

JOHANNES WILHELMUS (WILLY) VAN DER DRIFT

1892-1982

Zijn ouders waren Gabriel Arnoldus van der Drift en Maria Berendina Koeton. Willy werd geboren in Den Haag op 20 september 1892.

Voor militaire dienst werd hij ingeschreven op 6 maart 1912 bij het 8^{ste} Regiment Infanterie. Hij kreeg vermoedelijk verlof om in Duitsland een vliegopleiding te volgen. Volgens Willem Warnaar moet hij daar ook enige tijd op een vliegtuigfabriek hebben gewerkt. De vliegopleiding gebeurde op een Schulze eendekker. De eisen voor het brevet volbracht hij op 19 juni 1913. Het document werd uitgereikt op 4 juli met nummer DLV 456. In een overzicht van Nederlandse vliegers staat hij inderdaad genoteerd met dit nummer 456 (en D voor Duitsland) en datum brevet 19 juni 1913.

Reeds hetzelfde jaar, kort na de oprichting van de L.V.A op 1 juli kwam hij op Soesterberg als korporaal, vrijwel gelijk met Warnaar. Warnaar schrijft over van der Drift dat ze vaak tot laat in de nacht gesprekken hadden over hun plannen voor de toekomst. Ze waren vrienden vanaf de eerste dag dat ze elkaar ontmoetten.

Vliegen met de Farman.

Nadat de drie eerste Farmans HF-20 begin oktober 1913 op Soesterberg waren aangekomen en de registratie LA 2 tot en met LA 4 hadden gekregen, werden deze als volgt toegewezen: De LA 2 was voor Floris van Heyst met Willy van der Drift en Willem Warnaar als mecaniciens. De LA 3 was voor Willem Versteegh met Berend Boevink als mecanien. Louis Coblijn kreeg de LA 4 toebedeeld. Zijn mecanicien was Verhagen.

De naam van Van der Drift dook op in een krant van 14 oktober wegens een hoogtevluicht tot 2000 m die luitenant Floris van Heyst de dag ervoor maakte met korporaal Van der Drift als passagier. Ze stegen op om 11 uur en maakten gebruik van het 'schone' vliegweer. Van der Drift fungeerde als mecanicien voor Van Heyst.

De naam J.W. van der Drift kwam ook al voor in het jaarboekje van de KNVvL van najaar 1913 waarin alle gebrevetteerde Nederlanders werden vermeld.

Ruim een week na genoemde vlucht, op 24 oktober was Van der Drift opnieuw passagier van Van Heyst. Zij startten om 11.15 op Soesterberg en vlogen naar Wijk bij Duurstede, de geboorteplaats van Floris. De landing vond plaats op de uiterwaarden van de Lek. Het doel was om burgemeester Van Walsem te feliciteren met zijn 12,5-jarig ambtsjubileum. Ze werden ontvangen en toegesproken door de feestcommissie en de burgemeester. Nadat ze hun 'boodschap' hadden gedaan, stegen ze een uur later op voor de terugreis naar Soesterberg. Op 9 maart 1914 werd Van der Drift op papier overgedragen van de infanterie naar de Luchtvaart Afdeling.



1917 de Farman HF 22 LA 15 1917 met vlieger Van der Drift achterin.

Dagboek van commandant Walaardt Sacré 20 juni 1914: <Van Heyst met Van der Drift zullen een vliegtocht maken langs de elf hoofdsteden. Gaan om 3 uur 's nachts weg. Leggen af Utrecht-Amsterdam-Haarlem- Scheveningen-Den Haag- Rotterdam-Zierikzee-Middelburg-Vlissingen-Bergen op Zoom-Breda- Gilze(n) Rijen-Bosch-Eindhoven-Maastricht-Venlo-Arnhem-Oosterbeek. Daar totaal ca. 650 km afgelegd. Noodlanding door motorpanne. Weder opgestegen, scheidt motor er weer mee uit en totaal glijdt af op rechterzijde en komt via een paar wilgenboomen zwaar beschadigd op den grond. Overigens Van Heyst en Van der Drift geen schade.>

Het Duitse brevet dat Van der Drift had, werd kennelijk niet bij de L.V.A. erkend, want eveneens in het dagboek van W.S. staat op 20 september 1916: <Sergeant v.d. Drift komt in opleiding.> Op 22 maart 1917: <Van Hecking Colenbrander, (van) Voorthuyzen en v.d. Drift voor het eerst alleen gevlogen. Van Heyst en Vreeburg terug uit Zweden.> Idem 1 mei 1917: <Colenbrander en v.d. Drift voldoen aan de eischen v/h internationaal brevet. Jongbloed en Bootsman vliegen alleen.>

