



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het Militaire
Luchtvaart Museum

Nr. 51 - januari 2014



100 jaar
militaire luchtvaart
Historie op Hendon



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het
Militaire Luchtvaart Museum

Nr 51 - januari 2014

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: na 100 jaar,
het begin van de tweede 100:
F-35A. foto Lockheed Martin

Inzet: ... en een uit het
eerste jaar: Farman HF-20.

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	x
Vriendendag 9 november 2013	4
Quo Vadis Vriendenstichting	6
Het Fokker C.X project	9
100 jaar militaire luchtvaart - deel 3	12
Historie op Hendon	27
Recent verschenen	42





NOTITIES

uit het museum



Waar staan we?

Aan het eind van 2013 kunnen we terugkijken op een bijzonder jaar. De bouw van het Nationaal Militair Museum kwam kort na de jaarwisseling goed op gang. Op 25 januari verrichtte onze minister van Defensie, Jeanine Hennis-Plasschaert, onder zeer winterse omstandigheden op het museumkwartier de eerste bouwhandeling voor het museum. Vijf maanden later, op 1 juli, werd het MLM voor het publiek gesloten en droeg de Commandant Luchtsrijdkrachten Luitenant-generaal Sander Schnitger ten teken daarvan de collectie over aan de Plaatsvervangend Commandant der Strijdkrachten, Luitenant-generaal Hans Wehren. Na 45 jaar kwam er zo een einde aan het museum van de luchtmacht.



De Fokker D.XXI is opgehangen

Daags daarna werd bij de bouw van het nieuwe museum het hoogste punt bereikt en het traditionele pannenvier geschonken. Daarna ging het

snel. De contouren van het gebouw waren al langer zichtbaar, maar inmiddels is het ook volledig opgetrokken en bijna waterdicht. Het is een indrukwekkend gebouw geworden, maar ook een gebouw dat uitstekend past tegen de achtergrond van het licht glooiende landschap aan de oostzijde van het terrein van de voormalige vliegbasis.

In museaal-technisch opzicht zal het museum straks tot de modernste publieksmusea in West-Europa horen. Het zal voorzien zijn van alle denkbare technische snuffen om voor de bezoekers bij de objecten op maat gesneden, relevante informatie te ontsluiten. Veel persoonlijke verhalen zullen er in doorklinken. Maar ook dat vrede allerminst vanzelfsprekend is en dat ook ons land soms heel diep is moeten gaan om in vrede te kunnen leven.

De inrichting van het museum is in volle gang. Recent is in het thematisch deel van het museum ook het eerste vliegtuig, de Fokker D.XXI, opgehangen. En bij de entreepartij voor het gebouw is een Leopard-tank geplaatst. Aan de noordkant van het terrein nadert het depotgebouw zijn voltooiing. Met zijn meer dan 8.000 m² is het straks een moderne en ruime faciliteit voor onze collectie en die van het Legermuseum.

Vorderingen zijn er ook gemaakt bij de inrichting van het museumkwartier. Het stiltegebied is nagenoeg gereed. Generaal b.d. Dick Berlijn plantte er op 3 december de eerste boom, een esdoorn. Het gebied rond het luchtmachtmonument en de gedenkzuilen is getransformeerd tot een stijlvolle herdenkingslocatie, die recht doet aan de intenties waarmee monument en gedenkzuilen daar in het verleden zijn





Generaal Dick Berlijn plantte op 3 december de eerste boom

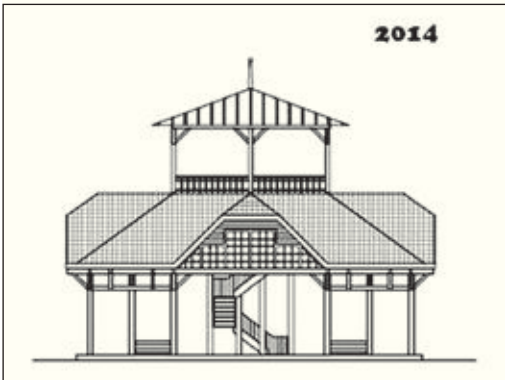
geplaatst. Met de herontwikkeling van het gebied rond monument en gedenkzuilen wordt de herinnering aan de bakermat van de Nederlandse luchtmacht op waardige wijze levend gehouden. Tegelijkertijd biedt de locatie ook in de toekomst weer een passende ambiance voor de traditionele dodenherdenkingen van het Commando Luchtstrijdkrachten op 4 mei en 1 juli.

De roots van de Nederlandse luchtvaart zullen op het museumkwartier straks ook zichtbaar zijn in gebouw 45 uit 1910 en gebouw 8, een hangar uit 1928. Afgelopen maand is begonnen met de renovatie van gebouw 45. Dit zal in zijn oude luister worden hersteld en weer de vorm krijgen die het had in de jaren 1910-1911. Verweij en Lugard benutten het gebouw toen als restaurant en uitkijkpunt voor de bezoekers van hun legendarische vliegcircuit.



Klaar voor de eindsprint

Niet alleen de bouw en inrichting van museum en museumkwartier vorderen. Ook de personele organisatie voor het Nationaal Militair Museum en de staf van de Stichting Defensiemusea staan in de steigers. De oprichting van deze stichting zal rond 1 april haar beslag krijgen. De vorming van de Raad van Toezicht voor het Nationaal Militair Museum is nagenoeg rond. De animo voor vrijwilligerswerk in het nieuwe museum is groot. Tegen de 190 kandi-



Gebouw 45 wordt in oude luister hersteld.





Het Luchtmachtmonument

daat-vrijwilligers, onder wie velen uit de MLM-gelederen, lopen warm voor uiteenlopende taken in het museum. Binnenkort beginnen de selectiegesprekken.

Maar er is ook nog veel werk te doen. Een van de meest uitdagende dossiers is de realisatie van de 'dogfight' in het Arsenaal: vijf toestellen die in telkens verschillende posities moeten worden opgehangen. Het klaren van deze klus vergt niet alleen veel maatwerk en precisie van de zijde van Defensie, maar ook van de zijde van NMM Company bv. Goed samenspel is hierbij een dwingende noodzaak. Voor het ophangen van de veertien andere toestellen, elders in het Arsenaal, geldt overigens hetzelfde. De komende maanden zal koortsachtig gewerkt moeten worden om alles op tijd gereed te kunnen hebben. De eindsprint is ingezet.

De opening van het museum zal zoals het er thans naar uitziet, plaats vinden op woensdag 17 september. Koning Willem-Alexander zal de opening verrichten.

Afscheid van vrijwilligers

Behalve de ontmanteling van het MLM als museum voltrekt zich nu ook in snel tempo de afbouw van de personele organisatie. Eind december zijn de overeenkomsten met de vrijwilligers formeel ontbonden. Tijdens een geanimeerde social op 18 december hebben we ook op informele wijze afscheid van hen genomen. Door de Klankbordgroep vrijwilligers MLM is dit afscheid aangegrepen om een fraai fotoboek uit te brengen, dat een beeld geeft van 45 jaar MLM, vanaf de oprichting in 1968 tot

aan de start van de nieuwbouw voor het Nationaal Militair Museum. De uitgave draagt als titel *Herinnering aan een Bevlogen Tijd, van Militaire Luchtvaart Museum naar Nationaal Militair Museum*.

Presentatie Curtiss Hawk

Met de fusie van het MLM met het Legermuseum gaat er ook voor de vrienden het nodige veranderen. Het kan niet genoeg gezegd worden: het MLM is veel dank verschuldigd aan de Stichting Vrienden van het MLM. De stichting heeft het museum en zijn collectie de afgelopen 33 jaar immers op belangrijke momenten belangrijke impulsen kunnen geven. Recent gebeurde dat nog in de vorm van de overdracht van een nieuwe aanwinst, de zojuist voltooide replica van de Curtiss Hawk-I. Het toestel werd op 9 november tijdens een speciale vriendenbijeenkomst bij de Stichting KLu Historische Vlucht op de Vliegbasis Gilze-Rijen gepresenteerd en overgedragen. Begin dit jaar wordt het toestel overgebracht naar het Nationaal Militair Museum.

De Curtiss Hawk-I zal in 2014 bij de opening van het museum worden geëxposeerd in het Arsenaal, dat deel van het nieuwe museum waarin de grote objecten uit de huidige collecties van het Legermuseum en het Militaire Luchtvaart Museum straks weer in volle glorie te zien zullen zijn. In een nieuwe, verrassende setting, die, naar wij hopen, ook bij de vrienden op veel waardering zal mogen rekenen.

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



VRIENDENDAG

EERSTE AANWINST VOOR MUSEUM IN OPRICHTING

PRESENTATIE CURTISS HAWK-I OP GILZE-RIJEN

Loe Baltussen

Op de Vriendendag van de Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaartmuseum (SV MLM) die op 9 november 2013 bij de Stichting KLu Historische Vlucht (SKHV) op Gilze-Rijen werd gehouden, vond de presentatie plaats van de Curtiss Hawk-I. Het is de eerste aanwinst voor het Nationaal Militair Museum in oprichting. Eerder heeft de SV MLM met de reproductie van een Koolhoven FK.51 en een replica Brewster B.339D Buffalo ook al bijgedragen aan de uitbreiding van de historische collectie vliegtuigen. De nieuwste aanwinst is een kopie van de Curtiss Hawk, die in de dertiger jaren bij de LA-KNIL in Nederlands Indië dienst deed, en die de SV MLM in de V.S. heeft laten bouwen. Het is een heel bijzonder exemplaar geworden. Directeur Dr. Jan Janssen getuigde daarvan tijdens de geanimeerde bijeenkomst met 140 gasten en vrienden. In september 2013 heeft een ad hoc groepje luchtvaart-enthousiasten de Curtiss bij de SKHV geassembleerd, omdat er vanwege de verhuizing van het MLM op Kamp van Zeist geen faciliteiten en ondersteuning beschikbaar waren.

Replica van andere orde

Hoewel de SKHV alle registers had opengetrokken en de MLM vrienden in gezelschap van heel wat aanwezige SKHV'ers, stond de Vriendendag feitelijk in het teken van de nieuwe Curtiss Hawk-I. 'The Beast', schreef een van de aanwezigen na afloop en inderdaad, robuust, dat is ze wel. Directeur Jan Janssen toonde zich zeer ingenomen met het resultaat. Als historicus weet hij als geen ander hoe men in de kunstwereld van vandaag over een replica denkt. 'Maar,' zo lichtte hij toe 'het nabouwen van vliegtuigen is van een geheel andere orde. Daar komt een replica in de plaats van iets wat er niet is'.



De Curtiss Hawk I in de Van Kemenade Hangar op Gilze-Rijen

Toegegeven, Jan Janssen zelf heeft daar ooit wel eens anders over gedacht. En ook deze keer heeft het hem, zacht uitgedrukt, enige moeite gekost om de projectleiding van het nieuwe Nationaal Militair Museum ervan te overtuigen dat het alleszins historisch verantwoord is om deze Curtiss bij de opening van het NMM in september tentoon te stellen. En daar was het Gerard Casius en iedereen die er bij betrokken is geweest, van meet af aan om te doen. Alle credits voor het Curtiss project gaan dan ook naar Gerard Casius. In 2004 lichtte hij het bestuur in over de mogelijkheid om in Arizona een naakte rompconstructie van de Curtiss te kopen. Bij het Cradle of Aviation Museum op Long Island, New York, waar op dat moment ook de Brewster voor het MLM in aanbouw was, kon ook de Curtiss worden afgebouwd. Aanvankelijk werd zijn idee met enige scepsis ontvangen. Er zijn dan al drie vliegtuigen voor de stichting in productie. De toenmalige voor-





zitter, generaal-majoor b.d. Frans Peter Schulte weet na enige overweging het plan toch door te drukken. 'We hadden een luxe probleem,' zegt Frans Peter Schulte nu. Het project legde geen beslag op de personele capaciteit binnen het bestuur en de relatief geringe kosten konden makkelijk worden opgebracht. Resultaat gericht heeft Gerard Casius daarna de leiding van het project op zich genomen. 'Met ijver, passie, gedrevenheid en nimmer aflatend doorzettings- en organisatorisch vermogen' heeft hij zich ingezet voor de totstandkoming van een schitterende aanwinst voor het museum. In de acht jaren dat Gerard Casius er mee bezig is geweest, heeft hij in een veelvoud van 'voorkomende gevallen' het initiatief genomen om organisatorische perikelen recht te breien. De complimenten van directeur Janssen en de huidige voorzitter van de SV MLM, commodore b.d. Freek Groen gaan niet alleen naar hem, maar ook naar iedereen die op enigerlei wijze bij dit project betrokken is geweest. Dank gaat dan vooral naar de leden van de bouwploeg bij het Cradle of Aviation Museum onder de bezielende leiding van Peter Truesdell. Eind september 2013 is hij speciaal voor de assemblage op Gilze-Rijen overgekomen vanuit New York. Op 25 september 2013 heeft het Algemeen Bestuur van de SV MLM Mr. Truesdell en met hem ook het team in New York bedankt voor hun jarenlange inzet voor het Curtiss project. Voorzitter Freek Groen noemde de oplevering van de kist, het transport naar Nederland en de assemblage bij de SKHV op zichzelf al 'een groot project waar veel mensen, bedrijven en instanties in binnen en buitenland aan te pas zijn gekomen'. Zonder iemand daarbij tekort te doen, noemde hij de Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie en de leden Hans Berfelo en drs. Bert Remkes van het Algemeen Bestuur die de voortgang en het financiële aspect gedurende het gehele project hebben bewaakt.



Ere-voorzitter gen-maj. b.d. Frans Peter Schulte worstelt het parachutedoek van de kist af

Onthulling

Onder het toezien van alle aanwezigen krijgen voorzitter Freek Groen en erevoorzitter Frans Peter Schulte de eer om de over de Curtiss Hawk gedrapeerde parachutes, geleend van het WC Vliegveiligheidsuitrusting op Woensdrecht, voorzichtig te verwijderen. Het programma loopt daarna enigszins uit als iedereen de gelegenheid krijgt om de kist van nabij aan te raken en te bekijken. De oh's! en ah's zijn niet uit de lucht. De mensen van het Cradle of Aviation Museum hebben werkelijk een prestatie geleverd. Het is een van de mooiste, zo niet: de mooiste vliegtuigreplica ooit gezien.



Met de symbolische overhandiging van de stuurknuppel draagt voorzitter Groen het eigendom van de Curtiss Hawk-I over aan Dr. Jan Janssen die als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden de kist in ontvangst mag nemen voor het Nationaal Militair Museum-in-oprichting

Blijven bijdragen

'Het is nog niet zo slecht gesteld met de aandacht voor het culturele erfgoed in Nederland', meent Freek Groen. De SV MLM heeft zich sinds haar oprichting in augustus 1980 altijd ingespannen voor het behoud van het nationale erfgoed van de Militaire Luchtvaart. En dan gaat het, aldus voorzitter Freek Groen, om 'een substantiële bijdrage aan het opvullen van de lacunes in de militaire luchtvaartcollectie.' Met het oog op de veranderende toekomst waarbij het nieuwe museum geen grote geldstroom tegemoet kan zien, moeten we als Vrienden blijven bijdragen aan een evenwichtige opbouw en aan de uitbreiding van de collectie. 'Zó stellen we zeker dat de historie van onze militaire luchtvaart in de presentatie van het nieuwe Nationaal Militair Museum prominent aan bod kan komen', aldus Freek Groen. ✈





QUO VADIS VRIENDENSTICHTING TOEKOMST IN HANDEN VAN VRIENDEN

NIEUWE STICHTING 'GROOTSTE STAP' BIJ KOMST VAN NMM

In de geweldige ambiance van de Stichting Klu Historische Vlucht vond op 9 november jl. de Vriendendag van de Stichting Vrienden van het MLM (SV MLM) plaats op Gilze-Rijen. Voor onze vrienden, allemaal liefhebbers van de Militaire Luchtvaart, het beste alternatief in de gegeven omstandigheden. De vrienden zijn 'onthemd' nu zij voor het eerst in haar 33-jarig bestaan, niet meer in eigen huis terecht kunnen. Want het MLM bestaat niet meer en de locatie en de faciliteiten aldaar verkeren, in overdrachtelijke zin, al in vergaande staat van ontbinding. In dit museumloze tijdperk is het wachten op wat er allemaal gaat gebeuren. Zo zullen de SV MLM en de Stichting Vrienden van het Legermuseum in deze periode elk nog één Vriendendag organiseren die toegankelijk zal zijn voor alle vrienden. Want hoe het ook zij, met de komst van het nieuwe Nationaal Militair Museum in september 2014 hebben beide vriendenstichtingen jegens hun achterban gezamenlijke belangen op museaal, organisatorisch en financieel gebied.

Het is al lang geen nieuws meer dat met de fusie van de collecties uit het Koninklijk Nederlands Leger en Wapen museum en het Militaire Luchtvaart Museum alles anders zal worden. In veel opzichten zal het samengaan vergaande gevolgen hebben voor beide vriendenstichtingen. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de Stichting Vrienden van het Legermuseum en onze eigen Vriendenstichting samensmelten tot één nieuwe 'Stichting Vrienden van het NMM'. Hoe en wanneer precies, valt nog te bezien. Maar dat deze ontwikkelingen onafwendbaar zijn, heeft de voorzitter van de SV MLM, commodore b.d. Freek Groen, duidelijk gemaakt op de afgelopen Vriendendag.

Commercieel

Als het Legermuseum en het MLM opgaan in het NMM, kunnen de twee besturen van de vriendenstichtingen niet ieder voor zich zaken doen met de nieuwe museumdirectie. Dat is min of meer een logisch gevolg van de fusie. De SV MLM heeft altijd een uitstekende relatie gehad met de MLM directie.

De verhuizing naar het nieuwe, 45 ha grote museumkwartier op de vm. vliegbasis Soesterberg is al aan de gang. In april a.s. moeten de 15 daarvoor bestemde kisten 'hangen'. Eind juli zal het Nationaal Militair Museum (NMM) worden opgeleverd. De totstandkoming ervan is het resultaat van een al jaren geleden ingezette bezuinigingsoperatie bij Defensie. Ingrijpende besparingen op infrastructuur, logistiek en personeel konden alleen worden bereikt met de bouw van een nieuwe locatie, het opzetten van een zelfstandige organisatie buiten Defensie met een commerciële exploitatie en facilitaire ondersteuning gedurende eerstkomende 25 jaar. De totale realisatiekosten voor dit zgn. Publiek Private Samenwerkingsproject bedragen € 160 miljoen.





Die ressorteerde in de KLu-organisatie rechtstreeks onder de luchtmachtleiding. In de nieuwe situatie wordt het NMM opgenomen in de Stichting Defensie Musea (SDM). De nieuwe stichting wordt op 1 april a.s. opgericht. Onder die stichting vallen alle bestaande defensiemusea. Ook de defensiemusea die niet opgaan in het NMM. Personeelsleden van het MLM en het Legermuseum die overgaan naar het NMM, moeten hun dienstverband met Defensie beëindigen. Net als zo'n 250 vrijwilligers komen ze 'in dienst' bij de SDM. Enkeligen gaan over naar het bedrijf dat voor het Heijmans consortium de facilitaire ondersteuning verleent. Een nieuw aspect, vergeleken met de 'oude' situatie bij het MLM, is de commerciële exploitatie van het NMM. Behalve de SDM heeft ook de commerciële partner bedrijfsmatig zeggenschap in de nieuwe opzet. Zo is nu al duidelijk dat bezoekers geen vrije toegang meer zullen hebben. Of de vrienden wel vrij entree krijgen, is nog onderwerp van overleg.

