



Donateursdag 2018 – woensdag 24 oktober

Van de voorzitter

Het jaar 2017 was voor zowel het bestuur als de vrijwilligers van de Traditiekamer druk en enerverend door het eeuwfeest van de MLD. Dit jubileum leidde tot tal van activiteiten, waarvan de uitgave van het jubileumboek *Een eeuw Marineluchtvaartdienst*, de productie van een video en de organisatie van de reünie medio september het meest in het oog sprongen. Ook achter de schermen is veel werk verzet.

De samenwerking tussen de jonge en oudere garde MLD'ers heeft een stevige impuls gekregen en bijgedragen aan het herwonnen elan bij de MLD en op De Kooy, dat dit jaar honderd jaar bestaat. Om dit elan vast te houden is besloten een periodiek personeelsblad uit te geven, waaraan ook de Traditiekamer zal bijdragen.

In de aanloop naar de grootschalige viering van 100 jaar MLD werd op 18 augustus - de dag waarop de MLD in 1917 werd opgericht – namens de stichting een hernieuwde versie van de Gedenkrol MLD uitgereikt aan de groepsoudste, CDR Gerhard Polet.

De digitale versie van de Gedenkrol was door de drie custodians (naast uw voorzitter Ivan Krijns en Jos Rozenburg) in de afgelopen jaren flink bijgewerkt aan de hand van nieuw ontdekte bronnen en bevindingen. Zo leverden de voorstudies voor *Een eeuw Marineluchtvaartdienst* veel nieuwe gegevens op. Hierdoor was het ingebonden exemplaar niet meer up-to-date. Bovendien konden er nu twee extra exemplaren worden gedrukt voor in de hoofdgebouwen op De Kooy en op het Defensie Helikopter Commando te Gilze Rijen, waarvan de MLD sedert 2008 deel uitmaakt. Als eerbetoon aan alle MLD'ers die om het leven kwamen tijdens de uitvoering van een opdracht is de Gedenkrol in verkorte vorm ook opgenomen als bijlage in het jubileumboek.

Voor de MLD-leiding vormde het jubileum aanleiding eens goed na te denken over de functie en rol van de “MLD nieuwe stijl”. Het zou te ver voeren hierop verder in te gaan, dus ik laat het bij de vaststelling dat uw voorzitter namens de stichting als “bewaker” van het historisch erfgoed van de MLD en als vertegenwoordiger van de oudere garde een nuttige bijdrage heeft kunnen leveren aan de werkgroep “Missie en Visie MLD”. Dit heeft onder andere geleid tot de zgn. Corporate Story MLD, een eigentijdse, compacte beschrijving van de huidige doelstelling van de Marineluchtvaartdienst. Door deze samenwerking ontstond een drieluik van verleden, heden en toekomst: een boek met de roemruchte geschiedenis van de MLD tot aan medio 2017, een toekomstvisie met de corporate story en

een jubileumviering, ondersteund door twee inmiddels veel bekeken MLD100 video's.

De laatste regel van de corporate story luidt: “De MLD, al 100 jaar ogen, oren en tanden van de vloot”. Hoe deze zin de komende jaren inhoud zal krijgen kunt u binnen afzienbare tijd meelesen in het op stapel staande MLD-personeelsblad “de Albatros”, dat ook aan alle donateurs zal worden toegestuurd. En het kan bijna niet anders of in dit magazine zult u ook kunnen lezen over het feit dat dit jaar het Marinevliegkamp De Kooy honderd jaar geleden (op 7 oktober 1918) in dienst werd gesteld. En precies 75 jaar geleden werd op 15 juni 1943 te Donibristle in Schotland 860 Squadron opgericht. De wat ouderen onder u zullen zich waarschijnlijk de viering van 75 jaar de Kooy/50 jaar VSQ 860 nog herinneren, waarvan het overblijvende budget werd aangewend om de *Stichting vrienden van de Traditiekamer MLD* op te richten. Time flies, maar de tijd eist helaas ook zijn tol. Zo ontvielen ons een aantal vrienden en oud-collega's. Enige weken geleden moesten wij onverwacht afscheid nemen van Wim Giel. Deze bescheiden oud-collega was geliefd bij velen en heeft een grote rol gespeeld bij de inrichting van de huidige Traditiekamer. Hij verdient een ereplaats bij de andere “founding fathers”. We zullen Wim ook missen bij de vormgeving van deze Nieuwsbrief. Elders in dit nummer kunt u zijn In Memoriam lezen. Een ander groot verlies voor de geschiedschrijving van de MLD was het overlijden van Nico Geldhof, geboren in Den Helder als zoon van een MLD'er. Na een loopbaan bij Shell was hij jarenlang een alom gerespecteerd vrijwilliger bij het NIMH. Velen kennen zijn boek *70 jaar Marineluchtvaartdienst*, maar hij schreef nadien nog veel meer doorwrochte boeken en artikelen over de historie en de vele vliegtuigtypes van de MLD. Zijn Magnum opus was zonder meer de driedelige serie over VSQ 320 in oorlogstijd, een onovertroffen standaardwerk. Tot op hoge leeftijd produceerde hij nieuwe boeken, recent nog de *Val van Java* bij Geromy bv. De mogelijk postume uitgave van een manuscript waaraan hij bezig was wordt momenteel bestudeerd. De schrijvers van *Een eeuw Marineluchtvaartdienst* zijn Nico Geldhof dankbaar voor zijn raadgevingen en de beschikbaarstelling van zijn uitgebreide en minutieus bijgehouden archief.

Al deze aandacht voor de MLD heeft geleid tot een versnelling in de gestage groei van het aantal donateurs, en ook in het aantal bezoekers. Nog niet zo heel lang geleden riep ik u op er samen voor te zorgen dat we de 500 zouden aantikken, inmiddels staat de teller op ruim 540 donateurs. Niet zelden moet er flink geïmproviseerd worden door begeleiders en staf om bezoekende

groepen te accommoderen. De belangstelling van de vrienden van het NMM was bijvoorbeeld dermate groot dat er dit najaar een herkansing komt voor “ketelaars”.

