

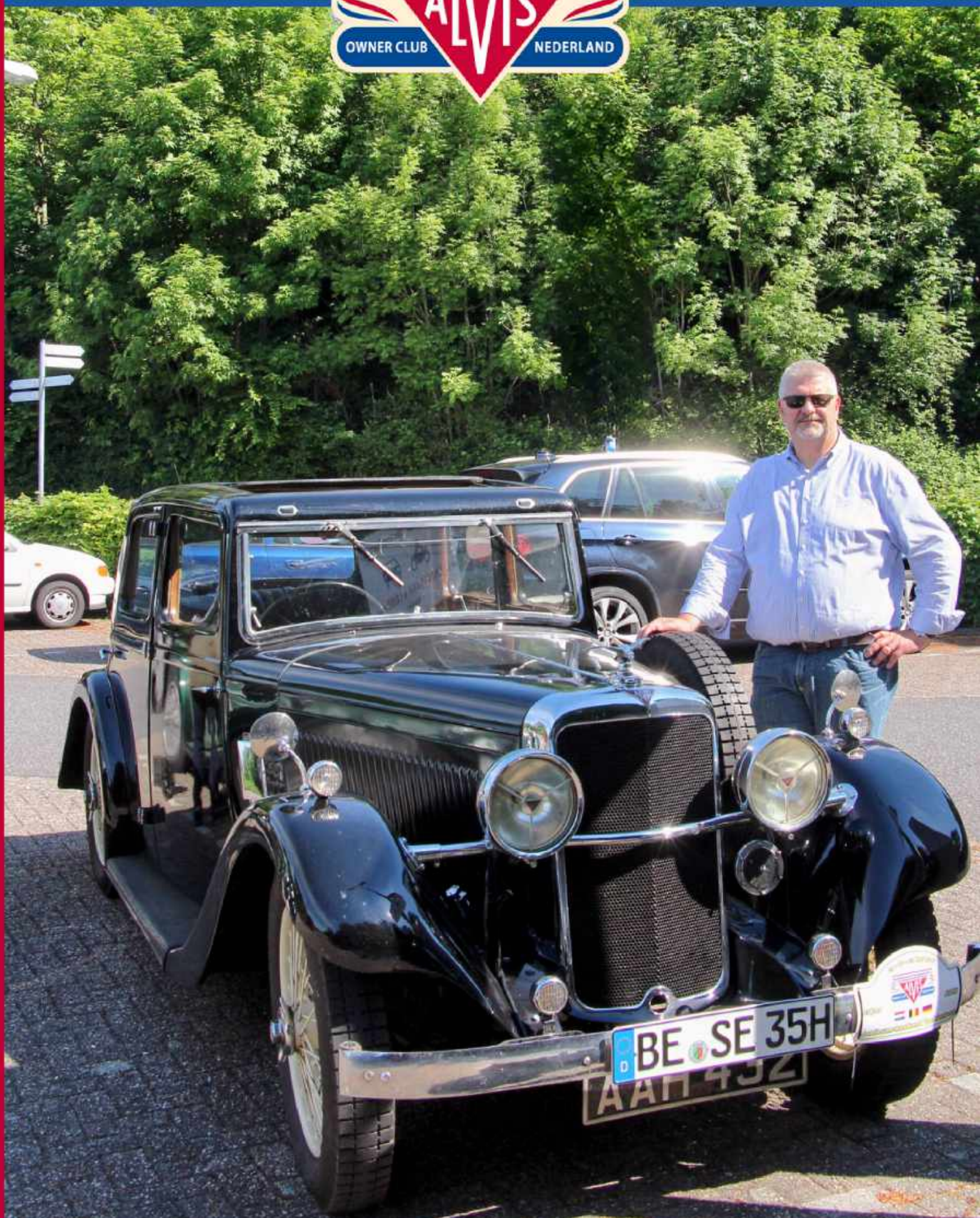
# TRIANGEL

*Power with beauty*

*Speed with grace*

MEI 2024

NUMMER 136



TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



**Triangel is een uitgave van de Alvis Owner  
Club Nederland**

www.alvisocn.com

**Voorzitter:** A.C. Brouwers  
Oostende 28 , 5702 NP Helmond  
T. +31 (0) 653217608  
voorzitter@alvisocn.com

**Secretaris:** A. Hillebrand  
Brouwersgracht 33, 1015 GB Amsterdam  
T. +31 (0) 651518705  
secretaris@alvisocn.com

**Penningmeester:** J. Hulshof  
T. +31 (0) 683629557  
penningmeester@alvisocn.com  
AOCN bankrekeningnr.  
IBAN: NL62 ABNA 0129 9555 82  
BIC: ABNANL2A

**Bestuursleden Algemeen:**  
Wim Morrenhof, Jörn Hackländer

**Vertretung deutschen Mitgliedern:**  
Jörn Hackländer  
T. +49 (0) 1714621182  
joern@alvisocn.com

**Evenementencommissarissen:**  
Wim Morrenhof - Anton Brouwers  
evenement@alvisocn.com

**Registersecretaris:** Rob Claasen  
T. +31 (0) 653841320  
register@alvisocn.com

**Redacteur:** Anton Brouwers  
Redactieleden: Franz Otto  
Corrector Duits: Andreas Rosien  
redactie@alvisocn.com

**Aanleveren van kopij en foto's via email:**  
redactie@alvisocn.com  
Tekst in word (doc of docx), foto's in JPG  
met bijschrift, grote foto's via Wettransfer

**Opmaak:** ZazouTotaal  
Inleveren kopij en foto's volgende Triangel  
Voor 01-06-2024

*Het bestuur/de redactie houdt zich het recht voor ingezonden kopij in te korten of niet te plaatsen. Bestuur/deredactie aanvaarden geen verantwoordelijkheid voor fouten in, of ten gevolge van tekst in de Triangel en/of andere publicaties zoals het register. Ingezonden teksten worden niet gecorrigeerd en geplubliceerd zoals door schrijver aangeleverd. Deelname aan evenementen is voor eigen verantwoording. Het bestuur aanvaardt geen aansprakelijkheid voor geplaatste advertenties. Niets in deze uitgave mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur, met toestemming dan met vermelding van de bron.*

3	<b>Chairman's Column</b>
4	<b>1e Triangel 1984</b>
5	<b>Fotoreportage Algemene Leden Vergadering</b>
6	<b>Help, waar gaan we heen met onze Alvis Club?</b> <i>Hans en Frederike van Tongeren</i>
7	<b>Alvis in Nederland</b> <i>André Hillebrand</i>
9	<b>Gerrit Boxem vertelt een bijzonder helikopter verhaal</b> <i>André Hillebrand</i>
11	<b>Restauratie TD 21 Saloon</b> <i>Hans van der Meijden</i>
13	<b>1e Chairman's Column 1985</b>
14	<b>Alvis Hebbedingetjes</b> <i>Martin en Paul van der Velde</i>
16	<b>Uit de werkplaats: Remmen kost Geld!</b> <i>Franz Otto</i>
18	<b>Huijbrechts Plooi caravan</b>
20	<b>Eccles Caravan 1932</b>
22	<b>Beleid en blik op de toekomst Alvis Owner Club Nederland</b> <i>Anton Brouwers</i>
23	<b>Bezoek aan Goodwood Revival in Engeland</b> <i>Andreas Rosien</i>
26	<b>Vraag en Aanbod</b>
27	<b>Kalender</b>

*Voorplaat: Jörn Hackländer met zijn Alvis Silver Eagle uit 1935  
Achterkant: Alvis Pilaten in Goodwood.*



## Chairman's Column



Anton Brouwers



### 2024, Onze Alvis wordt weer wakker

De winterstop is weer teneinde. Het bestuur heeft zich kunnen buigen over een paar 'minor problems' zoals hoe nog beter te communiceren met onze leden en de presentatie van de AlvisOwner Club Nederland in zijn algemeenheid. Tijdens het bestuursoverleg in december hebben we vastgesteld dat wij ons moeten voorbereiden op een club met minder leden dan tot nu het geval is of was. Om dit met cijfers te staven, 2023 – 79, 2022 – 81, 2021 – 83, 2020 – 86. Op het moment van schrijven mogen we ons verheugen op 74 leden. Nog steeds een heel respectabel aantal. De samenstelling naar land van herkomst is als volgt: Nederland 48, Duitsland 22, België 3 en Zwitserland 1. Conclusie, meer dan een derde van onze leden komt niet uit Nederland.

Eind vorig jaar is besloten een nieuwe website te laten bouwen door een bedrijf wat hierin gespecialiseerd is. De nieuwe site is tijdens de ALV gepresenteerd en de eerste reacties van zowel leden als niet-leden zijn positief. Met de site beogen wij ook meer bekendheid te geven aan het merk Alvis maar vooral aan de AOCN. Een ander middel waarmee en waardoor het contact met onze leden in stand wordt gehouden is de Triangel, ons clubperiodiek. Er wordt gepoogd om 4 x per jaar een goed gevuld en vooral een leesbaar en informatief blad samen te stellen. Voorwaar geen sinecur, temeer daar onze leden niet tot het schrijverstype behoren en het vaak bedelen is om een bijdrage. Gelukkig zijn er zijn er enige 'geregelde' schrijvers' en met behulp van hun input lukt het dan toch weer een aantrekkelijke editie van onze veel geprezen Triangel samen te stellen. In 2024 is het 40 jaar geleden dat de eerste Triangel verscheen.

