

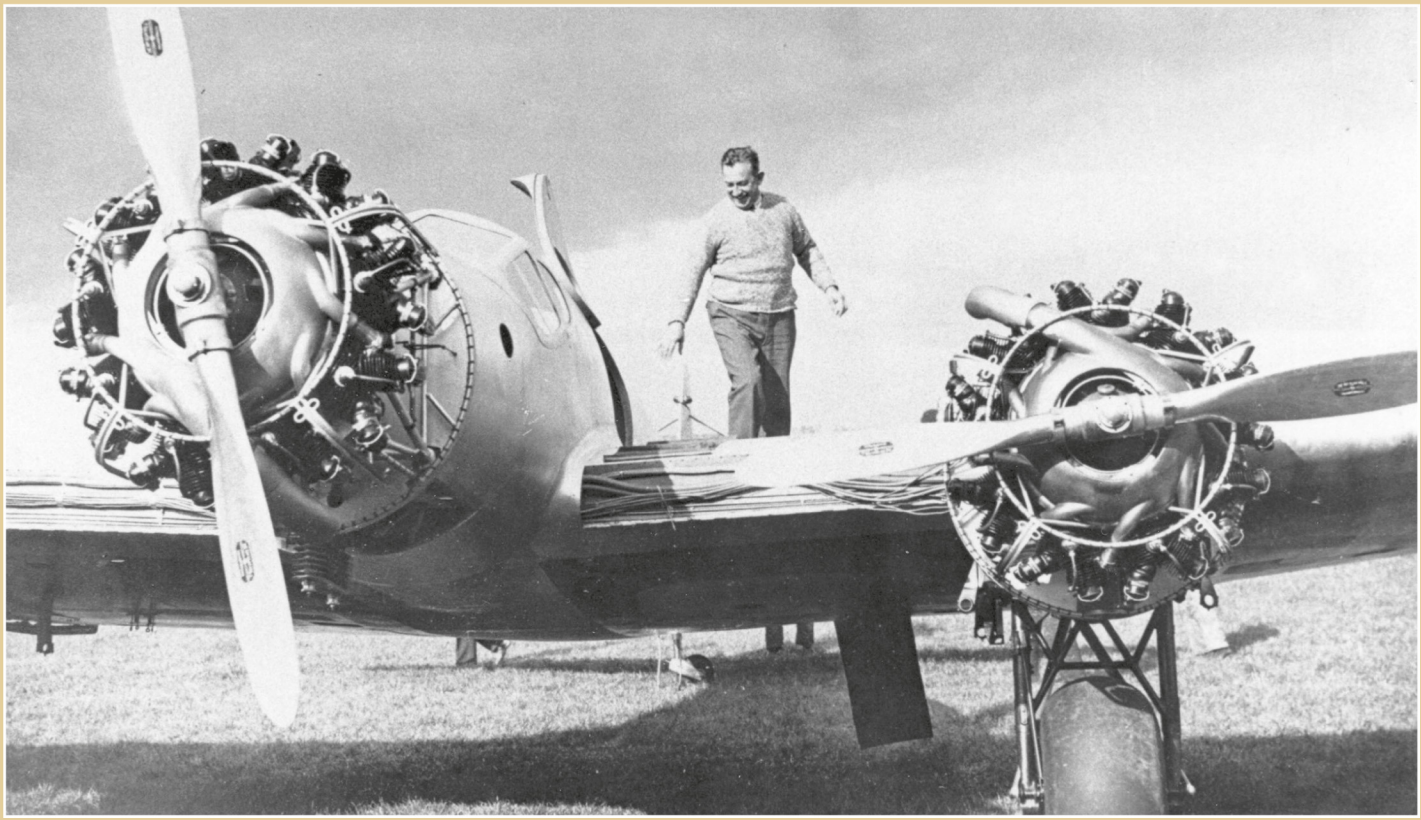
Theo Slot, Pander & De Schelde

Hollands vernuft in de lucht

Peter Knippels

Lanasta

Inkijkexemplaar



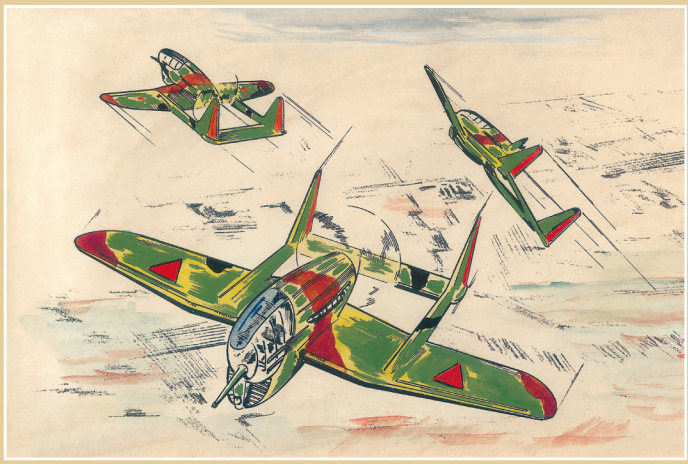
Naast Nederlandsche Vliegtuigenfabriek ('Fokker') en Koolhoven zijn er voor de Tweede Wereldoorlog meer vliegtuigfabrieken en ontwerpers actief in Nederland. Een van de minder bekende ontwerpers is Theo Slot (1895-1949), die vliegtuigen ontwerpt voor H. Pander & Zonen en N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde. Met zijn ontwerpen drukt hij een duidelijke en eigen stempel op de ontwikkeling van de vliegtuigbouw in Nederland. Hij introduceert meerdere innovaties die later door andere Nederlandse vliegtuigbouwers worden overgenomen. Slot mag met recht de vernieuwer van de vooroorlogse Nederlandse luchtvaartindustrie worden genoemd. Daarnaast staat hij aan de wieg van de sportvliegerij in ons land.

Slot is vooral bekend geworden door de Pander S.4 Postjager of, preciezer, door de pech die dit vliegtuig heeft achtervolgd. Dit doet geen recht aan zijn bijdragen aan de vooroorlogse Nederlandse vliegtuigsector. H. Pander & Zonen en N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde geven hem en zijn team de ruimte om noviteiten te ontwikkelen en uit te voeren.

ISBN 978-94-6456-110-4

