



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van de Militaire
Luchtvaart Collectie

Nr. 54 - oktober 2014



De laatste Indische jachtvliegtuigen

Svedino Flygmuseum



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van de
Militaire Luchtvaart Collectie

Nr 54 - oktober 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. Tenekes

Ere voorzitter:

F.P. Schulte

Erelid:

H. Dieters †

Bestuur:

Voorzitter:

F. Groen

Vice-voorzitter:

W.F. Visée

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: de Fokker C.X
gereed voor het vliegfeest
in Hoogeveen.

Inzet: De North American
P-51D/K Mustang, ons laatste
jachtvliegtuig in Indië.

Stichting Vrienden van de Militaire Luchtvaart Collectie

De Stichting Vrienden van de Militaire Luchtvaart Collectie heeft ten doel: Het geven van steun aan het Nationaal Militair Museum te Soesterberg, met betrekking tot het streven naar de instandhouding van een collectie, betreffende de geschiedenis van het luchtwapen.
Het beheer van eigendommen daarmee verband houdende.

Het Nationaal Militair Museum zal op 11 december 2014 worden geopend.

I N H O U D

Het project replica Fokker C.X	1
Opmerkingen en aanvullingen	4
De laatste Indische jachtvliegers	5
Svedino Flygmuseum	22
Recent verschenen	28





Het project replica Fokker C.X ad interim - vervolg 1

De C.X wordt bekeken van alle kanten

Deze keer een terugblik op het derde kwartaal 2014 en wat turen in de nevelige nabije toekomst.

Expositie bij ATN tijdens "50 jaar Vliegveld Hoogeveen" op 31 augustus 2014

Het vorige artikel over het project besloot ik met de vermelding van een persbericht over de uitgestelde expositie op 31 augustus. Dat is op 12 augustus op de website van het NMM geplaatst. Ook Facebook, de Soester Courant, het Dagblad van het Noorden en www.pilootenvliegtuig.nl kondigden het evenement (op-nieuw) aan en uiteraard ook de organisatoren van "50 jaar Vliegveld Hoogeveen". Helaas bevat het genoemde persbericht het achterhaalde gegeven van medio 2013 dat de C.X (in aanbouw) bij de opening van het NMM in de wisseltentoonstelling zou staan. Dat zal echter zeker niet vóór medio 2015 het geval zijn.

De Dutch Classic Aviators hebben de vleugels op 30 augustus weer gemonteerd en het vliegtuig klaar-gezet voor de expositie. Bij het verplaatsen van het vliegtuig viel de onderste buis van de staartwielstijl met vork en wiel uit de lagering. Na onderzoek

werd besloten voorlopig een "hondje" te gebruiken en het geheel met spanbanden te versterken om verdere schade te voorkomen. Hierdoor kwamen de eerder uitgestelde acties t.a.v. de replica, waaronder enkele correcties, niet meer aan de beurt. Nader onderzoek en reparatie/modificatie van de staartwielstijl volgen zo spoedig mogelijk.

Als onderdeel van de expositie is bij het vliegtuig een film/diapresentatie over het project vertoond, enkele keren afgewisseld met een serie interieur-foto's en een diareeks over de bijgedragen in natura van (naast het vrijwilligersteam Aalsmeer) meer dan 50 bedrijven, instanties en personen. Enkele leden van het vrijwilligersteam hebben ondergetekende en Hans Berfelo geholpen met en in de C.X-stand (bewaken vliegtuig, gesprekken met belangstellenden, interviews, uitdelen folders "Word vriend...", etc).

Hoewel door de buigigheid het vliegtuig maar ca. twee uur vóór de hangar heeft kunnen staan en overigens (weer) binnen, mag de expositie een succes worden genoemd. In de verslagen van radio, TV, krant en websites kwam/komt de C.X behoorlijk uit de verf. Een Nieuwsbericht voor de site van het NMM is op 4 september ingediend. Door de toen in gang zijnde





verhuizing van betrokkenen van Huis ter Heide naar het museumkwartier is/wordt het niet (meer) geplaatst.

Na afloop van het evenement 50 jaar Vliegveld Hoogeveen hebben enkele Dutch Classic Aviators de vleugels gedemonteerd in de hangar van ATN en de hangar weer ingeruimd, waarbij de C.X een keer mét en een keer zónder vleugels weer even naar buiten moest.

Intussen waren de buien weggetrokken.

De opstelling van vliegtuig en vleugels in de hangar zal waarschijnlijk nog enige tijd zo blijven. Het meeste werk aan de replica zelf dat is voorzien voor 2014 kan in die opstelling worden gedaan; voor het werk aan staartwielstijl is opboksen van de staart gewenst.

Werk voor en aan de replica zelf

De resultaten van het werk tussen 29 en 31 augustus, 10:00 uur zijn te zien op de foto's van de waarnemersruimte en van de C.X "Bekeken van alle kanten, 31 augustus 2014", te weten: antenne-installatie, panelen waarnemer, condensorleidingen.

De op 30 augustus uitgestelde acties kunnen waarschijnlijk nog in 2014 worden uitgevoerd. Dit betreft het verbeteren van de bevestiging van de zuurstofregelaar bij de waarnemer, de correctie en

afwerking van de sleepantenne-installatie, een controle en/of correctie van de horizontale verstelling van bestuurdersstoel, het voltooiën en inbouwen van de bevestiging/bediening van de brandblussers en het voorlopig monteren van de klep van de verbandkast. Voor het herstellen van de staartwielstijl geldt mogelijk een wat langere termijn.

Het planningsoverleg dat was voorzien voor begin mei is uitgesteld i.v.m. de expositie op Hoogeveen. Door de situatie bij het MLM was het bovendien niet duidelijk wanneer en hoe de geplande assistentie bij het bekleden van de bovenvleugel bij ATN zou kunnen worden geleverd. Wellicht kan hierover op korte termijn iets worden gezegd.

Het museum Crash '40-'45 (Aalsmeerderbrug) heeft bij de ontruiming van de loods in Aalsmeer gereedschappen en materialen van de SVMLM overgenomen. Bij gebrek aan geld hebben zij toegezegd er iets anders tegenover te willen stellen. Medio juli zijn de mogelijkheden besproken en is overeengekomen dat zij de nog ontbrekende klembeugels voor het bevestigen van de beplating maken van materiaal dat de SVMLC aanlevert. Het materiaal is medio augustus geleverd en het werk is inmiddels gaande: ruim 30 van de 142 beugels voor 5 verschil-

Na de show, de vleugels eraf en weer opgeborgen





Een kijkje in de waarnemers-ruimte

lende diameters buis waren eind september gereed. Het gaat hier om de vereenvoudigde versie zonder laswerk die begin 2013 is bedacht (Spinner 48, april 2013) en sindsdien op enkele plaatsen toegepast.

Werk voor het project

Achter de coulissen wordt geregeld gewerkt aan het beheer van het C.X materieel. Een overzicht van de locaties van materieel van de SVMLC bij ATN en elders wordt bijgehouden.

Ook het beheer van de C.X documentatie vergt het nodige. De desbetreffende inhoud van het TMS (systeem MLM) is gekopieerd in een aantal Word-bestanden. Het is de bedoeling deze bestanden te controleren m.b.v. het Wordbestand van PL en het te corrigeren en aan te vullen zodat de juiste gegevens t.z.t. volledig in het AdLib (systeem NMM) kunnen worden opgenomen.

Voor het Engelse maandblad *Aeroplane Monthly Magazine* is op verzoek (via NMM en MLM) informatie voor een artikel over ons C.X project aan de auteur verstrekt. Zijn bedoeling is het artikel te plaatsen in de November 2014 issue, die begin oktober online verschijnt.

Hopelijk werkt de publiciteit rond het project gunstig voor het verwerven van fondsen waaraan het bestuur van de SVMLC de nodige aandacht zal schenken. ✈

Panelen in de waarnemers-ruimte





Enkele opmerkingen en aanvullingen op Spinner 53

1 De coverfoto

"Leuk", dacht ik toen ik de cover zag, een foto van mij op de omslag! De details, die ik miste in het blokje 'Foto omslag' op pagina 2, en wat verdere achtergronden zijn de volgende

- bronvermelding foto: Coert Munk (opm. red.: sorry Coert, de foto zat anoniem in mijn archief)
- de foto is door mij gemaakt op 29-05-1994 toen de B-25 van Rotterdam naar Eindhoven terugvlog na op de zaterdag daarvoor te hebben meegedaan aan de ISACAR Rallye
- ik viel in voor de geplande fotograaf, die voor een ander klusje nog in de lucht hing
- het vliegtuig was met registratie N320SQ eigendom van DBAF / Duke of Brabant Air Force, KLuHV kwam pas tien jaren later in beeld...
- de tekst op de neus "Invasion in FASHion" verwijst naar Fokker Aircraft Service in Woendrecht
- de invasiestrepen waren een paar dagen eerder aangebracht, het liep immers naar 50jr Overlord en D-Day en er waren geen foto's van de kist met die strepen.

2 'Uitgevlogen'

De Dakota-neus van de PH-MAG

Da's een machine met een nog leuker geschiedenis dan LB al aangaf:

- na de Moormanair periode werd het vliegtuig, nog steeds als PH-MAG, in 1973 verkocht aan Scorpio Films om de basis te vormen in de Nederlandse speelfilm 'Dakota' met Kees Brusse in de hoofdrol, naast Monique van de Ven en Willeke van Ammel-

rooy. Dat werd een wat in ruzie ondergaand project.

- de opmerking van LB over mogelijk in Libië vliegen lijkt me juist. Veel van de Malta aandoende Daks werden door diverse maatschappijen gebruikt voor het vervoer van mensen en goederen naar olievelden, oa in Libië. De latere DDA PH-DDZ (in MAC kleuren) vloog daar toen ook van dat werk.
- de kist is in 1983 niet meer naar de States (California) geweest, stond alleen ingeschreven op naam van het bedrijf ATC Inc in Santa Rosa CA.
- een aantal DDA technici heeft de voormalige landgenoot op Malta nog bezocht, de Dak stond met een aantal soortgenoten te verpieteren en werd kalmaan gekanibaliseerd. Een stuurkje van die Dak siert nog een wand van een woning in het westen van ons land...!

Goed dat de kist in een nieuwe rol de geschiedenis in ere houdt!

Coert Munk



"DE LAATSTE INDISCHE JACHTVLIEGERS"

120 & 122 SQUADRON IN 1950

Max Schep

Op 27 december 1949 was de Soevereiniteits-overdracht een feit en stopte formeel het Nederlandse gezag over Indonesië. Een proces werd ingezet om vliegbases en andere militaire objecten aan de Republiek over te dragen. Veel militairen en hun gezinnen stonden op het punt van vertrekken of waren actief met de voorbereidingen bezig voor het vertrek uit Indonesië. Dit gold echter niet voor iedereen. De jachtvliegerij in 1950 is in de geschiedenis van de ML tot op heden onderbelicht gebleven. In deze Spinner gaan we vijftien jaar terug in de tijd om deze lacune in de geschiedenis nader in te vullen.

Vervanging uit Nederland

Op 28 oktober 1949 meerde het ms *Volendam* af in Tandjong Priok met aan boord grond- en vliegend personeel voor 322 Squadron van de LSK¹. Deze eenheid was op 9 september 1947 vanuit Nederland vertrokken en gestationeerd op het vliegveld 6VB Kalibentang bij Semarang. Wat men niet wist was dat het 322 Squadron per 1 september 1949 gedeactiveerd was. De Spitfires waren naar 2VB Andir bij

Bandoeng overgebracht om daar in kratten verpakt te worden voor de terugreis naar Nederland. Het op Java aanwezige personeel werd in afwachting van haar repatriëring ingezet voor diverse andere taken. De nieuw aangekomen jachtvliegers van de LSK konden onverrichter zake naar Nederland terugkeren ware het niet dat het Hoofdkwartier Militaire Luchtvaart in overleg met de commandant van het 322 Squadron had besloten om de vliegers bij de Militaire Luchtvaart van het KNIL in te zetten. Begin november werden de vijf vliegers naar de Centrale Vliegschool, kortweg CVS op 16VB Kalidjati gestuurd om daar gedurende een aantal weken met de Piper L-4 "Cub" te wennen aan het vliegen in de tropen. Daar werd, zoals gewoon in Kalidjati in de vrije tijd, succesvol op wilde varkens gejaagd. Een van de belangrijkste lessen die de uit Nederland komende vliegers daar in hun oren knoopte, was dat men niet enkel en alleen op de instrumenten moest vliegen. Een steil oprijzende bergwand in het geaccidenteerde terrein kon anders wel eens voor een onaangename verrassing zorgen. Na de korte training op Kalidjati kregen de vijf in de loop van november 1949 te horen dat

Het laatste statieportret van 120 Squadron op 2VB Andir voorjaar 1950





De laatste groepsfoto van 122 Squadron op Medan

ze overgeplaatst zouden worden naar de Gespecialiseerde Opleidingsschool, kortweg GOS, van het 120 Squadron op het vliegveld 2VB Andir bij Bandoeng. Deze overplaatsing werd echter voor twee van hen nog voor hun vertrek gewijzigd in het 122 Squadron op 11 VB Medan. Zij moesten daar de tweede luitenanten A.(Theo) B.A.M. Brokx en T.(Theo) F.F. Scherf gaan vervangen die op 10 oktober 1949 tijdens een vlucht boven Sumatra waren verdwenen. De intensieve speurtochten leverde geen succes op. In december 1950 werden de wrakken in het oerwoud bij Pakan Baroe bij toeval ontdekt.