De Voorpagina van het 1e exemplaar is in deze Triangel opgenomen. Op 25 februari werd de jaarlijkse ALV gehouden in het Visscher Classique museum in Buren. Te midden van een bijzondere verzameling van Franse historische automobielen hebben 21 leden, totaal 33 aanwezige, hieraan deelgenomen. Het eerstvolgend evenement de Hare Drive mag zich verheugen op een groot aantal deelnemers, hiervoor hebben zich 20 leden gemeld. We kunnen weer de weg op. Ik wens jullie allen een pechvrije start in het nieuwe seizoen met heel veel rijplezier.

Jullie Voorzitter,

### 2024, Unser Alvis wacht wieder auf

Die Winterpause ist wieder vorbei. Der Vorstand konnte sich mit einigen „kleineren Problemen“ beschäftigen, z.B. wie wir noch besser mit unseren Mitgliedern kommunizieren können und wie sich der Alvis Owner Club Nederland im Allgemeinen präsentiert. Während der Vorstandssitzung im Dezember haben wir festgestellt, dass wir uns auf einen Club mit weniger Mitgliedern einstellen müssen, als es bisher der Fall ist oder war. Um dies mit Zahlen zu unter-mauern, 2023 - 79, 2022 - 81, 2021 - 83, 2020 - 86, Zum Zeitpunkt des Schreibens können wir uns an 74 Mitgliedern erfreuen. Das ist immer noch eine sehr respektable Zahl. Die Zu-sammensetzung nach Herkunftsländern ist wie folgt: Niederlande 48, Deutschland 22, Belgien 3 und Schweiz 1. Daraus ergibt sich, dass mehr als ein Drittel unserer Mitglieder nicht aus den Niederlanden stammt.

Ende des letzten Jahres wurde beschlossen, eine neue Website von einem darauf spezialisierten Unternehmen erstellen zu lassen. Die neue Website wurde während der ALV vorgestellt, und die ersten Reaktionen sowohl von Mitgliedern als auch von Nicht-Mitgliedern sind positiv. Mit der Website wollen wir auch den Bekanntheitsgrad der Marke Alvis, aber vor allem des AOCN erhöhen. Ein weiteres Mittel, um mit unseren Mitgliedern in Kontakt zu bleiben, ist der Triangel, unsere Clubzeitschrift. Wir versuchen, viemal im Jahr ein gut gefülltes und vor allem lesbares und informatives Magazin zusammen-zustellen. Das ist kein leichtes Unterfangen, zumal unsere Mitglieder nicht zu den Schriftstellern gehören und die Zeitschrift oft um Beiträge bittelt. Glücklicherweise gibt es einige "regelmäßige" Autoren, und mit deren Hilfe gelingt es uns, eine weitere attraktive Ausgabe unserer viel gelobten Triangel zusammenzustellen. Im Jahr 2024 werden es 40 Jahre sein, dass die erste Triangel erschienen ist.

Die Titelseite der ersten Ausgabe ist in dieser Triangel enthalten. Am 25. Februar fand die Jahreshaupt-versammlung im Museum VisscherClassique in Buren statt. Inmitten einer außergewöhnlichen Sammlung französischer historischer Automobile nahmen 21 Mitglieder, insgesamt 33 Anwesende, teil. Die nächste Veranstaltung, der Hare Drive kann sich auf eine große Teilnehmerzahl freuen, 20 Mitglieder haben sich angemeldet. Wir können wieder losfahren. Ich wünsche Euch allen einen problemlosen Start in die neue Saison mit viel Fahrspaß.

Euer Vorsitzender,



# 1e Triangel 1984

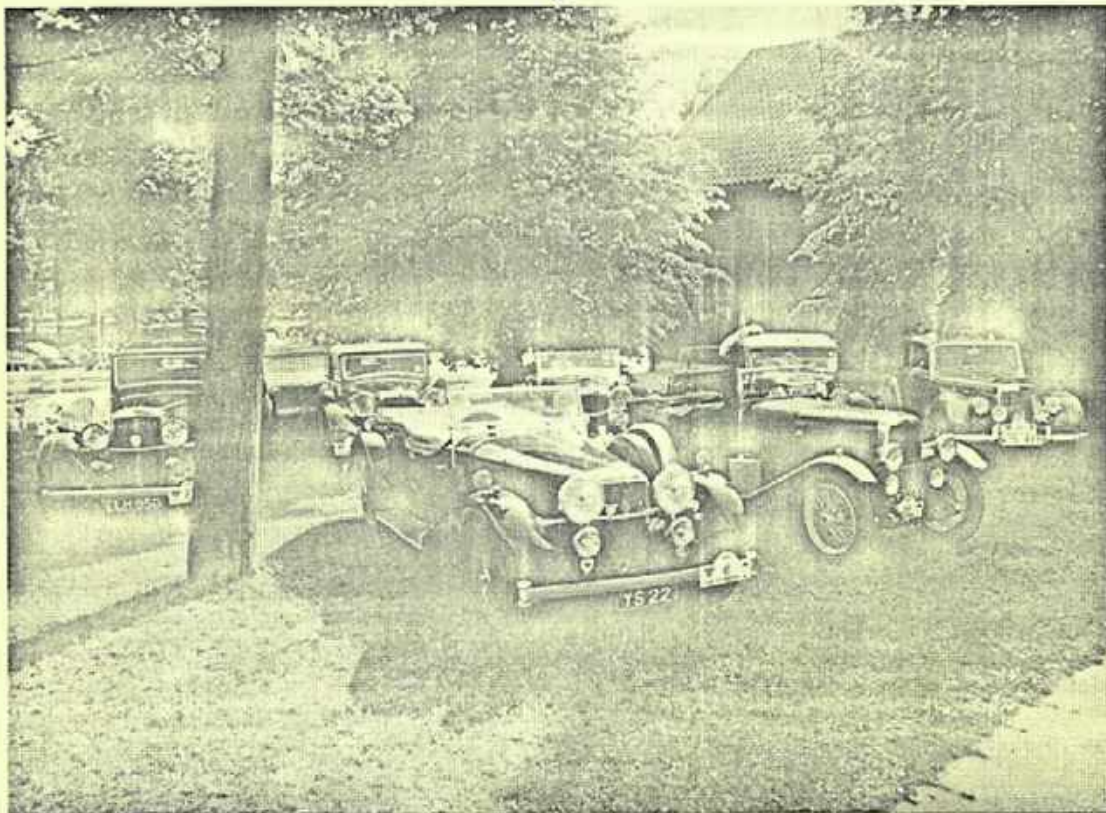
# TRIANGEL



NIEUWSBRIEF  
VAN DE  
ALVIS OWNER CLUB  
NEDERLAND

FEBRUARI 1984

NR.1



De glans van Alvissen in de midzomerzon, Zweden.



# Alvis Owner Club Nederland

## Algemene Leden Vergadering 2024 – Zondag 25 februari

### Visscher Classique Automuseum in Buren





Hans en Frederike van Tongeren

## Help, waar gaan we heen met onze Alvis Club? Hilfe, wohin gehen wir mit unserem Alvis Club?

De laatste jaren is het echt merkbaar geworden..... de Alvis Owners Club Nederland is een club van ouderen aan het worden. Dat baart mij ons zorgen, want hoe ziet de toekomst van deze toch altijd zeer actieve club er dan uit?? Wordt het een steeds kleinere groep oude mannen met oude auto's?

Is er nog een mogelijkheid om nieuwe leden te vinden die ook willen helpen met organisatorische en bestuurlijke zaken? En hoe vinden we die dan, en waar?? Wat zouden we kunnen doen om elkaar toch te kunnen blijven ontmoeten en hoe kunnen we dat organiseren?

Vragen, vragen, vragen en geen echte antwoorden. Het organiseren van een Alvis weekend is geen kleinigheid, dat weten we uit jarenlange ervaring. En het is dus ook wel begrijpelijk dat de meeste mensen daar geen zin in hebben, maar als niemand meer iets wil organiseren kunnen we de AOCN beter meteen opheffen want wat bindt ons dan nog, alleen het merk auto en de Triangel?

Als proef willen wij een alternatief organiseren, iets dat we ook al op de algemene ledenvergadering voorgesteld hebben. Een dagrit, waarbij het enige wat wij doen het regelen van een lunch-locatie en een lunch is..... Iedereen die deel wil nemen aan deze lunch regelt zijn of haar eigen route naar het lunch-adres, een mooie landelijke route over binnenwegen of een snelle directe route over provinciale wegen en snelwegen. Het gaat er om dat we om een bepaalde tijd bij elkaar komen om dan gezellig samen te lunchen, elkaar weer te spreken en te zien om vervolgens weer op eigen gekozen routes weer naar huis te rijden. Dus weinig organisatie, geen gedoe met overnachtingen en diners ( die mogelijkheid is er natuurlijk wel maar dat moet men dan zelf maar regelen) alleen een gezamenlijke lunch in een door de organisator gekozen locatie ( restaurant, hotel, brasserie, cafe enz. enz.)

