

Ik ben conservator van de Stichting Koolhoven vliegtuigen en ruim 25 jaar met de geschiedenis van Frits bezig. In de loop van de jaren is er toch nog met regelmaat nieuw materiaal en gegevens gevonden waardoor redelijk wat feiten bijgesteld moeten worden.

Wat jullie prachtige site betreft ben je ook afhankelijk wat elders over Koolhoven wordt geschreven en helaas is dat vaak een herhaling van eerdere oude informatie. Ik wil daarom wat correcties aangeven, voor zover het tot op deze dag bij ons bekend is.

FK56. no. 81. Dit was de derde FK56 en eerste productie machine. De verschillen met het eerste en tweede prototype zijn enorm en helemaal niet te vergelijken. Verbeterd landingsgestel. Nou nee, het was inmiddels een geheel nieuwe versie, waarbij het wiel 90 graden draait om plat in de vleugel te komen. Dat was dus geheel nieuw. Ook het intrek systeem werd door Koolhoven aangeboden met een door hem zelf ontwikkeld systeem, wat hij het Haalop systeem noemde. Dat zat in het tweede prototype, maar de Luchtmacht koos voor een hydraulisch systeem. De tweede serie kreeg echter wel het Haalop systeem.

Er wordt over het ongeluk met de 81 veel geschreven, maar een volledig test rapport is aanwezig welke de oorzaak geeft. Daarbij is geen sprake van het afbreken van de vleugel! Wel brak er een gedeelte bij de vleugeltip af, welke ook het hoogte roer raakte. Welke van de twee tot onbestuurbaarheid leidde is niet duidelijk. Bij het onderzoek bleek, wat nog steeds geldt, dat een hoge snelheid gecombineerd met een grote rolroer uitslag zeer grote krachten van de vleugel torsië vragen. Door de roeruitslag kan daarom de vleugel terug draaien en tot minder bestuurbaarheid leiden. Er was geen sprake van flutter. Na het ongeluk werden torsië en tril testen uitgevoerd wat leidde tot verhoging van de vleugel stijfheid om bij volle rolroer uitslag geen vleugel vervorming te krijgen. Allemaal heel triest, maar geeft ook aan hoe beperkt de kennis van de luchtvaart toen was.

De FK 5603 no 81 werd afgeschreven en NIET vervangen. De FK 5613 was een zelfde toestel maar dan voor Joegoslavië in aanbouw. Ten behoeve van de test werd de vleugel aangepast en toen getest. Dat leidde tot de verdere serie voor de LVA. Het toestel 5613 werd daarna direct na een bestelling van België op 12.2.1940 als no 13 aan dat land geleverd als eerste machine. Voor Joegoslavië werden twee nieuwe toestellen in aanbouw genomen die op 10 mei vrijwel gereed waren. De tweede serie LVA zijn geen constructie nummer bekend. Wel werden productie nummers (order plaatsen) om de ca. 8 stuks afgewisseld om elke klant tevreden te stellen. Gebeurt nog steeds bij o.a. Boeing etc.

Ik heb geregeld correspondentie met Frits Gerdessen over Koolhoven maar ook samen komen niet tot sluitende gegevens, mede door gebrek aan archief materiaal.

Zo ook over de geleverde kisten. Er zijn 6 kisten geleverd, waarvan de 81 verongelukte. Dus nog 5 naar de LVA. Op je site staat dat correct, maar op Texel was dus geen 81 aanwezig. Van de andere 4 toestellen is niet met zekerheid vast te stellen wat er is gebeurd. Het lijkt er op dat ze wel door de LVB werden overgenomen maar in de fabriek stonden om te worden opgehaald. Daarbij wordt al jarenlang de 84 vermist omdat er geen spoor van te vinden is/was. Nu lijkt het erop dat het toestel naar een lokatie was gebracht die we niet kennen. Pas zeer kort geleden ontdekte ik dat de onderdelen die bij ons in de stichting aanwezig zijn, van de 84 afkomen. Een handboek bij het toestel is genummerd 84! We hebben besloten om in de toekomst dit toestel vliegend te restaureren.

De overige FK56's zijn dus niet op Souburg terecht gekomen.

Tot zover mijn correcties.

Met vriendelijke groet,

Harry van der Meer.
Conservator S:K.V.