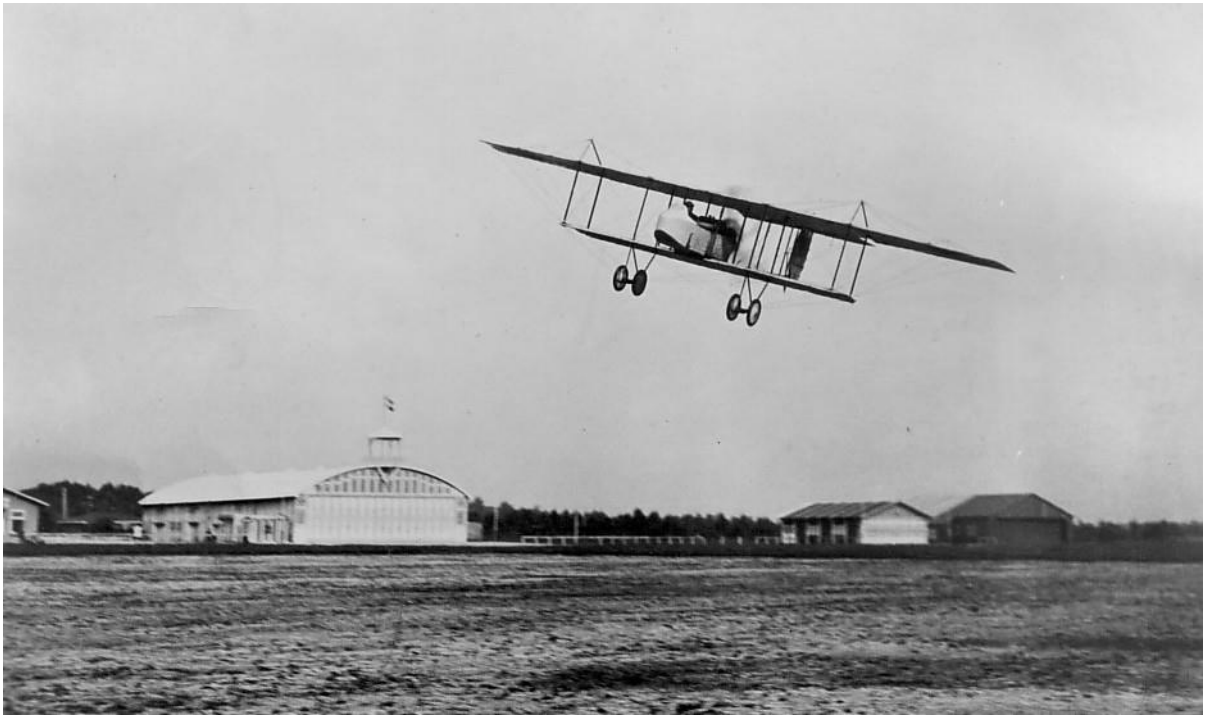


DE FARMANS OP SOESTERBERG

HF 20, HF 22 en MF 40

Toen de Luchtvaart Afdeeling van het leger op 1 juli 1913 werd opgericht op Soesterberg, werd het vliegtuig De Brik gehuurd, dat Marinus van Meel daar ter plekke had gebouwd. Spoedig werd deze machine aangekocht. Er waren ook enkele militairen die een eigen vliegtuig hadden. Zij namen daarmee deel aan de legermanoeuvres in september: Leo van Steyn met zijn eigen Farman HF 20 en vaandrig Henri Bakker met een Blériot. Van Meel trad op in zijn tweede of derde Brik, terwijl Van Heyst de eerste Brik van Van Meel vloog.

