



LOMT

Jaargang 20 - Nr. 1
juni 2022

Nieuwsbrief

Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel



UIT HET ARCHIEF

TRAJECT	Eekale Reis	Dagretour	10-Vluchten boekje	Vracht per kg %	Bagage per kg
van TEXEL naar:					
Amsterdam	8.30	8.— ^{*)}	47.—	0.15	0.15
Dordrecht	8.50	—	—	0.20	
Groeninge	10.30	—	—	0.30	
Haarlem	11.—	16.30	—	0.30	
Kaaske/Zoute	35.—	35.10 ^{*)}	—	0.40	
Leeuwarden	9.00	—	—	0.25	
Rotterdam	8.50	12.30	72.—	0.20	
Twente	9.75	—	—	0.30	
Vlissingen	12.—	18.—	—	0.35	
van TWENTE naar:					
Amsterdam	8.25	9.10	52.—	0.25	0.15
Dordrecht	9.75	—	—	0.30	
Haarlem	11.50	—	—	0.30	
Kaaske/Zoute	33.—	36.— ^{*)}	—	0.40	
Rotterdam	8.35	12.40	70.—	0.20	
Texel	9.75	—	—	0.30	
Vlissingen	12.50	—	—	0.35	
van VLISSINGEN naar:					
Amsterdam	8.30	12.30	72.—	0.20	0.05
Haarlem	8.—	4.50	36.—	0.15	
Kaaske/Zoute	5.—	9.— ^{*)}	—	0.15	
Rotterdam	5.50	8.30	47.—	0.25	
Texel	12.—	—	—	0.35	
Twente	12.50	—	—	0.35	

*) = Minimum per Zending op binnenlandsche trajecten f 1.— (dit geldt ook voor bagagevervoer); in het Internationaal vervoer 2 kg per zending.
 Voor regelmatige of groote zendingen wordt een belangrijke korting verleend.
 *) = 60 dagen geldig.
 *) = 60-dagse retour fl. 9.—.

BAGAGE

Per passagier 2 colli handbagage (van max. afmetingen 45 x 40 x 20 cm) vrij. (Voorts mogen gratis worden medegenomen: damesaccessoires, mantels, reisdaken, paraplu's en wandelstokken, fotografie- en snijfilappertsen en accessoires).

Het totaal gewicht dezer kollees te vervoeren bagage mag een gewicht van 40 kg niet overschrijden.

Van elk colli mogen de twee kollees te vervoeren colli, of voor elk colli, dat het maximum toegelaten gewicht of de max. afmetingen overschrijft is — ongeacht het traject — verachtigd f 0.25 bij een gewicht tot ten hoogste 30 kg. Colli het gewicht van 30 kg te boven gaande worden niet als bagage beschouwd, doch kunnen uitsluitend als vrachtgoed, tegen de geldende vrachtprijzen worden vervoerd, terwijl vervoer met het zalfde vliegtuig waarmee de afgestuurde reist, niet gegarandeerd kan worden.

ROEKT UW PASSAGE BIL...



Folder met daarop de binnenlandse luchtlijnen van de KLM voor de zomerdienst van 1938, geldig van 15 mei tot en met 1 oktober. Een dagretour Texel-Amsterdam kostte in die tijd 8 gulden (€ 3.63). Daar kwam dan nog wel 15 cent (€ 0.07) per kg aan bagagekosten bij!

INHOUDSOPGAVE

LET Z-37 Cmelak trainer	5
Een leuke vlucht	7
De Vlijt aan het begin van de oorlog	8
Transport Museum bouwt "Texelse" NA-27	12

Voorpagina:

29 juni 2010: BBC presentator Nicholas Crane en een cameraman bij het graf van Sjalva Loladze op de Georgische begraafplaats. De BBC was op Texel voor het maken van opnamen voor de populaire BBC serie 'Coast'.
[Foto: Jan Nieuwenhuis]

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**Samenstelling/vormgeving:**

- Jan Nieuwenhuis

Met medewerking van:

- Ben Gieze
- Maarten Mulder
- Peter F. A. van de Noort
- Henk van Rooyen f.l.a.p.
- Piet Standaard

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

Wegens ziekte van onze voorzitter Ben Daalder is mij gevraagd om dit keer het voorwoord te schrijven voor deze nieuwsbrief.

Op 3 april j.l. ontmoetten de vrijwilligers elkaar in restaurant "De Vlijt" voor de "kick-off meeting" voor het nieuwe seizoen en het museum ging open op 4 april.

Op 4 mei kreeg het museum hoog bezoek in de persoon van de Georgische ambassadeur met zijn familie en staf. Na een rondleiding in het museum werd een bezoek gebracht aan de bunker. De ambassadeur was zeer onder de indruk van wat zich daar had afgespeeld gedurende de opstand in april 1945.

Inmiddels is onze bereikbaarheid ook weer als vanouds vanwege de opening van de vernieuwde Postweg. Half mei mochten we al meer dan 2100 bezoekers ontvangen, een stijging van 75% ten opzichte van 2019, het laatste jaar dat we in april opengingen. Terwijl ik dit schrijf staat de teller op ruim 4000 bezoekers en als bestuur zijn we meer dan tevreden.

Ook dit jaar hebben we weer enkele nieuwe vrijwilligers verwelkomd voor de balie en voor de begeleiding van bezoekers naar de bunker. Dit seizoen is de bunker drie dagen per week geopend voor de audiotour. Boskalis heeft voor ons een prachtig voetpad aangelegd naar de bunker en we hoeven dus niet meer op het fietspad te lopen, wat de veiligheid ten goede komt.

We kunnen nog geen duidelijkheid verschaffen hoe het staat met de renovatie van de gebouwen. Ondertussen wordt nagedacht over een nieuw verlichtingsplan voor de belichting van de objecten in het luchtvaartgedeelte. Wordt vervolgd...

We gaan er met elkaar een mooi seizoen van maken met hopelijk veel bezoekers!

Bestuur en vrijwilligers,
Namens deze,
Maarten Mulder (secretaris)



Voorzijde museum in 2003...