Eigen identiteit

Als de beide vriendenstichtingen met elk hun eigen specifieke belangstelling effectief willen functioneren onder deze nieuwe omstandigheden, dan kunnen zij dat in het belang van hun achterban alleen bereiken in een samenwerkingsverband. Velen zullen zich afvragen of ze als vrienden van het leger of de militaire luchtvaart hun eigen identiteit kunnen behouden en handhaven. Of is hun betrokkenheid bij de afzonderlijke museale collecties een achterhaalde zaak? Onze vrienden zijn destijds toetreders tot de SV MLM vanwege hun belangstelling en betrokkenheid bij de militaire luchtvaart. Nu de opzet van het museum sterk wordt verbreed en het museale beleid zich richt op de betekenis en de plaats van de krijgsmacht in de maatschappij, moeten de vrienden zich ook kunnen herkennen in de thematiek en de samenstelling van de expositie en in de opstelling van de collectie. Sinds juli 2008 zijn de vriendenstichtingen met elkaar in gesprek over deze voor hun relevante ontwikkelingen rond de komst van het NMM. Naast hun eigen vergaderingen, gebeurt dat nu ook al in gezamenlijke bestuursvergaderingen. In eerste instantie is men er van uitgegaan dat het behoud van de eigen herkenbare identiteit van groot belang is. Daarom zal de afstemming op de doelgroepen, imago en beleid voor beide vriendenkringen grotendeels los van elkaar moeten gebeuren. Daar waar er overeenkomsten zijn, zal tussen de stichtingen verder moeten worden gezocht naar onderlinge samenwerking.¹⁾

Ook in de later opgestelde toekomstvisie²⁾ is er van uitgegaan dat zowel de Vriendenstichting van het Legermuseum als de SV MLM zelfstandig blijven en een autonome positie krijgen binnen de nieuwe Stichting Defensie Musea.

Overkoepelende Vriendenstichting

De ontwikkelingen in de afgelopen jaren zijn echter aanleiding om al per 1 april 2014 een nieuwe stichting op te zetten: de overkoepelende 'Stichting Vrienden van het NMM' (SV NMM). De beide thans bestaande vriendenstichtingen blijven vooralsnog bestaan. De huidige vrienden behouden hun status als Vriend van de stichting waartoe ze thans behoren. De besturen van de bestaande vriendenstichtingen beogen daarmee hun Vrienden te behouden. De werving van 'nieuwe' vrienden richt zich vanaf september 2014 uitsluitend op de nieuwe Vriendenstichting van het NMM. Als die nieuwe vrienden specifieke belangstelling hebben voor de leger- of voor de luchtvaartcollectie van het NMM kunnen ze ook nog terecht bij de 'oude' vrienden van de dan nog bestaande stichtingen. Andere nieuwe vrienden worden Vriend bij de SV NMM. Oude vrienden kunnen dus gewoon bij hun stichting blijven. Op termijn echter zal hen gevraagd worden over te stappen naar de SV NMM. Doen zij dat niet dan kunnen ze bij de oude stichting blijven die dan waarschijnlijk Stichting Vrienden van de Militaire Luchtvaart Collectie zal gaan heten.

Gezamenlijk bestuur

'De vorming van de nieuwe SV NMM waarin alle vrienden een plaats hebben, is de grootste stap die de bestaande vriendenstichtingen gaan nemen bij de totstandkoming van het nieuwe defensiemuseum'. Freek Groen licht toe dat de oprichting van de SV NMM vooral is ingegeven door de realiteit van de situatie waarin we terecht zijn gekomen. 'Het bespaart niet alleen dubbel werk in de administratie, organisatie en financiën. Het geeft ook invulling aan de realiteit dat er één NMM gaat komen'. De overkoepelende SV NMM zal worden bestuurd door een 'gezamenlijk bestuur'. Dat wordt gevormd uit de besturen van de oude vriendenstichtingen. Het gezamenlijk bestuur zal de belangen van beide vriendenstichtingen behartigen bij de NMM directie.

Collectie ondersteunend

Met het sluiten van de MLM museumwinkel is het grootste deel van de inkomsten voor de SV MLM





weggevalen. 'Het is wel zeker dat het NMM de komende jaren geen grote geldstroom tegemoet kan zien', zegt voorzitter Groen. Hij doelt op investeringen die de stichting het afgelopen decennium heeft gedaan in de museumcollectie. 'Als vrienden zullen we in de nieuwe situatie moeten blijven bijdragen aan een evenwichtige opbouw en uitbreiding van de collectie. De bijdragen van de Vrienden zijn niet bestemd voor de exploitatie van het museum of voor het stimuleren van het maatschappelijk profiel van defensie via het NMM. Het is een netto bijdrage die volledig ten goede komt aan de collectie'. Daarmee stelt de SV MLM zeker dat historie van de militaire luchtvaart in het NMM prominent aan de orde komt. Dat is voor de Vrienden van het Legermuseum niet anders. Beide vriendenstichtingen hebben weliswaar hun eigen specifieke interesse, maar de doelstelling van deze stichtingen is gelijk: behoud, ondersteuning en uitbreiding van de collectie. De doelstelling van de SV NMM komt daarmee overeen en is uitsluitend daarop gericht.

Interessegroepen

Tegelijk met de oprichting van de Stichting Defensie Musea en de installatie van de nieuwe directie van het NMM gaan ook de SV NMM en haar gezamenlijk bestuur van start. Daarmee worden de bestuursafspraken bekrachtigd die beide vriendenstichtingen met elkaar hebben gemaakt. Momenteel worden mogelijkheden onderzocht om de organisatie van de SV NMM op te splitsen in twee interessegroepen. Eén voor het Leger en de ander voor de Militaire Luchtvaart. In de nieuwe opzet wordt de militaire luchtvaart collectie ondergebracht bij een aparte rechtspersoon. Het zou kunnen zijn dat daarvoor de huidige vriendenstichting zal worden gebruikt, onder haar nieuwe naam. Maar het kan ook zijn dat daarvoor een andere privaatrechtelijke formule moet worden gevonden. Wat de samensmelting van de vriendenstichtingen betekent voor De Spinner van de SV MLM en voor de jaarlijkse Armamentaria van het Legermuseum kan nog niet worden aangegeven.

Verdeling

De jaarlijkse minimum donatie wordt voor alle vrienden gelijk getrokken. Er wordt nog onderzocht of de bijdrage kan worden gedifferentieerd in verschillende 'vriendenpakketten'. Dat hangt samen met wel of geen vrij entree voor de vrienden, dan wel korting op de toegang tot het NMM. Bij de besteding van de beschikbare middelen voor de NMM-collectie zal rekening worden gehouden met de herkomst van de gelden. Bovendien zal dat, bezien over meer jaren en afhankelijk van vraag en aanbod, naar rato worden verdeeld over de collectie van het Leger en die van de Militaire Luchtvaart.

Zelf zien

De toekomst van onze vriendenstichting is voor een belangrijk deel in handen van de huidige vrienden van het voormalige MLM. Zij zijn het immers die straks zullen aangeven of ze over willen gaan naar de nieuwe Vriendenstichting van het NMM of kiezen voor de interessegroep van de Militaire Luchtvaart Collectie onder de koepel van de SV NMM. Een antwoord daarop kan echter pas worden gegeven als het NMM 'operationeel' is. Iedereen zal zelf moeten zien hoe en met welke bedoeling de collecties van beide musea zijn samengevoegd. 'Geen kommer en kwel', zegt cde b.d. Freek Groen. 'Er verrijst een prachtig gebouw waar een groot deel van de collectie op imposante wijze wordt tentoongesteld'.(LB)

Bron: Toespraak cde b.d. F. Groen, voorzitter SV MLM, 9 november te Gilze-Rijen.

Noten

1. Overleg Stichtingen Vrienden van resp. Legermuseum en Militair Luchtvaartmuseum, te Delft dd. 2 juli 2008.
2. Toekomstvisie van de Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaartmuseum, v.6 dd. 26 apr 2010.



Het project **Fokker C.X:** eind 2013 springlevend; **begin 2014 balans opmaken**

Ton de Vries

In de tweede helft van het jaar werd de replica zo veel mogelijk gecompleteerd, rekening houdend met de aanstaande, noodgedwongen beëindiging van de huur van de loods in Aalsmeer en het plan de C.X nog in 2014 tentoon te stellen in de wis-selexpositie van het NMM. Zoals bekend zal ATN Aircraft Division te Hoogeveen de bovenvleugel van rolroeren voorzien en bekleden, de assemblage van het vliegtuig voorbereiden en die bij het NMM uitvoeren.



Het Fokker C.X-project is nog springlevend

In de vorige Spinner zijn de vrijwilligers door Hans Berfelo alvast in het zonnetje gezet. Het beschrijven van de activiteiten is mijn taak. Ik houd daarbij de volgorde aan van het artikel in de Spinner van juli 2013. En ik kijk opnieuw vooruit.

Paul Stalenberg heeft de schaal van de rechter overgang romp-ondervleugel klaar, controle en afname zijn op 11 januari bij ATN gedaan. De "schalen" voor de neussectie heeft Van der Ham alle negen alsnog geleverd.

De aanzetslinger en een vereenvoudigde lagering zijn gereed, evenals de bevestiging voor de slinger in ruste in de waarnemersruimte. De generator en de oliekoeler zijn ieder van een bevestiging voor-

zien en gemonteerd. De olietank kon alsnog worden uitgerust met een filterhuis en de nodige aansluitstukken. De neussectie, met daarop de bovenplaat en de twee onderplaten is voorlopig aangebracht en geeft met dat alles er op en er aan al een goede indruk van de echte C.X.

Het vervaardigen van de rolroeren en de daarop volgende montagewerkzaamheden aan de bovenvleugel zijn vertraagd, o.a. door de prioriteit die moet worden gelaten aan werk dat op het kritieke pad naar de opening van het NMM ligt, maar in december was e.e.a. weer gaande.

Het bekleden van de bovenvleugel staat gepland in februari 2014.



De overgang romp-ondervleugel rechts

De aansluitingen van de waterkoeler en de inlaattunnel op romp- en neusbeplating zijn gemaakt. Bovendien kon worden besloten ook de uitlaattunnel in eigen beheer te maken, wat ook is gedaan. De aansluitingen van de tunnel op de ondervleugels en op de onderzijde van de romp zal zomogelijk alsnog bij ATN worden bepaald.

De landingsgestellen (links en rechts) zijn voorzien van stroomlijnprofielen, gemaakt uit balsa balken en, evenals eerder de aluminium stroomlijnkap-





pen, gemodelleerd naar de Finse voorbeelden. Die zijn in 2006 gefotografeerd en opgemeten alvorens ze (na 10 jaar omzwervingen) naar Finland moesten worden teruggestuurd (Spinner 24, april 2007). Van een Finse tekening die deze gegevens bevestigt en aangeeft hoe de profielen worden aangebracht en beschermd met linnen band is dankbaar gebruik gemaakt.

Enkele van de carrosserieplaten boven de benzine-tank, waarvan werd gedacht dat ze zouden moeten worden vernieuwd zijn mogelijk toch aan te passen aan de gewijzigde vormbogen. Vooralsnog moet het definitieve oordeel wachten tot men ter plaatse aan de romp de eventuele aanpassing kan bepalen.



Instrumenten, holster, grendel

In de bestuurdersruimte zijn diverse verbeteringen aan de instrumentborden gerealiseerd.

Twee oude bedkruiken zijn getransformeerd: het zijn nu (dummy) brandblussers, waarvoor nog bevestigingen zullen worden gemaakt (naar foto's) zodat men ze in de bemanningsruimten kan monteren. Aan de stuurkolom is een afvuurhendel voor het vaste machinegeweer toegevoegd. Holsters voor de pistolen zijn voltooid en gemonteerd. De vaste kaartenbak is vervangen door een voet en een grendel voor de bevestiging van een authentiek exemplaar, dat tot de uitrusting van de waarnemer behoorde, niet tot die van het vliegtuig. Het MLM heeft er een in de collectie sinds oktober 2009.

De zuurstofregelaars (dummies) zijn al geruime tijd in bewerking: het exemplaar van de replica D.XXI van het MLM dient als voorbeeld. Wijzerplaten van hoogtemeters zijn verdwenen achter imitaties van wijzerplaten van drukmeters. Injectiespuiten worden doorstroommeters, handwieltjes voor kranen



De zuurstofregelaar in wording

zijn gemaakt uit plaat, geldkistjes werden kastjes waarop de panelen komen. De panelen worden gemaakt en geschilderd, onderdelen gemonteerd, tekstplaatjes er op, paneel bevestigd en....klaar (hopelijk spoedig).

Het instrumentenpaneel van de waarnemer is nagenoeg gereed; de kast is ingebouwd volgens de gekozen inrichting van de waarnemersruimte, die is weergegeven in de jongste bekende schets van april 1936. Deze schets toont een elektrisch paneel dat verband houdt met de invoering van de NSF radio zender/ontvanger met bijbehorende omvormers. Dit paneel wordt gemaakt naar de desbetreffende tekening en is ver gevorderd.

De omvormer voor de zender is gemonteerd op een draagplank die t.z.t. in de cameraruimte wordt geplaatst; een dummy omvormer voor de ontvanger en de bevestiging er van zijn vrijwel gereed en op de zelfde plank gemonteerd.

De onderkant van de romp is gemaakt: vormbuizen en -latten in lengterichting, verbonden door buizen, latten en de doosconstructies van de luiken voor bommenrichtkijker en camera. Schuifluiken





en rails zijn toegevoegd. Helaas was het niet mogelijk de beplating achter de uitlaattunnel en die tussen de ondervleugels tijdig te maken.



Onderzijde van de romp met luiken

Op 27 november werd het geheel, rustend op een speciaal vervaardigde bok, getransporteerd naar ATN. De voor het transport gedemonteerde delen en een flinke hoeveelheid weer te monteren of nog af te werken onderdelen werd tegelijk overgebracht, evenals nog te verwerken materiaal en mallen die bij de productie van plaatwerk zijn gebruikt. Enkele componenten (o.a. een venturi voor de accu-ontluchting onder de romp) zijn op 19 december bij ATN alsnog gemonteerd.

Balans opmaken: De vrijwilligersgroep zal zijn activiteiten zo veel mogelijk nog voortzetten terwijl zij

daarnaast hun huidige werklocatie ontruimen. Uiterlijk 31 maart wordt deze locatie opgeheven. Naar verwachting zullen nog diverse artikelen kunnen worden gemaakt en/of gemonteerd (bij ATN), zoals: lampje kompas bestuurder, navigatielicht onder de romp, bommenafwerpkast, radio, richtingaanwijzer waarnemer en voetcontact, elektrisch paneel waarnemer, plank met omvormers, haspel en doorvoerkoker sleepantenne, zes bevestigingen voor patroontrommels, brandblussers en zuurstofregelaars.

Plannen voor de voortzetting van het project tot, tijdens en na de tijdelijke expositie in het NMM worden i.o.m betrokkenen gemaakt, inclusief een begroting. Pièce de résistance vormen de carrosserieplaten en toebehoren, stroomlijnkappen en -profielen voor stijlen, en inlaatbuizen voor de motor. Bezien wordt of de vrijwilligers een deel van het nodige werk zouden kunnen doen, met welke hulpmiddelen en waar.

Door bemiddeling van de Directeur MLM worden nieuwsberichten over het project geplaatst in de **Nieuwsbrief NMM** en op de website: www.nmm.nl Het eerste op 1 augustus 2013, het tweede wordt verwacht eind januari 2014.

Voor het voltooiën van het project moeten de benodigde fondsen worden bijeengebracht. Ook daaraan wordt gewerkt, maar suggesties en directe bijdragen voor het project van Vrienden en anderen blijven bijzonder welkom. ✈

Het laden van de C.X, op transport naar ATN



100 JAAR MILITAIRE LUCHTVAART

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

deel 3: over de grens, veel doen met steeds minder

Hans Berfelo

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



De Muur is gevallen! Hier een stukje Potsdamerplatz

Eerder waren al incidenteel verschillende humanitaire vluchten uitgevoerd, maar de val van de muur zal voor 334 Squadron de rest van de wereld openleggen.

Op 27 december 1989 vertrekken drie Fokker F-27 toestellen, beladen met voedselpakketten en medicijnen naar Roemenië. Voor het eerst zullen Nederlandse vliegtuigen achter het - nu min of meer gevallen - IJzeren Gordijn landen. Na een overnachting in Wenen, omdat de nodige toestemmingen nog ontbreken, wordt de volgende dag geland op het vliegveld van de Roemeense hoofdstad. De situatie is daar nog erg gespannen en diverse schotenwisselingen zijn nog te horen, zodat direct na het ontladen van de vliegtuigen, weer wordt teruggevlogen naar Soesterberg.

In de daarop volgende week worden nog een aantal vluchten uitgevoerd.

1990

Op 1 april 1990 wordt 313 weer operationeel verklaard op de F-16.

314 Squadron wordt op 3 mei niet-operationeel en gaat zich omscholen.

Vlak voor kerst, op 17 december, vertrekt een F-27 vanaf Eindhoven naar het Poolse Katowice met een lading kerstpakketten en cadeautje voor Poolse kinderen.

1991

Tijdens de Golfoorlog zijn vanaf januari Hawk, Stinger en Patriot-eenheden operationeel in Diyarbakir, Turkije en in Israel.

De Helikopter Type en Theater Conversie (HTTC) bij 300 Squadron gaat op 15 februari weer Helikopter Vliegopleiding (HVO) heten, in verband met het beëindigen van de opleidingen in Fort Rucker.

Het officiële einde van de Northrop NF-5 bij de Koninklijke Luchtmacht vindt op 15 maart plaats bij 316 Squadron, dat hierna als laatste squadron overstapt op de F-16.



De NF-5's gaan naar Turkije, Griekenland en Venezuela. De K-3019 in Turkse kleuren





De uitgefaseerde Northrop NF-5's gaan in deze periode voornamelijk naar Griekenland, Turkije en Venezuela.

Op 3 april gaan drie Alouette III's van 298 Squadron naar Diyarbakir in Turkije voor hulpverlening aan de Koerden in de nasleep van de Golfoorlog. De toestellen zijn op 30 juni weer terug.

Op verzoek van Artsen zonder Grenzen, vertrekt op 18 april een F-27 naar Ankara voor hulp aan de Koerden. De F-27 verzorgt pendelvluchten naar Diyarbakir. Twee keer wordt de F-27 afgelost voordat de laatste medio mei terugkeert.

Vanaf 1 mei vliegt ook 316 Squadron met de F-16 vanaf de vliegbasis Gilze-Rijen.

Drie Alouette III's vertrekken op 15 juli naar Joegoslavië voor de EC *Monitor Mission*. Tijdens de aanwezigheid aldaar wordt op 16 augustus de A-343 beschoten en door 5 kogels geraakt. Er vallen geen gewonden. Op 6 september worden opnieuw twee Alouettes beschoten. Dit herhaalde zich op 4 oktober toen de A-301 onder vuur kwam te liggen. Het verblijf in Zagreb wordt niet langer verantwoord geacht en men verhuist naar Ljubljana. Kort daarna komt het bericht dat de helikopters worden teruggehaald en op 25 oktober is het detachement terug op Soesterberg. Zelfs Rusland wordt bezocht door 334 Squadron. Op 4 juni wordt met de F-27 C-9, een gedenkwaardige vlucht naar Moskou gemaakt met medicamenten voor drie ziekenhuizen.

314 Squadron is op 1 november weer operationeel met F-16.



Drie Alouette III's maken deel uit van de EC Monitor Mission

1992

Op 27 februari wordt de 213e en laatste F-16 afgeleverd bij 315 Squadron op de vliegbasis Twenthe. Drie Alouette III's van 298 Squadron gaan op 29 april per schip naar Cambodja ter ondersteuning van de mariniers. Later, in november zal er nog een vierde toestel aan worden toegevoegd.

Het 334 Squadron vertrekt op 18 mei van Soesterberg en vestigt zich op de vliegbasis Eindhoven.

