

Hallo allemaal,

Zo begin ik altijd mijn mailtjes naar jullie.

Wat ben ik blij dat jullie er zijn. Na ruim 21 maanden met amper contact.

Nu weer een keer samen. Ik ben er trots op dat het nu mogelijk is, om wat ik als vrijwilliger van de stichting Vliegend Cultureel Erfgoed beleef, te mogen delen met jullie.

Samen met onze vrijwilligers hebben we deze hangaar ingericht om het jullie naar de zin te maken en het gevoel van ons Ypenburg weer een beetje te laten herleven.

Als je binnen komt ruik je de lucht van vliegtuigen.

Zoals Paul al eerder aangaf zijn wij bezig om een oude, maar fitte , wereld beroemde F27 in orde te brengen en te houden om hem zo lang mogelijk te laten vliegen. Deze F27 Ex Us Army van the golden knights krijgt alle zorg die nodig is. Deze machine was de laatste F27 die verkocht werd. Hij stond bij ons in opslag en is toen hij verkocht was nog door onze mannen in orde gebracht en gespoten in de kleuren zoals hij vandaag er nog steeds uitziet. ---→Foto

Wekelijks zijn we bezig deze F27 te onderhouden en bepaalde checks en modificaties uit te voeren met een groep enthousiaste vrijwilligers. Daar komt veel voor kijken.

Bij dit vliegtuig zijn veel, heel veel reserve delen en consumables meegekomen , ik denk zo'n 60 70000 verschillende items die uitgezocht, gecontroleerd, geregistreerd, certificate controle en opgeslagen moeten worden. Veel werk. Maar ook leuk werk.

Best een opgave, maar heel boeiend.

De VNCE is een vrijwilligers organisatie die met steun van donoren sponsers bestaat. We zijn geen commerciële instelling en zijn een erkende ANBI organisatie . Dat helpt ons te bestaan doordat er extra belastingaftrek voor donaties .Dit is om ons soort stichtingen te helpen.

Alles wat wij doen en gaan doen kost ook geld en jullie kunnen ons steunen. Schrijf je in bij de VNCE stand en wordt supporter cq ondersteunend lid. Zo houden we de F27 in de lucht.

Een uitspraak van Frits Diepen bij het ontstaan van het vliegveld Woensdrecht: Wat we nog te kort komen is de nodige belangstelling en de financiële steun. Die geld ook voor ons!

Eigenlijk is wat we doen NET ALS VROEGER.

Het onderhoud van de F27 ,Montage 1 onder leiding van Jaap Schavemaker.

Natuurlijk was er nog veel meer op Ypenburg, maar ik beperk me nu even op Montage 1 , zonder de andere tekort te willen doen.

Hal 36, Hal B en later ook Hal 40, Onderhoud, modificaties, ombouwen, speciale uitvoeringen zoals VIP's, Crash repairs etc , etc. Voorbeeld hiervan is het PAF project 6 stuks F27's die jaren in het moeras hebben gestaan, gekanibaliseerd, kisten ombouwen van dart 6 naar dart 7 , 2 ombouwen naar VIP eisen voor de toenmalige president Marcos. 4 kwamen er per boot naar Rotterdam en speciaal vervoer naar Ypenburg. Er ligt hier een foto boek waar je de plaatjes nog kan zien. Meer dan 1000 F27 opdrachten zijn door onze handen gegaan.

Dan de working parties, soms crachte er ergens in de wereld een F27 of was er onderhoud nodig op locatie. Dan ging er een ploeg mannen heen om de klus te klaren.

Over de hele wereld in soms moeilijke en gevaarlijke omstandigheden. In een tijd waar geen smartphones, internet of ander technische communicatie mogelijk was. Ja, de ouderwetse telefoon en telex later de fax.

