

veldcomplex, niet ver van de ingang. Van origine was dit een boerenhoeve, die al gauw door de voortdurende uitbreidingen van Schiphol werd opgeslokt.

Het hoofdkwartier van de vliegparkcommandant bevond zich in het stationsgebouw; dat van de Strategische Groep in een woning aan de Schipholweg, bij de kazerne; dat van de BomVA in de militaire hangar 1 aan de zuidwestkant van het veld en dat van de 2e JaVA in de militaire hangar 3. Aangezien men zich realiseerde dat Schiphol als doelwit voor vijandelijke vliegers zeer kwetsbaar was, waren er al voorbereidingen getroffen voor de verplaatsing van de Cp. C 1 LvR en de Cp. Vlp. C naar Badhoevedorp. Tegenover 'Kraayveld' stond een houten aannemerskeet, waarin de lagere goden – een man of acht aan schrijvers en ordonnansen – waren gehuisvest. Het personeel dat dienst deed op het bureau, is al geruime tijd ondergebracht in het zgn. wachtschip: een woonboot die vanaf Pasen 1939 in de Ringvaart tegenover de ingang van het vliegveld lag afgemeerd en die aan 15 à 20 manschappen onderdak bood; blijkbaar wil men dit personeel, dat op de hoogte kon zijn van dienstgeheimen, van het andere militaire personeel gescheiden houden. Voor de bewaking en verdediging van het vliegpark beschikte de vliegparkcommandant sedert 20 april 1940 over een bataljon infanterie (I-25 R.I.), bestaande uit een staf, een verbindingsafdeling, drie tirailleurcompagnieën en een mitrailleurcompagnie. Het bataljon was versterkt met het 1ste Eskadron Pantserwagens, bestaande uit een Staf en het 3de en 4de Peloton (totaal 7 pantserwagens). Het 1ste en 2de Peloton waren op het vliegveld Ypenburg geplaatst.²

De BomVA

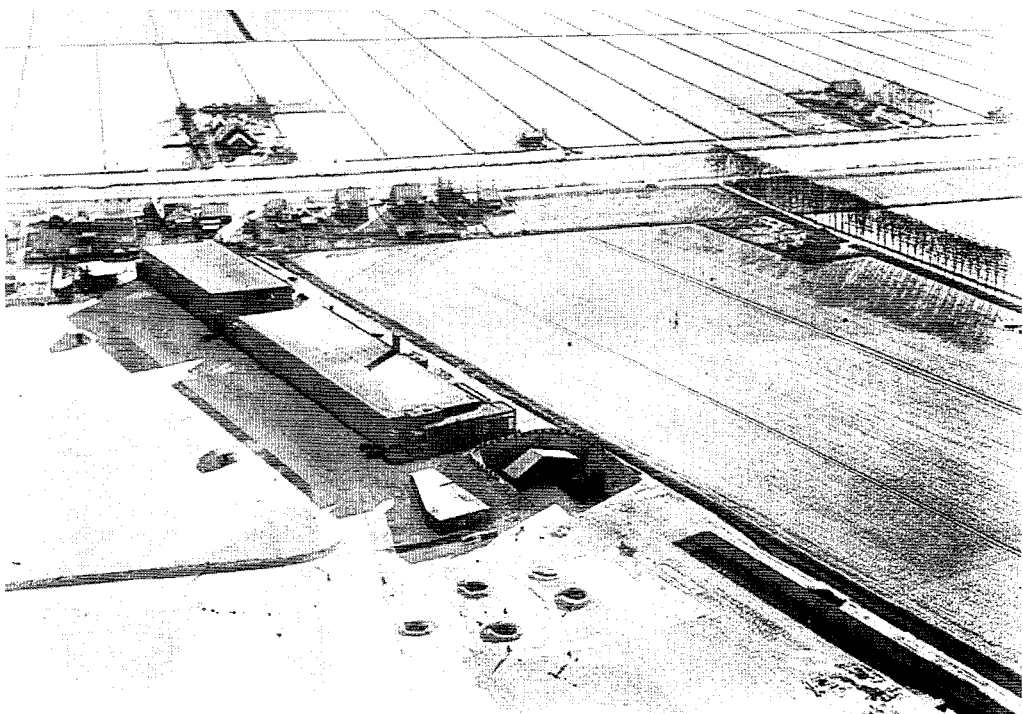
De geschiedenis van de opbouw van onze luchtstrijdkrachten tot de sterkte op 10 mei 1940 is nog onlangs in detail weergegeven door de Werkgroep Neutraliteit van de Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945.³ We hoeven er hier dan ook niet te diep op in te gaan. Uit deze gedegen studie blijkt dat de commandant L.V.A. (kolonel Best) en de chef Generale Staf (generaal Reynders) al in 1934 vernieuwingen binnen de LVA uiterst urgent achtten. Het duurde evenwel nog tot 1936 eer men zich serieus met plannen voor deze uitbreidingen ging bezighouden. Men zou uitgaan van een vierjarenplan, waarmee in 1938 een aanvang zou worden gemaakt. Een van de belangrijkste gebeurtenissen in de geschiedenis van onze luchtstrijdkrachten was ongetwijfeld de verzelfstandiging ervan met de vorming van het Commando Luchtverdediging op 1 november 1938 onder bevel van voornoemde generaal-majoor P.W. Best, een ter zake kundige en doortastende officier. Het was een beslissing, die verstrekkende gevolgen zou hebben. Het lag destijds in de bedoeling binnen het 1e Luchtvaart Regiment (1 LvR) een Strategische Groep te formeren met drie Bombardeer Vliegtuig Afdelingen (BomVA's). Gezien het eerder genoemde vierjarenplan wordt meteen dus al duidelijk waarom wij op 10 mei 1940 slechts over één BomVA beschikten. De gehele opbouw werd overigens op welhaast schandalige wijze vertraagd door de houding van de toenmalige Minister van Defensie, Dr. J.J.C. van Dijk, die we zonder overdrijving een bezuinigingsmaniak zouden kunnen noemen – een ongelooflijke geschiedenis, die door de eerder genoemde werkgroep op onthullende wijze uit de doeken is gedaan. Maar laten we het kort houden en ons hier tot de BomVA beperken. Op 4 januari 1937 werd bij de Fokker-fabrieken in Amsterdam een bestelling geplaatst voor 16 Fokker T.V's. Ook dit had – en we spreken hier dus nog maar uitsluitend over de T.V! – veel voeten in de aarde.