Zo'n 20 jaar later ziet het aanzicht er wat anders uit!



LET Z-37 Cmelak trainer

Piet Standaard

De "Texelse" Let Z-37 Cmelak ('hommel'), die nooit in Nederland mocht worden ingeschreven en dus ook geen Nederlands Bewijs Van Luchtwaardigheid (BVL) kon krijgen.

Na de hereniging van de beide Duitslanden kon ik een Let Z-37 Cmelak trainer kopen via Treuhandanstalt, de Duitse instantie, die de voormalige staatsbedrijven in de DDR (Deutsche Democratische Republiek) onder haar hoede had en het vliegtuig van Interflug in de verkoop had.

motor met een aftakas voor het aandrijven van agrarische hulpstukken om te kunnen zaaien, strooien en spuiten.

Het bedrijf bouwde ook de 4 cilinder 130 pk Walter Major, gelijk de 122 pk Havilland Gipsy Major, die onder andere in de Havilland Tiger Moth was gebouwd en de Walter Miron, die in een tweezits LET L-13 Vivat motorzwever zat, waarmee de Zweefvliegclub Texel een tijd lang heeft gevlogen.

De eerste keer dat ik met de Vivat vloog was op het vliegveld van Kunovice in Tsjechië waar de fabriek stond en waar ook mijn Cmelak was gebouwd. Met de directeur van de fabriek zou ik



De Let Z-37 Cmelak D-EOZV arriveert op Texel per oplegger, uit Kyritz - Duitsland

[Foto: Ed de Bruijn]

De Cmelak is een Tsjechoslowaakse laagdekker met een sternmotor, gebouwd door Moravan (Zlin) en LET, waarmee je naast agrarisch gebruik, ook zweefvliegtuigen kunt slepen. In Tsjechië had ik een Cmelak een keer vijf zweefvliegtuigen tegelijk omhoog zien slepen. Dat leek mij toch wel wat veel, maar het moest toch wel verantwoord zijn om met de Cmelak drie zweefvliegtuigen tegelijk omhoog te slepen. Om die reden had ik de Cmelak gekocht. En als de Cmelak niet meer mocht vliegen kon hij altijd nog in het museum tentoongesteld worden. Maar naderhand bleek dat de Cmelak te groot was om in het museum tentoon te stellen en heeft daardoor een aantal jaren opgeslagen gestaan in de hangaar van de zweefvliegclub Texel.

De Cmelak had een Tsjechische Walter M 462RF luchtgekoelde 9 cilinder sternmotor van 315 pk (235 KW), naar mijn weten de enige vliegtuig-

een proefvlucht maken in de Vivat. Hij sprak maar een paar woorden Duits en voor de rest alleen Tsjechisch, dat werd communiceren met handen en voeten tijdens de proefvlucht. Na de start, toen we op hoogte waren, zetten we de motor af en de propeller in vaanstand om te zweven. Toen we de 200 meter passeerden wilde ik de motor weer starten, maar de directeur schudde zijn hoofd, zodat we nog maar even door zweefden. Op 100 meter hoogte maakte ik nogmaals aanstalten om te starten, keek naar de directeur naast mij, maar hij schudde weer met zijn hoofd. Vervolgens wachtte ik het maar af, maar hij zei niets en ik dacht, dit wordt een noodlanding in de zonnebloemen, maar het leek net of er een deken tussen de zonnebloemen en het vliegtuig ontstond en scheerden we rakelings over de zonnebloemen. Op een gegeven moment hoorde ik de zonnebloemen tegen het vliegtuig tikken, de directeur



Aerotechnik L-13SEH Vivat PH-1040 van
Zweefvliegclub Texel [Foto: Mike de Bruijn]

zei starten, ik haalde de propeller uit vaanstand en startte de motor, de stukken zonnebloem vlogen bij het starten door de propeller in het rond. Nadat ik de Vivat opgetrokken had, keek ik naar de directeur, hij grijnsde ondeugend. Daarna moesten we start en landingen oefenen. Je kon op de baan van drie kilometer wel vier keer een start en landing maken alvorens je aan het eind van de baan was.

In Tsjechië hadden ze een andere procedure om te landen, in plaats van afvangen, moest je het vliegtuig op het hoofd wiel tegen de baan aandrukken. Na drie rondjes en wel 15 landingen had ik het wel onder de knie.

Bij de laatste vlucht met de Vivat op Texel, een testvlucht na onderhoud voor de verkoop, maakte ik net zo'n lage vlucht als in Tsjechië, maar nu over de Vliehors, de zandplaat van het naburige eiland Vlieland. We vlogen zo laag, dat de passagiers van de Vliehors Expres, een oude legertruck voor rondritten over de Vliehors, boven op de Vivat keken. Toen ik optrok, keek ik naar mijn naamgenoot "Piet" naast mij en grijnsde.

De Cmelak, was een vliegtuig, dat onder bijna elke weersituatie moest kunnen vliegen. Als het 40 graden vroom kon je brandstof in het oliereservoir pompen zodat de olie voor het starten wat dunner werd en als de motor warm werd verdampde de benzine weer en had de olie weer de juiste dikte. Ook kon je brandstof op de voorruit spuiten, tegen het bevriezen van de voorruit. De motor moest je starten met lucht, waarvoor er een 50 bar bolvormige luchttank was ingebouwd, die met een één cilindercompressor op druk werd gehouden. De remkleppen werden met lucht bediend en ook werden de wielremmen pneumatisch/hydraulisch bediend.

Als de druk voor het starten te laag was, was er een één cilinder compressor op een frame van een kruiwagen, die werd aangedreven door een tweetact motortje, dat veel lawaai maakte.

Om met de Cmelak onder een Nederlandse registratie te kunnen vliegen, moest het vliegtuig door de overheid gekeurd worden om te bepalen of het vliegtuig wel aan de luchtwaardigheid eisen voldeed.

