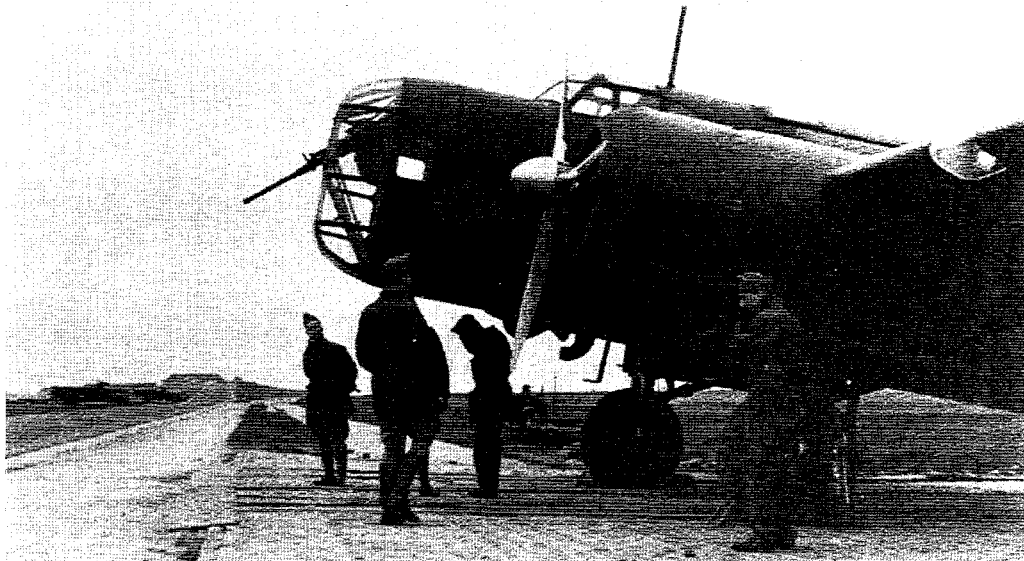


# De BomVA in actie

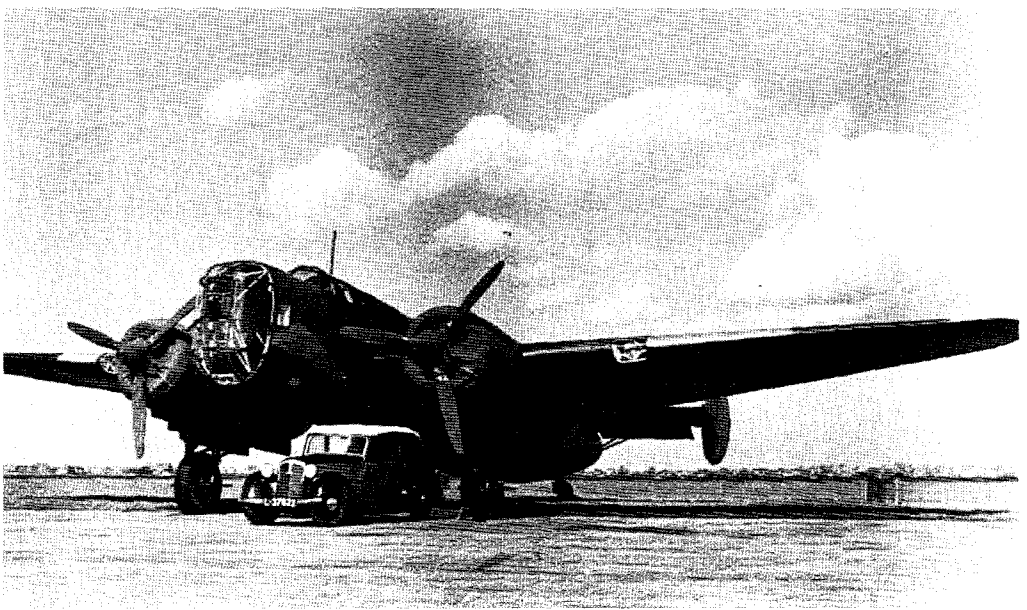
Hoe verging het nu de BomVA? Om hun wederwaardigheden te schetsen moeten we even in de tijd teruggaan en wel naar april. In de tweede helft van die maand was besloten de T.V's buiten het vliegpark te verplaatsen. Achteraf zou blijken dat dit een hoogst verstandige maatregel was geweest: bij een luchtaanval zouden de gebouwen aan de zuidrand van het veld ongetwijfeld een van de voornaamste doelwitten van vijandelijke vliegers zijn en de T.V's zouden op hun gebruikelijke parkeerplaatsen op de grasmat bij de taxistrip langs hangar C maar al te kwetsbaar zijn. Zodoende stonden de toestellen al enkele weken op de berm van de rijksweg Amsterdam - Den Haag, nabij het viaduct over de Schipholweg, aan één kant nog enigszins beschermd door de talud.