Het zal velen van u niet zijn ontgaan dat op 18 november het historische programma “Andere Tijden” aandacht schonk aan de ditch van de Atlantic V-255 op 15 januari 1981 in de Atlantische oceaan, ten westen van Schotland. Hierbij kwamen drie bemanningsleden om het leven. Aan deze uitzending heeft onder meer CDR b.d. Kees Leebeek, een kenner bij uitstek van dit vliegtuigtype, een bijdrage geleverd. Helaas hebben de programmamakers wat steken laten vallen, waardoor bij de nabestaanden vragen ontstonden over de oorzaak van het ongeval en de genomen maatregelen van de marine en de regering. Op hun verzoek is hierover onlangs bij de Traditiekamer een nuttige bijeenkomst belegd waarbij hen door Kees in nauwe samenwerking met CZSK uitgebreid is toegelicht hoe de vork in de steel zat. Weer zo’n “reparatie achteraf” op voorlichtingsgebied, waarvan we er de afgelopen jaren meer hebben gezien. Dankbaar werk, waaraan onze stichting graag medewerking verleent.

Teneinde ook u over dit stuk moderne MLD-geschiedenis de volledige informatie te verstrekken zal Kees Leebeek op de **donateursdag op woensdag 24 oktober a.s.** een presentatie verzorgen over de operaties met de Breguet Atlantic SP-13A en de ongevallen die daarmee plaatsvonden, die uiteindelijk leidden tot de uitfasering ervan. Om teleurstelling te voorkomen is het geboden u tijdig aan te melden voor deze dag zodra u hiervoor de schriftelijke uitnodiging ontvangt, want de capaciteit is wegens de gestelde veiligheidseisen begrensd.

En hoewel ik u daar graag zie hoop ik toch dat u op de eerstvolgende donateursdag niet allemaal aanwezig kunt zijn in het Traka-complex, want dan is er wegens de veiligheidsvoorschriften een (capaciteits)probleem. Vandaar ook dat wordt verzocht u tijdig aan te melden zodra u daartoe een uitnodiging ontvangt. En.....vol is vol, personen die niet op de deelnemerslijst staan worden niet toegelaten.

Onze vrijwilliger Hans Rekveld is na enig aandringen - hij heeft een grote voorkeur voor “sleutelen” en blijft dat beslist ook doen - toegetreden tot het bestuur. Hij zal allengs de taken van Jacques Bierens overnemen, terwijl Hans Peters het tokobeheer voor zijn rekening zal nemen (tja, wie zou dat nou hebben geregeld?). De vrijgekomen extra expositieruimte door vergroting en herinrichting van de Kramer-hal is al vrijwel weer opgesoupeerd door de Lynx en andere schenkingen. Zo ontvingen wij dit

jaar o.a. de barangkist en het dienstwapen van hoofdofficier-vlieger K.J.A. Meester (de tweede commandant van VSQ 320 in WO II) en een grote vitrine met meer dan 170 schaalmodellen van alle MLD-vliegtuigtypes van Dhr. Cor van Steijn, oud-medewerker van VLITECH. En in de Vreede-hal is een prachtig en gedetailleerd model van de beroemde *Fairey Swordfish* van 860 Squadron opgehangen.



Tot slot wil ik u nog wijzen op de ledenwerfactie van de Stichting vrienden van de PH-PBY, de Catalina Karel Doorman. Wij vinden het prachtig als deze grand old lady in MLD-kleuren acte de présence geeft bij vliegdemostraties en ceremoniële gelegenheden, maar het vliegend houden van een dergelijk groot en antiek toestel kost veel geld. Zeker in Nederland, waar de overheid sedert de rampzalige ditch met de Dakota in de Waddenzee wel heel strenge eisen stelt aan de historische luchtvaart. Vele schouders.....mocht u de mailing hierover vergeten zijn dan kunt u deze ook lezen op onze website (www.traditiekamermlld.nl "Nieuws en agenda").

Ik hoop velen van u op de donateursdag weer in goede gezondheid te mogen ontmoeten en wens u een mooie zomer toe.

Anne van Dijk

Donateursdag 2018 **woensdag 24 oktober**

Het thema voor deze dag is:
Een lezing over de Breguet Atlantic SP-13A
Verzorgd door CDR b.d. Kees Leebeek

U ontvangt tijdig een persoonlijke uitnodiging met details

In Memoriam Wim Giel (20 juni 1946 – 5 maart 2018)

Op 5 maart overleed volledig onverwacht Wim Giel tijdens een vakantie op Tenerife. Daags daarvoor had hij op het vliegveld nog vrolijk afscheid genomen van zijn kinderen en kleinkinderen, die hem en zijn partner een week vergezelden.

Wim had weliswaar sedert enige jaren een pacemaker, maar daarmee kon hij “alles” weer doen, zeker het bedrijven van zijn geliefde golfsport waarin hij zeer getalenteerd was. Tijdens een golfvakantie op Bali ontmoette hij een aantal jaren na het overlijden van zijn vrouw zijn nieuwe partner, waarmee hij weer volop van het leven kon genieten.

Wim was opgeleid als drukker en volgde bij de marine de opleiding tot fotograaf. Zo ontmoetten wij elkaar in de jaren '70 in een Agusta Bell, waarbij hij – half buiten de kist hangend en steunend op de skids – vanuit zee aanvliegend alle Nederlandse vuurtorens moest fotograferen. Die missie kreeg nog een staartje wegens een voorzorgslanding in een duinpan, maar dat is een ander verhaal. Wim verblikte of verbloosde er niet van. Na een lange loopbaan bij de Audiovisuele dienst (AVD) werd hij in 1991 OS&O-officier op De Kooy. Hij werd onder meer vormgever van de *Phoenix*, de periodiek van de Groep Maritieme Helikopters, een kolfje naar zijn hand. Ook raakte



hij intensief betrokken bij de Traditiekamer, die na de viering van 70 jaar MLD (time flies!) een grote facelift kreeg en in 1994 door ZKH Prins Bernhard werd heropend. Samen met Koos van den Berg maakte hij de opzet voor de herinrichting van de “Traka”. Koos zorgde voor de historische tijdlijn en de

thema's, Wim nam de talloze foto's en niet te vergeten de vitrines voor zijn rekening, want hij had “gouden handjes”. Na zijn FLO in 1998 bleef hij nauw betrokken bij de Traditiekamer en de verdere uitbouw en verfraaiing daarvan. Vanaf 2002 tot 2011 maakte hij tevens deel uit van het bestuur. Daarna koos hij met zijn nieuwe partner voor een levenswending, maar bleef betrokken bij de vormgeving en productie van de jaarlijkse *Nieuwsbrief*, met de nieuwste programmatuur. Want ook al was hij een ambachtsman, hij ging zeker mee met zijn tijd, ook in zijn oorspronkelijke vakgebied.

