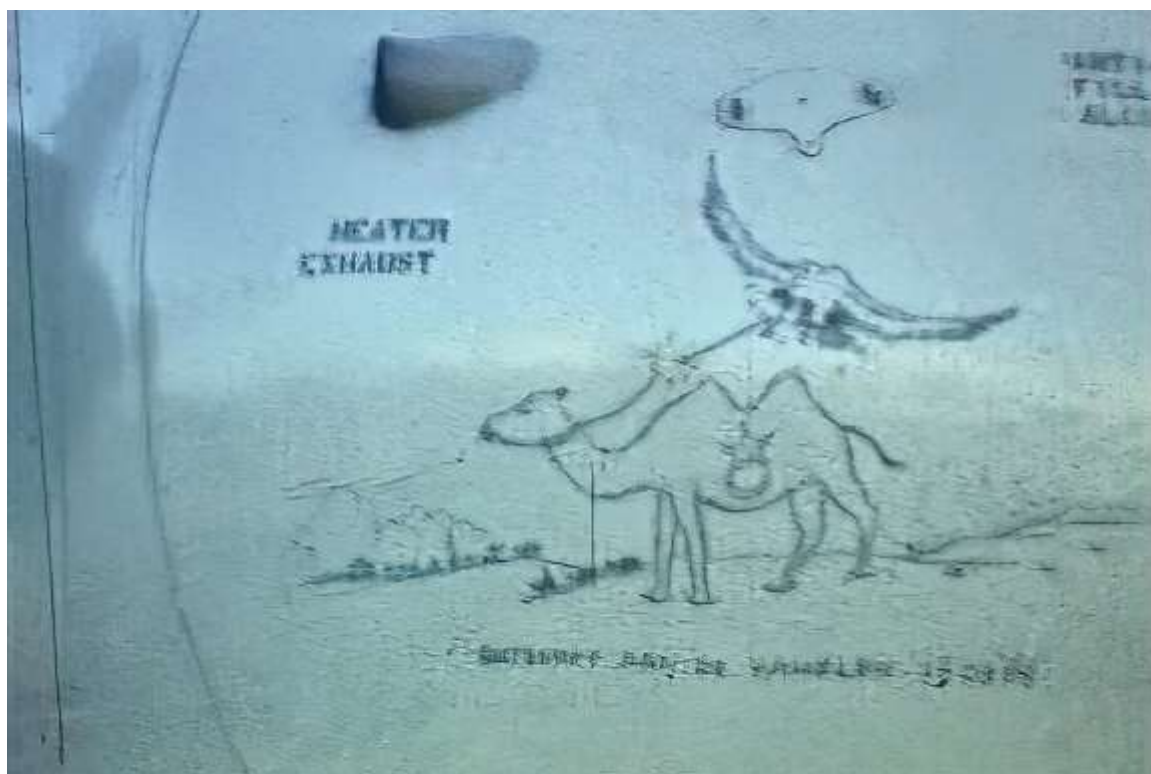


# NIEUWSBRIEF

## 320 VERENIGING

### MARINELUCHTVAARTDIENST



Uitgave 3, SEPTEMBER 2024  
Deze nieuwsbrief verschijnt vier maal per jaar

**Ereleden:**

R.W.Horneman,  
T.L.D.Postma,  
W.B.P. van de Rijke,  
J. Toorenaar,  
T.W.B. Jansen

**Bestuur:**

Henk vd Beek, voorzitter  
Paul van Ostaijenstraat 18  
6708RX Wageningen  
tel: 0317421969  
mobiel: 0623638286  
e-mail: [beek5259@planet.nl](mailto:beek5259@planet.nl)

Mozes Horneman, secretaris  
Reitdiep 53  
2904RD Capelle a/d IJssel  
Telefoon: 0104588247  
mobiel: 0653268949  
e-mail: [320-vereniging@hetnet.nl](mailto:320-vereniging@hetnet.nl)

Jeen Murk penningmeester  
Mendeldreef 157  
2163KE Lisse  
e-mail: [jgmurk@gmail.com](mailto:jgmurk@gmail.com)

Roel Bonder, ledenadministratie  
tel: 0713010979  
e-mail: [320vereniging leden@gmail.com](mailto:320vereniging leden@gmail.com)

Prudent Staal, redactie nieuwsbrief  
Frans Halslaan 45  
2343EA Oegstgeest  
mobiel: 0614401283  
e-mail: [prudentstaal@hotmail.com](mailto:prudentstaal@hotmail.com)

**Verzending:**

Adrie Havermans

**Foto voorpagina;**

Nose art op de 153V. Aangebracht door de echnische dienst. Heeft tot aan Malta op de kist gezeten en voor de vlucht naar Valkenburg verwijderd.