Drie vliegers vertrokken van Kalidjati naar Andir. De tweede luitenanten P.(Peter) Carp, G.(Gerard) H. Determeijer en W.(Wicky) A.M. van der Meulen meldden zich daar, op 23 november, bij eerste luitenant (Loekie) Hansen, commandant van het 120 Squadron, .

De eerste luitenant vlieger (Karel Herman) Bakker en de tweede luitenant vlieger H.(Humphrey) A.V. van der Roer bleven uiteindelijk tot eind december op Kalidjati. Zij kregen die periode de mogelijkheid om ook op de Commonwealth CA-16 "Wackett" te vliegen. Op 31 december 1949 vertrokken zij van het burger-vliegveld Kemajoran bij Djakarta naar Medan met de door eerste luitenant van der Heijden gevlogen C-47, T-462 van het 20 Squadron. Daar meldden zij zich bij de commandant van het 122 Squadron, kapitein vlieger waarnemer P.(Piet) A.C. Benjamins.

Aanvulling geleverd door de Centrale Vliegschool op 16VB Kalidjati

Op 23 december 1949, vier dagen voor de Soevereiniteitsoverdracht, kregen twaalf leerlingen van klas CVS III van de Centrale Vliegschool op Kalidjati vervroegd het Groot Militair Brevet, kortweg GMB, uitgereikt. Tot deze groep behoorden onder meer de tweede luitenanten W.(Wim) P. Vogelaar en A.(Ad) G. Vermeulen evenals de sergeanten G.(Gerard) M. Sijbers en W.(Walter) J.M. Oostwegel. De eerste drie vliegers werden per boot naar Medan gezonden om zich daar bij het op het vliegveld 11VB Medan gelegerde 122 squadron verder te bekwamen in de jachtvliegerij. Laatstgenoemde vlieger werd, samen met een tot op heden onbekende gebleven mede gebrevetteerde, naar 2VB Andir gezonden om bij het GOS van het 120 Squadron een gelijksoortige training te gaan volgen.

Gespecialiseerde Opleidingsschool GOS 120 Squadron te 2VB Andir

In december 1949 stonden zes leerlingen van CVS II van de GOS op Andir op het punt om de in juli van dat jaar gestarte opleiding voor jachtvliegers af te ronden. Dit waren: De eerste luitenant F.(Frans) van der Vijgh, de tweede luitenant H.(Hank) Vrijenhoek en de sergeants E.(Edu) H. Vijsma, F.(Frans) H.G. van Nieuwpoort, J.(Jan) H.J. Pothoff en H.(Hermanus) B. Thomassen. Bij de GOS hadden de vliegers naast trai-



Sijbers en Oostwegel tijdens de opleiding bij de Centrale Vliegschool, CVS op 16VB Kalidjati. (Foto Sijbers)

ning op de Curtiss P-40N Kittyhawk ook hun conversie op de North American P-51D/K Mustang achter de rug. Op 15 december 1949 kregen zij de aantekening voor het mogen vliegen van de vliegtuigtypen P-40 en P-51 in hun brevet.



De instructeur jachtvliegen sergeant majoor Gottschalk op de band van de P-40, J-322 van de 120 Squadron GOS op Andir (Foto van Rijswijk)

De drie LSK'ers bij 120 Squadron GOS

De LSK-vliegers, die op 23 november vanuit Kalidjati op Andir waren gearriveerd, werden eerst toevertrouwd aan de goede zorgen van het hoofd van de Gespecialiseerde Opleidingschool van het 120 Squadron eerste luitenant W. (Bob) Bartelings en instructeur sergeant-majoor Th. (Dick) Gottschalk. De vliegers werden ondergebracht in het YMCA Tjumbuluit, een door het leger in gebruik genomen vakantiepark. De leerling jachtvliegers van de GOS van juli 1949 beëindigden omstreeks 15 december hun opleiding waarna enkel de drie LSK'ers overbleven. Dankzij twee aanwezige Harvards en de op het punt van uitfasering staande, oude Kittyhawks maakte men kennis met de jachtvliegerij in de tropen.

Op 1 december, de vierentwintigste verjaardag van tweede luitenant Van der Meulen, maakte deze zijn eerste vlucht met sergeant-majoor Gottschalk in de Harvard B-418. Ook de tweede luitenant Determeijer en Carp maakten die dag hun eerste vlucht. Om te wennen aan de neus van een jachtvliegtuig, moesten de vliegers vanuit de achterste zitplaats, een landing uitvoeren. Bij goed resultaat werden ze daarna losgelaten op de Kittyhawk. Dit moment kwam op 5 december. Zo vloog tweede luitenant Carp die dag de J-355 en zijn collega's de tweede luitenant Determeijer en van der Meulen respectievelijk de J-316 en J-349. De eerste twee weken werden er vooral locale vluchten gemaakt waarna men overging op X-country en formatievluchten. Op 8 december 1949 werd door een tot nog toe onbekende vlieger een van de Kittyhawks aan de linkervleugel beschadigd als gevolg van een taxi ongeval.



De P-40 in vol ornaat (Foto van Rijswijk)

Tijdens een trainingsvlucht op 13 december volgde tweede luitenant Determeijer in Kittyhawk J-349 de voor hem vliegende sergeant. H.(Hermanus) B. Thomassen in de Mustang H-333 tijdens het zogenaamde "follow the leader" vliegen op lage hoogte. Sergeant Thomassen kwam echter op zeer lage hoogte in



botsing met een een sawa dijkje waar de Mustang zich in boorde. Sgt. Thomassen kwam daarbij om het leven. Het ongeluk vond plaats op circa 25 km zuid oost van Bandoeng en 500 m van de hoofdweg naar Madjalala - Paseh. Nadat de onfortuinlijke vlieger geborgen was, werd hij op 16 december met militaire eer begraven op het ereveld Pandoe in Bandoeng. Drie Kittyhawks, gevlogen door onder meer de tweede luitenants Carp en Van der Meulen in de J-365 respectievelijk de J-322, brachten een laatste groet. Na 22 december werd er door de drie LSK vliegers gedurende een week niet gevlogen in verband met de kerstdagen en de voorbereiding van de komende Soevereiniteitsoverdracht op 27 december 1949.

Op 22 december vloog tweede luitenant Van der Meulen als passagier mee met de Mitchell M-342, bestuurd door kapitein Hansen en sergeant-majoor Noorman van der Dussen, naar Soerabaja. Hij bracht daar een kort bezoek aan zijn broer die vlieger was bij het Oostelijk Verkennings- en Transport Squadron van de MLD. Op 30 december werd met een circa 45 minuten durende stuntvlucht, afscheid genomen van de Kittyhawk. Daarbij maakten de tweede luitenants Determeijer en Van der Meulen voor hun stuntvlucht op die dag beide gebruik van de J-322. De tweede luitenant Carp had deze stuntvlucht al op 22 december met de J-365 gemaakt. Bij het 120 Squadron werden in december 1949 in totaal 76 trainingsvluchten maakt. De LSK'ers vlogen in deze maand ieder circa twee uur op de Harvard en dertien uur op de Kittyhawk.



Met de J-322 werd op 31 december door de tweede luitenants Determeijer en van der Meulen de allerlaatste Kittyhawk lesvluchten gemaakt in het bestaan van 120 Squadron GOS (Foto van Rijswijk)

De CVS III gebrevetteerde op 2VB Andir

Eind december meldde de twee net gebrevetteerde vliegers van CVS III zich op Andir. De sergeant W.J.M. Oostwegel en een tot nog toe onbekende vlieger verkeerden in de verwachting dat zij daar verder opgeleid zouden worden tot jachtvlieger. In plaats van te vliegen moesten ze echter eerst achter de boeken voor de theorie. Voordat ze de gelegenheid kregen om een eerste vlucht in een jachtvliegtuig te maken, werden ze doorgestuurd naar het 18 Squadron op 1VB Tjililitan om als tweede bestuurder op de B-25 "Mitchell" gedurende het laatste halfjaar een groot deel van Indonesië te zien.

120 Squadron GOS in 1950

Met ingang van januari 1950 begonnen de drie LSK vliegers bij het 120 Squadron GOS aan een twee weken durende conversie naar de North American P-51D/K Mustang. Na de gewinning kregen de drie op 12 januari de mogelijkheid om voor het eerst te schieten op het artillerie schietterrein van Batoedjadjar. Men wierp twee bommen af. Ook werden vier rocskets afgeschoten en werd er geoefend in het gebruik van de boordwapens. De dag ervoor had men geoefend op de duikhoek. Dit hield in dat men de gehele procedure oefende die vooraf ging aan het afschieten van *rockets*. Op 14 januari werd het 120 Squadron GOS opgeheven waardoor de drie met ingang van 17 januari overgingen naar het 120 Squadron. Ze kregen in januari een ML-brevet uitgereikt van het "Koninklijk Nederlands-Indisch Leger!"

Na de opheffing van de 120 Squadron GOS werden eerste luitenant W.(Bob) Bartelings en sergeant-majoor Th. (Dick) H. Gottschalk overgeplaatst. Eerste luitenant Bartelings kreeg een staffunctie en sergeant-majoor Gottschalk ging terug naar de vlieg-school te Kalidjati.

Het 122 Squadron op 11-VB Medan

Eind 1949 stond het 122 Squadron op 11VB Medan onder leiding van kapitein P.(Flip) A.C. Benjamins. Van de oude bezetting waren naast de commandant enkel de sergeant-majors R.(Ronny) van Beers en M.(Manus) Mulder nog aanwezig. Sergeant-majoor van Beers zou op 9 januari met de H-330 zijn laatste Mustang vlucht maken waarna hij zou repatriëren naar Nederland.

Op 31 december 1949 arriveerden de eerste luitenant K.(Karel Herman) H. Bakker en de tweede luitenant





Sergeant majoor Manus Mulder in de cockpit van een P-51
(Foto Benjamins)

H.(Humphrey) van der Roer op Medan waar zij met open armen werden ontvangen. Op voorspraak van tweede luitenant Van der Roer zorgde kapitein Benjamins er voor dat sergeant (Eric) Tempelman, van het 120 Squadron, naar Medan werd overgeplaatst.

Van de bij het 120 Squadron GOS succesvol opgeleide jachtvliegers van de CVS II groep werden de eerste luitenant F.(Frans) van der Vijgh en de sergeants J.(Jan) H.J. Pothoff en E. (Edu) H. Vijsma overgeplaatst naar Medan waar zij eind december arriveerden.

Van de op 23 december gebrevetteerden van klas CVS III van de Centrale Vliegschool op Kalidjati arriveerden omstreeks 17 januari 1950 de tweede luitenants A.(Ad) G. Vermeulen, W.(Wim) P. Vogelaar en sergeant G.(Gerard) M. Sijbers in Medan. De ontvangst was voor sergeant Sijbers op zijn zachtst gezegd verrassend. Hij werd geconfronteerd met een telegram waarin stond dat de onderofficieren, die op Kalidjati een half wild varken hadden gekocht om het behalen van hun Groot Militair Brevet te vieren, niet hadden betaald. Van kapitein Benjamins kreeg hij drie keuzes voorgelegd:

- nu betalen,maar dat geld zal je wel niet hebben?;
- betalen in zo als hij het formuleerde "in draaglijke pajamenten";
- naar de haven bij Medan Belawan en je ziet maar hoe je thuis komt.

Het werd dus optie twee en sergeant Sijbers hield er uiteindelijk een blijvend goede verstandverhouding met kapitein Benjamins en zijn familie aan over. De nieuwe vliegers werden op het kampement Polonia bij Medan ondergebracht. De huisvesting vormde in die tijd, zo vlak na de Soevereiniteitsoverdracht en

voor de aanstaande repatriëring van de vele militairen en hun gezinnen, een groot probleem. Zo kreeg de onderofficier sergeant Sijbers een veldbed in de onderofficiersmess als slaappleats toegewezen



Leden van het 122 squadron kijken naar de verrichtingen van hun collega's. Van links naar rechts: tlt. Vogelaar, tlt. Vermeulen, sgt. Vijsma, sgt. Sijbers en sgt. Pothoff (Foto Vermeulen)

Dat de LSK vliegers zich snel hadden aangepast, blijkt wel uit het feit dat de in techniek geïnteresseerde tweede luitenant Van der Roer in februari 1950 een bijdrage leverde aan het personeelsblad van de ML de "Stuurkolom" met een artikel onder de titel: "van zuiger tot asbak."

De LSK-vliegers, die nog nooit op de Mustang hadden gevlogen, kregen van commandant kapitein Benjamins de *cockpitnotes* van de P-51D/K uitgereikt zodat ze zich deze eigen konden maken. Sm. "Manus" Mulder zou daarna voor verdere instructie zorgdragen. De nieuwe vliegers kregen, rekening houdend met hun vliegervaring, een uitgebreide mondelinge instructie over dit prachtige jachtvliegtuig, zijn vliegeigenschappen en eigenaardigheden. Sergeant majoor Mulder gaf tweede luitenant Van der Roer de volgende raad mee: "Je moet de Mustang niet vliegen als een Spitfire want we hebben er al zo weinig!" De machine had namelijk de neiging om na overschrijding van de limieten het heft zelf in handen te nemen. Wanneer de vlieger de *cockpitnotes* beheerste mocht het nieuwe ervaren lid van 122 Squadron los. Toen tweede luitenant Van der Roer klaar stond voor zijn eerste vlucht, merkte kapitein Benjamins over de radio op "GMG" of te wel "Ga Met God".