Wij hopen dat dit een goed alternatief voor een weekend zou kunnen zijn en het biedt ons inziens de mogelijkheid om elkaar toch vaker te kunnen blijven zien zonder veel organisatorische eisen. We hopen dat de Fire Flight een succes wordt en dat meer mensen een dagrit zouden willen organiseren. Graag tot eind mei bij de Fire Flight Lunch!!



In den letzten Jahren ist es wirklich auffällig geworden.....der Alvis Owners Club Nederland wird zu einem Club der alten Leute. Das macht mir Sorgen, denn wie sieht die Zukunft dieses doch immer sehr aktiven Clubs aus? Wird er zu einer immer kleiner werdenden Gruppe von alten Männern und Frauen mit alten Autos???? Gibt es eine Möglichkeit, neue Mitglieder zu finden, die auch bei organisatorischen und administrativen Aufgaben helfen wollen? Und wie und wo finden wir die? Was könnten wir tun, um uns trotzdem weiter zu treffen, und wie können wir das organisieren?

Fragen, Fragen, Fragen und keine wirklichen Antworten. Ein Alvis-Wochenende zu organisieren ist kein Zuckerschlecken, das wissen wir aus jahrelanger Erfahrung. Und so ist es auch verständlich, dass die meisten Mitglieder keine Lust dazu haben, aber wenn niemand mehr etwas organisieren will, sollten wir die AOCN besser gleich auflösen, denn was verbindet uns dann noch, nur die Marke und unser Triangel?

Versuchsweise wollen wir eine Alternative organisieren, so wie wir das auch auf der Mitgliederversammlung vorgeschlagen haben. Ein Tagesausflug, bei dem wir nur den Ort zum Mittagessen organisieren..... Jeder, der an diesem Mittagessen teilnehmen möchte, organisiert seine oder ihre eigene Route zu dieser Adresse, eine schöne ländliche Route über Landstraßen oder eine schnelle direkte Route über die Autobahn. Es geht darum, dass wir uns zu einer bestimmten Zeit treffen, um gemeinsam ein schönes Mittagessen zu genießen, zu reden und uns wiederzusehen um dann später wieder über selbst gewählte Routen nach Hause zu fahren. Also wenig Aufwand, kein Ärger mit Übernachtungen und Abendessen (die Möglichkeit besteht natürlich, aber das müsst ihr selbst organisieren), nur ein gemeinsames Mittagessen an einem Ort, den der Organisator auswählt (Restaurant, Hotel, Brasserie, Café etc. etc.)

Wir hoffen, dass dies eine gute Alternative für ein Wochenende sein könnte und wir denken, dass es die Möglichkeit bietet, sich trotzdem öfter zu sehen, ohne viel organisatorischen Aufwand. Wir hoffen, dass der Fire Flight ein Erfolg wird und dass auch andere Mitglieder sich bereit erklären ein ähnliches Treffen zu organisieren. Wir sehen uns hoffentlich beim Fire Flight Lunch Ende Mai!





André Hillebrand

## Alvis in Nederland Alvis in den Niederlanden

Dit keer een heel ander verhaal over Alvis in Nederland. De Jezebel, een helikopter in het Aviodrome met een Alvis- Leonides motor. Alvis bouwde in de naoorlogse jaren voornamelijk militaire voertuigen en vliegtuigmotoren. Dit waren de 9-cilinder Leonides, en de veertien-cilinder Leonides Major vliegtuigmotoren. Deze motoren waren zeer succesvol in helikopters, gedurende verscheidene jaren was praktisch iedere helikopter in Engeland voorzien van een Alvis motor.

In het Aviodrome staat dus een helikopter met een AlvisLeonides motor, deze is geel geschilderd, en heeft de naam "Jezebel" de Jezebel was tijdens de watersnoodramp in 1953 de enige helikopter in Nederland, en heeft samen met buitenlandse helikopters veel mensen gered. De helikopter was tijdens de watersnoodramp nog een onbekend verschijnsel in Nederland wat tot bijzondere reacties heeft geleid. Foto S3 Hierna volgen verschillende verslagen uit die tijd, het geeft een mooi tijdsbeeld van de ontwikkeling en gebruik van helikopters.

Het exemplaar in het Aviodrome is echter niet de originele Amerikaanse Jezebel, maar een in Engeland in licentie gebouwd exemplaar. De originele Jezebel is helaas gesloopt net zoals vele mooie Alvis auto's.

Diesmal eine ganz andere Geschichte über Alvis in den Niederlanden. Der Jezebel, ein Hubschrauber im Aviodrome mit einem Alvis Leonides Motor. Alvis baute in den Nachkriegsjahren hauptsächlich Militärfahrzeuge und Flugzeugmotoren. Dies waren die Neunzylinder-Leonides- und die Vierzehnzylinder-Leonides-Major-Flugmotoren. Diese Motoren waren in Hubschraubern sehr erfolgreich, mehrere Jahre lang war praktisch jeder Hubschrauber in Großbritannien mit einem Alvis-Motor ausgestattet.

So steht im Aviodrome ein Hubschrauber mit einem Alvis-Leonides-Motor, der gelb lackiert ist und den Namen "Jezebel" trägt. Der Jezebel war während der Flutkatastrophe 1953 der einzige Hubschrauber in den Niederlanden und rettete zusammen mit ausländischen Hubschraubern viele Menschen. Während der Flutkatastrophe war der Hubschrauber in den Niederlanden noch eine unbekannte Erscheinung, was zu außergewöhnlichen Reaktionen führte. Es folgen einige Berichte aus dieser Zeit, die ein schönes Zeitbild der Entwicklung und des Einsatzes von Hubschraubern vermitteln. Bei dem Exemplar im Aviodrome handelt es sich allerdings nicht um den originalen amerikanischen Jezebel, sondern um einen in England in Lizenz gebauten. Der originale Jezebel ist leider verschrottet worden, wie viele schöne Alvis-Autos.



JAAR (YEAR): 1947

LENGTE (LENGTH): 13,69 meter

HOOGTE (HEIGHT): 3,95 meter

ROTOR DIAMETER: 14,94 meter

AANDRIJVING (ENGINE): Alvis Leonides  
radiaal motor, 500 pk

TOPSNELHEID (TOP SPEED): 170 km/h

VLIEGBEREIK (RANGE): 452 km

LEEGGEWICHT (EMPTY WEIGHT): 1700 kg

MAX> STARTGEWICHT (MTOW): 2495 kg

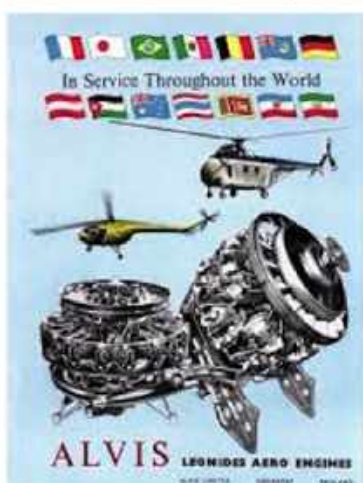
BEMANNING (CREW): 1 pers

PASSAGIERS (PAX): 3 pers.



### SIKORSKY S-51

De Sikorsky S-51 PHH-HAA is de eerste helikopter met een Nederlandse registratie. Het toestel is in 1947 gekocht door een samenwerkingsverband van enkele bedrijven en ministeries. Het werd gebruikt om het nut en de mogelijkheden van helikopters te onderzoeken. Met plaats voor 1 piloot en 3 passagiers is de Sikorsky S-51 geschikt voor zowel civiel als militair gebruik. In 1951 wordt de Sikorsky voor 150.000 gulden verkocht aan de Marine Luchtvaartdienst (MLD). Het wordt geel geschilderd en krijgt de registratie 8-1/H-1. Het toestel krijgt de naam "Jezebel" die in 1952 op het toestel wordt aangebracht. Op het vliegkampschip "Karel Doorman" wordt de "Jezebel" ingezet als reddingshelikopter. Vanaf 1954 is het gestationeerd op vliegveld Valkenburg. Het geheel metalen toestel heeft een neusvleugelwiel en een lier met een takel om drenkelingen uit de zee te redden. Van de Sikorsky S-51 is bij de MLD slecht één exemplaar in dienst geweest. Uit 1959 wordt de "Jezebel" buiten dienst gesteld en verkocht. Het hier getoonde exemplaar is een door het Engelse Westland in licentie gebouwde voormalig Britse Dragonfly WS-51 geschilderd in de kleuren van de "Jezebel".



Prinses Wilhelmina en koningin Juliana bezochten het rampgebied per helikopter. Koningin Juliana ging naar Zuid-Holland en West-Brabant, Wilhelmina ging naar Zeeland. Prins Bernhard was in New York, maar keerde 4 februari naar Nederland terug en bezocht ook het rampgebied.