De F-27's C-4, C-6 en C-11 gaan op 20 mei voor zes maanden naar Cambodja. Ze gaan opereren vanuit de Thaise basis U-Tapao ten behoeve van UNTAC. Twee DC-10-30CF's worden aangeschaft, door ondertekening van een contract door de staatssecretaris van Defensie en de president-directeur van Martinair, dr. J.M. Schröder. De beide DC-10's blijven tot het moment van levering doorvliegen bij Martinair. In juli worden door een aantal F-27's van 334 Squadron verschillende vluchten gemaakt in het kader van de luchtbrug naar Serajevo.

323 Squadron krijgt de *Tactess* (Tactisch Training, Evaluatie en Standaardisatie) taak erbij en gaat vanaf dat moment 323 TACTESS(quadron) heten. Op 11 oktober komt er een einde aan de helikopter operaties ten behoeve van de mariniers in Cambodja, een week later is het laatste detachement in Nederland teruggekeerd.

De F-27's van het Cambodja detachement zijn niet langer nodig en vertrekken op 12 november naar Nederland, waar ze zes dagen later op Eindhoven aankomen.



De Fokker F-27's C-6 en C-11 op de Thaise basis U-Tapao

1993

Op 1 januari wordt de *Groep Lichte Vliegtuigen* (GPLV) opgeheven, op hetzelfde moment vindt de oprichting plaats van de *Groep Helikopters Koninklijke Luchtmacht* (GpHKLu). Met een humanitaire vlucht naar Portugal, brengt 334 Squadron op 6 januari met een F-27 700 dekens voor een zeer arme wijk in Lissabon.





Op 12 januari en 23 februari wordt met een F-27 medische hulpgoederen gebracht naar Kiev, hoofdstad van Oekraïne.

In Canada wordt op 18 maart een overeenkomst ondertekend voor de aanschaf van zeven gebruikte CH-147 helikopters, de Canadese variant van de CH-47C Chinook. Deze zullen bij Boeing tot CH-47D's gemoderniseerd worden.

In het kader van *Deny Flight*, het afdwingen van het vliegverbod boven Bosnië-Herzegovina, vertrekken op 8 april de eerste van achttien F-16's van de vliegbasis Twenthe naar Villafranca, waar op 12 april de eerste Nederlandse missie gevlogen wordt.

De eerste humanitaire vlucht naar Albanië wordt uitgevoerd met een F-27 op 12 mei. Vele vluchten naar dat land zullen nog volgen, die vanaf 1995 met de C-130 Hercules worden uitgevoerd.

Op 13 mei komt een einde aan de vliegveldfunctie van De Peel en wordt geherstructureerd om de Groep Geleide Wapens te huisvesten.

Na de val van de muur is de dreiging duidelijk verminderd en gaan de Amerikanen hun aanwezigheid in Europa inkrimpen. Als gevolg daarvan kondigen zij, vrij plotseling, in juni aan Soesterberg te gaan verlaten. In de tweede helft van het jaar bouwt 32nd Squadron af in vliegtuigen en personeel.

Een belangrijk moment voor de vervanging van de transportvloot van de KLu, is, als op 2 juli op Eindhoven de ondertekening van een contract plaats vindt met Lockheed-Martin voor de aanschaf van twee Lockheed C-130H-30 Hercules transportvliegtuigen.

Op 7 oktober wordt het Twenthe detachement op Villafranca afgelost door een detachement afkomstig van Leeuwarden.

Op 29 oktober wordt met Eurocopter een overeenkomst ondertekend voor de levering van zeventien AS 532-U2 Cougar transporthelikopters.

Op de fabriek in Italië wordt op 21 december de eerste van drie Agusta Bell AB 412SP helikopters overgedragen aan de KLu. Deze helikopters zullen bij de SAR de Alouette III gaan vervangen.

Tengevolge daarvan is op 13 december de eerste Alouette III van de SAR uitgefaseerd. De H-20 wordt rechtstreeks naar het Militaire Luchtvaart Museum gevlogen, waar deze deel gaat uitmaken van de collectie.

Vlak voor het aflopen van de optie, eind december, wordt op 23 december het contract met Boeing ondertekend voor de aanschaf van zes nieuwe CH-47D Chinook helikopters.

Door een extreem hoge waterstand in de grote rivie-

ren, wordt kort voor kerst verzocht 306 Squadron de rivierdijken van verschillende rivieren te laten fotograferen. Op tweede kerstdag moet met spoed het gebied tussen Venlo en Gennep worden gefotografeerd. De laatste missie vindt plaats op 30 december.



De laatste drie F-15's vertrekken op 13 januari 1994 van Soesterberg

1994

Op 13 januari vliegen de laatste drie F-15's van 32nd Squadron terug naar de Verenigde Staten.

De officiële opheffing van 32nd TFG vindt plaats op 19 april. Hierbij wordt een F-15 Eagle aangeboden ten behoeve van het Militaire Luchtvaart Museum. De eerste Lockheed C-130H-30 Hercules, de G-273, wordt op 25 januari bij Lockheed-Martin te Marietta, VS, aan de KLu overgedragen. Op 14 februari arriveert het toestel, met een Belgische bemanning, op Melsbroek bij Brussel.

Eind januari vertrekken vier Bölkow Bö 105CB's naar voormalig Joegoslavië en worden ter beschikking gesteld van *Dutch Bat*. Door tegenwerking van de Bosnische-Serviërs lukt het niet naar Srebrenica te komen.



De Agusta-Bell AB 412SP lost de Alouette III af bij de SAR





Op Leeuwarden arriveert op 1 februari de eerste Agusta Bell AB 412SP, de R-02, die op 16 februari officieel aan de SAR wordt overgedragen. Op 18 maart valt het doek voor de overige Alouette III's, waarna de SAR operationeel wordt met de AB 412SP.

Op 11 februari wordt het contact ondertekent met Fokker, voor de levering van vier Fokker 60 Utility transportvliegtuigen. Dit toestel wordt ontwikkeld uit de Fokker 50, waarbij de romp, ten behoeve van de gewenste grotere vrachtdoer, verlengd moet worden.

Eveneens ten gevolge van de verminderde dreiging gaat ook de Nederlandse regering bezuinigingen op defensie doorvoeren. Het eerste squadron dat daar slachtoffer van wordt is 316 Squadron. Op 1 april wordt het squadron voor de derde keer in zijn bestaan, opgeheven. De opleidingstaak van 316 wordt daarbij overgenomen door 313 Squadron op Twenthe. In Duitsland wordt op 1 april een deel van Geleide Wapens gedeactiveerd, waarna vanaf 22 juni de verhuizing naar De Peel begint.

Op zaterdagochtend 9 april vertrekt de spliksplinter nieuwe C-130 Hercules G-273 vrij plotseling naar Nairobi, Kenia. Tezamen met zeven Belgische Herculesen moeten in Rwanda vanaf het vliegveld bij Kigali zoveel mogelijk buitenlanders uit het in vuur en vlam staande land worden geëvacueerd. Na de nodige hectische ervaringen keert het toestel op 28 april op Melsbroek terug.

Vliegbasis De Peel wordt op 1 juli losgeweekt van Volkel en gaat als zelfstandige luchtmachtbasis verder, tegelijkertijd wordt daar de Groep Geleide Wapens officieel opgericht.

Op 11 juli worden door twee F-16's in drie passes vier bommen afgeworpen op oprukkende Bosnisch-Servische troepen. Hoewel de aanval succesvol is,

valt kort daarna toch de enclave Srebrenica.

Gedurende de maand juli en augustus worden door de C-130 Hercules G-273 verschillende hulpvluchten naar Goma in de Democratische Republiek Congo gemaakt. Na een landing op de met keien bezaaide strip van Bukavu is de C-130 dusdanig beschadigd, dat na een noodreparatie in Mombasa rechtstreeks terug wordt gevlogen naar Melsbroek, waarna de kist half augustus bij Marshall in Cambridge wordt gerepareerd.

Na reparatie vliegt de G-273 in september nog een keer naar het Rwandese rampgebied.

Door het niet kunnen uitvoeren van de taken waarvoor ze bedoeld waren, keren de vier Bolkow's en het personeel op 27 september uit Bosnië terug naar Nederland.

De tweede C-130H-30 Hercules wordt enkele maanden eerder dan contractueel was overeengekomen, op 2 oktober opgeleverd.

Op 13 oktober vliegt een C-130 Hercules naar Vilnius, Litouwen met medisch meubilair en medicijnen.

1995

Eind januari ontstaat een nieuwe crisissituatie als door langdurige regenval in Noord-Frankrijk en de Belgische Ardennen de dijken van de Maas onder druk van het hoge water dreigen te bezwijken. Op 24 januari wordt de KLu om assistentie gevraagd. Acht Alouette III's, vier Bolkow Bø 105's en twee Agusta-Bell AB 412 helikopters, van resp. 298 Squadron, 300 Squadron en de SAR voeren tussen eind januari en begin februari zo'n veertig missies uit. Door RF-16's wordt de gevarenzone voortdurend gefotografeerd.

In dit jaar worden de Hawk, Patriot en Stinger eenheden geconcentreerd op de reserve vliegbasis De Peel.

De eerste C-130H-30 Hercules G-273 wordt al direct intensief gebruikt





De beslissing tot de aanschaf van gevechtshelikopters is genomen. Op 24 mei wordt het koopcontract voor 30 McDonnell-Douglas AH-64D Apaches op de vliegbasis Gilze-Rijen getekend. Tevens wordt overeengekomen, dat de KLu tot aan de oplevering van de AH-64D, een twaalftal AH-64A's van de US Army kan leasen.

Na een korte voorbereiding vertrekt de C-130 Hercules G-273 op 14 juni, geladen met hulpgoederen en aan beide zijden op de romp voorzien van Rode-Kruis-tokens, naar de Angolese hoofdstad Luanda, waarna op 19 juni wordt doorgevlogen naar de uitvalsbasis gedurende de uitzending, Benguela.

Op 1 juli wordt als laatste eenheid, door 5GGW officieel afscheid genomen van Duitsland, waarna eind 1995 de laatste GGWers Duitsland verlaten.

Als volgende squadron dat ten prooi valt aan het 'vredesdividend' worden vanaf begin 1995 de activiteiten en bezetting van 314 Squadron afgebouwd en stopt op 6 juli het squadron met zijn vliegprogramma. Op 7 juli wordt de GpHKLu formeel THGKLu (Tactische Helikopter Groep KLu). Het in mei gereactiveerde 302 Squadron neemt op Gilze-Rijen de uitgefaseerde en overbodig geworden Alouettes over.

Daar veel minder oefenmissies plaats vinden, wordt de schietrange Noordervaarder (Jackpot) op de westkant van Terschelling op 1 juli gesloten, waarna de gebouwen worden afgebroken en de gesaneerde zandvlakte wordt overgedragen.



Bij de opheffing van het demo-team 'The Grasshoppers' wordt de A-465 aan het MLM overgedragen

Na een laatste show op 8 augustus boven het sportveld bij het MLM, wordt het Alouette-demonstratieteam 'The Grasshoppers' opgeheven. Eén van de Alouettes (A-465) wordt daarna aan het MLM overgedragen. Op 4 augustus landt de C-130 G-273 na zijn Angola-detachering weer op Melsbroek. In Angola is ruim een miljoen kilo aan hulpgoederen en voedsel vervoerd.

Begin september raast de orkaan Luís over een deel van de Antillen, vooral St. Maarten moet het ontgelden. In de ochtend van 7 september landt een F-27 Maritime van 336 Squadron, zonder verbinding met de verkeerstoren, op St. Maarten. De beide F-27's worden dagelijks ingezet voor medevacs en ander vervoer. Op 14 september vliegt ook de C-130 Hercules G-273 naar de West. Ook dit toestel wordt dagelijks ingezet tot de operatie op 15 oktober ten einde loopt.

De eerste McDonnell-Douglas KDC-10, T-264, wordt op 29 september op Eindhoven overgedragen. Prins Bernhard verricht de doop van het toestel, dat zijn naam draagt.

Tijdens *Deliberate Force*, het dwingen van de Bosnische Serviërs op te houden met terreuraanvallen en het terugtrekken van zware wapen, worden door Nederlandse F-16's tussen 30 augustus en 20 september verschillende gronddoelen aangevallen.

In het najaar verhuist 299 Squadron met zijn Bölkow Bö 105 helikopters van Deelen naar Gilze-Rijen.

300 Squadron, het laatste squadron op Deelen, wordt op 1 december op non-actief gesteld en draagt zijn Alouettes over aan 302 interim Squadron op Gilze-Rijen. Het squadron wordt op dezelfde dag op Soesterberg heropgericht. Deelen verliest daarna haar operationele taak en blijft als militair luchtvaartterrein voortbestaan.



De eerste McDonnell-Douglas KDC-10, T-264, nog op Schiphol

In oktober wordt duidelijk dat de voor dat jaar gereserveerde defensiegelden niet volledig aan geplande projecten kunnen worden uitgegeven. Na overleg met de politiek moet vóór 15 december een contract rond zijn voor de aanschaf van een tweedehands business-jet. Na een verkenning van de markt en goedkeuring van de Tweede Kamer op 14 december, wordt een bod uitgebracht op de eerst geselecteerde. Deze blijkt al niet meer beschikbaar, waarna een bod op nummer twee wordt uitgebracht. Na enkele



onderhandelingen wordt het bod geaccepteerd. Op 21 december arriveert het toestel, een G.1159C Gulfstream IV, die de V-11 zal worden, op Eindhoven.

Ten behoeve van het Rode Kruis worden in november door 334 Squadron met de C-130 Hercules twee terreinwagens weggebracht naar Jerevan, Armenië. Op 23 december komen de eerste twee Chinooks in Rotterdam aan, de D-664 en de D-665. Deze worden ter plekke vliegklaar gemaakt en op 28 december vliegt de D-665 als eerste naar Soesterberg, een dag later gevolgd door de D-664.

Vlak voor het verstrijken van het jaar, op 29 december, wordt de tweede KDC-10, T-235, overgedragen en Jan Scheffer gedoopt.



De aankomst van de D-664 op Soesterberg op 29 december 1995

1996

Op 1 januari wordt formeel 314 Squadron opgeheven. De officiële presentatie van de eerste CH-47D Chinook vindt plaats op Soesterberg op 19 januari, waarbij het toestel overgedragen wordt aan THGKLu en 298 Squadron.

Hoewel geen KLu prioriteit, worden op 25 januari twee Fokker 50 toestellen aangeschaft. Mede door de benarde financiële positie van Fokker, zij verkeert inmiddels in surseance, wordt de beslissing snel genomen. De twee reeds geproduceerde toestellen kunnen, na aanpassing aan KLu standaard, snel worden geleverd.

Op 4 maart vertrekken van Gilze-Rijen vier Alouette III's van 302 interim Squadron naar voormalig Joegoslavië voor liasontaken en commandovoering.

Na 25 jaar het visitekaartje te zijn geweest, wordt het F-27-Demoteam opgeheven. Op 14 maart wordt boven Eindhoven een laatste show gegeven.

De eerste AS 532-U2 Cougar wordt op 1 april te Marignane aan de KLu overgedragen. Het toestel, de S-419, arriveert op 3 mei op Soesterberg.

De officiële overdracht van de eerste twee Fokker 60 Utility toestellen, de U-2 en U-3, vindt plaats op 10 juni.

Ter aflossing van de Alouettes van 302 (i) Squadron, vertrekken drie Bölkow Bö 105CB's van 299 Squadron naar de Balkan.

Een zwarte dag is 15 juli, als op de vliegbasis Eindhoven de Belgische Hercules CH-06 met 41 inzittenden verongelukt. Slechts zeven inzittenden overleven de gevolgen van de crash.

De vier Alouette III's van 302 (i) Squadron keren op 17 juli uit de Balkan op Gilze-Rijen terug.

Op 3 augustus arriveert de laatste 'Canadese' Chinook, de D-661, bij 298 Squadron op Soesterberg.

Na slecht kort te hebben bestaan, wordt 302 (i) Squadron op 12 september opgeheven. De laatste negen Alouettes worden, als vijfde vlucht, ondergebracht bij 299 Squadron.

Als laatste operationele Fokker F-27, maakt de C-2 op 25 september zijn laatste vlucht langs alle Nederlandse vliegbases.



De Fokker 60 U-3 wordt op 10 juni 1996 overgedragen

Op 29 oktober vliegt de Hercules G-275 naar Tbilisi, Georgië met overtollig medisch defensiematerieel. De eerste keer dat een KDC-10 voor humanitaire hulp wordt ingezet is op 3 november, als de T-264 hulpgoederen naar de Rwandese hoofdstad Kigali brengt. De twaalf geleasede AH-64A Apaches afkomstig van de 7th Army, US Army Europe, arriveren op 13 november op de vliegbasis Gilze-Rijen.

De eerste van de aangekochte Fokker 50's, de U-06 in Royal Class uitvoering, arriveert op 22 november op Eindhoven. De tweede, de U-5 in VIP-uitvoering, volgt op 11 december.

Enkele dagen voor kerst keren de Bölkows van 299 Squadron uit de Balkan terug.

1997

De Elementaire Militaire Vlieg Opleiding (EMVO) wordt medio januari met drie Pilatus PC-7's uitgebreid. Op 27 januari worden de geleasede Apaches formeel overgedragen, waarna alle toestellen eerst aan een



De twaalf geleasede AH-64A Apaches arriveren op 13 november 1996 op Gilze-Rijen

uitvoerige inspectie worden onderworpen alvorens er mee te gaan vliegen!

Een C-130 Hercules vliegt op 26 mei dekens, medicamenten en geneeskundig materieel van Eindhoven naar Moldavië.

Humanitaire hulpvluchten met de KDC-10's vinden plaats op 14 februari, als de T-235 70 ton high energy biscuits en een waterzuiveringsinstallatie in Kinshasa aflevert, en op 21 februari als eenzelfde vlucht wordt uitgevoerd met de T-264.

Tengevolge van zware aardbevingen in Iran start op 15 mei een KDC-10 en vliegt via Pisa, waar hulpgoederen worden ingeladen, naar het hooggelegen vliegveld van Masjhad.

Door zware overstromingen in Tsjechië en Polen, worden 80 ton goederen met een Hercules en een KDC-10 naar Pardubice in Tsjechië en Boedapest gebracht.

Tengevolge van komende verkiezingen in Bosnië arriveren op 30 augustus wederom drie Bolkows in Banja Luka.

Op 18 september wordt de eerste in serieproductie

gemoderniseerde (MLU) F-16, de J-057, op Leeuwarden afgeleverd.

Op 30 september eindigt de uitzending van de Bolkows naar Bosnië en keren ze op 3 oktober naar Nederland terug.

Door overstromingen in Somalië wordt op 25 november door de KDC-10 T-235 zouttabletten en medische goederen afgeleverd op de luchthaven van Nairobi. Eind van het jaar maakt een C-130 Hercules nog een vlucht met 8,8 ton medicijnen en medisch materiaal naar Nairobi, waarna ter plaatse nog een aantal pendelvluchten worden uitgevoerd naar Isiro en Kisangani, waarbij 40 ton aan medisch materiaal wordt gedistribueerd.

1998

De KDC-10 T-235 brengt in januari nogmaals 55 ton aan hulpgoederen naar het Grote Merengebied in Afrika.

Op 15 mei wordt tijdens een feestelijke roll-out in Mesa, Arizona, de eerste AH-64D Apache overgedragen aan de KLu.

Eveneens op 15 mei vertrekt de KDC-10 T-234 naar Indonesië om, ten gevolge van sociale onrust, op Bali gestrande Nederlandse vakantiegangers op te halen. Vanuit Singapore worden twee vluchten naar Bali gemaakt.

De eerste nieuwe CH-47D, de D-101, arriveert via de haven van Antwerpen, op 29 mei op Soesterberg.

Op verzoek van de Verenigde Staten vertrekt op 10 juni een detachement van vier vliegers en twee AH-64A Apaches vanuit Illesheim, waar wordt opgewerkt met de Amerikanen, naar Tuzla, voor toezicht op de naleving van de Dayton-akkoorden.

