



**LOMT**

Jaargang 12 - Nr. 1  
Juni 2014

# Nieuwsbrief



**De NHI H-3 Kolibrie**

**Mrs Hamilton**

**Operatie 'Gomorraah'**


**Verduistering**

**PH-INS / Aerosport Scamp**

**Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel**

# UIT HET ARCHIEF

BEVRIJDINGSFEESTEN  
DEN BURG



openingsavond woensdag 29 aug.  
donderdag 30 augustus - vrijdag 31 augustus  
en zaterdag 1 september 1945

HET BESTUUR :

J. AGTER, Voorzitter	W. SLORT
J. BUISMAN, Secretaris	A. ELLEN
L. J. PIETERSEN, Penningm	J. ZIJLSTRA

COMMISSIELEDEN :

J. J. v. d. Aakster	G. Bakker	J. Brügemann
J. Dekker	C. Graaf	C. Huisman
A. Jonker	W. Jonker	C. v. d. Kooi
G. Logman	A. v. d. Meulen	J. v. d. Pijl
H. Prins	W. v. Sambeek	D. G. Toolens
Ds. Th. v. d. Veer	D. Verstegen	J. J. v. d. Vlies

Druk J. H. Brügemann



# INHOUD

## INHOUDSOPGAVE

<b>Voorwoord</b>	<b>4</b>
<b>De NHI H-3 Kolibrie</b>	<b>5</b>
<b>Operatie 'Gomorra'</b>	<b>6</b>
<b>Mrs Hamilton</b>	<b>7</b>
<b>Verduistering</b>	<b>8</b>
<b>PH-INS / Aerosport Scamp</b>	<b>9</b>
<b>Binnengekomen spullen</b>	<b>10</b>

---

**Voorpagina:** Demonstratie van een MI-24/35 Hind van de Tsjechische Luchtmacht tijdens de Texel Airshow 2012.  
[Foto: Jan Nieuwenhuis]

---

Bij het samenstellen van deze publicatie is de grootste zorg besteed aan de juistheid van de hierin opgenomen informatie.  
Het Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel (LOMT) kan echter niet verantwoordelijk worden gehouden voor enige onjuist verstrekte informatie via deze publicatie.

**Voorzitter:**  
Ben Daalder

**Secretaris:**  
Bram van Dijk

**Penningmeester:**  
Jan Boon

**Overige bestuursleden:**  
Wim Mets  
Jan Nieuwenhuis

**Nieuwsbrief Redactie:**  
Bram van Dijk  
Ben Gieze  
Jan Nieuwenhuis

**Samenstelling/vormgeving:**  
Jan Nieuwenhuis

**Museum adres:**  
Texel International Airport  
Postweg 126  
1795 JS De Cocksdorp

Tel. 0222 311689  
Internet: [www.lomt.nl](http://www.lomt.nl)  
E-mail: [info@lomt.nl](mailto:info@lomt.nl)  
Twitter: [@LOMTexel](https://twitter.com/LOMTexel)



## Voorwoord

Het museum heeft in het nog maar net begonnen seizoen haar eerst gasten alweer ontvangen. Zij treffen een museum aan wat er netjes bij staat, keurig schoon is en barstens vol uiterst interessant zaken.

Dit jaar kunnen wij onder andere de Kolibrie laten zien, die in vol ornaat staat opgesteld in de serre. Een artikel over deze bijzondere helikopter is te lezen in deze nieuwsbrief. Het is een mooie aanwinst voor het museum en geeft de inhoud een lift. Met een bevriende organisatie zijn wij nog in overleg om ook een "raket" naar Texel te krijgen, zodat we uiteindelijk de Kolibrie kunnen tentoonstellen waarvoor hij in de naoorlogse jaren op Texel actief was.

Verder is er ook veel aandacht besteedt aan de opstelling van de borden waarop veel relevante teksten staan. Dit maakt het geheel nog overzichtelijker, verdiept de informatie, en gezien de reactie's hierop zijn wij op de goede weg.

