een *file électrique* op 50 cm hoogte bij de ingang van het veld schrikt me onvoldoende af om er overheen te stappen en het terrein op te lopen. Achter de hangar langs direct richting de schroothoop. Of beter: het kerkhof. Dat zegt iets meer. Begraven maar niet vergeten. Er ligt niet één, maar zeker wel zes S-58's en die ene F-4. Eén zeker, de andere waarschijnlijk allemaal van de Franse Aéronavale. Alles in vergaande staat van ontbinding. Twee of drie zouden met de onderdelen van de andere heli's worden opgeknapt. Het is nooit gebeurd. In de hangar blaffen twee honden de strot uit hun lijf. Gelukkig is alles op slot. Een inkijsje is niet mogelijk. Kennelijk is er toch nog wat te beveiligen. Waarschijnlijk een paar ultra-light's die alleen in het weekend van stal worden gehaald.





MUSÉE AÉRONAUTIQUE DE CORNOUAILLES

OVERZICHT LUCHTVAART COLLECTIE 1)

Fabrikant	Versie	Reg Serial	Constr.Nr. Werknr.	OpmerkingenI
Buiten opgeslagen:				
McDonnell-Douglas	M.98 F-4C (F-110A) Phantom-II	64-0922	1401	
Sikorsky	S-58	512	58-512	
Sikorsky	S-58		58-705	
Sikorsky	S-58	640	58-640	
Sikorsky	S-58	688	58-688	
Sikorsky	S-58	135	SA-135	lic. Sud-Aviation
Sikorsky	S-58	148	SA-148	lic. Sud-Aviation
Niet opgesteld:				
Dassault	Etendard-IVM	14	14	
Sud-Est Aviation	SE-3130 Alouette-II	1680	1680	





MLD D.VII in Deutsches Museum (slot)

Met grote moeite heeft het Technisch Museum in Berlijn in de afgelopen jaren een inventarislijst opgesteld van de collectie van de Deutsche Luftfahrt-sammlung (DLS).¹⁾ De oorspronkelijke administratie daarover is tijdens de oorlog volledig verloren gegaan. In het overzicht staat een aantal Fokker vliegtuigen: een Spinne-3, DR.1, D.VII, een D.VIII(EV) en een D.XXI. Vanwege het toenemend oorlogsgevaar wordt het museum in 1941 gesloten. In 1942 besluit de directie een aantal vliegtuigen weg te halen en elders, o.a. in Pommern (het huidige Vor- en Hinterpommern), op te slaan.²⁾ In de zomer van 1943 wordt de DLS nagenoeg geheel geëvacueerd. Drie maanden later, in november wordt het museumgebouw in Berlijn gebombardeerd. Het merendeel van de DLS collectie wordt daarbij verwoest. Aan de hand van foto's beschikt het Duitse Coördinatiebureau voor het Verlies van Cultuurgoed in Magdeburg thans over een lijst van 174 museumstukken. 20 daarin genoemde objecten uit de DLS zijn inmiddels teruggevonden in het Poolse luchtvaartmuseum in Krakau. Over de teruggave daarvan zijn Polen en Duitsland het nog lang niet eens.

Geschrapt

De opmaat voor de in 1936 opgerichte DLS in Berlijn, toentertijd het grootste luchtvaartmuseum ter wereld, begint aanvang 20e eeuw op het Berlijnse vliegveld Johannisthal. Daar worden dan al buiten bedrijf gestelde vliegtuigen en onderdelen bewaard. Met dit materieel richt Franz Tolinski in 1912 in het nabijgelegen Fliegerheim het Aviatisches Museum op. Niet alleen delen uit die collectie, maar ook uit de verzameling van het Deutsches Luftfahrtmuseum in Böblingen, Baden-Württemberg (1929-1935) worden in 1936 overgebracht naar het nieuwe DLS in Berlijn. Bij de oprichting beschikt het DLS over twee D.VII's. Eén is afkomstig uit de collectie van Böblingen, de ander is een geschenk van de Zwitserse Fliegertruppe aan Ernst Udet. En dan is er nog die derde D.VII...