Zo ontwerpt Slot met de Pander E het eerste Nederlandse lesvliegtuig. Veel sportvliegers behalen voor de Tweede Wereldoorlog hun vliegbrevet op dit vliegtuig. De Schelde S.21 is zijn laatste gebouwde ontwerp waarvan de bouw bijna is afgerond op het moment van de Duitse inval op 10 mei 1940. Het is een futuristisch ogend gevechtsvliegtuig met een w-vormige vleugel, een cabine die bijna geheel bestaat uit glas, een duwpropeller en een dubbele staart.

Met dit boek krijgen Theo Slot, H. Pander & Zonen en N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde het eerbetoon dat ze verdienen voor hun bijdrage aan de Nederlandse luchtvaart voor de Tweede Wereldoorlog.



Inkijkexemplaar

Lanasta

Theo Slot, Pander & De Schelde

Hollands vernuft in de lucht

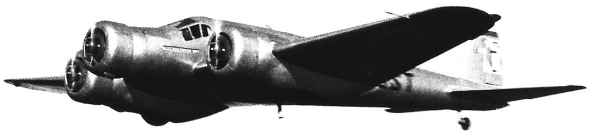
Inkijkexemplaar



KLM-vliegers rond de Scheldemusch. De derde van rechts, met papieren in de zak van zijn colbert, is Theo Slot.

Bron: Stadarchief Amsterdam, Amsterdam, Collectie Archief van Luchthaven Schiphol

Inkijkexemplaar



Theo Slot, Pander & De Schelde

Hollands vernuft in de lucht

Peter Knippels

Lanasta

Inkijkexemplaar



ISBN: 978-94-6411-04

NUGI: 465
1e druk, maart 2025

© Copyright 2025
Walburg Pers / Lanasta
Vormgeving en beeldbewerking:
Martin Sloos, Amon Design

www.walburgpers.nl/lanasta

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, stored in a database or retrieval system or published in any form or way, electronically, mechanical, by print, photoprint, microfilm or any other means without prior written permission from the publisher. (Dutch text is also legally relevant in every case or event.)

