

De vlucht van Justus Heymans uit Nederland met de Koolhoven FK 43 '965'.

door Wijbe Buising - Houten.
(wijbe.buising@gmail.com)

Zoals iedereen wel zal weten slaagden tijdens de Tweede Wereldoorlog enkele vlucht pogingen met behulp van vliegtuigen vanuit Nederland. De twee bekendste gebeurtenissen zijn ongetwijfeld de Fokker G.1 die op 5 mei 1941 vanaf het Fokkerterrein op Schiphol opsteeg om daarna in Engeland te landen. Een dag later vertrok een Fokker T.VIIIw vanuit de Minerva-haven in Amsterdam richting Engeland [1].

Wat minder bekend is dat op 15 mei 1940 vanaf Schiphol een andere Nederlander door de lucht de weg vond naar de vrijheid. Dit betrof Justus Heymans die sinds maart 1935 een vliegbrevet bezat en een sportvlieger van naam was. Hij had zich ook bekwaamd in het nachtvliegen. Dankzij aanwijzingen van Nederlands luchtmacht personeel lukte het Heymans de militaire Koolhoven FK 43 '965' te kapen vanaf Schiphol [2].

Deze vlieger ben ik in mijn naspeuringen voor de geschiedenis van het vliegveld Hilversum, mijn bijdrage aan *Vliegvelden in oorlogstijd*, eerder tegengekomen. Een interessant heerschap waaraan ik met dit artikel wat meer aandacht wil geven.

Heymans werd geboren op 30 april 1901 in Apeldoorn. Zijn familie zat al een aantal generaties in de verwerking van textiel en had hiermee goede zaken gedaan. Na zijn opleiding aan de HBS te Apeldoorn was hij werkzaam in diverse buitenlandse textielconcerns en -fabrieken. In 1924 nam hij samen met zijn broer Harry Siegbert de leiding op zich van de *NV Internationale Handelsvereniging* en onder hen zou deze vennootschap tot grote bloei komen.



Justus Heymans omstreeks 1938.

De grootste hobby van de broers Heymans was het vliegen. Het bedrijf had een eigen vliegtuig ter beschikking en de broers maakten hiervan gebruik tijdens hun internationale reizen. Op deze manier konden ze zeer goed en snel de contacten onderhouden met hun klanten en leveranciers [3]. Tevens was Justus Heymans actief bij de Vrijwillige Organisatie Sportvliegers (V.O.S.) die zich beschikbaar stelden voor noodsituaties zoals het overbrengen van patiënten van de eilanden.

Het toestel van Heymans was een de Havilland DH.85 Leopard Moth met het veelzeggende kenteken PH-JUH (Justus Heymans). Het constructienummer van het toestel was 7098 en het werd op 2 mei 1935 ingeschreven in het luchtvaartregister (CoR 222). Heymans haalde het toestel persoonlijk op in Engeland op 26 april 1935. De Leopard Moth kostte destijds £1364,10 wat omgerekend tegenwoordig zo'n £88.100 is [4]. Het vliegtuig werd tijdens de mobilisatie op 17 oktober 1939 in gebruik genomen door de Militaire Luchtvaart en kreeg het kenteken '968'. Volgens de kennisgeving van het Depot Luchtstrijdkrachten zou er als schadevergoeding 25 gulden per vlieguur uitgekeerd gaan worden [5]. Of en waarvoor de ML het toestel gebruikte is onduidelijk. Op 2 mei 1941 werd de registratie ingetrokken omdat het certificaat ervan verlopen was [6].

Tussen oktober en december 1936 maakte Justus Heymans samen met de alom bekende Nicolaas Wilhelm Sluyter, instructeur bij de Nationale Luchtvaart School, een reis naar Indië en hiervoor gebruikte hij zijn Leopard Moth. Van zijn hand verscheen nadien een bijna 200 pagina's dik boek met de titel *Als sportvlieger naar Indië heen en weer terug* [7]. Hij beschrijft de hele reis en alle tussenstops die ze maakten op weg naar het tegenwoordige Indonesië.