### SIKORSKY S-51

Der Sikorsky S-51 PH-AA ist der erste Hubschrauber mit niederländischem Kennzeichen. Das Flugzeug wurde 1947 von einer Partnerschaft aus mehreren Unternehmen und Ministerien gekauft. Er diente dazu, den Nutzen und das Potenzial von Hubschraubern zu erforschen. Die Sikorsky S-51 bietet Platz für einen Piloten und drei Passagiere und ist sowohl für den zivilen als auch für den militärischen Einsatz geeignet. 1951 wird der Sikorsky für 150.000 Gulden an den Marinefliegerdienst (MLD) verkauft. Sie wird gelb lackiert und erhält die Registrierung 8-1/H-1. Das Flugzeug erhält den Namen "Jezebel", der 1952 auf das Flugzeug angebracht wird. Auf dem flugzeugträger "Karel Doorman" wird die "Jezebel" als Rettungshubschrauber eingesetzt. Ab 1954 ist sie auf dem Flugplatz Valkenburg stationiert.

Das Ganzmetallflugzeug verfügt über ein Bugrad und eine Winde mit Hebevorrichtung zur Rettung Ertrinkender aus dem Meer. Nur ein einziges Exemplar der Sikorsky S-51 war bei der MLD im Einsatz. Im Jahr 1959 wurde die "Jezebel" außer Dienst gestellt und verkauft. Bei dem hier gezeigten Exemplar handelt es sich um eine ehemalige britische Dragonfly WS-51, unter Lizenz von Westland in England, gebaut und in den Farben der "Jezebel" lackiert wurde.







André Hillebrand

## Gerrit Boxem vertelt een bijzonder helikopterverhaal Gerrit Boxem erzählt eine außergewöhnliche Hubschraubergeschichte

In Februari 1953 teisterde een zeer zware storm de Nederlandse kust.

Tegelijkertijd was het in de nacht van 31 januari op 1 februari 1953 ook springtij en deze fatale combinatie kostte in Zeeland en delen van Zuid-Holland en Noord-Brabant 1835 mensen het leven. Toen Nederland op zondagmorgen 1 februari 1953 wakker werd, was het niet bij iedereen direct duidelijk dat die nacht in zuidwest Nederland iets vreselijks was gebeurd. Dat er daar sprake was van een enorme ramp hoorden veel mensen die zondagochtend pas vanaf de preekstoel.

Het was onder deze buitengewoon droevige omstandigheden dat Nederland voor het eerst kennis maakte met de helikopter. En de mensen keken hun ogen uit. Niet alleen vond men het een wonder dat een vliegtuig verticaal kon starten, landen, stilhangen en zelfs achteruit vliegen, maar ook de zeer menselijke verhalen over de soms wonderbaarlijke helikopterreddingen die na de Watersnoodramp in de kranten en de toenmalige populaire weekbladen als 'De Spiegel' en de 'Katholieke Illustratie' verschenen, maakten in die tijd een onvergetelijke indruk. Vóór de watersnoodramp werd in Nederland het woord 'helikopter' nog op z'n Frans geschreven en uitgesproken: 'hélicoptère'. Maar het optreden van de hefschroefvliegtuigen in Zeeland maakte zo'n diepe indruk op iedereen dat het woord binnen een week vernederlandste: helikopter.

De eerste reddingshelikopter was al op 1 februari 1953 actief boven het rampgebied. Op zondagmiddag om vier uur steeg de Belg Gerard Tremiere met een Hiller 'Raven' op van een vliegveld bij Brussel met de vage opdracht om op Overflakkee twaalf geïsoleerde mensen te redden. Toen hij boven het rampgebied was gearriveerd zag hij echter niet twaalf maar duizenden mensen op daken en in bomen. Met gevaar voor eigen leven evacueerde hij zoveel mogelijk slachtoffers uit het rampgebied. Even leek het slecht met de Belg te zijn afgelopen toen er na het invallen van de duisternis taal noch teken van Tremiere en zijn toestel werd vernomen. Gelukkig landde hij de volgende dag weer 'gewoon' met zijn Hiller op de vliegbasis Woensdrecht. Hij bleek noodgedwongen de nacht te hebben doorgebracht op Goeree-Overflakkee en was door de gebrekkige communicatiemogelijkheden niet in de gelegenheid geweest de thuisbasis hiervan op de hoogte te stellen. De Belgische helikopterpiloot had zich boven de uitgestrekte watermassa weten te oriënteren met behulp van kerktorens.

### Levensgevaarlijk

Bij die eerste inzet van helikopters in Nederland ontstonden soms levensgevaarlijke situaties doordat veel inwoners van Zeeland, die het fenomeen 'helikopter' nog niet kenden, zich doodschrokken toen deze machine met zijn ongelooflijke herrie en enorme door de rotors veroorzaakte luchtwervelingen vlak boven hen verscheen.

Im Februar 1953 wütete ein sehr schwerer Sturm an der niederländischen Küste.

Gleichzeitig herrschte in der Nacht vom 31. Januar auf den 1. Februar 1953 Springflut, und diese fatale Kombination kostete 1835 Menschen in Zeeland und Teilen von Südholland und Nordbrabant das Leben. Als die Niederlande am Sonntagmorgen, dem 1. Februar 1953, erwachten, war nicht jedem sofort klar, dass in dieser Nacht im Südwesten der Niederlande etwas Schreckliches geschehen war. Dass es dort eine riesige Katastrophe gab, erfuhren viele Menschen an diesem Sonntagmorgen erst von der Kanzel.

Unter diesen außerordentlich traurigen Umständen machten die Niederländer zum ersten Mal Bekanntschaft mit dem Hubschrauber. Und die Menschen trauten ihren Augen nicht. Nicht nur, dass man es für ein Wunder hielt, dass ein Flugzeug senkrecht starten, landen, schweben und sogar rückwärts fliegen konnte, sondern auch die sehr menschlichen Geschichten über die manchmal wundersamen Hubschrauberrettungen, die nach der Flutkatastrophe in den Zeitungen und den damals populären Wochenblättern wie 'De Spiegel' und der 'Katholieke Illustratie' erschienen, machten damals einen unvergesslichen Eindruck. Vor der Flutkatastrophe wurde das Wort "Hubschrauber" in den Niederlanden noch auf Französisch geschrieben und ausgesprochen: "hélicoptère". Doch der Einsatz der Hubschrauber in Zeeland hinterließ bei allen einen so tiefen Eindruck, dass das Wort innerhalb einer Woche niederländisch wurde: Helikopter.

Der erste Rettungshubschrauber war bereits am 1. Februar 1953 über dem Katastrophengebiet im Einsatz. Um vier Uhr am Sonntagnachmittag startete der Belgier Gerard Tremiere in einer Hiller 'Raven' von einem Flugplatz in der Nähe von Brüssel mit dem vagen Auftrag, 12 isolierte Menschen auf Overflakkee zu retten. Als er über dem Katastrophengebiet ankam, sah er jedoch nicht 12, sondern Tausende von Menschen auf Dächern und in Bäumen. Unter Einsatz seines eigenen Lebens evakuierte er so viele Opfer wie möglich aus dem Katastrophengebiet. Einen Moment lang sah es so aus, als ob es für den Belgier schlecht ausgegangen wäre, als nach Einbruch der Dunkelheit kein Lebenszeichen von Tremiere und seinem Fluggerät mehr gab. Glücklicherweise landete er am nächsten Tag seine Hiller wieder „ganz normal“ auf dem Flugplatz Woensdrecht. Es stellte sich heraus, dass er gezwungen gewesen war, die Nacht auf Goeree-Overflakkee zu verbringen und aufgrund der fehlenden Kommunikationsmöglichkeiten die Heimatbasis nicht hatte informieren können. Dem belgischen Hubschrauberpiloten war es gelungen, sich mit Hilfe von Kirchtürmen über den riesigen Wassermassen zu orientieren.

### Lebensgefährlich

Bei diesem ersten Einsatz von Hubschraubern in den Niederlanden kam es manchmal zu lebensbedrohlichen Situationen, weil viele Einwohner von Zeeland, die das Phänomen "Hubschrauber" noch nicht kannten, sich zu Tode erschrecken, wenn diese Maschine mit ihrem unglaublichen Lärm und den riesigen, durch die Rotoren verursachten Luftwirbeln direkt über ihnen auftauchte.

In het slechtste geval weigerden mensen om met de 'helse machine' mee te gaan.

Zo ook een vrouw die op een dijkje stond en niet omhoog getakeld wilde worden. Er zat voor de helikopterbemanning toen niet veel anders op dan met één wiel op de smalle dijk te landen om de vrouw aan boord te laten stappen. Vaak ook werd de lus die aan het eind van de lierkabel bevestigd zat - en waarop toch duidelijk het opschrift 'onder de oksels' stond - met de hand vastgehouden of bond men deze even vast aan een hek of een boom om nog een koffer of een familielid op te halen. Van dat soort zaken werd de helikoptervlieger natuurlijk niet echt vrolijk. Ook gebeurde het dat men op een dag een vrouw door het bovenraam van haar huis wilde takelen, maar dat ze daar niet doorheen kon omdat ze alle jurken die ze in huis had over elkaar had aangetrokken. Bij een ander voorval kreeg de lier, die een capaciteit van honderd kilo had, een man niet van de grond. Achteraf bleek deze zijn gewicht te danken te hebben aan de zilveren rijksdaalders die hij in diverse zakken om zijn lijf droeg en waarvan hij geen afstand kon doen.

