

Roeland Snellen en de NV Vliegtuigbouw V-20

Op 10 augustus jl. werd een bijzonder zweefvliegtuig opnieuw ingeschreven in het Nederlands Luchtvaartuig Register: de NV Vliegtuigbouw V-20 PH-90. Ruim twee weken later koos het voor het eerst sinds 40 jaar opnieuw het luchtruim. Reden om stil te staan bij dit bijzondere zweefvliegtuig en zijn ontwerper: Roeland Snellen.

Arno Landewers

Roeland Jan Snellen werd op 28 december 1909 geboren in Utrecht. Hij behoorde tot de eerste groep zweefvliegers in Nederland. Op 24 augustus 1931 had hij het zweefvliegbrevet A gehaald op de Wasserkuppe in het Duitse Rhöngebirge, kort daarop ook de B-brevet. Kort hiervoor voltooide hij zijn studie aan de MTS¹ (hij had al op 16 jarige leeftijd zijn HBS diploma gehaald). Roeland Snellen was betrokken bij de oprichting van de Zweefvliegclub voor Jongeren (ZvJ), deel van de Eerste Nederlandsche Zweefvliegclub (opgericht 1931). Als waarschijnlijk de enige brevet houder² van de ZvJ, ging hij instructie geven. Medeleden waren o.a. Wim Hötte, Henk Koekebakker en Bob Schreiner³. De ZvJ beschikte over de Zögling PH-3, die gestald werd in een tot clubhuis omgebouwd voormalig kippenhok. Tijdens een reparatie van de PH-3 ontwierp Roeland Snellen een vergroot, efficiënter richtingroer voor het toestel⁴.

Aan boord van een schip van de Rotterdamse Lloyds, waar hij voor zijn MTS opleiding stage liep als leerling-machinist, kreeg Snellen tyfus. Hij verwaarloosde de ziekte waardoor zijn gezondheid zwak bleef⁵.

Na een jaar rust schreef Roeland Snellen zich in aan de Technische Hogeschool in Delft. Door zijn zwakke gezondheid heeft hij echter zijn studie niet kunnen afronden. Snellen zou in deze periode ook nog enige tijd hebben gewerkt op onder meer de Marinewerf. Verder was hij in 1933 betrokken bij de bouw van een Grüne Post zweefvliegtuig in garage Camphuys in Noordwijk voor het Gemeenschappelijk Zweefvliegfonds Den Haag-Leiden³. De bouw is nooit afgerond.

¹ Vergelijkbaar met de huidige HTS

² Aanvankelijk werden zweefvliegvergunningen afgegeven. Vanaf augustus 1936 kwamen er voor het eerst zweefvliegbewijzen. Snellen's naam komt niet voor op de lijst met 119 zweefvliegbewijzen uitgegeven tussen 1931 en 1947, welke Jaap Aalmoes in 1981 samenstelde. Dit heeft wellicht te maken met het feit dat Snellen in Duitsland examens had afgelegd.

³ Aantekeningen van gesprek tussen Neelco Osinga en Hein Schwing (in Historisch Zweefvlieg Archief).

⁴ Voor den Oorlog, kroniek van Nederlandse Zweefvliegen voor de Tweede Wereldoorlog, Wim Janssen Groesbeek en Neelco Osinga, Vereniging Historische Zweefvliegtuigen

⁵ Avia 1 juli 1949

NSZ

In 1935 richtte Jan Willem Franssen de Nederlandse School voor Zweefvliegers (NSZ) op. Vanaf een terrein in Noordwijkerhout, langs de Leidsevaart (in de buurt van het toenmalige station Noordwijkerhout) werden vanaf eind juli 1935 opleidingen voor zweefvliegbrevetten A t/m C gegeven met behulp van 3 eigenhandig gebouwde Zögling zweefvliegtuigen (PH-31, PH-33 en PH-34). Volgens advertenties uit die tijd was een internaat aanwezig en konden ook opleidingen tot instructeur en zweefvliegtechnicus worden gevolgd⁶. Roeland Jan Snellen werd instructeur⁷ bij de NSZ (overigens waren tweezits zweefvliegtuigen niet voorhanden, zodat zijn werk uit grondinstructie bestond⁸). Op 23 september 1935 vloog hij met de PH-33 (die voorzien was van een zogenaamd "kuijpe" rond de cockpit), dankzij de harde wind (12-14 m/s) bijna 15½ minuten een 500 m lang traject boven de Noordwijkse duinen. Dit zou goed zijn geweest voor een C-brevet, het eerste in Nederland voor een zweefvlieger. Helaas was de vlucht niet waargenomen door twee KNVvL sportcommissarissen, zodat het brevet niet werd uitgereikt. Snellen haalde op 31 oktober³ alsnog het C-brevet.

