

De Luchtwachttorens in Midden-Limburg en één waarneming

Inleiding

Op de mooie lenteavond van 9 april 2015 hield Sandra van Lochem voor onze heemkundekring een lezing over de Luchtwachttorens van het Korps Luchtwachtdienst (KLD) in Nederland en meer in het bijzonder in Midden-Limburg. Ruim 40 gasten konden begroet worden voor deze gezamenlijke activiteit met Veldeke Krink Ech en de Natuurhistorische vereniging Pepijnsland. Onder de gasten bevonden zich ook twee voormalige luchtwachters, namelijk de heren Theo Kempkens (*1932) uit Montfort en Wiel Smeets (*1930) uit Linne, die met bijzondere belangstelling het verhaal van mevrouw Van Lochem volgden, een verhaal trouwens dat mede gebaseerd was op interviews met deze waarnemers. Het eerste deel van dit artikel is een samenvatting van de lezing van Sandra van Lochem over het KLD, aangevuld met feitelijke historische gegevens. Het tweede deel is gewijd aan de eenmalige waarneming van een “vijandig” vliegtuig.

Historie

In haar voordracht ging spreekster allereerst in op de geschiedenis van de totstandkoming van het Korps Luchtwachtdienst, als semi-geheim onderdeel van het Commando Luchtverdediging van de Koninklijke Luchtmacht, dat tijdens de Koude Oorlog functioneerde tussen 1950 en 1968. Ook werd een korte voorlichtings- en wervingsfilm met uniek beeldmateriaal uit 1955 vertoond over het Korps. De dienst bestond uit vrijwillige waarnemers en werd geleid door beroepsmilitairen. De waarnemers moesten op zicht en gehoor laagvliegende vijandelijke vliegtuigen signaleren, die beneden het bereik van de destijds radar (1500 m.) opereerden. Waargenomen toestellen moesten worden gevolgd en gemeld bij de 8e Luchtwachtgroep in Eindhoven, waar het bericht vervolgens werd doorgeleid naar het Sector Operations Centre van het Commando Luchtverdediging in Driebergen en vanaf 1958 naar Nieuw Milligen op de Veluwe. Het korps (KLD) stond ook bekend als “kijken, luisteren en doorgeven”. Het netwerk was georganiseerd naar een model van het Britse luchtverdedigingsnetwerk uit de Tweede Wereldoorlog, dat als Royal Observer Corps goede diensten had verricht bij het waarnemen van naderende Duitse vliegtuigen.

Het waarnemingssysteem

Verspreid over heel Nederland werden 276 posten opgericht op een maximale afstand van 16 kilometer van elkaar, met als maatstaf een goede gehoorafstand van 8 kilometer. Drie of vier observatieposten vormden samen een kring en via een driehoeksmeting konden de posi-



tie en richting van het vliegtuig zo nauwkeurig mogelijk worden vastgesteld. Elke post had de beschikking over een sterke verrekijker, een positiebepalend luchtwachtinstrument (gridtafel) en een van het openbare telefoonnet gescheiden telefoonlijn, direct naar de centrale in Eindhoven. Bij het Operations Centre werden de gegevens van alle waarnemingsposten uit heel Nederland én de radargegevens bijgehouden op een plottafel, ook naar Brits model en bezet door leden van de Luchtmacht vrouwenafdeling (Luva). Alle binnengekomen informatie kon voor het Sector Operations Centre aanleiding zijn actie te ondernemen, door gevechtsvliegtuigen en luchtdoelartillerie te alarmeren. Naar schatting werden 5200 mensen voor het waarnemingssysteem nodig geacht. Elke van de 276 posten zou in geval van oorlogsdreiging permanent bezet gaan worden door 2 personen die 3 uur dienst zouden moeten doen. Bovendien waren er veel personeelsleden nodig voor de communicatie en coördinatie. De vrijwilligers voor de torens werden vooral geworven onder het mannelijk deel, tussen de 16 en 60 jaar oud, van de lokale gemeenschappen. De mannen moesten goede ogen hebben en fit zijn om snel met de fiets naar de luchtwachtorens te kunnen rijden en daar snel de trappen naar boven te kunnen beklimmen. Om de dienst als vrijwilliger aantrekkelijk te maken hoefden bijvoorbeeld buitengewoon dienstplichtigen niet voor een eventuele oproep in werkelijke dienst te vrezen. Dit was een overweging waard, met de politio-nale acties in Indonesië eind jaren 40 nog redelijk vers in het geheugen en met het oog op uitzending van-wege het gewapend conflict met Indonesië over het Nederlandse deel van Nieuw-Guinea in 1962/63. Toch bleef het gedurende het bestaan van de KLD bijzonder moeilijk om voldoende vrijwilligers te werven en aan te stellen. Veel torens kampten daardoor bijna permanent met een onderbezetting.