Sluyter en Heymans voor de DH.85 Leopard Moth PH-JUH. Deze foto werd genomen op Schiphol op 23 oktober 1936 vlak voor het vertrek naar Indië [7].....



...en na aankomst op het vliegveld Tsjililitan in Batavia op 8 november 1936. Het vliegtuig en de vliegers werden gehuldigd na een vlucht van meer dan 13.500 kilometer [8].

Dit zou niet zijn laatste grote vlucht zijn, zo vlak voor de oorlog. Op 16 februari 1939 was Indië wederom de bestemming. Ditmaal ging Heymans met de heer Willem Rous op pad in een de Havilland D.H.87 Hornet Moth met de Indische registratie PK-WDR. De reis zou niet geheel vlekkeloos verlopen. Na de start van Vlissingen moest men boven Antwerpen rechtsomkeert maken vanwege het slechte weer. Een dag later werd weer gestart van Vlissingen en kwam men boven Frankrijk in dichte mist terecht. Die dwong tot een voorzorgslanding in het gehucht Gratay in de buurt van Maçon. De volgende dag kon de vlucht naar Nice voortgezet worden. Het tweetal arriveerde uiteindelijk op 2 maart in Batavia en keerde op 30 mei 1939 in Nederland terug na in Azië elk zijn eigen zaken te hebben gedaan. Ook deze retourvlucht van Heymans was een grote prestatie, die aandacht in de pers trok [9]. Het is zonder twijfel dat de gebroeders Heymans in die tijd goede zaken deden en daardoor over voldoende kapitaal beschikten. Weinig mensen in Nederland hadden hun eigen vliegtuig ter beschikking, laat staan dat men vlieglessen kon nemen of zelfs een flinke tijd van huis kon om met een vliegtuig naar Nederlands-Indië te reizen.



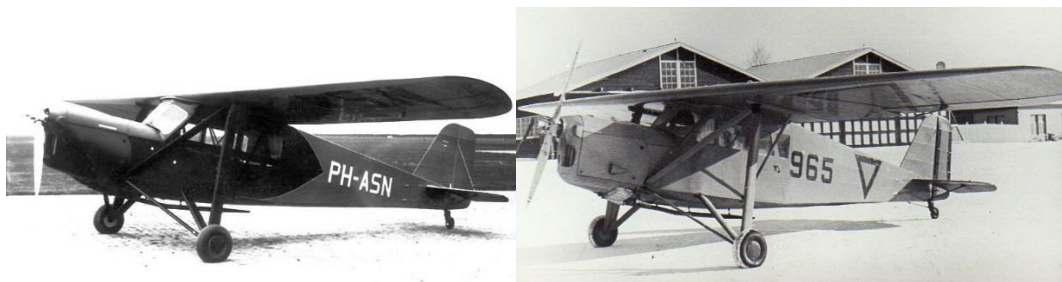
Het herdenkingsbord die Justus Heymans van zijn moeder kreeg na zijn succesvolle terugkeer uit Nederlands-Indië in 1936 [10].

Justus Heymans was tevens bestuurslid van de Amsterdamsche Aeroclub en zou, samen met Klaas Geus van den Heuvel, de bouw van het vliegveld bij Hilversum gaan promoten. De bedoeling was om een sportvliegveld te hebben waar men geen last had van het drukke vliegverkeer van Schiphol. Dit terrein werd uiteindelijk gevonden ten zuiden van Hilversum. Met behulp van de Werkverschaffing en veel burgers in een banenpool verrees daar het gewenste vliegveld. Ofschoon Justus Heymans ook in het bestuur zat van de 'Stichting Vliegveld het Gooi' is het niet duidelijk geworden of hij hierin uiteindelijk een actieve rol had. Op het nieuwe vliegveld zou voorlopig echter geen enkel civiel vliegtuig landen, want net voor de opening werd het vliegveld op 28 augustus 1939 door de Nederlandse autoriteiten in beslag genomen in verband met de afkondiging van de algemene mobilisatie.