All correspondence regarding copyrights, translation or any other matter can be directed to: Walburg Pers / Lanasta, Nieuwe Prinsengracht 89, 1018 VR Amsterdam

Inkijkexemplaar

Inleiding

Op 5 oktober 1949 overlijdt op 54-jarige leeftijd in Voorburg de vliegtuigontwerper Theo Slot. Voor de Tweede Wereldoorlog drukt Slot met ontwerpen voor H. Pander & Zonen en N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde een duidelijke en eigen stempel op de ontwikkeling van de vliegtuigbouw in Nederland. Hij introduceert meerdere innovaties die later door andere Nederlandse vliegtuigbouwers worden overgenomen. Slot mag met recht de vernieuwer van de vooroorlogse Nederlandse luchtvaartindustrie worden genoemd. Daarnaast staat hij aan de wieg van de sportvliegerij in ons land.

Theo Slot heeft als ontwerper nooit de bekendheid gekregen die Frits Koolhoven en Anthony Fokker wel ten deel is gevallen. Mogelijk komt dit omdat hij nooit een eigen vliegtuigfabriek heeft gehad en er geen vliegtuigen zijn gebouwd die zijn naam dragen. Hij is vooral bekend geworden door de Pander S.4 Postjager of, preciezer, door de pech die dit vliegtuig heeft achtervolgd. Dit doet geen recht aan Slots' bijdrage aan de vooroorlogse Nederlandse vliegtuigsector.

H. Pander & Zonen en N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde geven hem en zijn team de ruimte om noviteiten te ontwikkelen en uit te voeren. Zo ontwerpt Slot met de Pander E het eerste Nederlandse lesvliegtuig. Veel sportvliegers behalen voor de Tweede Wereldoorlog hun vliegbrevet op dit vliegtuig. De Pander S.4 is het studieobject voor het ontwikkelen van een snel postvliegtuig. Een ander door Slot ontworpen vliegtuig, de Scheldemusch, is het eerste in Nederland gebouwde vliegmachine met een neuswiel. KLM-vliegers maken op dit vliegtuig kennis met deze noviteit. De Schelde S.21 is zijn laatste gebouwde ontwerp waarvan de bouw bijna is afgerond op het moment van de Duitse inval op 10 mei 1940. Het is een futuristisch ogend gevechtsvliegtuig met een w-vormige vleugel, een cabine die bijna geheel bestaat uit glas, een duwpropeller en een dubbele staart.

Theo Slot en H. Pander & Zonen en N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde, de bedrijven waarvoor hij werkte, krijgen met dit boek het eerbetoon dat ze verdienen vanwege hun bijdrage aan de Nederlandse luchtvaart voor de Tweede Wereldoorlog.

In mijn jeugdjaren heb ik alle door Hugo Hooftman geschreven boeken uit de serie de 'Nederlandse Luchtvaartencyclopedie' gelezen. De boeken over de Postjager en over de Scheldemusch en Scheldemeeuw vond ik het meest interessant: mooi, aparte vliegtuigen en hun ontwerper waarover niet veel over bekend was. Die interesse is altijd gebleven. Tien jaar geleden heb ik besloten om me te verdiepen in Theo Slot, zijn ontwerpen en de gebouwde vliegtuigen. Het resultaat van jaren archievenonderzoek, boeken en tijdschriften lezen en zoeken op internet ligt voor u.

Uiteraard heb ik dit boek niet kunnen schrijven zonder de hulp en bijdragen van anderen. Mijn dank gaat uit naar Stadsarchief Amsterdam, Luchtvaartmuseum Aviodrome, Stichting Behoud Erfgoed NLR, Gelders Archief, Haags Gemeentearchief, Nationaal Archief, Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Zeeuws Archief, Jan Grisnich en Jean Paul Vredeling voor het toegang verschaffen tot hun archieven. Jan Grisnich, dank ik voor zijn bijdragen over de Pander D's in Nederlands-Indië en voor met het meelezen van de tekst. Martin Sloos dacht mee over inhoud en nam tevens de vormgeving van het boek voor zijn rekening. Het is erg mooi geworden, mijn complimenten! Verder wil ik Jantinus Mulder van Uitgeverij Walburg Pers-Lanasta bedanken voor het uitgeven van dit boek. Hij gaf al in een vroeg stadium aan interesse te hebben in het manuscript, wat het laatste zetje voor mij betekende om het boek af te ronden. Last but not least gaat mijn dank uit naar mijn vrouw Christel Bosveld die mij de tijd en ruimte gaf om archieven te bezoeken en de vele uren achter mijn laptop kon doorbrengen.