Wij zullen Wim als bescheiden, stille kracht zeer missen. Als vakman maar ook als altijd loyale vriend.

Een vliegtuigmaker in hart en nieren

Bram Kranenburg is sinds 2013 bijna elke woensdag in de Traditiekamer te vinden. Momenteel zorgt hij als gegevensbeheerder voor de juiste invoering van onze collectie in het Collectiebeheersysteem.¹ Zoals al onze vrijwilligers heeft ook Bram zijn roots bij de MLD liggen. Geboren in 1944 in een “boerengezin” in Breezand, lag het niet direct voor de hand dat hij naar de MLD



zou gaan. Maar als jongste van 4 kinderen mocht hij doorleren, dus belandde hij op de ambachtsschool in Schagen. Alhoewel hij met zijn opleiding metaalbewerking in eerste instantie graag automonteur wilde worden, werd na diverse bedrijfsbezoeken zijn interesse gewekt voor het vliegbedrijf. Als 16-jarige fietste hij in juli 1960 naar de Kooy en zei tegen de MBK-er aan de poort: *‘ik wil hier werken’*. En, het leven was zo simpel vroeger, hij werd onmiddellijk doorgestuurd naar “het witte gebouwtje” (het MLTB, zijnde het Marine Luchtvaart Technisch Bedrijf voor de niet-ingewijden). Daar kreeg hij van de heer Smiers een formulier om in te vullen. Een keuring en een MARID-onderzoek later, volgde op 5 september 1960 een voorlopige aanstelling. Per week verdiende Bram 26 gulden en 40 cent en hiervan moest 25 gulden direct bij moeder worden ingeleverd! Al snel volgde 2 dagen in de week de aanvullende Bemetal² opleiding op de Rijkswerf. Hier koppelden zijn klasgenoten hem tijdens de avonden aan de charmante Helderse Hennie, inmiddels al 54 jaar zijn trouwe echtgenote. Vóór zijn huwelijk echter eerst nog de militaire dienst: geplaatst op de luchtmachtbasis in Deelen kreeg Bram de kans om daar de vliegtuig-makersopleiding te volgen. Als Vliegtuigmaker Algemeen volgde een plaatsing op de Kooy met het enorme salaris van 51 gulden in de maand. Na de militaire dienst gewoon weer verder met precies hetzelfde werk, maar nu als burger. Militair worden lag hem niet: *‘Er waren zoveel belachelijke regeltjes waar je je aan moest houden. Hennie en ik zijn bijvoorbeeld uren bezig geweest om de grijze streepjes uit mijn sjaal zwart te verven omdat dat “niet volgens de regels” was’*. Het werken bij het MLTB was trouwens ook niet zonder regels: te laat komen was er echt niet bij! *‘Wist je dat we een zeskantige penning hadden die je bij binnenkomst moest ruilen voor een ronde penning en die moest dan weer in een kastje. Wee je gebeente als je bij te late -dit ging per periode van 6 minuten-binnenkomst deemoedig moest vragen om de ronde penning....’* Na de komst

1 Een deel hiervan is reeds via onze website te raadplegen

2 Bemetal staat voor Bedrijfsopleiding Metaal- en Elektrotechnische industrie.

van Squadron 7 met de Agusta Bell naar MVK de Kooy (vanaf Valkenburg), werden de vliegtuigmakers samengevoegd met de motormonteurs en mocht Bram ook aan motoren sleutelen. *‘Je werd breed ingezet, alles mocht behalve electro en bewapening’*. Zijn hart bleef bij de vliegtuigen: van monteur naar hoofdmonteur en daarna werkvoorbereider op het Bedrijfsbureau. Voor het Maynard-onderzoek naar de bedrijfsvoering werd de ervaren Kranenburg gevraagd om in de Projectgroep te komen zitten op de Anna Hoeve. Deze reorganisatie had niet alleen betrekking op de Kooy maar ook op Valkenburg: hij leerde veel nieuwe collega’s kennen. Daarna volgde de eigenlijke reorganisatie: iedereen moest opnieuw solliciteren op zijn eigen functie. Bram werd gevraagd om een paar jaar als Hoofd Werkregeling de reorganisatie te begeleiden. Geen makkelijke baan bij deze reorganisatie. Als “worst” werd hem voorgesteld dat in 1993 de functie van Hoofd Stafbureau Onderhoudsdienst voor hem beschikbaar zou komen. Dat lukte (na enig eigen initiatief op het juiste moment) en dat werd een mooie afsluiting van zijn carrière: na 7 jaar Stafbureau en het lidmaatschap van het management-team van de OHD waren de 40 dienstjaren bereikt. Alhoewel hij het in deze laatste functie erg naar zijn zin heeft gehad, kijkt Bram toch met het grootste plezier terug op zijn tijd bij het Bedrijfsbureau: niet meer op de werkvloer, maar wel spin in het web. Van groot belang vond Bram dat je feeling hield met de vloer, bijvoorbeeld door bij overwerkende mannen ’s avonds even je kop te laten zien: *‘heel belangrijk dat je niet vanuit een “ivoren toren” alles zat te regelen!’* De Kooy was een soort familiebedrijf: *‘Het verschil tussen de Rijkswerf en de Kooy was dat wij het hadden over “ons bedrijf”, wij gingen ervoor, er was bijvoorbeeld geen sprake van alles uit je handen laten vallen omdat het toevallig etenstijd of vastwerken was, de klus moest worden geklaard, de kist moest de lucht in. Het viel zelfs bij de Maynard-jongens op: er heerste hier een bijzonder positieve mentaliteit en saamhorigheid!’* Dan: het zwarte gat! Geen probleem, Bram ging een paar dagen per week werken bij Budget-Rent-a-Car in Den Helder en later Europcar in Alkmaar. Auto’s halen en brengen bij klanten in het hele land. Leuk werk, niet alleen maar in je eentje in de auto zitten, maar ook heel veel contact met de klanten, die je goed leerde kennen. Toen daar eind 2012 gereorganiseerd werd was het echter mooi geweest. De vrije tijd die opeens over was werd echter onmiddellijk weer ingevuld door het werk bij de Traka. Niet dat Bram geen hobby’s heeft: de stacaravan in Putten waar heel veel fietskilometers worden gemaakt, het motorrijden op zijn Yamaha Diversion 600, de racefiets in de zomer en het wekelijkse schaatsen in de winter houden hem aardig van de straat. En daarnaast natuurlijk nog zorgen dat je tijd overhoudt voor vrouwlief, de twee kinderen en de 4 (inmiddels ook al weer volwassen) kleinkinderen, waar ze regelmatig “alleen in noodgevallen” opgepast hebben. Hoezo een zwart gat na je pensioen?