Een sprong in de tijd naar 15 mei 1940: het Nederlandse leger was verslagen en de capitulatie was net aangeboden. In het verslag van Justus Heymans aan Dr. Loe de Jong verhaalt hij in 1971 wat er die dag gebeurde. Hier volgt de vertaling uit zijn Engelse brief [11]:

"...Toen de oorlog uitbrak op 10 mei, was ik niet in echte vliegdienst. Ik assisteerde in de radiocommunicatie voor de luchtvaart, het hoofdkwartier was van Slooten naar Badhoevedorp verhuisd. Ik woonde bij een familie wiens huis was geruineerd op Schiphol. 's Avonds was ik meestal in dienst van het leger om 5e Kolonne-actie te bevechten of te stoppen.

Op de avond van de 14e mei tekenden zich donkere wolken af en omdat ik joods was probeerde ik via de IJmuiden-route – zoals zovelen – te ontsnappen, maar dat ter vergeefs. We gaven ons over om 07.00 uur in de namiddag en nadien begaf ik me naar het luchthavenhoofdkwartier in Badhoevedorp. We waren daar met ongeveer 20 officieren inclusief de heer Hein Schmidt-Crans die een oude vriend van me was. Schmidt-Crans was de Hoofd Instructeur van de NLS en een van de commandanten van het bommenwerper-squadron. Al onze vliegtuigen waren vernietigd deze middag en avond behalve eentje. Deze wilde iemand gebruiken om mee weg te vliegen maar deze persoon had zijn gedachten gewijzigd. De heer Hein Schmidt-Crans wist dat ik joods was en dat mijn toekomst er niet goed uitzag en dat ik het vliegtuig moest gebruiken om te ontsnappen. Mijn kansen waren natuurlijk gering maar ik had echter niets te verliezen. Het was een militair vliegtuig met code '963' of '964' en had als KLM naam 'Juffertje', er konden zes mensen aan boord. Het was een Koolhoven met een verstelbare propeller en ik kreeg eerst instructie hoe hiermee te vliegen. Aangezien ik al aardig wat ervaring had met vliegen besloot ik de kans te wagen. Niemand wilde met me mee omdat ze bang waren dat er represailles uitgevoerd zouden worden tegen de achtergebleven families.



Links: De PH-ASN in betere tijden.... (www.1000aircraftphotos.com)

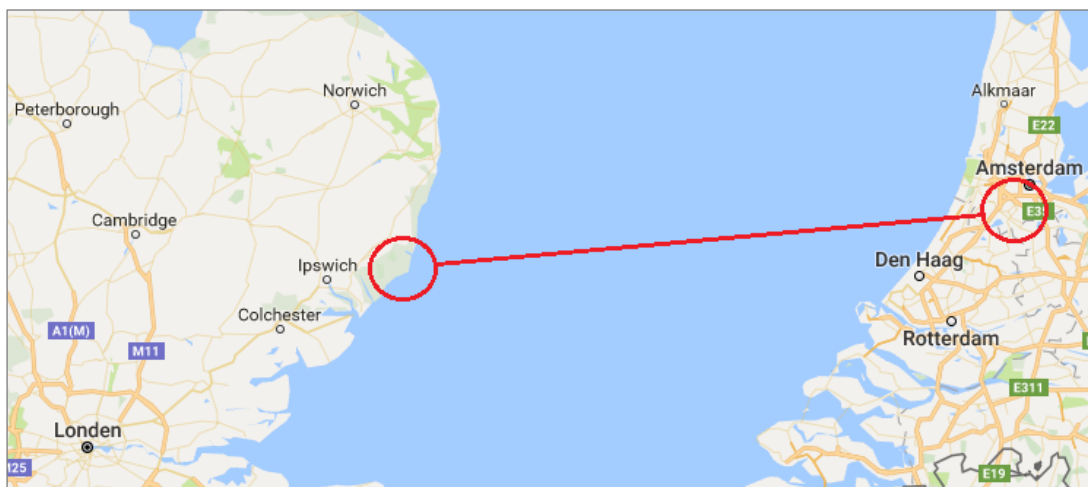
Rechts: ...als '965' in de sneeuw op vliegveld Soesterberg (collectie Peter Grimm).

