



LOMT

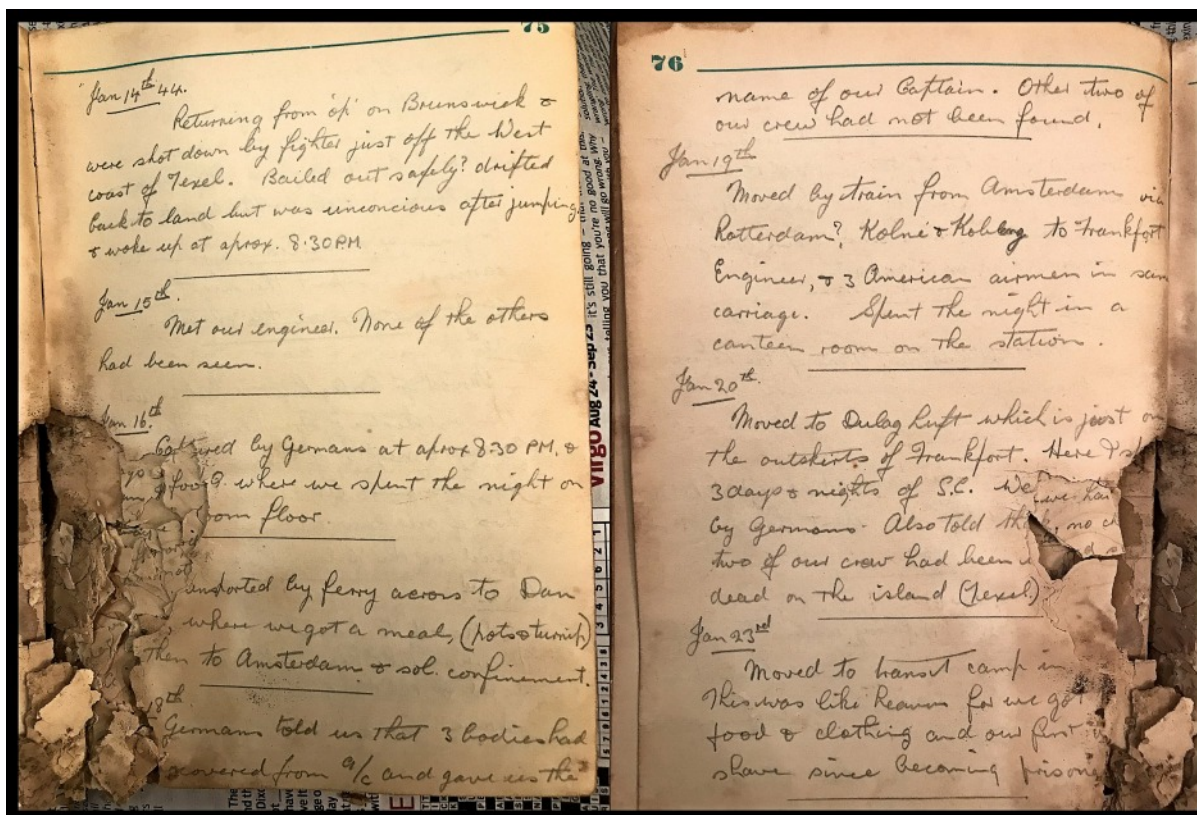
Jaargang 18 - Nr. 2
December 2020

Nieuwsbrief



Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel

UIT HET ARCHIEF



Scan van enkele pagina's uit het, helaas beschadigde, dagboek van bommenrichter Robert Ridley Brown. Hij was samen met boordwerktuigkundige Albert Charles East, één van de twee overlevenden van de crash (14 januari 1944) van Lancaster ND421 in het bos bij 'Fonteinsnol' op Texel.

