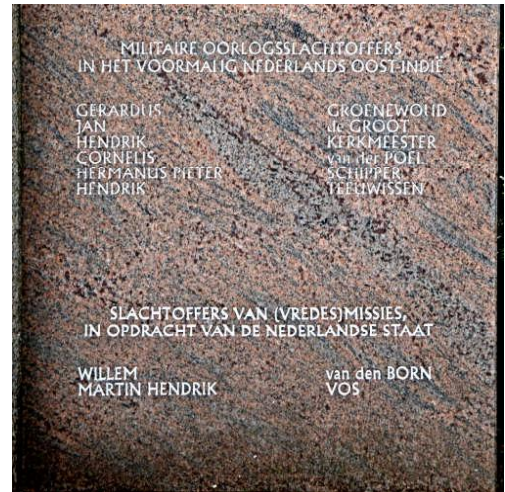


MONUMENT

Op de rechter zuil bij het oorlogsmonument zijn recentelijk twee namen bijgeschreven onder de kop 'Slachtoffers van (vredes)missies, in opdracht van de Nederlandse staat'. Het gaat om twee vliegers van de MLD (Marine Luchtvaartdienst) die respectievelijk 60 en 30 jaar geleden zijn omgekomen bij het uitoefenen van hun beroep. In deze maand van herdenken is het goed even stil te staan bij de levensloop van deze jongens. Het zijn Willem van den Born (19-9-1924 – 30-8-1950) en Martin Hendrik Vos (4-9-1954 – 15-1-1981).



Willem van den Born



Ongeval ¹⁾

Het is een mooie dag met weinig wind. Hier en daar wat cumulus wolken. Er zijn al aardig wat bezoekers op het strand van Kijkduin. Tussen 9 en 10 uur wordt opeens de rust verstoord door een laag voorbijvliegend vliegtuig. Rook komt uit de motor. Het toestel blijft op enige afstand van de kustlijn om ongeveer 1,5 km verder op het water een noodlanding te maken. Die lijkt van het strand af gezien geslaagd.

Vrijwel direct varen twee Tomboten (roeireddingsboten) uit van de vrijwillige reddingsbrigade van Den Haag om mogelijke overlevenden op te pikken.

Aangekomen op de plaats des onheils is er geen spoor meer van het vliegtuig noch enige overlevende. Meer reddingsboten, een helikopter en een

De Fairey Firefly MK V is een tweezits eenmotorig gevechtsvliegtuig (jagerverkenner) met één piloot. Het gaat hier om de K 76. Het type vliegtuig werd door de marine gebruikt voor speciale verkenningsvluchten.

verkenningsvliegtuig worden ingezet om na uren zoeken de speurtocht op te geven.



Op 31 augustus 1950 stijgen drie Fairey Fireflies op van het vliegbasis Valkenburg voor



Het geborgen wrak wordt in Vlissingen overgeheveld naar een droogdok voor inspectie.

¹⁾ Alle vliegt technische gegevens rond het ongeval zijn afgeleid van het rapport van de Commissie van Onderzoek en reactie van de Commandant Zeemacht; met dank aan CDR b.d. drs. C.D.M.J. Leebeek.

Het formatievliegen is aan zeer strikte regels gebonden. Er is geen radiocontact. Alles gebeurt op zicht. De volgers blijven aan hun positie gebonden, dicht bij de vleugels van de formatieleider. Het gaat in deze vlucht om de overgang van helikopter weer in een wolkenpartij te beoefenen.

een oefening formatievliegen: de formatieleider Luitenant ter Zee 2^e klasse La Bree en twee leerling-volgers. Ze vliegen in de Vic-formatie. Vlieger nummer twee op de rechter vleugel is de leerling-onderofficier-vlieger Willem (Wim) van den Born uit Huizen. Hij neemt de plaats in van een collega die naar de tandarts moet.

