

weert, 's ochtends en 's avonds. Bovendien moesten overdag twee G.I's en twee T.V's startklaar staan, evenals een aantal D.XXI's bij de JaVa's.

Als gevolg van het hoge olieverbruik van de Pegasus motoren en het nog niet beschikbaar zijn van grotere olietanks werd de BomVA vanaf 22 september 1939 van haar patrouille-taak ontheven. Voor het eerst werden er nu boven de Noordzee schietoefeningen gehouden. Op 3 november 1939 moest een T.V (nr. 860) van de BomVA een noodlanding uitvoeren bij het Drentse Beilen. De oorzaak was een vastgelopen motor. Nadat de grootste problemen met de weerspannige Pegasus-motoren ten slotte waren opgelost, werden de patrouilles van de BomVA hervat.

'Aanvankelijk was de taak "wachten"... Als de Moffen de IJssel of Grebbelinie fotografeerden ging plots de telefoon en werd er in recordtijd gestart voor een patrouillevlucht Arnhem – Ruurloo v.v. Dan zat je vaak vier uur in de kou op 5000 m. Meestal waren de indringers echter weer vertrokken – ons landje is zo klein! Maar je was een ervaring rijker en kon genieten van onvergetelijke vergezichten',

aldus een foto-onderschrift in het foto-album van de heer Ruygrok.

Hoewel de bemanningen over leren vliegkleding en -schoeisel beschikten, waren deze patrouillevluchten door de op grote hoogten heersende temperaturen verre van comfortabel. De heer Ruygrok herinnert zich dat ze na een patrouillevlucht langs de kust op de thuisvlucht op geringe hoogte de warmte opzochten en over de duinen vlogen. Toen ze geland waren zat er in de ronde vleugelneus (van triplex) een gat waaruit iets wits stak. De meceno's vroegen: 'Wat is het luit? Een meeuw of een konijn?' (Later in de oorlog zouden vogels voor snelle laagvliegers een reëel gevaar inhouden.)

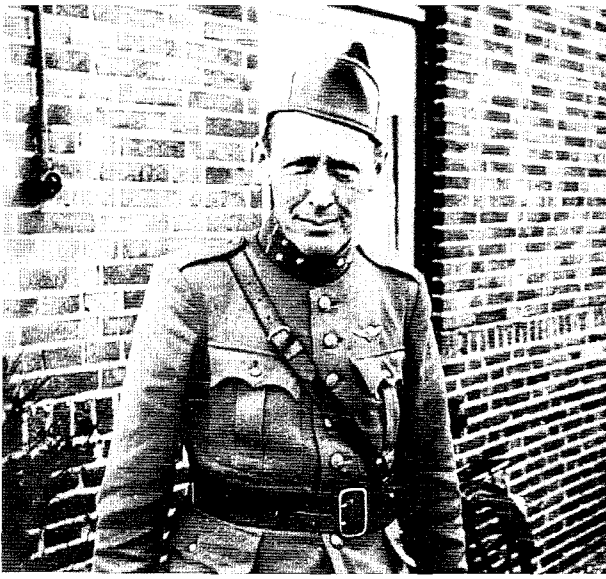
### **Esprit de corps**

De sfeer bij de BomVa was uitstekend. De laatste commandant, kaplt. J.G. Sissingh – onder zijn mannen en hun dames bekend als 'Kappie Koosie' – was als zodanig zeker competent. Hij wijdde zich intens en serieus aan de functie waarmee hij was belast. Hij genoot dan ook het volle vertrouwen van zijn ondergeschikten. Aanvankelijk werd de 1e lt. Cor Scherpenzeel belast met de technische supervisie van de machines van de BomVA, maar weldra werd hij opgevolgd door de 1e lt.-wrn. H.G.L.C. Brand. Deze had als waarnemer deelgenomen aan de patrouillevluchten langs de kust. Volgens hem waren de officieren toegewijd en berekend voor de hun toevertrouwde taken. Van afstand tussen officieren en onderofficieren, zoals die – helaas ook vandaag de dag nog – bij andere krijgsmachtonderdelen vaak bestaat, was bij de BomVa geen sprake, omdat de band van het vliegen de luchtvarenden dichter bij elkaar bracht. Bovendien waren de betrokken onderofficieren 'beschaafd en beleefd en voor wat betreft hun tak van dienst zeer ter zake kundig en toegewijd. Geen persoon viel op door uitzonderlijk gedrag. De algehele sfeer bij de BomVA', aldus de heer Brand in 1988, 'was bijzonder prettig. Nimmer heb ik iets meegemaakt van ruzie, afgunst, e.d.'

