



Zeven Fokker T.V's van de BomVa op Schiphol. Op 10 mei 1940 stond de nr. 851 in een hangar op Schiphol en werd 'gekannibaliseerd' om onderdelen te leveren voor gevechtssklare T.V's. De nr. 854 werd op 10 mei 1940 neergeschoten in een luchtgevecht met zes Messerschmitts tijdens een vlucht met nog twee T.V's en enkele D.XXI's naar Waalhaven. Ook de nr. 862 ging hierbij verloren. Van de uitgezonden T.V's keerde slechts de nr. 856 op Schiphol terug. De vliegtuigen zijn hier nog voorzien van het 'oude' nationaliteitsteken. In oktober 1939 werd dit vervangen door het nieuwe teken, de oranje driehoek. Op de vliegparken leidde dit hier en daar tot problemen, omdat er te weinig oranje verf was. Deze werd tot nu toe immers alleen gebruikt om de stip in het midden van de kokarde zijn oranje kleur te geven. (Sectie Luchtmachthistorie)

keldijk. Leo Blommestejn, voor zijn vrienden van de BomVA 'Blom', en Ben Swagerman waren vaak het middelpunt van vrolijke BomVA'ers. Blommestejn was een wees van Joodse afkomst die bij een tante in Den Haag was opgegroeid. Hij was 'een geestige vent', die van het goede der aarde wist te genieten, als de beste kon tapdansen en bij de andere sexe zeer gezien was. De fraaie B.M.W., zijn laatste aanwinst, waarop hij 'zo trots was als een pauw', leek uitmuntend bij de man te passen. Zoals vliegers overal ter wereld leefde hij vrij onbekommerd.

Ook Ben Swagerman, de jongste onder de BomVA-officieren, was een gezellige knaap. Hij was erg sportief, mocht graag een partijtje voetballen en boksen en was een uitstekend causeur die zijn gehoor met kwinkslagen wist te boeien. Mannen die op deze avondjes ook dikwijls aanwezig waren, waren de luitenants Eilders, Mulder en Ruygrok. Eilders, onder zijn vrienden van de BomVA gemeenzaam bekend als 'Japie', had in augustus 1932 het A-brevet voor de rijksopleiding voor verkeersvliegers behaald en drie jaar later zijn militaire brevet. Door een voormalig lid van de BomVA wordt hij omschreven als 'een kundige vlieger, intelligent, met een goed gevoel voor humor. Goed om mee samen te werken'.

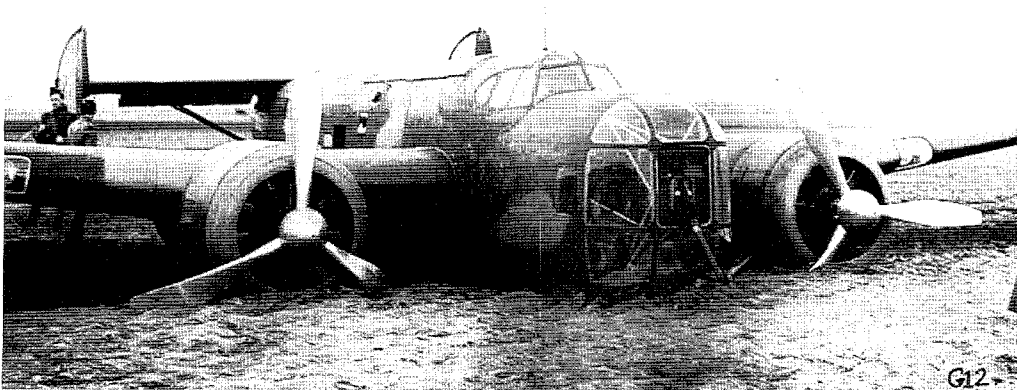
= klept met =
 verlaten
 Delft
 v. vliegen
 ? geen
 WRN!
 DIT WAS
 METS
 VERKEN
 1936
 TROON

38
 + KLM-vliegers
 + 'een zekere animositeit'
 Er was een serieuze tegenstelling tussen de (echte) beroepsofficieren - de waarnemers - die formeel de leiding hadden en de KLM-vliegers die als reserve-officieren waren gemobiliseerd en de leiding van de

De 1e lt.-wrn. G.H.J. Ruygrok – Gerard voor zijn vrienden – had zijn opleiding tot waarnemer in 1934 voltooid. Hij was op 28 september 1938 bij de BomVA, toen nog op Soesterberg, opgeroepen (reserve BO-UV). Vanaf 11 april 1939 was hij gelegerd op Schiphol. Hij was op kamers bij een familie in het zgn. Plesmanbuurtje, maar op verlofdagen was hij afwezig vanwege zijn studie voor civiel ingenieur in Delft (hij zou tenslotte in 1943 afstuderen). Op 20 oktober 1939 trouwde hij met het meisje dat hij zeven jaren daarvoor in Voorburg had leren kennen.

Ook de 1e lt.-wrn. P.J.G. (Pierre) Mulders – ‘een clevere en geestige vent’ – was academisch gevormd: hij was scheikundig ingenieur (TH Delft). Frans Knage – ‘heel serieus en een prettige vriend’ – zou in de oorlog met zijn tweelingbroer en hun zuster in Duitse handen vallen en in een concentratiekamp omkomen. *F. ELDERS*

→ Willem Anceaux en Nico Steenbeek waren KLM-vliegers, die weliswaar gemobiliseerd waren, maar desondanks nog – zij het in beperkte mate – voor de KLM bleven vliegen. We moeten het hierbij laten; over tal van andere mannen zouden we mogelijk ook nog het een en ander kunnen vertellen, maar te veel van hen zijn al de geschiedenis ingegaan zonder veel sporen na te laten. We zullen de meesten van deze mannen verderop in ons boek nog tegenkomen.



Voor de Militaire Luchtvaart was zondag 14 april 1940 een bijzonder onrustige dag. Er waren tal van schendingen van onze neutraliteit, zowel door Engelse en Franse als door Duitse vliegtuigen. Niet alleen onze jachtvliegers kozen en masse het luchtruim, ook de BomVa op Schiphol kwam in actie. Er vond ook nog een incident plaats: In de haast had de boordmechaniciën van de T.V nr. 864 vergeten de klampen uit de roeren te halen. Aangezien het vliegtuig al in de goede richting stond, was de vlieger (lt. J.H. Frencken) er volgas mee gestart. Er bleef hem geen andere keus dan het toestel ‘over de sloot’, aan het einde van het vliegpark onmiddellijk weer aan de grond te zetten. De schade bleef beperkt. (Collectie H.G.L.C. Brand)