Kort na het opstijgen krijgt zijn toestel problemen door het uitvallen van de koelvoelstofpomp; de aandrijf-as is gebroken. Daardoor verbranden er 4 van de twaalf cilinderkoppen waardoor de zuigers geen effect meer hebben. De motor verliest snel vermogen. Wim is genood-

zaakt een noodlanding te maken en breekt uit de formatie. Hij maakt geen gebruik van de radio om over de problemen te communiceren. Zijn besluit om een ditch (noodlanding op het water) uit te voeren met rugwind in noordelijke richting en niet te landen op de drooggevallen vloedlijn, wat wellicht beter geweest zou zijn, is niet duidelijk. De manoeuvre loopt goed af. Het is dan 09.50 uur. Lt. La Bree volgt zijn vliegbewegingen zo goed als de situatie, met de tweede volger in zijn kielzog, hem toelaat. Wim klimt uit het toestel met alle reddingsmiddelen bij zich. Hij trekt zijn zwemvest vast aan en blaast hem op met de bijhorende koolzuurgaspatroon. De dinghy (eenmansreddingsboot) zit aan het zwemvest.

De formatieleider ziet Wim spartelen en zwaaien in het water. De dinghy is waarschijnlijk aan het zinkende toestel blijven haken en trekt hem mee. Door de mogelijke panieksituatie komt hij er niet toe de verbinding tussen zwemvest en dinghy met de snel-los-koppling te verbreken. Dat wordt hem fataal. Volgens Lt. La Bree zijn toestel en vlieger binnen 5 minuten verdwenen. Die dag wordt door de vliegtuigen nog tot 18.20 uur vergeefs gezocht.

Het toestel wordt 1 september op 9 m diepte gelokaliseerd en 2 september geborgen. De banden van de dinghy zijn door het schuren met metaaldelen van het vliegtuig doorgesneden. Op 4 september spoelt het lichaam van de vlieger aan bij de kust van Noordwijk.

Begrafenis

Het is 5 september als ds. W. Vroegindewij de familie Van den Born bezoekt met de mededeling dat het lichaam van hun Wim is gevonden. Verdriet om het verlies en opluchting vanwege het feit dat het lichaam gevonden is, strijden om voorrang. Met spoed wordt de begrafenis, die met militaire eer zal worden uitgevoerd, geregeld. Op 7 september dragen zijn maten de baar, bedekt met de Nederlandse vlag, van de Driftweg via de Zeeweg, Oranje Weeshuisstraat naar de oude begraafplaats aan de Ceintuurbaan. De vrouwen dragen nog rouwdoeken. Vooraan leiden de tamboer en pijper de stoet.



Gerrie Lustig-van den Born, Wims jongere zuster, zegt: 'Elke keer als ik dat fluitje van die pijper weer hoor, denk ik aan toen. Het is om nooit meer te vergeten'.

'De belangstelling was overweldigend. Familie en vrienden, heel veel militairen, het college van B&W en meelevende dorpsgenoten woonden de plechtigheid bij'. Bij het graf worden saluutschoten gelost.

Terugblik

'Wim is een vriendelijke, behulpzame jongen met een avontuurlijke inslag en gek van vliegtuigen. In de oorlog keek hij door het dakraam om de overvliegende toestellen beter te kunnen spotten', zegt Gerrie: 'Na de oorlog meldt hij zich onmiddellijk aan als oorlogsvrijwilliger (OVW-er) bij de Luchtstrijdkrachten (LSK) om naar het toenmalige Nederlands-Indië te gaan. Na de opleiding in Engeland moet nog tot februari 1946 gewacht worden voordat ze in Batavia aan wal mogen. Wim is lid van het 400 man sterke detachement van de LSK dat de KNIL gaat versterken. Omdat de Japanners al weg of geïnterneerd zijn, wordt de hele divisie ingezet als eerste linie in de positionele actie. In 1947 komt hij weer thuis. Na hervatting van zijn werk als instrumentmaker, kan die baan hem niet langer meer boeien. Daarom solliciteert hij bij de MLD om opgeleid te worden tot vlieger. Hij slaagt voor alle testen en de rest is geschiedenis'. Opgemerkt zij nog 'het blijft mensenwerk ..., we spreken wel van anno 1950'.