Traditiekamer MLD-puzzel 2018

A	X	14			9	6	*		1	3		2		12	3	9
B	X	11		1	3	5	*	12		1						
C	X	X	X	X		6	*	3	4	12		13	5	9		1
D	X	X	11			3	*	3	7		11	3				
E	X	X	4		8		*	15	14		1	8				
F	10		11		8	11	*	10	14		1	15			1	
G	X	4	11		2		*	12		15		11	6			
H	1				2	15	*		1							
I	X	X	X	14			*	5	13	11		16	9			
J	1		17	16		15	*	9		11						
K	14	11		15			*		9	12		1	9			13
L	4	12		8	9		*		1	5		9				
M	X	2		6	9	12	*	1	3	2		6	17			
N	4	12			15	11	*	1	9	6			1			1
O	X	5		1	3		*	3	18			11	10	12	3	
P	X	X	X	10		11	*		1	10		11		1		11
Q	5		11	4		11	*									
R	X	13		9		12	*	1								
S	X	8	12			7	*	1			11					
T	5		1	6	4		*	3		11	8			17		
U	X	X	X	2		6	*		12	10		11		1		
V	X	X		15		6	*		14		12	12	5		12	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

- A. De éérste gebrevetteerde onderofficier vlieger bij de MLD; je zou denken vast een vliegtuigmaker, maar nee, het was, wat je nu zou zeggen, een 'Naut'!!
- B. Deze klus wordt/werd periodiek uitgevoerd door een vlieger, een waarnemer maar ook door een vliegtuigmaker-instrumentmaker.
- C. Tijdens deze sorties werd/wordt de 3-koppige heli-bemanning uitgebreid met een heli-redder en een arts of ziekenverpleger. Daarnaast vaak een brancard en een medische koffer.
- D. Niet veel vliegers hebben tijdens hun loopbaan het vliegtuig gedwongen moeten verlaten per parachute. Eén keer uit een Kittyhawk begin 1945 in de oost en later uit een Seafury boven Engeland. Wie was dat??
- E. In 1967 sloeg een sleepboot 's nacht tijdens harde wind bij Hoek van Holland op de Zuiderpier. De reddingboot kon niet bij de sleepboot '.....' komen. Door een Agusta Bell van squadron 7 werden de 9 opvarenden in 5 sorties d.m.v. hoist-procedure vanaf de sleepboot gehesen en op een veilige plek afgezet.
- F. Het Marine vliegkamp op Java voor- en na de Japanse bezetting.
- G. Net als bij veel verenigingen kan ook de Traditiekamer-MLD niet zonder '.....'!
- H. Heel veel MLD-ers hebben daar hun 18 maanden-term doorgebracht .
- I. Vanaf MVK Valkenburg werd met dit zilvergrijs gespoten vliegtuig o.a. waarnemers opgeleid.
- J. De 'Nickname' van ons legendarisch en geweldig vliegtuig in Nieuw Guinea?
- K. Van dit onderzeeboot-bestrijdingsvliegtuig zijn er 3 in zee geëindigd. Groot drama!!
- L. Als je, bijv. met een MLD-vliegtuig wilt gaan landen op het vliegveld van Curaçao, en je meldt aan de verkeersleiding dat je op 'long final' en even later op 'sort final' bent, dan vlieg je over de '.....'!
- M. Veel MLD-ers keken toen wat meewarig eind 1960 naar dit kleine 'helikoptertje'??
- N. Om niet op een houtje te hoeven bijten tijdens (zeer) lange vluchten, mag dat zeker niet vergeten worden. Zeker weten!!
- O. Een periode waar alle MLD-ers een deel van hebben meegemaakt. Schitterende tijden maar ook verdrietige! Zo is het leven nu eenmaal.
- P. Dit amfibievliegtuig heeft zijn sporen bij de MLD achtergelaten. Het was het werkpaard in Nieuw Guinea. Veel Mariniers werden in dat grote gebied verplaatst.
- Q. Bijna alle marine vliegers kregen (> '45) de opleiding op deze 'Gele Rakker'.
- R. Vanaf Java, Nieuw Guinea, Nederland enz. vloog dit roemruchte MLD-vliegtuig.
- S. Een MLD- Seafury crashte op het dek van HMS Illustrious (UK). De vlieger 'de' kon met een geweldige sprong uit de brandende Fury ontsnappen.
- T. Met een Hawker Seafury, na een mislukte start vanaf Hr. Ms. Karel Doorman en daardoor vlak voor de boeg in zee klapte, over de kop sloeg en zonk. De vlieger '.....' wist zich onder water uit de cockpit te bevrijden en werd door de plane guard-heli S-55 gered. De mecano (kpl Krauwel) zag de hulpeloze vlieger in het water drijven en is er bijgesprongen.
- U. Zowel de Consolidated Catalina als de Martin Mariner gingen op Nieuw Guinea af en toe op dit zoete water landen en uiteraard ook weer opstijgen.
- V. Dit 'Manusje van alles' heeft bij squadron 7 maar ook bij squadron 1 gediend, bij dag en nacht en bij ontij.

