



Historische Vliegtuigen Volkel

Ondanks tegenwind onderweg naar een vliegende toekomst, of toch niet?

De galerij vliegtuigen aan de Poortlaan op Vlb Volkel

De Brabantse vliegbasis Volkel is een van de twee Nederlandse *Air Combat Command (ACC)* onderdelen waar onze F-35 jachtvliegtuigen zijn gestationeerd. Maar, wat niet iedereen weet is dat deze basis nog een straaljager herbergt, een al ruim zestig jaar oude F-104G *Starfighter*. Vijf jaar geleden werd in Carré al eens aandacht geschonken aan het restauratieproject D-8114, een van de weinige nog in redelijke staat verkerende Nederlandse *Starfighters*. Een groep enthousiaste vrijwilligers van de Historische Vliegtuigen Volkel (HVV), is in Hangar 1 op de vliegbasis al jaren bezig om dit vliegtuig in zijn oude glorie terug te brengen. Het artikel eindigde met het goede nieuws dat de eigenaar van de Canadese firma *S&S Turbine Services Ltd* een nog in goede staat verkerende General Electric J-79 GE-11A straalmotor had geschonken. Zou nu, vijf jaar later, het einddoel, een vliegende *Starfighter*, al dichterbij zijn gekomen? Zou het gaan lukken om ooit nog eens *the howl*, het unieke geluid van een Nederlandse F-104 te horen krijgen? Om een antwoord op deze vraag te krijgen had Carré een gesprek met de twee 'Hansen', kartrekkers van dit project, Hans Ruijgrok en Hans van der Werf, beiden destijds in de jaren zeventig en tachtig actief als F-104 vliegers bij 311 en 312 Squadron.

Een blik in het verleden

De geschiedenis van het beheer van voorwerpen met luchtvaart-historische waarde gaat terug naar 1990, met een ministeriële regeling waarin Vlb Volkel toegestaan wordt een traditiekamer in te stellen; niet veel later was de traditiekamer *Typhoon* geboren. Het is een klein museum waarin de geschiedenis van de vlieg-

basis, vanaf het allereerste begin tijdens de Tweede Wereldoorlog (WO II) als Duitse *Fliegerhorst* wordt geëxposeerd. De naam is overigens een verwijzing naar de Hawker Typhoon, een toestel van de Royal Air Force (RAF), die na het vertrek van de *Luftwaffe*, de volgende gebruiker van de vliegbasis werd. De Traditiekamer kent een tweetal afdelingen: de Documentatiegroep en de HVV.

Het geheel ressorteerde onder de Cdt Vlb Volkel, een situatie die veranderde met de oprichting van het *Air Combat Command* (ACC). Sindsdien is de Chef Kabinet (C-Kab ACC) voorzitter van de beheerscommissie waaronder de traditiekamers nu vallen.

Een van de eerste activiteiten van de toenmalige Werkgroep HVV was om in opdracht van de basisleiding de oprichting van een *flightline* van historische vliegtuigen aan de Poortlaan op de vliegbasis te verzorgen. De lat werd al meteen hoog gelegd met de bedoeling om een *line up* te realiseren van alle vliegtuigtypes waarmee op Volkel door de KLu werd gevlogen: T-6 *Harvard*, RT-33A, F-84E *Thunderjet*, F-84F *Thunderstreak*, RF-84F *Thunderflash*, de F-104G en een F-16 *Fighting Falcon*. Het uiteindelijke resultaat was iets bescheidener, met een drietal *airframes* op een sokkel: een *Streak*, een *Starfighter* en een *Viper*, zoals de F-16 overall wordt genoemd.