Bij het squadron beschikte men ook over een AT-16 "Harvard", de B-422, waarmee voornamelijk het blindvliegen werd beoefend. De drie vliegers, afkom-

stig van de GOS van het 120 Squadron, hadden al enige ervaring opgedaan met de Mustang. Dit gold echter niet voor de drie net gebrevetteerden van de CVS III. Naast de familiarisatie op de Mustang en de *cockpitdrill* met sergeant-majoor Mulder op de vleugel was er ook nagedacht over het vliegprogramma. Om te wennen aan de lange neus van de Mustang moesten de drie nieuwelingen ook hier vanuit de tweede bestuurderszit plaats een landing maken. Eén van de drie zat dan voorin om, als dat nodig mocht zijn, in te grijpen. De dag erop leerde men de Mustang te starten, te trimmen op drie uur en zigzaggend te taxiën. Daarna mocht men solo. Daarbij gebruikte sergeant majoor Mulder een zogenaamde radiojeep. Omdat de leerling bij zijn eerste vlucht bij de basis moest blijven had hij de jeep op de kop van de baan opgesteld. Daardoor was hij in staat om ook tijdens de vlucht aanwijzingen te geven. De leerling kreeg voor de eerste vlucht de volgende aanwijzing van hem mee: "Als je de weg kwijt bent, zoek dan de spoorlijn op en vlieg deze in noordelijke richting tot je de watertoren ziet. Sla dan linksaf". Na de eerste vlucht vloog sergeant- majoor Mulder bij de volgende vluchten meestal zelf mee met een andere Mustang.

In het weekend waren de vliegers regelmatig te vinden in het stationsrestaurant van de KLM bij de basis. In ruil voor wat machtsvertoon boven de plantages werden de vliegers regelmatig gefêteerd door de planters uit de buurt van Medan.



Commandant 122 squadron, kap. Benjamins (Foto Benjamins)

De hoogtevlucht

Een speciaal element in de training was het uitvoeren van een hoogtevlucht. Sergeant-majoor Mulder had binnen de ML naam gemaakt met zijn hoogtevluchten met de Mustang. Op 21 september 1949 had hij een hoogte weten te bereiken van 40.000 voet. Hij

verwachtte dat alle nieuwe vliegers bij het 122 Squadron een dergelijke vlucht maakten.

De op Medan aanwezige verloofde van eerste luitenant Van der Vijgh, had op verzoek van de vliegers vliegekappen gemaakt. De voor de hoogtevlucht benodigde zuurstof werd gekocht bij een Chinees in de stad Medan. Op 13 februari 1950 bereikte sergeant Vijsma met de H-305 een hoogte van 42.000 voet! Deze hoogte werd door de andere vliegers van het squadron niet verbeterd. Ook de vliegers van de CVS III maakten een dergelijke vlucht. De sergeant Sijbers bereikte bij zijn hoogte vlucht op 10 maart met de H-321 een hoogte van 38.000 voet.

Van der Roer vertelde dat een vertegenwoordiger van North American het 122 Squadron verzocht om de medewerking van de ML bij onderzoek naar het gedrag van *laminair flow wing* van de Mustang bij een steile duikvlucht met hoge snelheid. Dat de test niet zonder gevaar was, bleek wel uit het feit dat drie eerdere testvluchten een dodelijke afloop hadden gehad. North American had op basis van deze eerdere ervaringen een protocol ontwikkeld waarbij men er van uitging dat het nu goed zou gaan. Tweede luitenant Van der Roer werd bereid gevonden om deze testvlucht uit te voeren. Hij voerde deze testvlucht met de H-305 uit op 6 maart 1950. De test bestond uit een klim naar circa 40.000 voet. Op die hoogte werd de Mustang in een steile duik gezet en werd tegelijkertijd volgas gegeven. Men had aangegeven dat in de duikvlucht de Mustang naar een kant zou trekken waardoor deze scheef ging vliegen. Op het moment dat het voetenstuur blokkeerde moest de vlieger het gas losgelaten waarna het toestel langzaam weer uit de duik gehaald kon worden. De H-305 van tweede luitenant van der Roer kwam uiteindelijk op 400 voet weer horizontaal.



Diverse vliegers, waaronder kapitein Benjamins en eerste luitenant Martens, behaalden eind 1949 begin 1950 hun parachutebrevet bij de SOP op Tjimahi (Foto Benjamins)



Training

Kapitein Benjamins reisde eind januari van Medan naar Bandoeng om zijn in november gestarte springcursus aan de School Opleiding Parachutisten te Tjimahi af te ronden. Op 4 februari was het zover en kreeg hij zijn brevet uitgereikt.

Ondanks de Soevereiniteitoverdracht werd er in de eerste drie maanden van 1950 nog een volledig operationeel trainingsprogramma doorlopen. Daartoe behoorden ondermeer oriëntatie- en formatievluchten en het uitvoeren van duik oefeningen. Maar ook oefeningen met de grondstrijdkrachten waarbij berichten werden afgeworpen en met seinlappen werd gewerkt. Op het schietterrein van de vliegbasis Medan en op een range in het oerwoud werd geschoten met rockets, bommen en boordwapens. Het schietterrein van de basis lag naast de startbaan. Daar schoot men zowel met rockets als met de boordwapens. Het doel werd daarbij aangegeven met een groot wit houten kruis dat midden op het terrein lag. De drie jonge vliegers van CVS III vlogen op 9 februari een *dry run*. De volgende dag mochten ze hun eerste raketten afschieten en bommen afwerpen. De tweede luitenant Vogelaar schoot daarbij met een voltreffer de aanwezige doelmarkering volledig aan gruzelementen.

Op 9 februari 1950 werd er door de meer ervaren vliegers van het 122 Squadron een *Army Coöp* gevlogen. Men had de opdracht gekregen om een aanval uit te voeren met 250 ponds bommen op een "boerderij omdat in de buurt van dit gebouw met enige regelmaat geschoten werd op voorbij rijdende Nederlandse voertuigen". De als vierde vliegende sergeant Tempelman meldde dat de nummer drie tweede luitenant Van der Roer een "Bullseye" had waardoor het doel geheel vernietigd werd.

De drie CVS III'ers gingen op 8 maart schieten op doelen die op de range in de bush waren opgesteld. Als eerste was tweede luitenant Vogelaar aan de beurt die zo laag vloog dat bij terugkomst op Medan de bladeren uit de air intake gehaald moesten worden. Als tweede vloog tweede luitenant Vermeulen die de navigatielichten er af vloog. Als laatste dook sergeant Sijbers naar de doelen en raakte met zijn vliegtuig, de H-330, de kruin van een boom waardoor zijn vliegtuig beschadigd werd. Bij terugkomst bleek dat de mitrailleurs van de H-330 verbogen waren en dat er circa een vierkante meter van de vleugelbeplating ontbrak. De schade was zodanig dat het toestel voor



De resultaten van het schieten met de boordwapens op de doelen op Medan worden vastgesteld (Foto Vermeulen)

reparatie naar de eerste Vliegtuig Reparatie Afdeling op Andir overgebracht moest worden. Daar bleek ook dat de hoofdligger van de vleugel beschadigd was. Als gevolg van deze oefenvlucht moest men op het matje komen bij kapitein Benjamins die de jonge vliegers duidelijk maakte dat dit soort bravoure niet gewenst was.

[opmerking: zo'n vijftig jaar later kreeg Sijbers van Benjamins een foto waar achterop geschreven stond "een keer door de bomen is genoeg"]

De Ferry

De Mustangs H-329 en H-337² werden op 21 februari 1950 door eerste luitenant Bakker en tweede luitenant Van der Roer van Medan naar de 1VRA op Andir overgevlogen. De toestellen moesten daar omgewisseld worden voor twee andere. De beide toestellen werden in verband met de vluchtduur uitgerust met extra brandstoftanks onder de vleugels. De vlucht werd uitgevoerd als hoogtevluucht waarbij men gebruik maakte van zuurstof. Toen men op weg was begon de motor van de H-337 van tweede luitenant Van der Roer onregelmatig te lopen. Nadat men gedaald was tot op 25.000 voet was dit euvel verholpen.





Mustangs van 122 squadron worden klaargemaakt voor schietoefeningen (Foto Sijbers)

De 1lt Bakker bleef echter continu in de buurt van het toestel van tweede luitenant Van der Roer. Vanwege het feit dat ze lager moesten vliegen, en door de weersomstandigheden, raakten ze de weg kwijt waardoor ze uiteindelijk bij Straat Soenda uitkwamen. Met de nodige moeite vonden ze de juiste weg terug. Toen men op Andir aankwam, bleek dat het toestel van eerste luitenant Bakker nog maar voor vijf minuten brandstof aan boord had. Voor het toestel van tweede luitenant Van der Roer was het niet veel beter. Deze had nog voor twaalf minuten brandstof aan boord. De dag erop maakte men een testvlucht met de op te halen Mustangs. Tweede luitenant Van der Roer kreeg de H-310 tot zijn beschikking. Als gevolg van de ongunstige weersomstandigheden op het traject naar Medan werd de geplande terugvlucht van 23 februari nadat men 1VB Tjililitan had bereikt alsnog gecancelld.

Op 24 februari werd, onder begeleiding van de Mitchell M-354, gevlogen door eerste luitenant Merkelbach, de terugvlucht gemaakt. Tweede luitenant



Een rondje met de Harvard van 122 squadron, 22 maart 1950. Voorin sgt. Sijbers en als passagier Van de Brand (Foto Sijbers)

Van der Roer vloog daarbij de H-310. Eerste luitenant Bakker vloog daarbij mogelijk de H-328³. Net voor de landing op 12VB Palembang viel het elektrisch systeem van de H-310 uit waardoor het toestel ter plaatse gerepareerd moest worden. Aangezien dit meer tijd in beslag zou nemen dan gedacht, werd besloten het toestel achter te laten. Tweede luitenant Van der Roer nam dan ook plaats in de Mitchell van eerste luitenant Merkelbach terwijl eerste luitenant Bakker zijn Mustang veilig naar Medan overvloog. De dag erop keerde de Mitchell naar Palembang terug om tweede luitenant Van der Roer over te brengen. Waarna men na de reparatie met de H-310 en de Mitchell naar Medan terug keerde.



De Mustang H-310 wordt op 24 februari 1950 door 1lt. van der Roer overgevlogen naar Medan (Foto van der Roer)

De uittocht begonnen

Omstreeks 25 februari kwam een tot op heden onbekende stafofficier van Andir met de H-320 van het 120 Squadron voor overleg naar Medan. Enkele dagen later keerde hij weer naar Java terug.

Op 1 maart 1950 werden de Regionaal Luchtvaartcommando's Sumatra en Java, kortweg LUCOSU en LUCOJA formeel opgeheven en werd er begonnen met het opheffen en/of overdragen van de diverse onderdelen van de Militaire Luchtvaart aan de AURIS.

Sergeant-majoor Manus Mulder maakte op 7 maart in de Harvard van het squadron, te samen met de bewapeningsmonteur Rijff zijn laatste vlucht in Indonesië.

Ook op Medan was het gebruikelijk dat de Mustangs af en toe een boot met repatrianten voor Nederland "afduwden". Zo vertrok op 5 maart de "Indrapoera" en op 16 maart 1950 was het moment aangebroken dat sergeant-majoor M. (Manus) Mulder Sumatra met de ms "Plancius" Indonesië zou verlaten. Ook hij kreeg een vliegend uitgeleide. Ditmaal door een tweetal Mustangs gevlogen door de vrienden de sergeanten Edu Vijsma in de H-338 en Jan Pothoff. De





Staatsieportret van sgt. Pothoff, 16 maart 1950 overleden, gemaakt bij het 122 Squadron in 1950 (Foto van der Vijgh)

opdracht was om over de boot te vliegen. Sergeant Pothoff had echter via de boordradio tegen sergeant Vijsma gezegd dat hij het publiek aan boord wel zou vermaken. Onder de vliegers van het squadron stond sergeant Pothoff bekend als een vlieger die eigenwijs was en vaak in hun ogen onverantwoorde risico's nam. Daarmee was hij volgens sommige van zijn collega's een gevaar voor zichzelf en anderen. Sergeant Pothoff draaide zijn Mustang op de rug en zette de daling in naar de boot waar hij rakelings langs scheerde. Toen hij zijn toestel weer in de normale positie wilde brengen raakte hij in de draai met zijn vleugeltip het water en stortte voor de ogen van de opvarenden van de ms "Plancius" en zijn vriend sergeant Vijsma in het water. Deze zou later die dag thuiskomen met de mededeling: "Jan komt niet meer terug". Sergeant Vijsma verklaarde later aan tweede luitenant Van der Roer, die opdracht had gekregen om het ongeval te onderzoeken, dat de klap zo hard was geweest dat hij de motor zigzaggend over het water had zien scheren. Enkele dagen later vonden vissers het stoffelijk overschot van de vlieger. Sergeant Pothoff werd op 18 maart op de begraafplaats van het vliegveld Medan met militaire eer begraven. De tweede luitenant Vermeulen had de opdracht gekregen om deze begrafenis voor te bereiden. De *missing man formation* met vier Mustangs werd onder meer gevlogen door de eerste luitenants Bakker en Van

der Vijgh en tweede luitenant Van der Roer. Sergeant Pothoff was de laatste jachtvlieger van de Militaire Luchtvaart die in Indonesië het leven liet. [Het stoffelijk overschot van Pothoff is later herbegraven op ereveld Leuwigajah / Cimahi] De resten van het toestel⁴, waarvan een vleugel en de motor afgescheurd waren, werden uit de haven van Belawan geborgen en voor nader onderzoek naar 11VB Medan overgebracht



De 'missing man' formatie ter nagedachtenis van sgt. Pothoff op 18 maart 1950 te Medan (Foto Vermeulen)

De commandant kapitein P.(Flip) A.C. Benjamins ontving op 27 februari een telegram waarin hij werd geïnformeerd over zijn overplaatsing naar het 120 Squadron op 2VB Andir. Op 15 maart werd hij eervol ontheven van zijn taak als commandant van het 122 Squadron om de verhuizing naar Bandoeng te kunnen voorbereiden. Voorafgaand aan het vertrek werd in de officiersmess nog een klein afscheidsfeestje gevierd. Het commando over het 122 Squadron droeg hij over aan kapitein waarnemer A. van Aarem. Eerste luitenant Van der Vijgh, die onder kapitein Benjamins was aangesteld als vluchtcommandant, tekende na zijn vertrek de logboeken van de CVS III leerling jachtvliegers af als "commandant".