Het Deutsches Museum op de Flugwerft in Oberschleißheim heeft het DM inmiddels bevestigd dat deze kist destijds inderdaad bij de DLS in Berlijn tentoon is gesteld. Zeer opmerkelijk is echter hun bewering dat de D.VII, de vermeende D-28 dus, al in 1939 in de collectie van het DLS was opgenomen.³⁾

V.l.n.r. De D.VII op Schiphol ca. 15 mei 1940 met aan boord een Duitse soldaat. De fairing op de dorsal die na de motor upgrade was aangebracht is verwijderd. Maar de cowling rond de motor is er nog. Op de middelste foto is dezelfde kist te zien op een ponton. De vleugels zijn verwijderd voor het transport. Rechts dezelfde kist in de werkplaats van het Deutsches Museum op de Flugwerft in Oberschleißheim. Bij het verwijderen van de Duitse W.O.1 beschildering wordt het nationaliteitskenmerk en de MLD registratie ontdekt. Let op het linker gedeelte van de '8'. Op het linkerbeen van de '8' is goed het begin te zien van de taille van het cijfer. Ook aan de donkere kleurnuance in het rood is iets van de '28' registratie herkenbaar.





In elk geval is nu duidelijk dat het vliegtuig vanuit Nederland naar Berlijn is overgebracht. En zeker is ook dat deze Nederlandse D.VII medio 1943 vanuit Berlijn⁴⁾ naar Vilsbiburg overgebracht. Maar om welke kist het precies gaat en wanneer die vanuit Nederland naar Berlijn is gebracht, is nog niet duidelijk. Als dat in 1939 is geweest, hoeft er niet persé sprake te zijn van 'oorlogsbuit'. En dat komt sommigen misschien wel goed uit.

Incorrect kenmerk

Bij de 'ontdekking' van de D.VII in 1948 in Vilsbiburg draagt de kist Duitse camouflagekleuren. Het is onwaarschijnlijk dat die beschildering in de periode 1942-1948 is aangebracht. Dat zou nog in Nederland kunnen zijn gebeurd, maar dat mag ernstig worden betwijfeld. Kort na de capitulatie op 15 mei 1940 is op Schiphol een foto gemaakt van de MLD D.VII met de registratie D-28. We weten dat de foto op Schiphol is genomen vanwege de Fokker T.V die naast de D.VII staat. Met zekerheid kan worden gezegd dat het ponton met de D-28 niet in Amsterdam-Noord ligt, maar in de Haarlemmeringvaart bij de steiger ter hoogte van de weg naar de ingang van de Fokkerhangar.

Als, zoals ik vermoed, de D.VII bij het DM inderdaad de D-28 is, is het hoogstwaarschijnlijk onjuist dat deze kist al in 1939 deel uitmaakte van de expositie bij de DLS in Berlijn. Is dat echter wel het geval, dan gaat het in Oberschleißheim niet om de D-28, maar om de D-20 of de D-26. In dat geval zou er zelfs geen sprake zijn van oorlogsbuit, wat sommigen goed zou uitkomen.