Inkijkexemplaar



Inkijkexemplaar

Inhoud

5 **Inleiding**

12 **Hoofdstuk 1 - 1895-1914:**
De jonge jaren van Theo Slot
- Geboren in Arnhem en verhuizing naar Rijswijk 13
- De Haagsche Proef-Vliegtuig-Club 14
- Robert Noorduyn: de initiator van de oprichting van de Haagsche Proef--Vliegtuig-Club 15
- Eerste stappen van Slot in de luchtvaart 16

17 **Hoofdstuk 2 - 1914-1924:**
De eerste stappen van de Nederlandse luchtvaart
- Het begin van de luchtvaart in Nederland 17
- Eerste vliegkamp en eerste vliegschool 18
- Eerste vliegactiviteiten op de hei bij Ede 19
- Militaire interesse: oprichting Luchtvaartafdeeling en Marine Luchtvaartdienst 20
- Trompenburg: de eerste Nederlandse vliegtuigfabriek 22
- De Rijks-Studiedienst voor de Luchtvaart en het Bureau Luchtvaart 25
- Joop Carley: de grondlegger van de sportluchtvaart in Nederland 26
- Artikel 'Een miniatuur-vliegtuig' 30
- Theo Slot in de periode 1914-1924 32
- Privéleven Slot 35

37 **Hoofdstuk 3 - 1924-1934:**
H. Pander & Zonen en Slot aan de wieg van de Nederlandse sportvliegerij
- Vliegtuigbouw door H. Pander & Zonen 37
- Geschiedenis H. Pander & Zonen 38
- De zakelijke kant van de vliegtuigbouw door H. Pander & Zonen 39
- Van H-2 naar Pander D 42
- Pander D 42
- Constructie van de Pander D 43
- Motoren 44
- De internationale doop 45
- Na Parijs naar Engeland 46
- De geschiedenis van de gebouwde exemplaren in het kort 46
- Pander E 57
- Constructie van de Pander E 58
- Een droomstart: Pander E wordt het lesvliegtuig in Nederland 59
- Artikel 'Boven de Wolken. Met de Pander H-NAL-J de lucht in' 60

Inkijkexemplaar

(vervolg) Hoofdstuk 3 - 1924-1934

- Geslaagde proefvlucht op 20 februari 1926 64
- Geschiedenis van de gebouwde exemplaren in het kort 65
- Artikel 'Vliegtuig gevallen en voorkomen vernield' 70
- De Panders na de meidagen 1940 en inbeslagname 79
- Slot ontwerpt de Pander P Super Sport 81
- Constructie van de Pander P I en II 82
- Constructie van de P III 83
- Indruk maken op tweede RAC-vliegfeest in juni 1929 84
- De geschiedenis van de gebouwde exemplaren in het kort 84
- Pander bouwt twee zweefvliegtuigen 87
- Pander Multi Pro: de vliegende auto van Pander 89
- Constructie van de Pander Multi Pro 89
- Introductie en eerste vluchten 89
- Artikel 'Het nieuwe Pander "Multi-Pro"vliegtuig. Een twee-persoons "side bij side" cabine-toestel' 90
- De geschiedenis van de gebouwde exemplaren in het kort 92
- Pander S.4 94
- Dick Asjes, de initiatiefnemer van het project 94
- Slot denkt al langer na over een snel postvliegtuig 95
- Zoektocht naar medewerking en financiële middelen 95
- Constructie en bouw van de S.4 99
- Artikel 'Pander's snelle "Postjager" in aanbouw' 100
- Theo Slot geeft uitleg 103
- Pander start de bouw voor eigen rekening en risico 103
- RSL kijkt mee bij de ontwikkeling en de bouw 104
- Artikel De Ingenieur: 'Constructieve bijzonderheden van den Pander Postjager PH-OST' 105