De bouw van de torens

Uit kostenoverwegingen werden de waarnemingsposten bij voorkeur ingericht op bestaande hoge gebouwen en terreinhoogten (138 posten). Waar dat niet mogelijk was, werden speciaal ontworpen los staande torens (ook 138) gebouwd, het merendeel in zogenaamde raatbouw, bestaande uit aan elkaar gekoppelde geprefabriceerde betonelementen in standaardmaten en naar een ontwerp van architect M. Zwaagstra. Deze methode maakte het mogelijk tussen 1951 en 1956 snel een landelijk netwerk op te zetten. De raatbouwtorens, gefabriceerd door N.V. Schokbeton te Kampen, varieerden in hoogte tussen 4 en 32,5 meter. Bovenop elke toren bevond zich een openluchtobservatieplatform van 3 bij 3 meter met een 1,5 meter hoge borstwering en met een

aparte schuilnis en observatie- en communicatieapparatuur. De toren in Linne/Montfort was van type 10,50 en 12 meter hoog en die in Maria-Hoop/Posterholt van type 9,36 en bijna 11 meter hoog. De waarnemingspost aan de Dieterderweg in Susteren was ingericht bovenop een brandslangendroogtoren. De exacte hoogte van deze toren is niet bekend.



Links:

*Post 802 Posterholt
(Maria-Hoop) Foto:
Frans Schreurs 2014.*

Midden:

*Post 8L3 Linne (Montfort)
Foto: Sandra van Lochem
2014.*

Rechts:

*Post 801 (Susteren) Foto:
Frans Schreurs 2014.*

Het einde van de dienst

Het hele systeem werd echter ingehaald door de tijd, want de langzaam vliegende propellervliegtuigen uit de jaren 50, die lange tijd hoorbaar en zichtbaar bleven, werden in de 60-er jaren steeds meer vervangen door veel snellere (en dus veel kortere tijd waarneembare) straalvliegtuigen en door verbeterde radartechnieken, waardoor het werk van de KLD eigenlijk overbodig werd. In 1964 werd de KLD in Zuid- en Midden-Nederland opgeheven en uiteindelijk in 1968 ook in de noordelijke regio's. Enkele luchtwachttorens werden overgenomen door de Bescherming Bevolking (BB), die er enkele uitrustte met apparatuur voor het meten van mogelijke inslagen van atoombommen. Ook zijn enkele torens hergebruikt als brandtoren.

Afbraaktorens

Veel van de 138 torens die werden gebouwd, zijn nadien weer gesloopt. Slechts 18 en een halve resteren, namelijk 16 en een halve in raatbouw en twee bakstenen torens. Daarvan staan er slechts twee in de provincie Limburg, namelijk één in Montfort (gemeente Roerdalen) bij de regionale vuilstortplaats en één in de gemeente Echt-Susteren en wel aan de Haarendersweg nabij het JABA-circuit in Maria-Hoop/Posterholt, dicht bij de grens met de gemeente Roerdalen en de Bondsrepubliek Duitsland. Een derde luchtwachtpost op de droogtoren voor brandslangen van de voormalige brandweerkazerne aan de Dieterderweg in Susteren is ook bewaard gebleven. Deze vormde samen met de toren van Posterholt en die van Schinveld (raatbouwtoeren, verdwenen) een waar-

nemingsdriehoek in het landelijk dekkingssysteem. De toren in Linne/Montfort vormde een driehoek met de (inmiddels verdwenen) posten in Stramproy (op de melkfabriek) en in Heythuysen (op het gemeentehuis). De nog bestaande torens zijn tastbare herinneringen aan de Koude Oorlog en gezien hun zeldzaamheid en constructie cultuur- en militair-historisch van groot belang. De toren in Linne/Montfort kan in verband met de gaswinning onder de vuilstort niet meer gerestaureerd worden ten behoeve van recreatief hergebruik. Misschien kan de toren in Maria-Hoop/Posterholt nog wel ooit gerestaureerd worden en dienst gaan doen als toren met uitzicht over het mooie glooiende grenslandschap, helemaal aan de oostzijde van de gemeente Echt-Susteren.