Goering

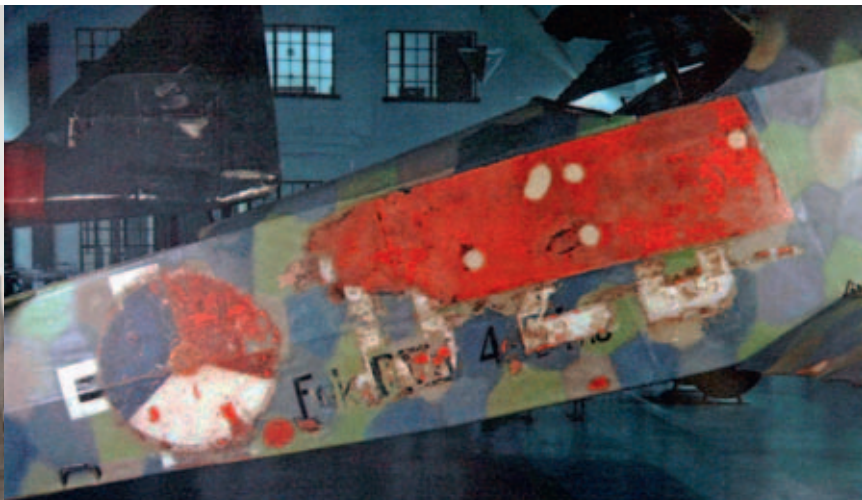
Hoe dan ook, een Nederlandse MLD kist is in de periode 1939-medio 1943 op enigerlei wijze in Berlijn terecht gekomen. Het is interessant te weten dat de Rijksminister voor Luchtvaart, Hermann Goering, later opperbevelhebber van de Duitse Luftwaffe en Rijksmaarschalk, een van de oprichters en erebeschermheer van het DLS is geweest.

Met zijn persoonlijke inbreng bij de DLS, privé en ambtelijk, heeft Goering het museale concept van het museum goed kunnen vormen. Goering heeft bij zijn bezoek aan Schiphol om de T.V gelopen die op de foto achter de D.VII staat.

Aangenomen wordt dat hij toen ook de D.VII heeft gezien. Het verhaal dat hij opdracht heeft gegeven deze D.VII naar Berlijn te brengen, past helemaal bij zijn bemoeienissen met de DLS. Zo heet het dat er met Goering is overlegd over het veilig stellen van de collectie van de DLS waaronder ook deze Nederlandse D.VII.

Werknummer

Goering is een goede vriend van Ernst Udet en Walter Angermund. Beiden zijn geen onbekenden in de Duitse luchtvaarthistorie. Angermund is nauw bevriend met Udet, een vliegheld uit W.O.1. die in het interbellum over een eigen vliegtuigfabriek, Udet Flugzeugbau, beschikt. Net als Goering en Udet is ook Angermund een oorlogsvlieger uit die tijd. Udet en Angermund samen hebben een vliegbedrijf. In 1939 werkt Angermund als majoor, later als kolonel in de staf van kolonel-generaal Udet die de research afdeling leidde van het Rijksluchtvaartministerie. Die onderlinge relaties verklaren de evacuatie van





een deel van de DLS inventaris naar Pommern en de opslag van die ene (MLD) D.VII met niet minder dan 28 Duitse vliegtuigmotoren in een schuur van Angermund in Vilsbiburg. De D.VII is dan beschilderd in Duitse camouflagekleuren en draagt het order- of bestelnummer 4404/18. Bij de DLS had de kist al datzelfde nummer. Het echte werknummer van de D-28 is echter 3103. De Duitse beschildering moet zijn aangebracht bij de DLS in Berlijn in de periode 1940-1942. In 1948 wordt de D.VII en een zestal vliegtuigmotoren overgedragen aan het Deutsches Museum in München. Wat er verder met het overige aangetroffen materieel is gebeurd, is niet bekend.

Terug in originele staat

In 1958 ondergaat de D.VII haar eerste restauratie. Het vloeistuk achter de cockpit op de rug van de romp dat rond 1925 bij een modificatie is aangebracht, is zo te zien op de foto van de D.VII op het ponton, in Nederland al verwijderd. Het DM besluit in 1958 om de MLD kist terug te bouwen in de staat van een Duitse D.VII zoals die tijdens W.O.1 heeft gevolgen. Er worden echter geen machinegeweren aangebracht. De BMW.IV motor wordt vervangen door een originele Daimler D.IIIa motor. Ook de motorbeplating van de neus wordt dan aangepast. Bij het tweede restauratieproject in 1980 worden ook de linnenbespanningen hersteld. Gelukkig onderzoekt men allereerst de oude bekleding. Bij het verwijderen daarvan wordt het nationaliteitskenmerk en de MLD registratie ontdekt. Op het linkerbeen van de '8' is de taille van het cijfer goed te zien. Ook aan de donkere kleurnuance in het rood is de registratie '28' waarneembaar. Absolute zekerheid of het nu de D-20, de D-26 of de D-28 zou moeten zijn kan nu alleen nog worden gegeven aan de hand van het nummer van de BMW-motor die bij de restauratie in 1958 werd uitgebouwd.

