

De reïncarnatie van de D-

De F-104G *Starfighter* is onbetwist het meest iconische vliegtuig waar de naoorlogse Koninklijke Luchtmacht (KLu) ooit mee heeft gevlogen. Het schitterende compromisloze ontwerp en de superieure prestaties hebben menig luchtvaartliefhebber, waaronder ook te rekenen de vliegers die het geluk hadden dit vliegtuig tijdens hun loopbaan te mogen besturen, in vervoering gebracht.



Aan de D-8114 moet nog veel worden gesleuteld (foto uit archief Peer Dekkers).

Evenzo was dit het geval met het unieke geluid dat de J-79 motor voortbracht bij bepaalde toerentallen, dat bij de vliegers en de vliegtuigspotters een gevoel moet hebben opgewekt dat enigszins te vergelijken is met dat van een motorrijder op een *Harley Davidson* die het gas van zijn *V-twin* eens extra opendraait bij het inrijden van een tunnel.

De productie voor de Nederlandse luchtmacht en een deel van de Duitse *Luftwaffe* vond plaats bij Fokker op Schiphol waar tussen 1962 en 1965 in totaal 350 *Starfighters* in licentie werden gebouwd, waarvan er 95 voor Nederland waren bestemd. De eerste twee toestellen voor de KLu, de D-8013 en de D-8022, arriveerden op 12 december 1962 op de Vliegbasis Twenthe. Twee decennia later, toen door de vervanging door de F-16 het afstoten van de inmiddels overtollig geworden F-104's al in

volle gang was, begonnen de plannen om een aantal *Starfighters* te behouden voor het Militaire Luchtvaart Museum (MLM) in Soesterberg vaste vorm aan te nemen. De eerste vanzelfsprekende keuze was de oudste kist, maar jammer genoeg was de D-8013, een fotoverkenner, al op 8 maart 1984 voorgoed naar Turkije vertrokken. De D-8022 heeft daarom gedurende vele jaren een ereplaats bekleed, in de naoorlogse hal van het MLM, en tienduizenden bezoekers hebben dit vliegtuig daar kunnen bewonderen. De overgang van het MLM naar het Nationaal Militair Museum (NMM) heeft deze *Starfighter* helaas geen goed gedaan. Op tamelijk respectloze wijze is het vliegtuig ondersteboven met grote stalen bouten door de vleugels aan het plafond geschroefd, en dat wekt bij de fans van dit vliegtuig eenzelfde gevoel op als zou de Nachtwacht met spijkers door het doek aan de muur zijn getimmerd.

Enige jaren geleden kwam een aantal actieve en post-actieve vrijwilligers op de vliegbasis Volkel op het idee om een van de nog in redelijke staat verkerende, overgebleven *Starfighters* te gaan restaureren en zoveel mogelijk in de originele, mogelijk zelfs luchtwaardige staat, terug te brengen. De keus viel op de D-8114 die voor dit doel van het depot van het museum overgenomen kon worden.

In 2012 kwam het toestel aan op Volkel na jaren te hebben doorgebracht bij de TU Delft als studieobject. Een periode waar het vliegtuig zijn relatief goede staat aan heeft te danken, vele 'collega's' hebben immers een tamelijk kommervol bestaan geleid, blootgesteld aan de elementen tot dat de slijptol en de slopershamer er een einde aan maakten. Ook daarvoor kende de D-8114 een interessante geschiedenis. Oorspronkelijk afgeleverd aan de KLu op 2 oktober 1963, werd het vliegtuig in-

8114

gedeeld bij de F-104 conversievlucht op Twenthe, bekend als *The Dutch Masters* naar een toen bekend sigarenmerk van Nederlandse bodem. Het jaar erop verhuisde de D-8114 naar Leeuwarden, 322/323 Squadron, om vier jaar later op Volkel te belanden en te worden omgebouwd als *fighter-bomber* (FBA). Opmerkelijk is nog dat, zoals de meeste laatste F-104's in hun nadagen, het toestel nog een tijd op Leeuwarden heeft doorgebracht bij de *Target Tow Flight*. Hierbij werd aan een kabel een doel gesleept waarop F-16 vliegers zich konden bekwapen in *air-to-air firing* met het M-61 20 mm boordkanon. Ook hieraan kwam een einde toen het doelslepen door de F-16's zelf werd overgenomen en op 18 januari 1984 was de D-8114 voorlopig de laatste Nederlandse *Starfighter* die vanaf Friese bodem het luchtruim koos.

De Friese basis werd daarna nog een paar maal bezocht door F-104's uit Italië waar er nog tot 2004 mee werd doorgelopen. In Noorwegen was men al jaren bezig om een *Starfighter* in vliegende staat terug te



De 8114 tijdens de vlucht (foto: Loek Mulder)

brengen. Hier was de keuze gevallen op een tweezitter, de 637. Ruim twintig jaar na zijn pensionering had deze in Canada gebouwde kist, die in 1973 naar Noorwegen verhuisde, in het museum in Bodø doorgebracht om in 2003 te worden uitverkoren als restauratieobject. Alle inspanningen van de vele vrijwilligers en donateurs werden beloond toen op 28 september 2016 dit vliegtuig voor het eerst na 33 jaar weer de lucht in ging, ditmaal gevolgd door F-16 testvlieger Eskil Amdal die net zijn eerste wankele stapjes

als kleuter zette toen de 637 naar het museum verhuisde. De jaren erop, in 2017 en 2018, was de 637, met zijn civiele registratie LN-STF, een gewaardeerde gast op menige luchtvaartshow in Europa, waarbij ook de Vliegbasis Leeuwarden werd aangedaan.