De inspecteurs waren niet te spreken over de bijzondere mogelijkheden, om met benzine de olie te verdunnen en als antivries te gebruiken op de voorruit. Daarnaast vonden de inspecteurs het 50 bar luchtsysteem maar gevaarlijk,

de druk in de druktank zou ontoelaatbaar toenemen met het toenemen van de hoogte. Blijkbaar hadden de inspecteurs niet zitten opletten op school bij de natuurkunde lessen. Maar ze hielden vast aan hun mening, dat het een gevaarlijk vliegtuig was.

Ook al beloofde ik de brandstofleidingen naar de olietank en ruitensproeier af te koppelen, het mocht niet baten. En dat er bij verkeersvliegtuigen ook drukcilinders aan boord waren, voor het geval de cabinedruk zou wegvallen was volgens de inspecteurs niet te vergelijken. Ik zou in Nederland nooit met de Cmelak mogen vliegen!

Om die reden zette ik mijn Cmelak maar weer te koop. En verkocht het vliegtuig aan het bedrijf in Hongarije, die ook aan de op Texel gestationeerde Antonov AN2 "Anouschka" de onderhoudswerkzaamheden verrichtte.



Het is mij hierdoor dus nooit gelukt om met een Cmelak drie zweefvliegtuigen tegelijk omhoog te slepen.

Het enige wat nog resteert van mijn Cmelak, is een vaantje van het Oost Duitse bedrijf Agrarflug, een dochteronderneming van Interflug, wat ik onder de zitting van de stoel in de cockpit had gevonden.

Een leuke vlucht

© Henk van Rooyen f.l.a.p.

Ergens in de winter van 1978/1979 organiseert het Luchtvaartmuseum in Soesterberg een expositie van amateur luchtvaart schilders. Ook een stuk of zes, zeven 'doeken' van mijn hand met de bescheiden afmetingen van 30 bij 40 cm worden publiekelijk tentoongesteld aan de hangarwanden van het museum. Bij de feestelijke opening van de expositie kom ik in gesprek met de 72-jarige heer Wim Oyens. In mijn herinnering een statige, lange man met witte kuif. Wij spreken over de luchtvaart. Waar anders over? We bekijken elkaars werk (zijn schilderijtjes zijn nóg kleiner dan de mijne en gaan vooral over zweefvliegen) en dat van de andere 'kunstenaars' en vergapen ons aan de gigantische doeken met prachtige vooraanzichten van vervaarlijke militaire jagers, die van het doek lijken af te komen. Nee, zo kunnen wij het niet. Maar er is een klik. Misschien omdat onze huisvlijt wat minder in het oog valt of omdat we alle twee zo bezig zijn met de lichte luchtvaart. Het resultaat is echter dat wanneer we afscheid van elkaar nemen, Oyens me zegt: "we moeten maar eens samen een vluchtje maken". Nu hebben er wel meer mensen zoiets tegen mij gezegd, maar in de praktijk blijkt dan dat er niet veel van komt. Deze keer is anders.

Ik krijg een telefoontje van mijnheer Oyens en de vraag of ik op vrijdag 25 mei vrij ben om een stukje te vliegen. Dat is niet tegen dovemansoren. Ik ben na mijn luchtmachtijd die ik heb doorlopen als hulp-verkeersleider in de ban van de kleine vliegerij. Zonder brevet, maar wel met radio/ telefonie op zak (dat kon toen nog!) vlieg ik min of meer regelmatig rondjes Nederland en daarbuiten met een vriend die uurtjes aan het sprokkelen is. Natuurlijk houd ik een logboek bij en op dat moment heb ik exact één honderd uur en drie minuten meevliegen gelogd. Eenmaal op hoogte mag ik dik-

wijls een eindje sturen, maar het landen en starten heb ik niet in de vingers. Eerlijk gezegd betrap ik mijzelf erop dat ik niet met het bekende vlieghandje geboren ben. We zullen op Hilversum de lucht in gaan en op de afgesproken tijd ontmoet ik Oyens op het vliegveld. "Knoop jij de kist even los, dan zal ik de papieren even regelen", zegt mijn piloot. De PH-AFD, een Franse Socata Rallye 100ST onderdekker van Aviation Française, staat op ons te wachten in het Gooise gras voor een vluchtje naar Teuge. Als ik de stevig vastgeknoopte touwen los heb en weer overeind kom, zit Oyens al in het vliegtuig, op de passagiersstoel! Klaarblijkelijk beschouwt hij mij als de pilot-in-charge. Ik leg duidelijk uit dat ik geen brevet heb en dus niet kan vliegen, maar dat ik met hém meevlieg vandaag en denk ondertussen "waar ben ik aan begonnen?"

Oyens gaat links zitten en ik rechts. "Ik dacht even weer dat we de Isacar-rally deden", zegt hij en schuift de canopy dicht. Hij start de motor, taxiëert naar het begin van de baan en doet alle checks. "Ben je er klaar voor?" roept hij boven het lawaai van de Rolls Royce Continental uit. Ik knik en een paar seconden later zijn we airborne. Mijn koudwatervrees is natuurlijk onterecht. De man vliegt als een scheermes en nodigt me uit om de knuppel over te nemen. Graag! "Kijk, dat is een mooi referentiepunt", wijst Oyens me de kerk van Nijkerk aan en hij laat me lekker vliegen. Nou is navigeren ook niet mijn sterkste punt en ik neem aan dat Oyens wat dat betreft in control is. Opeens zie ik twee donkere banen onder me en denk ook een Alouette III te zien opstarten om indringers te verjagen! We zitten midden in de controlzone van

Deelen en ik weet donders goed dat we daar niet moeten zijn. Oyens weet het ook en we maken dat we weggkomen. Na 41 minuten spelevliegen staan we op Teuge met een ietwat verhoogde hartslag. We drinken koffie en leren elkaar beter kennen. Oyens vertelt over zijn tijd in Indonesië en na een uurtje vertrekken we weer naar Hilversum.