Soms werd de F27 uit elkaar gehaald om met behulp van een Shorts Belfast van Heavy lift naar Ypenburg gevlogen te worden. De ondersteuning van uit Ypenburg was ook niet altijd optimaal. Maar deze mannen waren inventief en creatief om de klussen te klaren ook in bizarre omstandigheden. Bij vertrek en terugkomst altijd ondersteund door zuster van Oosterom.

Uit en thuis TOP SPECIALISTEN, KUNDIG en VAARDIG

Ik sprak een paar maanden geleden Arie Verhoef, Testvlieger van Fokker en ook vrijwilliger bij de VNCE.

Hij zei mij dat als hij naar Ypenburg ging voor een proefvlucht dat hij van de Schravemaker vliegtuigen altijd wist dat het goed was. Zo stonden we bekend!

Maar dan nog even dit.....Hoe is dit allemaal ontstaan.

Frits Diepen..... Ik heb speciaal Peter Diepen, zoon van, uitgenodigd hier omdat we van mening zijn dat de heer Diepen een echte vliegtuigpionier is, die wat ons betreft niet de aandacht heeft gekregen die hij verdient. Simpelweg omdat veel mensen zijn geschiedenis niet kennen...wel van Antony Fokker natuurlijk maar deze overleed in 1939. De heer Diepen is in zijn leven uitermate belangrijk geweest voor Fokker en de Nederlandse vliegtuigindustrie.

Geboren in 1915, op 18 jarige leeftijd startte hij te Bergen op Zoom een Ford garage. Dit met hulp van zijn vader. Naam garage DIFOGA. Hier ging hij mee aan de slag en maakte hier een goede garage van.

Frits was een zweefvliegfanat en was lid van de West Brabantse Aero Club. Een club die een zweefvliegveldje maakte in de buurt van Woensdrecht. Terrein de eendenkooi. Het ontstaan van de vliegbasis Woensdrecht was een feit, waarin Frits een belangrijke rol speelde en waar hij in 1945 zijn vliegtuigbedrijf startte.

In 1940 de oorlog breekt uit. De garage verkoopt geen auto's meer en wordt gebruikt voor het faciliteren en instandhouden van de wagens van de Duitse Wehrmacht. 24 uur per dag 7 dagen per week. Hierdoor had hij nog veel personeel in dienst. Die dag en nacht er moesten zijn.

Verzetsgroep de 6^e Colonne pleegt een bomaanslag eind 1941 ... Frits Diepen wordt gearresteerd en gevangengehouden in Haaren en Amersfoort. Men kan niets vinden begin 1942 komt hij vrij.

In 1943 werd Frits districtsleder van de landelijke organisatie voor hulp aan onderduikers. In de kelder van de garage werden maandelijks 200 onderduikers voorzien van valse papieren, geld en distributiebonnen.

Verspreiding van de ondergrondse krant Trouw. Het organiseren van overvallen op distributiekantoren en andere geweldadige acties. 28 man zeer professioneel. Tegen het eind van de oorlog stuurde Frits deze mensen naar huis. Ze moesten onderduiken. Geen hulp meer vanuit de garage voor de Duitsers. Er werden razzia's gehouden maar de mensen werden niet gevonden. Wel werden er 14 mannen en 28 vrouwen opgepakt deze hebben 4 dagen vast gezeten en daarna vrijgelaten.

Omdat Frits een luchtvaartliefhebber was en contacten had. Heeft hij in 1942 een vliegtuig laten ontwerpen. Door Dhr Koekebakker en Jansen. Dit werd de DIFOGA 421 42 voor het ontwerpjaar en de 1^e. Hier staat het enige schaal model van de DIFOGA 421. Dit model is nog gemaakt door Jaap Arensman heb ik me laten vertellen. Ook een stuk Cultureel Erfgoed.

In het geheim wordt dit vliegtuig gebouwd in een schuurtje. Er worden ook windtunnelproeven gedaan, in de papieren staat een zweefvliegtuig maar het is een motorvliegtuig. Hoe hij aan de materialen kwam daar zijn verschillende verhalen over. Maar de machine wordt afgemaakt en omdat er geen lichte vliegtuigmotor voor handen is gebruiken ze een Ford V8 motor.