Opleiding en oefeningen

In wekelijkse lessen kregen de luchtwachters eerst een basisopleiding en later herhalingslessen en trainingen, die naast algemene militaire vorming ook specifiek uit vliegtuigherkenning bestonden. De kennis werd in praktijk gebracht tijdens praktijk- en spottersoefeningen, die vaak wekelijks plaatsvonden. De heer Wiel Smeets vertelde, dat de groep Linne/Montfort regelmatig met de collega's in Stramproy en Heythuysen de cursussen volgde en ook gezamenlijk oefende. Dat verhoogde de samenhang binnen de door deze groepen gevormde kring van waarnemers. Ook wist hij te vertellen, dat de oefeningen vaak samen met de Koninklijke Luchtmacht werden gehouden. Omdat de luchtwachters in vredetijd alleen tijdens de oefening op de toren stonden, werden de praktijkoefeningen gepland, maar wanneer en welke toestellen er gedurende de tijdspanne van de oefening overvlogen, was uiteraard niet bekend. Het was dan de bedoeling en de taak, dat de waarnemers de toestellen identificeerden, koers, hoogte en afstand vaststelden om dit te melden aan het luchtwatchtcentrum, waar ze door de Luva's in kaart werden gebracht. Voor Midden-Limburg was dat het centrum in Eindhoven. De gegevens van het KLD, dat het luchtruim tot 1500 meter hoogte in de gaten hield, leverden samen met gegevens uit andere bronnen, zoals hoge radar (boven 1500 meter) en navigatiestations, genoeg informatie voor de verdediging van het Nederlandse luchtruim. De vliegtuigen van de Nederlandse luchtmacht en ook van die van België, Duitsland en Groot-Brittannië die meer of minder vaak het luchtruim doorkruisten, waren bij de waarnemers volgens Smeets voldoende bekend door de geregelde training in vliegtuigherkenning. Die kennis kon dan tijdens de oefeningen in praktijk worden gebracht én door de commandocentrale op paraatheid worden gecontroleerd. Enkele malen per jaar waren er zelfs meerdaagse oefeningen, waaraan ook vliegtuigen van andere NAVO-landen deelnamen. Overigens werden alle vliegtuigen gemeld, die volgens Wiel Smeets en ook Sandra van Lochem tijdens oefeningen of toevallig overvlogen, zoals van een nabijgelegen militaire vliegbasis, maar ook lijnvluchten.

Eén “vijandelijke” waarneming, twee versies

In alle jaren dat het KLD actief was, is één waarneming van een onbekend, mogelijk “vijandig” vliegtuig gedaan en wel in de zomer van 1959 in het open veld door de heer Theo Kempkens van de bemanning van de toren in Linne/Montfort. De ene versie die hieromtrent circuleert, geeft aan, dat de heer Kempkens een Amerikaans toestel had geïdentificeerd, gestationeerd in Duitsland met als opmerking, dat van dit type slechts drie exemplaren zouden zijn gefabriceerd. De andere, zeer veel



geciteerde, versie meldt de mogelijkheid van een Russisch toestel, een Iljoesjin(18), dat waarschijnlijk op de (terug)weg naar Rusland van zijn koers was afgeweken om het Nederlandse grensgebied met Duitsland te fotograferen. Het verhaal gaat verder dat de alarmering werd gedaan vanaf de luchtwachttoeren in Linne/Montfort en via een snel functionerend netwerk werd doorgegeven, waardoor twee Duitse ge-

vechtsvliegtuigen het “vijandelijke” toestel konden onderscheppen en tot landen dwingen. In beide gevallen zou het vliegtuig afkomstig zijn geweest van de internationale luchtvaartshow bij Parijs. Opmerkelijk blijft, dat het toestel maar door één post is waargenomen zonder dat de posten Maria-Hoop/Posterholt, Susteren of Swalmen hiervan een signalering doorgaven.