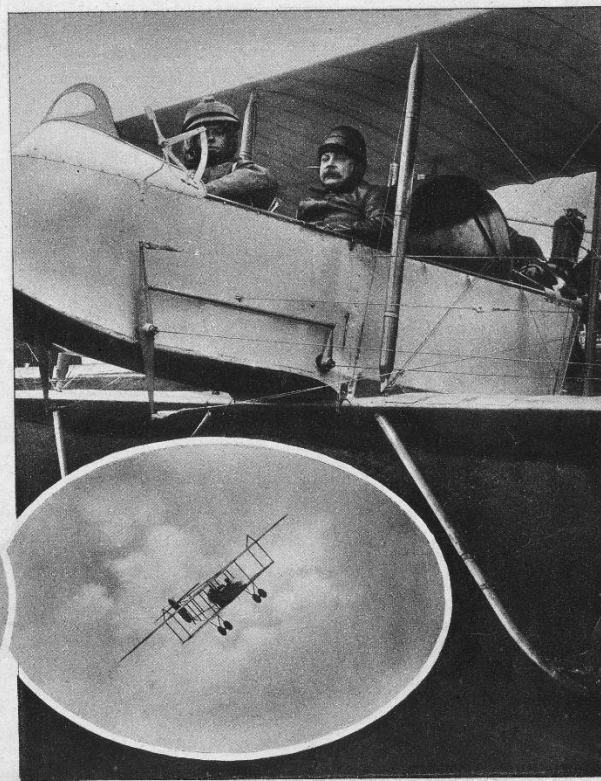
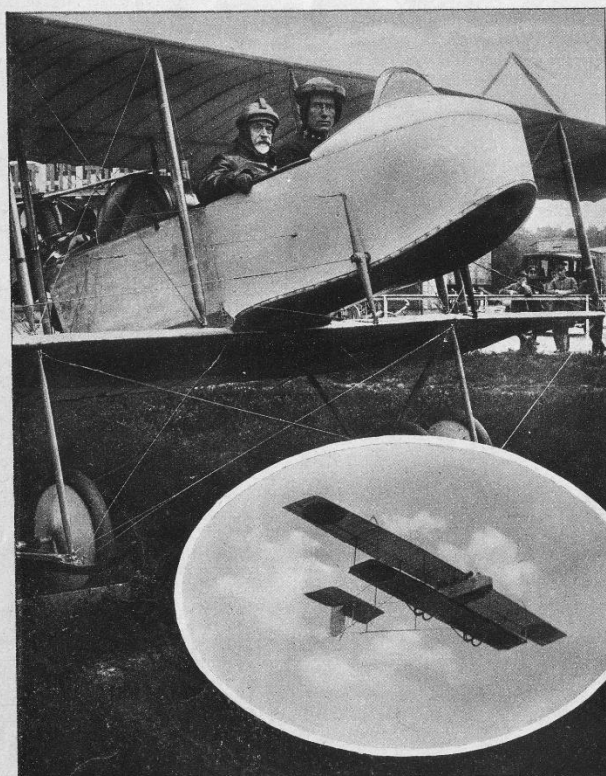


Een Farman HF 20 boven Soesterberg.

HF 20

Als aanvulling op de Briks ontving de L.V.A. begin oktober 1913 vanuit Frankrijk drie Farmans HF 20. Deze kwamen verpakt in kisten op Soesterberg aan. Ze kregen de registraties LA 2 t/m LA 4. De Brik van Marinus van Meel had al het nummer LA 1 gekregen. De LA 2 werd op 3 oktober gemonteerd en ingevlogen door Van Heyst. Hij kreeg deze toegewezen. De LA 3 volgde op 4 oktober en de LA 4 op 8 oktober. Deze waren voor respectievelijk Willem Versteegh en Louis Coblijn. Coblijn maakte al bij zijn eerste vlucht op 10 oktober brokken. Daarna dezelfde maand nog twee keer. De laatste keer ging hij over de kop. De tweedekker Farman HF 20 had een spanwijdte van 13,65 m (de onderste vleugel was veel korter). Lengte 8,06 m, leeg gewicht 360 kg, startgewicht 660 kg, snelheid 165 km/u, vliegbereik 315 km. De motor was een 7 cilinder Gnôme van 60 of 80 pk. De kuip bood plaats aan twee personen, van wie de vlieger achterin zat. Sommige toestellen hadden dubbele besturing voor lesdoeleinden.

Ministeriëel bezoek aan 't Vliegekamp te Soesterberg



Vrijdag j.l. brachten de minister van Oorlog, generaal Bosboom, en de minister van Marine, kapitein ter Zee Rambonnet, vergezeld van hunne adjudanten, onderscheidenlijk de kapitein van Everdingen en luit. ter zee 1e klasse de Jager, een langdurig bezoek aan het vliegekamp te Soesterberg. Na het terrein, de toestellen, de gebouwen, enz. in oogenschouw te hebben genomen, maakten de ministers en hunne adjudanten vliegtochten mede. Links boven: Min.