Constructeur

In 1937 ging Roeland Snellen werken voor de NV Vliegtuigbouw, waar hij werd aangesteld als constructeur. In de periode hiervoor heeft hij nog enige tijd in Engeland vertoefd waar hij, via zijn daar gevestigde vader, werk probeerde te vinden bij een fabriek voor zweefvliegtuigen⁵. Zowel een werkvergunning als een verblijfsvergunning werden hem echter geweigerd³. De NSZ was rond deze tijd niet of nauwelijks meer actief. Hoewel er in 1936 nog steun was verkregen uit het Nationale Luchtvaartfonds, was de financiële basis van de

⁶ De eerste school voor zweefvliegers door Ary Ceelen, Thermiek 1999-3.

⁷ In 1932 was er waarschijnlijk ook sprake van het geven van zweefvlieg-instructie buiten de ZvJ om. In de Alkmaarsche Courant van 21.9.1932 wordt gemeld dat D. Franx van plan is op een terrein in Zoetermeer-Zegwaard een zweefvliegclub te beginnen met 3 zelf gebouwde toestellen. Op woensdag en zaterdag zou er onder leiding van Van Hulst en Sneller worden gevlogen. Waarschijnlijk wordt hier Snellen bedoeld. Van het hele initiatief is nooit meer iets vernomen. Franx bouwde 2 Zögling, de PH-4 en PH-10 die resp. bij de Arnhemsche en Leidsche Zweefvliegclub vlogen.

⁸ Gelukkig bezat Snellen naar verluidt een stem met geschikt volume.

privé-onderneming die de NSZ was kennelijk te wankel om de crisistijd te overleven. De NV Vliegtuigbouw was in 1936 opgericht door A.L. Bauling en J. ("Bill") Wijkens en gevestigd in Deventer. Tot aan de oorlog werden er 16 Grunau Baby's en 12 ESG's in licentie gebouwd, ook werd er een Grunau 8 tweezitter afgeleverd (de PH-70, de bouwtekeningen werden door Snellen uitgewerkt⁹). In 1937 werd een ontwerp van Wijkens gebouwd, de Universal, welke als overgangstrainer tussen de ESG of Zögling en de Grunau Baby bedoeld was. In 1938 of 1939 werd nog een tweede exemplaar gebouwd (de PH-98, de eerste was de PH-67). Toen de oorlog uitbrak, had de NV Vliegtuigbouw een serie van 6 exemplaren in aanbouw van dit type⁹.

Roeland Snellen meldde zich aan bij de Vliegclub Teuge (destijds alleen actief met zweefvliegtuigen). De proefvluchten met de door de NV Vliegtuigbouw geproduceerde toestellen vonden plaats op vliegveld Teuge, dus Snellen was daar regelmatig te vinden. Hij woonde op dat moment in Amersfoort, later woonde hij kort in Deventer³.

De V-20

Roeland Snellen was bij de NV Vliegtuigbouw aangenomen om een nieuw ontwerp verder uit te werken. Het betrof een overgangsvliegtuig tussen de Grunau Baby en de Göppingen Minimoo prestatiezwever, waarvoor Wijkens enkele ruwe schetsen op papier had gezet³. Aan de hand van deze schetsen ontwierp Snellen de V-20: een fraai gestroomlijnde hoogdekker, geheel uit hout opgebouwd, met vleugelsteunen en voorzien van remkleppen. Het werd ontworpen voor acrobatiekvluchten, waarbij maximale belastingen van 7 maal het eigen gewicht mochten voorkomen. Het is overigens onduidelijk waar de aanduiding "V-20" vandaan komt.