We hebben al gelezen dat in de nacht van 9 op 10 mei 1940 de bemanningen omstreeks één uur gealarmeerd werden en het bevel was gekomen de vliegtuigen naar het vliegpark over te brengen. Hoe ze zich naar de machines hadden begeven; de motoren hadden gestart en de T.V's in het duister van de nacht één voor één over de dam in de ernaast liggende afwateringssloot het vliegpark waren opgetaxied. Voorzichtig tussen de obstakels doorlaverend, waarmee het noordelijke deel van het complex voor eventuele luchtlandingen onbruikbaar was gemaakt, waren de vliegtuigen naar de zuidoosthoek gerold. Hier waren ze met voldoende tussenruimte opgesteld, de neus gericht naar het zuidwesten. Deze alarmopstelling zou een snelle en gelijktijdige start dwars over het landingsterrein mogelijk maken.

Om 03.00 uur kwam het bevel dat alle vliegtuigen bewapend en startklaar moesten zijn; de voltallige bemanningen dienden bij de toestellen aanwezig te zijn. Ze hadden van te voren de instructie gekregen om in geval van groot alarm – een vijandelijke aanval – onmiddel-



*Een Fokker T.V van de BomVa in 'verspreide opstelling' aan de Rijksweg Amsterdam - Den Haag, april/mei 1940. (Collectie Ir. G.H.J. Ruygrok)*



*Boeiende opname van een T.V tegen de achtergrond van een imposante Hollandse wolkenlucht. De auto vóór het toestel is de D.K.W. van Leo Blommestejn. Let op de beschermingshoezen om de motoren.  
(Coll. Ir. G.H.J. Ruygrok)*

lijk te starten. Eenmaal in de lucht moesten ze zich in secties van drie boven Haarlem, Aalsmeer en Buiksloot verzamelen, in afwachting van nadere instructies per radio. Zoals we al hebben gelezen, kwam de aanval even voor vieren. Terwijl de eerste Duitse vliegtuigen langs de Schipholweg uit de richting Haarlem naderden, hevig bestookt door de Nederlandse luchtafweer in de noordhoek van het vliegpark, duwden de vliegers in de T.V's de gasmanetten naar voren.

De nr. 854 startte zonder de commandant: 2e lt. <sup>VERIN</sup> ~~M.~~ F.H. Stoovelaar. Ten tijde van het verzamelen was de gehele bemanning bij de 854 aanwezig geweest, maar na enige tijd had lt. Stoovelaar de luchtschutters gezegd even weg te moeten maar spoedig terug te zijn. Toen het Duitse geweld boven de Haarlemmermeer losbarstte, bleek evenwel dat hij zich niet op zijn plaats achter het kanon in de neuskoepel bevond en bij navraag bleek hij nog niet aan boord te zijn. Er kon niet worden gewacht. Zodoende steeg 1e lt.-vl. J.H. Eilders op zonder waarnemer. Op één na slaagden alle bemanningen erin in de lucht te komen.

Doordat het hydraulische systeem van de door de 1e lt.-vl. F. Groen bestuurde nr. 859 door bomscherven werd getroffen, slaagde deze bemanning er niet in op te stijgen; de 859 bleef op Schiphol achter.

Het was op het nippertje geweest: Waar de T.V's en de D.XXI's hadden gestaan, lagen nu rijen bomtrechters.