Martin Hendrik Vos

Noodlanding Atlantische Oceaan²⁾

Ruim drie uur na het opstijgen van de vliegbasis Valkenburg heeft de Breguet Atlantique - met aan boord de 12-koppige bemanning - het surveillance gebied bereikt. Het is 15 januari 1981, ongeveer kwart voor



De Breguet 1150 Atlantique V255 was speciaal ontwikkeld voor langeafstandsverkenningsvluchten met name voor boven zee, opvolger van de oude Neptunes. Het toestel zat vol apparatuur voor fotograferen en afluisteren. Tevens bevatte het een bewapening voor het bestrijden van onderzeeboten en allerlei reddingsmiddelen.

tien Greenwich tijd. Pilot Gert Ekhart laat het toestel tot op patrouillehoogte dalen om de Sovjet vloot eenheid met een vliegdekschip van het type Kiev in de gaten te houden. Het stormachtige weer met windkracht acht geeft het toestel teveel turbulentie. Hij besluit op te trekken van 45 meter naar een hoogte van 120 meter. Op dat moment gaat het mis. Het toestel hangt sterk over rechts en is niet meer normaal te besturen. Nader onderzoek wijst uit dat het linker hoogteroeer omlaag en het rechter om-

²⁾ Het verhaal rond de ditch en de reddingsoperatie is afgeleid van het rapport van de Commissie van Onderzoek dat de Marine direct na het ongeval instelde.

hoog staat. Op 300 meter hoogte krijgt de piloot het toestel onder controle. Hij besluit uiteindelijk te gaan 'ditchen' (ditch is een noodlanding op het water). De vliegers Gert Ekhart en Martin Vos werken keihard om het toestel gecontroleerd te laten dalen.

Martins MAYDAY-call via de VHF-band wordt uiteindelijk om 9.52 uur opgevangen door een lers vliegtuig op weg van Dublin naar Schotland. Hij zegt te gaan ditchen en geeft zijn positie (56°N-10°W) op. De piloot sluist het bericht en het daarop volgende radioverkeer gelijk door naar de verkeersleiding in Schotland (air traffic control centre – ATCC). Deze start onmiddellijk de opsporings- en reddingsactie.

De marconist - onbekend met Martins radioactiviteiten - meldt via de korte golf aan de vliegbasis Valkenburg dat hij gaat ditchen. Het is dan 09:59 uur. Valkenburg sluist dit bericht direct door naar ATCC en hoort dat de reddingsactie al in gang is gezet.

Beide vliegers hebben door de werkdruk geen tijd om hun waterdichte isoleerpak (QD-suit) aan te trekken. Het toestel nadert met een snelheid van 185 km/h de golven en raakt eerst met de staart het water. Dit wordt ervaren als een lichte schok. Vervol-



gens roteert het toestel met enorme snelheid omlaag en duikt met een geweldige keiharde klap in een grote golf. Na die oorverdovende knal ligt alles abrupt stil.

Gert spoort Martin nog aan het vliegtuig te verlaten. Martin - mogelijk wat versuft van de klap - doet dit en beweegt zich naar achteren. De romp is spiegelglad van de kerosine. Vermoedelijk is Martin uitgegleden en valt aan bakboordzijde van de romp.

De rest van de bemanning gaat via de zijluiken naar buiten. Negen man bereiken de dinghies (reddingsvloten). De bakboorddinghy drijft tegen het wrak. De gescheurde romp toont scherpe uitsteeksels. Het gevaar op lekstoten is groot. Om erger te voorkomen snijdt de commandant de verbindinglijnen los. Door middel van peddelen met de handen en afzetten van het wrak weet men de dinghy vrij te houden. Zodra het uit de beschutting van het wrak komt, krijgt de wind vat op de boot en deze verlijert heel snel.

Op dat moment ziet men Martin om de afgebroken vleugelstomp aankomen zwemmen. Men roept hem toe en moedigt hem aan. Een toegeworpen lijn waait terug vanwege de harde wind. Martin zwemt wat hij kan. Maar de reddingsboot blijft voor hem uit drijven. Op enkele meters afstand van de boot geeft hij het op om deze nog te bereiken. Zijn maten op de boot zien machteloos, met afschuw en ontzetting toe hoe Martin de strijd moet staken en terugzwemt naar het staartstuk van het vliegtuig.

Het is 10:09 uur. Verschillende mensen in het vlot zijn zeeziek. Op allerlei manieren wordt getracht dat de mensen die er slecht aan toe zijn wakker blijven om verdere afkoeling te voorkomen en de boot in een goede conditie te houden. Alle hulpmiddelen om hun positie aan te geven, liggen klaar om geactiveerd te worden.