Daar de laatste Alouettes voornamelijk ten behoeve van het Koninklijk Huis en VIP-transporten worden



De Bolkow B6105's zijn regelmatig in Bosnië actief





Bij rampen in het Caraïbische gebied komen de Fokker F-27 Maritimes van 336 Squadron direct in actie

gebruikt, wordt het doelmatiger gevonden deze onder te brengen bij 300 Squadron op Soesterberg. Op 19 juni verlaten de laatste Alouettes Gilze-Rijen en vliegen terug naar Soesterberg.

De eerste twee AH-64D Apaches arriveren op 7 juli in de haven van Antwerpen, waar ze vlieggereed worden gemaakt. Op 13 juli landen deze kort na elkaar op Gilze-Rijen.

Als eerste eenheid die met de AH-64D Apache zal gaan vliegen, wordt 302 Squadron op 15 september gereactiveerd

Op 21 september raast er wederom een orkaan, *Georges*, door het Caraïbische gebied. Voornamelijk Porto Rico en de Dominicaanse Republiek moeten het ontgelden, maar ook Saba en St. Eustatius komen er niet ongeschonden vanaf. Ook nu weer is 336 Squadron direct actief op transportgebied. Vanuit Nederland vertrekt een KDC-10 met 15 ton hulpgoederen. In november teistert de orkaan *Mitch* Honduras. Op 5 november wordt een KDC-10 naar het rampgebied gedirigeerd met o.a. honderd mariniers. Een dag later vertrekt ook de C-130 Hercules G-275, die na vele hulpvluchten op 17 november weer terug is op Eindhoven.

Ook in Nederland is het zwaar weer: eind oktober is er tengevolge van zware regenval veel wateroverlast, met name in de noordelijke provincies.

Op Soesterberg staat een detachement Chinooks, Cougars en Bö 105's 24 uur per dag paraat. Ook nu worden door RF-16's de bedreigde gebieden bewaakt. Door de opgelopen spanningen rondom Kosovo vertrekken op 13 oktober de eerste vier van in totaal acht MLU F-16's van 322 Squadron naar Villafranca. Nadat blijkt dat het overeengekomen bestand redelijk werd nageleefd, keren de toegevoegde MLU F-16's terug naar Leeuwarden.

1999

Begin januari verhuist het F-16 detachement van Villafranca naar Amendola.

Tengevolge van de opgelopen spanning arriveren op 21 januari drie MLU-F-16 op Amendola, twee dagen later gevolgd door niet opgewaardeerde vijf F-16's, zodat het detachement naar zesentwintig F-16's gaat. Medio januari worden drie Chinook helikopters gelegerd bij Skopje in Macedonië. Zij hebben de taak, in geval van nood, OVSE-waarnemers uit Kosovo te evacueren.

Op 5 maart arriveert de laatste nieuwe CH-47D, de D-105, op Soesterberg.

De oorlog boven Klein Joegoslavië begint: om 20.30 uur op 24 maart starten vier MLU F-16's voor het uitvoeren van een fighter sweep. Tijdens deze vlucht wordt door de J-063 een Servische MiG 29 Fulcrum met een AIM-120B AMRAAM radargeleide lucht-raket neergehaald.

Vanaf 29 maart gaan telkens twee F-16's deel uitmaken van de strike packages, die iedere nacht doelen in Klein Joegoslavië bombarderen. Een van de suc-



De MLU F-16A J-202 met LANTIRN-pod en slimme bommen op Amendola



cessen was een aanval op een POL-complex vanaf middelbare hoogte, dwars door een dik wolkendek heen. Met Maverick lucht-grond wapens wordt een opslagplaats op de vliegbasis Pristina in Kosovo vernietigd. Eén van de meest succesvolle gevechtsacties van Nederlandse F-16's is de aanval op 3 juni op Servische eenheden, waarbij meer dan tien artilleriestukken worden uitgeschakeld.

Tijdens de operaties voeren RF-16's onder vaak gevaarlijke omstandigheden in totaal 48 luchtverkenningmissies uit.

Op 22 april arriveren twee LANTIRN-doelaanwijzingspods op Amendola. Tijdens een missie op 28 april in de omgeving van Podgorica, Montenegro worden deze voor het eerst succesvol gebruikt.

Nadat de vliegveldverdediging door vier Amerikaanse F-15E's onderhanden is genomen, bombarderen twee Nederlandse F-16's de flightline van de vliegbasis Podgorica. Tien helikopters en acht Galeb-jachtbommenwerpers worden vernietigd. Hierna is het de beurt aan twee MLU F-16's met laser-aanwijspod. Met laser guided bombs wordt een ondergrondse brandstofopslagplaats vernietigd. In een volgende pass wordt op dezelfde wijze de verkeerstoren buiten gebruik gesteld.

Na deze successen volgen de bombardementsvluchten met LANTIRN-apparatuur elkaar snel op.

In een van de laatste operationele missies, op 7 en 8 juni worden door twee MLU F-16's nog twee MiG-29's op de grond vernield. Tijdens deze aanval weten de vliegers drie rakelings langs vliegende SA-3 luchtafweerraketten te ontwijken.

De twee KDC-10's vliegen gedurende de oorlog 132 tankermisies, terwijl de C-130's worden ingezet om munitie aan te voeren en (hulp)goederen te brengen naar Split, Skopje en Tirana. Fokker 60 toestellen staan stand-by voor medevacs en voeren transportvluchten uit met personeel en materieel.

Begin april worden de Chinooks op het vliegveld van Skopje actief. Er worden materialen overgevlogen voor de bouw van vluchtelingenkampen. Op 16 april wordt deze activiteit beëindigd en wordt de aandacht verlegd naar Albanië. Het helikoptervliegveld Farkë ten zuid-oosten van Tirana wordt een nieuwe uitvalsbasis. Van hieruit worden voedsel en andere hulpmiddelen naar vluchtelingenkampen getransporteerd. Na het einde van de vijandelijkheden wordt voor liasontaken het helikopterdetachement op 14 juli uitgebreid met vier Bölkow-helikopters van 299 Squadron.

In augustus krijgen de Chinooks een vliegverbod opgelegd. Daar inspectie geruime tijd in beslag gaat

nemen, worden de toestellen per Antonov An-124 naar Soesterberg teruggevlogen.

Begin oktober wordt het helidetachment overgeplaatst naar Toplicane in Kosovo. Tijdens een zoektocht naar verborgen wapendepots, komt de Bölkow Bö 105CB B-37, gehinderd door een laagstaande zon, in aanraking met niet op de kaart staande hoogspanningskabels en moet daarop een noodlanding maken. De Bölkow is later onder een Duitse CH-53 hangend, opgehaald. De bewuste helikopter is nu in het bezit van het Militaire Luchtvaart Museum.



Nadat de genoodlande Bölkow weer terug is in Nederland, wordt het toestel overhandigd aan het MLM

De eerste AH-64D Apaches worden op 4 november officieel overgedragen aan 302 Squadron.

In mei vervoert een KDC-10 vanuit Amman een groep Jordaanse militairen naar Dakar in Senegal, die deel gaan uitmaken van een vredesmacht voor Sierra Leone. Op 31 mei vertrekt opnieuw een KDC-10 met hetzelfde doel. Verschillende vluchten worden uitgevoerd tussen Jordanië en Sierra Leone alvorens het toestel op 5 juni op Eindhoven terugkeert. Na een zware aardbeving in Noordwest Turkije, vliegt de Fokker 60 U-1 op 18 augustus met vijf teams van de Reddingshonden Hulpgroep Holland naar Istanbul. Op 19 augustus vliegt een C-130 naar Turkije, welke vlucht op 21 en 22 augustus wederom wordt uitgevoerd. In deze periode vliegt ook een KDC-10 twee keer naar Istanbul.

Op 14 september komt een einde aan de operationele inzet van de AH-64A Apache vanaf Tuzla. Enkele dagen later keert het personeel en de gevechtshelikopters terug op Gilze-Rijen.

Medio november richt de orkaan *Lenny* op de bovenwindse eilanden grote schade aan. Vanaf 19 november vliegen de beide F-27's van 336 diverse malen naar die eilanden. Wederom voeren de beide KDC-10's de nodige hulpgoederen aan.



Ook de Cougars zijn regelmatig in actie op de Balkan. De S-441 met SFOR kenmerk

2000

Mozambique kampt met ongewoon zware regenval. Als daarna de cycloon *Eline* er nog eens overheen gaat, lopen grote delen van het land onder water.

Op 8 maart vertrekt de KDC-10 T-235 met 25 ton hulpgoederen via Nairobi naar Harare.

Op 13 mei wordt door een enorme explosie van een vuurwerkbedrijf de wijk Roombeek in Enschede nagenoeg verwoest. Al het beschikbare personeel van de vliegbasis Twenthe wordt ingeschakeld bij de hulpverlening. De grote crashtenders van de Twenthe-brandweer bewijzen uitstekende diensten bij het blussen van de wijk.

De Bölkows van het helidetachement in Kosovo keren op 5 juni op Gilze-Rijen terug.

Uit doelmatigheidsoverwegingen is het besluit gevallen 336 Squadron gestationeerd op Hato, Curaçao, op te heffen. Op 6 juli valt officieel het doek. De vliegtuigen worden teruggevlogen naar Nederland en worden uiteindelijk in 2002 verkocht.

Door de invoering van de AH-64D Apache, worden de eerste zes AH-64A's op 28 en 29 september in groepjes van drie naar de vliegbasis Rhein-Main overgevlogen.

Op 23 november vertrekt de MS Vegaland vanuit de Eemshaven met vier Chinooks aan boord naar Mas-sawa in Eritrea. De helikopters zijn bedoeld voor de ondersteuning van het Nederlandse detachement van UNMEE, dat moet toezien op de terugtrekking van de Eritrese en Ethiopische troepen.

De eersten van vijf Cougars van 300 Squadron komen op 13 december aan bij Split. Per 1 januari 2001 zullen zij een Brits detachement aflösen.

2001

Tijdens de jaarwisseling naar 2001 vat de kerstversiering van het Volendamse café Het Hemeltje vlam, met als resultaat veertien doden en 180 gewonden. O.a. een AB 412SP van de SAR verleent assistentie bij het vervoer van slachtoffers.

Per 1 januari zou het 306 Squadron worden opgeheven. Echter op verzoek van de Tweede Kamer wordt het squadron gehandhaafd, waarbij wel per 1 november de luchtverkenningstaak aan andere squadrons wordt afgestaan. Het squadron gaat zich bezig houden met het uitfaseren van niet naar MLU opgewaardeerde F-16's, met de conversie naar de F-16 MLU en met de *Theatre Qualification Training*.

Op 16 januari wordt wederom de KDC-10 T-235 ingezet. Nu op een vlucht, met 36 ton hulpgoederen, naar El Salvador, dat getroffen is door aardbevingen. De splinternieuwe AH-64D Apache wordt voor het eerst voor een missie ingezet, als op 19 februari een C-5 Galaxy vier Apaches van Fort Hood naar Djibouti vliegt. De uitzending van deze helikopters is door het parlement afgedwongen, ter bescherming van het Nederlandse UNMEE detachement.

Het AH-64A-tijdperk eindigt op 19 februari, als de laatste zes toestellen na een rondje Nederland worden ingeleverd op Coleman Army Airfield in Duitsland. Door ernstig overstromingen in Oekraïne worden op 22 maart door een Hercules waterpompen naar Oezjgorod gebracht.

Tijdens de jaarlijkse bijeenkomst van EAG-leden (European Air Group) op 7 juni in Berlijn, wordt besloten de op te richten *European Airlift Coordination Cell* (EACC) te vestigen op de vliegbasis Eindhoven.





Half juni beëindigt het Nederlandse *UNMEE* detachement zijn taken in Eritrea en Ethiopië en keert eind juni terug naar Nederland.

Op oudejaarsdag, 31 december, wordt het detachement Cougars in Split afgelost door een detachement van 298 Squadron met vier Chinooks.



De CH-47D Chinook D-662 met NAVO kenmerken voor de Kosovo-oorlog

2002

Begin 2002 wordt de *International Security Assistance Force* (ISAF) opgericht om te voorkomen dat Afghanistan wederom een vrijplaats wordt voor internationaal terrorisme.

Per 1 juli wordt het detachement van 298 Squadron in Split weer afgelost door een detachement van 300 Squadron met dit keer slechts twee Cougars. Het detachement wordt daarna op de helikopterbasis van Bugojno geplaatst.

Na een zeer korte voorbereidingstijd vertrekken op 29 augustus twee Chinook helikopters van 298 Squadron naar Macedonië, waar op 15 september verkiezingen zijn gepland. Op 25 september landen de Chinooks weer op Soesterberg.

Vanaf begin oktober patrouilleren zes Nederlandse F-16's boven Afghanistan. Zij zijn gelegerd op de luchthaven van Manas in Kirgizië. Zij worden ondersteund door een KDC-10.



De F-16AM J-362 patrouilleert boven Afghanistan vanaf de vliegbasis Manas in Kirgizië

2003

Daar de prioriteit uitgaat naar transportcapaciteit en er binnen afzienbare tijd geen zicht is op een opvolger worden de Bölkows uitgefaseerd. Op 13 januari 2003 wordt 299 Squadron opgeheven, één vlucht Bölkows blijft nog tot eind van dat jaar in de lucht. Vanaf 14 februari vertrekt weer een KLu-detachement naar Turkije. Met drie batterijen Patriots, wordt bij Diyarbakir en Batman Turkije beschermt tegen mogelijke Iraakse Scud-raketten. Rond 1 mei is een groot deel van het detachement weer terug in Nederland. Ter ondersteuning van een bataljon mariniers, als onderdeel van *Stabilisation Force Iraq* (SFIR), komen op 24 juli drie Chinooks van 298 Squadron aan bij Koeweit-stad. In december wordt nog een vierde Chinook overgevlogen.

Begin oktober komt er een eind aan de Nederlandse aanwezigheid met F-16's boven Afghanistan vanaf Manas.

2004

Gedurende het jaar 2004 zijn vier Apaches, plus twee reserve, ten behoeve van ISAF in Afghanistan aanwezig.

Dit jaar worden de Hawk geleide wapens aan Roemenië verkocht.

Op Eindhoven arriveert op 25 oktober, nog in kleuren van de vorige eigenaar, zo uit de woestijn, een DC-10. Dit toestel zal als T-255 de transportcapaciteit bij de KLu gaan versterken.

Vanwege de bezuinigingen op defensie is dit jaar 315 Squadron op de vliegbasis Twenthe buiten dienst gesteld.



Na het wegvallen van de MLD Orions, worden de patrouilletaken rond de Antillen vervuld door de tot MPA omgebouwde Fokker 60's

2005

Op 26 februari besluit het kabinet dat vier Chinook-transporthelikopters en 85 man personeel van 298 Squadron in het kader van de operatie *Enduring Free-*



dom naar Afghanistan worden uitgezonden. Daar de Baltische staten inmiddels lid van de NAVO zijn geworden en geen eigen luchtverdediging hebben, neemt bij toerbeurt een ander NAVO-land de luchtverdediging waar. Op 1 april nemen vier Leeuwarder F-16's voor drie maanden die taak op zich. Tengevolge van het afstoten van de Orion bij de Marine Luchtvaartdienst (MLD) valt een gat wat betreft de patrouillecapaciteit rond de Antillen. De Fokker 60's U-1 en U-3 worden omgebouwd tot *Marine Patrol Aircraft* (MPA) en zijn in april operationeel. Op 31 maart komt een einde aan de stationering van Apaches in het kader van ISAF bij Kabul, Afghanistan. De Apaches worden vervangen door vier Nederlandse en vier Belgische F-16's

Als gevolg van een harde landing ten gevolge van 'Brown-Out', breekt brand uit, die de Chinook D-105 volledig verwoest.

Een tweede Chinook helikopter (D-104) gaat op 31 oktober verloren als het in hoog bergterrein een noodlanding moet maken.

Op de Frederikkazerne in Den Haag wordt op 21 november een contract getekend voor de aanschaf van twee C-130H Hercules vliegtuigen. Met de firma Derco Aerospace bereikt het Ministerie van Defensie overeenstemming over de (ver)koop van twee ex US Navy EC-130Q vliegtuigen. Deze vliegtuigen staan op dat moment in een woestijn in Arizona. Na transport zullen de toestellen een grote revisie ondergaan. In december vertrekken de F-16's van het 313 Squadron van de vliegbasis Twenthe naar Volkel.

Op 31 december maken F-16's hun duizendste operationele uur boven Kabul vol.

2006

In 2006 wordt de *Task Force Uruzgan* (TFU) operationeel in Afghanistan. De eerste twee van zes Apaches van 301 Squadron vertrekken op 10 april van Gilze-Rijen en worden gestationeerd op Kandahar.

Op 16 april maakt in Afghanistan het Chinook-helikopter detachement zijn laatste operationele vlucht. Zij worden vervangen door vijf Cougars van 300 Squadron, waarvan de eerste twee op 21 april met een Antonov 124 worden overgevlogen.

Nadat op 29 april door het Apache-detachement op Kandahar de eerste operationele vlucht is gemaakt, wordt een dag later een van de Apaches door een Ilyushin 76 omver geblazen.

Het Nederlandse F-16 detachement is op 12 mei uitgebreid met vier F-16's, die onder begeleiding van een KDC-10 op Kabul aankomen. Er zijn nu acht Nederlandse F-16's in Afghanistan.

Op 31 augustus verongelukt een F-16 boven Afghanistan. De vlieger komt hierbij om.

Het hoofdkwartier van de luchtmacht vertrekt uit Den Haag en neemt zijn intrek in een gebouw in Breda, dat op 18 september officieel in gebruik wordt genomen.

Op 20 oktober verhuizen de zes Apaches in Afghanistan van Kandahar naar Tarin Kowt in Uruzgan. Het tijdperk voor de Fokker 60 in Nederland eindigt op 29 november. Wegens bezuinigingen worden ze te koop aangeboden.



De AH-64D Apache Q-8 opereert in Afghanistan onder ISAF commando

2007

Op Soesterberg wordt op 15 februari het contract getekend voor de aanschaf van zes Boeing CH-47F Chinook helikopters.

De Groep Geleide Wapens krijgt uitbreiding in de vorm van 32 *Patriot Advanced Capability Phase-III* (PAC-III) raketten, die op 30 maart officieel in gebruik worden genomen.

Als de KLu het aantal F-16's voor de opleiding in Tucson, Arizona wil uitbreiden naar veertien stuks, blijkt, dat Tuscon te druk wordt en vindt overplaatsing plaats naar Springfield, Ohio, waar op 23 april het Nederlandse detachement officieel wordt geïnstalleerd.

Daar 334 Squadron wel erg veel verschillende vliegtuigen heeft, wordt het opgesplitst. Een nieuw squadron wordt op 1 juli opgericht, 336 Squadron, dat gaat vliegen met alle C-130 Herculesen.

In het vierde kwartaal wordt ingehuurde patrouille capaciteit op de Antillen operationeel en worden de Fokker 60 MPA's overbodig.

Op 11 december worden twee Dornier 228-212's overgedragen aan Defensie. Vanaf 1 januari 2008 is de KLu verantwoordelijke voor de operaties met de toestellen, die in het civiele register blijven geregistreerd. Het einde van de vliegbasis Twenthe komt op 31 december, als de basis definitief wordt gesloten.



De Dornier 228's van de Kustwacht worden ondergebracht bij de Koninklijke Luchtmacht

2008

Sinds 28 maart is een C-130 Hercules ingezet ten behoeve van EUFOR in Tsjaad.

Op 4 juli wordt het *Defensie Helikopter Commando* (DHC) opgericht. Daarin worden alle helikopter onderdelen van luchtmacht en marine samengebracht onder het *Commando Luchtstrijdkrachten* (CLSK).