### Verstijvende kou

Maar het ging niet altijd goed. Op een dag had een Amerikaanse helikoptervlieger zijn heli behoedzaam boven een bijna geheel in het water verdwenen boerderij laten zakken om een vrouw die op het dak zat te redden. Nadat de vrouw de reddingslijn om haar lichaam had geslagen was de helikopter langzaam weer omhoog gestegen. De reddingslijn spande zich en daar zweefde de vrouw boven het water. Terwijl hij de lijn langzaam binnenhaalde met de lier, hing die Nederlandse vrouw tussen hemel en aarde en vloog zo, heel langzaam, het veilige vasteland van Brabant tegemoet. Zij bungelde daar als een hulpeloze marionet aan het koord toen daar opeens dat het verschrikkelijke moment kwam. De vrouw moet zo verzwakt zijn geweest door de kou en de ontbering, dat ze zelfs niet meer de kracht had om haar armen omlaag te houden. De lus wrong zich omhoog tot strak tegen haar oksels, drukte tegen haar pijnlijke armspieren en dwong deze tenslotte het op te geven. De helikoptervlieger zag plotseling haar armen omhoog gaan. Haar zwarte kousenbenen spartelden wild. Wanhopig greep ze met haar lijkwitte handen omhoog alsof zij zich wilde vastklampen aan de helikopter, die wonderlijke, door mensen vervaardigde vogel die was gekomen om haar te redden. Toen gleed de lus langs haar armen omhoog en viel ze omlaag in het grijze, kolkende water. Verbijsterd zag de Amerikaanse vlieger het water omhoog spatten. Vlak voor ze de veilige cabine van de helikopter had bereikt was de vrouw gevallen en verdronken in het water dat al een paar dagen en nachten op haar had zitten loeren. Haar reis naar het leven, hangend aan de reddingslijn van de helikopter, was een reis naar de dood geworden.

In totaal waren in 1953 tot zes februari dertig buitenlandse heli's en één Nederlandse heli actief die tijdens 422 vluchten liefst 1510 mensen het leven reddden

Schlimmstenfalls weigerden sich die Menschen, mit der "Höllmaschine" mitzugehen.

So auch eine Frau, die auf einer Böschung stand und nicht hochgezogen werden wollte. Der Hubschrauberbesatzung blieb dann nichts anderes übrig, als mit einem Rad auf der schmalen Böschung zu landen und die Frau einsteigen zu lassen. Oft wurde die Schlaufe am Ende des Windenseils - das deutlich mit "unter den Achseln" gekennzeichnet war - auch mit der Hand festgehalten oder an einen Zaun oder einen Baum gebunden, um einen anderen Koffer oder ein Familienmitglied zu holen. Solche Dinge machten den Hubschrauberpiloten natürlich nicht sehr glücklich. Es kam auch vor, dass sie eines Tages eine Frau durch das Oberfenster ihres Hauses heben wollten, aber sie konnte nicht durchkommen, weil sie alle Kleider, die sie im Haus hatte, übereinander angezogen hatte. Bei einem anderen Vorfall konnte die Winde, die eine Kapazität von 100 kg hatte, einen Mann nicht vom Boden aufheben. Im Nachhinein stellte sich heraus, dass dieser Mann sein Gewicht den silbernen Reichstalern verdankte, die er in mehreren Taschen am Körper trug und von denen er sich nicht trennen konnte.

### Klirrende Kälte

Aber es lief nicht immer gut. Eines Tages hatte ein amerikanischer Hubschrauberpilot seinen Hubschrauber vorsichtig über einem Bauernhaus abgesenkt, das fast im Wasser versunken war, um eine Frau zu retten, die auf dem Dach saß. Nachdem die Frau die Rettungsleine um ihren Körper geschlungen hatte, stieg der Hubschrauber langsam wieder auf. Die Rettungsleine straffte sich, und da schwebte die Frau über dem Wasser. Als die Leine langsam mit der Winde eingezogen wurde, schwebte die Niederländerin zwischen Himmel und Erde und flog ganz langsam in Richtung des sicheren Festlands von Brabant. Sie baumelte dort wie eine hilflose Marionette am Seil, als plötzlich dieser schreckliche Moment kam. Die Frau muss durch die Kälte und die Strapazen so geschwächt gewesen sein, dass sie nicht einmal mehr die Kraft hatte, ihre Arme unten zu halten. Die Schlinge schlängelte sich bis dicht an ihre Achselhöhlen heran, drückte gegen ihre schmerzenden Armmuskeln und zwang sie schließlich zum Aufgeben. Der Hubschrauberpilot sah plötzlich, wie sie die Arme hob. Ihre schwarz bestrumpften Beine zappelten wild umher. Verzweifelt griff sie mit ihren leichenweißen Händen nach oben, als wolle sie sich an den Hubschrauber klammern, diesen wundersamen, von Menschenhand geschaffenen Vogel, der gekommen war, um sie zu retten. Dann glitt die Schlinge an ihren Armen vorbei und sie stürzte in das graue, aufgewirbelte Wasser. Fassungslos sah der amerikanische Pilot zu, wie das Wasser nach oben spritzte. Kurz bevor sie die sichere Kabine des Hubschraubers erreichte, war die Frau abgestürzt und in dem Wasser ertrunken, das seit mehreren Tagen und Nächten auf sie gelauert hatte. Ihre Reise ins Leben, an der Rettungsleine des Hubschraubers hängend, war zu einer Reise in den Tod geworden.

Insgesamt 30 ausländische Hubschrauber und ein niederländischer Hubschrauber waren 1953 bis zum sechsten Februar im Einsatz und retteten bei 422 Flügen das Leben von 1510 Menschen.

*Een Engelse helikopter die kwam helpen crashte te Achthuizen*

*Ein englischer Hubschrauber, der zu Hilfe kam, stürzte bei Achthuizen ab.*





Hans van der Meijden

## Restauratie TD 21 Saloon deel 10 maart 2024

### Restaurierung TD 21 Saloon Teik 10 märz 2024

Het laatste verslag (nr 9) schreef ik eind 2022. Dat gaf de ellende weer met de gescheurde zuiger. Na lang wachten is een nieuwe zuiger uit Australië aangekomen (JP Pistons). Bo en Ab van Egmond hebben weer een kunststukje verricht. De nieuwe zuiger zit weer in het blok en cylinderkop er weer op en het carter er weer onder. De motor loopt mooi op de nieuwe synthetische benzine. Na nog een aantal werkzaamheden kon ik de auto in april 2023 weer ophalen in Zwanenburg. Eerst heel voorzichtig in de regen een straatje om gereden, doodeng de bedrading moest immers nog aangesloten worden. Zonder licht, richtingaanwijzers ruitenwissers e.d. voelt dat niet lekker. Snel de trailer op en naar huis.



De lol was er even af en ik kon er niet toe komen weer aan het werk te gaan. De bedrading moest nu aangesloten worden. Als kleurenblinde is dat niet zo mijn ding. Gelukkig kreeg ik wat hulp en stapje voor stapje kregen wij de meeste zaken weer werkend. Veel problemen werden veroorzaakt door massa fouten. Een paar dingen wil ik wat nader toelichten want die waren nogal lastig. Er zit ergens verstopt onder het dashboard een "inhibitor switch" dit blijkt een schakelaar te zijn die er voor zorgt dat de motor alleen gestart kan worden als de selector van de automatische versnellingsbak in P of N stand staat om te zorgen dat de auto niet spontaan aan de haal gaat in stand D of R. Een tweede functie is het inschakelen van de achteruitrij lampen wanneer de selector in de R stand staat.

Helaas bleek de hele bedrading niet aanwezig. Na hulp van onze voorzitter ben ik inmiddels zo ver dat er alleen gestart kan worden in de P stand. Bij aansluiting van de achteruitrijlampen bleken de fittingen hiervan kapot. Ook hier was Anton weer de reddende engel met 2 mooie kleine LED lampjes die wonderbaarlijk makkelijk gemonteerd konden worden en prima licht geven.

Den letzten Bericht (Nr. 9) schrieb ich Ende 2022. Darin spiegelte sich die Misere mit dem gebrochenen Kolben wider. Nach langem Warten kam ein neuer Kolben aus Australien (JP Pistons). Bo und Ab van Egmond haben wieder ganze Arbeit geleistet. Der neue Kolben ist wieder im Block, der Zylinderkopf ist wieder drauf und das Kurbelgehäuse ist wieder montiert. Der Motor läuft gut mit dem neuen synthetischen Benzin. Nach einigen weiteren Arbeiten konnte ich das Auto im April 2023 wieder in Zwanenburg abholen. Zuerst bin ich ganz vorsichtig im Regen ein wenig herumgefahren, das war unheimlich, da die Verkabelung noch angeschlossen werden musste. Ohne Licht, Blinker, Scheibenwischer, etc. fühlt sich das nicht gut an. Schnell auf den Anhänger und nach Hause.