**Lidmaatschap:**

Leden zijn zij die affiniteit hebben met het doel van de vereniging en zich als lid bij de vereniging hebben aangemeld en door het bestuur als zodanig tot de vereniging zijn toegelaten.

**Mededeling voor het afzeggen van de "papieren" Nieuwsbrief!**

De portokosten om de 320 nieuwsbrief bij u op de mat te laten vallen, stijgen de pan uit. Graag zouden wij dan ook zoveel mogelijk de nieuwsbrief digitaal willen versturen. U krijgt per e-mail een link zodat u de nieuwsbrief via de website van de 320 vereniging kunt lezen. Voordeel is dat de Nieuwsbrief in kleur is.

Mocht u de "kas" van de vereniging mede willen ondersteunen stuur dan een mail naar;

[320vereniging leden@gmail.com](mailto:320vereniging leden@gmail.com)

Wij zorgen dan dat u de nieuwsbrief digitaal kunt ontvangen.

**Contributie:**

De contributie bedraagt € 15,00 per jaar. Betaling per ING bank

**IBAN: NL29INGB0005480774**

**BIC: INGBNL2A**

t.n.v. : 320-Vereniging,

In het buitenland wonende leden wordt verzocht hun contributie te betalen via een Nederlandse giro of bank. Anders betaling CASH, zeker geen bankcheques daar bij het innen € 7,00 aan kosten in rekening worden gebracht. Indien u toch op deze wijze betaalt, minimaal € 22,00 overmaken!

Our members abroad are kindly requested to pay the contribution (€ 15,00) via a bank account in the Netherlands. If impossible, please send CASH (foreign currency accepted reluctantly, as high costs are involved). Send NO bank cheque, money order, etc. as high costs (€ 7,00) for cashing leave only a very small amount to the Association.

**Maak gebruik van de mogelijkheid om uw contributie, door middel van een incasso machtiging, automatisch te laten innen. Inlichtingen bij de penningmeester.**

**Nieuwe leden die meteen een incassomachtiging aan de penningmeester verstrekken zijn vrijgesteld van de betaling van 5,00 inschrijfgeld. Machtigingsformulier kunt U per e-mail aanvragen bij de penningmeester of de leden administrateur.**

# BESTUURS- EN REDACTIE MEDEDELINGEN

Voor inleveren van stukken graag naar

**[prudentstaal@hotmail.com](mailto:prudentstaal@hotmail.com)**

Het copy is op. Alles is welkom, foto's reisverslagen en anekdotes.

Na de vorige nieuwsbrief heb ik een waardevolle artikelen mogen ontvangen, waarvoor dank.

Help mij de winter door met vulling.

## **Algemene agenda**

- 2 Jan Dakota 079 herdenking in Roermond
- 10 Juni Nationaal Indië Monument Herdenking Goa 1959
- 1 juli Verjaardag van de KLU met herdenking bij het monument 'Voor de gevallen kameraden' op voormalig vliegbasis Soesterberg.
- 12 Aug Merauke herdenking, Bij het Indië monument bij de waterpartij in het Westbroekpark
- 15 Aug Herdenking Indië monument in het Westbroekpark te Den Haag
- 2 sept Eerste zaterdag Sept Nationaal Indië-monument herdenking in Roermond
- 10 Sept Abadan herdenking begraafplaats Katwijk, 12.45
- 10 Dec Gevallenen Korps Mariniers; Oostplein Rotterdam
- 17 Dec Herdenking bemanningsleden van de P302, on geval in de Patipi baai, 12.45

## **Mededeling voor het afzeggen van de "papieren" Nieuwsbrief!**

De portokosten om de 320 nieuwsbrief bij u op de mat te laten vallen, stijgen de pan uit. Graag zouden wij dan ook zoveel mogelijk de nieuwsbrief digitaal willen versturen. U krijg per e-mail een link zodat u de nieuwsbrief via de website van de 320 vereniging kunt lezen. Voordeel is dat de Nieuwsbrief in kleur is.