De overige bemanningsleden, de 22-jarige radiotelegrafist William Charles {Bill} Gadsby, de 20-jarige boordschutter Leslie Norman John Laver, de 22-jarige boordschutter Clifford John {Jack} Skinner, de 30-jarige piloot Kenneth Munro {Steve} Steven en de 22-jarige navigator Samuel Brown Stevenson, kwamen om het leven en zijn op Texel begraven.

INHOUDSOPGAVE

Jan Leendert Plesman	5
Bückeburg	7
Umberto Maddalena; een Italiaan op De Mok	8
Georgier Iwan Schawadse	9
Ameland en triflepudding	10

Voorpagina:

Een AH-64 Apache van het RNLAF Apache Demo Team tijdens een demonstratie met flares.

[Foto: Jan Nieuwenhuis, 1 augustus 2015]

Bij het samenstellen van deze publicatie is de grootste zorg besteed aan de juistheid van de opgenomen informatie. De samensteller/redacteuren en het Luchtvaart- en OorlogsMuseum Texel kunnen echter niet verantwoordelijk worden gehouden voor enige onjuist verstrekte informatie via deze nieuwsbrief.

Voorzitter:

- Ben Daalder

Secretaris:

- Maarten Mulder

Penningmeester:

- Jan van Schie

Overige bestuursleden:

- Kees Groenewoud

Nieuwsbrief Redactie:

Bram van Dijk
Ben Gieze
Jan Nieuwenhuis

Gastredacteur

Henk van Rooyen

Samenstelling/vormgeving:

Jan Nieuwenhuis

Museum adres:

Texel International Airport
Postweg 126
1795 JS De Cocksdorp

Tel. 0222-311689

Internet: www.lomt.nl

E-mail: info@lomt.nl

Twitter: [LOMTexel](https://twitter.com/LOMTexel)

Facebook: [museumLOMT](https://www.facebook.com/museumLOMT)



Voorwoord

Het jaar 2020 ligt achter ons en gaat de boeken als een heel bijzonder jaar, en tja, wat heet bijzonder... Wij kunnen er niet om heen, corona heeft ALLES in de war geschopt en gaat aan niemand voorbij. Tijdens en na de eerste golf waren er geen mogelijkheden om zonder risico voor de vrijwilligers het museum te openen, en het bestuur heeft daarom toen moeten besluiten de deuren gesloten te houden.

Het was een totaal nieuwe ervaring en iedereen keek uit naar betere tijden. Er werden plannen gemaakt om onder de richtlijnen van het RIVM, toch het museum in de loop van het seizoen te openen.

Wij hebben er echter voor gekozen de stem van, met name de balievrijwilligers zwaar te laten wegen bij de besluitvorming. Een aantal keren zijn zij gepolst met de vraag of zij het zagen zitten om aan de slag te gaan. Steeds waren er echter maar enkelen die het aandurfde en dus werd er gekozen voor de veiligheid van de mensen want dat staat voorop. Al met al geen omzet in 2020 want als de deuren dicht zijn wordt er niets verdiend terwijl de vaste kosten gewoon doorgaan. Toch hebben we niet te klagen want ook de overheid heeft ons museum niet in de steek gelaten!

Er waren nog wel een aantal interne activiteiten waarbij de aangekochte bunker, in onder vaak moeilijke omstandigheden, geschikt is gemaakt voor bezoek. Dit indrukwekkende monument is er klaar voor om bezoekers te ontvangen en een inkijkje te geven hoe de opstand van de Georgiërs deels is verlopen. Met de koptelefoon op neemt een audioroute de bezoeker mee naar een aantal belangrijke gebeurtenissen tijdens de opstand. Onze vrijwilligers zijn zeer gemotiveerd dit in 2021 aan het publiek te laten zien. Wij werken ook dit jaar toe naar een geplande opening in april, maar dat hangt natuurlijk helemaal af van de situatie rondom het COVID-19 virus en de daarbij behorende richtlijnen. Wees er echter van overtuigd dat bestuur en vrijwilligers hun uiterste best zullen doen dit te laten slagen. Via onze nieuwe en aangepaste website zullen wij u informeren over de stand van zaken.

