



MUSEUM VliegBasis DEELEN

Dec. 2006 / Jan. 2007

NIEUWSBRIEF

Losse verkoop 1 euro

De “man met de hoge hoed” achterhaald !

Na vele jaren zoeken is eindelijk “de man met de hoge hoed” gevonden.

Meer dan 10 jaar geleden werd door 1 van onze medewerkers een fotorolletje, in doos, gevonden onder de vloer van een voormalig Duits barak. De Kodak rol was al belicht (exposed) in 1945 !



Foto: Kodak Fotorolletje 1945 “Exposed”

De kans om er nog een bruikbare afdruk van te krijgen was zo klein dat men het toentertijd liever onbeschadigd liet. Totdat enkele jaren later iemand toch de euvele moed (en kennis) bezat om het rolletje te ontwikkelen. De enige en tevens slechte afdruk die nog te redden was, was de onderstaande foto van een onherkenbare militair met hoge hoed die zit op een motorfiets.

Meldingen over een militair die met hoge hoed vertoefde op Deelen waren wel bekend maar niemand wist er het fijne van. Totdat we jaren later bij toeval stuiten op een belangrijke aanwijzing: Het was een majoor die met jeeps met ronde ruiten en uitgerust met dubbele machinegeweren in April '45 voor de Canadese hoofdmacht het vliegveld aanviel.



Foto: “man met hoge hoed” op motorfiets.

Jeeps met ronde ruiten en dubbele machinegeweren.. De SAS had die speciale jeeps en na verder speurwerk in war diaries (oorlogsverslagen die van dag tot dag de activiteiten van een onderdeel weergeven) kwamen we bij de naam Henry Druce.



Foto: gemodificeerde SAS jeep. Duidelijk zichtbaar zijn de ronde gepantserde ruiten en dubbele Vickers machinegeweren.

Ongelofelijk dat we bij zo'n slechte foto toch nog een naam hadden weten te ontdekken.

Maar verdere naspeuringen leverden verder niks op. Alleen op internet is een opmerkelijk stukje ! Een journalist gaat met een SAS unit in Belize een aantal dagen trainen en schrijft daar een artikel over. Zijn trainer is Stuart Lane. Letterlijk staat er in dat stukje "Stuart Lane heeft een lange traditie met de SAS. Zijn vader zat bij de Special Boat Service en zijn grootvader Henry Druce zat in WO II bij de SAS. Nu weten we dus dat zijn kleinzoon in Belize zit. Maar de officiële wegen om een lid van de SAS te benaderen zijn er praktisch niet. Via de journalist geprobeerd. Werd niks. Toen maar diverse mails geschreven aan allerlei legeronderdelen met kantoren in London en 1 zeer aardige jonge dame nam contact op. Het was eigenlijk niet haar baan maar het verhaal intrigeerde haar zo dat ze wel wilde helpen. Ik moest een brief maken voor Stuart lane en in een gesloten enveloppe doen met een aantal nummers en codes die ze mij gaf. Die brief moest ik in een enveloppe doen en sturen aan haar. Zij zou er voor zorgen dat het op zijn plek kwam.

Na maanden niks gehoord te hebben werd de moed al opgegeven. Het verhaal dreigde weer dood te lopen. Tot mijn grote verbazing kwam 4 maanden later toch nog een mail van Stuart Lane !! Hij had "door omstandigheden" niet direkt kunnen reageren. Ik kreeg de indruk dat hij ergens in de wereld ingezet was waar niet direkt post en email voorhanden was zullen we maar zeggen.

Hij was zeer verbaasd dat we een foto en war-diaries van zijn grootvader hadden en was vooral benieuwd hoe we ooit die link tussen hem en zijn grootvader hadden gevonden. Nadat het hele verhaal uit de doeken gedaan was vertelde hij dat zijn grootvader inderdaad Henry Druce is en nu leeft in Canada.

