

# HANDIGE HENDRIKS IS VERLIEFD OP DE MITCHELL

Het is ijs- en ijskoud op het platform van het Aviodrome. Met blauwe vingers voert Theo Hendriks via een inspectieluik onder de gigantische Pratt & Whitney de laatste checks uit. 'Zijn' C-47 Fifi Kate moet overmorgen para's afwerpen boven de Ardennen, ter herinnering aan de 'Battle of the Bulge'.

Maar gezien het weer gaat hij toch graag mee naar binnen voor een saucijzenbroodje en een lang verhaal... "In het dagelijks leven ben ik buschauffeur bij Hermes, in Eindhoven. Twee volle dagen per week werk ik gemiddeld aan de B-25. Maar door mijn onregelmatige uren lukt dat best. Soms neem ik bij lange projecten vakantie op. Mijn baas is soepel, want hij draagt de projecten een warm hart toe. Veel belangrijker is mijn vrouw, die vindt het al 25 jaar goed dat ik altijd maar op pad ben."

## Meccanodoos

Wat houdt je werk aan de Mitchell nou in? Theo: "Corrosie is onze grootste vijand. We zijn er extreem scherp op. We hebben zelf de gebruikerslimieten omlaag gebracht, zodat we echte 'metal fatigue' vèr voor kunnen blijven."

Da's ook wel nodig, want het toestel wordt best sportief gevlogen, zag ik laatst nog op Niederrhein. De man verslikt zich zowat: "Welnee! Het ziet er sportief uit, met die prachtige hoge bochten, maar in de praktijk komen we nooit boven de 2G, terwijl 4G is toegestaan. Nee, daar zijn we echt scherp op. Maar aan de andere kant is het ook een oorlogsmachine. Die moet wat kunnen hebben. In het handboek staat bijvoorbeeld: 'maximum take off weight depending on the experience of the captain and the importance of the mission'. Dat geeft aan dat de limieten ruim zijn.

Laatst sprak ik een vlieger die in de oorlog voor een speciale missie met 30% overlading vertrok. Maar ik hoef natuurlijk niet te zeggen dat zoiets bij ons niet voorkomt."

Oké en behalve die corrosie? "Voor de rest is het één grote meccanodoos. Ik heb in al die jaren vrijwel elk onderdeel wel een keer in handen gehad. Onderdelen zijn nog steeds goed te krijgen. Er was een enorm surplus na de Tweede Wereldoorlog. Alleen is vrijwel alles door één Amerikaans bedrijf opgekocht, 'Aerotrader' van Carl Sholl. Er wordt wel eens gemopperd over zijn monopoliepositie, maar veel last hebben we er niet van. Al berekent hij merkwaardige prijzen, gebaseerd op wat hij nog heeft. Een kwestie van vraag en aanbod: een bombsight kost bijvoorbeeld 1.500 dollar, maar een complete main wheel strut (poot van het hoofdonderstel) óók."