Der Spaß war für eine Weile vorbei und ich konnte mich nicht dazu zwingen, wieder an die Arbeit zu gehen. Die Verkabelung musste nun angeschlossen werden. Als farbenblinder Mensch ist das nicht gerade mein Ding. Zum Glück bekam ich Hilfe, und Schritt für Schritt brachten wir die meisten Dinge wieder zum Laufen. Viele Probleme wurden durch Masse-Fehler verursacht. Ein paar Dinge möchte ich etwas genauer erklären, weil sie ziemlich knifflig waren. Irgendwo unter dem Armaturenbrett ist ein "Inhibitor-Schalter" versteckt, diesscheint ein Schalter zu sein, der dafür sorgt, dass der Motor nur gestartet werden kann, wenn der Wählschalter des Automatikgetriebes auf P oder N steht, um zu verhindern, dass das Auto spontan in D oder R startet. Leider stellte sich heraus, dass die gesamte Verkabelung nicht vorhanden war. Nach der Hilfe unseres Vorsitzenden bin ich jetzt so weit, dass er nur noch in der P-Stellung gestartet werden kann. Beim Anschließen der Rückfahrcheinwerfer stellte sich heraus, dass die Fassungen in dieser gebrochen waren. Auch hier war Anton der rettende Engel mit 2 netten kleinen LED-Lampen, die sich erstaunlich einfach montieren ließen und hervorragendes Licht geben.

Onder de selector zit nog een handel waarmee het schakelmoment van de B&W versnellingsbak kan worden geregeld. Deze wordt met een bowdenkabel verbonden met de bak. Deze kabel bleek gebroken. Een nieuwe bestellen in Engeland probeer je tegenwoordig te vermijden. Dus zelf maken. Een kabel kun je bestellen bij Remkaflex in Alkmaar.

Wij moesten wel het eindstukje voor de bevestiging van de kabel aan het mechanisme onder het dashboard zelf fabriceren. Aan de andere kant van de kabel kun je een standaard schroefnippel gebruiken. De ruitensproeier ontbrak helaas. De originele Trico washer is waarschijnlijk bij een van de vorige eigenaren achtergebleven. Dus maar een moderne van de sloop erin gezet en ook nieuwe bedrading aangebracht. Voor de schakelaar heb ik een van de twee schakelaars voor de mistlampen gebruikt, zal wel niet mogen en is ook niet handig, maar ja dat moet dan maar want ook de ruitensproeierschakelaar mist een stand waarmee door indrukken de sproeier bedient moet kunnen worden.

Tenminste zo werkt het in de TF 21. De twee mistlampen worden nu samen met één schakelaar aangezet. Verder vond ik nog wat losse draden onder het dashboard waarvan ik nog niet weet waar ze voor zijn. Dit was ook het geval bij de TF maar daar rij ik al 29 jaar mee zonder problemen. Er moeten nu nog wat instrumenten in het dashboard gezet worden. Ook wil ik nog wat extra zekeringen monteren want ik vind de 2 zekeringen die er standaard in zitten wat mager. Dit heb ik ook bij de TF gedaan en bevalt goed.

Unter dem Wählhebel befindet sich ein Wahlhebel, der das Schaltmoment des B&W-Getriebes reguliert. Dieser ist über einen Bowdenzug mit dem Getriebe verbunden. Es stellte sich heraus, dass dieser Zug gebrochen war. Ich versuche derzeit zu vermeiden, Ersatz teihle in England zu bestellen. Also habe ich selber ein Kabel fabriziert. Bei Remkaflex in Alkmaar habe ich die Teile bestellt.

Das Endstück zur Befestigung des Kabels am Mechanismus unter dem Armaturenbrett mussten wir allerdings selbst anfertigen. Auf der anderen Seite des Kabels kann man einen normalen Schraubnippel verwenden. Die Scheibenwischerwaschanlage fehlte leider. Die originale Trico-Anlage wurde wahrscheinlich von einem der Vorbesitzer herausgenommen. Also habe ich eine moderne vom Schrottplatz eingesetzt und auch die Verkabelung neu verlegt. Als Schalter habe ich einen der beiden Schalter für die Nebelscheinwerfer verwendet, was wahrscheinlich nicht erlaubt und nicht praktisch ist, aber das muss reichen, denn auch beim Scheibenwischer-schalter fehlt eine Stellung, mit der die Waschanlage durch Drücken betätigt werden kann.

Zumindest funktioniert das beim TF 21 so, die beiden Nebelscheinwerfer werden jetzt mit einem Schalter gemeinsam eingeschaltet. Ich habe auch einige lose Kabel unter dem Armaturenbrett gefunden, von denen ich noch nicht weiß, wofür sie sind. Das war auch beim TF der Fall, aber den fahre ich schon seit 29 Jahren ohne irgendwelche Probleme. Jetzt müssen noch einige Instrumente in das Armaturenbrett eingebaut werden. Außerdem möchte ich ein paar zusätzliche Sicherungen einbauen, weil ich denke, dass die 2 Standard-Sicherungen etwas wenig sind. Das habe ich auch bei meinem TF gemacht und es gefällt mir.



# 1e Chairman's Column 1985

39 jaar geleden kwam ons eerste column uit. Leuk om nog eens terug te lezen. De typemachine is nu een collectors-item geworden. De passie voor de club in onveranderd!



Gezien de goede ervaring met de "chairman's column" in het AOC bulletin, is mij door de redactie gevraagd dit goede voorbeeld te volgen. Zienier mijn eerste poging.

Graag wil ik beginnen met Martin en Paul van der Velde hartelijk te danken voor hun onvermoeide pogingen, met als resultaat deze vijfde uitgave van Triangel. Wij zijn er trots op, dat we met zo weinig leden zó'n voortreffelijk clubblad hebben!

Omdat ook voor onze club geldt dat weinigen bijna al het werk verzetten, hebben we op de vorige ledenvergadering een taakverdeling ingevoerd, waarbij per regio door de daar wonende leden samen plannen voor clubbijeekkomsten worden uitgewerkt en waar ook

één persoon verantwoordelijk is voor de opgave van deelneming uit die regio, alsmede de laatste wijzigingen. Dit om te voorkomen dat steeds dezelfde lieden, waarvan men denkt dat ze veel vrije tijd hebben, ieder lid moeten afbellen om zich toch maar gauw op te geven voor de evenementen, o.a. in verband met reserveringen. Wij vragen Uw aandacht voor het programma 1985 met een tocht rond Gorkum in Mei, eventueel een bezoek aan International Alvis Day, een clubweekend eind Augustus in Limburg en de Zwitserse Tour in September, waaraan zes Nederlandse Alvissen deelnemen, met een eigen aanloop-programma door de Elzas en enkele dagen uitloop in Zwitserland.

Al met al een programma voor Elck wat wils!

Tot ziens op een of meerdere van de volgende evenementen van dit jaar!

Geeft U gauw op via de contactpersoon.





Martin en Paul van der Velde

## Alvis Hebbedingetjes

Het begint met de aanschaf van een klassieker. In ons geval in 1976 met een Alvis TA14 Saloon (genaamd 'Sally'). Geweldig leuk zo iets bijzonders op ware grootte. En later kwam er nog een Alvis, en nog een. Dan kom je een modelletje tegen, en nog een, en een mascotte, en nog een, en een plaquette, en nog een en zo groeit er een collectie van allemaal hebbedingetjes die allemaal met dat mooie merk Alvis te maken hebben. Het is verrassend om te ontdekken wat er allemaal is gemaakt is met het bekende rode driehoekje.

Cocktail prikkers, speldjes, luciferdoosjes, asbakken, vlaggetjes enzovoort. Leuk om op een regenachtige dag naar te kijken!





## Alvis Gadgets



ORIGINAL ALVIS BADGE

Es fängt mit dem Kauf eines Oldtimers an. In unserem Fall in 1976 mit einem Alvis TA14 Saloon namens 'Sally'. Toll, so etwas in voller Größe sein Eigentum nennen zu können. Später kam ein weiterer Alvis, und dann noch einer. Dann stößt man auf ein Modell seines Autos, und noch eines, und ein Maskottchen, und noch eines, und eine Plakette, und noch eine, und so wächst eine Sammlung von allen möglichen Spielereien, die alle mit der schönen Marke Alvis zu tun haben. Es ist überraschend zu entdecken, was alles mit dem berühmten roten Dreieck hergestellt wird. Cocktailspitzen, Spiele, Streichholzschachteln, Aschenbecher, Fahnen und so weiter. An einem verregneten Tag macht es Spaß, sich das alles anzusehen!