Inkijkexemplaar

(vervolg) Hoofdstuk 3 - 1924-1934

- Samenstelling bemanning record/-studievlucht 115
- S.4 maakt zijn eerste proefvlucht op 6 oktober 1933 116
- Op te lossen problemen 117
- Artikel 'Pander's Postjager' 118
- Artikel 'Hedennacht vertrek van den Postjager' 120
- De Postjager begint aan de studievlucht 121
- F.20 Zilvermeeuw haakt af voor kerstvlucht 1933 wegens motorproblemen 123
- Studiecomité gaat niet verder en contract met LVA wordt ontbonden 124
- Deelname aan de Londen-Melbourne Race: een roemloos eind 125
- Artikel 'De Londen-Melbourne-race. Verslag van de start te Londen' 128
- Artikel 'De Panderjager is verbrand' 130
- Pander S.4 militair (ontwerp) 132
- Artikel 'Tien jaren Vliegtuigbouw 1924-1934' 134

135 **Hoofdstuk 4 - 1929-1936:**
De crisisjaren

- De economische situatie in Nederland eerste helft jaren dertig 135
- De Nederlandse concurrentie in de crisistijd 136
- De crisis leidt tot plannen voor fuseren en nationalisatie 139
- Artikel 'Centralisatie van de luchtvaart. Constructeur Slot voelt niets voor een "eenheidsfabriek" 140

141 **Hoofdstuk 5 - 1934-1940:**
N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde – Slot blijft vernieuwen

- Geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde 141
- Vliegtuigbouw door Kon. Mij. De Schelde 143
- De Schelde S.12 146
- Constructie van De Schelde S.12 146
- De eerste vlucht van de S.12 147
- De geschiedenis van het enige gebouwde exemplaar 148
- Artikel 'De Scheldemusch' 150
- De Scheldemusch: het 'klein-vliegtuig' voor iedereen 151
- Constructie van de Scheldemusch 152
- Loflied op de Scheldemusch 154
- Voor het eerst de lucht in 155
- Theo Slot haalt zijn brevet 155
- De geschiedenis van de gebouwde exemplaren 155
- Scheldemeeuw: het kleinste watervliegtuig van Nederland 161
- Constructie van de Scheldemeeuw 162
- Voor het eerst de lucht in 162
- Artikel 'Vliegwereld-Proefvluchten. De Scheldemeeuw' 164
- Geschiedenis van de gebouwde exemplaren 166
- S.20: het metalen vierpersoons oefentoestel voor meergevorderden 167
- Artikel 'De S-20: een nieuw vliegtuig van Kon. Mij. "De Schelde"' 168
- Constructie van de S.20 170
- Voor het eerst de lucht in 172
- Verslag van de proefvluchten met de S.20 173
- De geschiedenis van het gebouwde exemplaar 175
- S.21: een revolutionaire jager 176
- Windtunnelmodel 177
- Constructie van de S.21 179

Inkijkexemplaar



Inkijkexemplaar

(vervolg) Hoofdstuk 5 - 1934-1940

- Proeven met het windtunnelmodel door NLL 182
- De motor: een verhaal op zich 182
- Interesse van de Luchtvaartafdeeling 183
- De S.21 na de inval door de Duitsers in mei 1940 184
- Saab J.21: de S.21 nagebouwd? 184
- Inbeslagname De Schelde-vliegtuigen door de Duitse autoriteiten 185
- Ontwerpen met een S-nummer 186
- Andere ontwerpen 188
- Artikel 'Het Oceaanvliegtuig voor de K.L.M.' 190
- Tweemotorige vliegboot 1938 192

193 **Hoofdstuk 6 - 1940-1948:**
Theo Slot in de oorlogsjaren en terugkeer in de luchtvaartindustrie

- Werkzaamheden Theo Slot in de oorlogsjaren 193
- Slot verdacht van hulpverlening aan de vijand en van collaboratie 195
- 'Het zal wel geen windeieren hebben gelegd' 196
- Inzicht in laatste oorlogsperiode en in naoorlogse plannen 196
- Slot treedt in dienst bij Frits Diepen Vliegtuigen NV 197
- Frits Diepen 197
- Overlijden Theo Slot 197