## Teamwork

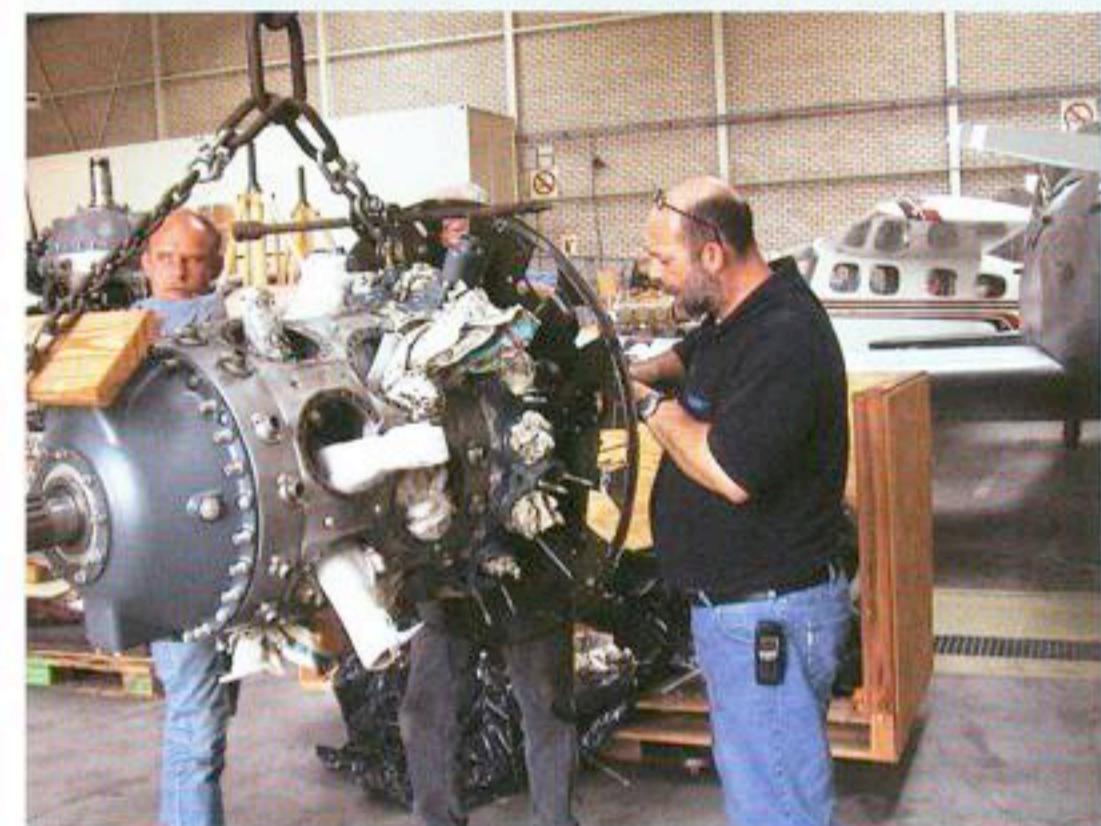
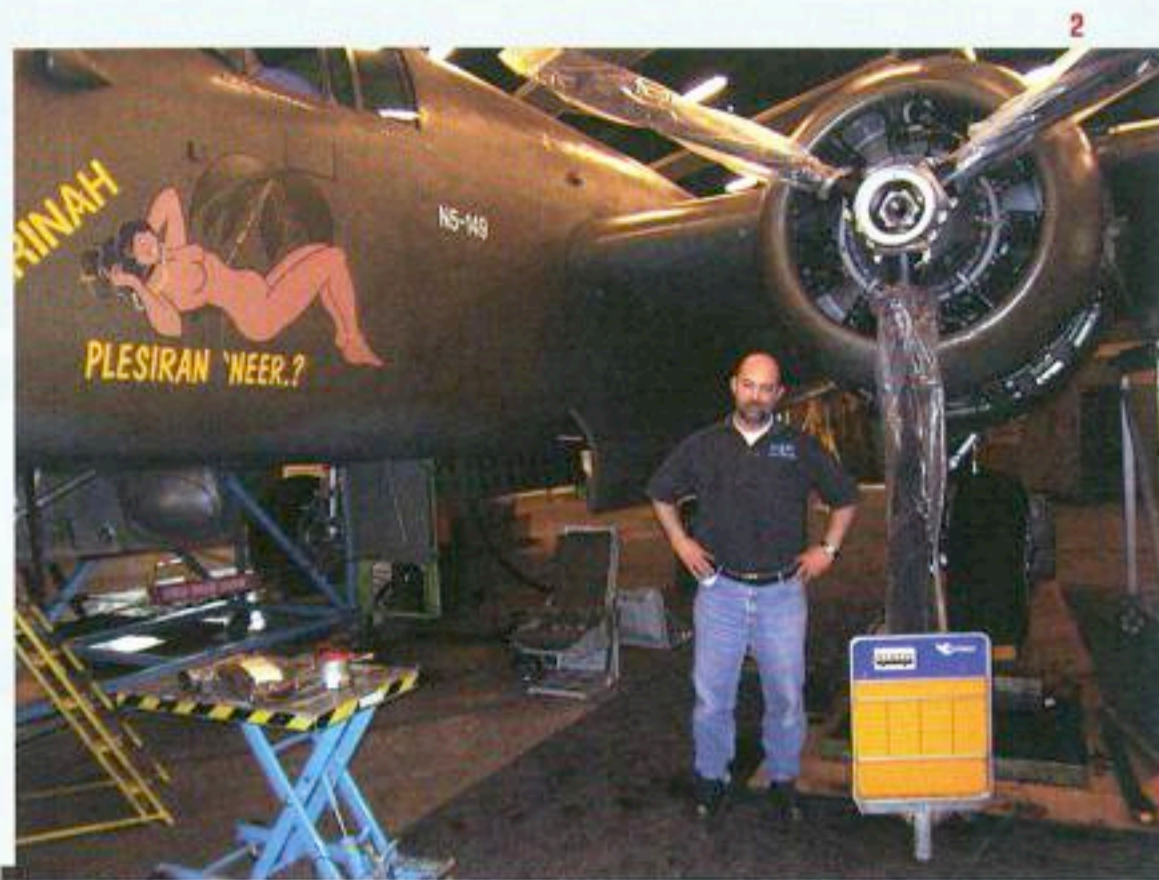
Doe je alles alleen? "Integendeel, we hebben een team van vrijwilligers in ons technisch bedrijf, met daaronder enkele A&P's en inspectors. Met het hoofd TD plannen we de te verrichten werkzaamheden. Zoiets kun je nauwelijks alleen doen, daar is de Mitchell net even te complex voor. En ik vind het wel prettig om bepaalde beslissingen met anderen te nemen om samen tot de juiste maat-