Ik ging naar de commandant van Schiphol – de kolonel Luitwieler – toe en vroeg voor toestemming met het vliegtuig weg te vliegen. Het antwoord van de heer Luitwieler was: “ ik kan je geen toestemming geven maar wens je een goede vlucht. ” De heer Jan Plesman was erg behulpzaam. We controleerden het oliepeil van de motor en alle andere apparatuur. De vertrektijd werd bepaald om 3.00 vm voor de volgende dag op 15 mei. Op deze wijze zou ik bij het begin van de dag in Engeland zijn. Ik had geen kaart bij me daarom nam ik de route richting het westen. Ik ging alleen weg en de heer Plesman hielp me daarbij. Ik had slechts 400 meter landingsbaan ter beschikking op het vernielde vliegveld Schiphol. Ik was niet in staat om het vliegtuig meteen op te trekken maar moet het met volle snelheid op de grond houden totdat ik voldoende lift had. Ondertussen gaf de heer Plesman me signalen met zijn zaklamp. Tot mijn verrassing ging alles goed en was ik in de lucht op weg naar het westen. Ik kon uiteindelijk hoogte maken. De Duitsers waren nog niet op Schiphol gearriveerd maar bij de kust werd wat geschoten maar ze raakten me niet. Ik vloog op 1200 meter hoogte om in de bewolking te blijven en na een vlucht van anderhalf uur kwam de Engelse kust in zicht. Ik had een parachute aan en mijn instructies waren om uit het vliegtuig te springen zo gauw ik de Engelse kust passeerde. De reden hiervoor was omdat de Engelsen me uit de lucht zouden schieten omdat ik uit een land vloog dat zich net overgegeven had. Ik besloot om niet te springen zolang ze niet op me zouden schieten. Ik cirkelde ongeveer 20 minuten boven Engeland maar niemand zag me. Ik zag ook geen golfbaan waar ik zou kunnen landen als alternatief voor de zanderige kust.

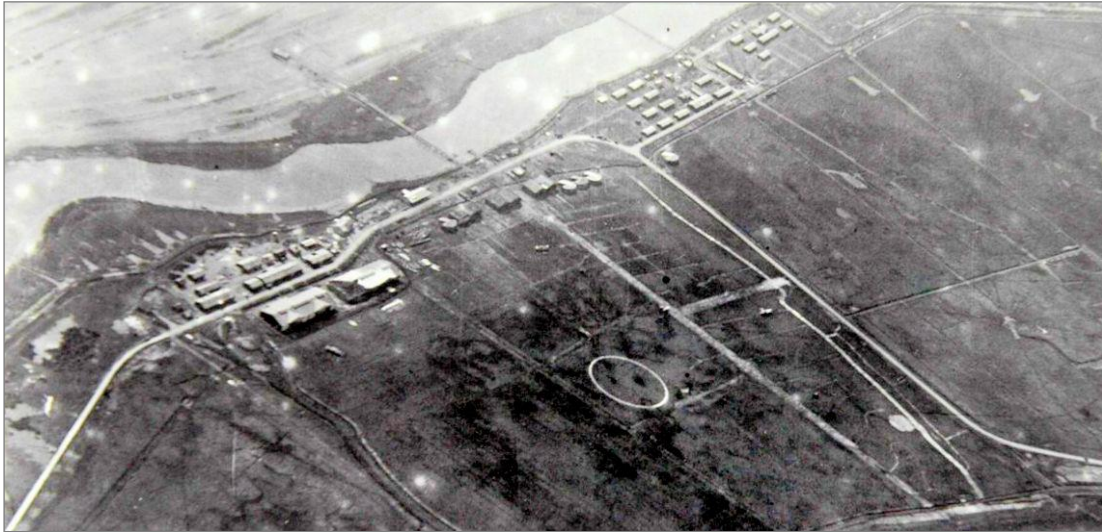
Uiteindelijk zag ik een vliegveld waar ik het vliegtuig aan de grond kon zetten zonder dat de Engelsen het door hadden. Na enige tijd kwam de bewaking die mij vroegen wie ik was en ik heb ze gevraagd om naar de commandant gebracht te worden. Ik ben tussen Ipswich en Harwich geland. Ik werd onder arrest geplaatst en naar hun hoofdkwartier in Ipswich gebracht waar ik ondervraagd werd. Na onderzoek werd ik na 3 uur vrijgelaten.