Om nieuwe ideeën op te doen bezochten Wijkens en Snellen een zweefvliegwedstrijd op de Wasserkuppe. Half juni 1938 was de bouw al aardig op gang¹⁰; er waren diverse vleugelribben aan de hoofdligger bevestigd en de romp was al zover voltooid dat kabels voor de hoogteroerbesturing waren aangebracht.

Op 24 november 1938 werd de V-20 in de fabriek gemonteerd, afgesteld, en er werd nog het één en ander aan de kap en het instrumentenbord afgewerkt. Hierna werd het vliegtuig gewogen en werd het zwaartepunt bepaald. Dit gebeurde door de V-20 op een "bierflesch" (die als rol diende) te

plaatsen, terwijl Bauling (gewicht 81 kg) met winterjas en parachute in de cockpit plaatsnam. In het verslag¹¹ werd vermeld dat bij de seriemachine het achterdeel van de romp en de staartvlakken lichter uitgevoerd zouden worden. Bovendien zou de rompnus iets langer worden zodat ook plaats was voor bestuurders met grotere lichaams lengte. Na demontage en het wegen van de afzonderlijke delen werd het toestel naar Teuge gebracht¹¹.

Het is aannemelijk dat de eerste vlucht, die zou zijn gemaakt door Bauling³, kort hierop plaatsvond. De V-20 had inmiddels het kenmerk PH-90 gekregen. Er bestaan een aantal vluchtrapporten¹¹, waaruit helaas de datum van de eerste vlucht niet op te maken is. Op 22 februari 1939 maakt Wijkens 2 sleepvluchten met de V-20 naar 1500 m. In een noot in het bijbehorende rapport staat dat de vluchtrapporten van W. van Graft en R. van Goens nog niet binnen zijn. Ook G.J. Ordeman heeft een vlucht gemaakt in de PH-90¹². Verder bestaat een ongedateerd rapport¹¹ over 4 sleepstarts naar respectievelijk 1200 m, 2200 m, 1500 m en 1900 m met Snellen als vlieger. Tevens bestaan (ongedateerde) verslagen¹¹ van 13 "keurvluchten" met de PH-90. Op 11 april 1939 verklaarde Bauling dat hij inmiddels 30 sleepvluchten met de PH-90 had gemaakt (eraan toevoegend: "dadelijk vanaf de eerste vlucht heb ik mij in dit toestel volkomen thuis gevoeld").

Op 14 mei 1939 kreeg de V-20 een ongeluk¹³. Roeland Snellen bestuurde het toestel (hij maakte op dat moment zijn tiende vlucht in de V-20). Tijdens het indraaien voor de landing, rond 14:00 u, bleek dat de PH-90 niet uit de bocht was te halen. Het dook onder een hoek van ca. 60° de grond in. Snellen liep slechts een bloedneus op, de V-20 werd fors beschadigd. De romp vóór de vleugel werd grondig vernield, en de linker vleugel brak op 1.5 m van de tip.

Omdat een voorlopige vergunning voor proefvluchten was afgegeven, werd er relatief veel werk gemaakt van het onderzoek naar de oorzaak van het ongeluk. Het leek een klassiek geval van afglijden. G.J. Ordeman, die op verzoek van de Luchtvaartdienst van het Ministerie van Waterstaat als ooggetuige optrad, verklaarde echter dat het toestel zijns inziens een vrij hoge snelheid had en Snellen zelf hield ook vol dat de vliegsnelheid niet te laag was geweest^{11,14}.

De reparatie nam enige tijd in beslag. Er ontstond vertraging omdat de Luchtvaartdienst op enkele

⁹ <http://www.hdekker.info/registermap/Z0.htm>

¹⁰ Keuringsverslag 16 juni 1938, (gedeeltelijk) afgedrukt in PH-1 t/m PH-110, een overzicht van de vooroorlogse Nederlandse zweefvliegtuigen door Herman Dekker, Airnieuws/Vereniging Historische Zweefvliegtuigen, 1991

¹¹ Archief Herman Dekker.