Inmiddels wordt er ook druk gewerkt aan de Scheldemus (zie foto hieronder); Dit bijzondere vliegtuig wordt nagebouwd door een aantal technisch goed onderlegde vrijwilligers van het LOMT. Hier zal nog de nodige tijd mee heen gaan omdat dit een enorme klus is, maar het vordert gestaag.

Tenslotte mag de nieuwe complete collectie KLM huisjes niet onvermeld blijven, deze door de Familie Hartman (oud president-directeur van de KLM) geschonken verzameling is met 94 huisje geheel compleet, en zeer bijzonder!

De vrijwilligers van het museum hebben het afgelopen winterseizoen weer voortreffelijk werk geleverd. Het is een geweldige ervaring mensen als vrijwilliger aan het werk te zien die in een gezamenlijke hobby tot grote dingen in staat zijn.

Het LOMT staat dan ook weer voor een boeiend periode, waar vele bezoekers een interessant museum zullen aantreffen....

Met vriendelijke groeten,  
**Ben Daalder** (voorzitter)



26 juni 1937: De Scheldemus op Texel tijdens de opening van het vliegveld.





## De NHI H-3 Kolibrie

Enkele jaren al leefde bij ons museum de wens om een Kolibrie helikopter te kunnen tentoonstellen. Daar waren meerdere redenen voor: Hij is niet te groot, hij is enige tijd op Texel actief geweest en het is een Nederlands product. Dit voorjaar ging de wens in vervulling; de PH-NHI van het Aviodrome kwam in een vrachtwagen van Slegtenhorst naar Texel.



De Kolibrie wordt opgehaald bij het Aviodrome

Het Kolibrie verhaal begint zo rond 1950. Enkele jonge net afgestudeerde ingenieurs samen met enkele handige technici komen min of meer toevallig samen en besluiten een helikopter te gaan ontwikkelen. In 1952 wordt daartoe de stichting SOBEH (Stichting voor Ontwikkeling en Bouw van een Experimenteel Hefschroefvliegtuig) opgericht. Ze weten in een vroeg stadium leidinggevenden van een aantal grote bedrijven en overheidsinstellingen enthousiast te maken, waardoor financiële middelen en faciliteiten beschikbaar komen.

Het eerste eenpersoons prototype is de H-1, zonder staartrotor, die al na enkele vluchten crasht door een flame-out van één van de ramjets. De H-2, die in het Aviodrome aan het plafond hangt, werd eveneens gebouwd als eenzitter zonder staartrotor en zonder windscherm, doch evalueerde tot een tweezitter met staartrotor en met windscherm.



De PH-NHI, die in ons museum staat heeft constructienummer 3001 (zie foto van het typeplaatje). Met deze helikopter zijn de meeste van de eerder genoemde experimenten uitgevoerd. Na het stoppen van het bedrijf NHI is de helikopter geschonken aan het toen op Schiphol gevestigde Aviodrome. [ Ben Gieze ]

Bron: Kuipers, W.A. (2009). *The Kolibrie story*.





## Operatie 'Gomorra'

In het LOMT wordt met een zuil aandacht besteed aan de grote aanval in de zomer van 1943 op Hamburg, de tweede grote stad van Duitsland. Hamburg was een belangrijk doel voor de geallieerden vanwege de grote haven scheepswerven en vliegtuigfabrieken.

De bombardementen op Hamburg werden voor de RAF een succes dankzij het gebruik van een techniek met de naam "Window", maar werd voor de burgerbevolking een drama.

Tijdens mijn rondleidingen vraag ik wel eens of men weet wat er in de Tweede Wereldoorlog met "Window" wordt bedoeld, want tegenwoordig heeft Window(s) een heel andere betekenis. In de oorlog was men continue op zoek naar manieren om de zware verliezen te beperken, waaronder de snelle ontwikkeling van nieuwe instrumenten, radar en wapensystemen, en ook technieken als het in 1943 ontwikkelde "Window". Het is de benaming van strookjes papier van 27cm lang en 2cm breed met daarop een zeer dun opgedampt laagje aluminium (zie foto linksonder), en het werd in Engeland bedacht om de vijandelijke radar te verstoren. De bedoeling was om dit materiaal tijdens bombardementsvluchten in grote hoeveelheden uit te strooien. Het werd dan ook veel in het veld gevonden, waaronder ook hier op Texel, vooral als de nacht ervoor een zware aanval op doelen in Duitsland was geweest.