Bij Eemnes moest Van der Drift in de middag van 17 augustus 1917 vanaf 1200 m met passagier waarnemer luitenant Wijn een noodlanding uitvoeren. Deze verliep zonder brokken. Dagboek W.S. 15 november 1917: <v.d. Drift zakt door landingsgestel rolstoestel. Onbelangrijk.>

Op 22 november 1917 startte Van der Drift van Soesterberg voor een vlucht in verband met zijn militair brevet. Hij kwam in een dikke mist terecht en verdwaalde. Om 10.30 uur werd zijn vliegtuig boven Tilburg gezien en een half uur later boven Riel. Het vloog richting Turnhout. Walaardt Sacré was al op de hoogte gesteld en schreef in zijn dagboek: <Zal wel in België terecht zijn gekomen.> En dat klopte. De volgende dag al verschenen er berichten in de kranten dat hij rond half 12 bij Antwerpen was neergekomen. Hij was ongedeerd. Zijn vliegtuig vermoedelijk eveneens.

Walaardt Sacré noteerde op 28 november dat het vliegtuig, de LA 18 (dit was een Farman HF-22) door de Duitse autoriteiten zou worden teruggegeven. Van der Drift moet dus op gebied zijn geland dat door de Duitsers was bezet.

Dagboek W.S. 26 april 1918: <*v.d. Drift en Colenbrander los op de L.V.G.*> En 16 mei 1918: <*v.d. Drift voldoet aan laatste proef militair brevet.*> Idem 31 oktober 1918: <*v.d. Drift loopt op Fokker.*>

Een hoogte record.

Niet in het dagboek van W.S. is vermeld dat Van der Drift die toen sergeant-majoor was, op 21 november 1918 het Nederlands hoogterecord verbeterde met 5900 meter met een Nieuport XVII die een 120 pk rotatiemotor van Le Rhône had. Hij kon niet verder stijgen zonder zuurstofmasker, omdat de ademhaling al op 4500 meter zwaar werd belemmerd. Op 1 december gaf de Telegraaf over deze vlucht een interview met hem weer. Hijzelf vond het geen bijzondere prestatie, omdat vanaf Soesterberg vaak vluchten werden gemaakt tot boven 5000 m. Hij was opgestegen om 14.30 uur met drie barografen om voor het KNMI metingen te verrichten (temperatuur en vochtigheid). Na 20 minuten had hij 4000 m bereikt. Precies na een uur wilde het vliegtuig niet meer verder stijgen - op een hoogte van 5900 meter. De temperatuur was 30 graden onder nul. Hij was daar eigenlijk niet op gekleed. Terug op 2000 m hoogte wilde hij wat blijven rondvliegen om zijn hart zich te laten aanpassen, maar toen was de benzine op. In glijvlucht daalde hij verder en landde veilig op Soesterberg. Toen kreeg hij enorme tintelingen in zijn vingers en tenen. Omdat geen sportcommissarissen aanwezig waren, werd het record niet officieel erkend. In sommige publicaties werd 6100 m aangegeven. Het vorige record stond nog steeds op naam van Henri Wijnmalen met 2780 meter. Dit was een wereldrecord en werd gevestigd in Frankrijk op 1 oktober 1910. Leo van Steyn zou volgens diverse krantenberichten eind september 1913 het Nederlands hoogterecord *met passagier* hebben gevestigd, met een door het KNMI vastgestelde hoogte van 2800 meter. Op 8 oktober werd geschreven dat hij een (nieuwe) poging met passagier zou doen. Er is ook een bericht van Nieuws van de Dag van 18 oktober 1913 dat Van Heyst met Roeper Bosch als passagier met 3050 meter een hoogterecord zou hebben gevestigd.



De Nieuport XVII met Van der Drift die een hoogterecord van 5900 meter vestigde op 21 november 1918. Deze foto is waarschijnlijk gemaakt kort na zijn vlucht.

Noodlandingen.

Op 3 april 1919 om 11 uur moest Van der Drift met passagier luitenant Koopman met de Rumpler C.IA met nummer R 454 met een Argus-motor van 180 pk een noodlanding uitvoeren bij Wijk bij Duurstede. Het vliegtuig zou worden opgehaald door een auto uit Soesterberg.

Met deze zelfde Rumpler R 454 (volgens één krant een Gotha) moest Van der Drift op 7 mei noodlanden op de Sint Pietersberg bij Maastricht. Zijn passagier was luitenant-waarnemer Van Driel. Reparateurs zouden uit Soesterberg komen, zodat het vliegtuig weer kon opstijgen.