Socata Rallye 100 PH-AFD

[Bron: Vliegveld Hilversum - EHHV]

De terugvlucht is uneventfull en duurt ook precies 41 minuten. Na de administratieve plichtplegingen en "het genoeg was geheel aan mijn zijde", nemen we afscheid van elkaar.

Een paar weken later krijg ik post. Een zwart-wit foto van mijzelf naast de PH-AFD met op de achterzijde in zwierige letters met potlood geschreven: ter herinnering aan een leuke vlucht.

Pas veel later kom ik er achter dat ik met een illustere Nederlander heb gevlogen, die zijn sporen in de luchtvaart èn in Nederland èn in Indonesië heeft verdiend. Mijnheer C.W.A. Oyens had niet alleen het predicaat ir. voor zijn naam staan maar was ook nog eens generaal-majoor b.d. en had een zestal publicaties op zijn naam staan. Hij vliegt tot zijn 83e en verlaat op 6 april 2000 op 93-jarige leeftijd voor het allerlaatst deze aarde.

(Co)publicaties van ir. C.W.A. Oyens:

- 1935: Zweefvliegen: theorie en praktijk.
- 1940: Van vliegen en vliegtuigen.
- 1950: Een inleiding in de vliegtheorie voor vliegers en luchtvaarttechnici.
- 1958: De technische gecompliceerdheid van moderne gevechtsvliegtuigen en de consequenties daarvan voor een kleine natie.
- 1963: Defensiegeld besteed: techniek en bevoorrading.
- 1981: Eerst weten...dan zweven.



Commodore ir. C.W.A. Oyens [Bron: NIMH]

"De Vlijt" aan het begin van de oorlog

Jan Nieuwenhuis

Zoals ongetwijfeld bekend, was het Texelse vliegveld "De Vlijt" één van de vliegvelden in Nederland waar aan het begin van de Tweede Wereldoorlog vliegtuigen van de LVA ('Luchvaartafdeeling'; de voorloper van de Koninklijke Luchtmacht) waren gestationeerd.

Al in het begin van het Duitse offensief tegen Nederland waren de strijdkrachten van het Commando Luchtverdediging (CLV) in opperste staat



De staf van het Commando Luchtverdediging in 1938
[Bron: Nederlands Inst. voor Militaire Historie]

van paraatheid gebracht en waren zij de eerste en belangrijkste tegenstander van het Duitse militaire optreden tegen ons land.

In totaal stonden er aan het begin van de oorlog zo'n 112 toestellen op de verschillende vliegvelden in Nederland 'gevechtsgereed' opgesteld. Ook op vliegveld "De Vlijt" was er al in de vroege morgen van 10 mei 1940 sprake van Duitse 'activiteit' in de lucht en enkele gerichte aanvallen op het vliegveld. De Duitse aanvallen waren er in eerste instantie op gericht om de bommenwerpers en jachtvliegtuigen van de LVA zo snel mogelijk uit te schakelen. Deze aanvallen van de *Luftwaffe* zouden spoedig worden gevolgd door het massaal inzetten van transportvliegtuigen voor grootscheepse luchtlandingsoperaties. We kunnen dus wel stellen dat alle onderdelen van het CLV al vanaf het begin van de oorlog "in de frontlinie" aanwezig zijn geweest.

Hoewel het Duitse oppercommando er vanuit ging dat de strategie van het uitschakelen van de LVA goed uitvoerbaar was, en zeker tot het gewenste resultaat zou leiden, was dit niet helemaal het geval.

De luchtlandingen bij vliegveld Valkenburg (Zuid-Holland), waar men overigens pas in april 1939 was begonnen met de aanleg, mislukte grotendeels. De eerste Duitse toestellen die daar landden kwamen meteen ernstig in de problemen door de zachte grond (het vliegveld werd nog bemalen en was dus nog niet vlieggereed). Ook de sterke tegenstand op de grond en het effectief opereren van het Nederlandse luchtafweer zorgde voor veel Duitse slachtoffers. Ook bij het vliegveld Ockenburg ten zuidwesten van Den Haag en vliegveld Ypenburg in de gemeente Rijswijk, kwamen de Duitsers in de problemen. In de namiddag van de eerste oorlogsdag waren de genoemde vliegvelden dan ook weer in Nederlandse handen en was het Duitse offensief in *Raum Den Haag* (zo genoemd door de Duitsers) tot staan gebracht.



Brokstukken van Ju 52 vliegtuigen op Valkenburg
[Bron: Nederlands Inst. voor Militaire Historie]

Veel Duitse transportvliegtuigen waren uitgeschakeld, en door onder andere navigatiefouten en problemen met de oriëntatie kwamen veel troepen niet, of op de verkeerde plaats, op de grond. Van de iets minder dan 9400 Duitse militairen kwam slechts zo'n 35% in het bedoelde gebied terecht en dan ook nog op veel verschillende locaties, vaak ver van hun doel. Rond Den Haag waren de Duitse operaties dus niet erg succesvol, maar in de omgeving van Rotterdam daarentegen ging het overduidelijk beter. Het vliegveld Waalhaven werd op 10 mei 1940 al grotendeels uitgeschakeld door Duitse bombardementen en het was daarna al snel stevig en permanent in Duitse handen. Het vliegveld heeft overigens niet veel betekenis gehad omdat Nederlandse en Britse bombardementen

het vliegveld nagevoeg onbruikbaar hadden gemaakt.

Ondanks het feit dat er dus ook wel successen werden geboekt tijdens de Duitse inval in Nederland, was er bij de Duitse legerleiding wel degelijk de nodige ergernis te bespeuren... Zowel Hermann Göring (vanaf 1935 opperbevelhebber van de *Luftwaffe*) als Adolf Hitler waren door de grote verliezen van vliegtuigen en het uitblijven van



Hermann Göring

succes, behoorlijk geïrriteerd geraakt. Dat had onder andere tot gevolg dat er werd besloten Rotterdam te bombarderen. De gevolgen daarvan waren desastreus... Meer dan 24.000 woningen, vooral in het centrum van de stad, werden in de as gelegd en ongeveer 800 mensen kwamen bij het bombardement om het leven.