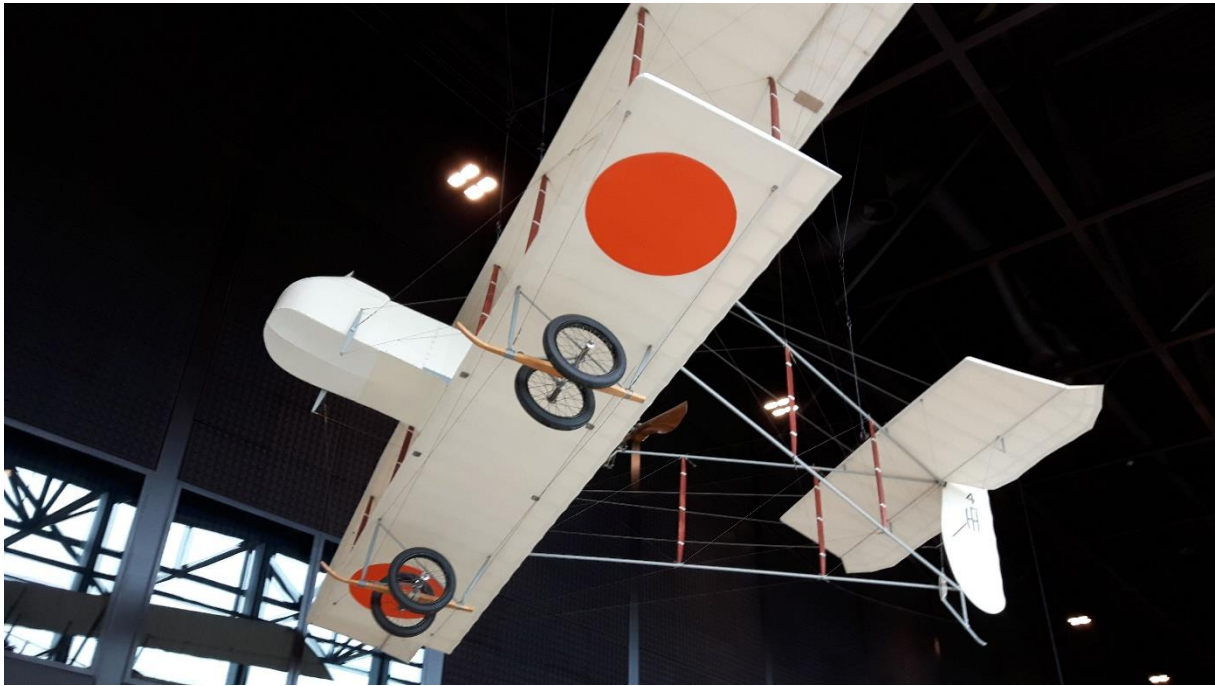
Bosboom met den 1sten luitenant der luchtvaartafdeeling van Heijst gereed tot opstijgen, rechts boven: Minister Rambonnet met luitenant Thomson even vóór de opstijging. Links onderaan: Minister Bosboom met luitenant van Heijst op 100 meter hoogte; rechts onderaan: de Minister Rambonnet met luitenant Thomson op 150 Meter hoogte een bocht nemend.

Farman HF 20 met op de linker foto Van Heyst samen met minister Bosboom – 1915.