Op 16 oktober 1937 werd de eerste vlucht met het prototype van de Fokker T.V gemaakt. Dit was evenwel niet meer dan een ongewapende 'mock up'. Voordat het toestel zijn definitieve vorm had gekregen, moest er links en rechts nog heel wat aan worden gesleuteld! Voor de schier eindeloze perikelen met o.a. het (Duitse!) bommenrek en de problemen met de

Bristol Pegasusmotoren, waarmee het toestel werd uitgerust, verwijzen wij de lezer naar het voornoemde boek *Illusies en Incidenten*.⁴

Personeelsproblemen

Hoewel men op 10 mei 1940 over redelijk voldoende geoefend personeel beschikte, had de Militaire Luchtvaart ruim een jaar tevoren nog een nijpend gebrek aan geschoold personeel. Vooral mannen met kennis van radiotechniek waren moeilijk te krijgen. Ook bij het vliegende personeel waren grote tekorten, met name bij de waarnemers. Voor hen koos men bij voorkeur mensen met een academische opleiding (of studenten), omdat de waarnemersopleiding ingewikkeld was met problemen van navigatie, het berekenen van voorhoudhoeken bij het bommen werpen, luchtfotografie, etc. Deze vakken moesten in een tijdsbestek van tien maanden worden bijgebracht. Bij het gebrek aan vliegers dienen we te bedenken, dat de ML tot de invoering van de Fokker G.I en de T.V overwegend met eenmotorige vliegtuigen had gevlogen. De omschakeling op meermotorige toestellen vergde uiteraard bepaalde inspanningen. Na wat strubbelingen werd er tenslotte een samenwerking met de KLM bereikt. 'Logischerwijze heeft de Militaire Luchtvaart', aldus de heer Ruygrok, 'voor reservevliegers gekozen voor de vliegers van de BomVA die, opgeleid in Soesterberg, ervaring



Omdat de oude loodsjes voor de behoeften van de BomVa niet meer toereikend waren, werden er in 1938/1939 in de zuidwesthoek van het vliegpark twee nieuwe hangars neergezet, de nummers I en II. Loods I had een bureau met wachtlokaal en nadien ook de commandopost van de BomVa. Deze hangar was tevens voorzien van een dakterras, waar de vliegtuigbemanningen zich bij goed weer konden verpozen. (Collectie Ir. G.H.J. Ruygrok)

hadden met het vliegen van tweemotorige kisten.' Aan het meevliegen van T.V-vliegers op de DC-2 en de DC-3 van de KLM kwam evenwel een plotseling einde toen op 14 november 1938 de DC-3 PH-ARY 'IJSVOGEL' nabij Schiphol neerstortte. Het toestel moest in een dichte mist landen. Er ging iets mis en het kwam terecht in een weiland waar het in tweeën brak.

Een van de in 1938 genomen maatregelen behelsde de formatie van een strategische Verkennings- en Bombardeer Vliegtuigafdeeling met vijf T.V's op Schiphol. Hier kwam uiteindelijk niets van terecht.

Mobilisatie

In april 1939 werden de luchtstrijdkrachten voor de tweede maal gemobiliseerd naar aanleiding van de Italiaanse bezetting van Albanië op de 7de. In deze maand werd de BomVA geformeerd onder bevel van de kapt.-wrn. J.L. Zegers. Onder de eerste bemanningen merken we de namen op van le lt.-wrn. Metzlar, 1e lt.-vl. Dill, 1e lt.-vl. Van Balkom, 1e lt.-wrn. Boekhout, lt.-vl. Peetoom, lt.-vl. Groen, sgt. Ouwkerk, sgt. Boon, sld. Scheeve en sld. Brands.

