

De Verloren Onschuld

Berchtesgaden 1942

Eerste druk, juli 2012
© 2012 Johnnie Crystal

ISBN: 978-90-484-2507-5
NUR: 336

Uitgever: Free Musketeers, Zoetermeer
www.freemusketeers.nl



Hoewel aan de totstandkoming van deze uitgave de uiterste zorg is besteed, aanvaarden de auteur en uitgever geen aansprakelijkheid voor eventuele fouten en onvolkomenheden, noch voor de directe of indirecte gevolgen hiervan.

Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever worden openbaar gemaakt of verveelvoudigd, waaronder begrepen het reproduceren door middel van druk, offset, fotokopie of microfilm of in enige digitale, elektronische, optische of andere vorm of (en dit geldt zonodig in aanvulling op het auteursrecht) het reproduceren (i) ten behoeve van een onderneming, organisatie of instelling of (ii) voor eigen oefening, studie of gebruik welk(e) niet strikt privé van aard is.

DE VERLOREN
ONSchULD

BERCHTESGADEN
1942

JOHNNIE CRYSTAL

Deel één

Operation Welkin

De bezigheden van een testvlieger

‘Wat vind je van de Seafire?’

Het was het voorjaar van 1942. John liep met Alex Henshaw door de gigantische fabriek van Castle Bromwich. Hij had eindeloze fabriekshallen gezien, waar vleugels, rompen en andere onderdelen werden samengesteld. Maar hier in de assemblagehal ontstonden de complete Spitfires, of liever Seafires. Het verschil, van buitenaf gezien, was minimaal; de Seafire had een vanghaak, die van onder de romp naar beneden kon worden gescharnierd.

Het toestel was eigenlijk een aangepaste Spitfire Mark V, maar er waren andere motoren voor ontwikkeld. De Spitfire was op dat moment eigenlijk het standaard Britse gevechtsvliegtuig. Het eerste prototype vloog al in 1936, en de huidige modellen hadden heel wat verbeteringen ondergaan. De vorm van het toestel was zondermeer fraai te noemen. De twaalfcilinder motor was omsloten door nauwsluitende, gestroomlijnde motorbeplating, die qua vorm prachtig overging in de puntige propellerdop. Dan kwam de cockpit, met een frameloze, bolle, perspex kap. De achterromp en de staart waren ook slank. De staartvlakken waren elliptisch van vorm. Het karakteristieke van alle Spitfires was echter de vleugelvorm. De vleugels hadden elliptisch verlopende voor- en achterranden. Die maakten het toestel tot een lust voor het oog. Daarbij was het toestel ook nog makkelijk te vliegen.

Henshaw, beroemd vanwege zijn vooroorlogse recordvluchten naar Kaapstad, was chef invlieger van de Castle Bromwich fabriek en hij vloog behalve alle typen Spitfires ook Lancasters.

De Lancaster was een viermotorige bommenwerper, één van de zwaarste Britse toestellen. Ook dit vliegtuig werd in Castle Bromwich gefabriceerd.

John vroeg zich af hoe Henshaw kritiek zou opnemen.

‘Ik heb het gevoel dat een Spitfire te licht gebouwd is voor het ruige marine werk.’

‘Ik ben het met je eens, maar we hebben een noodsituatie, en de admiraliteit zit te schreeuwen om alles wat vliegt. Het kan ze niet eens schelen dat we nog geen toestellen met opvouwbaar vleugels kunnen leveren.’

Bij AFviation wordt een prototype gebouwd dat sterker en handelbaarder is dan de Spit.’

‘O ja? Kunnen jullie er volgende week vierhonderd van leveren? Met landingshaak?’

‘Ik geef toe dat dat een probleem zal worden.’