In de voorzomer van 1943 waren de verliezen van de RAF hoog opgelopen, soms tot boven de 5-6% met uitschieters tot 10% van de uitgestuurde vliegtuigen. In de nacht van 24/25 juli 1943 begon "The Battle of Hamburg" met een aanval van 791 vliegtuigen; De operatie had de codenaam "Gomorra" en in die nacht werd ook voor het eerst gebruik gemaakt van "Window", waardoor het verlies beperkt bleef tot 12 vliegtuigen; 1½% van het totaal, wat heel laag te noemen was.



"Window"

De volgende nacht van 26/27 juli werd de zwaar verdedigde stad Essen aangevallen met 705 vliegtuigen en deze nacht waren er helemaal geen verliezen dankzij "Window". Op 27/28, 28/29 juli en 2/3 augustus was Hamburg weer aan de beurt met respectievelijk 787, 777 en 740 vliegtuigen en verliezen van 2.2%, 3.6% en 4.1%. De eerste aanval op 24/25 juli was op het noordwestelijk deel van de stad gericht en werden er

1500 doden geteld. De nacht van 27/28 juli staat bij de nu nog in leven zijnde bewoners van Hamburg in het geheugen gegrift, en werd uitgevoerd rond het centrum van Hamburg en de arbeiderswijk Hammerbrook. Door de bijzondere meteorologische omstandigheden, waaronder temperaturen van +30°, een luchtvochtigheid van 30% en extreme droogte, ontstond er door het geconcentreerde bombardement met 2326 ton bommen een vuurstorm waarbij ca. 40.000 mensen zijn omgekomen.

De geconcentreerde branden gebruikten zoveel zuurstof dat de luchtstroom met orkaankracht door de straten gierde ('vuurstorm'). Tijdens een bezoek aan Hamburg in het museum onder de Nikolai Kirche hebben we foto's gezien van mensen in auto's die letterlijk gestikt zijn door gebrek aan zuurstof maar lichamelijk geen uiterlijke verwondingen hadden. Van de bevolking vluchtte ongeveer 1.200.000 mensen (ca. tweederde deel) de stad uit. De nacht daarop was het noordoostelijk deel van de stad aan de beurt en werden er 370 mensen gedood.

Het laatste bombardement werd voor de RAF een mislukking door zwaar onweer en veel bemanningen waren gedwongen terug te keren door ijsvorming en turbulentie. Anderen konden door het ontbreken van markeringen door Pathfinders (toestellen die de bommenwerpers voorafgingen en de doelen voor hen markeerden) het doel niet vinden waardoor veel andere steden in een ring van 100 kilometer rond Hamburg een bommenlanding ontving.

Het drama van een vuurstorm heeft zich later nog een keer herhaald en wel op 14/15 februari 1945; In de oude stad Dresden kwamen daarbij ca. 35.000 mensen om het leven, wat de RAF na de oorlog op zeer veel kritiek is komen te staan.

Het monument in de Nikolai Kirche, een kruis gemaakt van twee grote spijkers uit de Cathedral van Coventry en de Nikolai Kirche, is genaamd "Het verzoeningskruis van Coventry". In het LOMT hebben we hiervan een kopie gemaakt, en worden er foto's en situatieschetsen vertoond van het verwoeste Hamburg.