Mocht u de "kas" van de vereniging mede willen ondersteunen stuur dan een mail naar;

[320vereniging leden@gmail.com](mailto:320vereniging leden@gmail.com)

Wij zorgen dan dat u de nieuwsbrief digitaal kunt ontvangen.

## **Inhoud van dit nummer**

Redactie mededelingen + Agenda	3
Fotoverslag MLD-reunie Bronbeek	4
Kaper tegen wil en dank	8
Boekpresentatie Talitha van der Hoeden	15

## **Agenda 320 Vereniging**

- 2024
- 23 oct Low level\*
- 2025
- 8 jan Nieuwjaarsreceptie\*

**\* Bijeenkomsten (\*) van 320 Vereniging worden gehouden in de kantine van F.C. Rijnvogels. Sportpark de Kooltuin. 1e Mientlaan, 2223LG Katwijk en starten vanaf 19.30 uur.**

Via de doorgaande weg rijdt U naar Valkenburg. Bij de kapel slaat U de weg naar het vliegveld in (richting "Soldaat van Oranje" de musical) . Na ongeveer 250 meter is links een groot parkeerterrein met voldoende ruimte. Aan dat parkeerterrein ligt het clubhuis van FC Rijnvogels, waar de bijeenkomsten worden gehouden.





Fotobijdrage van Rob Maljers van de zeer geslaagde reünie op 22 juni 2024 in de Kumpulan op Bronbeek















## 1964 OVER EEN OPZIENBARENDE, ILLEGALE VLUCHT door een NOZEM-, JOY-, PRAAL-, SCHERTS-, en/of STUNTVLIEGER\*

Een oude man van in de tachtig stak nog een sigaret op. Hij vond alle soorten negatieve informatie en publiciteit over dat roken slecht zou zijn voor de gezondheid maar overdreven gezwets. “Kijk naar mij, ik rook al vanaf mijn zestiende en mijn longen en ik hebben nergens last van”. Iemand hoorde zijn betoog aan en zei: “Stel, je staat bij de A-2 ter hoogte van Abcoude, dat is een brede weg daar met 10 banen. Je doet twee dekkende ooglapjes voor, klimt over de bermbeveiliging en steekt in rechte lijn de weg en de middenberm over. Aan de andere kant gekomen, verlaat je de A-2 over de bermbeveiliging en doet je ooglapjes af. Je staat heelhuids en ongeschonden in de berm aan de overkant en zegt: “Wat nou gevaarlijk, ik ben er, had nergens last van”. Wat heb je dan bewezen? Alleen dat gevaar soms reuze meevalt (als je geluk hebt).

Het volgende verhaal is een compilatie van krantenberichten uit 1964 en 1965. De reden dat er geen officiële vermeldingen uit Krijgsraad-vonnissen zijn gebruikt, komt doordat dit soort documenten nog lange tijd na nu niet openbaar ingezien en gebruikt mag worden.

Het gebruik van verschillende kranten voor deze reconstructie levert mede een aantal interessante bevindingen op. Er zijn in deze tijd nog heel veel landelijke en regionale nieuwsbladen. Kennelijk zijn er veel die de Algemene Persdienst louter citeren, zonder eigen inbreng of toevoegingen, of andere kranten zonder tweede bron of controle naschrijven. Veel kranten lijken zodoende erg op elkaar. Ook zijn er een paar kranten, zeker als die zich nader aan het onderwerp verwant voelen, die aan echte onderzoeksjournalistiek doen, een journalist op pad sturen om nadere informatie te vergaren, te wegen en te publiceren met een persoonlijke touch.



Grumman Tracker S-2F nr. 153

### INLEIDING

Het is maart 1964.

Smaldeel 1 van de Marine bevindt zich op een oefenreis in de Middellandse Zee, Hr. Ms. De Ruijter is het vlaggenschip.

Er is een detachement van de Marineluchtvaartdienst (MLD) vanuit Nederland neergestreken op het eiland Malta om met de eenheden, vliegtuigen, bemanningen en ondersteunende diensten te oefenen in hun operationele taken, samen met het Smaldeel om ‘op te werken’ zoals ze dat bij de Marine noemen. De groep bestaat uit twee Grumman Tracker’s (S-2F) en twee Lockheed Neptune’s (P-2V) en bijbehorend personeel. Op Malta zijn ze ondergebracht op de Engelse militaire RAF-vliegbasis Halfar, waar ze wel vaker komen oefenen.