Vanaf 1 augustus worden de drie Chinooks in Afghanistan wederom vervangen door vijf Cougars.

De vliegbasis Soesterberg wordt ontruimd. Op 27 augustus verlaten als eerste, de vier Alouette III's van 300 Squadron de basis en vliegen naar hun nieuwe onderkomen op Gilze-Rijen. Op 10 september gevolgd door de laatste vier Cougars van het squadron.

Het 298 Squadron verhuist met zijn Chinooks op 6 oktober.

Op 19 september zijn twee op Kandahar gestationeerde F-16's teruggevlogen naar Nederland. In Afghanistan blijven nog vier F-16's aanwezig.

Vanaf 31 december maakt ook de vliegbasis Soesterberg geen deel meer uit van de Koninklijke Luchtmacht.

2009

Een Nederlandse Hercules vertrekt op 3 januari naar de Verenigde Arabische Emiraten om tot eind 2010 vluchten uit te voeren van en naar Kandahar.

Eind april arriveren drie Chinook-helikopters op Kandahar. Zij nemen de taken over van het Cougar-detachement.

Op 30 september nemen in Afghanistan vijf Cougars wederom de taken over van het uit drie toestellen bestaande Chinook detachement.

Een van de Cougars in Afghanistan maakt een harde landing na een beschieting en is daarbij beschadigd. De Cougar wordt hangend onder een Mi 26 Halo teruggebracht naar Kandahar.



De eerste nieuwe tweedehands Hercules arriveert op 26 februari 2010 op Eindhoven

2010

Op 14 januari vertrekt een KDC-10 naar Haïti met een reddingsteam.

De eerste van de twee tweedehands C-130H Herculesen (G-988) arriveert op 26 februari op Eindhoven, waarna op 2 maart de officiële overdracht aan de KLu volgt.

Voor de aflossing van de Cougars in Afghanistan vertrekken op 13 en 23 april drie Chinook helikopters naar Kandahar.

Op 17 mei wordt, jaren achter op het oorspronkelijke schema, de eerste NH-90 op het Maritiem Vliegveld van De Kooy aan CLSK overgedragen.

Het *Gedenkteken Luchtvarenden* wordt op 27 mei op de voormalige vliegbasis Soesterberg onthuld.

De tweede 'nieuwe' Hercules, de G-781, arriveert op 15 juli bij 334 Squadron op Eindhoven.

De laatste operationele Chinook-vlucht in Afghanistan wordt gemaakt op 29 september. De toestellen zijn half oktober weer terug in Nederland.

Op 1 oktober loopt het contract af, waarin de opleiding op Springfield, Ohio met F-16's is geregeld.

Daar de KLu nog de enige F-16 gebruiker is op Springfield, zal de verlenging van het contract gepaard gaan met hoge kosten. Daar op Tucson, Arizona weer ruimte is, zal de opleiding weer worden overgeplaatst naar die basis.

De eersten van acht F-16AM en zes F-16BM verlaten Springfield in Ohio en arriveren op Tucson, Arizona.

Op 11 november beëindigt het Apache-detachement in Afghanistan zijn werk. De gevechtshelikopters zijn vanaf 2004 in dat land actief geweest. De eerste drie arriveren op 25 november op Gilze-Rijen, de laatste twee, begin december.

Op 6 december wordt 306 Squadron, dat op Springfield in Ohio opereerde, gedeactiveerd.



De eerste NH-90 wordt - na jaren vertraging - op 17 mei 2010 op De Kooy aan CLSK overgedragen

2011

Een KDC-10 haalt op 22 februari een eerste groep evacués uit Libië. Op 24 februari evacueert een C-130 Hercules een tweede groep.

Een derde evacuatiepoging wordt ondernomen door de boordhelikopter van de Hr.Ms.Tromp. Na de landing in Libië wordt de bemanning gevangen genomen. De Lynx-helikopter (277) blijft onbeheerd op het strand bij Sirte achter en kan - na later blijkt - als afgeschreven worden beschouwd.

Ter handhaving van een no-flyzone boven Libië vertrekken op 24 maart zes F-16's naar de Italiaanse basis Decimomannu op Sardinië.

Op 3 april arriveert de C-130 Hercules G-275 op Eindhoven. Als sluitstuk van een detachering van twee jaar en drie maanden op de vliegbasis Al Minhad te Dubai, waarbij beide (verlengde) Herculesen elkaar afwisselden.

Een zwarte dag voor de luchtmacht is, als op 9 mei

uit bezuinigingsoverwegingen 14 Cougar-transport-helikopters en 19 F-16's aan de grond worden gezet. Op 15 oktober stopt het F-16 detachement met operaties vanaf Kandahar. De F-16's zullen teruggaan naar Nederland. De *Air Task Force* verhuist vanaf 16 oktober naar het noorden van Afghanistan, naar Mazar-e-Sharif. Op 27 oktober verlaten vier F-16's begeleid door een KDC-10 Volkel om op Mazar-e-Sharif de *Politie Trainings Missie* in Kunduz te ondersteunen

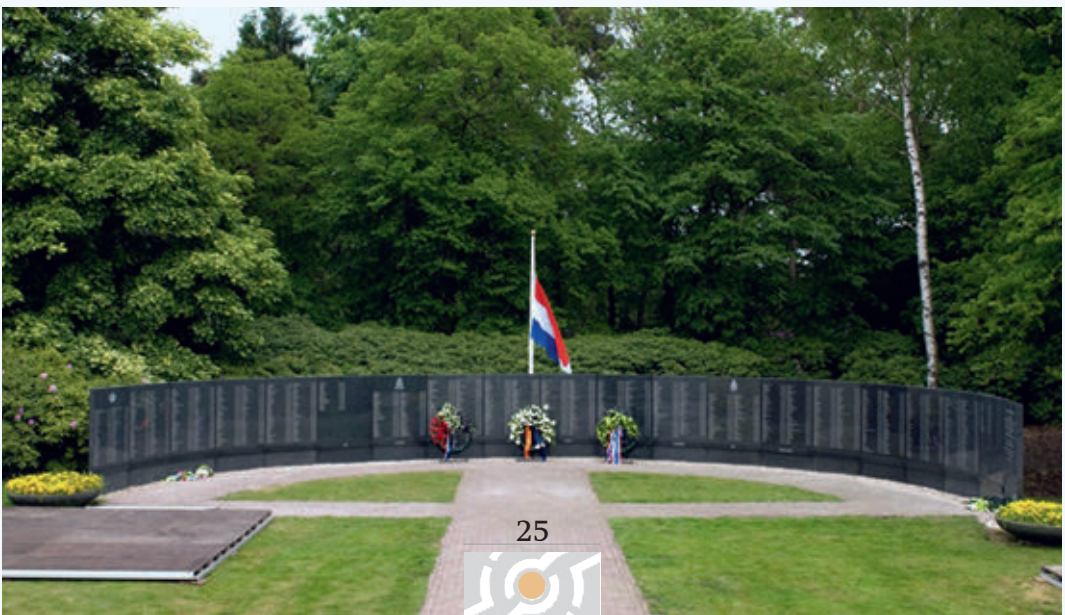
Het F-16 detachement Libië keert op 4 november terug.

2012

Vanaf 24 augustus is de Hr.Ms.Rotterdam het vlaggeschip van de NAVO-antipiraterijmissie *Ocean Shield*. Aan boord bevinden zich voor de eerst een tweetal Cougar-helikopters.

De eerste vlucht van de eerste Nederlandse Lockheed-Martin F-35A F-001, vindt plaats op 6 augustus.

Op 27 mei 2010 wordt op Soesterberg het Gedenkteken Luchtvaardenden onthuld





De eerste door Nederland gekochte Lockheed-Martin F-35A, de F-001, maakt op 6 augustus 2012 zijn eerste vlucht van Fort Worth, VS

Op 11 september wordt de maritieme helikopter Westland Lynx officieel uit dienst gesteld. Het aantal F-16's wordt steeds verder teruggebracht: op 27 september wordt officieel 311 Squadron opgeheven.

Op de vliegbasis Gilze-Rijen worden op 8 oktober de eerste twee van zes nieuwe CH-47F Chinook's aan CLSK overgedragen, de D-891 en de D-892.

2013

Turkije doet opnieuw een verzoek tot steun aan de NAVO om bescherming tegen de dreiging die de burgeroorlog in Syrië met zich meebrengt. Vanaf januari worden voor de derde maal Nederlandse Patriot-eenheden gestationeerd, nu in Adana, Zuid-Turkije.

De nieuwste helikopter van de luchtmacht, de NH90 is in januari aan boord van de Hr.Ms.De Ruijter op weg naar Somalië. Het is voor het eerst dat de NH90 operationeel wordt ingezet.



Ter vervanging en uitbreiding van het Chinook bestand, arriveert de eerste CH-47F op 1 oktober 2012 op Gilze-Rijen

Op 8 februari vliegt de DC-10 T-255 via Frankrijk naar Tsjaad voor logistieke ondersteuning van de Franse troepen in Mali. Op 14 februari vindt wederom zo'n vlucht plaats.

Op 27 juni maakt de tweede Nederlandse Lockheed-Martin F-35A zijn eerste vlucht.

De eerste honderd jaar zijn op 1 juli voorbij. Of de Koninklijke Luchtmacht de tweede honderd vol maakt...???

Bovenstaande is slechts een bloemlezing van hoogte en dieptepunten en beoogt niet compleet te zijn. Verre van dat, want vele activiteiten worden niet genoemd, vele activiteiten van o.a. kleine groepen en individuen, die veel en belangrijk werk hebben verricht in die gebieden waar ze naar toe werden gezonden, onder vaak moeilijke en gevaarlijke omstandigheden.

Veel activiteiten, genoemde en niet genoemde, zijn gedetailleerd beschreven in de zeer waardevolle boeken, *Check the Horizon* en *Crossing the Border*, uitgegeven door Sectie Luchtmachthistorie Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten.

Bibliografie

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

- *Check the Horizon*, Wim Lutgert, Rolf de Winter, Sectie Luchtmachthistorie, 2001.
- *Crossing the Border*, Erwin van Loo, Sectie Luchtmachthistorie, 2003.
- *100 jaar Luchtmacht*, Willem Helfferich, idem, 2013.
- *Nieuws*, op de site van het Ministerie van Defensie, Koninklijke Luchtmacht.





HISTORIE OP HENDON

Loe M M Baltussen

Dat het erfgoed van de Nederlandse luchtmacht te zien zal zijn op de bakermat van onze luchtmacht is straks nog zowat de enige overeenkomst met het befaamde RAF Museum op hun voormalige vliegbasis Hendon, de Britse bakermat.

Een gelijkenis is natuurlijk dat beide musea tot nu toe bij die 16 Europese landen hebben gehoord met een eigen luchtmacht museum. Zowel het RAF Museum (RAFM) en het MLM, staan in de top van dat rijtje. Het Britse museum heeft sinds 1984 de juridische status van een non-ministeriële regeringsinstantie.¹⁾ Haar medewerkers zijn geen ambtenaren meer, maar in dienst van de RAF Museum Enterprises Ltd.

Toch is de Britse overheid financieel nog steeds betrokken bij het museum.

Ook de Royal Air Force (RAF) zelf heeft nog steeds een hechte band met 'haar' museum en verleent waar mogelijk nog steeds materiële ondersteuning. Nu men de collectie van het MLM opmaakt voor een museale expositie in een breder defensie verband en het met de oprichting van de Stichting Defensie Musea op 1 april a.s. definitief is gedaan met het Militaire Luchtvaart Museum, lijkt het ons voldoende reden om nog eens een bezoek te brengen aan het museum van de Britse luchtmacht op Hendon, 'the birthplace of Aerial Power', zoals men dat daar noemt.

In 1965 ben ik er voor het eerst. Toen nog een wereldreis met de ferry vanuit Oostende naar Dover. Nu ben je vanuit West-Brabant door de tunnel in drie uur aan de overkant en een uur-tje later op Hendon. LtKol-vl b.d. Leo van de Reijt reist met me mee. Ook hij is al eerder in het RAFM geweest. In 1965 was er nog geen officieel RAF Museum. In een paar oude, in mijn herinnering plaatstalen hangars, stond de collectie van de RAF

Air Historical Branche. Het is er niet meer. De stigtige Engelse villa op de hoek Grahame Park Way/ Aerodrome Road is ook verdwenen. Bij mijn laatste bezoek op 20 september 1993 was het pand waarin ooit de Officersmess was gevestigd, nog te koop. De vroegere hoofdingang van RAF Hendon en het museum aan de Aerodrome Road ligt nu om de hoek. De ambiance ademt nog steeds een militair luchtje. Niet onaangenaam, maar wel herkenbaar.





We zijn een kwartier te vroeg. Het museum is nog gesloten. Als de juffrouw van de wacht vanuit haar hokje bij de ingang onze buitenlandse nummerplaat ziet, mogen we wel de auto parkeren. Maar we moeten er in blijven zitten tot het museum opengaat. De enorme dubbeldeks en 2-staartige Blackburn Beverly die ik in 1965 als *gate guard* bij de oude ingang heb gezien, is al in 1993 verdwenen. En waar ik bij mijn allereerste bezoek nog een grote stikdonkere hangar binnenwandelde, zag ik in 1993 aanpalende nieuwbouw die me qua architectuur deed denken aan de vroegere LTS aan de Heerderweg in Maastricht. Naast het wachthuisje van die RAF mevrouw staat een Bristol Bloodhound MK.2 luchtverdedigingsraket opgesteld. Voor het geval dat...?

Non-departementaal

Het RAFM heeft twee vestigingen. Het museum op Hendon, Londen, is op 15 november 1972 officieel geopend. De collectie die dan bestaat uit 36 vliegtuigen is in de jaren daarna aanzienlijk uitgebreid. Er is echter geen plaats om alles op te stellen. Daarom wordt een groot aantal kisten tijdelijk ondergebracht op verschillende vliegbases verspreid over het land. Zo ook op RAF Cosford, bij Wolverhampton. De opslag op Cosford krijgt al gauw de status van een volwaardig museum. Op 1 mei 1979 opent het RAFM aldaar haar tweede vestiging. Het RAFM dat aanvankelijk is opgenomen in de organisatie van de RAF is in 1984 in overeenstemming met de Britse wet over nationaal erfgoed weggehaald bij de overheid. In plaats daarvan is de organisatie en exploitatie ondergebracht bij het RAF Museum Enterprises Ltd, een buiten departementale instantie.²⁾ Om het verlies aan overheidsinkomsten te compenseren wordt vanaf dat moment aan fondsenwerving gedaan. In die tijd bestaan op Hendon dan nog twee andere zelfstandige musea: het Battle of Britain museum en het museum van RAF Bomber Command. Zij ontvangen geen enkele subsidie vanuit de overheid, maar hebben het altijd moeten doen met toegangsheffing en fondsenwerving. Door het alsmat teruglopend bezoekersaantal bij het Bomber Command museum komt de exploitatie van dat museum onder zware druk te staan. De situatie is zo ernstig dat men afstevent op een definitieve sluiting. In een poging om dat te voorkomen wordt in 1989 besloten de drie musea op Hendon samen te voegen met het RAFM in RAF Museum Enterprises Ltd. Het ministerie van Defensie is tegen latere aflossing bereid om de schulden van het Bomber Command museum op zich te nemen. Bovendien eist het ministerie dat

bezoekers toegang gaan betalen. In de jaren daarop wordt de schuld aan de Staat afgelost. Maar de inkomsten na de samenvoeging zijn bij lange na niet wat ze waren vóór die tijd. Als het ministerie van Defensie in 2001 besluit het RAFM jaarlijks dezelfde financiële ondersteuning te geven die het ministerie van Cultuur, Media en Sport verleent aan andere nationale musea, schaft het RAFM de entreprijs weer af. De bijdrage van de overheid aan de totale exploitatie van het RAFM op Hendon en Cosford bedraagt jaarlijks zo'n £ 8M (€ 9,6M) geïndexeerd. Zelf genereerde het RAFM in 2013 ca. £ 4M (€ 4,8M), waaronder zo'n £ 1,5M (€ 1,8M) aan donaties en fondsenwerving. De totale de exploitatiekosten bedroegen ca. £ 12M (€ 14,5M), personeelskosten inbegrepen. Er zijn in totaal 182 medewerkers in loondienst. Daarnaast zijn er in totaal 250 vrijwilligers, waarvan 70 op Hendon worden ingezet en de overigen op Cosford. Het museum kent twee vriendenstichtingen: de Vrienden van het RAF Museum en het RAFM American Foundation. Van de Vriendenstichting doneerde in 2013 een bedrag van £ 25K (€ 30K) ter ondersteuning van de doelstellingen van het museum en haar activiteiten.³⁾ In totaal bezoeken jaarlijkse zo'n half miljoen mensen het RAFM op Hendon en Cosford. Het bezoekersaantal op Hendon fluctueerde de afgelopen jaren tussen de 220- en 275.000.

Breed

De museale lijn door de RAF expo is niet uitsluitend historisch bepaald, maar is ook breed van opzet door de functionaliteiten van de militaire luchtvaart. Langs mijlpalen in de Britse luchtvaartgeschiedenis, komt de bezoeker terecht in de hallen van het Bomber Command die grenzen aan de *Historic Hangars*. In die hallen is een belangrijk deel ingeruimd voor helikopters en daarmee ook voor het aspect redding en hulpverlening. Er is ook aandacht voor de inzet boven zee en elders in het Britse Gemeenbest. In een ander deel van de hal representeren vliegtuigen als een Tempest, Typhoon en Thunderbolt en een groot aantal jets de tactische inzet van jachtvliegtuigen. En dan is er nog de *Grahame-White Factory* een mooie verzameling van originele vliegtuigen uit het begin van de militaire luchtvaart bij het RFC.

Milestones of Flight

Ogenschijnlijk is er sinds mijn laatste bezoek niet veel veranderd in het RAFM. Of het zouden de Harrier, Eurofighter, Merlin-101 en twee Tornado's moeten zijn die aan collectie zijn toegevoegd. De





Mid-voor op de galerij in de Milestones of Flight hal lijkt een Sopwith Camel in een dog fight te zijn met een Fokker D.VII. Op de begane grond rechts een F-35A Lightning II

mock-up van een Britse JSF die er ook staat is om verschillende redenen een buitenbeentje in de Milestones of Flight galerij. Bij binnenkomst van het museum is dat de eerste hal die de bezoeker binnenloopt. De hoofdingang van het museum ademt een en al eenvoud. Voor ons geen probleem, we weten wat we verder nog zullen gaan zien. Voorbij de balie staat een anonieme zilveren Spitfire recht op zijn staart tegen de muur geplakt. Op de muur zijn de militaire kenmerken aangebracht van alle landen die met de Spit hebben gevlogen. Via de entree komen we op de galerij die ons op hoogte midden voor de Milestones of Flight hangar brengt. De hal staat er pas tien jaar. Ze werd op 17 december 2003 – precies 100 jaar na de eerste vlucht van de Wright brothers – geopend door Prins Phillip. De hangar heeft de vorm van een grote shelter met een kunststof overkapping die wordt gesteund door een netwerk van stalen balken. Op de begane grond figureert een drietal vliegtuigen het straaltijdperk vanaf het begin tot nu toe. We zien er o.a. een Me-262 – atypisch voor het RAFM – en een van de eerste Gloster Meteors. De vraag die zich steeds daarbij opdringt, is wie

nu feitelijk aan de wieg heeft gestaan van de straalmotor. Is het Dr. Hans von Ohain die samen met Ernst Heinkel in 1936 aan de slag gaat met de bouw van de Heinkel He-178, het eerste straaltvliegtuig? Of is het de latere Air Commodore Sir Frank Whittle die in 1928 als jong RAF officier een toekomstvisie over een straalmotor publiceert en die twee jaar later een patent daarop heeft gekregen? Feit is dat de He-178 op 27 augustus 1938 voor het eerst vliegt en de Gloster Whittle E.28/39 pas op 15 mei 1941. De Britse overheid heeft aanvankelijk weinig op met de inventiviteit van Whittle. Maar de Duitsers zien al in een vroeg stadium heel goed het belang ervan in voor de luchtvaart in de toekomst. *State-of-the-art* is de mock up van de F-35 Lightning-II. Hoewel nog lang geen geschiedenis brengt Lockheed-Martin daarmee wel de toekomst van de RAF voor het voetlicht. Het laat de evolutie zien van de techniek bij de RAF sinds de Meteor. Staan op de begane grond zes vliegtuigen, 'in de lucht' daarboven hangen niet minder dan negen kisten, vooral uit de tijd vóór de komst van straalmotoren. Vanaf de galerij zijn ze op enige afstand goed te zien. Details helaas wat



Minder gebruikelijk in Nederland, maar in het buitenland komt de luchtvaarthistorie steeds dichterbij de bezoeker. Of deze situatie met de Hawker Hart-II in werkelijk ook een onderdeel was van een dog fight is moeilijk voor te stellen

minder, zoals bij de Sikorsky Hoverfly, de allereerste heli bij de RAF. Opvallend is ook de Eurofighter die er hangt en die, hoe bestaat het, bij de Britten geen Euro fighter wordt genoemd, maar beter bekend is onder de naam Typhoon. De vlieger is in de cockpit blijven zitten en zo hier en daar in het museum zie je dat wel meer. In dezelfde hal hangt ook vlieger uit de cockpit van zijn Hawker Hart. In Nederland is het gebruik van origineel aangeklede etalagepoppen in een cockpit of in een diorama niet echt gebruikelijk. Een beetje kitscherig zelfs. Maar in Engeland en zeker ook in de Scandinavische landen kom je dit fenomeen wel vaker tegen. De bedoeling ervan is de bezoeker dichterbij het vliegbedrijf te brengen. Want hoe super-technisch en geavanceerd de luchtvaart van vandaag ook mag zijn, de mens zal altijd centraal blijven staan in de luchtvaart. Als vlieger, met of zonder afstandsbediening, en als passagier.