Ook in het museum zullen tot slot nog een aantal aanpassingen en vernieuwingen worden aangebracht en klaargemaakt worden voor het nieuwe seizoen.

Wij hopen van harte u dit jaar weer te mogen begroeten. Graag tot ziens.

Ben Daalder (voorzitter LOMT)



De opening van het museum op 17 mei 1996 [Foto: Archief Texelse Courant]



Jan Leendert Plesman

Jan Nieuwenhuis



Ja inderdaad, de zoon van... Albert Plesman (1889-1953). Zijn vader Albert, de eerste president-directeur van de KLM, was de zoon van een eierenhandelaar uit Den Haag en zijn moeder, Susanna van Eijk (1895-1974), de dochter van een kaasfabrikant uit Gouda. Ze kregen een dochter en drie zoons;

Jan was hun tweede kind en hij is geboren in Gouda op 18 december 1919.

Al voor de Tweede Wereldoorlog was Jan Plesman officier bij de Nederlandse Luchtmacht, toen nog Luchtvaartafdeeling (LuVA) geheten, en studeerde hij van 1937-1940 aan de Technische Hoogeschool te Delft. Daarna volgde hij een vliegopleiding bij de militaire vliedschool op vliegveld Haamstede (Schouwen-Duiveland) en een vervolgopleiding op vliegveld "de Vlijt" op Texel, waar hij bij het begin van de oorlog als Reserve 2e luitenant was gestationeerd. Het is wel bijzonder dat hij uitgerekend op een vliegveld terecht kwam waarvan de KLM (en dus zijn vader) één van de grondleggers is geweest!

Uit een rapport wat bewaard is gebleven, wordt bericht over *'de krijgsverrichtingen van enige leerlingen van de Vliedschool Texel gedurende de eerste vijf oorlogsdagen in Nederland'*. Aldus opgetekend door 2e Lt. vl. J.L.Plesman...

De ochtend van de 10e Mei werd ik door de 1e Lt. de Zwaan gewekt omstreeks 6 uur, met de mededeeling, dat Nederland en Duitsland zich met elkaar in oorlog bevonden.

Wij begaven ons zoo snel mogelijk van ons pension naar het vliegveld "de Vlijt", waar we vernamen, dat de Duitschers ongeveer 4 uur 's morgens een aanval met ongeveer negen Me 109's op het vliegveld hadden gedaan, waarbij zij een TV, die daar voor oefen doeleinden stond, in brand hadden geschoten.

De manschappen hadden zich reeds naar hun verspreide opstellingen begeven, voor de aanval plaats vond, daar de 1e Lt. van den Broek door oogwaarneming de aanval op het vliegveld "de Kooy" had geconstateerd. Op de 10e Mei is er verder niets bijzonders voorgevallen.

De verst gevorderde leerlingen van de Vliedschool hadden hun commandant, de Kapt. vl. wrn. Zegers verzocht, met de Fokkerjagers D.XVII, waarvan er zeven rondom het veld aanwezig waren, ingezet te worden.

In de loop van de tweede dag werden deze jagers, die oorspronkelijk van de 5e groep 2 Lv.R waren, maar wegens veroudering uit de oorlogssterkte genomen waren, hier weer bij ingedeeld.

's Middags ongeveer 4 uur, vond een aanval op het veld plaats door ongeveer 4 Me 110s, die de verspreide opgestelde vliegtuigen met weinig resultaat beschoten. Onze luchtdoel, die uit vier stukken 2 Tl, Bestond, en die oorspronkelijk op den N.O. hoek van het veld was opgesteld, was in de loop van de 1e dag ten Zuiden van het veld teruggetrokken, zodat we geen goede afweer konden geven.