[ Bram van Dijk ]





## Mrs Hamilton

Op 15 mei 1987 hangt er een alleraardigst vliegtuig op finals voor rwy 22. Een deHaviland DH87B Hornet Moth uit 1936 met de registratie G-AHBL. Na een keurige landing op het Texelse biljartlaken stapt een bijna nog aardiger frêle vrouwtje uit het toestel, Helena Hamilton uit 1914. Met haar 73 jaar vliegt ze vanuit Ipswich (EGSE) Engeland naar Texel om deel te nemen aan de DDA fly-in, die op het eiland wordt georganiseerd. Ja, ze vliegt alleen. Vroeger altijd met haar man, maar die is doof geworden en voldoet niet meer als navigator.

We leggen haar in de watten, hetgeen ze regelmatig waardeert met: "Oh, Ed, you're só kind."

Het 51 jaar oude vliegtuig zetten we in de hangar als blikvanger tussen de expositie, die de historie van het vliegveld (50 jaar) belicht. Ze geniet van de overweldigende belangstelling en praat honderduit met de bezoekers, waaronder Prins Bernard.

Haar slogan: "If you have time to spare, go by air!"

Drie dagen later vertrekt ze weer naar Engeland, maar een half uur later staat ze weer op het veld. De kustlijn van Noord-Holland is nauwelijks te onderscheiden. Uiteindelijk

vertrekt ze een dag later om op 10 juni in exact dezelfde outfit weer vanuit Ipswich op Texel te landen. Ze is onderweg naar de jaarlijkse internationale KZ oldtimers rally in Stauning Denemarken. Na het volgooien van de kist vertrekt ze twee uur later. Op de terugweg doet ze ons veld weer aan en blijft een paar nachtjes. Net als veel andere oldtimers die ons als tussenstop gebruiken.

Deze keer is er nóg een Engels geregistreerde Hornet Moth op het veld, de G-AESE van Geoff Green, baas op de 747 bij Cathay Pacific. Het toestel is felblauw geschilderd en lijkt zo uit de fabriek gerold.

Op een gegeven ogenblik vertrouwt Helena ons toe: "Hij ziet er wel mooi uit, maar hij is niet

origineel. Het foedraal voor de golfsticks ontbreekt! En dat heb ik wel!" Zoiets vergeet je niet. Ursula Helena Hamilton, zoals haar naam voluit luidt, heeft het lang volgehouden. Ze bezoekt nog verschillende keren Texel als ze onderweg gaat naar Stauning (EKVJ), steeds in hetzelfde sjofele truitje en bijkans versleten trainingsbroek.

Ze blijkt bij nader inzien een pittige tante. In de Tweede Wereldoorlog onderbreekt ze haar medische studie om in Burma aan de slag te gaan als verpleegster. Ze wordt uiteindelijk oogarts en doet tot op hoge leeftijd vliegerskeuringen. Om haar skills te behouden vliegt ze regelmatig een paar uurtjes in een Cessna 150 aerobat. Maar dat weerhoudt haar er niet van om op 7 juni 1994 op 80-jarige leeftijd een crash te maken met de



good-old-ABHL. Op de terugvlucht van (weer) Stauning vliegt ze even langs bij Henry Labouchère in Langham North Norfolk voor een paar reserve bougies. Ze nadert te langzaam en de kist stalt. Henry repareert de boel en Helena vliegt vrolijk verder. Ten tijde van het ongeluk heeft ze een totaal van 4250 vliegreuren opgebouwd, waarvan 3296 op type! De oude dame heeft de laatste 90 dagen ervoor 39 uren gevlogen.

Op vrijdag 24 augustus 2001 maakt ze haar allerlaatste vlucht naar hogere flightlevels.

Ze is dan 87...

[ © Henk van Rooyen f.l.ap. ]



## Verduistering

Gedurende de oorlog werd iedereen verplicht maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat er geen licht uit huis op straat te zien was. De regelgeving daaromtrent was erop gericht om geallieerde bommenwerpers geen mogelijkheid tot oriëntatie te geven. Verduisterde steden konden dan niet meer dienen als oriëntatiepunt voor piloten en militaire doelen bleven zo onzichtbaar. De verduisteringsmaatregelen waren van kracht gedurende de hele oorlog en werden in Nederland al voor het eerst toegepast in de nacht van 10 op 11 mei 1940. De naleving was in handen van de Luchtbeschermingsdienst, bij welke ook de eerste anti-Joodse maatregelen van kracht werden; Joden werd het verboden lid te zijn van de dienst.