## DE VLUCHT

Op de ochtend van zaterdag 7 maart staat de Nederlandse vliegtuigmaker-elektromonteur der 1<sup>e</sup> klasse Theo J.M. Van Eyck rond 06.00 uur op en begeeft zich naar de hangar, waar de Grumman Tracker met *side number* 153 staat geparkeerd. Dat is niet ongebruikelijk, vliegtuigen moeten vaak na een reparatie of het inbouwen van een apparaat getest worden. De eersten die hij op het veld tegenkomt zijn Britten, Brits militair personeel en bewakers. Zij zijn vast ook niet verbaasd als Van Eyck hen inlicht over nodige werkzaamheden. Hij haalt de sleutel van de hangar op, maakt de deur open en rolt de 153 naar buiten. Het vliegveld is op de vroege ochtend gesloten, dat wil zeggen dat er geen actuele vliegoperaties gaande of op korte termijn gepland zijn. Van Eyck gaat het toestel vlieggereed maken, gaat het 'pre-flighten'. Beide tanks zijn vol. Dan klimt hij aan boord, start de motoren (op de batterij, zeer ongewoon) en taxiëert in de richting van de startbaan. Het is goed vliegweer, aan de frisse kant, het zicht is meer dan 10 kilometer, er is geen wind en de laagste bewolking zit boven de 25.000 voeten (7,5 kilometer)

Even later, rond 07.00 uur stijgt Van Eyck zonder enige communicatie en zonder toestemming op. Let wel, hij is helemaal geen bevoegde vlieger, hij is een vliegtuig-monteur. Hij heeft op illegale wijze een militair toestel meegenomen en is er mee vandoor gegaan. De Britse schildwacht vindt het allemaal toch vreemd en meldt het aan de wachtcommandant. De reactie is traag, vol ongeloof.

Na twee uur komt de actie op gang. Alarm, paniek. Wat is er aan de hand? Men gaat met alle middelen de Tracker zoeken, schepen moeten uitvaren en vliegtuigen worden de lucht ingestuurd. Het probleem is dat niemand weet in welke richting er gezocht moet worden en of hij niet vanzelf terug zal keren.

Pas vier uur later komt er meer duidelijkheid. Van Eyck leeft nog, heeft 1.000 kilometer afgelegd en is met pijn en moeite geland op een kleine civiele *airstrip*, Merryfield, in de buurt van Benghazi, in Libië. De voorbereidingen en start voor een actie 'vliegtuig vermist' voor 12.00 uur worden door de Britten opgelucht afgeblazen.

## WIE EN WAAROM?

Wie was Van Eyck en hoe kwam hij tot zijn daad?

Hij was een boerenzoon uit het Brabantse Riel en nummer negen uit een gezin van twaalf kinderen, vijf jongens en zeven meisjes, geboren in 1943. Hij ging naar de Mulo, maar is geen actieve scholier en gaat na twee jaar naar de ambachtsschool om elektrotechniek te doen. Volgens zijn moeder was hij het meest branie van alle kinderen.

In augustus 1960 tekent hij een contract voor acht jaar dienst bij de Koninklijke Marine. Hij trouwt een jaar later -alleen voor de wet - met Corrie uit Nuenen. De bevestiging van en zegen voor het echte huwelijk in de RK-kerk moet nog even wachten.

In 1962 meldt hij zich voor de vliegerkeuring en wordt, ondanks zijn ambachtsschool-opleiding, goedgekeurd en aangenomen als leerling-vlieger. De opleiding bestond uit een basis- (bvo) en een voortgezette vliegopleiding (vvo). De bvo was, samen met de Koninklijke Luchtmacht, op de vliegbasis Woensdrecht, waar werd gevlogen op de eenmotorige Fokker S-11 'Instructor'.



Van Eyck komt er met goed gevolg doorheen. De vvo is in België, op de vliegbasis Brustem, het lestoestel is de tweemotorige jet-trainer Fouga Magister. Dan gaat het mis. Van Eyck vordert gestaag, hij komt solo op de Fouga en heeft al negen vluchten achter de rug. Wat er dan precies gebeurt, is alleen duidelijk als je erbij was, maar punt is dat hij een onvoldoend vluchtcijfer krijgt en wordt teruggezet, hij mag niet meer solo vliegen. Van Eyck wordt daar zeer boos over en gaat de confrontatie aan met zijn instructeurs en de leiding. Hij levert schriftelijk kritiek op de inhoud en kwaliteit van de lessen en vindt de lesvliegtuigen ook maar van een matig gehalte. Hij wordt ervoor tuchtrechtelijk gestraft, maar onttrekt zich aan zijn arrest, ontsnapt, waardoor hij opnieuw en zwaarder gestraft wordt.