Franz Otto

## Uit de werkplaats: Remmen kost Geld! Aus der Werkstatt: Wer bremst verliert !

Sommige Alvis-vrienden zullen zich herinneren dat de hoofdremscilinder van mijn TE 21 het vorige zomer begaf tijdens de reis naar Engeland. Het was bijzonder spannend om in Engeland, zonder remmen, van de veerboot te rijden, want we stonden geparkeerd op een dek op de 7e verdieping. De oorzaak was een defecte afdichting in de hoofdremscilinder, die er de oorzaak van was dat er geen remdruk meer werd opgebouwd: kleine oorzaak, groot gevolg. Het onderdeel kost £15 en kan worden besteld bij Chris Prince of Powertrack Limited (Service Kit PT2134/WRAY voor Girling 7/8 alloybrakemastercylinder). Ik heb nu altijd een van deze afdichtingen bij me. Ik heb ze gegarandeerd nooit meer nodig!

De auto werd in Engeland snel gerepareerd en we konden onze reis veilig voortzetten. Het gaf mij echter geen goed gevoel en ik wilde niet nog eens met dit probleem geconfronteerd worden. Daarom heb ik besloten om de remmen volledig te reviseren. Er bestaan revisiesets voor de remtangen, maar die vertrouw ik niet, want nieuwe afdichtingen alleen zijn zeker niet de beste oplossing. Nieuwe remtangen als reproductie van de originele zijn erg duur en verhogen niet het remeffect. De Duitse TÜV zal replica's van Zeus of Wilwood zeker niet grappig vinden, omdat je meteen kunt zien dat ze niet origineel zijn. Ik heb Girling remtangen gevonden voor de voorremmen. Het zijn vierzuiger remtangen met vaste remklauw en het opschrift Girling, een zeer traditioneel ontwerp.

Ik heb de remtangen gekocht bij BCC (British Made Classic Car Parts), [www.bcc-parts.com](http://www.bcc-parts.com) onder de aanduiding SBS9086AG - Goodwood). Niet goedkoop - vooral vanwege Brexit - maar eenvoudig te monteren met de bestaande remleidingen en met een zeer goede remwerking. Dat is niet verwonderlijk, want als je de remblokken van de oude 2-zuigersysteem vergelijkt met die van de 4-zuiger, zie je duidelijk het verschil in grootte. Bovendien grijpt een aanzienlijk groter remblokoppervlak aan op de remschijf met een navenant groter effect. De zuigers zijn gemaakt van roestvrij staal en voorzien van moderne afdichtingen. De remtangen passen heel goed bij het uiterlijk van een klassieke auto en Girling is ook de fabrikant van de originele remtang.



Einige Alvis Freunde können sich sicher daran erinnern, dass mir letzten Sommer auf der Fahrt nach England bei meinem TE 21 der Hauptbremszylinder versagte. Besonders spannend war in England von der Fähre zu kommen, da wir auf einem Deck im 7. Stock parkten. Ursache war eine defekte Dichtung im Hauptbremszylinder, die daran schuld war, dass kein Bremsdruck mehr aufgebaut wurde: kleine Ursache, große Wirkung. Das Teil kostet 15 Pfund und kann bei Chris Prince oder Powertrack Limited bestellt werden (Service Kit PT2134/WRAY für Girling 7/8 alloybrakemastercylinder). Ich habe jetzt immer eine solche Dichtung dabei. Garantiert werde ich sie dann nie mehr brauchen.

Das Auto konnte in England schnell repariert werden, und wir konnten sicher weiterfahren. Es hat mir aber keine Ruhe gelassen, und ich wollte in nächster Zeit nicht mehr ohne Bremse sein. So habe ich überlegt, wie ich die Bremsen am besten komplett überhole. Es gibt Überholsätze für die Bremszylinder. Diesen traue ich aber nicht, denn allein neue Dichtungen sind sicher nicht die optimale Lösung. Neue Bremszylinder als Nachfertigung der originalen sind sehr teuer und erhöhen nicht die Bremswirkung. Nachbauten von Zeus oder Wilwood findet der deutsche TÜV sicher nicht witzig, da man sofort sieht, dass diese nicht original sind. Gefunden habe ich Girling Bremsättel für die vorderen Bremsen. Es handelt sich um eine Vierkolben Festsattel-bremse mit der Aufschrift Girling und sehr traditionellen Design.

Gekauft habe ich die Bremsättel bei BCC (British Made Classic Car Parts), [www.bcc-parts.com](http://www.bcc-parts.com) unter der Bezeichnung SBS9086AG – Goodwood). Nicht billig - besonders durch den Brexit - aber ohne Probleme auch mit den bestehenden Bremsleitungen zu montieren und mit sehr guter Bremswirkung. Dies ist nicht verwunderlich, denn vergleicht man die Bremsbeläge der alten 2-Kolbenbremse mit denen der 4-Kolbenbremse, so zeigt sich deutlich der Größenunterschied. Zudem greift deutlich mehr Belagfläche weiter außen an der Brems Scheibe mit entsprechend größerer Wirkung. Zudem sind die Kolben aus Edelstahl und mit modernen Dichtungen ausgestattet. Die Bremsättel fügen sich sehr gut in das Erscheinungsbild eines Oldtimers ein, und Girling ist ja auch der Hersteller der originalen Bremsättel.





Voor de achteras heb ik gekozen voor moderne remtangen in het originele BCC-ontwerp. Deze vervangen de oude exemplaren 1:1, maar zijn gemaakt van aluminium en hebben ook roestvrijstalen remzuigers en moderne afdichtingen. Ik ben erg blij met het resultaat. De remmen reageren prima en zijn goed te doseren met een veel beter resultaat. Het grotere remeffect op de vooras in vergelijking met de ongewijzigde achterrem is heeft geen negatieve invloed op het remgedrag. Over het geheel genomen is de optimalisatie zeer aan te bevelen. Soms is het beter om te kunnen remmen. In dit geval zijn de hoge kosten van de ombouw het enige dat je kan 'afremmen'.

Für die Hinterachse habe ich moderne Bremssättel im Originaldesign von BCC ausgewählt. Diese ersetzen die alten Bremssättel 1:1, sind allerdings aus Aluminium und ebenfalls mit Bremskolben aus Edelstahl und modernen Dichtungen. Ich bin mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Die Bremsen reagieren gut dosierbar und mit einer deutlich kräftigeren Wirkung. Die im Vergleich zur unveränderten hinteren Bremse nochmals größere Bremswirkung an der Vorderachse macht sich keineswegs negativ bemerkbar. Insgesamt ist die Optimierung sehr empfehlenswert. Manchmal ist es doch besser, bremsen zu können. Ausgebremst werden kann man in diesem Fall allenfalls von den hohen Kosten des Umbaus.



## Huijbrechts Ploocaravan



In Triangel 135 werden de foto's van de caravan van Ludger Wels ook al eens gepubliceerd. De kwaliteit van de betreffende foto's was echter zo slecht dat we ze nu, met een hogere resolutie, opnieuw plaatsen. Wij wilden jullie de details van dit unieke exemplaar uit het vroegste caravantijdperk niet onthouden. Ook hebben we van Ludger enige foto's van zijn Huijbrechts 'Klapcaravan' uit de 50e jaren ontvangen die we in deze Triangel ook publiceren.



In Triangel 135 wurden die Fotos des Wohnwagens von Ludger Wels auch schon einmal veröffentlicht. Allerdings war die Qualität der betreffenden Fotos so schlecht, dass wir sie nun in höherer Auflösung erneut veröffentlichen. Wir wollten Ihnen die Details dieses Unikats aus der frühen Caravan-Ära nicht vorenthalten. Von Ludger haben wir auch einige Fotos von seinem Huijbrechts 'Klapcaravan' aus den 1950er Jahren erhalten, die wir ebenfalls in diesem Triangel veröffentlichen.



## Eccles Caravan 1932



One of the oldest and most respected names in British Caravanning, Eccles pioneered caravans in Britain and in the 1920s did much to popularize what was then a new form of leisure. The Eccles story began in 1913 when W.A.J Riley built himself a motor caravan on the chassis of a 1909 Talbot, which in 1919 was displayed at a London garage close to the motor show together with a primitive trailer van. A favorable response to these prototype 'home on wheels' encouraged the Rileys to venture into the infant 'motor caravan' business. By the late 1920s the more well-heeled motorist could browse the Eccles catalogue and select from a variety of 'trail-vans' and coach build bodies, the latter adaptable to chassis of the customer's choosing.



As caravanning's popularity grew, so clubs arose catering for enthusiasts. The Eccles caravan owners club is one of the longest surviving single-brand owners clubs, with its roots going back to the 1930s. Similar to the one taken by Bill Riley on the 1932 Monte Carlo Rally, this Eccles four-beth caravan was supplied new by Welford's caravans of Warninglid, Sussex. Restored to a very high standard in August 2000, it retains many original fittings including paraffin stoves, a lean-to rear tent (very rare), tilting jockey wheel and Dunlop spare wheel. The only notified deviation from factory specification is a change of windows from casement to the top-hinged type. A wonderful period piece in generally excellent condition.