Voldoende zekerheid

In onze – helaas nu gesloten - museumwinkel heb ik mij verstout het masterpiece van Nico Geldhof over de Fokker D.VII door te nemen. Net zoals ik dat heb gedaan met wat velen al eerder over deze kist hebben gepubliceerd. Luchtvaarthistorie is net als de luchtvaart zelf, geen statische aangelegenheid. De luchtvaart is nog betrekkelijk jong en lang niet alle perikelen die de luchtvaart in de afgelopen 110 jaar zijn gepasseerd, zijn volledig uitgeschreven. Hoewel deze D.VII al lang niet meer vliegt, is haar historie nog volop in beweging. Het is jammer dat bij de restauratie in 1980 is nagelaten de gehele registratie bloot te leggen. En verder wordt een gedateerde foto van de D-28 op een spoorwagon node gemist. Maar hoe het ook zij, het staat vast dat de D.VII in Oberschleißheim deel heeft uitgemaakt van de DLS collectie in Berlijn. En hoewel er nog hoop is dat mij vanuit het DM nog eens het BMW motornummer wordt aangereikt, geeft mij de interpretatie van de onderliggende Nederlandse beschildering zoals die in 1980 werd aangetroffen, al voldoende zekerheid dat het hier de D.28 betreft van de MLD. (LB)

Noten:

1. http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Luffahrtsammlung_Berlin, doorklikken > Inventar, nr.68.
2. Christina Tilmann, Streit um eine Luffahrt-Sammlung, Der Tagesspiegel, p.21, september 2010.
3. E-mail DM aan LB dd. 20 8 2013 13u50, 'Die in München (Luftwerft Schleißheim ressorteert onder het Deutsches Museum München, LB) ausgestellte D.VII war ab 1939 in der DLS in Berlin ausgestellt und wurde 1943 von Walter Angermund eingelagert.' Astrid Venn.
4. Peter W. Cohausz, Deutsche Flugzeuge bis 1945, Geschichte, Technik und Standorte von 3100 erhaltenen historischen Flugzeugen, Aviatic Verlag GmbH, Oberhaching 2011, druk en inbinding Frasco CZ, A.S. Zlín, p.43.



100 jaar Luchtmacht

Willem Helfferich, *100 jaar Luchtmacht. De ontwikkeling van het luchtwapen bij de Koninklijke Luchtmacht van 1913 tot 2013.*

Uitgegeven door de auteur, ISBN/EAN 978-90-809506-0-3; Het boek heeft een harde kaft en een stofomslag, 255 bladzijden, waarop naast de uitgebreide tekst, 108 zwart-wit- en 268 kleurenfoto's staan afgedrukt. In het boek is tevens een CD opgenomen, waarmee het boek ook digitaal valt te bekijken.

Deze uitgave, onder auspiciën van de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht' is een stevig boekwerk geworden, dat 100 jaar Koninklijke Luchtmacht en zijn voorgangers de revue laat passeren. In een negental hoofdstukken wordt niet alleen de geschiedenis van ons luchtwapen, maar ook in samenhang met de bondgenootschappen beschreven.

Het eerste hoofdstuk 'Vliegproeven' behandelt het ontstaan en de eerste jaren van de Luchtvaartafdeling tot ca 1919. De opbouw en de eerste vliegtuigen worden besproken, en kort wordt in een Debrief vermeld, dat als de Duitsers in 1914 waren binnengevallen, de LVA met zijn paar Farmans niets had kunnen uitrichten.