OK, we dwalen een beetje af... terug naar Texell! Wat was er allemaal op vliegveld "De Vlijt" aanwezig in de periode vóór en op de 10e mei 1940.

Aanwezig personeel:

Het vliegpark Texel, zoals het Texel vliegveld "De Vlijt" werd genoemd tijdens de mobilisatie, was het onderkomen van verschillende legeronderdelen:

- Vliegschool Texel onder commando van Kapitein-vlieger-waarnemer Julius Lucius Zegers; Hij was tevens Commandant-Detachement Militaire Luchtvaart en vliegparkcommandant. De bezetting van de vliegschool bestond uit 10 officieren en 19 onderofficieren (in totaal 29 militairen).
- 1e sectie-21e Depot Compagnie Bewakingstroepen onder commando van Reserve tweede-luitenant der infanterie, H.J.A.Kamer. De troepen bestonden uit 1 officier, 3 onderofficieren en 29 korporaa's en soldaten (in totaal 33 militairen).

- Eén sectie van 2-III-45 Regiment Infanterie onder commando van Reserve tweede-luitenant der infanterie, R.D.Groeneveld. Het regiment bestond uit 1 officier, 3 onder-officieren en 30 korporaals en soldaten (in totaal 34 militairen).
- 4e Peleton – 1e Compagnie Luchtdoelmitraileurs onder commando van Reserve tweede-luitenant der artillerie. De compagnie bestond uit 1 officier, 2 onder-officieren en 23 korporaals en soldaten (in totaal 26 militairen).

De totale sterkte aan personeel van het vliegpark Texel bedroeg welgeteld zo'n 122 militairen. Even ter vergelijking... op het vliegpark Bergen (Noord-Holland), wat niet meer bestaat en geheel is verdwenen, was dit aantal rond de 700 (en dat uitgezonderd vliegers en technisch personeel).

Voor zover ik weet zijn er tijdens de meidagen van 1940, ondanks de beschietingen door Duitse jagers en lichte bommenwerpers, geen slachtoffers gevallen op het vliegpark Texel.

Aanwezig materieel:

- 7 Fokker D-XVII vliegtuigen (#) met de registraties 202, 203, 204, 205, 207, 209 en 210. Fokker had 11 van deze toestellen geleverd (201 t/m 211) maar deze waren niet alle maal meer beschikbaar. De 201 was vernield op 23 mei 1936 toen het tijdens een stuntvlucht met Reserve 2e Luitenant-Vlieger Bodaan een vleugel verloor; De 206 werd zwaar beschadigd op 19 januari 1939 tijdens een harde landing op Schiphol door Reserve Luitenant-Vlieger O. Thate; De 208 crashte in juli 1938 bij Haamstede in zee, en hoewel het



Fokker D-XVII (202) met sgt-vlieger J.J. de Bruijn op vliegveld 'De Vlijt' [Bron: F. Gerdessen]

toestel wel kon worden geborgen, is het daar na nooit meer ingezet; De 211 werd op 19 september 1938 nog vlieg- en gevechtsgereed gemeld, maar is om onduidelijke redenen nooit in gebruik geweest.

- 2 Fokker D-XXI vliegtuigen met de registraties 226 en 231.
- 1 Fokker G-I.A ('Mercury') vliegtuig met de registratie 307.
- 1 Fokker T-V bommenwerper met de registratie 861.
- 2 Focke Wulf Fw-58 B-2 ('Weihe') vliegtuigen met de registraties 196 en 197.



Focke Wulf Fw-58 Weihe op een besneeuwd vliegveld 'De Vlijt' [Bron: Jan G.H. Hermsen]

In totaal waren er 5 'Weihe' toestellen operationeel in Nederland en deze hadden de registraties 195 t/m 199. De 195 stond op Waalhaven en is daar op 10 mei 1945 tijdens een bombardement vernield; De 196 en 197 stonden op Texel; De 198 was afgeschreven nadat het op 13 maart 1940 in de Waddenzee was neergestort op zo'n 10 km van de Friese kust; De 199 stond in een KLM hangar op Schiphol ter reparatie, na een crash op 'De Vlijt' en werd vernield bij een bombardement.

- 4 (of 7) Koolhoven FK 56 vliegtuigen. De toestellen met de registraties 81, 83, 85 en 86 stonden op Texel, maar van de toestellen met de registraties 82, 84 en 87 is dat niet helemaal bekend. In een rapport van de Commandant Vlietschool Texel staan alleen de eerste vier genoemde registraties. De overigen drie registraties komen daar niet in voor terwijl de toestellen wel zijn afgeleverd!
- 1 Bücker Bü 131 D-6 ('Jungmann') met de registratie 75.
- 1 Fokker D-XVI met de registratie 277. Dit toestel was de enige overgebleven D-XVI en kwam op 15 mei 1940 onbeschadigd in handen van de Duitsers.
- 1 North American NA-27 ('Trainer') met de

registratie 997 (zie ook pagina 15).

De NA-27 was gevorderd van de N.V. Nederlandse Vliegtuigfabriek Fokker en hoewel het niet werd genoemd in het rapport van de commandant, stond het op 10 mei wel degelijk op het vliegveld.

[Zie ook het artikel 'Transport Museum bouwt "Texelse" NA-27' in deze nieuwsbrief].

- 1 Fokker S-II ('Ambulance vliegtuig') met de registratie 94. Ook dit toestel kwam niet voor in het rapport van de commandant, maar was

vernield.

Ten zuidwesten van het vliegveld, aan de westkant van de Postweg, was in de maanden vóór mei 1940 een hulpvliegveld aangelegd (zie kaartje op de volgende pagina), wat evenals 'De Vlijt' versperd was met onder andere lege vaten, karren en landbouwwerktuigen. Dit uit voorzorg om te voorkomen dat er vijandelijke vliegtuigen zouden landen. Al dit materiaal was wel op zo'n manier op het vliegveld geplaatst dat het mogelijk was om in korte tijd een landings-/startbaan



Een militaire drumband marcheert in verband met een voetbalwedstrijd langs de Fokker T-V (861) van de eindopleiding van de Vliegschool op Texel. [Bron: Historische Vereniging Texel]

wel op het vliegveld aanwezig.