Gemist

Vanuit de *Milestones of Flight* hal kom je via een

geheel overdekt wandelpad in de *Bomber Hall*. Dat is in elk geval de aangegeven wandelroute voor de bezoeker. Maar op de terugweg naar huis komen we erachter dat we een belangrijk deel van het RAFM hebben overgeslagen. De *Grahame-White Factory!* Hadden we ons museaal vluchtplan niet goed voorbereid? Of waren we getroffen door al die *Milestones* die we net hadden gezien? De *Grahame-White* hal ligt niet bepaald in de loop op het museum terrein. En dat is jammer. In deze recent in gebruik genomen hangar is een aantal vliegtuigen te zien waarmee het Royal Flying Corps (RFC), de voorloper van de RAF, in de Eerste Wereldoorlog heeft gevlogen. Het is het prille begin van de Royal Air Force. De *Grahame-White* hangar met het *Watch Office* is na de *Milestones of Flight* hangar de nieuwste expositiehal van het RAFM.

Grahame-White Factory

Claude Grahame-White geldt als een pionier in de Britse luchtvaartgeschiedenis. Hij heeft met de



allereerste Britse vliegtuigfabriek Hendon op de kaart gezet. Hij werd geboren op 21 augustus 1879 als jongste in een welgestelde familie van drie kinderen. Hij is zeer geïnteresseerd in auto- en scheepvaartmotoren en -techniek en is onder de indruk van de geweldige prestaties van Wilbur en Orville Wright. In 1907 schaft hij een ballon aan van 1133m³. Nadat Wilbur Wright in 1908 demonstraties geeft in Frankrijk en Blériot in 1909 Het Kanaal oversteekt, komt hij bij een luchtvaartmeeting in Reims in datzelfde jaar in contact met de Franse vliegtuigbouwers Farman, Levasseur en Blériot. Het gevolg daarvan laat zich raden. Grahame-White gaat vliegen. Het wordt zijn grote passie. In december al behaalt hij in Pau zijn vliegbrevet. In die tijd kan men alleen in Frankrijk leren vliegen. Met zijn eigen Blériot vliegt hij in januari 1910 voor het eerst op Hendon, dat dan bekendheid krijgt onder naam London Aerodrome. Hij begint er zelf een vlieg-school. De lokale bevolking, waarvan het grootste deel nog nooit een automobiel heeft gezien, ziet dan regelmatig wel luchtvaartuigen boven Hendon. De toenemende belangstelling voor het veld is aanleiding voor Grahame-White om zijn werkplaatsen op Brooklands (Surrey) en Walham Green (ZW Londen), naar Hendon over te brengen. In 1909 is hij bij Blériot in Frankrijk al betrokken geweest bij de bouw van zijn eigen kist. Op Hendon bouwt hij niet alleen Blériots, maar krijgt ook licenties om Amerikaanse Burgess Baby's en Franse Morane monoplanes te bouwen. Na veel bureaucratische beslommingen mag Grahame-White in 1911 de hangars op Hendon in gebruik nemen. Als hij in juli 1911 de Grahame-White Aviation Company Ltd. opricht, krijgt hij het door hem zeer gewenste London Aerodrome in handen.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog maakt de vliegtuigfabriek van Grahame-White een snelle groei door. Er worden orders geplaatst van zowel de Admiraliteit als het War Office. In de omgeving van het vliegveld bouwt de Grahame-White Company huizen voor zijn personeel. Heel wat Britten, waaronder veel militairen van de Royal Naval Air Service (RNAS) en het RFC hebben leren vliegen bij de Flying Training School van Grahame-White op Hendon. Daarmee, en met de productie van vliegtuigen voor de RAF, wordt Hendon beschouwd als de bakermat voor de Britse militaire luchtvaart. Als de oorlog voorbij is, lopen de militaire activiteiten terug. Maar de RAF weigert het vliegveld aan Grahame-White terug te geven. Zonder waarschuwing wordt het vliegveld in 1922 genaast door de overheid. De

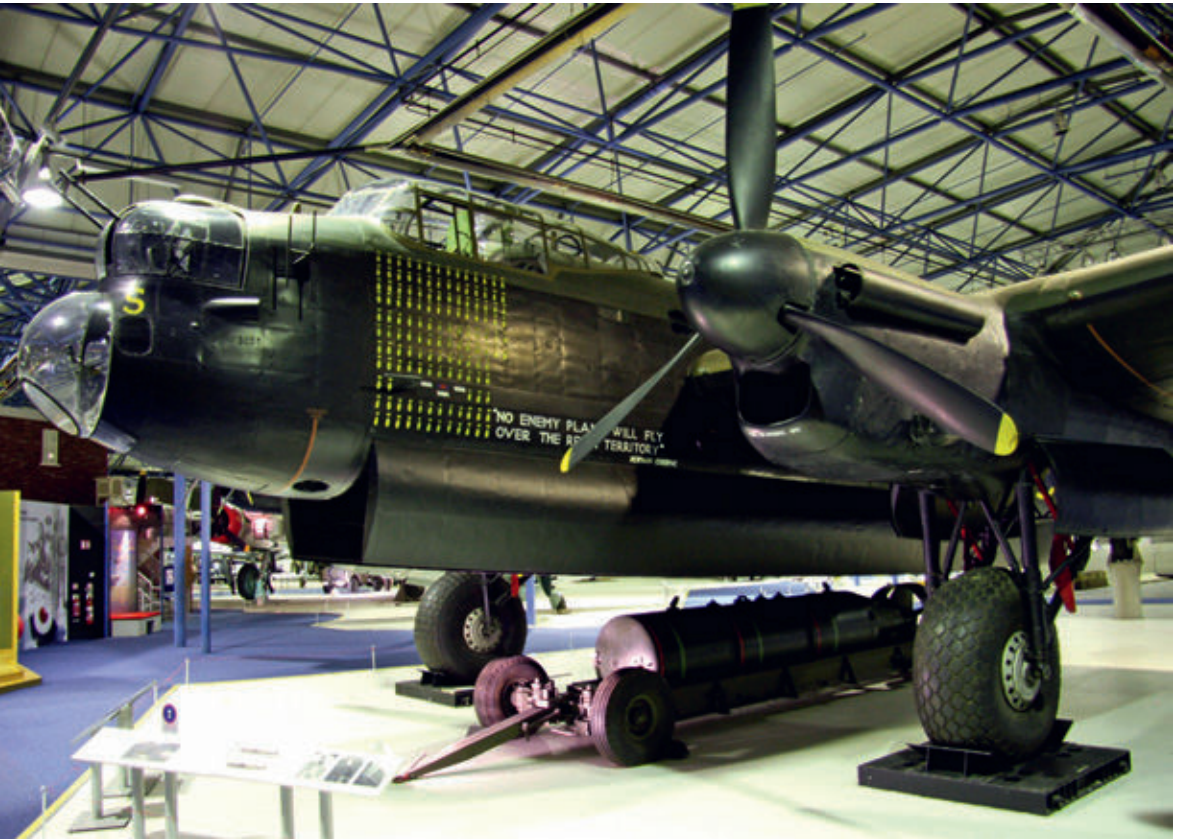
Grahame-White Factory, die de teloorgang in de afgelopen jaren heeft weten te overleven met de productie van auto's, wordt door de regering gesloten. In 1925 bereiken de partijen in het conflict overeenstemming over compensatie en wordt het vliegveld in eigendom overgedragen aan de RAF. De Britse luchtmacht zou er blijven tot 1968. Claude Grahame-White overlijdt op 80 jarige leeftijd op 19 augustus 1959 in Nice. Hij heeft zich met hart en ziel ingezet voor de promotie van Hendon en voor de luchtvaart in het algemeen.

Voor het bouwproject van de *Milestones of Flight* hal moeten in 2005 enkele oude gebouwen en barakken worden geruimd. Helaas lopen andere gebouwen daarbij zo'n schade op dat ze ook worden afgebroken. Dat is voor de projectontwikkelaar aanleiding om de nog bestaande oude Grahame-White hangars in de richting van het RAFM te verplaatsen. Het kantoorgebouw van Grahame-White, de *Watch Office*, wordt helemaal afgebroken. Maar het prachtige gebouw is even later in de oorspronkelijke stijl steen voor steen op een meer geschikte plaats naast de verschoven hangars, opnieuw opgetrokken. In 2011 is de *Grahame-White Factory* opnieuw in gebruik genomen. Maar deze keer om de vliegtuigen van vóór en tijdens de Eerste Wereldoorlog passend onder te brengen. En – weer thuis – blijkt dat er meer is veranderd op Hendon dan we hadden gezien...

Bomber Hall

In de donkere hal staat een enorme Blackburn Buccaneer. Ik heb ze ooit al eens eerder gezien, maar als je er mee 'in contact' komt, is zo'n kist wel erg groot. De 'veteraan' heeft dienst gedaan in de Golfoorlog van 1990 en schittert een en al zand als camouflage kleur. De duisternis in de hangar past in de sfeer rondom een crash site midden in de hal. Een Halifax heeft een buiklanding gemaakt. Het diorama is een symbolische eerbetuiging voor de bemanningen van al die honderden kisten die nooit zijn teruggekeerd van hun missie boven vijandelijk gebied. Een grote B-24 Liberator van de Indiase luchtmacht vult de hal niet helemaal. Zo hier en daar staat nog wat klein spul zoals een Percival Prentice en een Airspeed Oxford. Het pronkstuk van Bomber Command, een Avro Lancaster, staat prominent in de aangrenzende hal. De slogan op de kist moet voor de respectievelijke bemanningen een uitdaging zijn geweest. '*No enemy plane will fly over the Reich territory – Herman Goering*'. En inderdaad, de kist heeft niet minder dan 139 oorlogsmis-





Het pronkstuk in de Bomber Hall is deze Lancaster. Het is de oudste Lancaster die bewaard is gebleven. Ze heeft o.a. gevlogen bij de Nos. 463 en 467 RAAF Squadrons vanaf Waddington. Het is de eerste Lancaster die in totaal 137 oorlogsmisaties heeft gevlogen

sies gevlogen. Het beeld wordt gecompleteerd met een Messerschmitt-109 en een Focke-Wulff 190 in de buurt van de Lancaster. De een enorme Vulcan delta en een Mitchell vullen de hangar verder in.

Roerend en onroerend goed

Als het om 'bewaren' gaat moet je bij de Britten zijn. Als we zo af en toe er tussen uit gaan om inspiratie voor 'Uitgevlogen' op te doen, schrikken we wel eens van wat er bij luchtvaartmusea nog allemaal te zien is 'achter de schermen'. Vaak zijn het fotogenieke plaatjes van vergane glorie... Maar in Engeland weten ze er wel raad mee. Werkelijk alles wordt bewaard. Want naast een schitterende collectie van ruim honderd vliegtuigen in het RAFM zien we zo hier en daar ook voertuigen staan. In de Bomber Hall een Dodge-trekker met een Avro Anson op een Queen Mary-dieplader. Ik had er geen notie van dat die voertuigen al meer dan 60 jaar oud zijn en nog steeds in gebruik bij de Bergingsdienst van onze

eigen luchtmacht. Elders in de hal staat nog een Standard Vanguard dienstwagen te pronken in blinkend RAF-grijs. Die behoudzucht gaat ook op voor de infrastructuur op het museum terrein. Van buitenaf zijn de *Historic Hangars* niet te zien. Wat je ziet is allemaal nieuwbouw van ruim 30, 40 jaar na de oorlog. De oude hangars zijn letterlijk opgenomen in de nieuwbouw. Met een nimmer aflatend gevoel voor het belang van historie zijn de muren en de dakbedekking van deze hangars verwijderd. De vakwerk spanten van de overkapping en de eveneens houten stutbalken zijn gerestaureerd. Er is nieuwbouw overheen getrokken, zodat de bezoeker dankzij al dat hout de indruk krijgt dat men nog steeds in diezelfde oude hangar loopt van ver voor de oorlog. Zó is het ook gegaan met de *Grahame-White Factory*.

Historic Hangars

In de *Historic Hangars* worden de houten spant- en rompconstructies van kisten afgewisseld met



Op de foto een uitgeklede Westland Wallace-II. Het is een tweedekker die voor meer doeleinden kon worden ingezet. In het plafond van de Historic Hangars is nog steeds het oorspronkelijke vakwerk te zien die voor de overspanning van het dak van deze vroegere houten hangars zorgden

aluminium beklede rompen en vleugels. Een breed scala van types toont alle aspecten van de militaire luchtvaart. Als we vanuit de *Bomber Hall* deze hangars binnen wandelen, lopen we rechtstreeks het *Wessex café* in. We hebben dan al twee uur in het museum rondgedoeld en zijn toe aan een Engelse lunch en dito thee. Onze uitkijk wordt volledig in beslag genomen door een Westland Wessex van de *Queens' Flight*. Als je er naast staat zie je pas hoe groot deze wentelwiek is. Nòg groter is de 2-rotorige Bristol Belvedere die in de lengte richting achter de *Wessex* staat. Om over de *Merlin-101* nog maar niet te spreken. *Whirling Rotors* heet dit expositie gedeelte. In de hal ernaast gaat het om *Wings over Water* waar een Supermarine Southampton-I wordt gerestaureerd. Er naast staat een groot 2-motorig Stranrear watervliegtuig van dezelfde vliegtuigbouwer op het droge. Via *RAF Overseas* waar een *Thunderbolt*, een *Hunter* en een *Canberra* aangeven dat de RAF ook

elders in het Britse Gemenebest is ingezet, lopen we in de oude hangar door naar de *Fighters* en de *Jets*.

En de aldaar opgestelde *Lightning* jager/onderschepper, goed voor twee keer de snelheid van het geluid, heeft tijdens de Koude Oorlog vele uren op QRA standby gestaan voor de verdediging van het Britse luchtruim.

Battle of Britain

Het *Battle of Britain Museum* is ondergebracht in een aparte hangar op het terrein van het RAFM. De hangar heeft historisch geen enkele relatie met de infrastructuur van het vroegere RAF Hendon. Wel doet het denken aan de stijl waarin tijdens de oorlog hangars werden gebouwd. Het museum dat in 1978 is geopend, heeft in 2009 een metamorfose ondergaan. Daarbij is de overkapping vervangen en een glaswand geïnstalleerd aan de kopse kant van de hal. Met de val van Duinkerken in mei 1940



In de Battle of Britain hal staan niet alleen Spitfires en Hurricanes, maar ook een aantal vijandelijke Duitse vliegtuigen. Hier een Junkers-87G-2 Stuka. Dichtbij is de kist nog groter dan men zich aanvankelijk voorstelt

kwam Engeland geïsoleerd te staan tegenover de gigantische overmacht van de Luftwaffe. De Slag om Engeland kon alleen vanuit Engeland door de Britten zelf worden uitgevochten. In het *Battle of Britain Museum* staan de kisten die er deel van hebben uitgemaakt. Naast Britse Spitfires en Hurricanes staan Duitse Messerschmitts en Junkers. De expositie wordt breed gelardeerd dankzij de diorama's en de audio-visuele presentaties. In de glazen ruimte is plaats voor een gigantische Sunderland vliegboot. De kist kon wel 12 uur in de lucht blijven. Coastal Command zette ze vooral in tijdens de *Battle of the Atlantic*. Daar beschermden ze konvoeien en speurde onderzeeërs op. Ook is er een Lysander die in die tijd werd gebruikt voor het droppen van geheim agenten achter de linies. Anders dan bij een eerder bezoek is niet alleen de galerij geopend waarvandaan de kisten op de begane grond te zien zijn, maar ook de ruimte beneden is nu toegankelijk. Vliegtuigen als een Spaanse Jungmann en een

Italiaanse Fiat Falco horen niet echt thuis tussen in deze ambiance. In Europa zie je nogal eens een Heinkel-111. Meestal is dat een kist die na de oorlog is gebouwd door CASA in Spanje. Als een van de weinige musea beschikt Hendon echter over een originele Duitse Heinkel-111.

Waar de historie begint

Net als Duitsland en Frankrijk heeft Groot-Brittannië zo zijn eigen luchtvaarthistorie. Opvallend is echter dat die toch min of meer in Frankrijk is begonnen. Als de ballonvaart naar Engeland overwaait zijn het de Britten James Tytler op 25 augustus 1784 en James Sadler op 4 oktober 1784 die met hun ballonnen het luchtruim kiezen. En ver vóór Lillenthal in Duitsland maakte een jongetje van 10 met een - letterlijk - door sir George Cayley gebouwde zweef'kist' in 1849 een vluchtje vanaf een helling bij Brompton Hall. Het duurt nog tot 1907 als Horatio Philips als eerste Brit met een gemotoriseerd



Bij de ingang van het RAF Museum op Hendon staat het duo Spitfire-Hurricane. Op de foto de Hawker Hurricane Mk.IIC. Zowel de Spit als de Hurricane zijn neppers. Ze zijn gemaakt van kunststof. In Engeland wordt steeds meer van deze kunststicken gebruik gemaakt. Het voorkomt teloorgang van de originele exemplaren die nu binnen staan en niet meer worden blootgesteld aan de invloeden van weer en wind

vliegtuig opstijgt en een afstand van 150m aflegt. En dan zijn de Britten voor hun vliegopleidingen weer afhankelijk van Frankrijk. De Britse vliegers van het eerst uur zijn de latere lord J.T.C. Brabazon of Tara, Alliot Verdon Roe en Hubert Latham, Edith Maud Cook alias miss Spencer Kavanagh en Claude Grahame-White. Behalve Roe, hebben ze allemaal in Frankrijk hun vliegbrevet gehaald. Maar er zijn er méér. Brigadier-General Sir David Henderson leert in 1911 vliegen. Hij is dan 49 jaar en tegelijkertijd de oudste vlieger ter wereld. Henderson heeft een staat van dienst op het gebied van tactische inlichtingen. Hij ziet direct het militaire belang in van de luchtvaart. Als lid van het desbetreffende militaire comité is hij nauw betrokken bij de oprichting van het Royal Flying Corps in mei 1912. Hij deelt het RFC op in een Military Wing onder commando van het Leger en een Naval Wing onder

bevel van een Marine commandant. Daar begint de historie die verder is te zien in het RAFM. Wie er is geweest en kennis heeft genomen van de geschiedenis van de militaire luchtvaart in Engeland zal na Hendon ongetwijfeld ook een bezoek willen brengen aan de tweede locatie van het RAFM. Cosford is geen kloon van het museum in Hendon. Maar als het om de paradepaarden van de RAF gaat -Spitfires, Hurricanes en Hunters - zijn die net als in bijna alle Britse luchtvaartmusea, ook op Cosford te vinden. Op Hendon staan negen grote vliegtuigen, waaronder een Lancaster, een Sunderland en een Vulcan. Op Cosford staat eveneens een Vulcan, maar ook nog 17 andere grote vliegtuigen. Want anders dan op Hendon, waar niets meer van start- en rolbanen te vinden is, is RAF Cosford nog steeds als vliegbasis in gebruik. Dat vergemakkelijkt de uitbreiding van de museale vloot aanzienlijk. En zeker als het



om grote vliegtuigen gaat. Enige nostalgie zal niet vreemd zijn wie leest van een Varsity en een Hastings, een Argosy, een Comet, een Valiant en een Belfast op Cosford. De expositie aldaar staat vooral in het teken van de Koude Oorlog tussen 1945 en 1989. De MLD SP-2H Neptune '204' fungeert er als poortwachter en is tegelijkertijd een warm welkom voor alle Nederlandse bezoekers. Op Hendon doen dat een Spitfire en een Hurricane.