Gelijke cijfers, gelijke letters. Alle woorden zonder spatie. In de asterisk-kolom de oplossing die u kunt sturen naar r.vanleerdam@quicknet.nl. De winnaar (loting onder de goede inzenders) mag een boek uitkiezen uit onze TOKO. Succes!! Ruud van Leerdam.

TOKO-artikelen TRAKA MLD: ook leuk als cadeautje!!

Hieronder een kleine greep van de artikelen die we in de TOKO verkopen, altijd de moeite waard om eens een kijkje te komen nemen. Mocht u daartoe niet in de gelegenheid zijn, u kunt deze artikelen ook bij ons bestellen door het betreffende bedrag incl. verzendkosten over te maken op onze rekening

NL53 RABO 0370 5018 53 t.n.v. St.Vr. vd Traditiekamer, onder vermelding van het artikel en uw adres. De levertijd is ongeveer 1 week.

	prijs	verz. kst	Incl verz.kst	
Schaalmodellen en tijdschriften				
Revell 04651- NH-90 Navy	28,00	4,50	€ 32,50	
Hobby Boss 87236- Lynx	12,00	4,50	€ 16,50	
DP Curtiss P-40 E/N Part 1 1942-1945	12,00	3,50	€ 15,50	
DP Curtiss P-40 N Part 2 1945-1950	12,00	3,50	€ 15,50	
DP Thunderjet F84E/G	12,00	3,50	€ 15,50	
DP De Indische Spitfire	12,00	3,50	€ 15,50	
DP Fokker T.V "Luchtkruiser"	12,00	3,50	€ 15,50	
DP Hawker Seafury	12,00	3,50	€ 15,50	
DP Lockheed L-12/212	12,00	3,50	€ 15,50	
DP P51D/K Mustang Photo File	12,00	3,50	€ 15,50	
DP TBM-Avenger	12,00	3,50	€ 15,50	
DP Douglas DB-8A/3N	12,00	3,50	€ 15,50	
DP Supermarine Spitfire	12,00	3,50	€ 15,50	
Boeken				
Schrijver				
320 Squadron "de vliegtuigen"	Nico Geldhof	49,50	7,50	€ 57,00
De geschiedenis van MVKV Terg mij niet	Marc van Alphen	18,50	4,50	€ 23,00
Een Bevlogen Avontuur	R.J. Idzerda	17,50	4,50	€ 22,00
Fokker D.VII	Nico Geldhof	40,00	4,50	€ 44,50
Fokker S-14	Nico Braas e.a.	45,00	4,50	€ 49,50
NL Luchtvaartuig register 75 jr	Herman Dekker	24,50	4,50	€ 29,00
Pander: een Haagse VLGBR	Harm Hazewinkel	17,50	4,50	€ 22,00
Sikorsky S-51	Nico Geldhof	20,00	4,50	€ 24,50
60 Jaar Helikopters KM	W. Geneste	15,00	4,50	€ 19,50
Fly Right Fly Lynx	Fred Vermeer	15,00	4,50	€ 19,50
Logistiek Centrum Woensdrecht	D. Staring	10,00	7,50	€ 17,50
Wright Flyers van Kitty Hawk tot Etten Leur	P. van Wijngaarden	3,50	3,50	€ 7,00
Een Eeuw Marineluchtvaartdienst	Kees Leebeek e.a.	49,90	7,50	€ 57,40
Overig				
Cap MLD		10,00	4,50	€ 14,50
DVD 90 jaar vliegende marine		7,50	2,50	€ 10,00
Marine anker speld		1,75	1,00	€ 2,75
MLD speld		1,75	1,00	€ 2,75
Badge: 75qn-60jaar		5,00	1,00	€ 6,00
Badge: de Kooy vierkant		2,50	1,00	€ 3,50
Badge: LCW vierkant		2,50	1,00	€ 3,50
Badge: 100 jaar MLD		5,00	1,00	€ 6,00

Vernieuwde Gedenkrol MLD

Op de officiële 100ste verjaardag van de MLD, 18 augustus 2017, heeft Anne van Dijk het eerste exemplaar van de herziene, ingebonden Gedenkrol Marineluchtvaartdienst overhandigd aan de Groepsoudste, commandeur G.A. Polet. Een nieuw exemplaar was nodig omdat het oude (gelijmde) exemplaar losbladig begon te worden wegens het dagelijks omslaan van de pagina's op de juiste datum, maar ook omdat onder andere het historische onderzoek voor het boek *Een eeuw Marineluchtvaartdienst* veel nieuwe bevindingen heeft opgeleverd. Dit eerste exemplaar krijgt een plaats in het hoofdgebouw op De Kooy.



De overhandiging vond plaats in de Traditiekamer van de MLD in aanwezigheid van onder meer de squadron-commandanten, de Chef der Equipage en een groot aantal vrijwilligers. Een tweede exemplaar werd overhandigd aan vrijwilliger Herman Witteveen, die hem plaatste in de gereedstaande vitrine, opengeslagen op de datum 18 augustus. Een derde exemplaar krijgt een ereplaats in de MLD-sectie van het stafgebouw van het DHC op de vlb. Gilze Rijen.

Aansluitend werd door de Groepsoudste een heildronk uitgebracht op de 100-jarige MLD, afgesloten met een traditionele “blauwe hap”.

Op 16 juli 1957 stortte de KLM Super Constellation "Neutron" kort na de start van Biak tijdens een "low run" manoeuvre in zee. Van de 68 inzittenden overleefden slechts tien passagiers. Een duidelijke oorzaak van het ongeval werd nooit gevonden. Leo Keizer maakte dit ongeval als schildwacht van nabij mee. Omdat hiervoor in het vorige nummer (toen was het 60 jaar geleden) geen plaats was hieronder zijn sfeertekende verslag.

Het relaas van een schildwacht

In die rampzalige nacht was ik - vliegtuigmaker 1e klas – ingedeeld als schildwacht bij de hangaar van VGSQ 7 op het MLD-vliegveld Boroekeo in Nederlands Nieuw-Guinea, op het eiland Biak.