Iedereen werd geacht zich te houden aan de maatregel tot verduisteren, en ook Meinoud Rost van Tonningen, een Nederlandse nazi die tot directeur van de Nederlandse Bank was benoemd, kwam daar achter. Hij kreeg een bekeuring omdat hij de verduisteringsmaatregelen niet goed had nageleefd; Een lamp was zichtbaar vanaf de straat en deze werd in beslag genomen door een Nederlandse agent (zijn dagboek ligt in de archieven van het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie)!

Zo was er dus tijdens de oorlog geen straatverlichting, geen lichtreclame, en nergens zag je de felle koplampen van voermiddelen als auto's en fietsen. Deze mochten alleen maar een flauw, afgeschermd licht voeren. Het enige felle licht wat er soms te zien was in die tijd, was afkomstig van de zoeklichten van het luchtafweer...

Ook op Texel stonden er regelmatig berichten in de krant over het verduisteren, waarvan de eerste werd gepubliceerd op 11 mei 1940 met de tekst... *VERDUISTERING - Tot nader order zal van zonsondergang tot zonsopgang in de heele*

*gemeente geen enkel licht uit gebouwen of anderszins mogen uitstralen. MEN RAADPLEGE DE GEDRAGSREGELS, DIE ZIJN AANGEPLAKT EN DE BERICHTEN VAN DE RADIO, DIE HIEROP BETREKKING HEBBEN. De Burgemeester van Texel, KAMP. In dezelfde krant verscheen ook het bericht... Over het algemeen wordt er op Texel uitstekend voor de verduistering gezorgd. Zoo verzekert men ons van bevoegde zijde. Toch zijn er hier en daar nog spleten waardoor licht komt gluren. Ook stak men wel licht op op de slaapkamer boven, waar men de ruiten niet had afgedekt. Mogen we ook daarvoor nog even de aandacht vragen. Het is helaas bittere noodzaak,*

*dat Nederland voor honderd % verduisterd wordt. Een aantal dagen later op 15 mei verscheen het bericht dat de Texelaars zich voorbeeldig hielden aan de nieuwe verordening... We deelden reeds mee, dat de Texelaars op uitnemende wijze voor verduistering van hun woningen, schuren e.d. bleken te zorgen. Er waren wel uitzonderingen maar de controleurs deden hun plicht. Hun aanwijzingen werden trouw opgevolgd.*

De Texelaars leken zich dus in het begin 'braaf' te houden aan de nieuwe maatregelen, maar in de krant van december 1941 staat te lezen... *In een enkele week werden in de stad Groningen 593 inwoners wegens niet of onvoldoende 'verduisteren' op boete onthaald. Hoe groot het aantal bonnen is dat de laatste dagen op Texel*

*werd uitgereikt? We hebben nog geen opgaaf ontvangen, maar het moet aanzienlijk zijn. Zonde van het geld. Blijkbaar werd er toen niet meer zo nauw gekeken door de bewoners of alles wel goed was 'afgeplakt'. Eind 1944, we zijn dan al weer een paar jaar verder, was het overigens wel oppassen geblazen. Vanaf dat moment zou er streng worden gecontroleerd en bij overtreding kon men zeer zeker rekenen op strafvervolging en zou er op niet of onvoldoende verduisterde vensters worden geschoten! [ Jan Nieuwenhuis ]*

(Bronnen: NPS De Oorlog en Texelse Courant)







## PH-INS / Aerosport Scamp

Sinds begin juni 2014 is het LOMT in het bezit van de PH-INS / Aerosport Scamp, die volgend jaar deel zal gaan uitmaken van de collectie in het museum. Het toestel is aan het museum geschonken door eigenaar Gwan Tjoa, die samen met Ad Leblans het toestel heeft gebouwd.