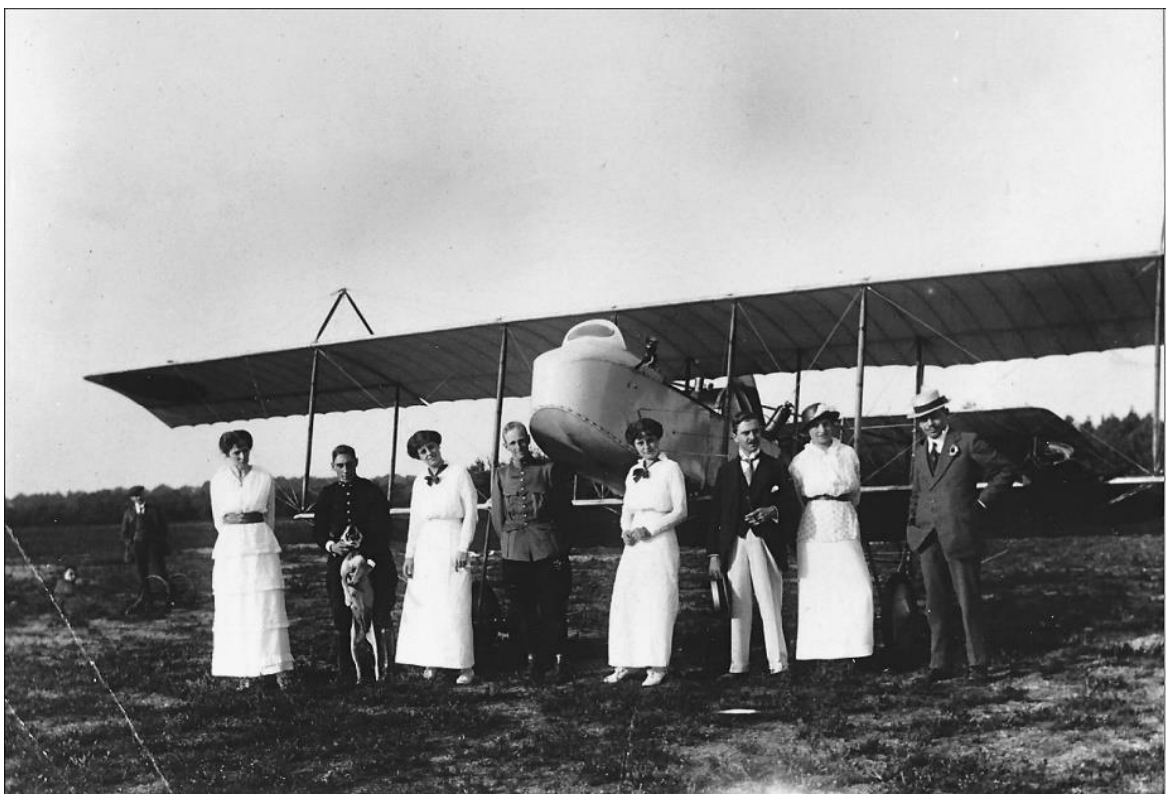
Er is een redelijk aantal foto's van de HF 20 op Soesterberg overgebleven. Helaas, vrijwel geen enkele foto met zichtbare registratie LA 2 of LA 3. Wel een (slechte) foto van Louis Coblijn voor zijn LA 4.



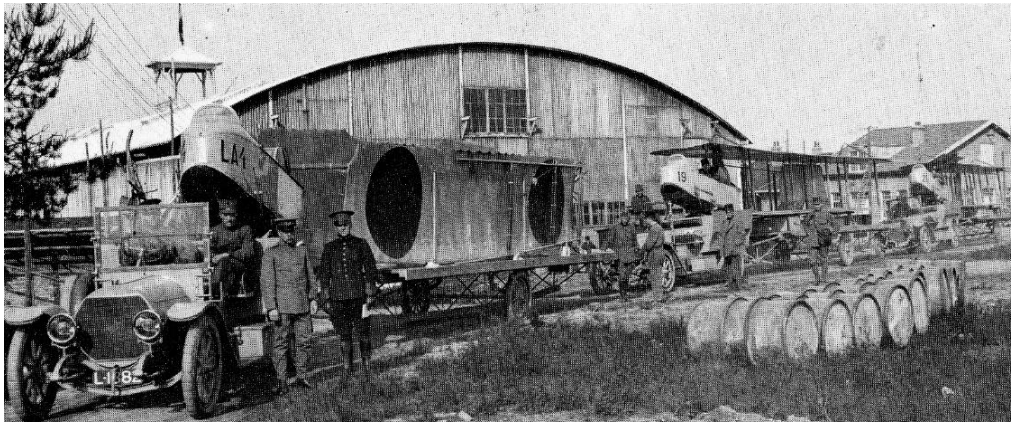
Farman HF 20 LA-4 met Luitenant vlieger Louis Coblijn.