In 2004 werd door (oud-)medewerkers van 312 Squadron en de Traditiekamer het *Starfighter Rescue Team* (SRT) opgericht met als doel een paar vliegtuigen, die een nogal kommerfvol bestaan leidden als lesmateriaal voor trekkerchauffeurs of opgeslagen in het depot van het Militaire Luchtvaart Museum (MLM), te behouden voor de ondergang. De D-8312, ooit *flagship* van 312 Sqn zou zover worden gerestaureerd dat ermee getaxied zou kunnen worden. Van een ander vliegtuig zou de cockpit worden gerestaureerd voor de Traditiekamer en het derde toestel was bestemd om te fungeren als donovliegtuig voor onderdelen. Een andere taak die het team op zich nam was het opknappen van de poortwachter aan de Zeelandsedijk, de D-8279 die al tientallen jaren was blootgesteld aan de elementen. In september 2005 kon dit toestel, helemaal opgeknapt en van een frisse nieuwe verflaag voorzien, als eerste op een sokkel worden geplaatst aan de Poortlaan. Daarna, in 2006, begon de SRT-organisatie, inmiddels omgedoopt tot HVV, zich te ontfermen over een F-16, de J-240, die de D-8279 zou moeten gaan vergezellen. Het project werd afgerond eind 2008 toen de J-240 op zijn sokkel werd gehesen. Niet veel later kon de HVV zijn huidige locatie, de historische (rijksmonument!) oude Duitse hangar I, betrekken. In 2011 werd begonnen aan de restauratie van een *Thunderstreak*, de P-248, die in mei 2014 als laatste een plekje kreeg op de sokkel, gebroederlijk opgesteld naast de twee andere toestellen.

Nu is een vliegtuig op een sokkel, van een fris verfje voorzien, een fraai gezicht voor de voorbijganger, maar dat is het dan ook wel. Zoals Hans van der Werf het uitdrukt: 'Als je een vliegtuig op een sokkel plaatst teken je in feite een doodvonnis over het toestel'. Wind en regen krijgen vrij spel en zonder het noodzakelijke regelmatig onderhoud zal het corrosiespook snel toeslaan. Vandaar dat de mannen en (een) vrouw bij de HVV bleven dromen van een vliegende *Starfighter*, en als dat te hoog gegrepen zou zijn, in ieder geval een vliegtuig met een draaiende J-79 motor waarmee getaxied kan worden. Lichtend voorbeeld voor de HVV zijn de Noren, die na jaren van hard werken op de vliegbasis Bodø erin geslaagd zijn een jaren eerder gepensioneerde F-104 weer tot leven te wekken. Na een succesvolle eerste

Een vliegtuig op een sokkel is ten dode opgeschreven

vlucht boven Bodø in september 2016 werd door deze van een civiele registratie LN-STF voorziene, voormalige CF-104D '637' van het Noorse 334 *Skvadron*, in juni 2018 zelfs een bezoek aan Leeuwarden gebracht'. De Noren zijn overigens niet uniek in de Scandinavische landen, want in Zweden bestaat al sinds 1998 de *Swedish Air Force Historic Flight*. Deze SAFHF beschikt over meerdere, destijds bij de Zweedse luchtmacht ingedeelde jachtvliegtuigen en trainers, zoals de J-35 *Draken* en de J-37 *Viggen*, en is daarmee een graag geziene gast op internationale airshows.

Return of the howl

Het meest kansrijke vliegtuig om terug in vliegende staat te worden gebracht was de D-8114. Dit was de 114e *Starfighter* die op Schiphol bij Fokker werd geproduceerd. Eind oktober 1963 arriveerde dit toestel op Vlb Twenthe om na 3268 vliegreuren in juni 1984 haar vliegende loopbaan op Volkel af te sluiten. Maar daarmee hield het niet op want van 1984 tot 2004 leidde de kist een beschermd bestaan bij de TU Delft als studieobject. In 2004 verhuisde de 8114 naar het Militaire Luchtvaart Museum (MLM) in Soesterberg om acht jaar later te worden overgedragen aan de HVV op Volkel. Door zijn beschermde opslag in Delft en Soesterberg leek de restauratie tot taxi status een veelbelovend project. Zodanig zelfs dat bij de onthulling van de opgeknapte F-84F op de sokkel aan de Poortlaan medio 2014 de toenmalige PC-LSK de gevleugelde woorden sprak: 'Alleen taxiën, waarom niet vliegen?'