Om 3 uur 's nachts was ik net op post gesteld, er waren "geen bijzonderheden". In de hangaar, met daarop een verkeerstoren, stonden zo'n twaalf *Firefly*'s, links en rechts lagen werkplaatsen en kantoren, met niet te vergeten de *toko* van Ome Kees Vermiert met koud bier in literflessen, alleen als je geen wacht had natuurlijk. Verder een parkeerplaats met zo'n twaalf *Martin Mariner* vliegtuigen en nog twee *Catalina*'s, waarvan de 222 die dag met een geweldige show haar laatste vliegreun had opgebruikt om vervolgens uit dienst te worden gesteld.

De wachten liep je afwisselend met drie man, telkens twee uur op en vier uur af. Die avond had ik tijdens mijn voorgaande wacht van 21.00-23.00 u al een gezellige drukte waargenomen op het vliegveld Mokmer van de KLM dat in het verlengde lag van de MLD-baan. Die nacht zou namelijk de *Super Constellation* ("Connie") "Neutron" naar Holland vertrekken, met onder



andere een brief van mij en twee fotorolletjes met de laatste (wan)daden van onze groep. Tijdens die twee uren wacht in de roetzwarte tropennacht had je genoeg tijd om te mijmeren, vooral omdat ik nog zeker 13 maanden moest wachten op mijn eigen *repat*. Er ging dan ook veel door je heen als je de collega's die aan de beurt waren om te *thuisvaren* zag

uitrouleren in hun laatste nette (meestal geleende) kort khaki. Voor hen waren wij als achterblijvers *baroes* (nieuwelingen). Naast de maten die met de Neutron zouden vertrekken waren er veel mensen van de BPM en de

Wegenbouwmaatschappij aan boord. Het was even na 03.00 u, een heldere maannacht met oneindig veel sterren aan de tropenhemel, waartussen in die periode af en toe ook de Russische *Spoetnik* voorbijkwam. Ondanks de warmte droeg ik mijn mouwen naar beneden en mijn kraag dicht tegen de muskieten en overig ongedierte, handen in de zakken, geweer met opgestoken bajonet. Doordat de zware patroontassen steeds tegen je benen sloegen moest je vooral niet harder lopen dan de schildwachtpas want voor je het wist lag je met je snuit in de *karang* (scherpe koraalgravel).

Sommige struiken langs de taxi-strip aan het einde van mijn post - met in het verlengde de Mokmer-baan - werden als een kerstboom verlicht door de ontelbare vuurvliegjes. Daardoor kon ik zo nu en dan mijn collega-schildwacht bij de BOS-opslag (Benzine, Olie en Smeermiddelen) zien lopen en bukken van schrik als weer eens een afkoelend vat door inkrimping een doffe dreun gaf. Er lagen ongeveer 2000 van die jongens.

Om ongeveer 03.05 u hoorde ik het opstarten van de eerste van de vier 3350 PK-motoren van de *Connie*. Een machtig geluid, die 2 x 9 cilinders, al spoedig daarna gevolgd door het opstarten van de andere drie motoren. Ik liep naar het uiteinde van mijn post om via de taxistrip naar de Mokmer-baan te kunnen kijken. Eigenlijk overbodig, want de Holland *Connie* startte altijd richting Manilla en kwam daarbij al bulderend recht over onze baan. Heerlijk, voor een vliegtuigmaker “motormuis”!

Wat ik wel vreemd vond was dat de taxi-lichten anders dan gebruikelijk pal op mij waren gericht. Het geluid van de grommende uitlaatturbines kwam steeds dichterbij, totdat ik in het licht van de maan het silhouet van de *Connie* een bocht van 180 graden zag maken; zo te horen werden de vier motoren opgeschroefd naar rond de 2000 rpm en de magneet-test uitgevoerd, terwijl de inlaatdruk werd opgevoerd tot rond de 50 inch. *Boost* met waterinjectie dacht ik, terwijl ik een zwoele propwind rook, een mengsel van olie, brandstof en watermethanol.

Het zal rond 03.30 u zijn geweest dat ik in de roodgloeiende uitlaten van de motoren keek. Met *full-fine pitch* maalden de propellers de zwoele tropenlucht langs de kokendhete cilinders en oliekoeler-openingen en sleepten met de goed gevormde vleugels de kist door de tropennacht, de staart zwiepend achter al dat motorgeweld. Langzaam werd de zwaartekracht overwonnen en tonnen brandstof, passagiers en bagage (inclusief mijn fotorolletjes!) verhieven zich steeds hoger en verder van het eiland; gelukkige zielen, allemaal lekker naar HUIS, naar de boerenkool met worst, de kachel op vier en slapen onder DEKENS! Het motorgeweld zou door de toenemende afstand allengs minder hoorbaar worden, maar ik stond nog steeds in de propwind en hoorde langer dan verwacht nog steeds het klimvermogen. De kist zou nu wel naar rechts moeten opsturen omdat links achter de Mokmer een hoge bult met bomen lag....maar veel hoogte maakte hij niet, maar ja,

zo'n loodzware bak. Wat zou hij doen? Naar rechts 180 graden draaien zou nu toch echt moeten door die bult, maar opeensniets meer, geen geluid, doodse stilte. Wat was dit? Het kwam vast door die *tjot* (heuvel), het motorgeluid komt vast zo terug, maar nee.....al bijna een halve minuut niets te horen, helemaal niets. Dat was niet te geloven, en toenwas het net of ik ijselijk hoorde gillen om hulp, maar dat kon toch niet, op zoveel mijlen afstand? Ik stond versteend met kippenvel in die zwoele nacht.

Stilte en dan weer dat gillen, treurig gillen.....of was het verbeelding? Pas later begreep ik dat dit gegil van de *afduwers* op Mokmer afkomstig was, die dit afschuwelijk drama voor hun ogen hebben zien afspeelen. Ik liep te stampen en trok aan mijn vel, dit kon toch niet waar zijn? Zo maar 4 x 3600 PK doodstil en weg, niets meer ?

Dan drukte en aanflitsende lichten op de Mokmer, het ronken van een *Dakota* die opstartte, ook op ons veld ontstond drukte bij de wacht. Mannen renden naar de brandweergarage, de OSRD-bemanning kwam aangerend, de OSRD-kist werd de hangaar uitgeduwd, een klap van de *Koffman*-starter, veel rook en primen, primen, en ja hoor, de 12-cilinder *Griffon* sloeg ronkend aan en de *Firefly* stooft met de vaart van een formule I-wagen de hoek om naar de taxistrip, richting Mokmer en ging direct in *take-off*. De toren werd bemand, lichten flitsten aan, aggregaten werden gestart, en ook de oude dame 222 (na snel in uren te zijn verlengd door de HTD) werd vlieggereed gemaakt om als reddingsboot te kunnen fungeren voor de Neutron, beide *Pratt & Whitney's* werden opgestart en weg was ze, op haar allerlaatste en onvoorziene missie, redden wat er te redden valt.