Van de Farman HF-20 is nog maar één origineel exemplaar overgebleven, dat te zien is in het Musée de l'Air, Le Bourget bij Parijs in Frankrijk. Het toestel met registratienummer 4 in de collectie van het Nationaal Militair Museum is een replica gebouwd door ATN in Hoogeveen.



Farman HF 20 met vlieger Versteegh helemaal links op de foto.



De Farman HF 22 LA 4 en 19 klaar voor transport. Opgesteld achter de Montage hal.

HF 22

Op 5 mei 1914 werden bij Farman zes HF 22's besteld. Daarvan kwamen er op 28 juli twee op Soesterberg aan, samen met motoren van 60 pk. De machines kostten Fr. 23.000 per stuk. De eerste (LA 6) werd de volgende dag gemonteerd en voorzien van de 80 pk motor van de LA 2. De vliegers voor de Marine en Koloniën (Nederlands-Indië) werden ook op Soesterberg opgeleid. Het tweede toestel was voor de Marine en kreeg een motor van 60 pk. Dit werd de M 1. Twee HF 22's arriveerden enige tijd later. De vliegers van de L.V.A. vlogen soms ook op de M 1 van de Marine. Deze was juist gerepareerd, toen hij op 1 mei 1915 door luitenant Koppen zwaar werd beschadigd.

De HF 22 verschilde heel weinig van de HF 20. De spanwijdte was met 15,58 m groter en de lengte eveneens: 8,80 m. Het onderstel was versterkt en daarbij waren de opvallende naar voren stekende schaatsen weggelaten.



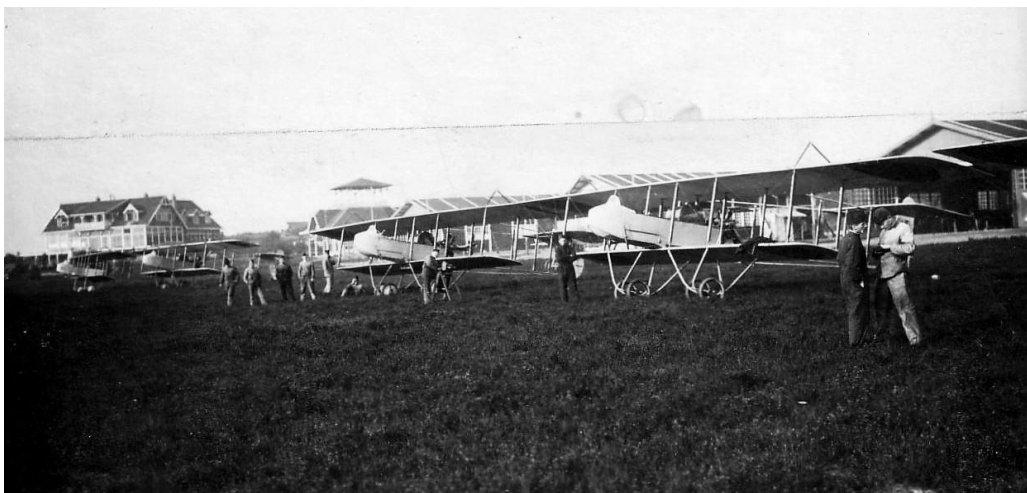
Farman HF 22 LA 9 met Boevink 5e van links en rechts Koppen.

Van de HF 22 zijn ook tamelijk veel foto's zonder de registratie op de neus. In het begin werden de nummers met 'LA' alleen achteraan op het richtingsroer geveerd.



De Farman HF 22 LA 9 met vlieger Paul ten Zeldam. Hij heeft tijdens een landing op 5 september 1917 met dit toestel de grond geraakt met de neus van het toestel. Gelukkig werd hij niet gewond en was het toestel niet beschadigd.

WO I brak uit op 1 augustus 1914. De laatste twee Farmans waren naar Erquelines in België vervoerd. Een daarvan kwam op 2 augustus per trein in Nederland aan. Het kwam goed van pas dat Henri van Steyn op dat moment nog in Genck verbleef. Met de laatste Farman steeg hij daar op 3 augustus op onder geweervuur van Belgische gendarmes en vloog hem naar Soesterberg. De zes HF 22's werden L.A. 6 t/m L.A. 11.