De drie CVS III vliegers, tweede luitenants Vogelaar en Vermeulen en sergeant Sijbers, werden aangewezen om drie Mustangs, waaronder de op 8 maart bij de schietoefeningen beschadigde H-330 en boven de sterkte en/of aan onderhoud toe zijnde toestellen als de H-338, naar 2VB Andir over te vliegen.⁵ Evert de Roode van de technische dienst van 122 Squadron, had de schade aan de H-330 van sergeant Sijbers zo goed en zo kwaad als het ging afgeplakt. Deze vlucht viel samen met het vertrek van kapitein Benjamins en zijn gezin. Een Mitchell met Kruiselberg en zijn bemanning, kwam daarvoor naar Medan. Op de vlucht naar Andir zou deze ook voor de begeleiding





Het afscheidsfeest voor de scheidende commandant kapitein Benjamins op Medan (Foto van der Roer)

van de drie over te vliegen Mustangs zorgen. De oud-commandant en zijn gezin werden uitgeleide gedaan door de overige op Medan achterblijvende leden van het 122 squadron. Enkele vliegers in een Mustang begeleiden de Mitchell en de drie over te vliegen toestellen over een gedeelte van het traject tussen Medan en Andir. De drie vliegers kregen de opdracht netjes achter de langzame Mitchell te blijven vliegen. Als afleiding op die saaie vlucht gaven de drie echter af en toe vol gas als een van hen de kreet "*cleaning spark plugs!*" uitriep. Zij stoven dan de Mitchell voorbij om even later weer netjes hun positie in te nemen.

Tijdens de trip naar Andir werd een tussenlanding gemaakt op Palembang. Bij het vertrek weigerde de motor van het toestel van 2lt. Vermeulen dienst. De rest vertrok terwijl hij nog driftig probeerde om zijn motor aan de praat te krijgen. Uiteindelijk sloeg deze aan en kon hij zijn vlucht vervolven. Pas bij Tjililitan wist hij zich weer bij de groep aan te sluiten zodat het geheel veilig op Andir landde. De drie vliegers keerden met een Douglas van de KLM naar Medan terug.

Na 1 april vertrok ook sergeant Sijbers waardoor er uiteindelijk nog maar zeven vliegers bij het 122 Squadron op 11VB Medan over waren. Van een operationeel squadron was dan ook al lang geen sprake meer.

Padang en Sabang

Tot aan het einde van het bestaan opereerde het 122 Squadron zowel van 13VB Tabing bij Padang als van het vliegveld van Sabang. Beide velden werden op 1 maart 1950 overgedragen aan de Republiek. Laatstgenoemd veld had een korte landingsstrip gelegen op een plateau. De landing was een speciale ervaring voor de vliegers omdat de start- en landingsbaan in de richting van een bergwand liep. Een van de vliegers vergeleek het met een landing op een vliegdek-schip. Bij de start dook men soms voor de grap het ravijn in om even later weer op te trekken.

Op Padang vond op 4 april 1950 met een Mustang nog een *narrow escape* plaats. Een viertal Mustangs, gevlogen door eerste luitenant Van der Vijgh, de tweede luitenants Vogelaar en Van der Roer en de sergeant Tempelman, maakten een meerdaagse afscheidsvlucht over Sumatra, waarbij ondermeer 13VB Tabing bij Padang en 12VB Talangbetoetoe bij Palembang zouden worden aangedaan. Tweede luitenant Van der Roer constateerde bij de voorbereiding van de landing op Tabing dat het landingsgestel van zijn toestel niet uit wilde. Met behulp van zijn vriend, sergeant Tempelman, wist hij, door om zijn as te rollen, het landingsgestel van zijn Mustang, H-311, uit te krijgen. Na een veilige landing raakte het toestel aan het einde van de landing in een groundloop en werd





Na de laatste vlucht op Medan zitten zes van de zeven overgebleven vliegers van het 122 squadron op de vleugelvoorrand van de H-311. van links naar rechts: sgt. Vijsma, tlt. Vogelaar, tlt. Vermeulen, elt. van der Vijgh, elt. Bakker en tlt. van der Roer. Sgt. Tempelman ontbreekt op de foto (Foto van der Roer)

daarbij licht beschadigd. Vanuit Medan werd met de Harvard B-422, een monteur overgevlogen om het toestel ter plaatse te repareren. Tijdens de inspectie bleek het dat een leiding van het hydraulisch systeem het begeven had. Nadat het toestel gerepareerd was, vloog men op 6 april naar Medan terug om het voor reparatie bij de technische dienst in te leveren. Tweede luitenant Van der Roer nam ter vervanging de H-328 mee waarna men alsnog naar Sabang vertrok. Sergeant Vijsma sloot zich met de H-310 hier bij aan. Het is niet bekend of hij daarbij de plaats innam van een van de oorspronkelijke vliegers.

Het afscheid van Sumatra

Op 7 april vond één van de laatste opdrachten plaats. Dit was de afscheidsescorte voor generaal-majoor P. Scholte die met het ms "Willem Ruys" naar Nederland vertrok. Deze laatste vlucht werd gemaakt door eerste luitenant Van der Vijgh met de H-312, de tweede luitenants Van der Roer en Vogelaar met respectievelijk de H-310 en H-311 en als vierde sergeant Tempelman met de H-321. Na afloop van de vlucht gingen zes van de zeven nog aanwezige vliegers op de foto om dit gedenkwaardige moment vast te leggen. Op 8 april maakte sergeant Vijsma met de Harvard B-422, samen met dr. Rhremrev, zijn laatste vlucht vanaf

11VB Medan. Sergeant Sijbers was al eerder per KLM naar Java vertrokken om op 3 mei te repatriëren met de ms "Gen Sturgis". Van de oorspronkelijke vliegers van 1950 waren nu nog aanwezig: de eerste luitenants Bakker en Van der Vijgh, de tweede luitenants Van der Roer, Vermeulen, Vogelaar en sergeant Tempelman en Vijsma. Zij waren op 15 april 1950



Dollen voor het maken van het staatsieportret van het squadron. Van links naar rechts: tlt. Carp, elt. Martens en tlt. Determeijer (Foto Carp)





getuige van de overdracht van de overgebleven Mustangs, de Harvard en de vliegbasis 11VB Medan aan de *Angkatan Udara Republik Indonesia Serikat*, kortweg AURIS⁶. De zeven vliegers werden eind april met een C-47 overgevlogen naar 2VB Andir. Mevrouw Van der Vijgh nam daarbij plaats op de tweede bestuurders zitplaats van de C-47. Deze vlucht was gedenkwaardig omdat dit niet alleen het definitieve vertrek van 11VB Medan inhield, maar ook omdat in de C-47 de vrachtdoer ontbrak en men de gehele vlucht in de kou zat. Op Andir ging men over naar het 120 Squadron. De uit Medan aangekomen vliegers werden daar herenigd met hun LSK collega's. Ook zij werden gehuisvest bij hen in het YMCA Tjumbuluit.

Het 120 Squadron op 2VB Andir

Zoals eerder vermeld stond het 120 Squadron begin 1950 onder leiding van de eerste luitenant L.(Loeki) H. Hansen. Zijn plaatsvervanger was de eerste luitenant P. (Paul) R. Jolly. De begin 1950 ingedeelde vliegers waren verder de eerste luitenants C. (Charley) Martens en L. (Leen) van Rijswijk die tevens hoofd operaties was. De tweede luitenants F. (Paco) G.L. Muste en D. Westrik, de vaandrig D.(Dick) J.J.J. Boks en de sergeants F.(Frans) Beerling en N. (Nico) Dejalles.

Van de GOS opleiding van CVS II van juli 1949 kwamen in de tweede helft van december de tweede luitenant H.(Hank) Vrijenhoek en sergeant F. (Frans) van Nieuwpoort over naar het 120 Squadron. Half januari 1950 gevolgd door de drie LSK vliegers de tweede luitenants P. (Peter) Carp, G.(Gerard) H. Determeijer en W. (Wickey) A. M. van der Meulen.



De huisvesting van de LSK vliegers in Tjiboeluwits (Foto van der Meulen)

Tijdens de overgang van de nieuwe vliegers was de situatie in Bandoeng als gevolg van een ultimatum van kapitein Westerling zeer onbestendig. Het squadron was in die tijd actief bezig met het voorbereiden van haar vertrek uit de Noord-hangar.

Paniek in Bandoeng

Op 5 januari 1950 stuurde kapitein R.(Raymond) P.P. Westerling, hoofd van de in 1949 opgericht beweging *Ratoe Adil Persatoean Indonesia*, kortweg R.A.P.I. en haar gewapende macht *Angkatan Perang Ratoe Adil*, kortweg A.P.R.A., een ultimatum aan de nieuwe President van Indonesië. In het ultimatum vroeg hij garanties voor de uitvoering van de overeenkomsten met Nederland inzake de positie van de diverse Staten. De R.A.P.I. kwam zelf op voor de staat *Pasoedan* in West-Java waar ook Bandoeng deel van uitmaakte. Op 21 en 22 januari trok een groot aantal leden van A.P.R.A. ongemerkt op in de richting van Bandoeng. De dag erop, op maandag 23 januari om 5 uur, zette de APRA vanuit Tjimahi operatie "Hak" in waarbij Westerling en zijn mannen verder optrokken om de stad binnen te trekken en de Tentara Nasional Indonesia, kortweg T.N.I. te verdrijven. Voor Djakarta (het voormalige Batavia) had men een gelijksoortige operatie uitgewerkt die door verraad geheel mislukte nog voordat ze begonnen was. Daardoor besloot Westerling om nog diezelfde dag om 17.00 uur zijn mensen al weer uit Bandoeng terug te trekken. Door de actie was het die dag grote paniek in West-Java. Soldaat Krale schreef daarover in zijn dagboek. "23 januari 1950 alarm, 300 troepen TNI naar Andir voor bewaking AURIS deel" Op 2VB Andir was er vanaf half vijf 's-middags druk luchtverkeer toen tien C-47's van het 20 Squadron in allerijl 250 man TNI politietroepen overvlogen vanuit Djakarta. De Preangerbode van 24 januari schreef hier over onder de kop; "TNI politietroepen naar Andir overgevlogen" met als toelichting: "Gistermiddag vanaf omstreeks half vijf landden met de vereiste tussenruimten een tiental Dakota transportvliegtuigen van de M.L. die 250 man TNI politietroepen van Djakarta naar Bandoeng vervoerden. Deze troepen zouden hoofdzakelijk dienen ter bewaking van Auris-vliegbasis. De vliegbasis was niet door de APRA bezet. Na aankomst marcheerden de manschappen naar de hangar van de Auris"

Voor een aantal ervaren vliegers van het 120 Squadron werd het een spannende dag. De Mustangs werden in vol ornaat op stand-by gezet. Ze stonden "klaar voor actie" afgetankt en voorzien van *rockets* en volle munitiebakken. Opdrachten kwamen er echter niet.





Een veel gehoorde klacht na de Soevereiniteitsoverdracht was dat er geen opdrachten meer kwamen waardoor men de tijd moest doden onder andere met kaarten. Tweede luitenant Carp schreef hierover: "Het was een periode van grote onzekerheid..... weinig concreet wetenveel wachten en niets doen.....". De jonge LSK vliegers genoten desondanks dat van de omstandigheden in Bandoeng. Zij besteden hun vrije tijd vaak aan het zwembad van een van de hotels of ze dronken een biertje aan de bar van hotel Homan.