De volgende dag ben ik naar de Nederlandse ambassade in Londen gegaan alwaar men het vliegtuig overgenomen heeft. Na de oorlog is het vliegtuig in ongeschonden toestand naar Nederland terug gekomen...”

Zijn ervaring met nachtvliegen was hem goed van pas gekomen... Heymans zou uiteindelijk landen op het kleine vliegveld Orfordness wat ongeveer 25 kilometer ten oosten van Ipswich ligt. Het veldje is direct gelegen aan de kust van Suffolk en bevindt zich hemelsbreed op circa 220 kilometer van Schiphol.



De positie van het vliegveld Orfordness ten oosten van Ipswich (Google Maps) waar Justus Heymans met zijn vliegtuig zou landen.



Luchtfoto van het vliegveld Orfordness voor de Tweede Wereldoorlog (www.nationaltrust.org.uk)

Vanaf 1924 was dit vliegveld een satelliet station voor de *Airplane and Armament Experimental Establishment* die op Martlesham Heath zat. Vanwege de afgelegenheid van het veld was het ideaal voor het doen van onderzoek naar de ballistiek van afgeworpen bommen. Vanaf 1935 was er op het vliegveldje een kleine experimentele radar eenheid actief [12].

Van zijn landing op het vliegveld Orfordness is het volgende Engelse bericht bewaard gebleven:

SUMMARY NO. 301. 16th.MAY,1940.

Page 8.

390. DUTCH AIRCRAFT.
May 15th.1940.

At 0530 hours, DUTCH Aircraft landed at ORFORDNESS the sole occupant being JUSTUS HEYMANS, who stated that his was the last machine to leave SCHIPHOL and at 0330 hours the centre of the SCHIPHOL Aerodrome was still serviceable. He also stated that there was a small secret Aerodrome in existence next to the FOKKA Factory North of AMSTERDAM, which was undamaged. All aircraft has been destroyed by the DUTCH with the exception of some DOUGLAS Machines belonging to K.L.M.

Coast landings are only possible immediately after high tide as the sand dries and softens rapidly.

Both main petrol stores at AMSTERDAM were destroyed and orders were issued at 1900 hours on the 14th.May to destroy all arms and equipment.

The pilot went on to state that the parachutists were very young, being between 17 and 23 years of age and at ROTTERDAM they carried inflatable boats.

(F.C.).

Het toestel waarin Heymans ontsnapte was de Koolhoven FK 43 met romPCODE '965'. In de tijd dat het toestel als lucht taxi bij KLM vloog droeg het de naam 'Nonvlinder' onder de registratie PH-ASN (c/n 4311). Op 17 oktober 1939 namen de militaire autoriteiten de machine over en kreeg zij de romPCODE '965'. Tot aan het begin van de oorlog zou het een lestoestel zijn bij het Detachement II-1 LvR op Soesterberg en Schiphol. Met de '965' werd onder andere instructie gegeven in het instrumentvliegen. Nadat het Detachement werd opgeheven ging het toestel over naar de Jachtgroep, van waaruit het af en toe werd uitgeleend aan een JaVA. De Engelsen gebruikten de FK 43 voor verbindingsdoeleinden, de romPCODE was MX459 [13].