Een aantal Farman HF 22 op Soesterberg. Dit zijn waarschijnlijk de eerste foto's van deze toestellen. Rechts hangar 4 en nog net zichtbaar links van het midden het "Verband gebouw" uit 1910.

HF 22 uit Amsterdam

Trompenburg (Spijker) in Amsterdam onder leiding van Henri Wijnmalen bouwde 11 HF 22's in licentie (nummers LA 10 en 11, 15 t/m LA 21, LA 26 en LA 27). De eerste daarvan, de LA 10 kwam op 5 juni 1915 op Soesterberg aan en kostte f 7500 - exclusief motor en propeller. Er is ook een notitie in het dagboek van Walaardt Sacré dat de LA 10 werd afgeleverd op 4 maart 1916. Dit zou kunnen betekenen dat de LA 10 werd vernietigd en dat er een nieuwe voor in de plaats kwam.



Farman HF 22 LA 16 licht beschadigd.



Farman HF 22 LA 6 in de montagehal op Soesterberg.

De tweede Farman van Wijnmalen was voor de Marine en kostte f 8000. De M 1 van de Marine had in mei de registratie LA 9 gekregen. Waarschijnlijk om deze reden werd de nieuwe machine van Wijnmalen op 30 juli 1916 als M 1 ingevlogen. Er is een foto van een HF 22 van de marine met Karel Doorman achterin aan de stuurknuppel, met MA 1 op de neus. Dit zou de machine kunnen zijn die door Wijnmalen werd geleverd. De M 2 en M 3

werden ook in Amsterdam gebouwd. De M 2 was al in gebruik in maart 1916. De machine die op 29 november 1917 door Wijnmalen geleverd moet dan de M 3 zijn geweest. De LA 9 en de LA 11 werden voorzien van een mitrailleur van het type Madsen die voorop werden geplaatst.



Farman HF 22 LA 11 met een Madsen mitrailleur.

De aflevering uit Amsterdam ging mondjesmaat. De LA 17 kwam op 29 november 1915 op Soesterberg en werd op 18 december bij slecht weer door luitenant Steup ingevlogen. Hij had ca. 6 minuten nodig om tot 500 meter te stijgen. Eveneens in december volgden de LA 18 en L 19. De LA 20 op 28 januari 1916 en LA 21 op 18 februari 1916. De LA 19 moest al op 24 oktober 1916 worden afgeschreven.



Farman HF 22 LA 17 met Luitenant J. Maris.

Andere Farmans op Soesterberg

Er zijn berichten dat de LA 21 de HF 20 van Leo van Steyn was geweest. Op Soesterberg werden de laatste twee gebouwd, de LA 30 en LA 32, uit onderdelen van afgeschreven toestellen, zoals later ook wel werd gedaan met vliegtuigen van Fokker.

Voor koloniën was er de HF 22 K 1 en vermoedelijk ook nog een K 2, K 3 en K 4. Er was ook een Maurice Farman MF 40 met 130 pk motor. Deze landde op 26 april 1916 bij Vlissingen en werd geïnterneerd. Hij kwam pas op 13 november 1916 op Soesterberg aan en werd dezelfde dag gemonteerd en op 27 november door Van Heyst ingevlogen. Het nummer werd LA 37.



Farman HF 22 LA 26, foto uit 17-07-1917.

Lotgevallen van de Farmans

De eerste HF 20 die verloren ging, was de LA 2. Met dit toestel stortten de luitenants Hofstee en Polis neer op 27 september 1915 in De Bilt. Daarbij raakten beiden ernstig gewond.

De Telegraaf van 7 maart 1916 gaf een gedetailleerd verslag over de rondvlucht met negen Farmans die de dag ervoor had plaatsgevonden. De vliegtuigen vlogen van Soesterberg naar Gilze-Rijen. Daar werd opgestegen voor de volgende etappe naar het strand van Scheveningen, waar Van Wulfften Palthe als eerste arriveerde. Als beloning werd zijn Farman

