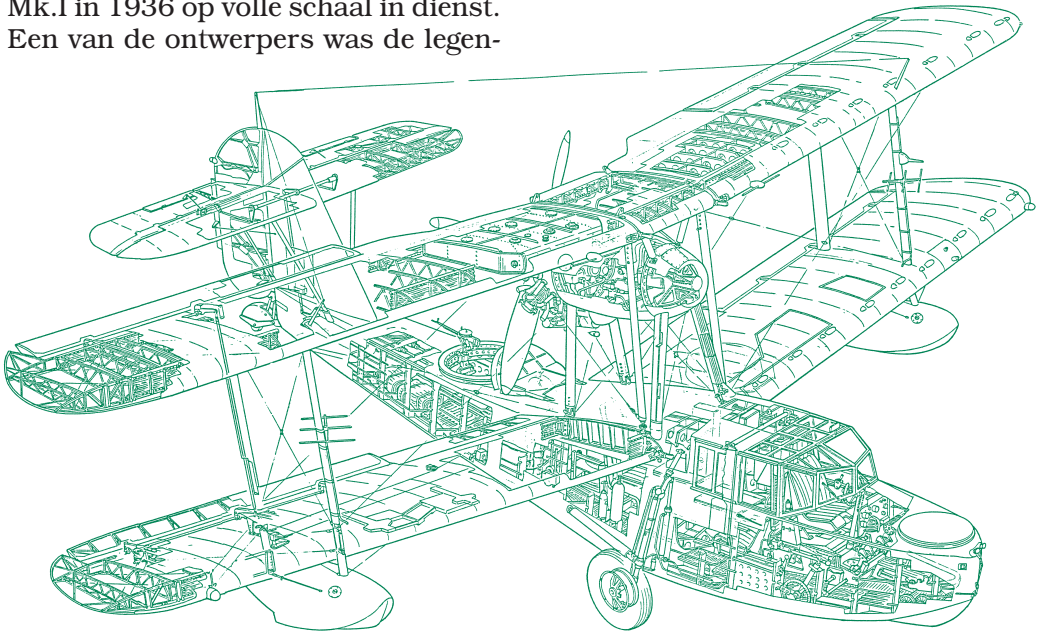


Vickers-Supermarine Walrus

Uit dezelfde fabriek die de voortreffelijke Supermarine Spitfire maakte kwam het utilitaristische maar effectieve Walrus-amfibievliegtuig. De Walrus behoorde tot de weinige vliegtuigen die heel de Tweede Wereldoorlog dienden en hoewel ouderwets van uiterlijk was hij een nuttig en succesvol type in zijn gediversifieerde operationele rollen. Zijn stamboom ging terug op de amfibietweedekker Supermarine Seagull V, die in 1933 voor het eerst vloog. Dit vliegtuig, het laatste in een reeks Seagull-amfibietoestellen, werd door Australië besteld. Evaluatie door de Royal Navy leidde er uiteindelijk toe dat Groot-Brittannië in 1935 het type bestelde als vlootverkener, die van verschillende klassen van oorlogsschepen gekatapulteerd kon worden en als de 'ogen van de vloot' en 'vizier voor de scheepskanonnen' fungeerde. Het type kwam als de Walrus Mk.I in 1936 op volle schaal in dienst. Een van de ontwerpers was de legen-

darische R.J. Mitchell, de ontwerper van de Supermarine Spitfire. De amfibietweedekker had opklapbare vleugels voor gemakkelijke opslag aan boord van oorlogsschepen (de vleugels bestonden uit een constructie van hout en metaal met een bekleding van hoofdzakelijk doek) en een enkele enigszins ongebruikelijke duw-schroefmotor. Aanvankelijk was de Walrus voor de Fleet Air Arm bestemd en het type opereerde heel de Tweede Wereldoorlog bij die dienst. De Walrus diende later in de oorlog echter ook bij de Britse Royal Air Force, voornamelijk op zeerreddingsmissies. Vele neergehaalde geallieerde (en sommige vijandelijke) vliegers en andere bemanningsleden werden uit het water gered door de Walrus, die op zee kon landen om ze op te pikken. De productie van de Walrus werd gedeeld met



De Walrus was geen schoonheid en een tweedekker die opereerde in een tijdperk van eendekkers, maar hij was robuust van constructie en zeer succesvol als vlootverkener en reddingsvliegtuig.

Supermarine, dat de Walrus Mk.I met een metalen romp bouwde, en Saunders-Roe, dat een groot aantal stuks met een houten romp van eigen ontwerp fabriceerde. Supermarine lijkt er 287 gemaakt te hebben, terwijl Saunders-Roe (volgens de eigen archieven) 270 Mk.I's en 191 Mk.II's bouwde. Vanaf 1944 werd de Walrus bij de eenheden van de Fleet Air Arm geleidelijk

vervangen door een andere Supermarine-tweedekker, de Sea Otter met een trek- in plaats van duwschroefconfiguratie. De Walrus diende bij Britse en Gemenebestroepen wereldwijd; een aantal opereerde ook als communicatietoestellen, terwijl andere heel sporadisch zelfs als bommenwerper optraden. Argentinië was een van de buitenlandse afnemers.