### Historie/beschrijving:

De " PH-INS/ Aerosport Scamp" is ontworpen door Harris L. Woods, met in het bijzonder de zelfbouwer voor ogen. De volgende aspecten stonden hierbij centraal:

- Eenvoud en sterkte van de constructie.
- Basis kennis/handvaardigheid/beperkt gereedschap welke ter beschikking staan van de zelfbouwer.
- Eenvoudige en goedmoedige vliegeigenschappen
- Bouwmateriaal aluminium, dat in de handel goed is te verkrijgen, en van specifieke kwaliteit is.

Dit concept werd vervolgens door de firma Aerosport Inc. in Holly Springs / North Carolina / USA, als bouw pakket geproduceerd, en onder de naam " Scamp " op de markt gebracht.

In het pakket werden de onderdelen tot in hoge mate van gereedheid aangeleverd, zoals onder andere het voorgevormde plaatwerk voor vleugels, romp en staartvlakken; het landingsgestel inclusief wielen; vleugelribben, brackets, hoekprofielen, bouten/moeren, klinknagels e.d.

In de USA geldt de wettelijke eis, dat minimaal 50% van het totale werk door de bouwer eigenhandig moet worden verricht, om als " Zelfbouw Project/Experimental" in aanmerking te komen. Aan deze eis voldoet de Scamp volledig.

Dit vliegtuig is het 1<sup>e</sup> Nederlandse zelfbouw/experimental project, dat door de toenmalige RLD (Rijks-Luchtvaart Dienst) als zodanig officieel is erkend, en voor de bouw waarvan bijzondere toestemming werd verleend. Met als bouwbegeleider de NVAV (Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers). Hetgeen voor deze vereniging toentertijd ook een "test-case" op zich vormde.

### Chronologisch overzicht:

- 1993: Aanschaf bouw pakket Scamp zoals aangeleverd door Aerosport, exclusief motor en propeller.
- 1983-1985: Voorbereiding van de bouw.
- 1985-1993: Bouw door Gwan Tjoa en Ad Leblans.



PH-INS in aanbouw

- 01/11/1993 - 07/11/1996: Vliegproeven uitgevoerd door Rien en Hugo Haye. Bij een van de eerste proefvluchten trad vlak na de start, een motorstoring op (oorzaak: bevrozing in de carburateur); met als gevolg een noodlanding, waarbij de bovenzvleugel en het landingsgestel beschadigd werden. Persoonlijke ongevallen waren er gelukkig niet. Na eliminatie van de oorzaak en schadeherstel zijn de vliegproeven voortgezet, en uiteindelijk bekroond met de toekenning van het Bewijs van Luchtwaardigheid (B.v.L) op 7 november 1996.
- 21/08/1992: BvI afgifte.
- 04/11/1993: Eerste vlucht.
- 07/11/1996: 1e BvL afgifte (laatst geldig t/m 12 juni 2013).
- 17/10/2005: Geluidscertificaat (Noise Statement).
- 09/04/2014: Uitgeschreven uit het Nederlands Luchtvaartregister.

### Constructie:

- Geheel aluminium constructie / 1-persoons-, 2-dekker-, T-staart-, neuswiel-configuratie.
- Alle metalen delen van het vliegtuig zijn professioneel met Aerodur-/ WRgroen-anticorrosie behandeld door middel van dompelbaden.
- Lengte: 4.3 m / Spanwijdte: 5.3 m / Hoogte: 1.69 m.
- Vleugeloppervlak: 9.53 m<sup>2</sup> (boven+onder) / profiel: NACA 23012.
- Leeggewicht: 283.5 kg.
- Max. gewicht: 375 kg.
- Last-factor : +6g / -3g.
- Motor: Limbach L2000EA / 2ltr. / boxer-motor / 80pk/3400rpm. / 65pk/2600rpm / TBO: 1000 uur / tacho: 215 uur / brandstof: Avgas 100LL / tank-inhoud: ca.28 ltr. - Brandstof verbruik: ca.15 ltr/uur.