Helaas is Henry Druce's gezondheid niet meer van dien aard dat we hem kunnen uitnodigen bij ons museum. Helaas kunnen wij het ons niet veroorloven om zo maar even naar Canada te vliegen en hem op te zoeken dus gaan we het doen met de volgende oplossing:

Hij heeft beloofd een kleine biografie te maken en dat te sturen. We moesten wel enig geduld hebben want hij ging weer "op oefening". Als dank hiervoor stellen we een klein boekje samen met alle gegevens en foto's die dit verhaaltje omlijsten en zullen dat zo snel mogelijk sturen aan Henry Druce, "de man met de hoge hoed"

Wij houden u uiteraard op de hoogte !



Foto: Stuart Lane enkele jaren geleden als instructeur voor jungle warfare in Belize.

Te gast bij Legermuseum Delft.

Als u recent nog het museum bezocht heeft is u misschien opgevallen dat het V1 restauratie project in een hoge versnelling is gezet. Om verdere kennis op te doen kregen we toestemming van het Legermuseum te Delft om hun V1 te bekijken.

We hebben enkele zeer goede boeken en kopieën van de originele handboeken maar die vertellen ook niet alles. Een blik in een nog geheel originele V1 zou veel vragen kunnen beantwoorden

De V1 staat helaas niet meer opgesteld in het museum maar de mensen van het Legermuseum Delft waren zeer gastvrij en nodigden ons uit om de V1 te bekijken in hun depots.

Op een mistige donderdagochtend gingen we naar het complex dat verscholen ligt in de binnenlanden van Brabant. Daar werden we zeer gastvrij onthaald en mochten rondkijken in de diverse loodsen voordat we op pad gingen naar ons eigenlijke doel: de V1.

Er stand te veel om op te noemen. We liepen door rijen geschut heen, tanks. Van een onbekend 1^e wereldoorlog model, via weasels en brencarriers met vlammenwerper, een reusachtig mijnenruim voertuig tot de Leopard Luchtafweer, bijgenaamd de "pruttel"



Foto: onbekend tankje, geheel gerestaureerd.

Uiteraard kwamen we ook al bijna niet meer weg bij de geheel complete en opengewerkte V2. Een kolossaal monster.

Maar de laatste loods bevatte de V1 en de roldeuren gingen open. Tot onze grote verbazing lag daar niet alleen de V1 in supergave staat, maar ook de kar voor het vervoer en de zuiger die de V1 over de katapult heen trekt.

Daar word je stil van. Maar het werd nog fraaier ! Net achter de V1 lag de Reichenberg !! De bemande V1. Superzeldzaam (er zijn er maximaal 175 van gemaakt, maar nooit in actie genomen) en ook weer in onberispelijke staat.



Foto: Op de voorgrond de V1 Reichenberg. Links daarvan de V1. Net achter de Reichenberg liggen de beide vleugels.

We hebben nauwkeurig alle maten opgenomen en geverifieerd tegen tekeningen die we al hadden. Ral kleuren codes vastgelegd en heel veel getekend. Met een hele bult met papieren en meer dan 200 foto's kwamen we weer terug en kunnen nu verder aan de restauratie / herbouw van onze V1 delen. Het zal wel nooit een volledige V1, met romp worden, maar het "technische gedeelte" wordt al zeer compleet en erg interessant om te zien hoe toen de eerste stappen naar onze huidige ruimtevaart gezet werden.

Met erg veel dank aan de mensen van het Legermuseum Delft

AUSTER “Bekleed en bevleugeld”

Al snel na het verschijnen van de laatste nieuwsbrief zijn er heel wat activiteiten ontwikkeld:

- de in Engeland gekochte vleugelresten zijn gedemonteerd
- de bruikbare onderdelen hersteld, gelast, schoongemaakt en zondig geschilderd
- we weten wat we tekort komen voor de vleugelmontage (ongeveer 90%)
- bijna alle ontbrekende vleugeldelen op de kop getikt in Engeland
- een eerste partij linnen, lijm en spanlak gekocht bij Zweefvliegcentrum Terlet
- een begin gemaakt met het bekleden
- het schilderen van de beklede delen in (de eerste Engelse) camouflagekleur.