De periode tussen beide oorlogen, het interbellum wordt in het hoofdstuk 'Strikt neutraal' behandeld. Hierin wordt o.a. stil gestaan bij Anthony Fokker en de opbouw van het Indische luchtwapen. Daarnaast worden de verschillende soorten vliegtuigen nader bekeken.

In 'De ultieme beproeving' worden de meidagen van 1940 beschreven. Ook de activiteiten van de Engelsen en Fransen in ons luchtruim komen daarbij ter sprake. Ook wordt in dit hoofdstuk, onderverdeeld naar vliegtuigsoort, zoals 'Jachtvliegtuigen', een beschrijving van de acties van de verschillende typen gegeven, óók van de Duitse.

De periode 1940 - 1945 wordt in het hoofdstuk 'Bondgenoot van de Geallieerden' beschreven, met als

ondertitel 'Kennismaken met moderne technologie'. De slag om Engeland komt aan de orde, maar ook de verovering van Nederlands Indië door Japan, de strijd vanuit Australië en ook 320 en 322 Squadron en hun operaties vanuit Engeland worden beschreven.

Na 1945 werd de opbouw ter hand genomen. Dit wordt beschreven in het hoofdstuk 'Opbouw dank zij MDAP. De aankoop van vliegtuigen direct na de oorlog en de eerste straaljagers komen aan de orde. De uitzending naar Indië, de toetreding tot de NAVO en het Mutual Defense Assistance Program (MDAP) worden hierin behandeld. Ook in dit hoofdstuk worden de verschillende vliegtuigsoorten uit deze periode beschreven.

'NAVO-lid in de Koude Oorlog' beschrijft de periode 1958-1991. In dit hoofdstuk worden de Geleide Wapens behandeld en wederom de verschillende vliegtuigen uit deze periode. Niet alleen Nederlands en ander NAVO toestellen, maar ook enkele uit de Warchau-pact landen.

In 'Wereldwijd inzetbaar' put de schrijver ongetwijfeld uit zijn kennis en ervaring als redacteur van 'Onze Luchtmacht'. Hierin worden de uitzendingen beschreven van begin negentiger jaren tot heden. Ook de verschillende vliegtuigen van de KLu en de bondgenoten uit deze periode, vinden hier een plaats.

In 'Gevechtskracht is de essentie' wordt gekeken naar de huidige stand van zaken bij de KLu (vóór de derde dinsdag in september 2013) en de macht van het luchtwapen. Daarbij passeren de mogelijke vervangers van de F-16 de revue en wordt gekeken naar de (on)mogelijkheden van de F-16 bij langer doornvliegen. In het vergelijkende onderzoek naar F-16 vervangers, staat het voor de auteur vast, dat de F-35 de F-16 bij de KLu moet opvolgen.

Het negende en laatste hoofdstuk, 'Mass debrief', wordt een recapitulatie van de voorafgaande hoofdstukken gegeven.

In dit stevige boek wordt een prachtig overzicht gegeven van de 100 jaar die de militaire vliegerij in Nederland achter de rug heeft. Het blijft een globale



geschiedenis, omdat over ieder hoofdstuk wel een boekwerk van deze omvang kan worden geschreven. Het boek geeft evenwel een goede kijk op wat er in die jaren bij de Koninklijke Luchtmacht en zijn voorgangers heeft plaats gevonden en kan daarom zonder voorbehoud worden aanbevolen, ook vanwege de vele en goede foto's die er in zijn opgenomen.

100 jaar Luchtmacht. De ontwikkeling van het luchtwapen bij de Koninklijke Luchtmacht van 1913 tot 2013 is uitgegeven onder auspiciën van de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Onze Luchtmacht' en is voor lezers van De Spinner verkrijgbaar bij de auteur tegen een speciale prijs. Door overmaken van € 39,50 op ING rek. nr. 2157711 t.n.v. W. Helfferich te Hilversum krijgt u het boek op het door u opgegeven adres toegestuurd. Vergeet daarom niet dit adres erbij te zetten!"