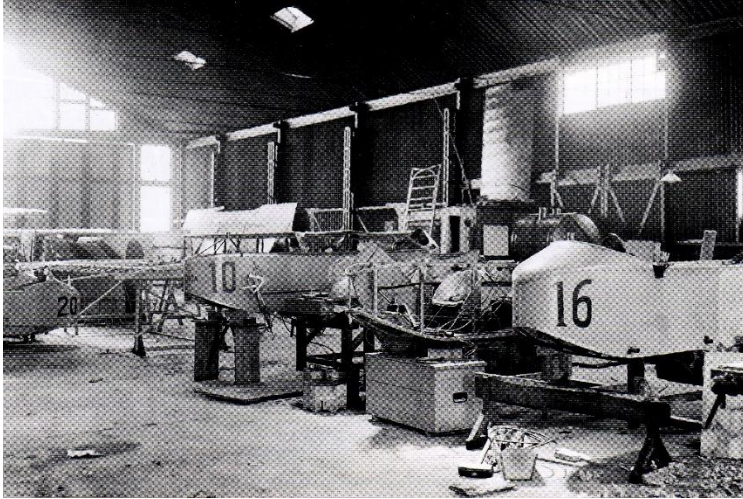
omhangen met een lauwerkrans van Spijker ofwel Wijnmalen. De mannen hadden met sneeuwbuien te kampen en de motoren hadden last van ijsvorming. De laatste etappe ging op maandag 6 maart over Haarlem en Amsterdam terug naar Soesterberg. Daar landden de toestellen in deze volgorde:

- 1 Coblijn jr. met Daendels in de LA 4
- 2 Van Wulfften Palthe met A. Cramwinckel in de LA 16
- 3 Van Heyst met H.A.A. Sitsen in de LA 18
- 4 Coblijn sr. met ritmeester Hekkema in de LA 10
- 5 Roeper Bosch met C. Fabius in de LA 7
- 6 Thomson met A. Plesman in de M 2
- 7 Steup met G.A. de Braauw in de LA 11

De aankomst van Koppen met Repelaer van Driel in de LA 9 werd niet vermeld. Versteegh met waarnemer Hardenberg in de LA 3 had pech. Hij moest meerdere keren noodlanden. De laatste keer bij De Meern ten westen van Utrecht.



Farman HF 22 LA 19. Staande vlnr 2e Versteegh, 4e Van Wulfften Palthe, 5e Steup.



Farman HF 22 LA 10, 16 en 20 in de grote montagehal op Soesterberg.

De motoren van de Farmans raakten snel versleten. In 1917 werd een grote serie rotatiemotoren bij Thulin in Zweden gekocht. Deze vervingen de Gnômes van de Farmans successievelijk. Luitenant ter zee F.J. Backer maakte op 4 januari 1918 met een Farman van de Marine een noodlanding op een open plek in het bos, maar raakte toch enige bomen. Hij bleef ongedeerd, maar zijn vliegtuig ging aan diggelen. De LA 6 kwam aan zijn einde op 28 januari 1916 doordat luit. Van der Hoof in de wolken gedesoriënteerd raakte en vanaf ongeveer 350 m hoogte neerstortte in het bos naast het vliegterrein. Begin 1918 werden nieuwe registraties ingevoerd in plaats van de nummers die tot dan toe chronologisch waren gegeven. De nieuwe nummers begonnen met de initialen van de fabriek. De HF 10 was de vroegere LA 7, de HF 11 de ex-LA 9, de HF 12 de ex-LA 10 en de HF 13 de ex-LA 11. Foto's met deze nieuwe nummers lijken er niet te zijn. Per 1 november 1919 werden waarschijnlijk de laatste Farmans aan de kant gezet. Dit waren de LA 4, LA 7, LA 9, LA 10 en LA 11.

De resterende Farmans werden met een groot aantal geïnterneerde vliegtuigen aan schroothandelaars verkocht. Minstens één Farman kwam terecht bij Joop Carley op het vliegveld Ede, die daar naast zijn vliegtuigfabriek een vliegschool was begonnen. Dit zou de Farman zijn geweest die op Soesterberg het nieuwe nummer HF 26 had gekregen.



DE VLUCHT VAN SOESTERBERG NAAR KOPENHAGEN.
 Bij een vlucht van Soesterberg naar Kopenhagen zijn de vliegeniers Duinker en Perk boven Oudenburg verongelukt. Op onze foto ziet men den kranigen vliegenier Duinker.

Bronnen:

Dagboek commandant Hendrik Walaardt Sacré
Artikel van Frits Gerdessen
Artikelen in historische kranten

December 2020.