De waarneming verteld door Theo Kempkens op 30 april, 4 mei 2015 en 15 april 2016



Foto van Theo Kempkens door Thieu Smeets.

Op 30 april 2015 in de vroege avond vond thuis bij Theo Kempkens in Montfort een eerste interview plaats, met het doel om uit zijn eigen herinnering gegevens op te halen die bruikbaar konden zijn bij het zoeken naar het vliegtuigtype, dat in 1959 was waargenomen. Op de open vraag wat hij zich van die dag voor wat betreft de waarneming kon herinneren, begon hij vrijuit en goed geconcentreerd te vertellen. Zijn verslag kan als volgt worden samengevat: “Ik was die dag met het paard aan het ploegen op een perceel aan de 3e Struikweg in Linne, ca. 700 meter (in noord-oostelijke richting gezien) verwijderd van de Luchtwachttoeren en op een akkerland waar nu de regionale stortplaats is.

Omdat ik met het paard aan het werk was, werd ik niet gehinderd door het geluid van een tractor, waarmee ook wel eens ploegwerkzaamheden werden uitgevoerd. Altijd oplettend, zoals we dat op de cursussen geleerd hadden, hoorde ik omstreeks drie uur in de middag een vliegtuig dat snel naderde en het eerste wat mij opviel was, dat het een middelgroot straalvliegtuig was met brede luchtinlaten aan iedere zijde van de romp, daar waar de vleugel aan de romp is bevestigd. Het vliegtuig vloog redelijk snel en als ik de vliegrichting moet herhalen, kwam het toestel, voor zover dat mij nog bijstaat, uit noordoostelijke richting dus uit Duitsland, vloog iets ten zuiden langs onze luchtwachttoren en vervolgde de vlucht in globaal zuidwestelijke richting, min of meer parallel aan de Rijksweg (Roermond-Echt). Nog een keer wil ik zeggen dat het eigenlijk wel snel ging en of de vleugel recht was of in lichte pijlstand stond, weet ik zo niet meer. Wat het geluid betreft was dit enigszins afwijkend van wat wij hoorden als andere straaljagers overvlogen. Dat is wat ik mij nu van de waarneming na zoveel jaren nog kan herinneren.”

Op de vraag, hoe nu dan de melding had plaatsgevonden, antwoordde de heer Kempkens, dat hij zijn waarneming op de eerstvolgende (twee) wekelijkse cursusavond in zaal Mertens te Montfort en bezocht door ca. 20 man, direct doorgaf aan zijn leidinggevende, de sergeant Chris Corneth die beroepsmilitair was bij de Koninklijke Luchtmacht. Deze haalde onmiddellijk de aanwezige instructiebak met de vele honderden vliegtuigafbeeldingen erbij en liet hem eerst een ruwe schets maken van het gespote vliegtuig. Kempkens vertelde verder en zei: “Ik deed dat zo goed en zo kwaad ik kon omdat ik niet goed kon tekenen. Ook hield Corneth mij enkele kaartjes voor, waarvan ik moest zeggen welk vliegtuig het geweest zou kunnen zijn. Nadat ik mijn keuze had gemaakt, waarvan ik vrij zeker was, hield Corneth me toch nog enkele sterk gelijkende kaarten met symbolen van vliegtuigen voor, om te zien hoe vasthoudend ik was. Ik bleef bij mijn oorspronkelijke keuze en de sergeant Corneth nam daar goede notitie van. In de volgende cursusbijeenkomst kwam Corneth naar mij toe met de mededeling, dat de waarneming uitvoerig was gecontroleerd en men tot de conclusie was gekomen, dat het hoogstwaarschijnlijk een Amerikaans toestel was geweest op weg naar of terugkomend van een grote luchtvaartshow op Le Bourget bij Parijs en dat er daar maar drie van gebouwd waren.” De heer Smeets kon zich van de melding van deze waarneming niets herinneren en veronderstelde, dat Corneth dit met Kempkens persoonlijk heeft besproken, zonder dit in de groep verder te melden.