Hans Berfelo

Supermarine Spitfire, History, Camouflage and Markings

Harry van der Meer, Luuk Boerman, *Supermarine Spitfire. In dienst van de RAF en LSK. History, Camouflage and Markings*. Samengesteld, geproduceerd en uitgegeven door Luuk Boerman / Dutch Profile. Softcover, 52 pagina's plus omslag, 124 foto's in zwart-wit, 2 foto's in kleur, 34 zijaanzichten in kleur en enkele tekeningen in zwart-wit.

Alweer deel 16 van de reeks Dutch Profile. Ditmaal gewijd aan de Supermarine Spitfire. De tekst werd geschreven door Harry van der Meer, die al eerder enkele boeken over dit onderwerp publiceerde. De kleurrijke tekeningen werden vervaardigd door Luuk Boerman.

Het boek heeft als ondertitel *In dienst bij de RAF en LSK*, maar het RAF deel beperkt zich uiteraard tot de toestellen met een Nederlandse connectie. Het boek begint met een overzicht van de ontwikkeling van de Spitfire in Engeland en met de interesse voor het toestel, die de Nederlandse Militaire Luchtvaart al vóór de tweede wereld oorlog aan

de dag legde. Globaal wordt daarna de geschiedenis van 322 Squadron tijdens de oorlog verteld. Vervolgens komt de invoering na de oorlog van de Spitfire bij de LSK en het gebruik bij de Jachtvliegschool op Twenthe aan bod.

De uitzending van 322 Squadron met de Spitfires naar Nederlands Indië is het volgende item, waarbij verteld wordt over de opbouw van de toestellen en de operationele inzet tijdens de politioele acties. De deelname aan de oefening Cupola komt kort aan de orde, waarna de Spitfires operationeel werden afgevoerd. Tot september 1953 bleven ze nog voor de maandvliegerij beschikbaar, waarna ze werden afgevoerd of als decoy hun laatste jaren sleten. Hierna volgen nog een aantal alinea's over de Spitfire in civiele dienst bij Schreiner Aero Contractors en de instructie Spitfires bij de LETS.

Daar de uitgave tweetalig is, bestaat de tweede helft van het boek uit dezelfde tekst in de Engelse taal, waarna wordt ingegaan op de camouflage en de kentekens van de Spitfire.

Op de laatste pagina's vinden we een overzicht, met per vliegtuig de belangrijkste data.

Het boek is wat de historie betreft vrij summier,

maar wordt van harte aanbevolen vanwege de vele goede en onbekende foto's en de fraaie zijaanzichten, die zeker modelbouwers een goede inzicht geven in de mogelijkheid een grote diversiteit aan Spitfires te bouwen. Door de vele foto's hoort het boek ook thuis bij een ieder die geïnteresseerd is in de Nederlandse militaire luchtvaart!

Het boek *Supermarine Spitfire. In dienst van de RAF en LSK. History, Camouflage and Markings* kost € 15,00. Verzendkosten € 2,50. Verkrijgbaar door overmaking van het bedrag, naar 3127421 of 89.27.10.551 t.n.v. L.H. Boerman, Kerkstraat 2, 2471 AP Zwammerdam, e-mail

info@dutchprofile.nl; www.dutchprofile.nl, maar het boek is o.a. ook verkrijgbaar bij de Luchtvaart Hobby Shop, Aalsmeerderbrug en Flash Aviation Shop Eindhoven.

Hans Berfelo



Fokker C.X

Edwin Hoogschagen, *Warplane No.05: Fokker C.X*. Uitgegeven door Violaero/Lanasta. ISBN 978-90-8616-165-2. Softcover, 22 x 27 cm, 48 pagina's excl. omslag, 101 foto's in zwart-wit. 10 zijaanzichten in kleur en een aantal andere illustraties.