Toegankelijkheid en bereikbaarheid.

Auto navigatie: London, Grahame Park Way of met postcode: NW9 50W.

Vanuit Nederland: via Gent > Oostende naar Calais, Eurotunnel, Folkestone > M20 ri London, M25 ri Dartford crossing, M25 blijven volgen tot kruising

29, A127 > A1400 > A1 > bij Mill Hill rechtsaf: The Broadway, links af: Bunns Lane, T-kruising rechts af: Grahame Park Way, na ca. 2 km ligt links het RAFM. Underground: Colindale Station (niet: Hendon Central !), vervolgens met bus Route 303. Lopen vanaf Colindale Station is ca. 15 minuten en goed te doen.

Het RAF Museum is gratis toegankelijk en dagelijks geopend van 10:00 tot 18:00u, 's zaterdags en 's zondags tot 17:00u. Met Kerstmis en Nieuwjaar gesloten.

Noten:

1. Ter voorkoming van misverstanden: Non-Departemental Government Body (Quango).
2. Andrew Renwick, *RAF Hendon The Birthplace of Aerial Power*, Uitg. Crécy Publishing Ltd. Manchester, 2012, ISBN 9-780955-426865, p.102.
3. Royal Air Force Museum Accounts 2012-2013, Review of the year, 18 July 2013, ISBN 9-780102-981766, p.10, 13, 15.

ROYAL AIR FORCE MUSEUM HENDON, LONDEN

OVERZICHT LUCHTVAART COLLECTIE 1)

Fabrikant	Type	Registratie	Serial Werkno. Buro no.	RAF Maintenance no.; BAPC no.	Mus. Loc.
Geëxposeerd:					
Agusta Westland	EH-101 Heliliner	G-OIOI	(ZJ116)	cn PP8	WR
Airco	DH-9A		F1010 / C		RAF
Airspeed	AS.10 Oxford Mk.I	(G-AITB) 2)	MP425 / G		RAF
Albatros ®	D.Va		'D7343 / 17'		LSK
Arms.-Whitworth Airship ³⁾	R-33			RAF	HH
Avro	504K	(G-EBJE)	'E499'	9205M	'RFC'
Avro	652A Anson Mk.I	(VH-ASM)	'W2068 / 68'	9261M	RAF
Avro	671 Rota-1	(SE-AZB)	K4232		RAF
Avro	683 Lancaster B.Mk.I	PO-S	R5868	7325M	RAF
Avro	698 Vulcan B.2		XL318	8733M	RAF
BAC ⁴⁾	Jet Provost T.3A		XM463 / 38	RAF	HH
BAC	Jet Provost T.5A		XW323 / 86	9166M	RAF
BAe	Harrier GR.3		XZ997 / V	9122M	RAF
Blériot	XI		164		MF
Blériot	XXVII		433	BAPC.107	GW
Boeing ⁵⁾	B-17G-95-DL Flying Fortress	A-N	44-83868		USAAF
			Bno 77233		ex USN
Boeing ⁶⁾	CH-47D Chinook		83-24104/BN		RAF
Boulton-Paul	F.E.2B ®		'687'	BAPC.181	RFC
Boulton-Paul	P.82 Defiant Mk.1	EW-D	N1671	8370M	RAF
Bristol	F2b Fighter		'E2466 / I'	BAPC.165	'RAF'
Bristol ®	M.1C	(G-BLWM)	'C4994'		'RFC'
Bristol	105 Bulldog Mk.IIA	(G-ABBB)	K2227		RAF





Fabrikant	Type	Registrierung	Serial Werkno. Buro no.	RAF Maintenance no.; BAPC no.	Mus. Loc.
Bristol	149 Blenheim Mk.IV	XD-E	L8756	RAF	BB
	als: 149 Bolingbroke T.Mk.IV	10001		RCAF	
Bristol ⁶⁾	149 Blenheim Mk.IV			RAF	HH
Bristol	152 Beaufort Mk.VIII		'DD931 / L'	9131M RAF	WW
Bristol	156 Beaufighter TF.Mk.X		RD253	7931N RAF	HH
Bristol	171 Sycamore HR.12	(G-ALSP)	WV783	7841M RAF	WR
Bristol	192 Belvedere HC.1		XG474 / 0	8367M RAF	WR
Caudron	G.III	(OO-ELA G-AETA)	'3066'	9203M 'RFC'	GW
CASA	(Bücker) C.1131E Jungmann	781 / 3	E.3B-521	EAE	BB
Consolidated	B-25 Liberator C.VI		KN751	BVS	BH
Curtiss	P.40N Kittyhawk IV		'FX760 / GA'	9150M RO	
				cn A29-556	
De Havilland	DH-82A Tiger Moth-II		T6296	8387M RAF	BB
De Havilland	DH-98A Mosquito B.35	VO-L	TJ138	7607M RAF	MF
De Havilland	DH-100 Vampire F.3		VT812 / N		
DH Canada	DHC-1 Chipmunk T.10		WP962 / C	9287M RAF	HH
English Electric	Canberra PR.3		WE139	8369M RAF	HH
English Electric	Lightning F.6		XS925 / BA	8961M RAF	HH
EFA	Eurofighter-2000 DA.2		ZH588	RAF	MF
Fairey	Battle Mk.I	VO-S	L5343	RAF	BH
FIAT	CR.42 Falco 13-95	MM.5701	BT474	8486M AMI	BB
Focke-Wulf	Fw.190F-8-U1		584219 / 38	8470M RAF	BH
Fokker	D.VII		8417 / 18	9207M LSK	MF
Gloster	Gladiator-II		K8042	8372M RAF	BB
Gloster	Gladiator-II		N5628	RAF	HH
Gloster	Meteor F.9-40		DG202 / G 'P'	5758M RAF	MF
Gloster	Meteor F.8		WH301-T	7930M RAF	HH
Handley Page ⁷⁾	HP.59 Halifax Mk.II	TL-S	W1048	8465M RAF	BH
Handley Page ⁶⁾	HP.80 Victor K.2			RAF	BH
Hanriot	HD.1		(G-AFDX)	HD-75	
Hawker	Hart-II	(G-ABMR)	'J9941 / 57'	'RAF'	MF
Hawker	Hart Trainer IIA		K4972	1764M RAF	RO
Hawker	Hurricane Mk.I	AF-F	P2617	8373M RAF	BB
Hawker [®]	Hurricane Mk.IIC	·AV-R·	·Z3427·	BAPC.205 'RAF'	PL
Hawker	Typhoon Mk.IB		MN235	RAF	HH
Hawker	Tempest-II	·OQ-H·	HA457	BVS	HH
			·PR536·	·RAF·	
Hawker	Tempest TT.V		NV778	8386M RAF	MF
Hawker	Hunter (F.6) FR.10	·853·	XF426	RAF AQAAO	PL
Hawker	Hunter FGA9.		XG154 / 54	8863M RAF	RO
Hawker Siddeley Buccaneer S.2B		XW547 / R	9095M-9169M	RAF BH	
Heinkel	He-111H-23	NT+SL	701152	8471M KWL	BB
Heinkel	He-162A-2 Salamander		120227 / 2	8427M KWL,	BH
			VN679	RAF	
Junkers	Ju-87G-2 Stuka	RI+JK	494083	8474M KWL	BB
Junkers	Ju-88R-1	D5+EV	360043	8475M KWL	BB
			PJ876		
Lockheed ⁸⁾	L-1011 Tristar			BA	HH
Lockheed-Martin	F-35 Lightning-II [®])			'RAF'	MF
McD-Douglas	F-4M Phantom-II FGR.2		XV424 / I	9152M RAF	HH
Messerschmitt ⁷⁾	Bf.109E-3	12	4101	KLW	
			DG200	8477M RAF	





Fabrikant	Type	Registratie	Serial Werkno. Buro no.	RAF Maintenance no.; BAPC no.	Mus. Loc.	
Messerschmitt	Bf. 109G-2		10639 / 6	KLW	BH	
Messerschmitt	Bf.110G-4R-6	D5+RL	730301	8479M	KLW	BB
Messerschmitt	Me-262A-2a		112372 / 4 VK893	8482M	KLW, RAF	MF
North-American	AT-16ND Harvard Mk.IIB	(LN-BNM)	FE905		RAF	HH
North-American	P-51D Mustang	'VF-B'	'44-13317'	44-74409	USAAF	MF
North-American	TB-25N Mitchel	'34037' (N9115Z)	44-29366	8838M	USAAF	BH
Panavia	Tornado F.3	GF	ZE887		RAF	HH
Panavia	Tornado GR.1B	AJ-J	ZA457		RAF	BH
Percival	E2H Mew Gull	G-AEXF			MF	
Percival	P.40 Prentice T.Mk.I	(G-AOLK)	VS618		RAF	BH
Republic	P-47D Thunderbolt-II	·RS-L·	'KL216· 45-49295	9212M ex USAAF	'RAF' BVS	RO
Royal Aircr.Fact.	R.E.8	(ZK-TVC)	'A3930' / 'B'		'RFC'	GW
Royal Aircr.Fact	S.E.5A	(G-EBIC)	F.938		RFC	GW
Short	S.25 Sunderland	NS-Z	ML824		RAF	BB
Sikorsky	R-4B Hoverfly-I		KK995-E		RAF	MF
Slingsby	T.31B Cadet TX.Mk.3	BGA.3786	XA302		RAC	HH
Sopwith ®	Tabloid (zie bronverw. 1)	(G-BFDE)	168		'RFC'	GW
Sopwith	1½ Strutter	(G-BIDW)	A8226		RFC	GW
Sopwith	1F.1 Camel		F6314 / B	9206M	RAF	MF
Sopwith	7F.1 Sniper		·E6656 / B·		'RAF'	MF
Sopwith ®	Pup	(G-APUP)	N5182	9213M	RFC/RNAS	GW
Sopwith	Triplane		N5912	9395M	RFC/RNAS	GW
Supermarine 4)	Southampton-I		N9899		RAF	WW
Supermarine	Stranrear	QN-920 (CF-BYO) (VH-ALB)	cn209		RAF	WW
Supermarine	Seagull-V	(G-AIXA)	A2-4		RAF	BB
Taylorcraft	Auster Mk.I Plus D	(G-ATVP)	LB 264		RAF	HH
Vickers ®	FB.5 Gunbus	'F8614'	2345		RFC	GW
Vickers ®	FB.27A Vimy				'RAF'	GW
Vickers-Sup.	VS.300 Spitfire Mk.Ia	PR-F	X4590	8384M	RAF	BB
Vickers-Sup.	VS.349 Spitfire Mk.Vb	ZD-F	BL614	4354M	RAF	HH
Vickers-Sup.	VS.356 Spitfire F.Mk.24		PK724	7288M	RAF	HH
Vickers-Sup. ®	VS.361 Spitfire Lf.Mk.IX	'FT-E'	MH486 / 46	BAPC.206	'RAF'	PL
Westland	Wallace-II		K6035	2361M	RAF	HH
Westland	Lysander III	LX-L	R9125	8377M	RAF	BB
Westland	Wessex HCC.4		XV732		RAF	WR
WS-Aérospatiale Gazelle HCC.4		XW855		RAF	WR	
Niet geëxposeerd:						
Bristol 4,9)	164 Brigand TF.Mk.1		RH746		RAF	
Bristol 10)	171 Sycamore HR.14	(G-ALSP)	XL824	8021M	RAF	
Clarke	Glider				zwf/vltg	
De Havilland 11)	DH-60M Gipsy Moth (NC926M)	G-AAMX	cn 125			
De Havilland 10)	DH-89A Dominie	(G-AHED)	RL962		RAF	
De Havilland 9)	DH-115 Vampire T.Mk.11		XD515 'XM515'	7998M	RAF	
Douglas 12)	C-47A-1-DK Skytrain	(N9050T)	KG437		RAF, USAAF	
EoN 10)	'Dakota Mk.III' Eton TX.1		42-92648 WP270	8598M	RAF	zwf/vltg





Fabrikant	Type	Registratie	Serial Werkno. Buro no.	RAF Maintenance no.; BAPC no.	Mus. Loc.
Grob ⁶⁾	G.103 Viking T.1	BGA.3099	ZE686	RAC	zwwltg
Fairey ¹⁰⁾	Swordfish Mk.IV		HS503	BAPC.108	
Handley Page ⁹⁾	HP.52 Hampden	PL-K	P1344	9175M	
Hawker-Siddeley	Kestrel FGA.1 9)		XS695	RAF	
Morane ^{4,10)}	BB		A301	RFC	
McD-Douglas ^{6,9)}	F-4M FGR.2 Phantom-II		XT903	RAF	
Miles ¹⁰⁾	M.2H Hawk Major	(G-ADMW)	DG590	RAF	
Miles	M.12 Mohawk	(G-AEKW)	HM503	RAF	
Percival ¹⁰⁾	P.30 Proctor Mk.III	(G-AKZN)	Z7197	8380M	
Robinson	R.22		G-RAFM	heli	
Saunders-Roe ¹⁰⁾	Skeeter AOP.12		XM555	8027M	
Slingsby	T.21B Sedbergh TX.1	BGA.572	VX275	8884M	
Slingsby	T.21B Sedbergh TX.1	BGA.4077	XN185	8942M	
Slingsby	T.38 Grasshopper TX.1		WZ791	8944M	
Sopwith ¹³⁾	5F.1 Dolphin		C3988	RFC	
Vickers-Arms. ⁹⁾	V.619 Wellington T.Mk.10		MF628	9210M	
Vickers-Sup. ¹⁰⁾	VS.356 Spitfire F.Mk.21		LA198	7118M	
Vickers-Sup. ¹⁰⁾	VS.356 Spitfire F.Mk.22	V6-B	PK664	7759M	
Vickers-Sup. ¹⁰⁾	VS.361 Spitfire LF.Mk.IX	RAS-H	SL674	7759M	
Vickers-Sup. ¹⁰⁾	VS.361 Spitfire LF.Mk.XVII	4D-V	'TB675'	7293M	

Noten:

1. Bezocht: 4, 6 november 2013;
2. Laatste bekende civiele registratie
3. Frontsectie stuurhut.
4. Romp sectie
5. Geconverteerd naar PB-1W versie.
6. Neus sectie.
7. Wrak
8. Cockpit Simulator
9. In restauratie bij RAF Museum Restoration Centre, Cosford
10. In depot bij RAF Museum Reserve Collection, Stafford.
11. Amy Johnson's maakte met deze Gipsy Moth 'Jason' als eerste vrouw tussen 5 en 14 mei 1930 een solo vlucht vanuit Engeland naar Australië.
12. Cockpit sectie. Na USAAF en RAF gevlogen als G-AGYX bij BOAC en Skyways of London, als PH-MAG bij MLM, vervolgens bij Moorman Vliegtuigonderhoudsbedrijf op Schiphol-Oost. Daarna als 5N-ATA in Nigerië, als N9050T in Californië. In 1984 op Hal Safi, Malta, verder ontmanteling op Luqa vanaf 1987. (Zie bronverwijzing 2.)
13. Samengesteld met onderdelen van Sopwith Dolphin D5329.

Geraadpleegde bronnen:

- John W.R. Taylor, Michael J.H. Taylor, David Monday, Bart van der Klaauw, *Het Groot Guinness Luchtvaart Boek, records, feiten, cijfers*, p.72, Uitg. Luitingh, Laren, NH, 1981, ISBN 90-245-0677-8.
- Herman Dekker, *Nederlandse Luchtvaartuigregisters 1920-1996*, p.173, Uitg. Flash Aviation, Eindhoven, 1997, ISBN 90-71553-11-6; Andrew Simpson, *Individual History Douglas C-47A-1—DK/Dakota Mk.III KG437/G-AGYX/M9050T*, Museum Accession number X002-9932, RAF Museum 2011; Joseph F. Baugher, *USASC-USAAS-USAAC-USAAF-USAF Aircraft Serial Numbers*.

Museum locaties Hendon:

- BH Bomber Hall
- BB Battle of Britain Hall
- GW Grahame-White Factory
- HH Historic Hangars
- MF Milestones of Flight
- PL Parking lot
- RO RAF Overseas
- WR Whirling Rotors
- WW Wings over Water

Afkortingen:

- AMI Aeronautica Militare Italiana
- Arms. Armstrong
- AQAAO Al Quwwat Aljawiya Alsultanat Oman (Luchtmacht Sultanaat Oman)
- BA British Airways
- BAC British Aircraft Corporation
- BAe British Aerospace
- BAPC British Aviation Preservation Council
- BB Battle of Britain Hall
- BGA British Gliding & Soaring Association
- BVS Bharatiya Vayu Sena (Indiase luchtmacht)
- BOAC British Overseas Airways Corporation
- CASA Construcciones Aeronáuticas S.A.
- DH De Havilland
- EAE Ejército del Aire Español (Spaanse luchtmacht)
- EFA European Fighter Aircraft
- EHI European Helicopter Industries
- FIAT Fabbrica Italiana Automobili Torino
- KLW Kriegsluftwaffe
- LSK Luftstreitkräfte (Duitse luchtmacht WO-1)
- McD McDonnell
- MLM Martin's Luchtvervoer Maatschappij N.V.
- QRA Quick Reaction Alert
- RAAF Royal Auxiliary Air Force
- RAC RAF Air Cadets
- RAE Royal Aerospace Establishment
- RAF Royal Air Force
- RAFM RAF Museum
- RCAF Royal Canadian Air Force
- Sup. Supermarine
- USAAF United States Army Air Force
- USAF United States Air Force
- USN United States Navy
- WS Westland
- zwwltg zweefvliegtuig



De jonge jaren van de Luchtmacht



Dirk Starink, *De jonge jaren van de Luchtmacht. Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913 - 1939.* Uitgegeven, onder auspiciën van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, door Boom, Amsterdam. ISBN 978-90-8953-135-3. Softcover, 403 bladzijden, 30 foto's in zwart-wit en vele tabellen.

Het boek *De jonge jaren van de Luchtmacht*, is een academisch proefschrift ter verkrijging van de graad van doctor aan de Universiteit van Amsterdam. Met dit proefschrift promoveerde op 22 oktober 2013 luitenant-generaal b.d. Dirk Starink, voormalig Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten tot doctor.