Op 10 mei maakte Van der Drift vanaf Soesterberg, weer met de Rumpler R 454 en luit. Van Gemeren als passagier een non-stop vlucht over grote delen van Nederland (Groningen, Waddeneilanden, Noord- en Zuid-Holland, Gouda, Utrecht, Soesterberg). Een afstand van 600 km - gelijk aan een trip naar Kopenhagen. Vertrek 8 uur 15, aankomst 2 uur. De vlucht duurde dus 5 uur en 45 minuten en was een officieus afstands- en duurrecord. Het hoofddoel van deze vlucht was het maken van luchtfoto's.

Reeds in april was bekend gemaakt dat binnenkort twee Rumplers met Argus-motor van Soesterberg naar Kopenhagen zouden vliegen. Het eerste bezoek aan een ander land! De ene machine zou worden gevlogen door luit. Jacob Duinker. Voor de tweede zou worden gekozen uit Gustaaf van Hecking Colenbrander, Pieter van Dorst, Hendrik van Weerden Poelman en Willem van der Drift. Op 13 mei schreef Walaardt Sacré in zijn dagboek dat deze vlucht niet doorging, maar de volgende dag gingen de twee Rumplers toch om 06.45 van start. Van der Drift ging niet mee. De Rumpler met Duinker en Perk vloog in brand en stortte neer bij Oldenburg. De beide mannen kwamen om. Luit. Hendrik van Voorthuyzen met waarnemer De Brauw kwam met de andere Rumpler veilig in Kopenhagen aan. Op 21 mei arriveerden ze weer op Soesterberg.

Een tweede noodlanding op de Sint Pietersberg, ook weer met een Rumpler, maakte Van der Drift op 23 mei. Dit keer liep het minder goed af. Hij ging over de kop in een holle weg en liep een wond op aan een been. Toestel gekraakt. (dagboek W.S.) De propeller was zo zwaar beschadigd dat het toestel door mannen van Soesterberg moest worden gedemonteerd en opgehaald. Passagier was luitenant-waarnemer Lambert. Volgens sommige kranten was met deze vlucht de mythe gelogenstraft dat onderofficieren minder geschikt zouden zijn als vliegenier dan officieren.

Van der Drift en Fokker.

Op 27 mei had Fokker twee vliegtuigen naar Soesterberg laten overbrengen. Een daarvan, een C.I kwam hij drie dagen later zelf met zijn vrouw ophalen. Hij gaf een imponerende demonstratie met o.m. loopings. Daarna vloog hij met zijn echtgenote via Den Haag en Zandvoort naar Schiphol. Hij had al een tweedekker en een eendekker op Soesterberg gedemonstreerd op 8 april.

De Amersfoortsche Courant van 3 juni 1919 meldde dat sergeant-majoor vliegenier Van der Drift van de L.V.A. op Soesterberg was aangewezen als instructeur voor het 'africhten' van leerling vliegeniers. Dit was niet van lange duur. Reeds op 24 juni was in verband met vliegemonstraties boven het sportveld aan de Spanjaardslaan in Haarlem in de kranten te lezen over de plannen van Fokker en Van der Drift. Fokker zelf kon die dag niet vliegen wegens een conferentie.

Dagboek W.S.: <1 juli 1919 sergeant-majoor Hendriks verlaat de dienst. Sergeant-majoor v.d. Drift idem.>

Samen smeedden Fokker en Van der Drift plannen voor luchtverkeer in/boven Den Haag (**noot 1**). Amersfoortsch Dagblad van 28 juni 1919: <Den Haag Luchtvaart Verkeershaven. Van 1 Juli af zal een luchtverkeer- en passagiersdienst door Fokker's Luchtvaartonderneming worden ingesteld, met een terrein aan het strand te Scheveningen als uitgangspunt, 600 meter ten noorden van de Pier. Verschillende autoriteiten hebben daartoe medewerking verleend. In de voormalige elektrische centrale te Scheveningen wordt gelegenheid geboden tot opbergen en repareren van vliegtuigen. Den Haag heeft hierdoor een luchtverkeershaven. Gisteren heeft de chef-vlieger Van der Drift, met motorrenner Meulemans als passagier, het eerste vliegtuig, bestemd voor boven bedoelden dienst, van Amsterdam door de lucht naar Scheveningen gebracht. De hiergenoemde vliegenier sergeant-majoor Van der Drift heeft den militairen dienst verlaten en treedt op als chef-vlieger en instructeur bij Fokker's Luchtvaartonderneming.>

Gedurende een aantal dagen werden bij Scheveningen vluchten gemaakt met Fokkers, waarschijnlijk allemaal door Van der Drift. Op 3 juli bracht hij zeven keer een burger de lucht in. Met een passagier aan boord moest hij op 4 juli bij de landing een paar wielrijders ontwijken. Zijn toestel kwam daardoor in het water terecht en sloeg over de kop. De schroef werd geheel vernield, maar de inzittenden kwamen er goed vanaf. Het vliegtuig moest in de 'hangar' worden hersteld, maar de vluchten gingen door met de reservemachine.