Tengevolge van de toen genomen maatregelen werd besloten de afdeling luchtkruisers (2-I-1 LvR) op Schiphol te mobiliseren. De eenheid streek op 8 april 1940 met vijf T.V's op Schiphol neer. Enkele dagen later was de afdeling met 7 van de 9 machines gevechtsgereed. De staf II.1 LvR (Jachtgroep) werd eveneens op Schiphol gemobiliseerd en bleef daar met enkele officieren onder leiding van maj.-vl. H. van Weerden Poelman, tevens benoemd tot Vliegparkcommandant Schiphol.

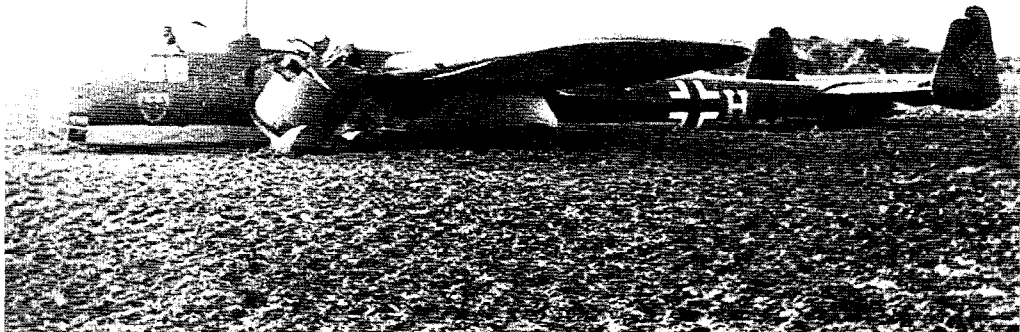
Ondanks de nog steeds voortdurende mankementen aan de T.V – vooral het buitensporige olieverbruik baarde zorgen – werd zoveel mogelijk met de vliegtuigen geoefend. Naast lange patrouillevluchten langs de kust en met name langs onze oostgrens, werden ook al oefenbombardementen uitgevoerd en fotovluchten gemaakt. Op 20 april werd een gedenkwaardige hoogtevlucht gemaakt, waarbij een hoogte van 8100 m. werd bereikt.

Intussen verslechterde de internationale situatie en liepen de de spanningen verder op. Toen op 22 augustus bekend werd dat Duitsland en Rusland het voornemen hadden een niet-aanvalsverdrag te sluiten, besloot de Nederlandse regering de kleine militaire verloven in te trekken; de grensbataljons kregen bevel de oorlogsstellingen in te nemen.

Op de 24ste besloot de regering tot voor-mobilisatie, op de 29ste gevolgd door algehele mobilisatie van leger en vloot; een kwart miljoen dienstplichtigen werd onder de wapenen geroepen.

Op 1 september 1939, om kwart voor vijf 's ochtends, barstte de bom: de Duitse strijdkrachten vielen Polen binnen na een gruwelijk voorwendsel waarvan de details eerst vele jaren na de oorlog bekend werden. Twee dagen later verklaarden Frankrijk en Engeland Duitsland, na het aflopen van het gestelde ultimatum, de oorlog. Op de 26ste werden wij voor het eerst op schokkende wijze met de oorlog geconfronteerd toen de DC-3 'MEES', een KLM-machine die op de lijn Schiphol – Malmö, 120 km ten NW van Helgoland door een Duits watervliegtuig werd beschoten. Hierbij liet één passagier, een Zweed, het leven. De Duitsers hadden zich vergist...

In september werd het patrouilleschema van de JaVA's en de BomVA uitgebreid: met toestellen van deze eenheden moest vanaf zonsopgang tot vier uur daarna een ochtendpatrouille worden gevlogen. Voor de BomVA was het patrouilleren tussen IJmuiden en Hans-



In de neutraliteitsperiode van september 1939 tot 10 mei 1940, werd het Nederlandse luchtruim veelvuldig geschonden door vliegtuigen van zowel de Luftwaffe als de RAF. Maar terwijl de laatsten dit deden door navigatiefouten en de wens hun aanvlieg- of thuisroute te verkorten, waren de Luftwaffevluchten maar al te vaak doelbewuste schendingen van ons luchtruim. De meeste Luftwaffevliegtuigen waren fotoverkenners, die systematisch belangrijke objecten in ons land op de gevoelige plaat vastlegden. Soms ging er op een dergelijke vlucht iets mis, zoals op 26 oktober 1939. De Do 17P F6 + HM (WNR 4052) van 4. (F.)/122 kreeg problemen met een van de motoren. Om ca. 17.45 uur maakte het toestel, tegen donker, een noodlanding in de Noordpolder bij Uithuizen in de noordoosthoek van de provincie Groningen. Het vliegtuig werd heerlijk gehavend; de driekoppige bemanning bleef ongedeerd en werd geïnterneerd. (Via Klaas van der Laan, Appingedam)