Het was goed toeven op de Bandoengse Hoogvlakte voor de jonge LSK vliegers bij het 120 squadron. Pangalengan, 22 januari 1950 (Foto van der Meulen)

Verhuizing naar de KNILM hangar

Eind januari werd de Noord-hangar door het 120 Squadron en de A-flight van het 6 ARVA Squadron ontruimd. De hangar alsmede het noordelijk deel van het vliegveld zou, vooruitlopend op de overdracht van 2VB Andir, ter beschikking worden ge-

steld aan de *Angkatan Udara Republik Indonesia Serikat*, kortweg Auris. Het squadron nam nu haar intrek in de oude hangars van de Koninklijk Nederlands Indische Luchtvaart Maatschappij gelegen in de zuidoosthoek van het vliegveld. Op 3 februari 1950 (dagboek Krale zegt 4 februari) werd officieel een deel van het vliegveld Andir en een aantal vliegtuigen van de Militaire Luchtvaart overgedragen. De Stuurkolom schreef hier onder meer over: "Ook de 2^{de} vliegbasis Andir zag de nieuwe gezichten binnen haar poorten verschijnen en de bekende Noordhangar, waarin lange tijd het 120 sqn gehuisvest was, werd enkele weken geleden met een aantal vliegtuigen (7 Piper Cubs benevens enkele Dakota's en Harvards) aan de zorgen van de AURIS (Angkatan Udara Republik Indonesia Serikat) toevertrouwd. Nederlandse vliegtuigmonteurs bewijzen voorlopig nog goede diensten met het geven van advies"

In de nieuwe huisvesting wist het squadron echter al snel weer zijn draai te vinden. Op 9 februari nam de commandant eerste luitenant Hansen afscheid en droeg het commando over aan eerste luitenant Jolly. De overdracht werd luister bijgezet door een formatie van drie Mustangs die gevlogen werden door de tweede luitenant Van der Meulen in de H-326 en de sergeants van Nieuwpoort en DeJalle in respectievelijk de H-319 en H-324. Eerste luitenant Van Rijswijk werd gelijktijdig aangesteld als plaatsvervangend commandant. Hij zou een groot deel van zijn tijd besteden aan het regelen van de repatriëring van de inheemse leden van het grondpersoneel. Als gevolg van het ontbreken van operationele opdrachten werd er geen hoofd operaties meer aangesteld.

Technisch personeel in februari 1950 bij een van de Harvards van het 120 Squadron in 1950 (Foto: Bouman)





Begin 1950 was de H-304 betrokken bij een landingsongeval op Andir (Foto van der Roer)

De dagelijkse gang van zaken

De nog onervaren Mustang vliegers van de LSK en de GOS van CVS II kregen een apart trainingsprogramma terwijl de ervaren vliegers een zeer beperkt aantal vliegreuen maakten. De nieuwe vliegers maakten ook een groot aantal vluchten op de drie bij het squadron aanwezige Harvards. Met deze toestellen werd naast de instructie- en blindvliegen ook landingsoefeningen, radio VHF/DF test- en stuntvluchten gemaakt. In maart vloog tweede luitenant Determeijer, die eerder het squadron zou verlaten om te repatriëren, enkel nog op de B-418. De andere vliegers maakten de nodige vluchten met de Mustangs. Op 27 februari vloog tweede luitenant Van der Meulen de tot tweezitter omgebouwde Mustang H-335 met op de tweede stoel de eerste luitenant Van der Bie. Naar aanleiding van deze vlucht schreef de passagier een artikel in de "Stuurkolom" van mei 1950 onder de titel "Dos-à-Dos". De titel was afgeleid van de rug aan rug plaatsing van de stoelen in deze tweezits Mustang.

De drie LSK vliegers beoefenden nu vooral het formatievliegen, radiovluchten en oefenden in het landen. Zij werden gedurende hun GOS periode in de gelegenheid gesteld om met enige regelmaat de boordwapens te gebruiken, bommen af te werpen en rockets af te vuren op het schietterrein van Batoedjadjar. Van 18 tot en met 21 februari leverde het 120 Squadron een bijdrage aan een afscheidsshow in Djakarta waarvoor Mustangs op 1VB Tjililitan werden gedetacheerd. Tevens werd er op 21 februari een groot

gebracht aan de overleden kameraden die waren begraven op het Pandoe kerkhof, Van 27 februari tot en met 4 maart werd er opnieuw door de LSK'ers intensief geoefend op het schietterrein. Dit werd in april nog enkele malen herhaald. De vliegers van de GOS opleiding van CVS II kregen echter pas in maart weer de mogelijkheid om gedurende drie aansluitende dagen schietoefeningen op Batoedjadjar te houden. Dit herhaalde zich daarna maandelijks. Op 13 en 15 mei, één dag voordat de Mustangs definitief aan de grond werden gezet vonden er nog schietoefeningen plaats.

Ervaren vliegers zoals eerste luitenant Jolly, sergeant Dejalle etc. vlogen in januari en februari een zeer beperkt aantal vliegreuen en dan waren dat nog voornamelijk testvluchten. Deze vliegers gingen wel elke maand eenmaal schieten op Batoedjadjar. Sergeant Dejalle zou met ingang van maart 1950 overgaan naar 1VRA om daar als invlieger in dienst te treden. Gedurende de maand maart werden met de Mustang nog een groot aantal vluchten gemaakt om met de VHF/DF radio te oefenen en te testen.

De laatste loodjes

Na een formatievlucht op 27 maart landde sergeant Van Nieuwpoort met de Mustang H-304 op 2VB Andir. De vlieger had alleen niet gezien dat er aan de start- en landingsbaan gewerkt werd en er een kruiwagen op de baan stond. Het toestel raakte de kruiwagen zodat zowel de kruiwagen als de Mustang beschadigd werden. Dit was niet het eerste ongeval van dit toe-





Na reparatie was het zelfde toestel nogmaals het middelpunt toen sgt. van Nieuwpoort in de landing een daar aanwezige kruiwagen raakte (Foto van der Hoef)

stel in 1950. In de periode van eind januari - februari 1950 was het al met een tot op heden onbekende vlieger op Andir buiten de baan terecht gekomen en licht beschadigd. Als gevolg daarvan was het door 1VRA gerepareerd en op 14 maart door sergeant De-jalle nagevlogen. De dag erop werd het toestel door 120 Squadron weer in gebruik genomen.

Naast het gebruikelijke oefen- en schietprogramma werd er regelmatig geoefend in het formatievliegen. Zo ook op 29 maart bij de commando-overdracht van eerste luitenant Jolly aan kapitein Benjamins die met ingang van 29 maart 1950 het commando over het 120 Squadron op zich nam. Drie Mustangs, gevlogen door ondermeer tweede luitenant Carp in de H-314, en sergeant Van Nieuwpoort in de H-324, vlogen die dag parade. Het 120 Squadron werd in 1950 niet veel ingezet om vertrekkende officieren uit te wuiven. Op 13 april gebeurde dit voor de laatste maal toen ondermeer de tweede luitenants Carp en Van der Meulen in respectievelijk de H-314 en H-324 en sergeant Van Nieuwpoort in de H-338 naar Tandjoeng Priok vlogen om een afscheidsgroet te brengen aan hun vertrekkende oud commandant eerste luitenant Jolly aan boord van de ms "Cameronia".

Met de komst van kapitein Benjamins bestond het 120 Squadron nog uit zeven vliegers. Naast de commandant waren dit de eerste luitenant Van Rijswijk die tot de overdracht als ondercommandant optrad, De eerste luitenant Martens en de tweede luitenants

Carp, Muste en Van der Meulen en sergeant Van Nieuwpoort. De omstandigheden waren er nu niet meer naar om van een operationeel squadron te spreken. Ook kapitein Benjamins onderkende deze situatie en sprak hier openlijk over. Een uitspraak van hem was: "Daar zit je dan met je krent onder de blote hemel".

Eind april kwamen de overgebleven zeven vliegers van het 122 Squadron van 11VB Medan over naar 2VB Andir om bij het 120 Squadron ondergebracht te worden. De nieuwkomers waren: de eerste luitenants Bakker en Van der Vijgh, de tweede luitenants Van der Roer, Vermeulen, en Vogelaar en de sergeant Tempelman en Vijsma. In de praktijk vlogen zij echter nog maar weinig op de zeven nog aanwezige Mustangs.



De commandant eerste luitenant Jolly in de cockpit van de dual H-335 (Foto Jolly)



Overdracht van het commando over 120 Squadron van eerste luitenant Jolly naar kapitein Benjamins (Foto Jolly)

Over het algemeen was er in de laatste maand niet veel activiteit meer bij het 120 Squadron. Er werden nog wat formatie gevlogen en op 15 mei werd voor het laatst gebruik gemaakt van het schietterrein Ba-toedjadjar waarna men op 16 mei met een 40 minuten durende paradedvlucht de Mustangs definitief aan de grond te zetten.

In verband met de opheffing van het 6 ARVA Squadron werd besloten om ook vijf vliegers en een aantal Piper L-4J's administratief bij het 120 Squadron onder te brengen. Daardoor konden de vliegers in afwachting van hun repatriëring hun vliegvaardigheid op peil houden. De Piper-vliegers waren de artillerie vuurleiders eerste luitenant H.(Han) Forbes, A.(Ernst) E. Verhoeven en G.(Guus) van der Vliet. Ook de tweede luitenant H.(Harry) W. Arendsen was van de partij.

Dit gold uiteindelijk niet voor de ziek geworden tweede luitenant J.(Jaap) P. Vrolijk.

Uit logboeken is op te maken dat men daarna enkel nog gebruik ging maken van de Piper L-4J's. Daarmee werden vooral persoonlijke afscheidsvluchten gemaakt zoals een rondje "Andir-Tjililitan-Kemajoran-Andir" of een verkenning naar de Tangkuban-Prahu. De rest van de tijd werd gedood met kaarten, zwemmen, volleyballen voor de hangar, een partijtje voetbal of hockey op het sportveld van het kampement. Ook moesten de leden van het squadron piketdiensten draaien en werd er veel afscheid genomen van diegene die reeds afreisden. De tweede luitenant F.G.L. Muste zou de overdracht op 6 juni 1950 al niet meer bijwonen omdat hij op die dag naar Nederland vertrok .

De H-314 gevlogen door tweede luitenant Carp boven de haven van Tandjong Priok op weg om eerste luitenant Jolly uitgeleide te doen (Foto van der Meulen)

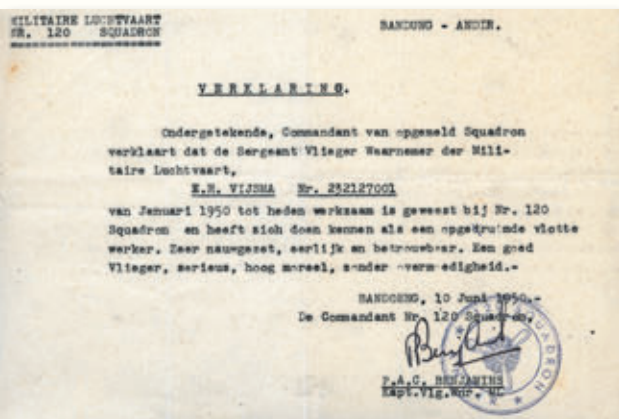




Op 6 juni 1950 droeg kapitein P.A.Ch. Benjamins op Andir het materieel van het 120 Squadron over aan de AURIS vertegenwoordiger⁷. Daarmee hield het oudste jachtsquadron van het ML-KNIL op te bestaan. In een brief aan het thuisfront schrijft tweede luitenant Van der Meulen daarover: "De parade was wel netjes en duurde gelukkig niet zo lang. De AURIS liep met Duitse helmen op. Hoe zouden ze daar nu weer aankomen?" Tevens beschrijft hij dat hij als laatste een piketdienst liep. "Ik heb het geweten ook. Alles liep tegen. Eerste was er geen wacht te vinden. Toen kwam de AURIS wachtlopen. Hiervan had men mij niets verteld, toen moest er een vliegtuig landen maar kreeg geen antwoord omdat er niemand op de toren zat. Toen waren ineens weer alle wachten weg. Toen kwamen Soekarno en Nehru met +/- 1000 man TNI op het veld etc.". Na de overdracht van het vliegveld 2VB Andir organiseerde de commandant van de AURIS voor het ML personeel een receptie in hotel "Homan" waar ook president Soekarno zijn opwachting maakte.

In de daarop volgende weken was men nog wel bezig met de administratieve afwerking van de overdracht en de repatriëring van personeel. Daartoe behoorden ondermeer het opstellen van tevredenheidsverklaringen en referentieverklaringen voor de vertrekkende personeelsleden. De commandant kapitein Benjamins zou op 3 juli zijn taak als Commandant 120 squadron beëindigen.

Iedereen ging zijns weegs. Een aantal leden van het squadron ging over naar de AURIS of tekende bij de Nederlandse Militaire Missie en waren daardoor tot december 1953 nog actief als adviseur in Indonesië. De overige leden vertrokken uit Indonesië op zoek naar een nieuwe toekomst.



Tevredenheidsverklaring en referentie voor sergeant Vijsma ondertekend door kapitein Benjamins

Toen eerste luitenant Charley Martens in de zomer van 1950 zittend op het dek van het schip van zijn repatriëring de contouren van Tandjong Priok en Java zag vervagen dacht hij enkel: "Paradise lost!"