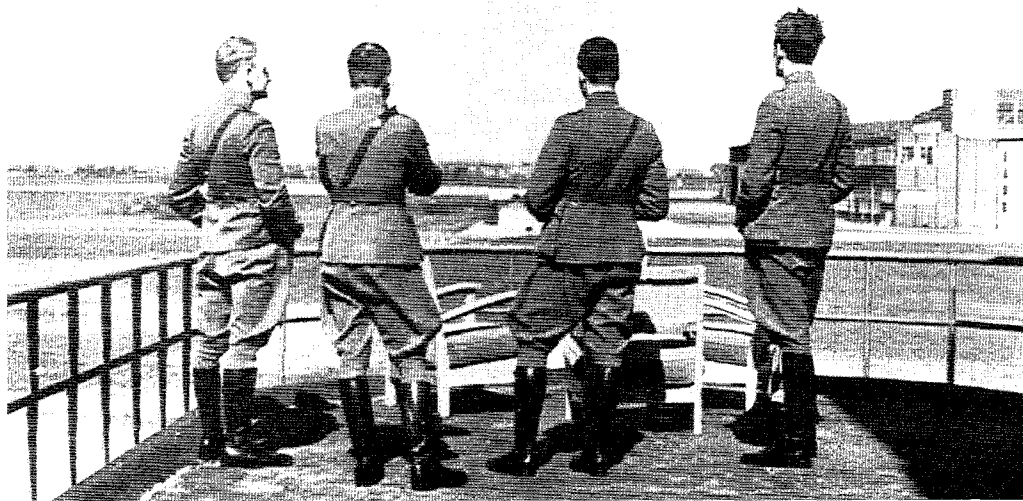
In de mobilisatietijd was vrije tijd een schaars artikel. 'We moesten er vaak ook 's nachts nog op uit met 3-tons vrachtwagens en enkele militairen om te proberen uit te zoeken waar de lichtkogels de lucht in werden geschoten', bericht de heer Ruygrok. 'Men dacht dat het gebeurde door landverraders. Ik heb veel van die lichtkogels gezien, maar er nooit een afschietpunt van kunnen centreren.'<sup>5</sup>

Vrije uurtjes werden voor een deel doorgebracht in het KLM-café-restaurant aan de Schin-

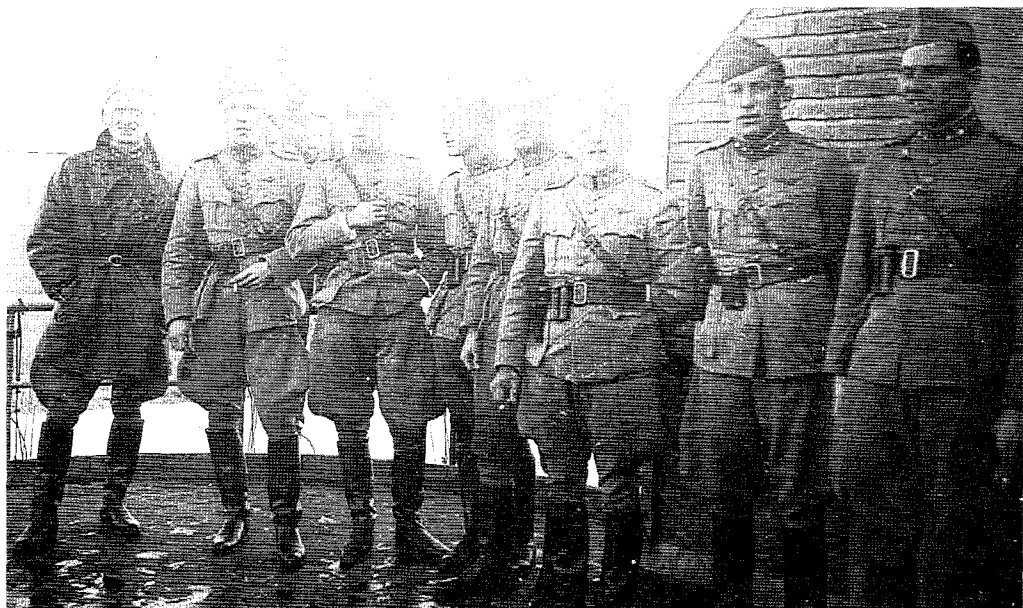
*Kapt. wrn. J.G. Sissingh, in 1940 de  
commandant van de BomVA op Schiphol.  
(Coll. ir. G.H.J. Ruygrok)*