¹² Avia 1966/1

¹³ http://www.hdekker.info/Nieuwe_map/1939.htm

¹⁴ Op het ongevalrapport staat verder voor wat betreft Snellen te lezen: "Brevet C, zweefvliegbewijs aangevraagd".

punten aanpassingen van constructiedetails eiste die in eerste instantie waren goedgekeurd. Bauling klaagde hierover in een brief⁴ aan de Luchtvaartdienst van 22 juni 1939 (naar aanleiding van een door de Luchtvaartdienst vereiste aanpassing die alleen kon worden aangebracht door de vleugelneus gedeeltelijk af te breken).

Per 1 september 1939 stelde de Minister van Waterstaat een zweefvliegverbod in naar aanleiding van de mobilisatie van de krijgsmacht¹⁵.

De V-20 was op dat moment nog niet gerepareerd en dat betekende dat het tot na de oorlog aan de grond bleef. Snellen maakte in 1939 nog een ontwerp voor een tweezitter, maar dit is verder niet meer uitgewerkt^{3,16}.

Inmiddels was Roeland Snellen verhuisd naar Rotterdam¹⁷, waar hij in dienst was getreden van Koolhoven. Op het constructiebureau kwam hij oud ZvJ-ers Henk Koekebakker en Wim Hötte tegen. Snellen ontwikkelde, samen met Wim Hötte, het inklapmechanisme van het onderstel van de F.K.56. Het bestond uit een door de motor aangedreven kabelmechanisme. Een patent voor dit vrij primitieve mechanisme werd op beider naam gezet¹⁸. Het mechanisme werd voor het eerst toegepast in het tweede prototype van de F.K. 56, de PH-ATE, die in 1939 gereed kwam.

Oorlogsjaren¹⁹

Nadat op 10 mei 1940 met de totale verwoesting van de fabriek op Waalhaven de activiteiten van Koolhoven abrupt stopten, vonden diverse Koolhoven werknemers emplooi bij Fokker. Ook Roeland Snellen trad daar in dienst en kwam bij het constructiebureau te werken.

In de loop van 1941 werd Fokker ingeschakeld voor de vervaardiging van onderdelen voor in Duitsland te bouwen vliegtuigen (tot dan toe waren Junkers Ju 52's gerepareerd en werd een serie Fokker G-1's en T-8W's afgebouwd). Begin 1942 werd besloten Fokker ook complete vliegtuigen te laten bouwen. Dat waren aanvankelijk Dornier Do 24 vliegboten en Bücker Bestmanns, later ook Arado Ar 196 watervliegtuigen. Kennelijk om medewerkers van

het Fokker constructiebureau wegwijs te maken in specifieke technische zaken, werd een groep medewerkers op studiereis gestuurd naar de Messerschmidt vestiging in Leipheim in Duitsland. Roeland Snellen was één van de medewerkers die naar Leipheim werden uitgezonden. Hij kwam terug met een koffer vol met tekeningen van het Messerschmidt 321 Gigant zweefvliegtuig, dat in Leipheim²⁰ werd samengebouwd.

Hoewel uiteraard het zweefvliegen geheel stil lag, waren er binnen de NVvL (ontdaan van het "Koninklijke" predicaat) nog wel onderlinge contacten via de Vakafdeling Zweefvliegen. In opdracht van de Vakafdeling ontwierp Roeland Snellen in 1941 een opvolger voor de Grunau Baby. Dit ontwerp had enige trekken van de V-20 en was voorzien van een V-staart, Snellen duidde het aan als R7/41. Een maatschets zou in juni 1942 worden gepubliceerd in *Avia*. Toen in 1942 de Duitse bezetter een "gemachtigde" voor de NVvL aanstelde en het hoofdbestuur daarop aftrad²¹, verscheen *Avia* echter niet meer²². Een ander Snellen ontwerp uit de oorlogsjaren, dat hij aanduidde als R9/43²³, betreft een licht éénpersoons sportvliegtuig. De gehanteerde aanduidingen suggereren dat Snellen nog veel meer ontwerpen gemaakt heeft in deze jaren.

Na het aftreden van het NVvL bestuur in 1942 beleven de zweefvliegers elkaar buiten de NVvL zien middels halfjaarlijkse bijeenkomsten. Kennelijk waren deze bijeenkomsten interessant voor de Sicherheitsdienst (SD) of had men lucht gekregen van de aanwezigheid van de tekeningen van de Gigant. Snellen had inmiddels fotokopieën van de tekeningen gegeven aan Jan Verwaal, voormalig secretaris van de Vakafdeling Zweefvliegen. Tijdens een bijeenkomst in Vianen op zondag 26 september 1943, waarbij ruim 10 zweefvliegers aanwezig waren²⁴, brachten ook 2 SD mannen een bezoek. Ter plaatse werden allen urenlang verhoord. Jan Verwaal werd tenslotte meegenomen na een poging zijn vervalste persoonsbewijs weg te werken²⁵.