De 39-jarige Justus Heymans zou met de *M.V. Britannic* vanuit Liverpool verder reizen naar Amerika. Hij zou op 21 juni 1940 in New York aankomen, broer Harry zou op 23 juli 1940 met zijn vrouw Sarah per boot uit Java, via Hawaï, in San Francisco arriveren. Beide broers zouden zich vestigen in New York. Ook gedurende de oorlog zou Justus Heymans veel reizen, op zijn papieren stond als beroep 'Importeur', vermoedelijk weer in textiel goederen. In april 1946 zou Heymans uiteindelijk de Amerikaanse nationaliteit verkrijgen. De *NV Internationale Handelsvereniging* is midden jaren vijftig opgeheven waarschijnlijk doordat de broers nog maar weinig tijd konden besteden aan het bedrijf.

Van 1956 tot aan zijn pensionering in 1971 bekleedde Justus Heymans een zeer hoge positie binnen het tabaksconcern Philip Morris. Voor zijn werk reisde hij veel en leefde hij van hotel naar hotel zonder een vaste woonplaats te hebben. Hij had een innige relatie met de familie Cullman, de directie en eigenaars van Philip Morris.

Met enige regelmaat kwam Justus Heymans terug in Nederland. In de kranten is te lezen dat hij in 1946 een tweepersoons lesvliegtuig schonk aan de Nationale Luchtvaartschool (NLS) uit dankbaarheid voor zijn ontsnapping uit Nederland in mei 1940 [14].



Justus Heymans voor de Piper Cub PH-UCE die hij aan het NLS schonk [15].

Na zijn pensionering woonde hij onder andere in Lausanne in Zwitserland en New York. De ongehuwde en kinderloze Justus Heymans zou na een lang ziekbed op 23 mei 1980 op 79-jarige leeftijd aan een hartaanval komen te overlijden in het Mount Sinai Hospitaal in New York [16]. Zijn as zou uiteindelijk naar Nederland overgebracht worden en op zijn verzoek boven de Noordzee uitgestrooid worden.

Dankwoord

Ik zou graag de volgende personen bijzonder willen danken voor de hulp bij het tot stand komen van dit artikel: Erwin van Loo, Peter Grimm, Jaap Woortman, Herman Dekker (www.hdekker.info), Renny de Vries, Harm J. Hazewinkel. Dit artikel is eerder gepubliceerd in *Bulletin Air War 1939-1945* nummer 371 (november 2016) van de Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945.

Bronnen

[1] Dit was de Fokker G-1 '362' bemand door T. Hidde Leegstra en Ir. Piet J.C. Vos. Een dag later vertrok de Fokker T.VIIIw, KD+GQ (WNr. 5657), vanaf de Minerva-haven te Amsterdam. Aan boord zaten: Lt.-vl. Govert Steen, Korporaal Willem Boomsma, Fokker technicus Wijbert Lindeman en Lt. Jan Beelaerts van Blokland.

[2] In alle stukken die ik tegen kwam staat als vertrek datum 14 mei 1940. Dit lijkt dus niet correct te zijn. Er moet opgemerkt worden dat Dr. Loe de Jong in zijn werk rept over nog een toestel die ook op de 14^e mei vertrokken zou zijn:

...*ONTSNAPPING VAN VLIEGTUIGEN OP DE AVOND VAN 14 MEI (Deel 3, p. 411). Er zijn na de capitulatie twee kleine toestellen van Schiphol naar Engeland overgevlogen: een z.g. lucht taxi van de KLM, een Koolhoventoestel, en een in oktober '39 van een Nederlandse burger gevorderde De Havilland-Moth. Wie dit tweede toestel overgevlogen heeft, is niet bekend — met het eerste ontsnapte een onderofficier van de Militaire Luchtvaart, Justus Heymans, die van Joodse afkomst was.* Dr. Loe de Jong, Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereld oorlog, deel 13 (bijlagen), pagina 99. Via www.niod.nl. Deze informatie is vermoedelijk overgenomen uit de briefwisseling tussen het hoofd van de Sectie Militaire Geschiedenis Maj. J.E. van Zwieten en Dr. Loe de Jong gedateerd 15 februari 1971 (NIMH, Inv.nr. 1974). Van Zwieten rept over een de Havilland Leopard Moth, PH-HJP met militaire registratie '964' die naar Engeland gevlogen is. Het toestel zou in Engeland de registratie AP598 gekregen hebben en uiteindelijk op 16 april 1941 neerstortten in zee nabij Seaton (Devon). Hier vliegt de Sectie echter uit de bocht. De genoemde registratie behoorde bij een Hurricane en het toestel dat op de genoemde datum neerstortte was een La Cierva Autogiro C-30 met de Engelse registratie AP508 (slecht 1 cijfertje verschil dus in deze registraties). Het oorspronkelijk kenteken van deze La Cierva Autogiro was PH-HHH en dit toestel was bij uitbreken van de oorlog al in Engeland ter reparatie. De PH-HJP zou tijdens de aanval op Ypenburg geheel vernietigd worden volgens eigenaar H.J.P. van Heek uit Enschede in een brief van 5 juni 1940. Info via Herman Dekker.

[3] Persoonlijkheden in het Koninkrijk der Nederlanden in woord en beeld, Nederlanders en hun werk, H.P. van den Aardweg en J.P.J.C. Hüllstrung, Uitgeverij Van Holkema en Warendorf, N.V., 1938, p. 655. Via www.biografischportaal.nl. Met zijn vertrek naar Engeland liet de vrijgezelle Heymans ook zijn moeder en zuster achter, ook zij zouden de oorlog overleven. Heymans zou nog tot 1961 zelf blijven vliegen (De Telegraaf van 19 september 1961). Er kan nog opgemerkt worden dat in de diverse archiefstukken zowel de naam Heymans als Heijmans gebruikt worden voor en door deze broers.

[4] <http://forum.12oclockhigh.net/showthread.php?t=45561>

[5] Archief Aviodrome, Lelystand, archief 201/394.1. Kennisgeving van de Lt.Kol L.A.M. Koppert, waarnemend commandant van het Depot Luchtstrijdkrachten aan J. Heijmans, Amstelveen, gedateerd 2 oktober 1939.

[6] Broer Harry Siegbert Heijmans (1899-1971) woonde op de Keizersgracht 431 in Amsterdam en was eigenaar van een Taylor J-2 Cub met de registratie PH-ARI. Het werknummer van dit toestel was 976 en de registratie vond plaats op 26 juli 1937 (CoR 279). Dit vliegtuig werd besteld met EDO drijvers om ook op het water te landen en op te stijgen. Een van de mogelijkheden waaraan de broers Heymans destijds dachten was om een watervliegveld op de Westeinder Plassen onder Aalsmeer in te richten (De Telegraaf van 15 mei 1937). Daar heeft men dus daadwerkelijk het landen en opstijgen uitgetoet. Op een keer, begin september 1937, zou het vliegtuigje over de kop slaan op het Buiten IJ. De registratie van het toestel zou verlopen op 26 juli 1940 en werd daarop ingetrokken. Het vliegtuig zou uiteindelijk in beslag genomen worden en vernietigd zijn in het Zerlegebetrieb in Utrecht. In 1953 woonde de getrouwde Harry S. Heijmans in Amerika en had twee kinderen. Met enige regelmatig pendelde Harry Heijmans tussen Amsterdam en New York.