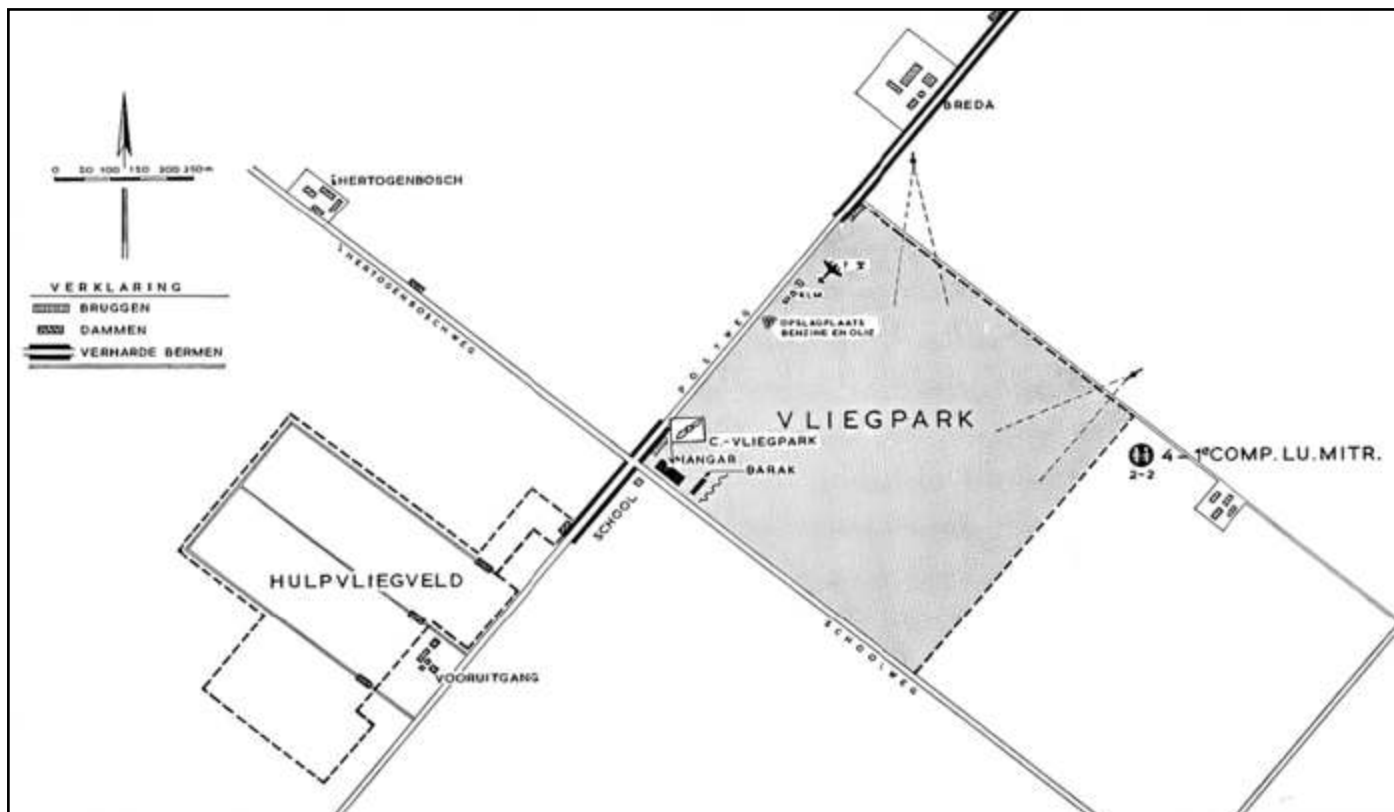
Bij het uitbreken van de oorlog stonden overigens bijna alle vliegtuigen, behalve de Fokker T-V bommenwerper, verspreid en grotendeels gecamoufleerd opgesteld op weilanden en bij boerderijen ten noorden en ten westen van het vliegveld.

Het bleek niet mogelijk om de T-V te verplaatsen omdat het toestel niet over de smalle brug verplaatst kon worden vanaf het vliegveld naar de weg... de wielen van het toestel stonden daarvoor te ver uit elkaar!

Er was overigens door de commandant al meerdere keren een verzoek ingediend voor de bouw van kleine houten noodhangars maar daar was om financiële redenen geen gehoor aan gegeven. Van alle toestellen die rond het vliegveld stonden opgesteld kwamen er maar 4 onbeschadigd in Duitse handen, de Fokker G-I.A (307), de Fokker D-XXI (231), de Fokker D.XVI (277) en de Bücker Bü 131 (75). De rest was door de aanvallen van de Duitsers in brand geschoten en

vrij te maken. Behalve het verplaatsen van de vliegtuigen was er nog een voorzorgsmaatregel genomen... het aanbrengen van brede zwarte strepen op de grasmat zodat het leek alsof er sloten waren gegraven!

Het Texelse vliegveld is tijdens de oorlog overigens maar kort in gebruik geweest door de Duitsers. Na de capitulatie zijn er wel stappen ondernomen om het vliegveld uit te breiden maar pas in april 1941 wordt daar serieus werk van gemaakt. Er worden bunkers en open 'shelters' voor het onderbrengen van jachtvliegtuigen gebouwd en er worden verharde start- en landingsbanen aangelegd. Uiteindelijk worden Messerschmitt Bf 109's van *Jagdgeschwader 52* (JG52) op het vliegveld gestationeerd maar die zijn op 6 juli 1941 alweer vertrokken... naar een ander Waddeneiland; het Duitse Langeoog. In de zomer van 1942 wordt het vliegveld, op een smalle strook na, grotendeels onklaar gemaakt.