Roeland Snellen werd enige dagen later opnieuw verhoord. Dat gebeurde in het Fokker

¹⁵ Jaarverslag 1939 Bond van Nederlandsche Zweefvliegclubs.

¹⁶ De activiteiten van de NV Vliegtuigbouw werden na de meidagen van 1940 stilgelegd, hoewel het gerucht bestaat dat enkele in aanbouw zijnde Grunau Baby's zijn afgebouwd voor de Duitse krijgsmacht.

¹⁷ Volgens de aantekeningen uit noot 3 zou dit al per januari 1939 zijn geweest, op het ongevalrapport van mei 1939 staat echter dat Snellen op dat moment in Amersfoort woonde.

¹⁸ Koolhoven FK-56 (deel 2) door Nico Geldhof, LUCHTVAARTKENNIS 4/2002 en Koolhoven FK 51, Hugo Hoofman, Nederlandse Vliegtuig Encyclopedie no. 6, Cockpit uitgeverij, 1978.

¹⁹ Vrijwel geheel deze sectie is gebaseerd op de onder noot 3 genoemde aantekeningen.

²⁰ Giganten der Luft, Messerschmidt Me 321/323, H.P. Dabrowski, Podzun-Pallas Verlag, 1993.

²¹ Honderd jaar KNVvL, H.J. Hazewinkel, LUCHTVAARTKENNIS 4/2007.

²² De schets werd alsnog afgedrukt in de *Avia* van 1 juli 1949.

²³ Een overgeleverde schets is gedateerd maart 1943.

²⁴ Naast Snellen en Verwaal waren ook aanwezig Jan Thijssen (die ondergedoken zat), Willem van Graft, Dick van Wijk, J. Houwing, Dan de Koster, W. Broekmeijer, Dots Dresselhuys, Jan Vastenouw, Leander Teepe, Burg en Luyendijk.

²⁵ Jan Verwaal overleefde de hierop volgende gevangenschap in het huis van bewaring in Scheveningen niet.

constructiebureau aan de Damstraat in Amsterdam²⁶. Uiteindelijk werd hij op 8 oktober 1943 gearresteerd en overgebracht naar het huis van bewaring in Scheveningen (het "Oranjehotel") op beschuldiging van spionage. Hij had geweigerd onder te duiken om zijn Joodse vriendin niet in gevaar te brengen. Een Fokker-collega van Snellen, Hamer, zorgde ervoor dat de tekeningen via Jan Thijssen (ook aanwezig bij de bijeenkomst in Vianen) in Engeland terecht kwamen²⁷.

Roeland Snellen werd op 28 februari 1944 naar kamp Amersfoort overgebracht. In juni was hij mogelijk nog enige tijd gedetineerd in het huis van bewaring aan de Gansstraat in Utrecht (waarschijnlijk rond zijn berechting). In kamp Amersfoort heeft Snellen nog een model gemaakt van zijn ontwerp zweefvliegtuig R7/41²⁸. Op 11 oktober 1944 ging hij op transport naar concentratiekamp Neuengamme (nabij Hamburg); het transport kwam 3 dagen later daar aan²⁹. Roeland Snellen werd geregistreerd onder kampnummer 55266. Opmerkelijk is dat hij kennelijk zijn beroep niet heeft opgegeven, van de meeste gevangenen is dit geregistreerd. De gevangenen werden te werk gesteld in een steenfabriek of bij nabijgelegen industrie voor militaire productie. Ook was er een wapenfabriek op het kampterrein. Op 8 april 1945 overleed Roeland Jan Snellen in het hoofdkamp Neuengamme aan difterie, krap 2 weken voor de dramatisch verlopen ontruiming van het kamp³⁰.