In een serie, 'Warplane' van uitgeverij Violaero, is dit het vijfde deel dat is verschenen. Het heeft de Fokker C.X als onderwerp.

Het boek over de Fokker C.X vertelt globaal de ontwikkeling van en de problemen die werden ondervonden met het toestel. Er wordt kort iets gezegd over de testvlieger Emil Meinecke en de demovlieger Gerard Sandberg, waarna het operationeel gebruik in Nederlands Indië aan de orde komt. Daarna wordt stilgestaan bij de orders voor de LVA en de problemen die daarbij werden ondervonden. In twee series, een eerste serie van vier en een tweede serie van zestien werden de C.X's voor de LVA gebouwd. Deze beide series weken nogal van elkaar af.

Het operationele gebruik en de gevechtsoverdrachten tijdens de meidagen van 1940 wordt globaal besproken, waarna wordt overstapt op een buitenlandse C.X gebruiker.

Het tweede deel van het boek komt het gebruik van de C.X in Finland aan de orde. Fokker bouwde vier toestellen voor Finland, waarna de Finnen het toestel in eigen land in licentie gingen bouwen. Er werden in Finland vijftig toestellen in licentie gebouwd. Het operationele gebruik in Finland en het gebruik in de oorlog tegen de Russen komt aan de orde. Daar de oorlog tegen de Russen wat langer duurde dan "onze meidagen", neemt die geschiedenis dan ook meer bladzijden in beslag.



De laatste overlevende C.X in Finland crashte in 1958. Op het eind van het boek wordt kort iets gezegd over de C.X variant met de Hispano Suiza motor. Het toestel vloog als 750 gedurende een jaar bij de LVA en verdween later naar Spanje. Ook zou Spanje de C.X in licentie bouwen, een productielijn was al opgezet. Tenminste één C.X vloog tot 1951 in Spanje. Dit is, na het boekje van Hugo Hoofman uit 1980, het eerste boekwerk dat de C.X als onderwerp heeft. Niet specifiek bedoeld om de Nederlandse

geschiedenis volledig te beschrijven, maar een algemeen boek, waar iemand die de C.X niet goed kent, wat aan heeft. De tekst van het boek is in het Engels. De geschiedenis over de C.X is globaal, maar het boek heeft een grote serie foto's en andere illustraties en is het daarom zeker waard om te hebben.

Het boek *Warplane No.05: Fokker C.X* kost € 13,95 excl. verzendkosten bij de uitgever, maar het boek is o.a. verkrijgbaar bij de Luchtvaart Hobby Shop, Aalsmeerderbrug en Flash Aviation Shop Eindhoven.

Hans Berfelo

Meer verhaaltjes?

Jan Algera (samenst.), *Meer verhaaltjes? heb je nog even...* Uitgegeven door Martin Leeuwis Publicaties, Vlijmen. ISBN 978-94-90008-14-7. Softcover, 228 pagina's, ca 118 foto's en illustraties in zwart/wit.

Sinds 1982 wordt door Martin Leeuwis, als hobbyist en eenmans-uitgeverij, boeken met luchtvaarthumor en cartoons gepubliceerd. In eerste instantie werd toen gedacht, dat het bij dat ene boek zou blijven, maar dat was niet zo....

Het eerste boek, "Say again", wordt nog steeds goed verkocht en heeft nu de tiende druk bereikt. Maar het werd ook gevolgd door een zich versnellen-





de stroom boeken die grotendeels in het buitenland worden verkocht. Wereldwijd is Martin Leeuwis ondertussen marktleider op het specifieke gebied van boeken met luchtvaarthumor of luchtvaartcartoons. De laatste jaren zijn er nu ook een aantal boeken in de Nederlandse taal verschenen.