De gedachte aan het onderzoek kwam bij Starink voort uit het feit dat zijn grootvader in 1916 zich meldde bij de Luchtvaartafdeling in Soesterberg en zijn nieuwsgierigheid naar onder welke omstandigheden diens diensttijd zich voltrok. Daarnaast was zijn constatering, dat de recente geschiedenis van het luchtwapen wel beschreven wordt, maar dat de 'jonge jaren' nauwelijks beschreven waren. De hoofdvraag die hij zich stelt is: welke rol kenden de Nederlandse beleidsmakers in het Interbellum bij neutraliteitshandhaving toe aan het luchtwapen van het Nederlandse leger en hoe is die rol bij de algemene mobilisatie van 1939 werkelijkheid geworden?

Dat het een academisch werkstuk is, blijkt dat diep in de materie wordt gedoken. Het gaat niet zozeer om de vliegtuigen waarin veel luchtvaartenthousiasten zijn geïnteresseerd, maar over de omstandigheden, politiek, maatschappelijk, organisatorisch en technisch waaronder de Luchtvaartafdeling werd opgericht en moest functioneren. Daarnaast moest de LA ook binnen het leger zijn plaats verdienen.

In de verschillende hoofdstukken komen in alle tijdvakken deze omstandigheden aan bod.



*Dr Dirk Starink heeft zojuist zijn bul ontvangen
foto Willem Helfferich*

Het boek vangt aan met de opkomst van het internationale luchtwapen tot 1940. Hierin komt de ontwikkeling van het vliegtuig aan bod, het denken over militair gebruik, de ervaringen in de eerste wereldoorlog en de theorieën over het luchtwapen voor een volgende oorlog.

Vervolgens wordt het luchtwapen in het Nederlandse defensiebestel tot 1940 besproken, van ballon tot vliegtuig, de Nederlandse neutraliteitspolitiek, het professionele denken en de politieke opvattingen over het luchtwapen tot 1935. Na 1935 krijgt het luchtwapen een hoofdrol bij de neutraliteitshand-



having en vindt er een omslag plaats naar versterking van de defensie, waarin vooral ook de vraag bommenwerpers of jachtvliegtuigen een rol speelt. In de opbouw van het Nederlandse luchtwapen tot 1919, komt eerst de voorgeschiedenis aan de orde en gaat het leger kennismaken met de luchtvaart. Na enige ervaringen met het luchtschip 'Duindigt', de oprichting van de Maatschappij voor luchtvaart en bij de legermanoeuvres van 1911, wordt in 1913 het luchtvaartterrein Soesterberg aangekocht en de Luchtvaartafdeling opgericht. De mobilisatie van 1914, de verwerving van vliegtuigen, de organisatie-structuur worden daarbij behandeld.

In de jaren van financiële krapte 1920-1935, komen onder andere de begrotingen aan de orde, de organisatorische ontwikkelingen, de verregaande bezuinigingen en de consequenties daarvan, de afsplitsing van het Luchtvaartbedrijf en de relatie tussen het luchtwapen en de vliegtuigindustrie.

De moeizame modernisering en uitbreiding van het luchtwapen na 1935 geeft onder meer aan dat er politieke en financiële ruimte voor het luchtwapen komt. De verschillende plannen worden besproken, de ontwikkeling en aanschaf van vliegtuigen, reorganisaties en de vorming van het Commando Luchtverdediging, het selecteren en aanleggen van vliegvelden en een aantal relevante personen. In de slotbeschouwing wordt geconcludeerd, dat ondanks de uitbreiding en het harde werken in de vier jaren voorafgaand aan 1940, de plannen nog maar voor de helft waren gerealiseerd. Een moderne luchtverdediging bestond nog niet. De vraag blijft of indien alle uitbreiding zouden zijn gerealiseerd, er voldoende gekwalificeerd personeel zou zijn geweest, omdat men afhankelijk was van nauwelijks getrainde reservisten en dienstplichtigen.

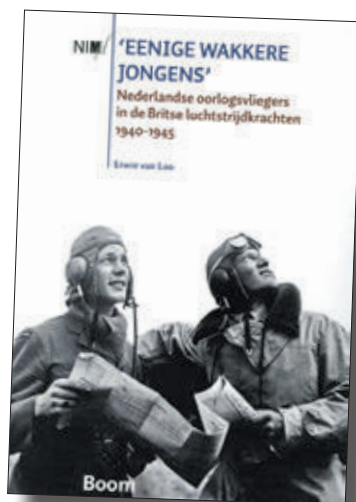
Het boek is verder voorzien van noten, bijlagen, bronnen en register.

Dit is een stuk geschiedschrijving in de ware zin des woords. Indien u geïnteresseerd bent in de historie van de Nederlandse militaire luchtvaart, met name voor de tweede wereldoorlog, dan kan ik dit boek van harte aanbevelen!

De jonge jaren van de Luchtmacht. Het luchtwapen in het Nederlandse leger 1913 - 1939 kost Eur 34,90 en is in de boekhandel verkrijgbaar. Het boek kan ook besteld worden via www.uitgeverij-boom.nl.

Hans Berfelo

'Eenige Wakkere Jongens'



Erwin van Loo, *'Eenige Wakkere Jongens'*. Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht 1940 - 1945. Uitgegeven onder auspiciën van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, door Boom, Amsterdam. ISBN 978-94-6105-926-0. Softcover, 515 bladzijden, 163 foto's waarvan een aantal in kleur en verschillende tabellen en kaarten.

Ook dit boekwerk, *'Eenige Wakkere Jongens'*, is een academisch proefschrift ter verkrijging van de graad van doctor aan de Universiteit van Amsterdam. Met dit proefschrift promoveerde op 15 november 2013 Erwin van Loo, wetenschappelijk medewerker NIMH, tot doctor.

Ruim 650 Nederlandse gevechtsvliegers - onder wie gerenommeerde namen als Soldaat van Oranje Erik Hazelhoff Roelfzema en deelnemer aan The Great Escape Bob van der Stok - streden tijdens de oorlogsjaren zij aan zij met Britse, Canadese en Australische collega's in de Britse Royal Air Force (RAF) en Marine-luchtvaartdienst. Zij dienden bijna allemaal vrijwillig en vielen op door hun hoge moreel en vastberadenheid een actieve bijdrage te leveren aan de bevrijding van West-Europa. Aan vrijwel alle denkbare gevechtsoperaties namen zij deel, met alle risico's van dien. Uiteindelijk sneuvelden of verongelukten niet minder dan 235 Nederlandse oorlogsvliegers bij de uitvoering van hun taak.

De hoofdvraag die Van Loo stelt, is de volgende: wat was de achtergrond van de Nederlandse oorlogsvlie-

gers en welke ervaringen deden zij op in de luchtstrijd boven West-Europa?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, wordt aan de hand van talloze interviews en veelal nieuw bronnenmateriaal, waarbij rijkelijk is geput uit Nederlandse én Britse archieven, naast een compleet beeld van de organisatie en inzet van de Nederlandse luchtmacht onder Britse vlag, vooral een beeld van het dagelijkse leven van de Nederlandse oorlogsvliegers in Groot-Brittannië en hun ervaringen in geallieerde dienst geschetst.

In het eerste hoofdstuk wordt de ontwikkeling van de Royal Air Force (RAF) beschreven na het einde van de eerste wereldoorlog. Pas zelfstandig geworden, moest deze junior service, na drastische inkrimping na de oorlog, zich bewijzen om zelfstandig te kunnen blijven. Behandelt wordt onder meer de selectie van personeel, de snelle uitbouw op het eind van de jaren dertig, de verzelfstandiging van de Fleet Air Arm (FAA), de instroom van vele buitenlanders, de Battle of Britain en de activiteiten van de RAF tijdens de oorlog tot 1945.

Het tweede hoofdstuk verhaalt over de verschillende Europese bondgenoten, die hun land ontvlucht waren en in de RAF integreerden. Hun activiteiten in de RAF worden per groep besproken evenals hun lotgevallen na de oorlog.

In 'Strijdend onder Britse vlag' wordt de integratie en activiteiten van de Nederlanders beschreven. De evacuatie van ML en MLD vliegers, de oprichting en activiteiten van 320 en 321 Squadron, de aanschaf van vliegtuigen, de opleidingen en gevechtstraining, de individuele opnames in Britse squadrons, de oprichting en activiteiten van 322 en 860 Squadron en de betrokkenheid van de luchtvaarders direct na de oorlog bij de opbouw van de Luchtmacht (LSK) in Nederland.

In het hoofdstuk 'De oorlogsvlieger doorgelicht', wordt getracht een profielschets te geven van de Nederlandse oorlogsvlieger. Er wordt onder meer gekeken naar de maatschappelijke en geografische achtergronden, het opleidingsniveau en ook naar de wijze waarop ze Engeland waren binnengekomen. De beschrijving van de ervaringen en gevoelens van de luchtvaarders tijdens hun missies boven vijandelijk gebied, wordt beschreven in 'In de lucht'. Het werken onder hoogspanning, de angst, krijgsgevangenschap en ontsnaptingen komen verder in dit hoofdstuk aan de orde.

In 'Het leven op de grond', wordt ingegaan op de ongelijkheden die er waren tussen vliegende beman-

ningen, officieren, onderofficieren en minderen, verder komen onder meer de recreatiemogelijkheden, de verveling, sex, bigamie en relaties aan de orde. Nadat de oorlog voorbij was vond de terugkeer naar Nederland plaats. Wat sommige luchtvaarders bij hun terugkeer aantreffen en meemaakten, wordt hier verteld, evenals ervaringen in de naoorlogse LSK. Van een aantal wordt hun naoorlogse leven en carrière beschreven.

Na Conclusie en Nawoord geeft het boek enkele bijlagen, een groot aantal noten, een Nederlandse en Engelse samenvatting en registers.

De inzet van de Nederlandse oorlogsvliegers vanaf Brits grondgebied was tot op heden een grotendeels onderbelicht thema. 'Eenige Wakkere Jongens' maakt hieraan voorgoed een einde en ontrukkt de 650 jonge Nederlanders, die hun leven op het spel zetten voor vrede en vrijheid, definitief aan de vergetelheid. Een belangrijk boek voor de Nederlandse luchtvaartshistorie en van harte aanbevolen!

'Eenige Wakkere Jongens'. Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht 1940 - 1945 kost Eur 29,90 en is in de boekhandel verkrijgbaar. Het boek kan ook besteld worden via www.uitgeverij-boom.nl.

Hans Berfelo

Take-Off



Quirijn van der Vegt, *Take-Off. De opbouw van de Nederlandse luchtmacht 1945-1973*. Uitgegeven onder auspiciën van het Nederlands Instituut voor

Militaire Historie, door Boom, Amsterdam. ISBN 978-94-6105-5705. Softcover, 520 bladzijden, 48 foto's waarvan 14 in kleur en verschillende tabellen en schema's.

Evenals de vorige twee boeken is *Take-Off* een academisch proefschrift ter verkrijging van de graad van doctor aan de Universiteit van Utrecht. Met dit proefschrift promoveerde op 25 september 2013 Quirijn van der Vegt, wetenschappelijk medewerker NIMH, tot doctor.

Aan de hand van veelal nieuw bronnenmateriaal, waarbij rijkelijk is geput uit de omvangrijke archieven van de NAVO, schetst *Take-off* een compleet beeld van de (weder)opbouw en instandhouding van de Nederlandse luchtmacht in de hoogtijdagen van de Koude Oorlog. De materiële, organisatorische, personele en infrastructurele aspecten verbonden aan de opbouw van dit technologisch hoogwaardige krijgsmachtdeel komen uitgebreid aan bod, evenals de uitdagingen die de bondgenootschappelijke inbedding en de dikwijls knellende NAVO-‘verplichtingen’ met zich meebrachten. Ook staat deze studie uitvoerig stil bij de voorbereiding op de oorlogstaken. Het boek schenkt hoofdzakelijk aandacht aan de operationele aspecten van het luchtmachtbedrijf.

Het boek begint met de ‘Wederopbouw in bondgenootschappelijk kader’. Beschreven worden de jaren 1945-1949 waarin de Luchtmacht (LSK) van de grond af moesten worden opgebouwd, waarbij de dekolonisatiestrijd in Indonesië de wederopbouw bemoeilijkte. Door de groter wordende dreiging uit het oosten werd in 1948 de West-Europese Unie en in 1949 de NAVO opgericht, waarmee Nederland definitief haar neutraliteitspolitiek vaarwel zegde. De luchtmacht plannen uit die periode, de eerste schreden op weg naar een zelfstandige luchtmacht en de aanschaf van Britse straalvliegtuigen komen onder meer aan de orde. Verder de aanschaf van Amerikaanse jachtbommenwerpers, de keuze en ingebruikneming van vliegvelden en de luchtmachtopleidingen.

Tussen 1950 en 1956 vindt ‘De voltooiing van de wederopbouw van de Nederlandse luchtmacht’ plaats. In deze periode drukken kernwapens en de ervaringen in Korea een belangrijke stempel op het denken over het luchtmacht. Ook wordt in die periode de luchtmacht Koninklijk en hiermee zelfstandig en vindt de toetreding van West-Duitsland tot de NAVO plaats. Verder worden onder meer Lucht-

macht- en NAVO-structuren besproken, vliegtuigbouw bij Fokker en de aanschaf van nachtjagers. Volgens het hoofdstuk ‘De nuclearisering en modernisering van de Koninklijke Luchtmacht’, bereikte de luchtmacht in 1957 een absoluut hoogtepunt door 910 vliegtuigen in de inventaris te hebben. Het neerslaan van de Hongaarse opstand had impact op het denken. Het bezit van intercontinentale ballistische raketten door de Sovjet Unie en de indruk die de Spoenik maakte, voedde de angst dat de Sovjets de Amerikanen technologisch waren voorbijgestreefd. De Berlijn- en de Cuba-crisis brachten de beide militaire blokken recht tegenover elkaar: de Thunderstreaks van 311 en 312 stonden in oktober 1962 bewapend met *live* kernwapens gereed. De aanpassingen van de KLU aan de jaren zestig komt aan bod, nadat de Amerikanen de meeste vliegtuigen in de vijftiger jaren hadden betaald, moet de nieuwe F-104G Starfighter voor het grootste deel zelf betaald worden. Dit resulteerde in aanmerkelijk minder vliegtuigen, daarnaast speelde de kwestie Nieuw Guinea een belangrijke rol. Ook nieuwe organisatiestructuren binnen de KLU worden behandeld, evenals de invoering van de Geleide Wapens en de aanschaf van de Fokker F-27.

‘Progressie en regressie: op weg naar een flexibele Koninklijke Luchtmacht, 1967-1973’. In de tweede helft van de jaren zestig troffen diverse NAVO-landen voorbereidingen om hun troepen- en vliegtuigsterkte te verminderen. De plotselinge en zeer snelle bezetting van de Sovjet Unie en haar bondgenoten van Tsjechoslowakije bleek een eye-opener voor de NAVO en door diverse bezuinigingsplannen werd een streep gehaald. Ook lessen werden geleerd in het Midden-Oosten, waar in 1967 Israël in een zesdaagse oorlog verzeild raakte. Beide partijen werden door de grootmachten volop van materieel voorzien, maar een rechtstreekse confrontatie tussen oost en west bleef uit. Diverse plannen voor de toekomst worden besproken, zowel vanuit een politiek- als vanuit een militair standpunt, evenals de nieuwe organisatiestructuren en de aanschaf van de Northrop NF-5.

De vervanging van de Starfighter wordt opgestart in de vorm van het Multi-Role Combat Aircraft (MRCA 75), vliegbasis verdediging en de bouw van shelters op de vliegbasis komen aan de orde.

Het boek besluit met de Conclusie en het Nawoord, Noten en een Engelse summary, waarna een overzicht van de geraadpleegde literatuur, afkortingenlijst en register wordt gegeven.

Zich beroepend op de sleutelrol die het bondgenootschap in haar operatie-plannen aan het luchtwapen had toebedeeld en handig inspelend op de regeringswens de nationale (vliegtuig)industrie bij de herbe wapening in te schakelen, wist de luchtmachtleiding haar plannen te realiseren. Sociaal-economische en financiële argumenten bepaalden tegelijkertijd tevens de grenzen van het beleid. Zij gaven niet zelden de doorslag bij de aanschaf van nieuwe vliegtuigtypen, ongeacht de wensen van de Luchtmachtstaf of de NAVO. Deze studie laat bovendien zien dat de Koninklijke Luchtmacht volledig in het teken stond van het vliegende deel van het bedrijf.

Indien u bent geïnteresseerd in de achtergronden van de Koninklijke Luchtmacht en de redenen waarom bepaalde beslissingen zijn genomen, dan is dit boek zeker aan te bevelen. Het geeft een heldere kijk op wat er buiten ons gemiddelde blikveld speelde.

Take-Off. De opbouw van de Nederlandse luchtmacht 1945-1973 kost Eur 34,90 en is in de boekhandel verkrijgbaar. Het boek kan ook besteld worden via www.uitgeverij-boom.nl.

Hans Berfelo

Verhalen van een dolende wolkenridder



Aart van Wijk, *Verhalen van een dolende wolkenridder*. Uitgegeven door Elikser, Leeuwarden. ISBN 978-90-8954-579-4. Softcover, 29,8 x 20,8 cm, 388 bladzijden, rijkelijk geïllustreerd met foto's en tekeningen in zwart-wit en kleur.

Naast de vele reeds gepubliceerde verhalen, is Aart van Wijk nog niet uitverteld. Wederom verscheen er een lijvig boekwerk van zijn hand, dit maal vertelt hij zijn eigen verhaal, binnen en buiten de luchtvaart. Hij is de enige KLM-vlieger die op de Gloster Meteor heeft gevlogen en die vervolgens enkele decennia later zijn KLM-carrière beëindigde als gezagvoerder op de Boeing 747-400. Gedurende zijn beginjaren is hij viermaal door eigen toedoen door het oog van een naald gekropen, tweemaal op de RLS en tweemaal bij de Luchtmacht.

Als een rode draad loopt verweven met de vliegerij zijn liefde naar academische studies. Hij studeerde rechten en behaalde in 2007 het doctoraal examen Griekse en Latijnse Taal en Cultuur (GLTC). Onder het pseudoniem *Equus Nubium* (Ridder van de Wolken) publiceerde hij enkele mijmerende beschouwingen in *Op de Bok*, het tijdschrift van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers.

Na zijn eindexamen HBS in Gorinchem in 1951 werd Aart van Wijk leerling-vlieger op de Rijksluchtvaart-school. Na zijn dienstplicht trad hij in 1956 als verkeersvlieger in dienst van de KLM. In 1962 werd hij lid van de Ledenraad van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers. Van 1963-1968 studeerde hij rechten aan de Universiteit van Amsterdam waar hij in 1974 promoveerde. Van 1971-1991 was hij voorzitter van de Legal Study Group van de International Federation of Air Line Pilots Associations. In 1989 werd hij vlieger op de DC-3 van de Dutch Dakota Association. Na zijn KLM pensionering stelde Aart van Wijk boeken samen met verhalen over de Gloster Meteor. Tijdens de presentatie van het tweede boek in 2007 werd hij benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. In 2011 stelde hij een boek samen met verhalen uit de burgerluchtvaart.

Nu zijn al zijn eigen verhalen in een boek verwerkt: *Verhalen van een dolende wolkenridder*. Een volgend boek met verhalen uit de burgerluchtvaart (*Luchtvaartverhalen-2*) zal, naar verwacht, in 2014 verschijnen.

Het boek leest gemakkelijk weg en geeft een aardig inzicht in het leven van Aart van Wijk, hoe het er bij de KLu in de jaren vijftig aan toe ging en wat er allemaal bij een maatschappij als de KLM speelt.

Verhalen van een dolende wolkenridder kost Eur 45,00 en is in de boekhandel verkrijgbaar. Het boek kan ook besteld worden bij Uitgeverij Elikser via www.elikser.nl.

Hans Berfelo



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