Helaas pakken zich donkere wolken samen boven de Noorse pogingen om het vliegtuig een luchtwaardige status te laten behouden. De problemen houden verband met de *Martin Baker* schietstoelen, waarvan de houdbaarheidsdatum van het *rocket pack* was verstreken. De fabrikant had kort tevoren laten weten geen ondersteuning meer te verlenen aan producten die 'civiel' in gebruik waren, zoals de IQ-7A stoelen uit de 637. Zoals het er nu naar uitziet een gigantisch probleem waarvan de oplossing, als die al gevonden kan worden, een kwestie van enkele tonnen, zo niet meer kan gaan worden. Het verschijnen van de 637 boven de Europese luchtvaartshows in 2019, is dan ook uitgesloten.

De D-8114 zal voorlopig ook niet buiten de hangar gaan verschijnen. Niet alleen door het probleem met *Martin Baker*, maar ook de bekabeling is nog een probleem voor de groep mensen die zich met de restauratie bezighoudt. Het vliegtuig heeft namelijk zijn tijd bij de TU en daarna niet helemaal schadevrij doorstaan. Zo werden tijdens de opslag op Soesterberg door onbekenden instrumenten uit de cockpit 'verwijderd' waarbij de bekabeling werd doorgeknipt. Het herstel hiervan heeft jaren geduurd en onze technici grijze

De D-8114 zal voorlopig ook niet buiten de hangar gaan verschijnen



De 8114 boven een van de 'ranges' op de Waddeneilanden (foto: Loek Mulder)

haren bezorgd. Gelukkig functioneert dat gedeelte weer naar behoren en kan er spanning op de cockpit worden gezet zonder dat er rare dingen gebeuren. De staart raakte tijdens het verblijf in Delft onzacht in aanraking met een hangardeur en raakte beschadigd. Ook dit leed kon met hulp van de Volkelse plaatwerkers worden opgelost. Erger is echter de stand van zaken rond de kabelboom, de elektrische bekabeling die van voor naar achteren door de romp van het vliegtuig loopt. Deze is ooit door wederom een onbekende op lompe wijze doorgeknipt en het op *trial and error* basis opnieuw verbinden van de vele honderden elektrische kabeltjes is een karwei van herculische omvang. De kans dat de kist ooit weer het luchtruim zal kiezen is daardoor nagenoeg nihil, en dat nog los van de onlangs pas opgedoken schietstoel problematiek. Als er al ooit een Nederlandse *Starfighter* weer de lucht in gaat zal dat niet de D-8114 zijn; in het gunstigste geval zal dat een rondje taxiën over de basis worden. Maar er is hoop, er schijnt nog een betere 104 in de aanbieding te zijn, de D-5803, een TF-104G ofwel een tweezitter...

Al met al blijft de restauratie van technisch cultureel erfgoed in Nederland een hachelijke zaak. Onlangs werd nog een Catalina vliegboot, waar de Marine Luchtvaartdienst (MLD) jaren mee gevlogen heeft, een van de laatste nog vliegende Catalina's in Europa, als gevolg van geldgebrek aan de VS verkwaanseld. Zou er in de hele *Quote 500* bemensing nu niemand te



Op deze foto van de cockpit is goed te zien dat de stoel ooit was bedoeld om naar beneden uitgeschoten te worden (foto uit archief Peer Dekkers).

vinden zijn die de historische luchtvaart een warmer hart toedraagt dan alweer de zoveelste nieuwe Bugatti of Lamborghini? Gelukkig is er ook nog wel wat goed nieuws te melden. De firma S&S Turbine Services was zo vriendelijk om bij wijze van sponsoring de stichting Dutch Starfighter Foundation (DSF) zomaar een nog in goede staat verkerende J-79 motor te schenken. Weliswaar is er nog een *overhaul* nodig om de certificering op orde te krijgen zodat de motor

überhaupt mag draaien. Daarvoor is de DSF nog naarstig op zoek naar middelen om dit voor elkaar te krijgen. En daarbij roept zij ongeneerd ieders hulp in om in de toekomst een werkende motor in een van onze *Starfighters* te hebben.

Eindnoot

1. De auteur heeft ca. zestig uur vliegend doorgebracht in de D-8114.



De 8114 tijdens een vlucht (foto: Loek Mulder)

Voor die hulp kan iedereen een steentje bijdragen. Als donateur via IBAN NL90RABO0337056072; de stichting is door de belastingdienst erkend als Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI), waardoor uw gift voor de inkomstenbelasting aftrekbaar is ter hoogte van 1,25 maal het geschonken bedrag. Ook wordt getracht door de verkoop van *merchandise* wat geld in het laatje te krijgen. Tijdens de luchtvaartdagen op de Vliegbasis Volkel in juni was de D-8114 in al zijn oude glorie opgesteld in Hangar 1 en trok massaal bekijks. En wie dat gemist heeft kan eens rondkijken op de website: www.dutchstarfighterfoundation.nl, of de site www.historicalfighters.com.