Om nu de dag van de waarneming te bepalen en ook het jaar kwam het antwoord in eerste instantie niet verder dan waarschijnlijk 1959 en een dag rond het weekeinde, waarschijnlijk een vrijdag of maandag. Zondag in ieder geval niet want dat was de rustdag. In het laatste gesprek wist hij zich echter vrij zeker te herinneren, dat het op een donderdag geweest moest zijn. Toen naar de precieze grootte werd doorgevraagd,

wist de heer Kempkens met zekerheid, dat het toestel kleiner was dan de later door hem meermalen gesignaleerde Canberra jachtbommenwerpers (zie foto), die inderdaad vanaf 1957 op de nabij gelegen basis RAF Brüggen waren gestationeerd en veelvuldig boven Midden-Limburg vlogen. Dat de waarneming niet op de toren was gedaan en dat hij na het zien van het vliegtuig niet naar de toren was gegaan, had te maken met het feit, dat in vredestijd de toren alleen tijdens oefeningen bezet was.

Met deze gegevens van de heer Kempkens als de "melder" van destijds, is het verhaal van Drs. René Theunissen in het jaarboek 1993 van de Heemkundevereniging Roerstreek (HVR) nog eens doorgenomen. Bij Theunissen is er sprake van een waarneming op een zaterdag in 1958 of 1959 en dat de heer Corneth op de dag van de waarneming toevallig ter plaatse was en vaststelde dat het een Russisch toestel van het type Iljoesjin was, wat aan de meldkamer in Eindhoven werd doorgegeven. Na aanvankelijk ongeloof in Eindhoven werd de melding toch doorgeleid naar een Duitse vliegbasis waar twee jagers opstegen, het vliegtuig onderschepten en op het vliegveld van Düsseldorf dwongen te landen. Het Russisch vliegtuig zou afkomstig zijn van de Luchtvaartshow op Le Bourget bij Parijs en op de terugweg de koers wat verlegd hebben om de grensgebieden te fotograferen. Theunissen bevestigde bij navraag, dat deze versie hem destijds in 1993 door Corneth persoonlijk medegedeeld was. Die versie kon door Kempkens nu, gelet op de waarneming van een klein toestel, niet bevestigd worden. Daarmee kan de stelling dat het waargenomen toestel een spionerende Iljoesjin zou zijn, verlaten worden. Alle reden dus om op onderzoek uit te gaan naar feiten die de conclusie van sergeant Corneth over het Amerikaanse toestel zouden kunnen ondersteunen.

Als we de diverse feiten op een rijtje zetten, zijn de volgende punten dan van belang voor die verdere zoektocht, zowel in archieven als op internet:

- In 1958 is op Le Bourget geen luchtvaartshow geweest. Die vond in 1959 plaats en wel van vrijdag 12 tot en met zondag 21 juni en deze show wordt nog steeds elk oneven jaar in Parijs gehouden in afwisseling met de show op Farnborough in Engeland, die elk even jaar plaatsvindt.
- Het vliegtuig zou gesignaleerd zijn op de donderdag vóór het weekend van 13 en 14 juni of van 20 en 21 juni 1959.
- Het vliegtuig moet twee kenmerkende luchtinlaten aan de vleugelwortel hebben, voortgestuwd zijn door een straalmotor en kleiner zijn dan de Canberra jachtbommenwerper.
- Het geluid van het waargenomen toestel week af van het geluid dat normaal van straaljagers te horen was.
- De waargenomen route kan in latere instantie misschien van belang zijn voor het zoekwerk.
- Het zou volgens Corneth een Amerikaans toestel zijn geweest. De mededeling van sergeant Corneth, dat het de bouw van slechts drie vliegtuigen zou betreffen, is een weliswaar zijdelingse maar wellicht toch wel belangrijke informatie.

Het onderzoek

Gelukkig is het programma van de vliegdemostraties tijdens de show op Le Bourget in 1959 bewaard gebleven, zodat de hele lijst van deelnemende vliegtuigen kon worden doorgenomen op toestellen, die aan de (schaarse) gegevens zouden kunnen voldoen.

UNION SYNDICALE DES INDUSTRIES AERONAUTIQUES				
XXIII ^e SALON INTERNATIONAL DE L'AERONAUTIQUE				
PROGRAMME OFFICIEL				
DE LA PRESENTATION EN VOL DE L'AEROPORT DE PARIS-LE BOURGET				
21 JUIIN 1959				
L'Union Syndicale des Industries Aeronautiques est honoree de vous offrir à l'occasion du XXIII ^e Salon, une Présentation Aeronautique internationale à laquelle s'inscrivent les plus récents prototypes et les Forces Aeronautiques des différents pays representés.				
40 Cessna T37A	14 N 51 à 14 N 13	Cessna Aircraft Co (U.S.A.) Pewee, PA, PA	Escadron de T.U.S.A.F.	Avion école d'entrainement. Deux places Commercial. Poids à n. 413 kg, vitesse 400 km/h
Escadron des Bataillons Aéro 3 501, F 402, F 104.	14 N 51 à 14 N 13		Force 99 U.S.A.F.	