Dat was niet tegen dovemansoren gezegd: deze uitspraak markeerde het begin van het huidige project met de D-8114. Enkele jaren later werd het project gedetailleerd omschreven in de instellingsbeschikking (20 oktober 2020) van de Traditiekamer Volkel.

Er werd een *business case* opgesteld waarin nauwkeurig de *ins and outs* werden omschreven van het project en hoe het zich zou



De aankomst van de D-8114 op Vlb Volkel



*De kartrekkers van het project:
Hans Ruijgrok, Theo Rombout
en Hans van der Werf*

kunnen bedruipen. Nadat in september 2015 deze business case was aangeboden aan de C-LSK kwam anderhalf jaar later het enigszins teleurstellende antwoord: het doel, een vliegende F-104, was te hoog gegrepen maar een taxiënd vliegtuig had wel kans van slagen. De luchtmacht zou zich daarmee met trots kunnen tooien als hoeder van historisch militair erfgoed. Naar later zou blijken was dat ook te optimistisch gedacht, want later werd bekend dat het ongewenst was, zo liet men vanuit Breda weten, om een F-104 in de inventaris van de luchtmacht onder te brengen.

Maar, dat was niet de enige tegenslag die het project ondervond. Bij nadere inspectie bleek dat enige, door de romp lopende, kabelbomen die de elektronica met de andere componenten van het vliegtuig verbinden, op brute wijze waren doorgeknipt. Het vernieuwen van deze kabelbomen was geen optie en reparatie zou inhouden dat er nooit meer met het vliegtuig gevlogen zou kunnen worden. Volgens voorschrift mag er namelijk niet gevlogen worden met -populair gezegd- aan elkaar geknoopte bedrading. Uiteraard is het wel mogelijk om met deze methode alle elektrische en hydraulische systemen 'aan de praat' te krijgen, zodat in ieder geval op de grond alle systemen, zoals stuurorganen en landingsgestel, werken en gedemonstreerd kunnen worden. De grootste uitdaging was echter het verkrijgen van een in goede staat verkerende motor: een General Electric J-79, het type motor dat in de jaren van de Koude Oorlog duizenden NAVO-vliegtuigen, zoals de F-104 en de F-4 Phantom, heeft voortgestuwd. Het vorige artikel in Carré eindigde met de positieve noot dat een in goede staat verkerende motor in het vooruitzicht was gesteld. Later bleek helaas dat het daadwerkelijk verkrijgen van deze motor niet zonder allerlei hobbels gegaan zou gaan.

Om te beginnen waren er geen papieren bij de motor; deze waren bij de verhuizing van de luchtmachtstaf van de Binckhorstlaan

in Den Haag naar de toren in Breda vernietigd. Dat het originele typeplaatje, inclusief NATO-stocknummer, serienummer en datum van fabricage van de fabrikant waar de motor in licentie was vervaardigd, het Belgische FN, nog bevestigd was mocht niet baten. De motor was laatstelijk tot 1996 in gebruik geweest bij de Luchtmacht Elektronische en Technische School (LETS) in Schaarsbergen; de laatste klas had nog een toepasselijke inscrip-



tie op de neuskegel achtergelaten. Om deze motor gecertificeerd te krijgen moest een complete revisie worden uitgevoerd. De kosten hiervoor à raison van 35.000 Canadese dollars werden gefourneerd door de aan de HVV gelieerde *Dutch Starfighter Foundation* (DSF). De HVV had nu de beschikking over een motor met alle papieren en 400 vliegreuren op de klok.