Op 5 juni 1948 werd een gebrandschilderd glas-inlood herdenkingsraam (ontwerp van dhr. Bokhorst) onthuld op vliegveld Teuge, ter nagedachtenis aan de 5 leden van de Vliegclub Teuge die omkwamen tijdens de oorlogsjaren³¹. Naast Roeland Snellen worden ook Rijklof van Goens, Stephan Hendriks Jansen, Govert Steen en Jan Thijssen op dit raam herdacht.

De V-20 sleet de oorlogsjaren in opslag in de Ankersmit Textielfabriek in Deventer, waar ook de Grunau 8 PH-70 van de Centrale Vliegschool Teuge lag opgeslagen³².

²⁶ Snellen woonde inmiddels in Amsterdam, in 1940 was hij nog van Rotterdam naar Rijswijk verhuisd (uit: Avia 01-07-1949).

²⁷ Jan Thijssen werd 8 maart 1945 gefusilleerd bij de Woeste Hoeve wegens het onderhouden van radioverkeer met Engeland.

²⁸ In 1974 bestond dit model nog.

²⁹ Data gebaseerd op officiële administratie concentratiekamp Neuengamme.

³⁰ Op 20 april 1945 werd het kamp ontruimd. De gevangenen die het transport naar Lübeck (voor grote groepen te voet) overleefden werden hier ingescheept op twee schepen. Op 3 mei 1945 werden beide schepen, voor anker in de Lübeckerbocht, aangevallen door Britse Typhoon jachtbommenwerpers. Bij de aanval kwamen ruim 7000 gevangenen om.

³¹ zie www.4en5mei.nl/oorlogsmonumenten/, zoeken onder "Teuge".

De V-20 na de oorlog

In de loop van 1946 kwamen in Nederland de zweefvliegactiviteiten weer op gang. Of de V-20 daaraan onmiddellijk deelnam is onduidelijk. De in 1938 afgegeven voorlopige vergunning voor proefvluchten zal niet onmiddellijk zijn omgezet in een Bewijs van Luchtwaardigheid. In februari 1951 bleek tijdens inspectie dat de vleugelwortel van de rechter vleugel was aangetast, vermoedelijk door vocht. Er moest o.a. beplating van ligger en vleugelneus worden vervangen of opnieuw worden verlijmd³².

Op 25 april 1959 raakte de PH-90 opnieuw beschadigd. Tijdens de start raakte de tip van de rechter vleugel de grond en de rompneus ging de grond in³³. Een meer ernstig ongeval gebeurde op 22 april 1962. Tijdens de controles vóór de start werd over het hoofd gezien dat de rolroeren ondersteboven waren aangesloten, waardoor ook hun werking was omgekeerd. Het was al eerder gebleken dat het mogelijk was de roeren verkeerd aan te sluiten, maar een modificatie die dit onmogelijk maakte was kort voor het ongeval verwijderd. Toen tijdens de start het toestel wat wegtrok naar rechts had correctie van de vlieger een averechts effect. Na een grondzwaai van 160° om de rechter vleugeltip kwam de V-20 tot stilstand. De romp brak ter hoogte van de hoofdligger (de cockpit werd dus gescheiden van de rest van het vliegtuig), en de rechter vleugel brak op 2 plaatsen. Vlieger de Gruyter bleef ongedeerd³⁴.

Het volgende jaar wist de Vliegclub Teuge de resten van de V-20 voor 200 gulden te verkopen aan Jan Heerink en Jan Hartkamp van de Twentsche Zweefvliegclub (TZC). Zij bouwden de de PH-90 weer op. Op 24 juli 1965 koos het toestel voor het eerst na de reparatie het luchtruim. De originele kap was tijdens de reparaties vervangen door een kap van een Schleicher Ka 6E. Pas op 17 februari 1966 werd de PH-90 in het Nederlands Luchtvaartuig Register overgeschreven op naam van Heerink en Hartkamp⁹. Tot aan waarschijnlijk 1969 koos de V-20 nog een 100 keer het luchtruim. In februari 1972 werd de inschrijving officieel doorgehaald. Na opslag in de hangaar van de TZC werd de V-20 per 1 juni 1974 in bruikleen gegeven aan het Aviodome. Aanvankelijk werd het toestel nog tentoongesteld, maar na enige tijd verdween het in opslag.