Uit de lijst van deelnemende vliegtuigen aan de luchtvaartshow vielen van de Amerikaanse toestellen alle transport- en persenvliegtuigen, bommenwerpers, helikopters en raketten af. Het belangrijkste criterium voor de keuze was de motorinlaat aan de vleugelwortel en voor wat betreft de grootte was de Canberra mede maatgevend bij de selectie.



*Cessna T37A in
Le Bourget 1959.*

Uiteindelijk bleven uit de lijst van deelnemende vliegtuigen alleen over de Cessna T37A "Tweet" (zie foto), een tweezits trainingstoestel en de McDonnell Douglas F101, een eenzitsjager-bommenwerper voor de lange afstand en ook gebruikt voor verkenningen. Van de Cessna T37A-trainer is bekend, dat daarvan in 1954/55 **drie** prototypes zijn gebouwd. In de jaren 1956-1959 werden 444 exemplaren gebouwd als elementaire straaltrainer voor de Amerikaanse Luchtmacht. Nog in 1959 werden **drie** toestellen als proef omgebouwd tot licht verkenningsvliegtuig, maar deze ombouw leverde geen contract op voor een vervolg. De trainersversie T37A werd in Parijs getoond aan potentiële afnemers, vooral luchtmachten.

Een verbeterde versie, de T37B is vanaf begin 60-er jaren onder andere in dienst geweest bij de Luftwaffe en was gestationeerd in de USA.

De McDonnell Douglas F101 "Voodoo" (zie foto links) was een snelle jager/bommenwerper naar een ontwerp uit 1951-1953, die een atoomwapen kon vervoeren. De aangepaste versie F101C werd in 1958 gestationeerd bij de 81st Tactical Fighter Wing (TFW) als onderdeel van de Amerikaanse Luchtmacht in Europa (USAE) en wel op de zogenaamde "twinbases" RAF Bentworth & Woodbridge, 130 km ten noordoosten van Londen. Piloten van de F101C werden in het kader van de Koude Oorlog zelfs getraind in "one-way-missions" om de actieradius te vergroten en zodoende verder door te kunnen dringen in Sovjet-territorium. Op de foto is de verkennerversie, de McDonnell RF 101C "Voodoo" USAF te zien.



Voor de volledigheid moet nog worden gemeld, dat ook een derde vliegtuig dat op Le Bourget werd voorgevlogen, voldoet aan de gegeven beschrijving en wel de Hawker Hunter (zie foto rechts). Dit Engelse toestel valt echter buiten de beoordeling, omdat het voor de waarnemers van het KLD een zeer bekend toestel was, dat vanaf 1955 in diverse uitvoeringen dienst deed bij de Koninklijke Luchtmacht. Bovendien brachten de KLD'ers in het kader van hun cursussen volgens de heer Wiel Smeets ook een bezoek aan de vliegbasis Eindhoven, waar de Hunter uitvoerig voor hen gedemonstreerd werd. Dit toestel bevond zich dan ook tussen de vliegtuigen tijdens oefeningen. Door veel oud-luchtwachters wordt de Hunter nog steeds genoemd als toestel, dat ze zich goed kunnen herinneren.

Om misschien wat meer duidelijkheid te krijgen werd de heer Kempkens voor een tweede interview bezocht op 4 mei 2015. Daarbij zijn hem zonder verdere toelichting foto's van de twee toestellen (T37A en F101C) voorgelegd, met de vraag welke hij nu (waarschijnlijk) het meest in herinnering had. Belangrijkste verschil bij een eerste beschouwing van de foto's is de stand van de vleugels, die bij de F101C in pijlstand staan vanwege de eigenschap om snel te kunnen vliegen en bij de T37A in een rechte hoek op de romp staan, een kenmerk voor het gemakkelijker kunnen besturen bij lagere snelheid. De heer Kempkens kon niet direct aangeven welk toestel het nou geweest kon zijn. Toen hij nog eens keek, leek hem de pijlstand van de vleugels bij de F101C niet datgene te zijn wat hij nog als herinnering kon terughalen en hij had een voorkeur voor de rechte vleugelstand van de Cessna T37A.