Bij een van de adressen in Engeland, waar we een eerste partij onderdelen hebben gehaald, bleken nogal wat onderdelen van de Auster MkIII te zijn.

Na het zenden van een vleugeltekening, waarop de ontbrekende delen waren aangegeven, bleek de eigenaar bereid ze te verkopen. De prijs was een rib uit het financiële museumlijf, maar het resultaat kunt u nu al zien op www.museumvlbdeelen.nl. De rechtervleugel is inmiddels gedeeltelijk gemonteerd en alles past, ook aan de romp!!

In de komende weken gaan we verder met monteren, passen en meten. Ook het mechanisme voor de kabelbesturing van de flaps moet nog aangepast worden.

De cursus “linnenbekleden” en “beletteren” hebben we geerfd van iemand, die in de 50-er jaren de betreffende opleiding van de marine in Hilversum heeft gekregen en bestaat uit vijf handgeschreven schriften, met zeer gedetailleerde instructies.

Na het bestuderen hiervan en na instructie van een deskundige heeft Martin zich ontwikkeld als een bedreven (en gedreven) bekledingsexpert met de originele linnensoort. Voorlijmen, kartelbanden, doornaaien, spanlak en bekleden hebben voor hem geen geheimen meer.

De deurtjes, het landingsgestel en bijna alle staartvlakken zijn gedemonteerd, bekleed, gelakt, gemonteerd en voorzien van de oorspronkelijk Engelse camouflagekleur. De andere kleur wordt later gespoten. De eerste reparatie van een gat in de linkerdeur is uitgevoerd.

Het bekleden van de vleugels wordt gedaan nadat zowel de rechter- als de linkervleugel klaar, bekabeld en gemonteerd zouden kunnen worden. De aandacht gaat nu uit naar het vinden/maken/kopen van de achterste steun van vleugel naar romp, een getrokken buisprofiel. Het idee is om daar voorlopig een pijp te gebruiken met nog te maken aansluitingen.



Nu Bas weer terug is uit een ver en stoffige land, wordt er weer gewerkt aan de bekabeling. Ook zijn de onderdelen voor de gaskabel met toebehoren in productie; lassen, afwerken en monteren.

Samenvattend een scala van werkzaamheden, een grote voorsprong op de oorspronkelijke planning en de hoop op veel (betalende) bezoekers/excursies in 2007.

Als u dit leest, hebben we bezoek gehad van mensen van de stichting Phantasy in Blue, die in opdracht van de Klu werkende vliegtuigen bouwt schaal 1:5. Ze zijn bezig met hun Auster MarkIII en zeer benieuwd naar details van onze Auster.

Vliegtuigrestaurant op een bergtop

Op een reis vorig jaar naar Costa Rica kwam ik terecht in het plaatsje Manuel Antonio. Hier heb ik gegeten en gedronken in het meest spectaculaire cafe/restaurant waar ik ooit ben geweest. Boven op de rotsen staat een complete Fairchild C123 ingericht als bar.

Als vliegtuig enthousiast was ik meteen geïnteresseerd in de achtergronden van dit "vliegtuigcaferestaurantbar". Bij terugkeer in Nederland vond ik het volgende op hun website:

De Fairchild C-123 maakte deel uit van 1 van de grootste schandalen van de midden 80'er jaren. De regering Reagan had via een bizar netwerk wapens aan Iran verkocht om zo de vrijlating van gijzelaars in Libanon te ondersteunen en om fondsen te kweken voor de contra-revolutionairen in Nicaragua. Door de prijzen van de wapens kunstmatig op te vijzelen kon NSA (National Security Agency) officier Oliver North geld doorsluizen naar de "contra's"

Van de \$16 miljoen winst werd slechts \$3.8 miljoen daadwerkelijk naar Nicaragua gesluisd. Met hulp van de CIA kocht men daarnaast diverse andere zaken zoals 2 C-123 vrachtvliegtuigen (waarvan het exemplaar in Costa Rica er 1 van is), twee C-7 vliegtuigen, een Maule, reserve onderdelen en munitie.