[7] 'Als sportvlieger naar Indië en terug, gevlogen en verteld door Justus Heymans', Uitgeverij Van Holkema en Warendorf, N.V.. De reis duurde van 23 oktober 1936 tot en met 10 december 1936. Voor Harry Siegbert Heymans reizen, zie: <http://search.ancestry.com/cgi-bin/sse.dll?gl=40&rank=1&new=1&so=3&MSAV=0&msT=1&qss=genfact&gsln=Heymans&uidh=000> De Indiëreis van J. Heymans en Rous uit 1939 kan misschien ook vanuit dit oogpunt worden bekeken. Eenmaal in de Oost aangekomen, vertrok Heymans vrij snel voor zaken naar China en Japan. Dat de Hornet Moth een Indische registratie voerde doet vermoeden dat het toestel daar moest blijven. Hoe

dan ook: Heymans en Rous vlogen ermee terug naar Nederland. Zie o.a. *Middelburgse Courant* van 31 mei 1939 op <https://krantenbankzeeland.nl/issue/mco/1939-05-31/edition/0/page/2?query=D-e%20Minister&sort=relevance> . Het vliegtuig zou uiteindelijk niet meer terug gaan naar Indië daar dit niet meer verantwoord was in verband met de internationale situatie.

[8] Archief Aviodrome, Lelystad, archief 201/394.1.

[9] Meer gegevens over deze reis kan gevonden worden in het artikel 'Een Hornet Moth vloog twee keer van Indië naar Nederland' geschreven door Harm J. Hazewinkel in *Luchtvaartkennis*, jaargang 57, 2/2008.

[10] Via Renny de Vries.

[11] Briefwisseling tussen Dr. Loe de Jong en Justus Heymans gedateerd 4 februari 1971. Via NIMH. Heymans lijkt als burger aanwezig te zijn geweest op het vliegveld ofschoon De Jong Heymans als onder-officier beschrijft. Overigens wordt in het *Soerabaiasch Handelsblad* van 14 september 1940 wordt gerept over een Fokker D.21 waarin Heymans ontsnapt zou zijn, wat onjuist is. Het geheugen moet Heymans in 1971 op sommige details in de steek hebben gelaten. Res.kap.-vl. H.M. Schmidt Crans was op 10 mei 1940 geen commandant van een 'bommenwerper-squadron', maar van de 1^e JaVA. Kap.-wrn. (geen kolonel) H.A. Luitwieler was niet de commandant van Schiphol, maar toegevoegd aan de staf van 1 LvR. Maj.-vl. G.P. van Hecking Colenbrander was Commandant Vliegpark Schiphol, terzijde gestaan door res.kap.-vl. U.F.M. Dellaert als plaatsvervanger. Het blijft dus onduidelijk wie stilzwijgend toestemming gaf: Luitwieler of een van laatstgenoemden. Res.tlt.-vl. J.L. Plesman ('zoon van') vloog D.21 bij de 2^e JaVA en werd zelf in september 1940 ook Engelandvaarder. Hij sneuvelde op 1 september 1940 in dienst van het 322 (Dutch) Squadron.

[12] <https://historicengland.org.uk/listing/the-list/list-entry/1416933>

[13] Th. Wesselink, *Koolhoven vliegtuigen*, zr.pl., 2012, pag. 211 e.v. Het toestel overleefde de Tweede Wereldoorlog. Als PH-TCN kwam het in mei 1945 weer in ons land, in september 1952 werd de registratie PH-NAU doorgehaald. Info via Herman Dekker.

[14] *Algemeen Handelsblad*, 16 augustus 1946. Het lesvliegtuig – een Piper J3C-65 Cub - zou in juli 1946 met het vrachtschip s.s. *Delftdijk* van de Holland-Amerika lijn (HAL) verscheept worden naar Nederland. Het toestel kreeg op 7 oktober 1946 de registratie PH-UCE en droeg de naam 'Justus Heijmans' op de neus. Info via Herman Dekker.

[15] Avia van 15 april 1947, pagina 182, via archief Aviodrome, Lelystad.

[16] Melding van de State of New York, State Tax Commission, 29 september 1977; Minutes of the Board of Directors of Philip Morris Incorporated, 25 juni 1980 via www.pmdocs.com en www.ancestry.com.