AFviation was het bedrijf van Abraham Frenckel. Abraham was in 1935 uit Duitsland gevlucht. Dank zij de hulp van de familie Dewinter had hij een groot deel van zijn fortuin uit handen van de Nazi's weten te houden. Hij had daarmee een fabriek voor vliegtuigonderdelen gesticht. Toen John na zijn vlucht uit Nederland in Engeland aankwam, was hij als ingenieur en testvlieger voor de Firma gaan werken. Hij woonde bij de familie Frenckel in huis.

De marineversie van de Spitfire moest zo snel mogelijk in productie gaan en AFviation werd bij de ontwikkeling betrokken. De fabrieks-nieuwe Seafires zouden door marinepiloten worden getest, en kleine noodzakelijke aanpassingen zouden door het team van Frenckel worden gefabriceerd en gemonteerd. Zodoende zou de montagelijijn in Castle Bromwich niet hoeven te worden onderbroken.

John was hiermee in zijn sas, want hij zou naar hartenlust kunnen vliegen. Bij de fabriek van AFviation gebruikte hij één Seafire als zijn persoonlijke toestel. Hij wilde alle verbeteringen en aanpassingen in één toestel combineren. Bovendien had hij zelf nog wat ideeën om de Seafire te verbeteren.

De marine- en luchtmachtpiloten die AFviation bezochten, hadden altijd het idee dat een burgervlieger niet kon tippen aan een jachtvlieger. Maar John had zich ontwikkeld tot een zeer bekwame vlieger. Het vliegen zelf was voor hem net zo natuurlijk als fietsen, maar zijn ingenieurskwaliteiten verschaften hem ook inzicht in het vlieggedrag van toestellen, en die hielpen hem om het uiterste uit de machines te

halen. Dus in dat opzicht had hij al veel overwicht over de doorsnee RAF piloot. Om ze nog verder in het nadeel te brengen, vloog hij schijngevechten tegen hen in zijn verbeterde toestel.

Maar zelfs de Spitfires werden geplaagd door een paar hardnekkige problemen: Een ervan was dat de carburateur ging kotsen als het toestel in een plotselinge duik werd gebracht.

Alex Henshaw erkende dit gebrek, maar had geen tijd om zich er mee bezig te houden.

Zodra John terug was van zijn bezoek zocht hij de andere testvlieger, Marc Cummings op.

‘Weet je Marc, ze hebben nog steeds dat probleem van die vlotterkamers niet afdoende opgelost. Ik zou toch graag een toestel hebben waarmee je direct in een duik kan gaan.’

Cummings lachte twijfelend.

‘Ik zal je zeggen John, ik hoorde laatst dat er een dame bij Rolls Royce is die voorstelde om een restrictie aan te brengen in de benzinetoevoer naar de vlotterkamer. Nu had ik dit idee...’

Ze pasten een carburateur aan en elimineerden het beruchte nadeel waar alle eerste Spitfires door werden geplaagd.

Andere aanpassingen aan zijn speciale Seafire waren de Merlin 32 van 1600 pk met vierbladige propeller en zes propulsieuitlaatpijpen per kant. De vleugeltips waren verwijderd, waardoor de rolroeren lichter en gevoeliger waren geworden. Bovendien liet hij het oliesysteem aanpassen, zodat het toestel langer op zijn rug kon vliegen, en verder liet hij overal waar mogelijk de constructie lichter maken. Hij vloog ook altijd zonder munitie. De prestaties van zijn toestel waren zo verbeterd dat hij menig RAF piloot een minderwaardigheidscomplex bezorgde.

Demonstratievlucht

Een paar weken na zijn bezoek aan de grote fabriek kreeg hij weer een telefoontje van Alex Henshaw.

‘John, we krijgen volgende week Winston Churchill op bezoek. Hij wil natuurlijk een aardige vliegdemostratie zien. Nu wordt van mij verwacht dat ik ook enige tijd op de grond doorbreng om, hm, wat uitleg te geven en zo.’

Hij pauzeerde even.

‘Kun jij na mij misschien een kwartiertje voorvliegen met een Seafire?’