Ook werd er een geheim vliegveldje aangelegd op een 30.000 hectare grote Amerikaanse ranch in noord-west Costa Rica.

Op 5 Oktober, 1986 werd het zustervliegtuig boven zuid Nicaragua neergehaald. 1 Van de crew, C.I.A operative Eugene Hasenfus, kwam met zijn parachute in veiligheid maar werd gevangen genomen door de regeringstroepen. Uiteraard zet de onfortuinlijk gevangennamen van Hasenfus een reeks van doofpotten en leugens in gang, maar leidde uiteindelijk toch naar de bekende Iran-Contra Affaire. Uiteraard werden verdere vluchten met het andere vliegtuig stopgezet en werd het toestel achtergelaten op het internationale vliegveld in San Jose.

In Augustus 2000, werd de Fairchild aangekocht voor \$3,000. Het hele vliegtuig werd in delen uit elkaar gehaald en naar Quepos gebracht. Vanuit San Jose werd de romp per boot van Caldera naar Quepos verscheept. Een stuk omslachtiger, maar het toestel was luttele centimeters breder dan diverse bruggen op de route van de trein. Alle 7 delen werden op de Manuel Antonio hill gehesen waar de C-123 een restaurant werd.

Eric Feijten

Website <http://www.costaverde.com/avion01.htm>

Geachte Donateurs en lezers

Een jaar achter de rug en een nieuw jaar te gaan. Vanaf deze plaats de beste wensen voor een ieder en een dankwoord voor alle vrijwilligers en donateurs voor hun niet aflatende inzet en steun van het afgelopen jaar.

Weer is er een enorme krachtsinspanning geleverd om 2006 tot een zeer succesvol jaar te benoemen.

Ik denk zo maar eens aan V1's, Austers, bardiensten, schoonmaakklassen, glaskaartpuzzelaars. De kwaliteit van enkele exposities is weer geleidelijk aan behoorlijk opgevijseld en het boek vordert gestaag. De eerste aanmeldingen voor groepen in 2007 zijn er al weer en die groeiende groep zijn we ook zeer blij mee. Kortom als het aan ons ligt wordt 2007 weer een goed jaar.

Wij hopen u allen dit jaar als donateur binnen de gelederen te hebben. Uw steun blijft hard nodig !

Met vriendelijke groet,

Edwin van Brakel.

COLOFON

Eindredactie/ Productie:
Museum Vliegbasis Deelen

Marco Houtgraaf

Email: redactie@museumvlbdeelen.nl

Aan dit nr. werkten mee: Ben Gangel,
Eric Feijten en Sjoerd Bloem

Fotografie: Archief Museum Deelen, Martin Boer, Leo Feijten.

Druk: ABT Repro Arnhem

Gironummer voor betalingen en donaties:
2817323 tnv.

Stichting DAEG - Arnhem

Website: www.museumvlbdeelen.nl

Museum- en redactieadres:

Hoenderloseweg 10, Gebouw 20
6816 SW Arnhem/ Deelen

Het museum is tijdens openingstijden:
bereikbaar onder: 06-20901649

Andere tijden: tel. 026-3341625

b.g.g. 06-20766098 (Edwin van Brakel)

Openingstijden Museum:

Iedere zaterdag en zondag

(m.u.v. 1-1 en 25-12)

Van 11.00 tot 17.00 u.

Op weekdays alleen voor groepen op afspraak. Feestdagen en schoolvakanties: voor extra openingstijden zie onze website.