Kort na deze aanval zijn de 2e Lts. vl. E.Roosenburg, J.C.P.Stuy en J.L.Plesman en de sergts. vl. Moerkoert, vd.Heyde en Schamhart met de voornoemde D.XVII gestart van het hulpterrein, dat in de buurt van het vliegveld was aangelegd, met opdracht, zich naar vliegveld Buiksloot te begeven. Boven den Helder werden

de Lt.vl. RoosenBurg en de Sergt.vl. Sohamhart door eigen luchtdoel neergeschoten (het toestel van Lt.vl. R. kan nog op het zeer nabij zijnde vliegveld de Kooy geland worden, waar het gedurende de nacht gerepareerd werd, zodat de Lt.vl. R. zich de volgende dag weer bij zijn esc. op Buiksloot kon voegen. Het toestel van Sergt.vl. S. werd volkomen vernield Bij de noodlanding, terwijl de Sergt.vl. S. er zonder noemenswaardige schade afkwam). De andere 4 D.XVII's kwamen behouden te Buiksloot aan: alwaar zich eveneens de 1e Ja.Va. en de 2e JA.VA. bevonden, die toen nog over 9 a 10 D.XXI's beschikten.

De 12e Mei werden de Lt.vl. E.A.Roosenburg en de Sergt.vl. Moerkoert en v.d.Heyde naar het vliegveld Ruigenhoek gestuurd, met de opdracht daar direct te landen. Door de camouflage van het veld, de ongunstige wind en een te stipt houden aan de opdracht, sloeg de Lt.vl. R. na de landing door te sterk remmen over de kop, gleeed de sergt.vl. v.d.Heyde door te lage landingsnelheid voor de grens van het veld af en landde de sergt.vl. Moerkoert door te kort binnenkomen door de omranding. Geen der vliegers liep lichamelijk letsel op. De Sergt.vl. M. kreeg hierna opdracht zich naar vliegveld Middenmeer te begeven. De Lt.vl. J.C.P.Stuy en J.L.Plesman hadden in de loop van de middag opdracht gekregen, zich naar vliegveld Middenmeer te begeven, waar zij ongeveer om drie uur aankwamen, evenals de sergt.vl. Moerkoert. Hieraangekomen kregen zij opdracht de 1e Verk.Gr. te beschermen op een vlucht naar de Grebbeberg. De Lt.vl. S. en de Sergt.vl. M. zijn met de verk. toestellen gestart; de D.XVII van Lt.vl. P. had even motorstoring en is met enige vertraging gestart. Alle drie D.XVII zijn boven de Grebbestelling geweest, waarna zij zich naar Soesterberg hebben begeven. Dit vliegveld was versperd, doch desondanks zagen 3 GI's, 3 D.XVII's, 5 CV en 1 CX kans, zonder beschadigingen op dit versperde veld te landen.

De D.XVII van Sergt.vl. M. stond scheef, wegens beschadiging van het landingsgestel, opgelopen bij de landing op Ruigen-

hoek. Technische Dienst was niet meer aanwezig. De 13e Mei kreeg Lt.vl. P. opdracht, zich weer naar Buiksloot te begeven. Toestel in hangar warm draaien en uit hangar direct starten, zoo luidde de opdracht. De Lt.vl. S. gaf de starttrichting aan. In de start liep het toestel op een betonring en werd volkomen vernield. De Lts. zijn met de bus naar Amsterdam gegaan. De Sergt.vl. Moerkoert heeft met behulp van de militaire dokter het landingsgestel van zijn D.XVII met dat van de D.XVII van Lt.vl. Stuy verwisseld en heeft zich laat in de middag nog naar Buiksloot begeven (door de lucht). De 14e Mei heeft de Lt.vl. P. deze laatste D.XVII naar Schiphol overgevlogen, waar hij 's avonds in brand is gestoken. Na de aanval op het vliegveld Texel, vroeg in de middag van de 11e Mei, vond er nog een aanval plaats, nadat de D.XVII vertrokken waren.