Situatietekening begin 1940 van Vliegpark 'De Vlijt' met het reeds ingetekende, maar nog aan te leggen, hulpvliegveld achter boerderij 'De Vooruitgang'. [Bron: J.F. Molenaar]

Bronnen:

- Molenaar, J.F. (1970). *De luchtverdediging in de meidagen van 1940*. Staatsuitgeverij.
- De Wijn, J.W. (2012). *Een Texelse luchtvaartgeschiedenis; 75 jaar vliegveld Texel*. PaiR Communications.
- Zegers, J. Jr. (z.d.). *Mens durf te leven; Profielen van leiderschap en moed*. NIMH.

Transport Museum bouwt 'Texelse' NA-27

Peter F.A. van de Noort

Op de maquette van het vooroorlogse vliegveld De Vlijt in ons museum ontbreekt een vliegtuig dat hier niet zou hebben misstaan. Het is de North American NA-27 met de registratie '997' van het Nederlandse leger, waarover Ben Gieze in deze Nieuwsbrief in juni 2016 al eens schreef. Er is reden om deze keer iets meer over dit vliegtuig te vertellen, want in het Nederlands Transport Museum in Nieuw-Vennep krijgt dit vooroorlogs opleidingsvliegtuig, met zijn bijzondere Texelse geschiedenis, opnieuw vorm...

Trainer voor de luchtvaartafdeling van het leger

In 1936 kocht vliegtuigbouwer Anthony Fokker bij zijn oude Amerikaanse fabriek (de 'Fokker Aircraft Corporation of America', die na de verkoop in 1931 'General Aviation Corporation' was gaan heten en vanaf 1935 verder ging als onderdeel van 'North American Aviation') een aangepaste versie van de North American NA-16-2. Deze speciaal voor Fokker aangepaste versie kreeg de aanduiding NA-16-2H (die 'H'



stond ongetwijfeld voor 'Holland'). Het was een tweepersoons jachtvliegtuig dat een dubbele besturing kreeg, zodat het toestel ook als lesvliegtuig kon fungeren. Het toestel zou in Nederland de geschiedenis ingaan onder een andere aanduiding: North American NA-27. Tegelijk met deze NA-27 kocht Fokker ook de verkooprechten en de bouwlicentie voor dit vliegtuigtype voor Europa. De North American NA-16-2H/NA-27 kwam in de eerste helft van 1937 naar Nederland en werd in juli onder de registratie PH-APG ingeschreven op naam van de NV Nederlandse Vliegtuigenfabriek in Amsterdam.



De North American NA-27 na aankomst in Nederland, als PH-APG [Bron: Archief Peter F.A. van de Noort]

De NA-27 als winkeldochter

Anthony Fokker probeerde zijn nieuwe laagdekker in de zomer van 1937 te verkopen aan de luchtvaartafdeling van het Nederlandse leger, maar deze vond de Amerikaanse NA-27 veel te duur en koos voor een opleidingsvliegtuig uit eigen land: de F.K.56 van de Rotterdamse fabriek Koolhoven.

In de zomer van 1938 deed Fokker ook een poging om deze NA-27 aan het Belgische leger te verkopen. In augustus 1938 demonstreerde Fokker-testvlieger Hidde Leegstra de NA-27 PH-APG op het vliegveld van Brussel, maar de Belgische regering deed hetzelfde als de Nederlandse overheid en koos ervoor om voor zijn opleidingen de Nederlandse Koolhoven F-K.56 te bestellen. Fokker slaagde er dus niet in om bestellingen voor de NA-27 binnen te halen en bleef voorlopig met het vliegtuig zitten...

Naar de Militaire Luchtvaart

Maar de ontwikkelingen in de wereld zouden ervoor zorgen dat Fokker zijn NA-27-winkeldochter alsnog kon verkopen. In de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog mobiliseerde Nederland op 28 augustus 1939 zijn leger.

Onmiddellijk daaropvolgend, op 1 september 1939, vorderde het Wapen der Militaire Luchtvaart (of kortaf Militaire Luchtvaart of ML, zoals de luchtvaartafdeling van het leger in 1939 was gaan heten) de North American NA-27 PH-APG. Het vliegtuig werd enige tijd later netjes door de overheid met Fokker afgerekend; zo was Fokker er alsnog in geslaagd om zijn NA-27 te verkopen.

Bij de jachtvliegschool op De Vlijt op Texel

De Nederlandse ML liet de PH-APG schilderen in blauwe militaire trainingskleuren. Ook werd het



De NA-27 '997' tijdens de mobilisatie op het vliegveld De Vlijt op Texel [Foto: Cor Brouwer]

toestel voorzien van de oranje driehoeken; de nieuwe Nederlandse herkenningstekens in deze mobilisatietijd. De civiele registratie PH-APG werd daarbij vervangen door de militaire registratie '997'.

De commandant van de Militaire Luchtvaart liet de North American NA-27 '997' indelen bij de 'gevorderde opleiding' bij de Eindopleiding op Soesterberg. Na een luchtalarm op 9 november 1939 verhuisde deze Eindopleiding op 11 november 1939 naar het Texelse vliegveld De Vlijt, waar de NA-27 '997' verder als lesvliegtuig werd ingezet. Op het vliegveld De Vlijt waren op dat moment twee militaire vliegopleidingen gevestigd: de jachtvliegschool voor gevorderde piloten en de vliegschool voor de opleiding van vliegers op meermotorige vliegtuigen.

Dit is de situatie die we zien op de grottemaquette in ons museum van het vliegveld De Vlijt in de mobilisatietijd van 1939-'40. De momentopname die de maquette laat zien, herinnert aan de periode waarin dit vliegveld een prominente rol vervulde bij de opleiding van Nederlandse militaire piloten. De North American NA-27 '997' staat op deze maquette prominent voor de hangaar van het gemilitariseerde vliegveld.

Meidagen 1940

Maar de NA-27 bleef in 1940 niet als 'sitting duck' wachten tot de Duitsers het vliegveld De Vlijt zouden aanvallen. Zoals ook met de meeste vliegtuigen gebeurde, werd het toestel elders op het eiland verstoppt en met takken gecamoufleerd. De NA-27 werd in april 1940 over een smal bruggetje van het vliegveld afgereden en verborgen in een weiland bij de oude hoeve 'Burst', enkele honderden meters ten noorden van het vliegveld De Vlijt.