Bij de beoordeling, welke van deze twee types nu het toestel geweest kan zijn dat door Kempkens werd waargenomen, speelt het getal **drie**, zoals door Corneth genoemd bij de Cessna T37A, een doorslaggevende rol. Het is zeer onwaarschijnlijk dat de F101C, vanwege zijn taak als mogelijke drager van een atoomwapen, vóór of ná de show op Le Bourget via Duitsland over Nederland is gevlogen. Een rechtstreekse vlucht vanaf de basis in Engeland naar Parijs of terug is aannemelijker. Het gegeven, dat de opvolger van de T37A, namelijk de T37B vanaf begin jaren 60 door de Luftwaffe is gebruikt voor de opleiding, laat veronderstellen, dat de T37A een "promotierondje" heeft gemaakt langs bases van de Luftwaffe. De route vanuit Duitsland over Midden-Limburg naar België, zoals door Kempkens waargenomen, kan ook verklaarbaar zijn uit het feit, dat jarenlang voor het vliegverkeer vanuit Duitsland naar Engeland onder meer een "luchtweg" boven onze regio lag richting België en verder door naar Engeland. Een "tankstop" op de Engelse vliegbasis Brüggen, zou gelet op de vliegrichting die Kempkens waarnam, ook nog tot de mogelijkheden behoren. Ook de opmerking van Kempkens dat het waargenomen toestel duidelijk een ander geluid maakte dan de tot dusverre bij hem bekende straaljagers is een aanwijzing. Van de T37A is bekend dat hij een enorme herrie maakte, zelfs voor een straalvliegtuig. Er kwam een hoog gepiep uit de luchtinlaat wat hem enkele interessante bijnamen opleverde zoals "Screaming Mimi" (krijser), "Tweety" (afgeknepen) en "converter" naar het omzetten van brandstof en lucht in heel veel geluid en rook. Dit type had eigenlijk te weinig stuwkracht en moest daarom telkens het beschikbare vermogen optimaal benutten.

Aanvullend onderzoek

Op basis van alle bezoeken werd geprobeerd te achterhalen of dit toestel (en eventueel ook de F101C) destijds een (nabije) vliegbasis in Duitsland heeft kunnen bezoeken op weg naar of op de terugvlucht van Le Bourget, dan wel of er andere vluchtgegevens van deze toestellen zijn te vinden, die overeenkomen met tijd en plaats van de waarneming. Via e-mail zijn daartoe contacten gelegd met de Royal Air Force Historical Branche in Engeland en de United States Air Force in het Pentagon, Washington. Uit Engeland kwam het bericht terug, dat het zeer onwaarschijnlijk is, dat nog vluchtgegevens uit die tijd van vooral de twee genoemde Amerikaanse toestellen bewaard zijn gebleven, althans niet in Engeland. Van Amerikaanse zijde werd ondanks een herhaald verzoek aan het Pentagon én een verzoek aan de rechtsoptvolger van de Cessna-fabrieken, zijnde General Dynamics en Textron, niets vernomen. Op advies van de Engelsen werd nog contact gezocht met de Franse luchtverkeersleiding, het Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien (SNCTA), Bureau National in Aix-en-Provence, om vluchtgegevens op te vragen uit 1959. Helaas was het bericht van deze dienst beperkt tot de mededeling, dat de destijdsge Contrôl du trafic aérien in het najaar van 1959 grootscheeps gereorganiseerd is, waardoor historische gegevens van vóór die tijd nu nauwelijks meer te achterhalen zijn.

Verder is onderzocht of in de archieven van het Ministerie van Defensie, van het Nationaal Archief, van de Chef Luchtmachtstaf, van het Commando Luchtverdediging of in het Nationaal Militair Museum nog stukken zijn te vinden, die de waarneming van Kempkens zouden kunnen documenteren. Helaas zonder resultaat.