Deze geschiedenis was niet tot stand gekomen zonder de hulp van Marijke Benjamins, Humphrey Bouman, Peter Carp, Gerard Determeijer, Joop van der Hoef, Charley Martens+, Walter Oostwegel, Humphrey van der Roer, Leen van Rijswijk, Gerard Sijbers, Donald Swartz, Ad Vermeulen+, wed. Van der Vijgh, Majo Vijsma. De logboeken van: Ronnie van Beers, Peter Carp, Nico Dejalle, Gerard Determeijer, Loekie Hansen, Ad van der Heiden, Paul Jolly, Kees Merkelbach, Otto Mooijen, Manus Mulder, Frans van Nieuwpoort, Leen van Rijswijk, Gerard Sijbers, Wicky van der Meulen en Edu Vijsma. Andere bronnen Gedenkboek Medan, De Stuurkolom, diverse stamboek, persoonlijke fotoboeken en andere persoonlijke bescheiden en verslagen Hoofdkwartier Militaire Luchtvaart, gevechtsrapporten december 1949 etc.

Tekst en Research Max Schep ©juni 2010

NOTEN

- In de tekst is bewust gekozen voor de aanduiding Luchtsrijdkrachten, kortweg LSK aangezien de betrokkenen deze aanduiding gebruikten en niet de formeel juiste aanduiding van Commando Legerluchtvaart Nederland.
- Op basis van inzet van de toestellen in de logboeken: H-329 werd na aankomst op Andir op 21 februari door eerste luitenant Otto Mooijen 15 minuten gevlogen. H-337 logboek v.d. Roer
- De H-328 komt op 7 maart voor het eerst voor in logboeken. Andere mogelijkheden zijn de H-311 die begin februari bij 1-VRA werd ingevlogen door 1lt Van Rijswijk en de eerste vlucht bij 122 sqn op 27 februari 1950 maakte. De H-318 die op 6 februari werd ingevlogen bij 1VRA en op 15 maart 1950 eenmalig voorkomt in logboeken van vliegers bij 122 sqn. Mogelijk een bezoeker?
- Op basis van beschikbare logboeken is niet sluitend vast te stellen met welk toestel Pothoff verongelukt is. In aanmerking komen de H-305 die op 2 juni 1951 eenmalig voorkomt in het logboek van Frans van Nieuwpoort. Dit nadat hij net de L-12 T-305 heeft gevlogen! Deze Mustang registratie is echter tot 1958 bij de AURI in gebruik geweest. De H-307, die komt echter eind 1950 en in 1951 viermaal voor in het logboek van Frans van Nieuwpoort. De H-327, die komt op 31 mei en 13 juni 1951 voor in het logboek van Frans van Nieuwpoort.
- Op basis van inzet van de toestellen in de logboeken. Naast de H-330 en H-338 is het derde toestel mogelijk de H-318 die op 15 maart eenmaal voorkomt in de bekende logboeken van het 122 squadron. Deze registratie komt op 22 en 23 augustus 1950 voor in het logboek van Nico Dejalle. Verder komen na 16 maart niet meer voor de in noot 4 genoemde: H-305, H-307 en H-327.
- 122 Squadron 11VB Medan overdracht 15 april 1950
P-51 D/K Mustang [H-305] [H-307], -310, -311, -312, -317, [-318], -321, [-327], -328 en -340 en de AT-16 Harvard B-422. Tussen [...] niet 100% zeker
De toestellen werden pas na de overdracht van de ML in juni 1950 naar Andir overgevlogen. Zo vloog Frans van Nieuwpoort, namens de Nederlandse Militaire Missie invlieger op Andir, vijf maal een Mustang van Medan naar Andir.
- 120 Squadron 2VB Andir in gebruik in mei 1950
P-51 D/K Mustang H-303, -308, -309, -319, -324, -336, -338
Piper L-4 Cub R-307, -321, -328, -341, -344, -357





De neussectie van een SAAB JA37 Viggen dient als 'eye catcher' op de parkeerplaats bij het museum

AUTO ANNEX VLIEGTUIG MUSEUM

Loe M M Baltussen

Ugglarp, je passeert het als je in Zweden van Malmö naar Göteborg rijdt.

Er wonen 90 mensen in het dorp. Groot genoeg om bewegwijzerd te worden.

Zweden kennen Ugglarp wel vanwege zijn toeristische strandkust. Maar dat er ook een luchtvaart annex automuseum is, is maar weinig bekend. Ugglarp is één lange weg waaraan zo hier en daar wat huizen liggen. Aan het museum zou je zó voorbij rijden als je niet toevallig even naar links kijkt en aan de kopse kant van wat op een grote boerenschuur lijkt, de neussectie van een Viggen ziet staan.

En dan pas zie je ook daarboven de belettering op de muur: Svedino's Bil och Flygmuseum, Auto en Vliegtuigmuseum. Ik was er al eens eerder geweest. Maar omdat ik toch al een paar dagen in Kopenhagen moest zijn, ben ik ook nog maar even 150 km doorgereden om er nog eens te kijken of er wat is veranderd.

Bij aankomst kan ik dat wat ik zie, geen echte metamorfose noemen. Op een relatief klein oppervlak was bij mijn vorig bezoek in een oogopslag de ontwikkeling te zien van de luchtvaart in de afgelopen 100 jaar. Nu beperkt de grote hangar die in de afgelopen jaren achter de oude

hallen is aangebouwd, nog enigszins het zichtbare ruimtegebrek van het museum. Vliegtuigen in een museum horen te zijn tentoongesteld voor het publiek. Het is een doel op zich. Maar precies daarom, zal er altijd behoorlijk wat ruimte moeten zijn. Het doet afbreuk aan de tentoonstelling als vliegtuigen





Een bij het Zweedse CVV in 1943 in licentie gebouwde Focke-Wulf Fw-44J Stieglitz. Net als bij de Canadese luchtmacht, hanteert de Zweedse luchtmacht een eigen typecode. Voor de Fw-44 is dat Sk.12

door gebrek aan ruimte in elkaar worden geschoven of anderszins in de beperkte ruimte worden ingepast. Ook visueel en educatief haal je daarmee niet je doelstellingen. Maar of dat destijds ook de bedoeling is geweest van oprichter Lennart Svedfelt (1924-1993) mag worden betwijfeld.

Verzamelaar

Svedfelt is een Bekende Zweed, een stand-up comedian *avant-la-lettre*. Later is hij met zijn goocheltrucs de Hans Kazàn van Zweden geworden. Begin jaren



Het ruimtegebrek manifesteert zich het meest in de oude museumruimten. Hier hangt een North American AT-16 Texan (Sk.16A) boven een aantal fraaie auto's van ruim een halve eeuw geleden. Behalve dat de Harvard bij de Zweedse luchtmacht heeft gevlogen, heeft de kist ook een Amerikaans en een Brits verleden

'90 treedt hij nog op in theaters en verschijnt hij nog regelmatig op TV. In Zweden kent men hem vooral onder zijn artiestennaam *Svedino*. Zijn museum in Ugglarp is naar hem vernoemd: Svedino's Bil och Flygmuseum. Maar Svedfelt staat ook voor de kunst van het verzamelen. Zó is het eigenlijk allemaal begonnen. Het gaat hem niet zo zeer om een historische verantwoorde collectie, maar gewoon, om het verzamelen ervan. En om er een museum van te maken, waar hij zijn verzameling - in eerste instantie auto's, daarna ook vliegtuigen - aan het publiek kan laten zien. Dat er ook wat mee te verdienen is, komt pas later.

Het hele land door

De belangstelling voor de luchtvaart stamt al uit zijn kinderjaren. Hij bouwt zelf modelvliegtuigjes, wint daar prijzen mee en exposeert er in 1941 mee in de Kungliga Nationalbiblioteket (Koninklijke Nationale Bibliotheek) van Stockholm. Een jaar later maakt hij in zijn eigen fabriek modelbouwdozen van vliegtuigen. Ze worden verkocht tot in de verste uithoeken van Zweden. In 1949 koopt hij zijn eerste auto. Met deze T-Ford uit 1919 begint zijn verzameling. Naarmate er meer wagens bijkomen, groeit ook de behoefte aan stallingsruimte. Als zijn verzameling in 1957 zó groot is dat het de moeite waard wordt om die aan het publiek te tonen, verhuurt hij zijn auto's aan een openluchtmuseum. In zekere zin lost hij daarmee zijn stallingsprobleem op. Maar hij organiseert ook speciale exposities met zijn auto's. Svedino's naamsbekendheid zorgt ervoor dat hij zijn antieke auto's zelfs kan verhuren aan de Zweedse filmindustrie. Voor Svedfelt betekent deze mogelijkheid dat zijn verzameling exploitabel en



In het museum zijn ook enkele prototypes te zien. Hier de eerste SAAB J35-1 Draken



Weggefrommeld naast een Gloster Meteor in restauratie en onder de romp van een enorme English Electric Canberra T.Mk. IIB (Tp.52) staat een Finse SAAB 91D Safir

rendabel is. In 1958 koopt hij zelf een circustent en reist het hele land door met zijn tentoonstelling van oude auto's. Intussen treedt hij nog steeds op in het theater. Want kost wat kost wil hij zijn droom verwezenlijken en een eigen museum beginnen. In 1960 zijn de plannen daarvoor zó ver gevorderd dat met de bouw ervan kan worden begonnen. Het zou het eerste Scandinavische automuseum worden. Bij de opening van het museum op 20 juni 1961 in Ugglarp is de verzameling 35 auto's groot. Het museum heeft dan 550 m² tentoonstellingsruimte. Gestadig groeit het uit van 800 m² in 1964 tot 1.000 m² nu.

Ruimte

Musea met verschillende takken van sport, zijn niet mijn ding. Het leid teveel af. Maar in Ugglarp is het een expositie geworden zonder scrupules. Wie wat bewaart, die heeft wat. Met als gevolg dat het ruimtegebrek zich expliciet manifesteert. Auto's en vliegtuigen staan close in gelid, of door en/of over elkaar heen. Dat is vooral het geval in de oorspronkelijke museumruimte. Daar staat alles nog zoals het er destijds is opgesteld. Bij mijn vorige bezoek lag er nog een stoflaag overheen van hier tot Tokio.

Dat is gelukkig nu niet meer het geval. Hoewel het schoonhouden van de collectie auto's en vliegtuigen blijvend aandacht vraagt van de directie.

Restauratie

Van recentere datum is de hangar achter het oude museumgebouw. Die doet tevens dienst als werkplaats. Dat kan niet anders. Althans niet méér. Want als je midden in de hangar een Meteor in een meerjarenproject gaat strippen, demonteren en spare parts en uitrusting gaat opslaan, kan het niet anders dan dat de kist na restauratie, op dezelfde plek weer wordt opgebouwd. Elders in de hangar wordt ook gewerkt aan een Skyraider. Voor het gemak van de werkzame vrijwilligers is dan wel een aantal kisten achter een afzetting gezet. Jammer voor de bezoekers die ook graag die andere kisten willen zien.

Geruild

Het kon niet uitblijven dat de passie van Svedfelt voor de luchtvaart zijn belangrijkste drijfveer is geweest voor het uitbreiden van zijn verzameling met vliegtuigen. Op het eerste gezicht lijkt de collectie niets meer dan een bij elkaar gezochte verzameling



Een aardig diorama zijn deze twee vooroorlogse Topsy's. Op de voorgrond een Topsy B Trainer 1 en op de achtergrond hangt een Topsy S.2. Ernest Oscar Topsy was een Belgische vliegtuigbouwer die zijn carrière begon bij Fairey in Engeland. Later begon hij een eigen fabriek Avions Topsy in Gosselies (B). Hij heeft voornamelijk kleine, lichte sportvliegtuigen ontworpen en gebouwd

oude vliegtuigen, klassieke auto's en motoren. Zo hier en daar is de tentoonstelling aangekleed met gebruiksartikelen en andere passende objecten uit die jaren. Maar als je er een middag hebt rondgelopen, blijkt dat de afstamming van de vliegtuigen chronologisch kan worden ingedeeld over drie perioden:



In een grote hangar achter het oude museumgebouw wordt hard gewerkt aan een Gloster G.44 Meteor T.Mk.7. Deze kist heeft nooit operationeel bij de Zweedse luchtmacht gevlogen. Van oorsprong is deze Meteor een Mk.8 die bij de RAF heeft gevlogen. In Zweden is dit vliegtuig civiel geregistreerd

tussen de twee wereldoorlogen, de tweede wereldoorlog met zijn technologische ontwikkelingen en tenslotte de periode van de industriële revolutie na de oorlog. Een Heinkel HD-35 dubbeldekker uit 1925 is zijn eerste aankoop. Svedino kocht het van de Zweedse luchtmacht. De HD-35 had dienst gedaan als testvliegtuig voordat er een besluit zou worden genomen over de aankoop van meer kisten. Maar het bleek niet te voldoen en het vliegtuig werd afgedankt. Later heeft Svedino de kist geruild voor een Spaanse Ju-52/3m. De HD-35 staat nu in het museum van de Zweedse luchtmacht in Linköping. Als méér ruimte in het museum beschikbaar komt, worden de zo hier en daar in de omgeving tijdelijk opgeslagen vliegtuigen uit hun berging gehaald en naar het museum overgebracht. Svedino'museum telt nu ruim 100 klassieke auto's en 40 vliegtuigen.