199 **Hoofdstuk 7 - 2015-heden:**
De geschiedenis gaat door

- Wie is Dick Funcke en waar komt de interesse in luchtvaart vandaan? 199
- Waarom heb je voor de Pander E gekozen? 200
- Hoe ben je het project gestart? 200
- Hoe heb je de stap van tekeningen en berekeningen naar bouw gezet? 201
- Hoe heb je de bouw van de vleugels aangepakt? 199
- De liggers zijn bepalend voor de sterkte van de vleugels. Had Slot net als bij de ribben hiervoor ook wat bijzonders bedacht? 202
- Wat vind je van de keuze van Slot voor een doosligger? 202
- Het rompachterstuk van de Pander E is gebouwd volgens het monocoque principe. Wat houdt dat in? 203
- Je hebt verteld hoe het houten rompachterstuk is gebouwd. Het voorstuk is van metaal. Hoe heb je die bouw aangepakt? 204
- Ben je in het project al aangelopen tegen onbekende constructiedetails? En hoe los je die op? 204
- Wat is de belangrijkste les die je hebt geleerd? 205
- Welke registratie krijgt de Pander E straks 205
- Wanneer is de bouw afgerond en kan de Pander E de lucht in? 205

207 **Bijlagen:**

- Bijlage 1: Vliegroute uit logboek Pander Postjager vlucht december 1933-januari 1934 208
- Bijlage 2: Notities ir. Koekebakker aan Kon. NV. De Schelde, 24 april 1939 t/m 27 december 1939 210

224 **Summery** 224
Index 228
Geraadpleegde bronnen 230
Over de auteur 231

Inkijkexemplaar



Straatbeeld van Arnhem met de Kippenmarkt en Koningstraat, gezien vanaf het Gemeentehuis, 1898.
Bron: Gelders Archief, Arnhem, 1501-04-5699

Inkijkexemplaar

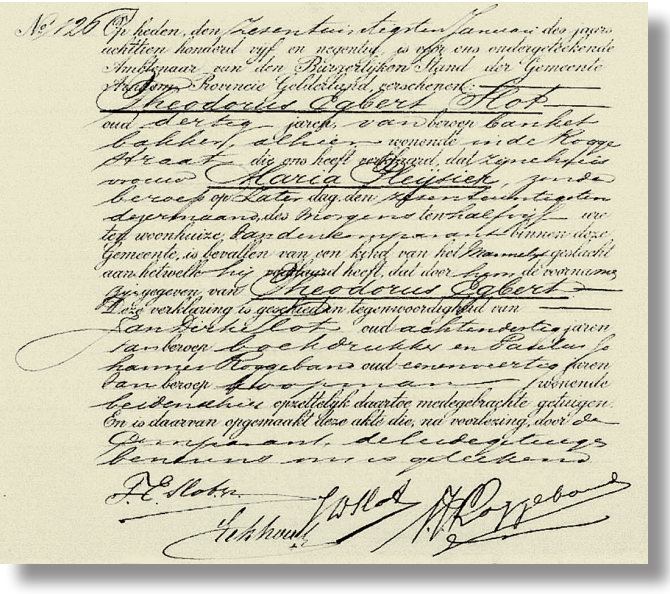
Hoofdstuk 1 - 1895-1914:
De jonge jaren van Theo Slot

Geboren in Arnhem en verhuizing naar Rijswijk

Theodorus Egbert, roepnaam Theo, Slot wordt op 26 januari 1895 geboren in Arnhem. Hij is de oudste zoon van Maria Pleijsier en Theo Slot, die op 19 april 1894 in Den Haag in het huwelijk zijn getreden. Vader Theo woont dan in Arnhem, Maria komt uit Scheveningen. Het echtpaar Slot-Pleijsier gaat na de bruiloft in Arnhem wonen, de woonplaats van de bruidegom. Theo werkt hier als banketbakker.

Ergens tussen 1900 en 1907 verhuist het gezin Slot-Pleijsier naar Rijswijk (Zuid-Holland), waar vader Slot gaat werken als banketbakker. Wanneer en waarom het gezin naar Rijswijk verhuist is niet bekend. Dochter Maria wordt op 20 mei 1900 in Arnhem geboren. Op 23 januari 1907 wordt Theo's jongste zusje Johanna Christiana in Rijswijk geboren.