Bij deze aanval werden alle toestellen in brand, geschoten uitgezonderd een GI, 1 verbouwde SII en 1 D.XVI (niet vliegklaar). Op het oogenblik van de capitulatie bevonden zich te Schiphol aan vliegklare toestellen:

8 D.XX, 1 D.XVII, 1 F.K. 43 (of 46), eenige GI's, eenige D.C.2s of D.C.3's.

P.S. Reeds enige dagen voor 10 Mei lagen de soldaten op het vliegveld Texel vanaf zonsopgang gekleed te bed. Het officierspiket was verdubbeld, zodat s'nachts steeds een officier wakker was.

De volgende nacht na het piket mochten officieren thuisslapen, wat het geval was met de 1e Lt.vl. de Zwaan en 2e Lt.vl. P.

[Bron: NIMH]



Het wrak van de op 11 mei 1940 door Duitse vliegtuigen in brand geschoten Fokker D.XVII (204), tegenover hoeve Nieuw-Breda aan de Postweg.

[Foto: fotoalbum J.A. Ten Broek]

Tot zover de ervaringen in de eerste oorlogsdagen van Jan Plesman...

Na de capitulatie is Plesman één van de vele 'Engelandvaarders' die uit bezet gebied weten te ontsnappen met de bedoeling zich in Engeland bij de geallieerde strijdkrachten aan te sluiten om actief aan de strijd tegen de Duitser deel te gaan nemen.

Op 30 december 1940 vertrekt hij op de fiets vanuit Den Haag naar Parijs, samen met zijn vriend, 2e luitenant waarnemer Geert Overgaauw. Vandaar stappen ze op de trein naar Zuid-Frankrijk en in april 1941 worden ze door een gids meegenomen door de Pyreneeën; korte tijd later arriveren ze in Madrid en uiteindelijk bereiken ze Portugal. Van daaruit worden ze op 23 mei 1941 met een Douglas DC-3, gevlogen door KLM-piloot Koene Dirk Parmentier, overgebracht naar Engeland.

Op 21 augustus komt Plesman aan op de vliegbasis RAF Ternhill (Shropshire) waar hij leert vliegen in onder andere een Hurricane en uiteindelijk de Spitfire; Op 23 december 1941 maakt hij als jachtvlieger op dit toestel zijn eerste solo vlucht. In juni 1943 wordt het 322 Dutch Squadron RAF opgericht en Plesman is daarbij één van de piloten. Hij maakt vele vluchten boven Het Kanaal en het Europese continent, en in de totaal ruim vijfhonderd vlieguren heeft hij onder andere actief meegeholpen met het neerhalen van de beruchte V1's.



Ook op Texel is een V1 terecht gekomen... Op 19 oktober 1944 naast de boerderij van Cees Keijser tegenover 'De Stoof' aan de Hallerweg. In 'De Stoof' werd de 31-jarige Klaas Mantje door de luchtdruk tegen een trappilaar geslingerd en overleed ter plekke.

[Bron: Texelse Courant, 4/5/2007]

In augustus 1944 krijgt het squadron de taak om terugtrekkende Duitse troepen te bestoken in Frankrijk en België. Ook het escorteren van bommenwerpers en het beschieten van bruggen, munitiedepots, treinen etc. was daarbij één van de taken. Deze missies worden gevlogen vanaf RAF Deanland (E. Sussex) en zijn niet ongevaarlijk vanwege zeer intensief luchtafweer (Flak). Op vrijdag 1 september 1944 slaat het noodlot toe en wordt Plesman's Spitfire (MJ343 VL-P 'Prinses Beatrix'), in de buurt van Saint-Omer in Noord-Frankrijk door luchtafweer geraakt waarbij de staart afbreekt. De Spitfire stort neer, maar zowel het toestel als het lichaam van de piloot worden, ondanks verschillende pogingen na de oorlog, nooit teruggevonden.