Vermeldenswaard is ook, dat kort na de lezing van Sandra van Lochem op 9 april 2015 de heer Prof. Dr. Sijr Nijssen van de PNA Groep zich met een e-mail bij de Heemkundekring "Echter Landj" meldde. Hij gaf aan, dat hij vanaf 1958 tot en met 1960 twee jaar reserve-officier was geweest bij het Korps Luchtwachtdienst en wel in het tweede jaar bij het KLD-centrum in Eindhoven. Hij had het voornemen om het KLD in een kennismodel te gieten en dat te publiceren. Daartoe wilde hij contact leggen met mevrouw Van Lochem en zijn vraag was dan ook, hem met haar in verbinding te brengen. Nadat aan dit verzoek voldaan was, is gelijk de gelegenheid aangegrepen hem enkele vragen te stellen over zijn eventuele kennis (en rapportage) van de waarneming van Kempkens. Hij schreef terug, dat hij weliswaar veel meldingen had meegeemaakt, maar nimmer van Sovjet-vliegtuigen, althans niet tijdens de periodes dat hij dienst had in het centrum.

Samenvatting en slot

Zolang enige documentatie (foto's, luchtverkeersleidingsgegevens, vliegplannen e.d.) van de waarneming ontbreekt, zal nooit met zekerheid vastgesteld kunnen worden, welk "vreemd" toestel destijds is waargenomen. De stelligheid waarmee Kempkens aangaf dat het toestel in ieder geval kleiner was dan de hem bekende Canberra, laat de conclusie toe dat de waarneming geen Iljoesjin betrof. Ook uitgesloten kan worden, dat het een vliegtuig betrof dat in NAVO-verband in Europa operationeel was. De gedegen training in vliegtuigherkenning, aan de hand van kaarten en in de (oefen)praktijk stond er volgens zowel Kempkens als Smeets immers borg voor, dat ze "bevriende" toestellen steeds herkenden. Daaraan werd volgens beiden bij de evaluatie van oefeningen zeer veel aandacht besteed. Dat de F101C "Voodoo" het waargenomen toestel zou zijn is zeer onwaarschijnlijk, omdat de vleugels van dit toestel in pijlstand stonden en een in Engeland gestationeerde vooruitgeschoven post was voor nucleaire aanvalsopdrachten in het Oostblok. Een dergelijk vliegtuig (deels) over de Bondsrepubliek Duitsland te laten vliegen zou in het Warschaupact, de tegenhanger van de NAVO in het Oostblok, onmiddellijk tot (politieke) reacties hebben geleid en als bedreiging zijn gezien. Daarmee is de Cessna T37A zeer waarschijnlijk het waargenomen toestel geweest. Of dit toestel, tenslotte, nu vóór of ná de luchtvaartshow in Parijs, voorbijkwam valt verder nergens uit af te leiden, zodat de datum van de waarneming onzeker blijft.

Bronnen:

- Met dank aan Drs. Sandra van Lochem – van der Wel voor de waardevolle adviezen
- Theunissen, R. 1993: Jaarboek Roerstreek '93 Heemkundevereniging Roerstreek, pag. 154-157
- www.forten.info
- www.meteotoren.nl
- [http://nl.wikipedia.org/wiki/Korps Luchtwachtdienst](http://nl.wikipedia.org/wiki/Korps_Luchtwachtdienst)
- <http://meetingaeriens.blog4ever.com/photos/le-bourget-20-21-juin-1959-8-pages> <http://www.museesafran.com/videos/cinquantenaire-du-salon-du-bourget-en-1959/> http://en.wikipedia.org/wiki/Cessna_T-37_Tweet www.google.nl/#q=mcdonnell+douglas+f+101&spell=1
- http://en.wikipedia.org/wiki/RAF_Bentwaters
- www.sncta.fra
- www.gahetna.nl

Afbeeldingen

- Kaart kringen KLD Nederland en poster KLD: Historisch Geografisch Tijdschrift
- Luchtwachttorens: Sandra van Lochem en Frans Schreurs
- Iljoesjin 18 en Hawker Hunter: www.google.nl/search
- Foto Theo Kempkens: Thieu Smeets
- Canberra: airliners.net, Anthony Osborne
- Catalogus Le Bourget 1959: [Meetingaeriens.blog4ever.com](http://meetingaeriens.blog4ever.com)
- Cessna T37A in Le Bourget: airliners.net, Philippe Marin
- McDonnell RF 101 C: vip.highlandtitles.com