Zijn idee was, om als de tijd daar rijp voor was, een luchttaxibedrijf van de grond te trekken. kleine vliegveldjes voor vliegtuigtaxis 3 tot 4 personen verder vervoer met taxi. Daar leek dit concept zeker geschikt voor.

En dat is ookzo uitgevoerd. Als gezegd startte hij eind 45 in Woensdrecht zijn bedrijf Frits Diepen vliegtuigen NV en heeft daar met de DIFOGA 421 gevlogen. Medio 1946 verhuisde hij naar Ypenburg. Dit oude vliegveld was vernietigd, maar Frits voorzag dat dit een goede locatie was voor het Luchttaxibedrijf tussen Den Haag en Rotterdam. Hij bouwde dit vliegveld weer op en breidde het ook uit. Hij startte de bedrijven Aero Holland, het luchttaxibedrijf en Avio Diepen, verkoop en reparatie vliegtuigen. Het begin van onze geschiedenis.

Voortvarend ging hij te werk en had veel contact met Fokker wat bezig was met zweefvliegtuigen autobussen en onderhoud DC3 ed. Frits zocht luchttaxi's en Fokker was bezig met een ontwerp de F25, de Promotor. Frits bestelde er 100, 20 voor zijn eigen bedrijf rest voor verkoop. Hij was ook de aangewezen verkooporganisator van de Promotor. Om een lang verhaal toch korter te houden...dit werd geen succes en dit lag niet aan Frits. Aero Holland werd ook

geen succes. Maar Avio Diepen wel. Er was veel werk in de reparatie revisie van vliegtuigen en motoren Hal A werd gebouwd en een motor revisie bedrijf ingericht. Arbeiders uit de regio die kijkend naar de periode op een zeer kundige manier het vak hebben aangeleerd en Avio Diepen een betrouwbare naam heeft gegeven. De handel liep ook steeds beter vertegenwoordigingen werden aan Avio Diepen verleend en deze zorgde dat er kennis en kunde van de producten aanwezig was ter ondersteuning van de klant. Beide werd een succes en Fokker zag dit ook. In 1954 werd Avio Diepen onderdeel van Fokker en wordt Frits Diepen Commercieel Directeur van Fokker.

Dit in de periode van de ontwikkeling van de Fokker Friendship.

Frits Diepen heeft zich hier ongelovelijk voor ingezet, zowel om politieke steun te krijgen, om internationale contacten te gebruiken en om potentiële klanten te vinden. Hij is de commerciële motor geweest met zijn commerciële inzichten, zijn omgangsvormen en vele relaties ook in de VS waar de F27 ook door Fairchild in licentie is gebouwd. Ik sprak een paar weken geleden Dick de Rooij, General Manager van Avio Diepen van 1956-87.

Hij zei mij dat in die tijd er een Schiphol 1 was en een Schiphol 2. Schiphol 2 was in Wassenaar in het huis van Frits Diepen.

Kortom Frits Diepen, naar ik heb vernomen een zeer aimabele man en een fenomeen, een luchtvaart pionier.

Hij is de man die gezorgd heeft dat wij zijn wie we zijn en samen zijn.

Hij verdient een plaats in een museum ergens in NL als luchtvaart pionier in het rijtje van Fokker en Plesman, samen met de geschiedenis van de bedrijven op Ypenburg.

Voordat we zo gaan lunchen wil ik graag mijn dank uitspreken aan alle vrijwilligers, het bestuur van de VNCE, Zeus Aviation, Arjan Dros en de stichting Vroege Vogels voor het mogelijk maken van deze dag en tevens bedank ik de stichting Houdt Fokker in de Lucht voor hun substantiële financiële bijdrage in de kosten.

Nu echt als laatste wil ik jullie vragen om bij onze F27 te gaan staan om een groepsfoto te maken. Ondertussen heft dan de catering de gelegenheid om de tafels in orde te maken.