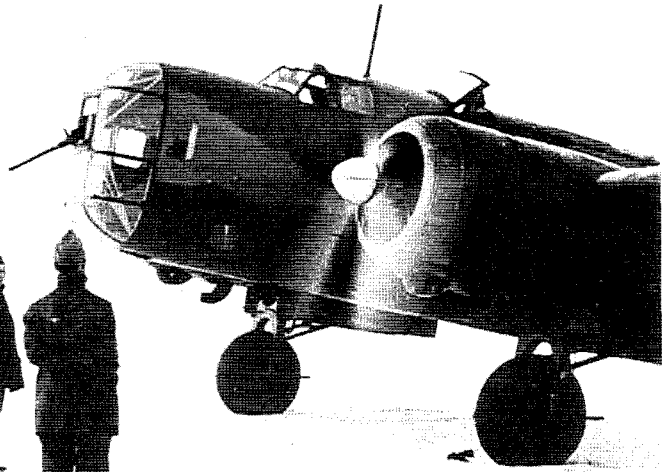
*'De wacht begon steeds vroeger en eindigde steeds later...'. Enkele leden van de BomVa in het bureau van de  
BomVa-hangar I; v.l.n.r. 1e lt.-wrn. G.F. Verhage, 1e lt.-wrn. L.J.W. Blommesteijn (in silhouet op de voorgrond),  
2e lt.-wrn. Peter H. Wildschut en 1e lt.-wrn. P.J.G. (Pierre) Mulders. (Collectie ir. G.H.J. Ruygrok)*



Vier leden van de BomVa op het dakterras van een van de BomVa-hangars, v.l.n.r. 1e lt.-vl. J.J. Abspoel, 2e lt.-wrm. E.J. Knage, 2e lt.-vl. O.P. Koch en 1e lt.-wrm. G.H.J. Ruygrok, circa. 1939. (Collectie Ir. G.H.J. Ruygrok)



Groepsfoto van een aantal leden van de BomVa, vermoedelijk voorjaar 1940. V.l.n.r. Japie Eilders, Nico Steenbeek, Gerard Ruygrok (bloothoofds), Willem Anceaux, Hennie Boekhout, Ben Swagerman (bloothoofds), Huub Frenken, Pierre Mulder en Hein Zielstra. Van deze mannen zouden Anceaux, Swagerman en Steenbeek in mei 1940 sneuvelen en zouden Boekhout, Frenken en Zielstra geen gevechtsvluchten maken. (Collectie H.G.L.C. Brand)



*Fokker T.V met draaiende motoren op Schiphol, winter 1939-1940. (Collectie Ir. G.H.J. Ruygrok)*

→  
EILDERS?

↑?



→

*Ongedwongen samenzijn van enkele leden van de BomVa, v.l.n.r. 2e lt.-vl. J.C. Pool, 1e lt.-vl. J.H. Eilders, onbekende onderofficier, kapt.-vl. J. Sisingh; de man helemaal rechts is eveneens onbekend. (Collectie H.G.L.C. Brand)*