Op 23 december 1950 krijgt Jan Plesman postuum het *Croix de Guerre*, een Franse onderscheiding voor moed die op 8 april 1915, in het tweede jaar van de Eerste Wereldoorlog, voor het eerst werd ingesteld. De onderscheiding wordt persoonlijk door de Franse ambassadeur overhandigd aan zijn vader!

Bückeburg

Henk van Rooyen

Het is voorjaar 1997. Ik heb ruim 3 maanden niet gevlogen en ik weet mijn instructeur Leo te enthousiasmeren voor een buitenlandse vlucht. Ik wil naar Bückeburg in Duitsland, waar naar verluidt een helikoptermuseum is gevestigd. Dat zal Leo een biet zijn, als hij maar vliegt. We vertrekken om 08:16 uur vanaf Texel met de PH-1073, een Scheibe-Falke SF-25C. Leo noemt het een navigatievlucht, zelf noem ik het een uitje. Als we nog geen uur hebben gevlogen, wil hij op Hoogeveen een landing maken. De geit moet al na één uur en vijf minuten worden verzet. Tegenspreken helpt niet. Om 09:37 hangen we weer in de lucht en steken we de oostgrens over op weg naar Porta Westfalica (EDVY). Een vluchtje van één uur en twintig minuten. Bij de havendienst vragen we hoe we het best in Bückeburg kunnen komen. Is het misschien te lopen? De man achter de balie lacht en zegt dan: "als je snel naar beneden loopt en het aan de man die in z'n auto stapt vraagt, kun je met hem meerijden." Dat laten we ons geen twee maal zeggen. De rit duurt iets langer dan we dachten, maar het is natuurlijk tof dat we zo



Foto van de PH-1073, gemaakt in 2006 door Mike de Bruijn (Airport manager Texel Airport NV)

makkelijk in het museum komen. Na bezichtiging van de heli's en het doen van 'zaken', moeten we weer terug. Dat wordt dan een taxi. In een glanzende Mercedes uit de weet-ik-wat-voor-serie komen we na 18 dure kilometers weer terug op het veld. Ai, daar gaan in één keer m'n meegebrachte vijftwintig Duitse Marken. Gelukkig hoeven we geen landingsgeld te betalen, want er is een stilzwijgende afspraak dat havenmeesters dat bij elkaar niet doen. Auch nicht in Deutschland, ja. Maar we moeten nog wél wat eten, anders kunnen we niet vliegen/navigeren. In het restaurant leggen we uit dat we geen geld meer hebben, maar dat we eventueel in een later tijdstip geld kunnen overmaken. Dat wordt gehoord door de medewerker van een daar gevestigde firma die propellers maakt. Hij stelt voor dat hij onze consumpties betaalt als een soort vriendendienst. Mannen onder elkaar in de luchtvaart, zal ik maar zeggen. We nemen het aanbod aan, eten twee broodjes kroket, drinken een chocomel en stappen weer in. Twee uur en vijftwintig minuten later staan we weer op het groene Texelse gras. Leo schrijft na dit Duitse avontuur in m'n logboek: nav.oef. netjes uitgevoerd. Start en landing netjes.

Maddalena; een Italiaan op De Mok

Ben Gieze

In 1919 werd in Amsterdam-Noord de E.L.T.A. (Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam) georganiseerd. Eén der deelnemers was de Italiaanse marineofficier vlieger Humberto Maddalena. De vliegboot waarop hij vloog ging

uit veiligheidsoverwegingen elke avond naar De Mok. De E.L.T.A. duurde meer dan een maand en al die tijd was Maddalena dus samen met enkele collega's gelegerd op De Mok.