Onder de titel "Meer verhaaltjes?" heeft Martin Leeuwis nu het 25e boek gepubliceerd met 207 korte amusante luchtvaartverhalen. Het is een vervolgdeel op het vorig jaar verschenen boek "Nog één verhaaltje dan..." Het ziet er zelfs naar uit dat er ook nog een deel drie gaat komen. De initiatiefnemer en samensteller van dit boek, Jan Algera, was vele jaren commentator bij KLu open dagen en andere luchtvaartevenementen.

Een negenendertig-tal schrijvers schreven de 207 verhaaltjes, en allen zijn het lezen waard vanwege humor, spanning of onverwachte wending, waarbij steeds de mens centraal staat. Door de grote variatie van onderwerpen, straaljagers, helicopters, sportvliegers, zweefvliegers, bemanningen in de civiele luchtvaart en passagiers, lezen deze korte verhaaltjes heel gemakkelijk weg. Het boek hoeft niet in een keer uit, maar het vergt toch wel de nodige sterkte om je ervan los te maken. De foto's en tekeningen verduidelijken vaak het verhaal.

Meer verhaaltjes? heb je nog even... kost € 14,95 (incl. verzendkosten) en is te bestellen bij Martin Leeuwis Publications, Postbus 192, 5250 AD Vlijmen (www.luchtvaartverhalen.nl). Daarnaast is het boek ook verkrijgbaar bij de Luchtvaart Hobby Shop, Aalsmeerderbrug en Flash Aviation Shop Eindhoven en in de boekhandel.

Hans Berfelo

Een eeuw vliegekamp en dorp Soesterberg

Dik Top schreef een prachtig boek over de geschiedenis van de vliegbasis Soesterberg. Hij heeft het in eigen beheer uitgegeven, maar dat is aan het boek niet af te zien. Want de opmaak, de drukwerkvoorbereiding en de aansturing van drukker en binder zijn wel door een uitgever gedaan.

Nu woont Dik in Noorwegen en misschien is het daardoor dat ik weinig aandacht besteed zie worden aan zijn boek. En dat is jammer, want het boek voegt echt iets toe aan wat er eerder is verschenen.



Dick is een groot kenner van het dorp Soesterberg en van de geschiedenis van het vliegveld. Dat bleek al bij de uitgave van kleinere boekjes die in de jaren negentig van zijn hand verschenen, maar dit boek is de overtreffende trap.

Het boek 'Een eeuw vliegekamp en dorp Soesterberg' geeft veel aandacht aan de vooroorlogse geschiedenis van het vliegekamp. En aan de mensen die daar werkzaam waren en hun sporen in het dorp hebben nagelaten. Ook het tijdperk van de 'koude oorlog' krijgt veel aandacht. De komst van de Meteor is beschreven als ook de permanente omlegging van de weg naar Soest die hiermee samenhangt. De komst van de Amerikanen bracht een verdere verhoging van de geluidsniveau's maar Dik Top gaat ook in op de nieuwe woonwijken die voor de Amerikanen in het dorp verschenen. Tenslotte geeft hij een persoonlijke visie op de onzekerheid, de gedeeltelijke herbesteding en de stilzwijgende sloop die de sluiting van de vliegbasis tot gevolg had.

De aankoop van dit boek wil ik aanbevelen:

"Een eeuw vliegekamp en dorp Soesterberg" van Dik Top. 224 pagina's, 242 x 275 mm hardback (uitgave in eigen beheer, geen ISBN-nummer, e-mail dirkctop@hotmail.com)

Het boek is voorlopig verkrijgbaar bij Drogisterij Sukking, Rademakerstraat 21 in Soesterberg en bij boekhandel Van de Ven in Soest-Zuid. Het kost € 19,95.

Gerben Tornij ✈





STICHTING VRIENDEN VAN HET MILITAIRE LUCHTVAART MUSEUM

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

Vice-voorzitter: R. Zeijlemaker,
Arentsburghlaan 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
Rijnkade 28-3,
6811 HA Arnhem
tel. 06 28875133

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

www.militaireluchtvaartmuseum.nl