regelen te komen. Veel motorwerk doe ik samen met Ton de Kort. Die heeft vijfendertig jaar ervaring in motorenrevisie. Zijn know-how op dit deelgebied is immens. Daar ben ik heel eerlijk in. Maar ik autoriseer dat, op grond van mijn diploma's. Een prachtig samenwerkingsverband."

Diploma's, welke? "Ik heb mijn Amerikaanse papieren. Een voorwaarde natuurlijk, gezien het feit dat het toestel Amerikaans geregistreerd is. Gehaald bij Bakers in Nashville. Daar heb ik in 1999 mijn A&P examen gedaan en ben drie jaar later teruggegaan voor mijn inspectors licence (Inspection Authorization Exam). Toch laten we ieder jaar een inspector uit Amerika komen voor de annual. Simpelweg omdat de man een enorme ervaring heeft met Mitchells en andere warbirds en ook de wegen kent om zaken op te lossen als dat nodig is. Een deel van onze totale 'quality assurance'.

Lastig, zo'n examen? "De Amerikanen verlangen dat je al een flinke dosis ervaring hebt. Naast veel theorie wordt namelijk ook je praktijkinzicht uitvoerig getest. Een pittig examen. Zes uur lang worden theoretische vragen gesteld of krijg je onderdelen voorgeschoteld. Waarom is deze pomp afgekeurd? Wat merk je op aan deze valve en wat zou je er aan doen? Dat soort vragen. Zes uur





**1** Getest tot tevredenheid: Theo Hendriks en hoofd-TD Chiel van de Pijl. **2** De zingende tandarts kennen we, maar een buschauffeur die aan bommenwerpers sleutelt is toch even wat anders. **3** Negen weken sleutelen: de gereviseerde crankcase wordt weer 'gevuld' met de inmiddels in eigen beheer opgeknapte cilinders en bewegende delen. **4** Kleppen slijpen, cilinders honen, klepzittingen leppen: deze motor heeft inmiddels alweer 150 uur gedraaid.

lang. Daarna konden ze me uitwringen, maar ik was geslaagd.”

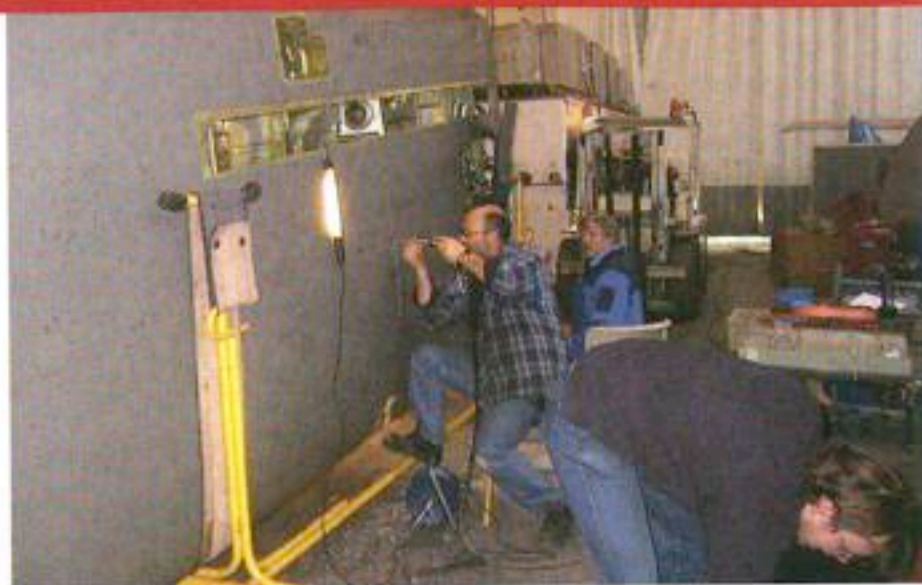
### Zonder computers

Zijn er nou overeenkomsten tussen de Mitchell en de Dakota? “Er is in de Tweede Wereldoorlog veel gestandaardiseerd, om begrijpelijke redenen. Overal kom je dezelfde hardware tegen. De zogenaamde ‘AN’- of ‘AC’-standaard, nu vooral in ‘MS’-standaard omgezet. En je