Een lang verhaal kort. Van Eyck trekt aan het kortste eind en wordt voorgoed uit de vliegopleiding verwijderd. Dat doet hem veel pijn. Hij heeft later nog een aantal verzoeken ingediend om weer terug te mogen, maar helaas, vergeefs. Game over.

Dan wordt hij teruggeplaatst naar het marinevliegkamp Valkenburg (MVKV) als vliegtuigmaker-elektromonteur der eerste klasse. Er zijn nu twee-en-een-half jaar van zijn achtjarig contract verlopen, hij moet nog lang dienen voordat hij de Marine mag verlaten. Het is duidelijk dat Van Eyck in zijn vliegopleiding heel veel kennis en ervaring heeft opgedaan, maar alleen op toestellen die in zijn bvo en vvo werden gebruikt. Door zijn functies op Valkenburg blijft hij dicht bij de luchtvaart werken. Hij onderhoudt en repareert de elektronica van toestellen, veelal die van de Grumman Tracker en kan soms meevliegen. Later zal blijken dat dit mede aan de basis van zijn onbesuisde avontuur in Malta heeft gestaan, een zie-je-dat-ik-het-wel-kan gebaar, wraak, ambitie naast zelfstudie van Tracker-boekwerken.

## DE BEER IS LOS

De eerste schrik is voorbij: Van Eyck heeft de Tracker in Libië aan de grond gekregen en leeft nog. Hij wordt meteen ondervraagd door verbaasde Libische autoriteiten en in hechtenis genomen.

Koers zuid-oost







Naar zijn zeggen was hij onderweg naar Egypte om daar 'asiel aan te vragen', maar had hij geen vliegkaarten voorbij Libië en onvoldoende brandstof. Hij is niet zoals op de kaart in rechte lijn gevlogen, maar eerst zuidelijk en daarna oost langs de Afrikaanse kust. De situatie wordt langzaam duidelijk: er is een militair vliegtuig 'gestolen', dit vliegtuig bevindt zich illegaal in Libië en de niet-bevoegde vlieger is gedeserteerd, zonder toestemming en illegaal geland. Een welhaast ongelooflijk scenario. De marinemannen en de Britten op Malta denken, zonder veel besef van internationaal recht en diplomatieke gevolgen, het probleem zelf op te kunnen lossen. Er wordt een Neptune gescrambled naar het vliegveld van Benghazi in Libië met onder andere twee gecertificeerde Tracker-vliegers. De grotere Neptune kan niet op dezelfde strip landen, wordt door de autoriteiten geweigerd en gaat onverrichter zake weer retour naar Malta.

plomatieke gevolgen, het probleem zelf op te kunnen lossen. Er wordt een Neptune gescrambled naar het vliegveld van Benghazi in Libië met onder andere twee gecertificeerde Tracker-vliegers. De grotere Neptune kan niet op dezelfde strip landen, wordt door de autoriteiten geweigerd en gaat onverrichter zake weer retour naar Malta.



## DE GROTE VERWARRING

De geaccrediteerde Nederlandse ambassadeur wordt opgeroepen uit Cairo en een gezant in Libië ingezet. Nederlandse journalisten komen met allerlei tegenstrijdige nieuwtjes. Zo zou Van Eyck asiel hebben aangevraagd en niet meer naar Nederland terug willen keren. Maar zijn vrouw Corrie dan, weet die ervan? En Van Eyck spreekt geen Arabisch en maar beperkt Engels. Hoe moet je dan leven? Kun je dan een baan krijgen? Van Eyck vraagt bedenktijd, geen asiel.

Een aantal kranten heeft het over een 'perfecte landing', dat was zeker niet het geval, het toestel kwam scheef aanvliegen en raakte naast de baan, gelukkig was de zandlaag sterk. Ook niet op de 'laatste druppels', er blijkt naderhand nog voor 45 minuten brandstof in de tanks te zitten. De Volkskrant van 9 maart kopte met grote letters dat 'het NATO-systeem gefaald had'. Maar dat was toch voor inkomende doelen bestemd? De Britten voelden zich ook wel in het pak genaaid. Op 13 maart besteedt dezelfde krant nog een volle pagina aan de (vermeende) verijdelde poging van Nederland om zonder toestemming de 153 en Van Eyck terug te halen en mee te nemen. Kennelijk zaten er toen weinig vrienden van de Marine op de redactie.