Op Castle Bromwich was iedereen klaar voor het bezoek van de eerste minister. De fabriek draaide op volle toeren, maar de directie en Henshaw en zijn staf stonden volledig ter beschikking om Churchill uitleg te geven. Het hoogtepunt was natuurlijk de vliegdemostratie. Henshaw steeg op, en voordat zijn wielen ingetrokken waren, trok hij het toestel loodrecht omhoog en verdween in de wolken. Even later kwam hij uit de wolken gedoken en trok laag boven de grond weer op. Daarna vloog hij recht op een paar gebouwen af, draaide het toestel op zijn kant en vloog in die stand door de smalle straat tussen twee gebouwen door. Daarna maakte hij een looping, liet in de duik zijn wielen naar buiten komen en zette de machine vanuit de duik vederzacht op de grond. De hele demonstratie ging gladjes en simpel en deed de toeschouwers denken dat iedereen dit kon. Toen Henshaw kwam terugtaxiën kwam er een spontaan applaus. Hij sprong uit het toestel en liep op de groep af.

‘De demonstraties zijn nog niet over, er komt nu een collega van een andere fabriek een Seafire voorvliegen.’

John, die al in de buurt was, kreeg een seintje van de toren en kwam langzaam aanvliegen. Zodra hij in de buurt van de baan kwam, deed hij de remkleppen uit en zette in voor een landing, maar hij liet de wielen niet naar beneden. Henshaw fronste zijn wenkbrauwen en de bezoekers hielden hun adem in. De Seafire kwam lager en lager, totdat de propeller bijna de baan raakte, en toen leek het dat de piloot zijn

fout doorhad. De neus kwam omhoog en het staartwiel kwam op de grond. Het toestel reed een paar honderd meter op zijn staartwiel met de neus omhoog gericht. Toen het einde van de baan in zicht kwam gaf de piloot plotseling volgas en trok het toestel op. De Seafire meerderde vaart terwijl de neus nog steeds omhoog gericht was. Toen werden de remkleppen ingetrokken en de neus werd recht omhoog gericht. Iedereen verwachtte dat het toestel nu net als dat van Henshaw in een loodrechte klim zou gaan. Maar de vlieger trok het op zijn rug en verminderde gas. Hij verloor snel hoogte, maar toen hij bijna op de grond was ving hij het toestel af en vloog op zijn rug laag naast de baan. Toen hij ter hoogte van de toeschouwers was gekomen ging hij nog lager vliegen en trok met zijn kielvlak een voor in het gras, zodat de stukken aarde en gras alle kanten op vlogen. Daarna nam hij wat hoogte en begon nog steeds op zijn rug vliegend aan een bocht.

‘Dit gaat niet goed,’ siste Henshaw tegen een collega. ‘Dadelijk loopt de motor vast.’

Maar het krijgsgehuil van de Merlin hield aan, John liet eerst de wielen uit en draaide daarna het toestel bijna recht en landde op één wiel. Hij liet de Seafire een heel stuk als een ballerina op een wiel uitrijden, en zodra hij voor de toeschouwers was liet hij het op drie wielen terugzakken. Hij remde, draaide, en taxiede langzaam op het publiek af. Hij schakelde het contact uit en klom uit het toestel. Hij vond wel dat het in de cockpit sterk naar benzine rook door al dat vliegen op de rug. Hij liep langzaam op Henshaw af.

‘Was dit een beetje naar je zin?’

Later, toen Churchill alleen met Henshaw was, vroeg hij:

‘Was die donderjager een marine- of een RAF piloot?’

‘Nee Sir, hij is een burgervlieger net als ik, en ingenieur bij AFviation in Norfolk. Hij is de kleinzoon van Sir Cedrick Dewinter. Zijn broer is wel in de RAF.’

‘Die knaap lijkt me nog maar begin twintig, waarom is hij niet in de RAF?’