herkent natuurlijk de fabriek: Douglas enerzijds, en North American anderzijds. Zowel de Mitchell, de Harvard als de Mustang kwamen van die laatste club. Daar zitten technisch duidelijk overeenkomsten. Maar da’s juist het mooie, dat je die patronen gaat herkennen. De werkwijzen van de ingenieurs en de constructeurs destijds. Die hebben onder enorme tijdsdruk de diverse problemen geniaal opgelost. En zon-

der computers! De Mitchell vloog in negen maanden vanaf de tekentafel. De Mustang in zes maanden. Een mateloze bewondering heb ik voor die kerels en die wordt elke dag groter naarmate je langer met dit materiaal werkt.”

Bevlogen? “Iederéén die met deze toestellen in contact komt ráákt bevlogen. In Italië stonden we laatst met een lekkage aan een van de hydraulische cilinders



**1** Beloning voor vele uren werk: Van der Meulens Mustang komt even langs. **2** Plaatwerk in samenwerking met een specialist van Fokker. **3** Een 'bank' tijdens een demo op Duxford: Theo is hier vaak bij, want een 'qualified' TD-er behoort tot de 'essential crew'.

van het landingsgestel. Er was een plaatse-lijk bedrijf dat alle soorten o-ringen op voorraad heeft. Maar niemand had de sleutel van het magazijn. Toen hebben die Italianen het slot er gewoon uitgeboord voor een ringetje van twee kwartjes. Die mentaliteit, daar houd ik van."

Komt er geen einde aan? De toestellen zijn tenslotte al meer dan zestig jaar oud. "De motoren hebben we al een aantal keren vervangen. Die er nu op zitten zijn ouder dan het toestel zelf. Maar wel helemaal gereviseerd tot op nul uur. Waar we wel bang voor zijn is het verdwijnen van de Avgas 100LL. Als we met loodvervangers moeten gaan werken krijgen we een pittig probleem, maar wel een hele nieuwe uitdaging."

### Historic significance

De motoren zijn toch gebouwd voor 108 octaan? Tom Reilly vliegt zijn Mitchell bijvoorbeeld nooit met meer dan 40 inch inlaatdruk. "Daar is veel discussie over, 44 inch is maximaal,

maar bij 42 inch wordt een zogenaamde 'enrichment valve' geopend. Er wordt dan weliswaar iets meer vermogen gevraagd, maar de extra-brandstof zorgt wel voor een betere koeling van de cilinders. Dat zijn van die fijne kneepjes. Maar Reilly zal ongetwijfeld ook weten wat hij doet."

Is het alleen de techniek die je fascineert? Zou je met hetzelfde plezier aan een F-16 sleutelen? "Natuurlijk niet. Ook de historie telt. Zo had ik onlangs nog een zuiger in handen uit het toestel van Neerlands beroemdste Mitchell-vlieger René Wittert van Hoogland. Die zuiger had hij letterlijk zien bewegen, omdat tijdens een aanval op een Japans schip een cilinderkop inclusief beplating eraf geschoten was. Die zuiger zag hij een paar uur op-en-neer stampen tijdens de terugvlucht naar Australië. Na de vlucht kreeg hij 'm retour van de TD. Met inscriptie."

En de toekomst? "In het afgelopen jaar

zijn we als DBAF samengegaan met de SKHV (Stichting KLu Historische Vlucht) op Gilze-Rijen. Ik zag daar wel tegenop, maar nu een paar maanden verder zie ik het wel zitten. Ik heb echt het gevoel dat we welkom zijn, al zal het niet zonder slag of stoot gaan, maar daar komen we wel uit. Voor de Mitchell is het een perfecte oplossing, de DBAF zal uiteindelijk ophouden te bestaan, maar dat is van ondergeschikt belang. Belangrijk is dat hij voor het nageslacht vliegend in Nederland blijft en ik ben er trots op dat ik daar een bijdrage in heb mogen leveren."

Theo wordt gebeld: de Engelse eigenaar van de Fifi Kate wil weten hoe het ermee staat, in verband met de vlucht van zaterdag. Theo explains in prachtig Brabo-English: "But I will not go home until she is finished", gromt hij in zijn portable. Hij staat op en beent over het ijsskoude platform, richting Fifi. ✉