Heel veel drukte, maar beslist geen paniek: "de Neutron ligt in zee". Iedereen deed zijn plicht op zijn eigen plek of bemande de nog niet bezette plaatsen. Ik werd afgelost zonder plichtplegingen, nu echter "met bijzonderheden" waarvan iedereen al op de hoogte was en ging zoals iedereen gewoon aan het werk, eten kwam later wel.

Kippenvel, wanneer ik dit teruglees krijg ik het weer.

Leo Keizer

860 Squadron bestaat 75 jaar.

Om het hoofd te bieden aan de Duitse onderzeeboten werden de zogenaamde MAC-schepen ontwikkeld, *Merchant Aircraft Carriers*. Dit waren vrachtschepen met een vlakke opbouw die niet via het dek werden geladen en gelost. Ze kregen een vliegdek van ongeveer 150 bij 15-20 meter, een aantal Fairey *Swordfish*-vliegtuigen en 50 à 60 man personeel van de *Fleet Air Arm*. In de oorlog deden 19 MAC's dienst, 13 tankers en 6 graanschepen. Nederland nam met twee Shell-tankers deel aan dit project: de *Gadila* en *Macoma*. Beide schepen konden elk maximaal vier *Swordfishes* meenemen. In verband hiermee werd op 15 juni 1943 op het RNAS Donibristle in Schotland 860 Squadron opgericht met 12 officierenvlieger, 4 onderofficierenvlieger, 11 korporaals vliegtuigmaker en 5 manschappen, aangevuld met 36 man Brits personeel. Het squadron kreeg aanvankelijk zes eenmotorige Fairey *Swordfishes* MK 1. De *Swordfish* – toch al een bejaarde dame onder de vliegtuigen – werd speciaal uitgekozen vanwege de lage start- en landingssnelheid (lager dan 55 knopen) waardoor zonder katapult vanaf het korte, smalle dek van de relatief langzame MAC's kon worden gestart en geland. De *Swordfish* had als torpedo-vliegtuig in de eerste jaren van de oorlog een zeer succesvolle aanval op de Italiaanse slagvloot in de Golf van Taranto uitgevoerd en haar lage kruissnelheid was op de oceaan geen groot nadeel.



Naast een torpedo of vier 250 ponds bommen kon de Mk 2 versie - waarmee 860 uiteindelijk werd uitgerust - tegen onderzeeboten tweemaal vier raketten aan rails onder de vleugel meevoeren. Daarnaast was de kist uitgerust met een naar achteren gerichte Vickers-staartmitrailleur en een Browning-mitrailleur die door het propellerveld schoot. Ook beschikte de MK 2 over (primitieve) radar en een radio. De vliegduur bedroeg 4,5 uur maar vanwege de noodzakelijke brandstofreserve werd maximaal 2,5 uur aangehouden. De drie bemanningsleden (vlieger, waarnemer, telegrafist-schutter) zaten in open cockpits achter elkaar waardoor ze - ondanks beschermende kleding - 's winters op de *North Atlantic* aan zware ontberingen blootstonden.

Op het *dummy deck* van de diverse marinevliegscholen moesten de vliegers minimaal 10 dummylandingen maken alvorens aan boord te mogen. Ook de waarnemers kregen hun kwalificatie niet cadeau. Met de gebrekkige navigatiehulpmiddelen moesten zij midden op de oceaan hun eigen schip te allen tijde kunnen terugvinden, hetgeen een intensieve training vergde. Op 3 januari 1943 embarkeerde het eerste 860-escadrille met de boordvliegtuigploeg aan boord van het Britse MAC-schip *Acavus*. Al direct op hun eerste Atlantische oversteek moest 860 squadron haar eerste verlies incasseren. Door het slechte weer en de zware deining werd pas op 11 januari 1944 's ochtends de eerste patrouillevlucht uitgevoerd, met een wind van 30 knopen en een zicht van 10 zeemijlen. De vlieger was gebieft niet verder dan 15 mijl buiten het konvooi te vliegen en ieder uur binnen zichtafstand van het konvooi te komen. Tijdens de vlucht verslechterde het weer snel: de windkracht nam toe tot stormkracht en het zicht liep terug naar 3 mijl, de radioverbinding was slecht. Om 11.15 u was er even radiocontact maar de *Swordfish* reageerde niet op de gegeven peiling. Om 12.20 u was er opnieuw radiocontact waaruit bleek dat de kist zich achter het konvooi bevond en de inmiddels tot 60 à 70 knopen aangewakkerde wind op de kop had. De *Swordfish* had - *no wind* - een luchtsnelheid van ongeveer 90 knopen, zodat duidelijk werd dat vliegtuig en crew verloren dreigden te gaan. Vanuit het konvooi werd daarop het snelste escorteschip naar achteren gestuurd tot 15 zeemijlen uit. Om 12.35 u (dus vijf uur na de start!) meldde de driekoppige bemanning nog dat ze wegens brandstofgebrek ging ditchen en sindsdien werd ze vermist. Op 13 februari keerde de *Acavus* terug in het Verenigd Koninkrijk met twee *Swordfishes* die tijdens de resterende overtocht nog veertien missies uitvoerden. Er was een harde les geleerd.

Een vliegtuig vormt voor de onderzeeboot een grote bedreiging door de grote beweeglijkheid, effectieve bewapening en de kans op detectie met de radar. Zelfs de toen al gedateerde *Swordfish* kon vanaf een MAC effectief opereren tegen de bestaande U-Boot dreiging in het midden van de Atlantische Oceaan door ze met haar radar “onder water te drukken”, zodat de onderzeeboot geen goede doelspeiling kon maken met haar periscoop. Het is dus niet verwonderlijk dat het verlies aan schepen na het in de vaart nemen van MAC's onmiddellijk afnam. Aan het einde van de oorlog hadden de mannen van 860-squadron in totaal 36 konvooien over de Atlantische Oceaan geëscorteerd waaronder het grootste konvooi ooit, bestaande uit 165 schepen. Gedurende hun escortetaken ging geen enkel schip verloren!