Maddalena werd in 1894 in de buurt van Venetië geboren als zoon van een arts. Na zijn basisopleiding volgde hij een technisch/nautische opleiding. Op zijn 16e maakte hij als bemanningslid al twee maal een Atlantische oversteek. Op zijn 20e voer hij al als kapitein op een brik (klein en snel zeilschip met twee masten), waarmee hij een reis naar Zuid-Amerika maakte. Na terugkomst in Italië leerde hij vliegen op watervliegtuigen (vliegboten) en reeds in 1917 werd hij commandant van een squadron vliegboten.

In 1919 was het een jaar geleden dat de eerste wereldoorlog eindigde.

Vliegtuigfabrikanten moesten nu hun best doen om vliegtuigen te verkopen. Een manifestatie als de E.L.T.A. was een prima gelegenheid om je producten te promoten. De Italianen kwamen met enkele landvliegtuigen en enkele vliegboten naar Amsterdam. Tenminste twee Macchi M.7's kwamen per schip uit Italië en werden op De Mok in elkaar gezet. Vliegend uit Italië kwamen een Macchi M.8, een Savoia S.9 en een Savoia S.13. (allemaal vliegboten). Welk toestel Maddalena vloog is niet geheel duidelijk.



Humberto Maddalena

Wel is bekend dat Maddalena en enkele collega's in oktober 1919 met de Macchi M.8 en de Savoia S.13 vanaf De Mok naar Zweden vlogen. De twee toestellen waren door de Zweedse marine gekocht en er werden nog drie Savoia S.13's besteld. Zo kwam het dat er in juni 1920 drie Savoia S.13's onder leiding van Maddalena voor een tussenstop en onderhoud op De Mok verschenen. Het duurde lang voor ze konden vliegen naar Zweden want volgens de Helderse Courant van 12 juni 1920 ging er zelfs een monteur met de trein naar Milaan om enkele nieuwe propellers te halen. De foto hieronder toont een groepje militairen en een burger op De Mok (juni 1920). De lange man midden achter, met het kruisje op zijn pet is Maddalena.



In 1924 is Maddalena weer op De Mok, nu als leider met drie Savoia S.16's. Waarschijnlijk is het doel van deze reis weer om het type vliegboot te promoten. De foto rechtsboven op deze pagina toont twee van de vliegboten voor anker in de mokbaai. De drie vliegboten hebben ook nog enkele dagen op de Kralingse Plassen gelegen en konden daar bekeken worden.

Nog tenminste één maal komt Maddalena op De Mok en wel in de herfst van 1925. Hij maakt dan met twee Macchi M.24's een rondvlucht door noordwest Europa en doet ook het marinevliegkamp Schellingwoude aan. Bij de terugvlucht in november gaat het bij het passeren van de Splügenpas in de Alpen mis. Door slecht weer zijn zijn beide vliegbootjes genoodzaakt een noodlanding te maken. De bemanningen overleven het maar van de Macchi's is weinig over.

Voor zover Maddalena in verband met De Mok. De Italiaan bleef echter in Italië de voorpagina's



Foto: NIMH

halen. In 1927 maakte hij in opdracht van de Italiaanse luchtmacht een recordvlucht met een Savoia-Marchetti SM.62. Verder ging hij in 1928 met een Savoia-Marchetti S.55a noord van Spitsbergen op zoek naar het luchtschip Italia onder commando van Umberto Nobile. Op 20 juni vond hij dankzij een rode tent de luchtschipbreukelingen en kon voedsel afwerpen. Later werden ze gered.

Vanaf 1929 wordt Maddalena steeds meer in de gelegenheid gesteld allerlei recordvluchten te maken met landvliegtuigen en hij wordt een BI'er (bekende Italiaan). Dan in 1931, na vele risicovolle vluchten gebeurt het onwaarschijnlijke. Tijdens een eenvoudige overlandvlucht breekt zijn Savoia 64 in stukken en stort neer. De lichamen van de copiloot en het derde bemanningslid worden gevonden, maar het lichaam van Maddalena wordt niet gevonden.