Vermoedelijk als gevolg van dit ongeval vaardigde de politie al op 8 juli een verbod uit op deze riskante vluchten. Fokker liet zich niet stoppen. De grens met de Gemeente Wassenaar was slechts iets meer naar het noorden. De vluchten werden daarna uitgevoerd vanaf het strand daar. Toch kwam er waarschijnlijk kort daarop een einde aan deze activiteiten.

In juni was al in de pers vermeld dat Fokker zich op Soesterberg in een motorloos vliegtuig zou laten slepen door een ander vliegtuig en dat Van der Drift zich bereid had verklaard om de gevaarlijke klus als sleper op zich te nemen. Een speciaal daartoe uitgerust vliegtuig van Fokker zonder motor was al op Soesterberg aangekomen. Op 21 juli werd bekend gemaakt dat deze pogingen de komende week op Soesterberg zouden plaatsvinden. Het duurde nog even en toen kwam er een kink in de kabel. Op 31 juli kreeg Van der Drift een ongeval met zijn motorfiets. Hij brak daarbij een been. Dit was een zware strop voor Fokker, omdat zijn chef-vliegenier zou optreden tijdens de in augustus en september te houden grote luchtvaartgebeurtenissen in Amsterdam-Noord, de ELTA. Zijn taak daar werd waargenomen door Bernard de Waal en door Fokker zelf (**noot 2**).

Maar Van der Drift vloog spoedig weer. Tijdens de vliegweek eind september op Ockenburgh - met zijn been nog in het gips - gaf hij in een rode Fokker een imponerende show met loopings en alles wat daarbij hoort. Met afgezette motor kwam hij naar beneden. Toen hij deze weer wilde aanzetten, weigerde de ontsteking. Zijn vliegtuig dook met de kop in het zand, maar Willy bleef ongedeerd. Een dame in het publiek schonk hem een gouden dasspeld en hij kreeg een krans omgehangen. Daarna werd hij spontaan weggedragen.

In deze periode werd Willem of Willy van der Drift algemeen beschouwd als een van de beste vliegers van Nederland. In oktober werd zijn adres opgegeven, samen met dat van Fokker als Houtweg in Haarlem.

Zijn naam verscheen in 1920 nog wel een keer in het nieuws, maar niet in verband met vliegen. Op 10 oktober nam hij deel aan een motorwedstrijd op Duindigt.

Van militair vlieger naar burger.

In Den Haag trouwde hij op 22 maart 1922 met de op 14 juni 1890 in Haarlem geboren Johanna Laurentina Mojet. Een van de twee getuigen was de later zeer bekende KLM-vlieger Gerrit Geijsendorffer die even oud was als hijzelf. Later scheidde hij van haar.

Kort na 1920 begon Van der Drift in Den Haag een automobielbedrijf. Dit was eerst gevestigd op Pletterijkade 9, in 1926 ook op nummer 12. Zijn firma was toen een N.V. geworden. Hij was importeur van o.m. de Amerikaanse Chandler Six en de Cleveland Six. In 1928 betrok hij een nieuwe pand op Z.O. Binnensingel 1G, op de hoek van het Spui.

Zijn militaire dienstverband eindigde officieel op 1 oktober 1937.

Over vliegactiviteiten van hem na 1920 is nauwelijks iets te vinden, maar hij moet wel hebben gevlogen om zijn brevet niet te laten verlopen, want in de jaren na de oorlog deed hij meerdere malen van zich spreken als sportvlieger. Hij was toen de enige nog actieve Nederlandse piloot die een brevet had van vóór WO I.

In 1945 woonde hij in Voorburg. Op 19 september dat jaar trouwde hij met Maria Steenbeek.

Als veteraan onder de Nederlandse vliegeniers was hij aanwezig bij het grote vliegfeest op Soesterberg op 12 juni 1948 dat door de KNVvL werd georganiseerd. Hij kwam aan in de DC-4 'Friesland' van de KLM in gezelschap van een groep van ongeveer 17 Nederlandse pioniers - onder wie Versteegh, Plesman, Ter Poorten, Koppen, Van Hemert, Van Meel, Carley en de eerste vrouw die een vliegbrevet had, Beatrix de Rijk. Henri Farman moet die dag ook op Soesterberg zijn geweest. Van der Drift woonde toen in Leidschendam.