Na aan de heksenketel boven Schiphol te zijn ontkomen, begaven de overige acht T.V's, vliegend op hoogten tussen de 500 en 1000 m, zich naar de opgegeven verzamelpunten. Na ongeveer een kwartier kwam via de radio de opdracht de vijand zoveel mogelijk afbreuk te doen. De T.V's werden nu dus als jachtkruisers ingezet. De bommen bleven aan boord. Gronddoelen waren er immers nog niet en onder de gegeven omstandigheden zouden de

vliegtuigen zich met hun 20 mm.-Solothurn-kanon als jager, in wat men later de 'vrije jacht'-rol zou noemen, tegen de Duitse agressors te weer kunnen stellen.

→ In de nr. 854 had lt. Eilders de tweede vlieger, sgt.-vl. W. Geerling, gelast achter het Solothurn-kanon in de neus van het vliegtuig plaats te nemen, in de hoop dat hij wat met het wapen zou kunnen bereiken. 'Dat lukte niet al te best', aldus de heer Eilders tegenover de auteur in maart 1988.

'Hij kreeg er per keer maar één schot uit in plaats van een serie van plm. vijf schoten. Dit was te wijten aan onvoldoende oefening. Uitsluitend de waarnemers hadden mogen oefenen, want elk schot – en hier komt de Hollandse kruideniersmentaliteit weer eens om de hoek kijken – kostte wel een rijksdaalder en dat was natuurlijk weggegooid geld.'

Hoewel sgt. Geerling enkele afzonderlijke schoten afvuurde op een lager vliegende Ju 88, nam de bemanning waar dat deze geen doel troffen. Na geruime tijd boven de wijde omgeving van Schiphol te hebben gevlogen – tot overmaat van ramp was de radioverbinding met Schiphol verbroken – landde de 854 op het hulpvliegveld Ruigenhoek bij Noordwijkerhout.

→ Lt. Eilders had al bij verschillende gelegenheden boven het veld – 'zeer goed lijkende grasmat zonder obstakels in de buurt' – gevlogen; de landing leverde dan ook geen problemen op. Ook de 853, die met motorstoring te kampen kreeg, landde op Ruigenhoek. Vermoedelijk had de piloot, lt. Anceaux (een KLM-vlieger), te veel van de motoren gevergd toen er op een gegeven moment enkele Duitse jagers op zijn staart zaten. In een poging deze van zich af te schudden had hij het toestel zowat op z'n kop gezet en de motoren volgas gegeven. Door deze duik kreeg een van de motoren van de 853 'buikpijn': oliedruk nul, olietemperatuur 100. Pas twintig minuten later liep de Bristol Pegasus vast. Ruigenhoek lag dichterbij dan Schiphol. Ondanks de handicap van de uitgevallen motor werd het een normale landing.

Ook de nrs 856 en 862 zetten op Ruigenhoek hun wielen aan de grond. Hier konden de mannen na hun eerste oorlogsvlucht wat op verhaal komen.

### **Doel ... Ockenburg!** (Kaart 4 - p 83)

Om 07.00 uur kregen drie van de op Ruigenhoek gelande bemanningen de opdracht om het vliegveld Ockenburg bij Den Haag, dat de Duitsers al vroeg in de handen was gevallen, te bombarderen. Omdat de nr. 853 met motorpech op Ruigenhoek was geland en de nr. 854 was gestart zonder waarnemer, nam lt. Ruygrok de 854 over voor deze opdracht, waaraan ook de 856 en 862 deelnamen. Eenzelfde bevel ging uit naar de bemanning 1e lt.-wrn. B. L. Swagerman op Schiphol.

Nu werden de T.V's voor het eerst als bommenwerper ingezet. Zo zette de uit de nrs. 854, 856 en 862 samengestelde formatie koers naar het westen. Lt. Ruygrok, die Duitse jagers in het gebied van Den Haag verwachtte, besloot met zijn escadrille via de Noordzee naar het doel te vliegen, in de hoop op deze wijze de vijandelijke jagerconcentraties te kunnen ontlopen. Via de Zuidhollandse eilanden wilde hij weer landinwaarts koersen om het doel vanuit het zuiden aan te vallen. Maar laten we hem het verhaal van deze vlucht in zijn eigen woorden vertellen.

'Het vliegveld Ockenburg moest zo spoedig mogelijk gebombardeerd worden. Ik beken dat mijn knieën knikten en ik schaam me er niet voor, want per radio waren zoveel jagers en bommenwerpers gemeld in de buurt van Ockenburg. Zonder dekking van jagers moesten we met drie middel-