Verplichtingen

Het museum is enig in zijn soort. In Zweden althans. Het mag dan wel het eerste en daarmee het oudste automuseum in Scandinavië zijn: juist daarom brengt dat ook verplichtingen met zich mee. En dat



is ook zo voor wat betreft de vliegtuigen. Vrijwilligers onderhouden de auto's en de vliegtuigen. Waar meer aandacht aan mag worden besteed is de educatieve doelstelling van het museum. Met een personele bezetting van één enkele werknemer, die bij mijn laatste bezoek aan het loket zit, voor de koffie en de thee zorgt en desgevraagd de museumshop bediend, mag een bezoeker niet op zichzelf zijn aangewezen. Die zou best wel eens wat meer informatie willen hebben. Een bezoek aan een luchtvaart- annex vliegtuigmuseum is voor menige luchtvaartenthousiast altijd een hele belevenis. Zelf bereid ik me er goed op voor, zodat ik niet alleen weet wat ik ga zien, maar ook wat ik niet zal zien....

Hoger plan

Svedino's auto- en vliegtuigmuseum is geen transportmuseum dat inzicht geeft in de ontwikkeling van de techniek en de logistiek van het vervoer in Zweden. Het is veeleer het levenswerk van een gedreven verzamelaar die met liefde en kennis van zaken het grote publiek kennis wil laten maken met wat hij bij leven en welzijn in zijn museum heeft bijeengebracht. Zonder enige museale context is de tentoonstelling haast een exhibitionistisch gebeuren. Het is een en al nostalgie wat we zien. Maar als we

goed kijken wat er staat, beseffen we dat wát we zien sinds Leonardo da Vinci is ontsproten aan het brein van tientallen genieën. In die gedachte zal Bjørn Svedfelt, die na zijn vader de leiding en de zorg over het museum op zich heeft genomen, met hetzelfde enthousiasme als Svedino het museum ongetwijfeld naar een hoger plan willen brengen.

Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Svedino's Bil och Flygmuseum is vanaf juni tot en met augustus dagelijks geopend. In de maanden mei en september alleen in de weekend. De openstellingstijd is van 11 tot 16u. Toegangsprijs voor volwassenen: 100 SEK (€ 11), kinderen van 5 tot 15 jaar: 50 SEK (€ 5.50).

Per auto: vanuit Kopenhagen , Helsingør of vanuit Malmö: E6 volgen tot afrit 48 (Sloinge), daarna borden volgen naar Ugglarp (6 km).

Openbaar vervoer: trein vanuit Kopenhagen via Helsingør (trein op veerboot!) naar Halmstad (Zweden) of Falkenberg. Vandaaruit per buslijn 350 en uitstappen bij halte Bilmuseet.



SVEDINOS BIL & FLYGMUSEUM - UGGLARP

OVERZICHT LUCHTVAART COLLECTIE

Fabrikant en type	Type Code	mil. /eenh. reg.	civ.	c/n reg.	bj	oper.	info
Agusta-Bell AB.204B Iroquois	Hkp.3	03139/FC-91		3139		SFM	ex FC-71, ÖLSK4D-BJ
Agusta-Bell AB.204B Iroquois	Hkp.3B	03189/FC-92				SFM	
Auster Mk.5 J/1 Autocrat			SE-CGR	2230	1947		
Björn Andreasson BA-4B			SE-XCA				
De Havilland DH-100 Vampire	J28B	28307/F10-A		V0578	1951	SF	
De Havilland DH-115 Vampire Trainer	Sk.28C	28444/F5-74			1955	SF	
De Havilland DH-60T Moth	Sk.9	'Fv5555'		261	1926		ex G-EBNO, S-AABS, SE-ABS, SE-BFB, zwwlvtg
DFS Olympia Meise			SE-SAI				USN 127960, ex RAF WT962,G-31-6, in restaur.
Douglas AD-4W Skyraider AEW.1			SE-EBC	7975	1953		ex RAF WH711
English Electric Canberra T.Mk.IIB	Tp.52	Fv52001/F3-01	71180		1950		ex OY-FAC
Erco Ercoupe 415-D			SE-BFY				
Erco Ercoupe 415-D			SE-BNA	4735			
FFVS J22		22149				SF	
Focke-Wulf Fw-44J Stieglitz	Sk.12	5787/87	SE-BWR		1943	SF	lic. CVV





Fabrikant en type	Type Code	mil. /eenh. reg.	civ.	c/n reg.	bj	oper.	info
Gloster G.44 Meteor T.Mk.7		WS744/4		G5/1525	'50		ex RAF, G-AMCJ, G-7-1, G-ANSO, SE-DCC, in restaur. origineel Mk.8.
Götaverken GV-38			SE-AHY	15	1941		
Grankvist Willy Autogyro					1972		zelfbouw
Hawker Hunter F.Mk.50	J34	Fv34070/F10-P		13249		SF	
Heinkel HD-35	Sk.5				1925		Flygvapenmuseum
Hughes 269	Hkp.5A	05215/95				SFM	
Hunting-Percival P.66 Pembroke C.52	Tp.83	Fv83007/F8-84		P66/51		SF	
Junkers Ju-52/3m					1947		ex EdA T.2B-142, lic. CASA 52L,N9012N
Kamov Ka-26			SE-HDM	7001213070	1971		
Klemm KL.35D	Sk.15	Fv5025/F5-155		1899	1940	SF	ex SE-BGF
Lockheed CF-104D Starfighter	RT-667			12667	1965		ex RCAF, KDF
Mignet, Henri HM-14 Flygande Loppan							
Mikoyan-Gurevich MiG-21SMT	'09'			50023098			
Miles M.38 Messenger 2A	'L-H'		SE-BYY	6703	1947		G-AKAO
North-American AT-16 Texan	Sk.16A	16033/F5-33		14-772		SF	ex USAF 42-12525, RAF FH138
North-American F-86D Sabre	F-977						KDF, USAF 51-5977, in opslag
North-American F-86D Sabre	F-984						KDF, USAF 51-5984, in opslag
Republic F-84G Thunderjet	MU-B				1950		KNL, USAF 52-2978, in herbouwmst staart A-708
SAAB 105XT			SE-XBZ	105-2	1964		2e prototype, SE-502
SAAB 91D Safir		SF-18		91.364		SI	
SAABJ29A Flygande Tunnan		29203/F16-U		203	1952	SF	
SAAB J32B Lanser		Fv32559/				SF	
SAAB J32E Lanser		Fv32569/F3-08			1959	SF	
SAAB J35-1 Draken					1955		prototype
SAAB J35F-2 Draken		35542/F10				SF	
SAAB J35J Draken		Fv35576/F10-06			1969	SF	
SAAB JA37 Viggen		37374/74				SF	neussectie, inopslag
SAAB JA37Di Viggen		37326/F17-26			1981	SF	
SAAB JA37Di Viggen		37386/86				SF	neussectie
Schneider-Grunau Baby-IIIB	Se.102		SE-SNY				zwwltg
Schneider-Hofmann SG-38 Schulgeiter	Sg.136						zwwltg
Scottish Aviation B.125 Bulldog	Sk.61D	Fv61005/F5-05			1969	SF	prod. Beagle
Thulin A	No.16						lic. Blériot-XI
Tipsy B Trainer 1			SE-AGP	504	1937		ex OO-DOT
Tipsy S.2			SE-AFT		1936		

Afkortingen

CASA	Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima
CVV	Central Verkstaden Västeras (Centrale Werkplaats in Västeras)
DFS	Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug (Duits Onderzoekinstituut voor Zweefvliegen)
EdA	Ejército del Aire (Spaanse luchtmacht)
FFVS	Flygforvaltningens Flygverkstad (Vliegtuigreparatiewerkplaats)
KDF	Kongelige Danske Flyvevåben (Koninklijke Deense Luchtmacht)
KNL	Kongelige Norske Luftforsvaret (Koninklijke Noorse Luchtmacht)
ÖLSK	Österreichische Luftstreitkräfte (Oostenrijkse Luchtstrijdkrachten)

RAF	Royal Air Force
RCAF	Royal Canadian Air Force
SAAB	Svenska Aeroplan Aktiebolaget
SF	Svenska Flygvapnet, (Zweedse Luchtmacht)
SFM	Svenska Försvarsmakt (Zweedse Landmacht)
SI	Suomen ilmavoimat (Finse Luchtmacht)
USAF	United States Air Force
USN	United States Navy
zwwltg	zweefvliegtuig

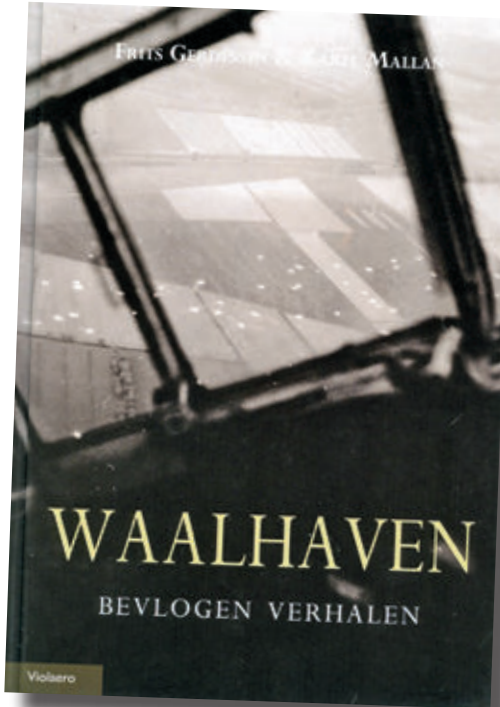


Waalhaven.

Bevlogen verhalen

Frits Gerdessen & Karel Mallan †, *Waalhaven*.
Bevlogen verhalen.

Uitgegeven door Violaero/Lanasta. ISBN 978-90-8616-134-8. Harde omslag, 17 x 24 cm, 256 stevige pagina's, ca 135 foto's en kaarten in zwart-wit.



Karel Mallan publiceerde in 1985 het nog steeds gezochte boek *Als de dag van gisteren*, waarin hij de strijd rond Rotterdam in de meidagen van 1940 beschrijft.

Mallan overleed in 2008, maar liet zoveel ongepubliceerd materiaal achter dat, samen met getuigenissen uit gesprekken en correspondentie met ooggetuigen, verzameld door Frits Gerdessen, een boekwerk ontstond, dat ons een goed beeld geeft wat er in die hectische mei-dagen werd meegemaakt. In de eerste, inleidende hoofdstukken wordt de geschiedenis van het vliegveld Waalhaven beschreven, de organisatie van de Militaire luchtvaart vanaf 1938 en de organisatie en gevechtshandelingen van de 3^e JaVA (3-II-1 LvR).

In de overige hoofdstukken komen ooggetuigen aan het woord, alfabetisch, vanaf Korporaal J.(Jacques)

Apon tot en met Reserve 1e luitenant-vlieger K.W. Woudenberg.

Gesprekken werden gevoerd met vliegers, luchtschutters en grondpersoneel bij de 3^e JaVA, die de 10e mei hebben meegemaakt als militair of burger.

In drie bijlagen wordt het Organisatieschema gegeven van een afdeling G-1's met 12 toestellen, een overzicht van het personeel van de 3^e JaVA en wordt het ongeval van Clinge Doorenbosch op 22 november 1939 met de Fokker D.XXI 237 besproken.

We mogen de schrijvers (en ook de uitgever Lanasta) dankbaar zijn, dat ze al deze verhalen hebben vastgelegd. Er is waarschijnlijk nauwelijks nog iemand in leven die de Duitse aanval in de mei-dagen als ooggetuige heeft meegemaakt.

Waalhaven. Bevlogen verhalen, is een uitstekende bijdrage aan de geschiedenis van de militaire luchtvaart. Het heeft de mens en zijn ervaringen als middelpunt en geeft daardoor weer een andere kijk op de meidagen.

Het boek kost € 27,95 en is verkrijgbaar bij o.a. de Luchtvaarthobbyshop in Aalsmeerderbrug, Flash luchtvaartwinkel in Eindhoven en bij de uitgever, www.Lanasta.com.

Hans Berfelo

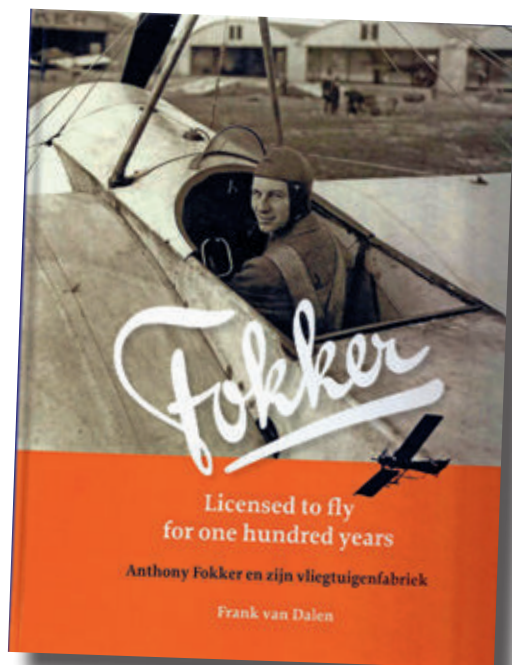
Fokker – Licensed to fly for one hundred years

Frank van Dalen e.a., *Fokker – Licensed to fly for one hundred years – Anthony Fokker en zijn vliegtuigenfabriek*. Uitgegeven door Fokker Technologies, Papendrecht. ISBN 978-90-821737-0-3. Gebonden, harde kaft, 272 pagina's, 169 zwart-wit- en 111 kleurenfoto's en illustraties.

