

STICHTING WINGS TO VICTORY

AIRWAR MUSEUM / AIRMEN MEMORIAL ZEELAND



Crash No 17

Koolhoven FK-56 82, 86 en 87

13-05-1940

Vliegveld Haamstede



Koolhoven FK-56 82, 86 en 87

Algemeen

In 1937 maakte de L.V.A. plannen om de uitbreiding en modernisering van de vloot te realiseren. Voor de nieuwe vloot waren meer vliegers nodig. Op korte termijn had de L.V.A. een leskist nodig en toen Koolhoven daar lucht van kreeg, besloot hij een leskist te gaan bouwen. Om zo snel mogelijk in een nieuwe trainer te voorzien, werd de Koolhoven F.K. 51 met het c/n 5119 ontdaan van bovenvleugels en de twee cockpits en ontstond er een nieuw toestel, de F.K. 56. Voor de nieuwe trainer werd een nieuw romp-middengedeelte ontworpen. De twee achter elkaar geplaatste cockpits werden overdekt door een plexiglas cockpitdak en als vleugels werd gebruik gemaakt van een zogenaamde meeuwenvleugel.

Ook werd er een vast onderstel aangebracht.

Als compleet nieuw toestel werd de F.K. 56 c/n 5601 in de herfst van 1938 aan de L.V.A. aangeboden. Daar werd de Koolhoven vergeleken met de Focke Wulf Fw 56 Stosser, een parasoldekker met vast onderstel. Proefvluchten wezen uit dat er niet veel verschil tussen de beide toestellen zat, waarna besloten werd de Koolhoven F.K. 56 aan te schaffen. Omdat de F.K. 56 c/n 5601 PH-ASB eigenlijk een veredelde F.K. 51 was, moest er nog een echt prototype worden gemaakt dat rijp was voor productie. Dit nieuwe prototype werd voorzien van een intrekbaar onderstel, een Armstrong Siddely Cheetah motor (net als bij de F.K. 51). Inmiddels was er ook een ander cockpitdak aangebracht (hetzelfde als op de F.K. 58 werd toegepast). Dit prototype kreeg de registratie F.K. 56 c/n 5602 PH-ATE en werd op 1 juli ingeschreven. Het derde prototype was de 81 van de L.V.A. die een kopie kreeg van de staart van de in aanbouw zijnde F.K. 58 toestellen. Ook werd de Wright Whirlwind weer toegepast. Ook werd een rechte vleugel gebruikt in plaats van de meeuwenvleugel. In de 81 werd een verbeterd optrekmechanisme toegepast.

Op 4 januari werden de laatste proefvluchten met de F.K. 56 C/n 5603 81 gehouden. Bij deze vlucht zouden er duikproeven worden gehouden. Nadat invlieger Coppers boven Waalhaven een duikvlucht had ingezet brak echter de vleugel. Coppers was op slag dood. De vleugelbreuk was te wijten aan het ontbreken van diagonaal triplex dat de vleugel extra stijfheid gaf.

De L.V.A. bestelde tien F.K. 56 toestellen. Deze hadden de serienummers 5603 - 5612. Toen de 5603 verongelukt was, werd deze vervangen door de 5613. De registraties van de toestellen liepen van 81 - 90.

Een tweede bestelling van de L.V.A. werd op 10 april 1940 gedaan en zou bestaan uit F.K. 56's met de serienummers 5634 - 5643. Deze zouden de registratie 91 - 100 krijgen.

Het mag duidelijk zijn dat deze niet meer afgeleverd konden worden.

In de meidagen waren de tien kisten van de eerste bestelling afgeleverd. Daarvan bevonden zich de 81, 83 en 85 op De Vlijt op Texel. Deze zijn in brand geschoten op 11 mei. Van de andere zes toestellen is niet bekend waar ze zich bevonden. Op Haamstede de 82, 86 en 87 zo de rest heeft op Souburg gestaan..

Uitschakeling van de IV. Verkenningsgroep en de Vliegschool.

Tussen vier en vijf uur in de ochtend bevonden zich een veertigtal Bf 110C's van I./- en II./ZG 1 boven het Zeeuwse luchtruim en – naar zou blijken – met desastreuze gevolgen.

Tussen 0405 en 0502 voerden niet minder dan 23 van deze toestellen scheervluchtaanvallen uit op het vliegpark Haamstede. Vooral de in de omgeving staande huizen, noodhangars en boerderijen moesten het hierbij ontgelden en ook de recentelijk gegraven stellingen werden onder vuur genomen.