We weten niet veel over de jeugd en de opleiding van Theo. Hij heeft daar zelf weinig over gezegd. Een van de schaarse inkijkjes in zijn jeugd is te vinden in het door F. van Boeningk geschreven artikel *'Om 300 kilometer snelheid. Constructeur Slot en zijn Postjager'*, dat in augustus 1933 verschijnt in verschillende regionale kranten, waaronder *De Standaard, Limburger koerier, Christelijk dagblad voor Nederland, De Amsterdammer* en *Arnhemse Courant*. Het artikel gaat over de constructie en bouw van de Pander S.4 Postjager en begint met een inleiding over Slots jeugd:



Inschrijving van de geboorte van Theo Slot in het bevolkingsregister van de gemeente Arnhem, 1895.
Bron: Gelders Archief, Arnhem

Als jongen al is hij begonnen modellen te bouwen. Die moest zijn vader niet te zien krijgen, want dan gingen ze onverbiddelijk in gruizels. Theo moest leeren en dat wilde Theo niet, althans wilde hij niet in zich opnemen al die voor hem vreemdsoortige kennis van de school, die hem te dor was door de methodiek. Hij zwierf rondom Rijswijk, keek toe bij den smid en maakte zijn modellen, die moeder achter de canapé in het salon verborg om hun leven te rekken. Dat waren niet allemaal doode modellen, maar ook werkelijk vliegende,

Inkijkexemplaar

op elastiek. Later werden dat dingen, die al op echte vliegtuigen gingen lijken. Daar sleepte hij de onderdeelen van op de fiets van Rijswijk naar Ockenburgh, waar het geval in elkaar werd gezet. Het was in die dagen, dat hij Carley ontmoette. Om en om handelde hij toen in auto's en bouwde hij in de aviatiek. Na tallooze wederwaardigheden te Ede o.a., en bij Van Berkel te Rotterdam, kwam hij uiteindelijk bij Pander, voor welke firma hij de bekende Pandertjes bouwde.

De Haagsche Proef-Vliegtuig-Club

In het tweede decennium van de twintigste eeuw komt de belangstelling voor modelvliegtuigbouw in Nederland op. In verschillende steden worden proefvliegclubs opgericht. Rotterdam is in 1910 de eerste, gevolgd door Den Haag in 1912 en een jaar daarna door Amsterdam. Later worden clubs opgericht in onder andere Utrecht en Haarlem.

De Haagsche Proef-Vliegtuig-Club (HPVC) wordt op 23 mei 1912 opgericht. *Het Vaderland* van 22 mei 1912 en *Het Nieuws van den Dag* van 23 mei 1912 berichten over de eerste bijeenkomst ter gelegenheid van de oprichting op 23 mei in 't Goude Hooft aan de Dagelijkse Groenmarkt in het centrum van Den Haag. Deze horecagelegenheid bestaat overigens nog steeds op dezelfde plek en onder dezelfde naam. De oprichting vindt plaats na een lezing van de dan nog maar 19 jaar oude Robert Noorduyn, de latere eigenaar en directeur van Noorduyn Aviation – over hem hierna meer.

Onder de oprichters van de Haagsche Proef-Vliegtuig-Club bevinden zich meerdere mensen die later hun sporen zullen verdienen in de Nederlandse luchtvaartwereld, onder wie Robert Joan Castendijk (vóór de Tweede Wereldoorlog luchthavenmeester van Vliegveld Welschap bij Eindhoven), Joop Carley, J.H.W. van der Muelen (later werkzaam bij de KLM op Schiphol) én Theo Slot. Joop Carley en Theo Slot zetten later samen hun eerste stappen in de vliegtuigbouw.

De club houdt zich bezig met modelvliegtuigen, dat wil zeggen met het bouwen van en vliegen met vliegtuigen die worden aangedreven door een door een opgewonden gummikoord aangedreven propeller. Na de officiële oprichting organiseert de club regelmatig lezingen in 't Goude Hooft over allerhande (technische) aspecten van de luchtvaart. Daarnaast worden jaarlijks meerdere vliegwedstrijden georganiseerd, tijdens welke de zelfgebouwde zweefmodellen in de praktijk worden beproefd. In de jaren tien van de twintigste eeuw worden die wedstrijden gehouden nabij de Bosjes van Poot.