De behuizing in de Aviodome opslag deed de V-20 weinig goed. De opslag was vochtig, en bovendien

³² PH-1 t/m PH-110, een overzicht van de vooroorlogse Nederlandse zweefvliegtuigen door Herman Dekker, Airnieuws/Vereniging Historische Zweefvliegtuigen, 1991

³³ http://www.hdekker.info/Nieuwe_map/1959.htm

³⁴ http://www.hdekker.info/Nieuwe_map/1962.htm

was de V-20 in 1984 uit de takels gevallen waarbij de romp ernstig werd beschadigd⁹. Om verdere wegtering te voorkomen werd het toestel in 1985 teruggehaald naar vliegveld Twente. De V-20 bleek in zeer slechte conditie. Niettemin vroeg Jan Heerink (die met gezondheidsproblemen kampte) uiteindelijk Tonnie Wensing en Hans Bekker de leiding van de restauratie van de PH-90 op hun schouders te nemen. In 2004 werd gestart met het project.

Op 30 augustus jl. begon de V-20 op vliegveld Twente aan een derde leven. Onder grote belangstelling van de locale pers (TV Oost maakte bijvoorbeeld een dertiendelige serie over de restauratie van de PH-90) en ruim 100 (oud)leden van de TZC steeg de V-20 voor het eerst na 40 jaar op. Tonnie Wensing bestuurde de V-20. Jan Heerink kon de derde luchtdoop helaas niet meer meemaken, hij overleed in 1998. Zijn zuster doopte de PH-90 voorafgaande aan de vlucht met de naam "Roeland Snellen".

Technische gegevens NV Vliegtuigbouw V-20³⁵

vleugels

spanwijdte 15.4 m

oppervlak 14.1 m²

slankheid 16.8

koorde aan wortel 1.1 m

lengte rolroeren 4.45 m, 0.99 m² oppervlak

voorzien van remkleppen (spoilers) beide zijden van vleugel, breedte 1.1 m.

horizontaal staartvlak

oppervlakte 1.98 m² inclusief hoogteroer,

oppervlakte hoogteroer 1 m²

romp

lengte 7.36 m

maximale breedte 0.5 m

voorzien van ski als onderstel

gewicht en belasting

leeg 191 kg

maximaal startgewicht 270 kg

maximale vleugelbelasting 18 kg/m²

prestaties

minimale daalsnelheid bij 56 km/u

optimale verhouding draagkracht/weerstand (L/D)

bij 72 km/u

maximale snelheid 180 km/u

overtrek snelheid 45-50 km/u

optimale L/D 23

Dank aan:

Wim Adriaanse, Herman Dekker (uit zijn archief kwamen diverse details en data uit de periode rond de eerste vlucht van de V-20), S.P. Geertsema (Stichting Vriendenkring Neuengamme), Rob Roijendijk (voor het bewerken van de digitale opnames van de schets van de R9/43) en Neelco Osinga (met de door hem spontaan beschikbaar gestelde aantekeningen van gesprekken met Hein Schwing vielen veel puzzelstukjes op de plaats).

Er zijn in de loop van de tijd diverse korte beschrijvingen van de V-20 en over Snellen gepubliceerd, die voor een deel als basis dienden voor de in de noten genoemde bronnen. In dit verband moet in ieder geval Ary Ceelen en het door heb gepubliceerde blad "Planeur" worden genoemd.

³⁵ Ontleend aan The World's Sailplanes, Volume 1, OSTIV uitgave, 2nd edition, 1962