In de vroege ochtend van 10 mei 1940 werd het vliegveld De Vlijt als een van de eerste Nederlandse vliegvelden door de Luftwaffe aangevallen. Twee Messerschmitt Bf 110's beschoten het vliegveld met hun boordwapens, waarbij een Fokker T-5-bommenwerper (die vanwege zijn brede wielbasis niet over het bruggetje paste en daardoor niet verdekt buiten het vliegveld kon worden opgesteld) onmiddellijk in brand werd geschoten.

Er werden op 10 en 11 mei nog diverse andere aanvallen door de Luftwaffe op het Texelse vliegveld uitgevoerd, allemaal door eenmotorige Messerschmitt Bf 109 en tweemotorige Bf 110 jachtvliegtuigen. Tijdens één van deze aanvallen, op 11 mei tussen 09.15 en 09.35 in de ochtend, werden nog eens zeven Nederlandse vliegtuigen met de boordkanonnen en mitrailleurs van vier Messerschmitt Bf 110's in brand geschoten. Eén van deze getroffen toestellen was de North American NA-27 '997' dat in het weiland bij de boerderij ondanks zijn camouflage toch was ontdekt.

Op foto's is te zien hoe het toestel na de aanval volkomen uitgebrand aan de rand van het vliegveld ligt, met alleen de stuurboordvleugel nog onbeschadigd. Van herstel kon dus zeker geen sprake meer zijn...



Gevolgen van de beschieting door vier Messerschmitt Bf 110's op 11/5/1940 [Bron: J.A. Ten broek/LOMT]

Een NA-27 in het Ned. Transport Museum

Maar het Nederlands Transport Museum in Nieuw-Vennep zag toch een mogelijkheid om het vliegtuig te reconstrueren. Hoewel er maar een enkele North American NA-27 type 2H heeft bestaan, heeft het vliegtuigtype in de jaren dertig en veertig een lange en beroemde stamboom gekregen. North American Aviation ontwikkelde uit de serie tweepersoons laagdekkers waaruit de NA-27 was ontstaan, onder meer de beroemde T-6 Texan, die we in Europa beter kennen als de Harvard (de naam die het toestel in de Tweede Wereldoorlog van de Royal Air Force kreeg). Het Nederlands Transport Museum wilde de unieke NA-27 reconstrueren en greep daarvoor als basis terug op het airframe van een T-6 Harvard, met als doel dit toestel weer op te bouwen tot de enige gebouwde Nederlandse NA-27.

Maar daarvoor moest een hoop worden aangepast, omgebouwd en vervangen. In tegenstelling tot de T-6 Harvard had de NA-27 een niet-in-trekbaar onderstel, met flinke stroomlijnkappen. De rompbekleding was bij de NA-27 van linnen en niet van aluminium zoals bij de T-6. Het richtingsroer en de vleugeltips waren rond, en niet hoekig, en ook de cockpitkap had aan de voor- en achterzijde een andere vorm. Daarnaast waren de grote landingslichten en de verlichting in de vleugels en de staart geheel anders dan bij de T-6 en had de NA-27 een eenvoudiger instrumentenpaneel, met instrumenten met Nederlandstalige wijzerplaten.

Invindmiddels is de reconstructie zo'n vijf jaar gaande. En hoewel de voltooiing nog wel even op zich zal laten wachten, zijn de resultaten nu al indrukwekkend... Zie daarvoor de foto's op de volgende pagina met een beschrijving van de foto's op de daaropvolgende pagina.

'Fokker-Noorduyn NA-27'

Vanwege de Nederlandse relatie, onder meer met Fokker en Texel, én omdat de omgebouwde T-6 Harvard in 1943 in licentie is gebouwd in de Canadese fabriek van de Nederlander Robert Noorduijn, noemt het Nederlands Transport Museum zijn gereconstrueerde toestel nu een 'Fokker-Noorduyn NA-27'. Dit is ook de naam van de Facebookpagina waarop u de restauratie/reconstructie kunt volgen. Maar het is nog leuker om de voortgang van dit originele restauratie- en reconstructieproject zelf eens te bekijken. De locatie en openingstijden van het Nederlands Transport Museum vindt u op <https://nederlandstransportmuseum.nl>



Beschrijving van de foto-impressie op pagina 15 van de reconstructie van de "Texelse" NA-27 bij het Nederlands Transport Museum [Foto's: Peter F.A. van de Noort]

1. De North American T-6 Harvard in mei 2018 in het Nederlands Transport Museum, op het moment waarop aan de reconstructie wordt begonnen.
2. In april 2019 krijgt de North American Harvard 'stringers' over de huid waarover Ceconite wordt gespannen. Daardoor lijkt het alsof het toestel een linnen (zoals bij de NA-27) i.p.v. een metalen huid (zoals bij de T-6 Harvard) heeft.
3. September 2019: de kist staat in de primer, ter voorbereiding van beschildering in de militaire mobilisatiekleuren uit 1939.
4. Voorzitter Arno van de Holst van het Nederlands Transport Museum in 2020: "Kijk, zó komen straks de stroomlijnkappen om de dan dus niet meer intrekbare wielpoten!"
5. De ronde voorruit van de T-6 is begin 2022 vervangen door de platte van de NA-27.
6. De NA-27 krijgt zijn blauwe militaire trainingkleuren uit 1939 en de oranje mobilisatiedriehoeken.
7. De NA-27 naast een tijdgenoot in het Nederlands Transport Museum: de Landsverk M-36 die in de Meidagen door het Nederlandse leger werd ingezet.
8. Begin 2022: de Fokker-Noorduijn NA-27 in het Nederlands Transport Museum krijgt steeds meer de vorm van zijn nieuwe identiteit.



Gelukkig is de situatie op deze foto allemaal verleden tijd, hoewel het wel zijn 'charme' had natuurlijk 😊