## VERDER

Er volgt nog veel geharrewar en verwarring in Nederland en Libië tot op het hoogste politieke en diplomatieke niveau, maar dan komt er beweging. Op 20 maart is de 153 gecontroleerd en vlieggereed bevonden. Met toestemming van de Libiërs vertrekt het met de eigen vliegers naar Valkenburg. Van Eyck blijft nog vastzitten. Hij zaait verwarring over zijn plannen. Pas als hij een brief van Corrie krijgt, waarin ze schrijft dat ze niet met hem mee wil gaan 'als banneling' naar Egypte, besluit hij terug te gaan naar Nederland, om door de 'zure appel' heen te bijten.



Op 16 maart wordt de Tracker door de Libische geheime dienst vrijgegeven en na een korte inspectie [de inspectieploeg bestaat onder andere uit: SGT Wagenaar, VGMR De La Mar, LTZ Klok, VGMR Weijsters] overgevlogen naar Malta. Op Malta volgt een tweede inspectie [SGT van der Giesen, KPL Middelkoop] en kort daarop wordt het toestel overgevlogen naar MVKV en is op 19 maart terug op MVKV.

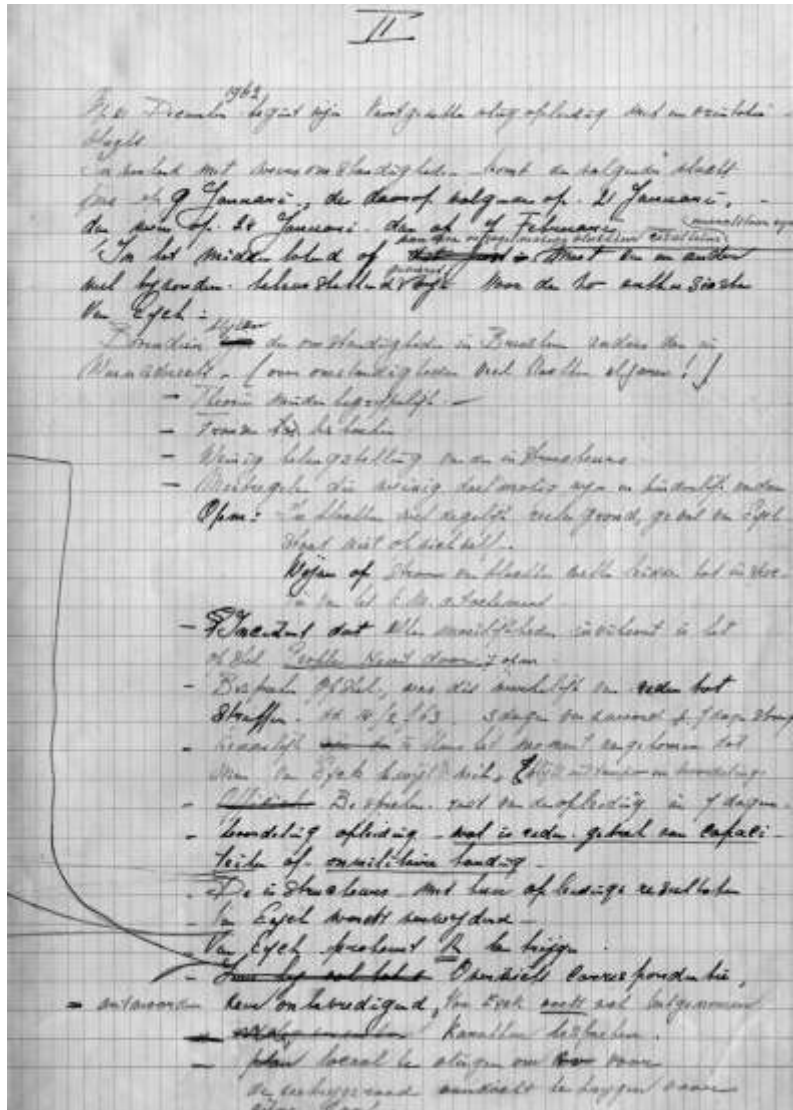




Op 10 april vliegt hij terug met de KLM, het laatste stuk is Frankfurt naar Amsterdam. Een journalist van De Telegraaf stapt in en zit naast hem. Voor de eerste keer kan Van Eyck ongeremd zijn eigen verhaal doen, dat levert goede scoop-informatie op voor de krant en ongetwijfeld ook goede informatie voor de Krijgsraad, waar hij later verantwoording aan zal moeten afleggen. Hij krijgt als advocaat een marine-overste J.L. de Graaff met een meesterstitel, die zelf bij de MLD gevlogen heeft, en die deels (als vlieginstructeur) de instructeurs van Van Eyck in Brustem heeft gekend en opgeleid. Een betrouwbare rechtsgang is daarmee geborgd, er zitten niet alleen maar beulen in de Raad.



Tekening van Samson in De Telegraaf van 4 juli 1964



e. In buitenland ontzuivering, komt eigener beweging zich terugmelden.

f. wetende dat hij gestraft zal worden.

e. De straf.

1. stelsel van straftoemeting *om misd. te voorkomen?*

2. VAN EYCK beslist geen misdadiger,

3. soortgelijke gevallen. *Geen voor herhaling? Neen -*

4. heeft al 3. mnd. in gevangenschap doorgebracht.

5. wil graag bij K.M. blijven.

6. citeren krantenberichten, PLA VOP - VAN EYCK contract volmaken; van Loon (4mnd).