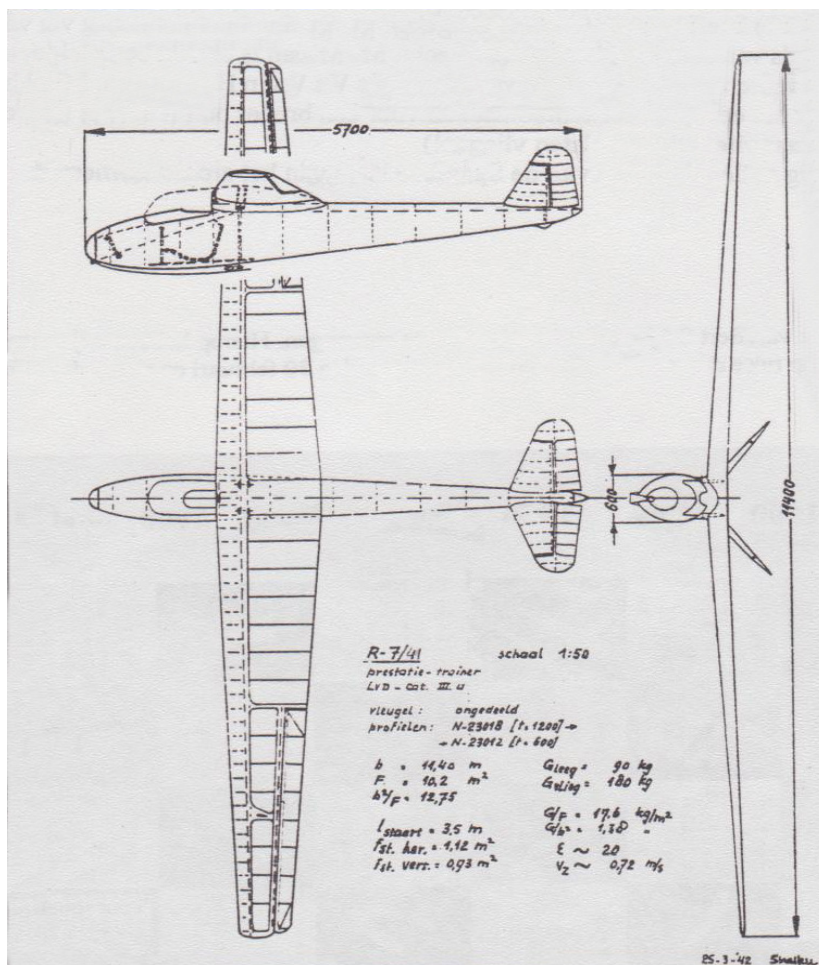
Roeland Snellen in een ESG (archief J.W. Kruithof,
via Herman Dekker)



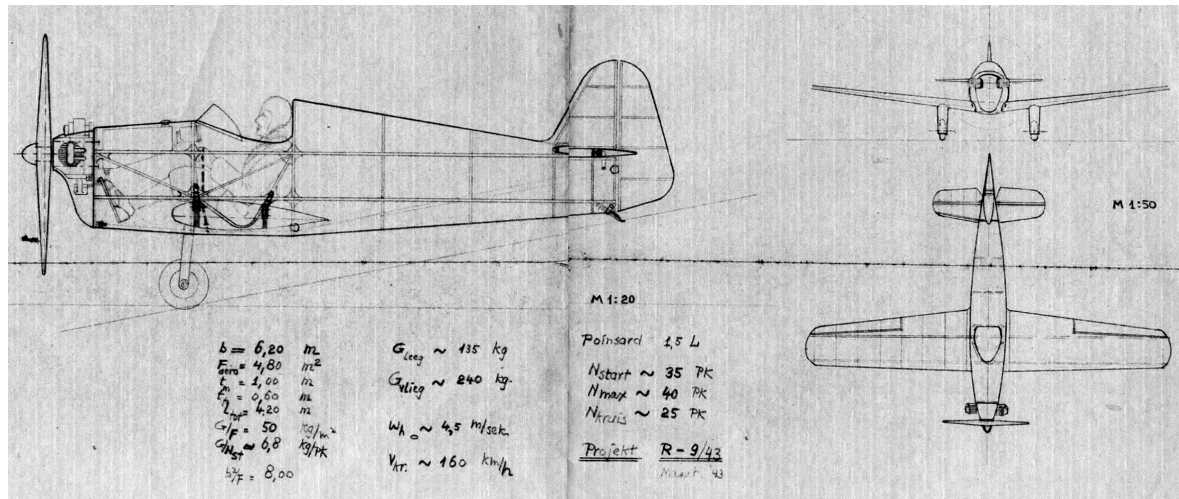
Roeland Snellen (archief J.W. Kruithof, via
Herman Dekker)



De NV Vliegtuigbouw V-20 in de jaren 50 (archief Harm Hazewinkel)



project R-7/41 (uit Avia, 1 juli 1949)



Project R9/43 (uit Avia, 1 juli 1949)