Het kerstnummer van AVIA (december 1949) schreef in de rubriek sportvliegen over de 'Rallye du Cervin' die eerder dat jaar door de autoriteiten van Valais in Zwitserland was georganiseerd. Nederland had de grootste bijdrage geleverd met tien vliegtuigen. G.A. van Dam Merret uit Twenthe had de derde prijs gewonnen. Van der Drift veroorzaakte dramatiek doordat hij een boomtop raakte waarbij zijn Super Cruiser zwaar beschadigd werd. Hijzelf kennelijk niet.

De Gooi & Eemlander van 20 november 1950 had een kort bericht dat hij nog altijd vloog.

Het Vaderland publiceerde op 9 mei 1951 een kort artikeltje dat hij in Parijs een rally van de Franse Aeroclub voor sportvliegers had gewonnen. Andere Nederlandse deelnemers waren Van Vliet uit Den Haag, Oberman uit Amsterdam en Roxs uit Brabant.

AVIA publiceerde op 1 juli 1951 in nummer 12 een foto van hem, waarbij hij werd ontvangen door de dames Heusen en Hassing.

In de Telegraaf van 30 april 1955 was te lezen dat de Franse regering hem de Prix Thorlet had uitgereikt, gesymboliseerd door een mooi hemelsblauw knopje op een wit strookje. Er werd bij vermeld dat hij nog steeds deelnam aan rally's en sportvliegwedstrijden, dat hij in Zutphen woonde en dat een van zijn hobby's het fokken van Shetlandpony's was.

Willy van der Drift was nog een keer in het nieuws toen hij een kritische vraag had gesteld over de maagdelijkheid van Maria na de geboorte van Jezus. In de Telegraaf van 22 oktober 1975 stond te lezen dat hij - 83 jaar oud en als gepensioneerd vliegenier in Italië woonde - zich onder meer tijdens zijn vliegtochten met dit vraagstuk, waarover hij als katholiek jongetje was onderwezen, dikwijls had beziggehouden. Zijn vraag lokte een antwoord uit van iemand wiens naam niet werd vermeld - vermoedelijk de een of andere theoloog.

Toen zijn vrouw in 1982 overleed woonde hij in Cannes in Frankrijk. Hij overleed zelf op 27 oktober dat jaar in Cannes en was 90 jaar oud. Bij de advertentie werden geen familieleden vermeld, alleen correspondentieadres: J. van den Vliet, Cannes-Marina, Le Surcouf F34, Mandelieu, Frankrijk.

Noot 1: Fokker en Van der Drift waren niet de enigen die toekomst zagen in het vervoer van passagiers, post e.d. Reeds op 25 november 1918 berichtten meerdere kranten: *<Een post- en verkeersvliegtuig. In een gebouw aan het Willemsplein te Rotterdam is een tentoonstelling geopend van een modern post- en verkeersvliegtuig dat geconstrueerd is door de Hollandsche Vliegtuigfabriek 'Avia' en dat binnenkort te Soesterberg beproefd zal worden. Het kan 600 km zonder lading afleggen. Met één vliegenier en 325 K.G. gewicht is de snelheid 180 km/u. De kosten hoeven niet veel hooger te zijn dan thans voor expresse brieven wordt gerekend.>* Het vliegtuig was een door Avia in Rotterdam omgebouwde Jablonsky tweedekker verkenners met een motor van 185 pk. De eerste postvluchten zouden gaan naar Londen en vervolgens ook naar andere landen plaatsvinden. Ir. Jablonsky bezocht Soesterberg op 3 juni 1918 en bezichtigde o.m. een Hannover, een Halberstadt, een D.F.W. en een Rumpler.

Noot 2: In 1919 of in 1920 vond wel een sleepvlucht plaats met een motor loos vliegtuig van Fokker - waarschijnlijk de enige. Dit zweefvliegtuig was een door hem in Duitsland gebouwde V.42 (een ontwerp van Reinhold Platz). Deze werd op het Noordzeekanaal getrokken door een snelle motorboot. De vlieger was de Duitse testpilot van Fokker Adolf Parge. De vlucht duurde ongeveer 6 minuten.

Bronnen:

Sleepvlucht: Luchtvaartkennis 2003.

Autobedrijf: Conam

Historische kranten

De wieg van Nederlands Luchtvaart heeft in Soesterberg gestaan.

Januari 2021