7. indien VAN EYCK verder gestraft moet worden, denk aan ~~aan~~ detentie, doelmatig t.v.m. <sup>aan</sup> mogelijkheid voorwaardelijke veroordeling.

f. Conclusie. - *Interneel*

1. t.a.v. daad = zich in het buitenland verwijderd (geen vliegtuig, geen ammunitie)

2. oorlog?

3. VAN EYCK tot zijn daad gekomen door onvolkomenheden in ons systeem:

- a. opleiding;
- b. motivering verw.
- c. gebrek aan personeelszorg;

4. VAN EYCK al 10 april - 3 juli = 85 dagen gevangen.

5. veroordelen tot straf van deze lengte zo niet voorw. veroordeling restant.

*debenen naar restant*

Op 3 juli 1964 komt de Krijgsraad bijeen. De reeds bekende informatie over de Marine, de vliegopleiding, de bonje met de instructeurs, het definitief verwijderd worden, het gevoelde onrecht, zijn pijn, verdriet en ontgoocheling komen langs. De verdediging gaat niet over de boeg van wraak en dergelijke, de vlucht met de 153 was meer een middel om 'vroegtijdig de dienst te kunnen verlaten'. He, wat? De Fiscaal (aanklager) betoogt dat Van Eyck kennelijk wel een 'goed vlieghandje' had, maar dat zijn gedrag met de 153 bewijst dat de verwijdering uit de vliegopleiding volkomen terecht was. Dat vliegers vooral altijd hun hoofd moeten gebruiken, hun missies loyaal moeten uitvoeren en betrouwbaar moeten zijn.

**(Oude vlieger-wijsheid: 'There are old pilots and bold pilots, but no old, bold pilots'.)**

De eis is twee jaar gevangenisstraf en de uitspraak is een jaar, met aftrek van voorarrest, plus ontslag uit 's Rijks Zeedienst. Niet onverdeeld ongunstig eigenlijk, het doel is bereikt, maar toch zo 'n jaar brommen als je jong bent ...

In een hoger beroep op 6 oktober wordt de straf van een jaar gehandhaafd.

Op 6 april 1965 zit de tijd erop en wordt Van Eyck vrijgelaten en kan hij (met Corrie?) zijn leven zonder Marine weer oppakken.

- DEZE TERMEN ZIJN SOMS GEBEZIGD DOOR DE NEDERLANDSE PERS EN/OF LEDEN VAN DE KRIJGSRAAD. Geen van deze termen komt als zodanig in de Dikke Van Dale anno 2024 voor. Een stuntvlieger is gemaakt van papier of kunststof en zit nu aan de grond of in de hand aan een stuurtouwje vast en maakt capriolen.