Een beeldende John Batchelor-studie van de Walrus in zijn element – terwijl hij neergehaalde vliegers redt. Talloze vliegers dankten hun leven aan de Walrus, die op zee kon landen om hen te redden.

Specificaties – Supermarine Walrus Mk.II

Spanwijdte	13,97 m
Lengte	11,46 m
Topsnelheid	203 km/u op zeeniveau
Vliegbereik	Ca. 965,6 km
Praktisch plafond	4846 m
Bewapening	Max. 3 (vaak 2) 7,7 mm-mitrailleurs; bij sommige toestellen onder de ondervleugels een inrichting voor kleine bommen en dergelijke
Motor	Bristol Pegasus VI-stermotor, 770–775 pk
Bemanning	3 of 4

De Havilland D.H.82 Tiger Moth

Een van de beroemdste lesvliegtuigen aller tijden, de welbekende en zeer geliefde Tiger Moth, belichaamde de culminatie van een succesvolle serie lichte vliegtuigen die sinds de jaren twintig waren ontwikkeld door het Britse de Havilland. Het toestel was een logische opvolger van de D.H.60 Gipsy Moth (zie het eerste deel van deze encyclopedie) en de eerste exemplaren waren eerder ontwikkelingen van de D.H.60 en directe voorzaten van de Tiger Moth zelf. Deze soms Moth Trainer genoemde toestellen vormden een tussenstap naar de Tiger Moth-serie. De eerste Tiger Moth incorporeerde diverse wijzigingen ten opzichte van de D.H.60-formule, waaronder 'verspringende' tweedekker vleugels in pijlstelling, en maakte in de tweede helft van 1931 zijn eerste vlucht, aanvankelijk onder de aanduiding D.H.82 Tiger Moth. Een aantal extra wijzigingen leidde tot de alomtegenwoordige D.H.82A Tiger Moth II – gewoonlijk simpelweg de Tiger Moth genoemd. Dit type zou wereldberoemd worden als lesvliegtuig voor beginners. De eer-

ste telgen van de Tiger Moth-lijn werden in 1932/33 bij de Royal Air Force in dienst gesteld en het type werd door de RAF gebruikt tot in de jaren vijftig. Bij het begin van de Tweede Wereldoorlog was de Tiger Moth in Groot-Brittannië inmiddels uitgegroeid tot een wijdverbreide civiele trainer, die vaak leerling-vliegers op RAF-dienst voorbereidde. Die dienst gebruikte ook zelf hoe langer hoe meer Tiger Moths en het type bleef heel de Tweede Wereldoorlog door zijn vitale opleidingsrol behouden voor zowel Britse als Gemenebestleerling-vliegers. Het nam een belangrijke plaats in het omvangrijke Empire Air Training Scheme in, maar naast trainingsdienst in verschillende Gemenebestlanden vervulde de Tiger Moth soms nog andere rollen, zoals kustpatrouille en communicatie. De productie in Groot-Brittannië werd gedeeld door de Havilland en later Morris Motors, maar ook in het buitenland werd een groot aantal gebouwd. Zweden, Noorwegen en Por-



Een D.H.82A Tiger Moth in de klassieke uitvoering met de oefenkleuren van de Royal Air Force in de periode van de Tweede Wereldoorlog. Het afgebeelde toestel, N9374, is representatief voor vele honderden van deze vliegtuigen die de zo vitale training van geallieerde piloten voor hun rekening namen in de oorlogsperiode, toen de geallieerden duizenden vliegers nodig hadden.

tugal bouwden en gebruikten de Tiger Moth en binnen het Gemenebest was vooral Canada een grote producent. De meeste Canadese exemplaren werden door een iets krachtigere Gipsy Major-motor voortgestuwd en hadden voorzieningen voor een gesloten cockpit en ski's (D.H.82C). Een onbemand radiografisch bestuurd toestel voor schutterstraining, de D.H.82B Queen Bee geheten en vaak met drijvers uitgerust, werd voor de RAF en Fleet Air Arm gebouwd. Ontelbare militaire Tiger Moths 'demobiliseerden' na de oorlog en overstroomden de burgermarkt. Vele overleefden de periode

direct na de oorlog en vandaag zijn Tiger Moths hogelijk geprezen historische vliegtuigen. Een naoorlogse ontwikkeling was de Thruxton Jackaroo, een conversie van bestaande Tiger Moths met in de romp overkapte zitplaatsen voor vier personen. Er bestaat enige onenigheid over het totale aantal, maar de meeste historici zijn het eens dat het er ruim 8000 waren, waarvan meer dan de helft in Groot-Britannië gebouwd is.



De afgebeelde Tiger Moth, in augustus 1974 vanuit de lucht gefotografeerd boven Rheinbeck in New York State, is een van de vele exemplaren die het tot recentere tijden overleefd hebben. Tiger Moths zijn zeer geprezen historische vliegtuigen en worden zorgvuldig onderhouden door hun aanbedende eigenaren (foto: John Batchelor).

Specificaties – de Havilland D.H.82A Tiger Moth II

Spanwijdte	8,94 m
Lengte	7,29 m
Topsnelheid	175,5 km/u op zeeniveau
Maximale startmassa	828 kg
Vliegbereik	486 km
Praktisch plafond	4145 m
Motor	De Havilland Gipsy Major-lijnmotor, 130 pk
Bemanning	2