De eerste voorzitter van de Haagsche Proef-Vliegtuig-Club is jhr. J.B. van den Bergh van Heemstede. KLM-directeur Albert Plesman (1889-1953) is één van de latere voorzitters van de club, die dan Haagse Luchtvaart Club heet.



SPORT.

Vliegen.

Haagsche Proefvliegtuigclub.

De Haagsche proefvliegtuigclub zal van af Zondag 7 November haar gewone wedstrijd- en demonstratievliegdagen weder houden op de terreinen achter de boschjes van Poot, van 's morgens 10½ tot 1 uur. Het elastiek voor rubbermotoren voor proefvliegtuigen is thans weer uit Engeland ingevoerd en voor leden en niet-leden aan het secretariaat der H. P. V. C. verkrijgbaar. Belangstellenden hebben vrijen toegang tot alle wedstrijden en demonstraties.

'Vliegen. Haagsche Proefvliegtuigclub.'
Uit: *Haagsche Courant*, 3 november 1915



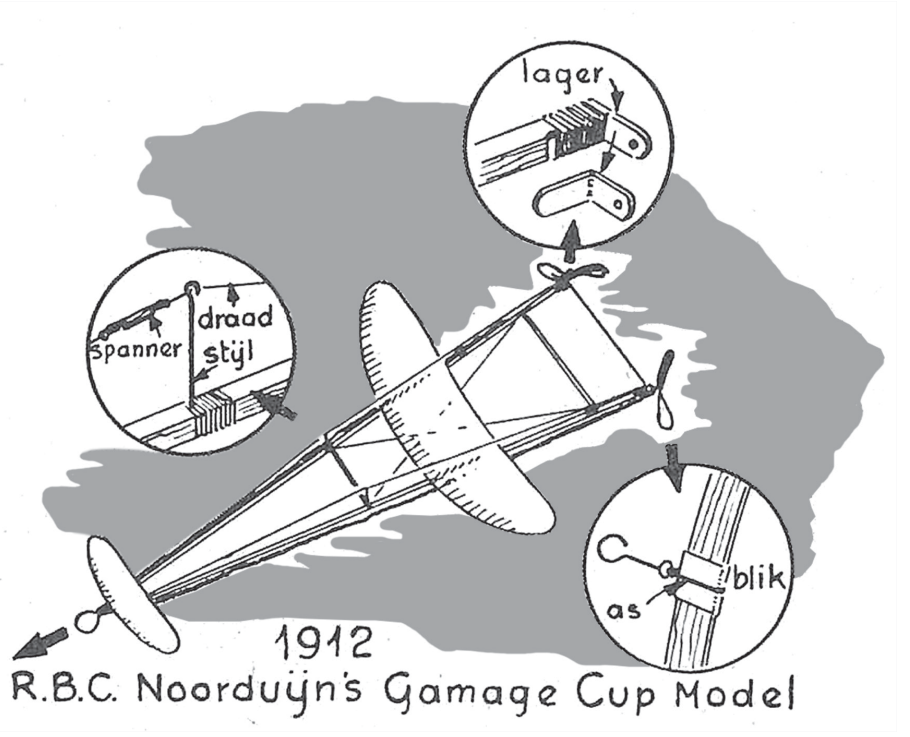
SPORT EN SPEL

LUCHTVAART.

Men bericht, dat de pogingen van den heer J. Schiere, luchtvaartkundig-ingenieur alhier, om in Den Haag eveneens een proef-vliegtuig-club op te richten, ten slotte tot het gewenschte resultaat mochten leiden. Vóór enkele weken werd alhier opgericht na afloop van een voordracht over proef-vliegtuigen (van den heer R. B. C. Noorduyn): de Haagsche proef-vliegtuig-club, waarvan het secretariaat is gevestigd François Valentijnstraat 35).

Donderdagavond 23 Mei zal deze Club haar eerste bijeenkomst houden in de benedenzaal van het Gouden Hoofd, Groenmarkt, alhier, des avonds 8½ uur. Belangstellenden hebben daar toegang.

'Luchtvaart.' Uit: *Het Vaderland*, 22 mei 1912



Het model waarmee Noorduyn in 1912 de Gamage Cup wint. Uit: *AVIA Vliegwereld*, 4 april 1948

Inkijkexemplaar