Bron: Een eeuw Marineluchtvaartdienst (verkorte tekst. AvD)

Donateurs mutaties

Wegens overlijden zijn ons helaas enige donateurs overleden. Verder krijgen we van een aantal donateurs de brieven als onbestelbaar retour. Graag willen we nog een keer wijzen op het belang van adreswijzigingen! Ook zijn een paar donateurs wegens het uitblijven van een bijdrage geschrappt (na een jaarlijkse aanmaning volgt na het derde jaar roeyement). Desondanks is er nog steeds sprake van een gestage groei. Sinds de vorige nieuwsbrief mochten we in 2017 weer **36** nieuwe donateurs verwelkomen! In 2018 zijn er tot nu toe 6 donateurs bijgekomen (stand d.d. 1 mei 2017).

R. van Biezen	J. van der Vlies	G.J. Bakker-Tippersma
T.R. Heinen	B.J. Wesseling	R. van der Linden
G.G. Hoogland	J. Blonk	G.J. Hillen
J.F. Visser	B.E. Stuit	A. Assink
H.L. den Hertog	M.M.W. Kasteleijn	C. Ciggaar
A.C. de Jong	J.H. Lut	C. in 't Velt
C.J. Roomer	H. Ravensbergen	St. Vrienden NMM
F.P.A. Roomer	D. Reefman	R.J. Storm
K.J. Meester	P. van der Zande	J.G.A. de Graaf
A. Bouter	L. Van der Broek	N.M. Peeters
J.H. van de Vorst	J.H.J. Takes	G.M. Peeters-Goes
F.A. de Kok	C.A. Haremaker	P. Houterman
J. Ploeg	M.C. de Raaf	J.Ph.C. Wubben
P.P.M. Guit	R.H. Bakker	F. van Houten

Staat het al in uw agenda:

Donateursdag 2018

Woensdag 24 oktober

Heruitreiking *Rode Erekoord* aan Max Schram

Velen van u kennen onze vrijwilliger Max Schram, in vroeger tijden actief in de logistiek bij Lumag (Luchtvaartartikelen Magazijn) op De Kooy. Als er met spoed een onderdeel voor de boordhelikopter nodig was zorgde Max persoonlijk voor een zo spoedig mogelijke verzending naar de eerstvolgende haven. En vaak met een kleine verrassing voor de BVP: Zo trof de boordvliegtuigploeg van Hr. Ms. Van Speijk tijdens een Amerika reis regelmatig snoepgoed aan, die bij de voor de helikopter bestemde pakketten waren gevoegd. Altijd met de groeten van Max....

Inmiddels is Max alweer jaren vrijwilliger bij de Traditiekamer, nog steeds in de logistiek en bescheiden op de achtergrond.

Weinigen weten dat Max voor zijn MLD-tijd diende bij “Het Korps”, onder andere in Nieuw-Guinea. Ook in die periode heeft hij zich door zijn gedrag en plichtsbetrachting zodanig onderscheiden dat hij het zogenaamde *Rode Erekoord* kreeg uitgereikt, de hoogste individuele waardering die een commandant aan een ondergeschikte kan toekennen. Zeg maar een zichtbare tevredenheidsbetuiging in plaats van de tegenwoordige geldelijke beloning. Het spiet Max dan ook zeer dat hij dit bijzondere koord in de loop der jaren is kwijtgeraakt. Door goede contacten van Chef der Equipage Henri Zuiderduin is het gelukt bij de Landmacht een nieuw exemplaar te verkrijgen, dat Max tot zijn verrassing en vreugde op 7 juli werd uitgereikt.



Samenstelling bestuur Stichting Vrienden van de Traditiekamer MLD

Voorzitter: A. van Dijk - CDR b.d. (traka@vandijksr.nl)
Secretaris: W.F.C. Muilwijk - KTZ b.d.
Penningmeester: I. K. Peters-Prey
Lid: J. Bierens - LTZWD2 b.d.
J. H.G. Rekveld - LTZT2

Donateur worden van de Stichting Vrienden van de Traditiekamer MLD

De jaarlijkse bijdrage voor individuele donateurs is € 12,50 en voor
bedrijven/instellingen € 125,00.

U kunt zich aanmelden middels het formulier op de laatste pagina.

Vacature vrijwilliger

Vervolgens willen we uw aandacht vragen voor het volgende: voor ons vrijwilligersbestand zijn we op zoek naar iemand met affiniteit voor automatisering, met name softwarematig.

Als u denkt hiervoor talenten te hebben en u heeft tijd om op de woensdagen (m.u.v. uw vakanties natuurlijk) op de Traditiekamer aanwezig te kunnen zijn, verzoek ik u te mailen naar onze secretaris Wilfred Muilwijk: info@traditiekamermld.nl.

Aanmeldingsformulier Stichting Vrienden van de Traditiekamer MLD



Naam:.....

Adres:.....

Postcode:.....

Woonplaats:.....

Emailadres:.....

Bij Def. gewerkt vantot.....

Registratienummer:.....

Marinenummer:.....

Veteraan: ja/nee Nummer Veteranenpas:.....

Postactief: Ja/nee Nog actief dienend: ja/nee

Geeft zich hierbij op als donateur van de *Stichting Vrienden van de Traditiekamer MLD* en zal de donatie overmaken naar **NL53 RABO 0370 5018 53** t.n.v. St. Vr. vd Traditiekamer MLD (individuele donateurs € 12,50 en bedrijven/instellingen € 125,00 per jaar).

Dit formulier opsturen naar:

Stichting Vrienden van de Traditiekamer MLD

t.a.v. I.K. Peters-Prey

Boterzwin 2207

1788 WC Julianadorp

Of per mail: bovenstaande gegevens doorgeven aan de penningmeester I.K.(Inge) Peters-Prey petersprey@hetnet.nl

Alles over de Traditiekamer MLD
vindt u op onze website
www.traditiekamerMLD.nl