‘Ik weet het niet Sir, hij komt in feite uit Holland, de broers zijn in mei 1940 voor de Duitse invasie gevluht.’

Henshaw wist wel dat John niet van het oorlogsgeweld hield, maar vond dat het niet aan hem lag om het nu ter discussie te stellen.

Naderhand sprak Henshaw John aan.

‘Het was aardig stuntwerk wat je deed, maar je beseft natuurlijk dat je een flink risico nam. Je bent burgervlieger, en je vliegt met toestellen van de marine. Als er iets mis zou gaan...’

‘Maar Mr. Henshaw, uw situatie is toch precies dezelfde, en ik heb me laten vertellen dat u ook aardige capriolen uithaalt in Spitfires.’

Henshaw moest lachen.

‘Het is niet helemaal hetzelfde John. Ik test toestellen die nog van de fabriek zijn. Jij vliegt met machines die in feite al verkocht zijn. Overigens, die Seafire kon langer op zijn rug vliegen dan gebruikelijk, en het leek me dat de prestaties ook wat beter waren.’

En zo waren ze in een technische discussie verwickeld.

Toen John weer terug was, ging hij naar de speciale werkplaats. Hier werd Frenckels eigen project gebouwd. Zijn oorspronkelijke idee om een supersnelle fotoverkenner te ontwikkelen was door de RAF niet zo enthousiast ontvangen. Ze vonden dat daarvoor de Spitfires en de Mosquito's uitstekend voldeden. In plaats daarvan hadden ze Frenckel voorgesteld om een alternatief voor de Typhoon te ontwikkelen. De Typhoon was de opvolger van de Hurricane. Hij was voorzien van een krachtige Napier Sabre motor van meer dan 2000 pk. Maar dit toestel werd door pech achtervolgd. Er waren structurele problemen, de dikke vleugel belemmerde de prestaties, en de eerste Sabres waren erg wispelturig.

Frenckel had gefoeterd dat ze hem ook met een Sabre wilden opzadelen. Aanvankelijk was hij een voorstander van de Sabre geweest vanwege het hoge vermogen, maar omdat de kinderziekten bleven aanhouden, had hij nu veel liever de nieuwe Rolls Royce Griffon gehad.

Maar evengoed was het nieuwe toestel dat nu op stapel stond een lust voor het oog. Vergeleken met de Typhoon zag hij er zelfs slank uit. De Typhoon werd gekenmerkt door de reusachtige kinnebakradiator onder de neus. De nieuwe AF-1 daarentegen had motorbepla-

ting die strak om de grote motor bevestigd zat. Er was alleen een slanke luchtinlaat onder de neus. De vleugels waren tamelijk dun, met rechte voor- en achterranden en recht afgesneden tips. Onder elke vleugel was een brede, ondiepe radiator aangebracht. De stabilo's en het kielvlak hadden ook rechte voor- en achterranden maar ronde tips. De poten van het landingsgestel stonden wijd uiteen en gaven het toestel een grote stabiliteit op de grond. Als noviteit was er een druppelvormige cockpitkap. Het achterwiel was intrekbaar. Er was een grote, driebladige propeller gemonteerd om de 2200 pk van de Sabre te verwerken.

Zo zag het toestel er op papier uit. Wat er nu op stapel stond waren de romp en de vleugels. De laatste waren klaar op het landinggestel na. De romp bestond uit een stalen buizenframe waartegen de aluminium beplating nog aangebracht moest worden.

De prestaties van de AF-1 zouden beter worden dan die van de Typhoon; de laatste had een topsnelheid van 650 km/h op 6000 meter, en voor de AF-1 werd zeker 700 km/h verwacht. Het vliegbereik was ook groter. John verlangde ernaar om de machine uit te proberen. Dat zou hopelijk in de winter kunnen gebeuren. Maar weldra werd hij betrokken bij heel andere zaken. Zaken die later geheim zouden worden gehouden in een dossier genaamd Welkin.