bron: delpher.nl/kranten 'uitgebreid zoeken' (Nederlandse kranten)

zoektermen: Grumman Malta Eyck

periode van 1 maart 1964 tot 1 juli 1965

foto's: Prudent Staal, J.L. de Graaff, Piet Nieuwenburg

Foto bewerking Diederik Wurtz





## Recent verschenen

**bol.com**

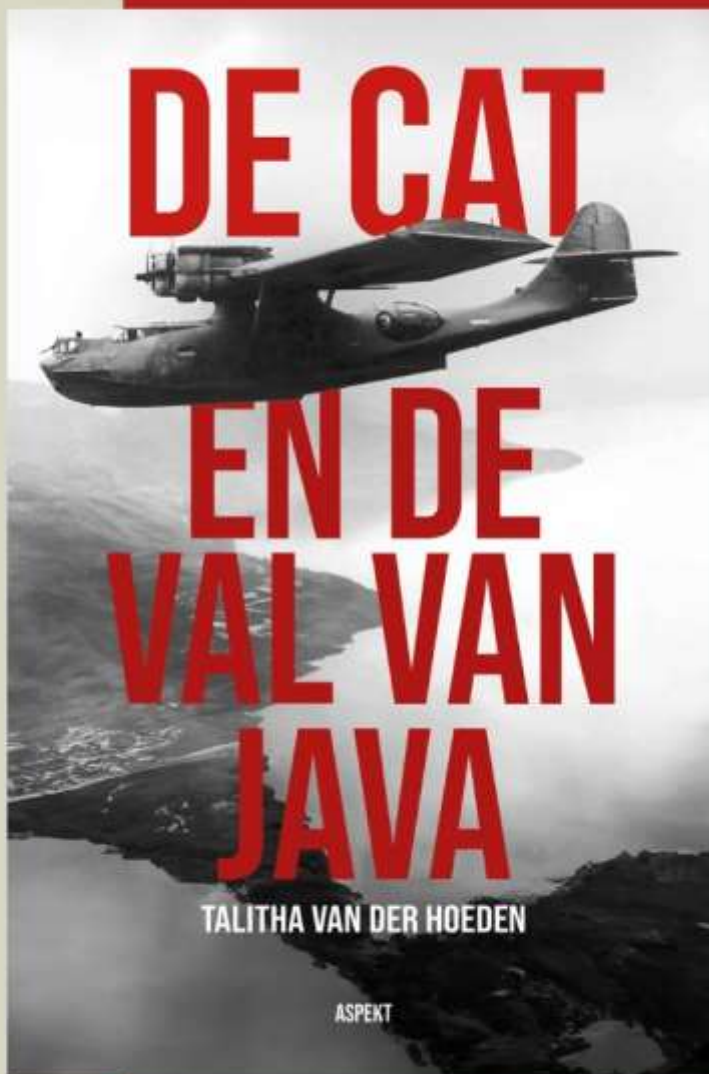
**uitgeverijaspekt.nl**

**boekhandels online**

Dodentochten. Zo waren Luuk en zijn maten de missies met hun Cat gaan noemen. Dag in dag uit vloog de vliegboot uit om de naderende vloot van de Japanners te verkennen en te bombarderen. Tochten die al gauw zestien uur duurden en bij binnenkomst was het nog benzine laden, motoren onderhouden, mitrailleurs schoonmaken en munitie aanvullen. Doodmoe waren ze. En in de lucht was het aan één stuk door uitkijken naar stippen in het blauw. Naar Zero's. Want inmiddels lieten de Japanse jagers, die zoveel sneller en wendbaarder waren dan de Catalina, zich dagelijks zien. Vliegboot na vliegboot keerde niet terug. Genadeloos stoomde de vijand op naar Java, naar Luuks thuis. Waar de uitzichtloosheid van de situatie nauwelijks bij zijn zusje en ouders scheen door te dringen.

Deze roman gaat over de laatste maand, februari 1942, voor de val van Java en is gebaseerd op waargebeurde verhalen uit dagboeken van vliegers van toen. Gewone jongens die iedere dag weer, tegen beter weten in, in hun Catalina-vliegboten de Japanners tegemoet traden ter verdediging van Nederlands-Indië.

**235 pagina's • met foto's • €24,95**



Laatst ging een fijn artikelje online over het boek van Talitha wat ik graag met jullie wil delen.

<https://www.upinthesky.nl/2024/05/05/monument-voor-de-catalina-in-boekvorm/>

Dit boek is te verkrijgen bij mij (Prudent Staal) en te betalen met QR-code direct aan de uitgever. Alleen verzenden kost extra of gewoon komen ophalen bij mij.



RETTDIEP 53  
2904 RD CAPELLE A/D  
IJSSEL

INDIEN ONBESTELBAAR:  
RETOUR NAAR:

320-VERENIGING