Vervoer PH-INS naar Texel

- Propeller: Etablissements Poncelet / hout / 2-bladig / diameter: 1.50 m / fixed-pitch: 1.0 m / Rotatie: linksom, in vliegrichting gezien.

#### Prestaties (geen wind):

- Startbaan lengte: 550 m (tot 15 m hoogte).
- Landingsbaan lengte: 400 m.
- Max. snelheid: 95 kts.
- Overtreksnelheid : 40 kts.
- Reissnelheid: 73 kts.
- Stijgsnelheid: 5 m/sec.
- Actieradius: 175 km (bij 20 min. vliegreserve).

Uit het Nederlands Luchtvaart Register (Inspectie Leefomgeving & Transport / voorheen Rijks-Luchtvaart Dienst) blijkt dat de PH-INS het enige exemplaar is uit de Aerosport-Scamp serie, gebouwd en gevlogen in Nederland. Voorzover bekend zijn er verder geen Scamps in Europa gesignaleerd. In de USA vliegen er mogelijk nog een aantal, resp. zijn daar in verschillende luchtvaartmusea in de collectie opgenomen.

[ Gwan Tjoa ]

## Ontvangen spullen

Dhr Ad van Gils: Memorystick met de digitale boeken "En nooit was het stil" van G. Zwaneburg. • KLM via Mevr. Hartman: 94 KLM huisjes. • Mevr. A. Pen, Emmen: Orgineel Procesverbaal over gebeurtenissen op De Mok, 6 april 1945. • Dhr. Hans Eelman: Fototoestel uit JU 88 van piloot Kleimacher en onderdeel Bristol Pegasus motor. • Fam. B. Dros: Bonkaarten en identificatiepapieren. • Dhr. Bennie Holtrop, Heerenveen: Carbitlamp. • Mevr. H. Koning, Den Burg: Schortje. • Dhr. Velleman, Groningen: Knijpkat. • Dhr. M. Vlasblom Odijk: Krui van granaathuls en ontslagbewijs LMD (1929) • Dhr. H. de Winter, Haarlem: Doos vliegtuigmodellen. • Fam. J. Daalder, Den Burg: Bordje Flyingclub. • Mevr. Monica Maas, Den Burg: Vliegtuigboekjes en Duitse verrekijker uit bunker strand De Koog. • Dhr. W v/d Slikke, Den Burg: 4 radios. • Dhr. Olaf Lijzinga, Jubega (Fr): Houten model Spitfire. • Dhr. Henk Spigt, Den Burg: Bajonet en hulpstuk uit badhuis LB 3 in Den Burg. • Fam. Zegel, Den Burg: Emaille emmer. • Fam. Bakker Den Burg: Naambordje "Achteraf". • Fam. Haarsma Den Burg: 2 katholieke ornamenten gemaakt van vliegtuigaluminium. • Dhr. M.F. Boer, Renkum: Zware koperen Engelse granaathuls gem 1943. • F. Hooghiemstra, Amstelveen: Huls 20mm gem 1943 R.H. gevonden op de Hors. • Mevr. Bakker-Keyser, De Koog: Vliegtuigmodellen verzameling uit Brazilië. • Dhr. Henk Krop, De Koog: Oud geweer, gevonden in Eierland. • Dhr. Jan Hermsen, Cuyk: Combinatietang en schuifmaat.vliegtuigmaker LVA JGM Hermsen. • Dhr. Paul v/d Geest, Nieuwkoop : Stalen granaathuls, gevonden bij De Cocksdoorp. • Dhr. B. Vlaming Jzn, Oosterend: Stalen mes opgevist na de oorlog door de TX49. • Mevr. Brough-Smit, Australië : Tijdschrift "Vrij" en sigarettenpijpje. • Melissa Arts, Wageningen: Herder in traditionele Georgische dracht. • Dhr. Bood, Enkhuizen: Noodzender B17. • Dhr. T. Dijkstra, Heerenveen: Duits mes met hakenkruis.



PH-INS/ Aerosport Scamp