De reddingsoperatie

Na de start van de opsporingsactie worden direct verschillende middelen in stelling gebracht:

Ook de konstabel Wally Voorneman en de fotograaf René Sittrop slagen er niet in een reddingsvlot te bereiken. Zowel Martin als zij verdrinken. Bij een watertemperatuur van 8 °C duurt de reddingsoperatie te lang om, zelfs met de isoleerpakken aan, te overleven.

- Een omgeleid transportvliegtuig deed er - na het verlaten van de oorspronkelijke route - 1 uur en 3 minuten over om de dinghies waar vuurpijlen afgevuurd worden, te lokaliseren.
- Een Nimrod opsporingsvliegtuig is binnen 1,5 uur in het rampgebied. Het toestel speelt een belangrijke rol in het vinden van de dinghies en drenkelingen.
- De Navy-reddingshelikopters deden er - met een tussenlanding om bij te tanken - 2,5 uur over om het rampgebied te bereiken. Het duurt dan 18 minuten om 8 overlevenden aan boord te hijsen. Het is dan ergens tussen 12.30 en 13.00 uur. Daarna kost het nog een half uur om het hospitaal in Londonderry te bereiken.
- De RAF-helikopter doet er 2,5 uur en 7 minuten over om in het rampgebied te komen. Daarna duurt het nog bijna een uur voordat de laatste overlevende en drie dode bemanningsleden geborgen zijn. Het is dan 4 uur en 12 minuten na de ditch, 14.15 uur.

Het afscheid



De ramp slaat die dinsdag in als een bliksemslag. De ouders van Martin worden opgehaald om in Valkenburg het verloop van de reddingsactie te volgen. Het slechte nieuws komt aan als een mokerslag met veel verdriet tot gevolg. Weer thuis probeert de familie een moment van rust te scheppen om te kijken wat er allemaal

geregeld moet worden. Het lichaam wordt pas vrijdag vrijgegeven. De begrafenis volgt op dinsdag 21 januari met militaire eer.

Na de zeer druk bezochte uitvaartdienst in het Visnet gaat de stoet te voet naar de begraafplaats aan de Naarderstraat. Eén pijper met fluit en één tamboer met omfloerste trom gaan voorop. Het is een heldere licht vriezende dag. Het geluid van de fluit klinkt tot ver buiten de stoet. Bij het graf toespraken en saluutschoten. Harde knallen, daarna een doodse stilte. Honderden mensen trokken voor een laatste groet langs het graf. De verwerking van het verlies moet dan nog beginnen.

Onderscheiding

'De enorme inzet en vakmanschap van de piloot en de copiloot die onder zeer moeilijke omstandigheden hebben moeten opereren, dwingt grote bewondering af. Daarbij hebben zij hun eigen veiligheid en bescherming ondergeschikt gemaakt aan die van de bemanning. Bovendien heeft het volharden van de coploot in zoeken naar een geslaagd radiocontact om de ditch melden en de positie op te geven de redding van de negen overlevende bemanningsleden bespoedigd.' zegt overste H. Huijding (commandant squadron 321) op dinsdag 19 oktober 1982 bij de uitreiking van de bij Koninklijk Besluit postuum toegekende EREPENNING VOOR MENSILIEVEND HULPBETOON in de burgerzaal van het gemeentehuis te Huizen. Hij overhandigt de penning en de bijbehorende oorkonde aan de ouders van Martin. De plechtigheid vindt plaats in aanwezigheid van alle geredde bemanningsleden.



Tenslotte

Beide ongelukken liggen inmiddels respectievelijk 60 en 30 jaar achter ons. Het leven heeft zijn loop genomen, al is het voor velen nooit meer geworden zoals het was. Twee Huizer jongens, avontuurlijk ingesteld. Bevlogen, vol passie. Allebei 26 jaar. Hun leven was nog maar net begonnen. Nu staan ze samen - dit jaar voor het eerst - genoemd op het Huizer oorlogsmonument. Twee jongens om nooit te vergeten...

Cor Vos

Het verongelukken van de Breguet Atlantique en het leven van Martin Vos wordt met meer details en foto's beschreven in het boekje Skybird (50 pagina's). Een exemplaar ligt in de Huizer bibliotheek. Een digitale kopie kan desgewenst worden toegestuurd. Aanvragen via vos.c@ziggo.nl.