'*Fokker, Licensed to fly for one hundred years, Anthony Fokker en zijn vliegtuigenfabriek*' is een bijzonder boek. Het telt honderden, nooit eerder gepubliceerd beeldmateriaal. Dat is vooral te danken aan Thijs Postma die daarvoor werd benaderd toen bleek dat het archief van de Fokker Heritage Trust vanwege het Aviodrome faillissement niet toegankelijk was. Harry van der Meer tekent de uitgave voor de luchtvaarthistorische redactie.

Het verhaalt de boeiend historie van Anthony Fokker en zijn vliegtuigenfabriek. In het boek wordt





volop geciteerd uit de autobiografie van Fokker zelf, 'De Vliegende Hollander'. Schrijver Frank van Dalen, zelf werkzaam bij Fokker Technologies, versterkt de historische realiteit inhoudelijk dankzij destijds gepubliceerde interviews met Reinhold Platz, hoofd-ontwerper bij Fokker. Anders dan Fokker zelf, vond Platz die niet eens kon lezen en schrijven, dat hijzelf het creatieve brein was achter de Fokker vliegtuigen. Hoewel veel is gezegd en geschreven over de grote smokkel van zijn vliegtuigen per spoor naar Nederland, heeft de samensteller van het boek integraal het verhaal van Fokker zelf daarover in het boek opgenomen. Dat Fokker in het begin van de jaren '30 van de vorige eeuw de boot miste toen Douglas, Boeing en Lockheed hun DC-2, B.247 en Electra bouwden, mag Fokker zelf worden verweten. Niet dat Fokker niet aan de slag ging met de vernieuwingen in de vliegtuigbouw, dat zeker niet. Maar zijn al veel eerder uitgevoerde experimenten daarmee, waren weinig succesvol. Samen met General Aviation, Ford en nog vele andere fabrikanten, moest ook Fokker het onderspit delven. Van Dalen concludeert dat 'Reinhold Platz en Fokker wetenschappelijk onvoldoende waren onderlegd om in te zien hoe het vliegtuig van de toekomst eruit moest zien'. Het faillissement in 1996 en het debacle in de jaren '30 zijn nog steeds de meest pijnlijke herinneringen aan de teloorgang van een wereldwijd welbekende Nederlandse vliegtuigbouwer.

Helaas is het boek uitsluitend verspreid onder alle medewerkers van Fokker Technology in Nederland, Roemenië, Mexico en de Verenigde Staten. In de boekhandel is het nog niet verkrijgbaar. De beperkte distributie heeft te maken met copy rechten. Momenteel wordt de mogelijkheid onderzocht voor een commerciële oplage. Maar of en wanneer het boek op de markt zal verschijnen, is bij de uitgifte van deze Spinner nog niet bekend.

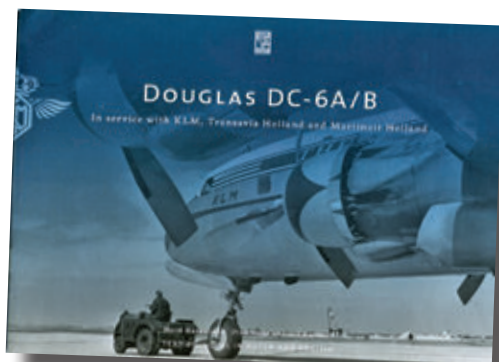
Het boek mag worden gezien als een meesterstuk over de geschiedenis van Fokker. Van Dalen heeft niet zozeer aan oorspronkelijk bronnenonderzoek gedaan, maar in zijn boek wel 'een brug geslagen' tussen de vliegtuigbouw van hout en aluminium naar die vezel-metaallaminaten en kunststoffen. Dat het is geschreven door louter Fokker-mensen, doet niets af aan een objectieve weergave van de feiten en genuanceerde en deskundige gevolgtrekkingen daaruit. Het versterkt zelfs het gevoel van de lezer dicht betrokken te zijn bij het onderwerp, bij Anthony Fokker en zijn Vliegtuigenfabriek. Wat dat betreft wordt sterk aanbevolen het boek ook in een nieuwe oplage uit te geven voor het Nederlandse publiek.

Loe Baltussen

Douglas DC-6A/B

Harm Hazewinkel, Dick Meier en Luuk Boerman, *Douglas DC-6A/B. In service with KLM, Transavia Holland and Martinair Holland.*

Uitgegeven door Dutch Profile Publications, Zwammerdam. ISBN 978-94-90092-08-5. Softcover, formaat A4 liggend, 40 pagina's inclusief omslag, ca 61 foto's in kleur en zwart-wit. 12 zijaanzichten in kleur.



Het is voor het eerste, dat Dutch Profile een boekwerk uitbrengt over een civiel vliegtuig.



In dit eerste civiele deel wordt de Douglas DC-6 behandeld, die in drie uitvoeringen, DC-6, DC-6A en DC-6B, bij de KLM in dienst is geweest. Deze verschillende uitvoeringen werden ook gevlogen door Transavia Holland. Daarnaast gebruikte Martinair één DC-6A.

De historie van bovenstaande toestellen werd beschreven door Harm Hazewinkel, die al decennia artikelen schrijft voor het Luchtvaart Historisch Tijdschrift 'Luchtvaarkennis' en Dick Meier, terwijl Luuk Boerman de lay-out verzorgde en de uitstekende zijaanzichten van de verschillende uitvoeringen en maatschappijen tekende.

Het is een mooi fotoboek met een stuk geschiedenis geworden, waarvan we mogen hopen dat ook van de civiele Nederlandse vliegtuigen een serie boeken in de toekomst kan worden uitgegeven.

Douglas DC-6A/B. In service with KLM, Transavia Holland and Martinair Holland is een uitstekende initiatief om ook aandacht te besteden aan de Nederlandse civiele luchtvaart.

Het boek kost € 17,50 inclusief verzenden via www.dutchprofile.nl, maar het is ook verkrijgbaar bij o.a. de Luchtvaarthobbyshop in Aalsmeerderbrug en Flash luchtvaartwinkel in Eindhoven.

Hans Berfelo

Blackburn Buccaneer

Nico Braas, *Warplane No.08: Blackburn Buccaneer*.

Uitgegeven door Violaero/Lanasta.

ISBN 978-90-8616-168-3. Softcover, 22 x 27 cm,

48 pagina's excl. omslag, ca 92 foto's in zwart-wit en kleur, diverse zijaanzichten in kleur, kaarten en andere illustraties.

Het boekwerk is volledig in de Engelse taal geschreven.

In een serie, 'Warplane' van uitgeverij Violaero, is dit het achtste deel dat is verschenen. Het heeft de door Blackburn Buccaneer als onderwerp.

De Blackburn Buccaneer was een 'low-level strike' vliegtuig, dat werd ontworpen voor de Royal Navy en daar dienst deed op de grote vliegdekschepen. Later, na het stoppen van de ontwikkeling van de TSR.2 en het verwerpen van de F-111K, schafte de RAF eveneens de Buccaneer aan. Toen de Royal Navy afscheid nam van haar grote vliegdekschepen,



gingen de RN Buccaneers over naar de RAF.

Het toestel was bedoeld, om onder de radar te vliegen en werd gebruikt bij de RN voor aanvallen op schepen. Bij de RAF was het toestel ook gestationeerd in West Duitsland, niet zo ver van de grens met Oost Duitsland. Het toestel kon worden bewapend met zowel conventionele als nucleaire bewapening.

Ook de Zuid Afrikaanse luchtmacht schafte het toestel aan. Echte wapenfeiten deden zich voor tijdens de Golfoorlog in 1991, waarbij een twaalfstal toestellen werd ingezet als laser doelaanwijzer voor de Tornado's. In 1994 worden de resterende toestellen uit dienst gesteld, waarmee een einde komt aan dit markante, ook in Nederland vaak geziene toestel.

In de tekst wordt bovenstaande uitgebreid besproken, maar het boek moet het ook hebben van de vele en mooie foto's en zijaanzichten. Enkele overzichten geven inzicht in het aantal incidenten en van de overlevers en waar die zich bevinden.

Het boek *Warplane No.08: Blackburn Buccaneer* kost € 13,95 excl. verzendkosten bij de uitgever, voor meer informatie: www.lanasta.com, maar ook is het verkrijgbaar bij o.a. de Luchtvaart Hobby Shop, Aalsmeerderbrug en Flash Aviation Shop Eindhoven.

Hans Berfelo



English Electric Canberra

Mick Gladwin, *Warplane No.09: English Electric Canberra*.

Uitgegeven door Violaero/Lanasta.

ISBN 978-90-8616-168-3. Softcover, 22 x 27 cm,

52 pagina's excl. omslag, ca 80 foto's in zwart-wit en

kleur, diverse zijaanzichten van de verschillende typen in kleur, kaarten en andere illustraties.

Het boekwerk is volledig in de Engelse taal geschreven.

Dit boek is al weer het negende deel dat in een serie, 'Warplane' van uitgeverij Violaero is verschenen. Het heeft de door Blackburn Buccaneer als onderwerp.



De English Electric Canberra behoort tot de eerste generatie 'jet-bombers' en werd in de vijftiger jaren in grote aantallen geproduceerd. Door zijn snelheid en hoogtebereik, was het toestel in het begin nauwelijks te onderscheppen door jachtvliegtuigen.

Het toestel kon naast het gebruik als tactisch nucleair aanvalsvliegtuig ook ingezet worden als tactische bommenwerper en foto- en elektronische verkenners.

De Canberra werd geëxporteerd naar verschillende landen, waardoor het ook bij een aantal conflicten werd ingezet. Ze werden ingezet bij de Suez-crisis, in de Vietnamoorlog, de Falklandoorlog, de India-Pakistan oorlogen en bij een aantal Afrikaanse conflicten.

De laatste Canberra werd door de Royal Air Force pas in juni 2006 buiten dienst gesteld, 57 jaar na zijn eerste vlucht.

Nog een enkele versie van de Canberra, de Martin B-57 wordt nog gebruikt door de NASA.

Ook voor dit deel geldt dat in het boek bovenstaande uitgebreid wordt besproken, verder geeft het een mooi overzicht van de vele typen in de vele foto's en zijaanzichten. Alle luchtmachten, die met de Canberra hebben gevlogen, worden eveneens in het boek besproken.

Het boek *Warplane No.09: English Electric Canberra* kost € 13,95 excl. verzendkosten bij de uitgever, voor meer informatie: www.lanasta.com, maar ook is het verkrijgbaar bij o.a. de Luchtvaart Hobby Shop, Aalsmeerderbrug en Flash Aviation Shop Eindhoven.

Hans Berfelo

Dutch Decal

Van Dutch Decal zijn een aantal nieuwe decalvellen verschenen, die interessant zijn voor de bouwers van Nederlandse militaire vliegtuigen. Twee decalvellen voor modellen in de schaal 1/72 en een voor de schalen 1/48 en 1/32 elk.

Decalsheet DD72072 geeft naast de mogelijkheid een zevental B-25 Mitchells in kleuren van 320 Sqn en twee Swordfishes van 860 Sqn in de Engelse periode te bouwen, de mogelijkheid een aantal vliegtuigen te maken, waarin individuele Nederlanders in WO II vanuit Engeland opereerden: de Spitfire's van F/Lt Hugh Godefroy, F/O Rijklof 'Charlie' van Goens en Jan Linzel; de Tempest van F/O Jan Linzel en Jan Wansink; de Typhoons van F/Lt 'Bergy' van Zinnicq Bergmann en F/O 'Frickie' Wiersum; de Mosquito's van Christian Vlotman en Rob Cohen; de Halifax'en van P/O Wijnbergen en van Biersens de Haan.

Daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om de Spitfire Mk.Vb 'Noordwijkerhout' van 322 Sqn op RAF Hornchurch en de Dakota NL208 van No.1316 (Dutch) Communication Flight op RAF Croydon te bouwen.

Decalsheet DD72074 geeft de mogelijkheid nagenoeg alle Westland Lynx-en van de MLD te bouwen, zowel in het eerst schema als in de latere beschikking. De '261' kan zelfs in de uitfaseringskleuren worden gemaakt.



Een deel van de decalsheet is gewijd aan het 32nd Sqn USAF op Soesterberg. Voor zowel de F-86F Sabre, de F-100C Super Sabre, de F-102A Delta Dagger en de F-4E Phantom wordt de mogelijkheid geboden deze te bouwen.

Decalsheet DD48055 is speciaal gemaakt, om recent in schaal 1/48 verschenen modellen van Nederlandse beschildering te voorzien. Te maken zijn een aantal Fokker D.XXI's, de Fokker D.XXIII en de Dornier Do-215 (18 besteld, maar nooit geleverd) in 'what iff' beschildering.

Decalsheet DD32023 is speciaal vervaardigd om de recent verschenen Gloster Meteor Mk.4 en Mk.7 in Nederlandse kleuren te maken. Gezien de grootte van de schaal 1/32 worden hierbij ook veel kleine details op de sheet meegegeven.

Alle decalsheets op A5 worden vergezeld door een full colour A3 instructievel.
Ze kosten € 14,00 per stuk inclusief verzenden via www.dutchdecal.nl, maar ze zijn ook verkrijgbaar bij o.a. de Luchtvaarthobbyshop in Aalsmeerderbrug en Flash luchtvaartwinkel in Eindhoven.

Hans Berfelo ✈





STICHTING VRIENDEN VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART COLLECTIE

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

Vice-voorzitter: W.F. Visée,
Theo Talboolaan 8,
2343 HV Oegstgeest

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