Maar de volgende kink in de kabel lag al op de loer. Bij de overdracht van 21 J-79 motoren door de Nederlandse overheid was destijds een contract opgesteld, met daarin de volgende clausule: '...that S&S Turbine Services cannot...sell or pass this equipment to a third party without the prior consent of the State of the Netherlands'. En alsof dat nog niet voldoende was kwamen de *International Traffic in Arms Regulations* (ITAR) om de hoek kijken. Deze Amerikaanse regels beschrijven de eisen waaraan de export van defensiematerieel moet voldoen. Om daaraan te voldoen zou Defensie in Nederland de eindgebruiker moeten worden, en niet de HVV. En alsof die belemmering nog niet voldoende was kwam de volgende hinderpaal op de proppen: de milieuwetgeving. De import van materiaal waarin chroom-6 verwerkt is met, uitgezonderd 'operationele noodzaak', niet toegestaan bij Defensie blijktens een brief van voormalig staatssecretaris van Defensie drs. Barbara Visser. Dat een J-79 motor geen chroom-6 houdende bestanddelen bevat deed niet ter zake. Volgens informatie van motorfabrikant Pratt and Whitney zouden door bepaalde legeringen onder hoge temperaturen, zoals in een straalmotor, chroom-6 kunnen ontstaan. Ondanks al deze opgedoken obstakels blijft de HVV, gelet op alle eerder gedane beloftes, hopen ooit de Canadese J-79 in ontvangst te mogen nemen.



De D-8114 in zijn oude glorie hersteld,
alleen een motor ontbreekt

De DSF is nog aan het sparen voor de tweezits TF-104G Starfighter

Hoe nu verder? In december 2021 werd een Commissie Historische Vliegtuigen KLu (CHVKLu) opgericht. Deze commissie had de volgende doelstelling: 'Het waarborgen van een representatieve collectie aan historische vliegtuigen... voor de volgende doeleinden: Poortwachter, Onderwijs, Static Shows en Air Displays'. Hopelijk kan het werk van deze commissie leiden tot een antwoord op de brief die de HVV in april 2023 had gestuurd aan de C-LSK? Nu, bijna een jaar later, is hierop nog steeds geen antwoord ontvangen...

Ondanks al deze tegenslag bleef toch de droom van een vliegende Starfighter in het achterhoofd van alle vrijwilligers een sluimerend bestaan leiden. Een *wake up call* kwam in 2019 met het bericht van een in Amerika in goede staat verkerende Starfighter, een TF-104 trainer in dit geval, die te koop stond. Het was de voormalige KLu D-5810, een toestel dat in 2005 naar de VS werd verscheept. De huidige eigenaar, Steve Alex, heeft het toestel nagenoeg geheel gerestaureerd en bood het vliegtuig te koop aan voor de som van \$ 325.000, inclusief motor en een extra set vleugels. Dit toestel zou dan door de DSF gekocht worden. De exploitatie hiervan zou dan gelijk zijn aan hoe men met de Hawker *Hunter* op Leeuwarden opereert.

De DSF is hiervoor nog steeds aan het sparen want het vliegen met een tweezitter biedt tal van voordelen. Het vliegtuig is technisch minder gecompliceerd en de tweede stoel biedt ruimte voor instructie of een sponsor. Zo beschikt het in Florida op *Kennedy Space Center* gevestigde *Starfighters Aerospace* over een heuse vloot vliegende Starfighters voor experimentele of instructiedoeleinden². Een daarvan is afgelopen zomer zelfs in Europa geweest om op de Italiaanse vliegbasis Pratica di Mare de viering van het honderdjarige bestaan van de Italiaanse luchtmacht luister bij te zetten.

Hans en Hans blijven dromen en met hen de grote schare fans van het vliegtuig. Eens moet het lukken om de 8114 of de 5810 hier de lucht in te krijgen. Want anders hebben we alleen nog een paar lege rompen op palen in Volkel en Leeuwarden of bruut aan het dak geschroefd in het Nationaal Militair Museum in Soesterberg.

Fotomateriaal: HVV, dhr. Th. v.d. Boomen

Eindnoten

1. Hieronder een tweetal YouTube links naar filmpjes van de vliegende Noorse Starfighter:
<https://youtu.be/p3ho1N5loAU?si=mDw4Aj2TgZm2MIRZ>
<https://youtu.be/wdUKedYnT28?si=ggehnIcoQCmf4HcK>
2. Flyastarfighter.com