De diepe loopgraven boden afdoende bescherming maar desalniettemin vielen er één dode en vier gewonden waarvan één bij de Verkenningsgroep en de rest bij de 3^{de}. Compagnie Bewakingstroepen.

Tevens werden alle vliegtuigen op de Fokker C-V 652 na – in brand geschoten! Ook de beide barakken voor de manschappen brandden volledig uit.

Het falen van de luchtafweer.

De commandant van de 162^{ste}. Batterij Luchtafweer – 2Lt. A.Schouten – had niet het vuur op de laagvliegende Zerstörer laten openen omdat hij van mening was – zo verklaarde hij achteraf in zijn verslag – dat vuuropening gelijk zou hebben gestaan met zelfmoord en zelfmoord zou landverraad zijn.

Oorlogsdagboek 162^{ste}. Batterij Luchtafweer.

Van 0350 tot 0500 uur een aanval van 23 Messerschmitt's op mijn batterij.

Door eigen waarneming was mij bekend, dat de batterij vanuit de lucht zeer moeilijk te vinden was. Andere doelen dan mijn batterij waren op kilometers in het rond niet te vinden; reden waarom ik mijn opstellingsplaats niet wenste te verraden en geen vuur opende op de zeer laag vliegende toestellen.

Vuuropening zou gelijk hebben gestaan met zelfmoord van de batterij en zelfmoord is landverraad!

Een wel zeer merkwaardige zienswijze die – zo staat het letterlijk weergegeven in de officiële geschiedschrijving van de Koninklijke Luchtmacht – volkomen in strijd was met de doctrine, dat het zich niet teweer stellen tegen een vijand, die het te beschermen object aanvalt, moet worden aangemerkt als landverraad.

Dit is – voor zover bekend – de enige keer geweest dat een onderdeel van de luchtdoelartillerie niet het vuur heeft geopend op Duitse vliegtuigen en dus zijn plicht heeft verzaakt.

Het vliegpark Haamstede wordt onbruikbaar gemaakt.

De herhaalde vijandelijke bombardementen en beschietingen en de daarbij aangerichte vernielingen lieten ook de vliegparkcommandant niet onberoerd. Omstreeks 0720 gaf hij tijdens een telefoongesprek met het Commando Zeeland te kennen dat het landingsterrein beter geheel onbruikbaar kon worden gemaakt, zodra het geen waarde meer had voor de eigen Militaire Luchtvaart.

Om 0955 kwam hij op dit onderwerp terug en verzocht dringend het landingsterrein te laten bombarderen door geallieerde vliegtuigen. Om 1030 kreeg hij van het Commando Zeeland telefonisch opdracht het landingsterrein onbruikbaar te maken. De opdracht werd voortvarend aangepakt! Reeds op het terrein geplaatste boerenwagens werden met zand gevuld en onder iedere wagen werden twee infanteristen geplaatst voor de bestrijding van mogelijke vijandelijke parachutisten.

Tevens werd door de vliegparkcommandant opdracht gegeven meer obstakels op het terrein te plaatsen en ijzeren staven door de wielen van de wagens te steken.

Later op de dag werd het vliegparkcommando opgeheven, waarna het detachement luchtvaarttroepen onder het bevel kwam van de eilandcommandant. Het vliegpark werd daarna alsnog door omploegen geheel onbruikbaar gemaakt

Gewijzigde troepen locaties als gevolg.

De 162^{ste}. Batterij Luchtafweer behield vooralsnog haar opstelling bij het vliegpark. De 3^{de}. Compagnie Bewakingstroepen – waarvan het moreel door de onafgebroken reeks van bombardementen zwaar was aangetast – werd verplaatst naar Zijpe als een vooruitgeschoven post tegen een eventuele vijandelijke landing vanuit St.Philipsland. Of men hier nu verstandig aan heeft gedaan valt ernstig te betwijfelen.

De 2^{de}. en 5^{de}. Cie.Bewakingstroepen werden nabij Bruinisse en Zierikzee in stelling gebracht. Het detachement luchtvaarttroepen tenslotte kreeg – verdeeld over een vijftal secties – posities toegewezen op de lijn Scharendijke, Ellemeet en Serooskerke.

Hieruit mag terecht de conclusie worden getrokken, dat de nadruk bij de verdediging van het eiland nu gericht werd op mogelijke landingen vanuit de richting St.Philipsland.

Geraadpleegde bronnen:

B. Hummel
F. Gerdessen
C.J Boot
De Meester
LVA-NL