[Bronnen: Wikipedia, Helderse courant, Texelse courant, Archief LOMT, Courant Het nieuws van den dag]

Georgier Iwan Schawadse

Bram van Dijk

Mijn vader Johannes Jan van Dijk werkte in de oorlogsdagen soms op de boerderij van Piet Hin in Spang. Op een keer heeft hij zich over een groep Georgiers ontfermd die tijdens de Georgische opstand verborgen zaten in de Eendekooi in Spang. De Georgiers werden ondergebracht bij

verschillende families zoals Lo Bremer en de weduwe Jo Dros. De Georgier Iwan Schawadse kwam bij ons in huis. Ondanks dat we in het kleine huisje op Kerkstraat 2a woonden met vader, moeder en zeven kinderen werd de slaapkamer van zus Gre ingericht voor Iwan. Ik herinner mij nog zijn pistool op het nachtkastje.

Wij woonden hier tot in 1954 waarna we zijn verhuisd naar Peperstraat 28. Later hebben er verschillende jonge gezinnen in gewoond, waarbij de laatste bewoner veel in het huisje heeft geklust. Bij een verbouwing in één van de drie slaapkamers kwam bij sloopwerk een bajonet te voorschijn. Dit verhaal, met foto's, kwam in de Texelse Courant en ik herkende meteen de slaapkamer waar de Georgier Iwan had geslapen in mei 1945.



Ameland en triflepudding

Henk van Rooyen

John en Lillian Wise uit Engeland hebben Texel ontdekt. In hun wit-oranje Grumman American AA5A 'Cheetah' strijken ze neer op het groenste veld van Nederland. Ze blijven een weekje en kiezen voor een vakantiehuis in een van de vele parken tegen de duinen en vlak bij het vliegveld. Na een paar dagen komen ze boven op de toren en is de vraag of het eiland Ameland makkelijk is te bereiken. We leggen uit dat als ze via Vlieland willen, dat ze dan een militaire zone moeten passeren, waar nog als eens door jagers wordt geschoten en gebombardeerd. Maar als het rustig is en je oproept op de frequentie van 'De Range', dan is er vaak de mogelijkheid om de Vliehors te crossen. John vraagt of ik mee wil. Voor de zekerheid, ze willen geen flater slaan in het Nederlandse luchtruim. Natuurlijk wil ik dat, het lijkt me leuk om weer eens op Ameland te kijken.

Op woensdag 6 september 1989 stap ik met John in de G-BFIJ. John links, ik rechts en Lillian heeft het zich al gemakkelijk gemaakt op de backseat. John sluit de canopy en start de motor. Het weer is prima, er ligt een hogedrukgebiedje van 1027 hectopascal, de zon schijnt en het zicht is uitstekend. Na de powerchecks aan het begin van baan 22 lijnen we op en gaan de lucht in. Het is geen probleem om 'Cornfield' te passeren. Er is geen militair verkeer en we kunnen van eiland naar eiland hopen.

In precies 29 minuten maken we de oversteek en landen we op Ameland. Na een cup of tea maken we het tripje in omgekeerde richting. Wederom passeren we de militaire restricted area en omdat we nu wind tegen hebben, doen we er een volle minuut langer over. Als we zijn geland zeggen ze dat ze blij zijn dat ik ben meegegaan en dat zij er iets tegenover willen stellen. Ik word met mijn hele familie (vrouw en drie kinderen in de bevallige leeftijden van tien, acht en zeven jaar) uitgenodigd om in hun vakantiehuisje te genieten van een door Lillian hoogstpersoonlijk bereide triflepudding. Het Britse product – waarschijnlijk meegesmokkeld in de Cheetah – staat stijf van de sherry. Onze kinderen eten er lekker in en hebben er geen nadelige gevolgen aan over gehouden. Nou, misschien op latere leeftijd wel een beetje. Ze houden alle drie van een stevige borrel...



De vindplaats van de bajonet



Harm van Dijk (L) en de Georgiër Iwan Schawadse