Anton Brouwers

## Beleid en blik op de toekomst Alvis Owner Club Nederland Strategie und Blick in die Zukunft Alvis Owner Club Nederland

De toekomst van de AOCN wordt bepaald door het ledental en de leeftijd van onze leden. Er is weinig hoop op een grote toestroom van 'jongere' leden in de nabije toekomst. Redenen hiervoor zijn er te over; de prijs van onze auto's, gebruiksmogelijkheden, reparatie en onderdelen voorzienig, beperkingen door milieueisen en de daarmee verbandhoudende wetgeving en niet te vergeten het animo van een generatie om zulke gedateerde voertuigen te bezitten of er mee te rijden. Consolideren en koesteren van wat wij hebben zal daarom het devies voor de komende jaren zijn. En met koesteren moet dan vooral worden gedacht aan reeds bezitters van een Alvis in binnen- en buitenland en in het bijzonder van hen die al lid zijn van de AOCN. De doorsnee leeftijd van onze leden ligt rond de 70 jaar en wanneer wij kunnen handhaven wat we hebben zal de gemiddelde leeftijd steeds hoger worden.

Het bestaan van de AOCN komt hier door echter niet in gevaar, zolang er leden zijn is er een AOCN. De betrokkenheid van en de mogelijkheid tot deelname van en door leden zal echter de komende jaren een afnemende tendens vertonen. Alles gerelateerd aan leeftijd. Een prognose is dat het ledental in de komende jaren zal afnemen tot rond de 60. Minder leden wil zeggen minder inkomsten aan contributie bij, naar wij aannemen gelijk blijvende lasten. De enige bron van inkomsten van de AOCN is contributie. Gelet op financiële reserve van de AOCN vormt minder inkomen geen bedreiging voor het voortbestaan in de komende jaren. Te korten kunnen, mits in verhouding tot de reserve hieruit worden aangevuld. Vastgesteld moet worden in hoeverre uit de reserve kan worden geput. Dit is nu nog niet aan de orde maar wel een punt van aandacht voor de komende jaren. Het voortbestaan van een vereniging als de onze is niet alleen afhankelijk van financiën maar veel meer van de betrokkenheid en vooral inzet van en door leden.

Van de huidige 75 leden is ongeveer 1/3 op enigerlei wijze actief in de club, zei het als deelnemer aan een evenement, organisator van een rit, schrijver van een artikel, bestuurslid of op enig andere wijze. Het zittend bestuur bestaat uit een harmonisch en goed samenwerkend team van 5, met een acceptabele taakverdeling. Bij onze leden bestaat weinig animo voor een bestuursfunctie, een bekend verschijnsel, ook in andere clubs en verenigingen. Langstzittende bestuursleden zijn secretaris en voorzitter, meer dan 15 jaar. Wat deze 2 betreft, zolang ze plezier hebben in het uitoefenen van hun functie samen met de overige bestuursleden, en de leden hen gedogen, staat niets een voorzetting van hun functie in de weg. Desalniettemin zal op termijn ook voor deze 2 functies vervanging moeten worden gevonden. Aldus, beleid maken met de hiervoor geschetste problematiek is onmogelijk, met vertrouwen ons richten op toekomst is een voorwaarde voor het voortbestaan van de AOCN.

Die Zukunft des AOCN wird durch die Mitgliedschaft und das Alter unserer Mitglieder bestimmt. Es besteht wenig Hoffnung auf einen großen Zustrom von "jüngeren" Mitgliedern in der nahen Zukunft. Die Gründe dafür sind vielfältig; der Preis unserer Autos, die Nutzungsmöglichkeiten, die Reparatur- und Ersatzteilversorgung, die Einschränkungen durch Umweltauflagen und die damit verbundene Gesetzgebung, ganz zu schweigen von der Begeisterung einer Generation, solch veraltete Fahrzeuge zu besitzen oder zu fahren. Konsolidieren und wertschätzen, was wir haben, wird daher die Devise für die kommenden Jahre sein. Und mit "wertschätzen" sollten wir vor allem an die Alvis-Besitzer im In- und Ausland denken, insbesondere an diejenigen, die bereits Mitglieder des AOCN sind. Das Durchschnittsalter unserer Mitglieder liegt bei etwa 70 Jahren, und wenn wir das, was wir haben, erhalten können, wird das Durchschnittsalter weiter steigen.

Dies wird jedoch die Existenz der AOCN nicht gefährden, denn solange es Mitglieder gibt, wird es auch einen AOCN geben. Allerdings werden die Beteiligung und die Mitwirkungsmöglichkeiten der Mitglieder in den kommenden Jahren einen rückläufigen Trend aufweisen. Dies hängt mit dem Alter zusammen. Eine Prognose besagt, dass die Mitgliederzahl in den kommenden Jahren auf etwa 60 sinken wird. Weniger Mitglieder bedeuten weniger Beitragseinnahmen bei, wie wir annehmen, gleichbleibenden Ausgaben. Die einzige Einnahmequelle des AOCN sind die Mitgliedsbeiträge. Angesichts der finanziellen Reserven des AOCN bedrohen geringere Einnahmen nicht das Überleben des AOCN in den kommenden Jahren. Etwaige Fehlbeträge können, sofern sie im Verhältnis zur Reserve stehen, aus dieser ausgeglichen werden. Es muss geklärt werden, inwieweit die Rücklage in Anspruch genommen werden kann. Dies ist derzeit kein Thema, aber ein Punkt, der in den kommenden Jahren zu beachten ist. Der Erhalt eines Vereins wie dem unseren hängt nicht nur von den Finanzen ab, sondern viel mehr von der Beteiligung und vor allem dem Engagement der Mitglieder.

Von den derzeit 75 Mitgliedern sind etwa 1/3 in irgendeiner Form im Verein aktiv, sei es als Teilnehmer an einer Veranstaltung, Organisator einer Ausfahrt, Verfasser eines Artikels, Vorstandsmitglied oder in sonstiger Weise. Der amtierende Vorstand besteht aus einem harmonischen und gut zusammenarbeitenden 5-köpfigen Team mit einer akzeptablen Arbeitsteilung. Die Begeisterung unserer Mitglieder für ein Vorstandsamt ist gering, ein bekanntes Phänomen auch in anderen Vereinen und Verbänden. Die Dienstältesten Vorstandsmitglieder sind der Schriftführer und der Vorsitzende mit mehr als 15 Jahren. Solange diese beiden ihre Aufgaben zusammen mit den anderen Vorstandsmitgliedern gerne wahrnehmen und von den Mitgliedern toleriert werden, steht einer Weiterführung ihrer Ämter nichts im Wege. Aber auch für diese beiden Ämter muss mit der Zeit ein Ersatz gefunden werden. Es ist also nicht möglich, mit den oben genannten Problemen eine Strategie zu entwickeln. Eine Voraussetzung für das Überleben des AOCN ist mit Zuversicht in die Zukunft zu blicken.



Andreas Rosien

## Bezoek aan Goodwood Revival in Engeland

### Sternfahrt zum Goodwood Revival in England



De AOCN-leden, Jürgen Lutterbeck en Natela Nicoli, Peter Klein, Gaby Aussendorf, Dagmar en Andreas Rosien, bezochten afgelopen september opnieuw de Goodwood Revival bij Chichester.

De Goodwood Revival is een 3-daags festival voor alle raceauto's en motoren die werden gebruikt tijdens de actieve fase van het Goodwood racecircuit van 1948 tot 1966. Goodwood was ook een vliegveld tijdens de Tweede Wereldoorlog en dus spelen vliegtuigen uit deze periode en de jaren daarna ook een belangrijke rol.



Omdat we allemaal op verschillende tijdstippen zouden arriveren, hadden we als standplaats een bungalow gehuurd op het strand van East Wittering, op ruim een half uur van het Goodwood Race Circuit. We hadden voor de reis ruim de tijd genomen, want reizen door de graafschappen Kent, East/West Sussex, Hampshire en de omliggende biedt een schat aan bezienswaardigheden. Deze keer hadden we besloten om Scotney Castle en Chartwell (de familiezetel van Churchill) te bezoeken. Voor onze laatste overnachting voor Goodwood, verbleven we in West Dean College. Hier worden beschikbare kamers soms aan externe gasten gegeven. Ontbijten in de kantine met de studenten was een echte flashback.

Gaby en Peter reden met hun Alvis TC 21, Natela en Jürgen met hun Jaguar, en wij met onze MGC GT.



Die AOCN-Mitglieder, Jürgen Lutterbeck und Natela Nicoli, Peter Klein und Gaby Aussendorf, Dagmar und Andreas Rosien, haben im September letzten Jahres das Goodwood Revival in der Nähe von Chichester erneut besucht.

Das Goodwood Revival ist ein 3 Tage Festival, für alle Rennwagen und Motorräder welche in der aktiven Phase der Goodwood Rennstrecke von 1948- 1966 zum Einsatz kamen. Des Weiteren war Goodwood während des 2. Weltkrieges ein Flugplatz und somit spielen Flugzeuge, aus dieser Periode und der Jahre danach, auch eine wichtige Rolle.

Da wir alle separat und zu unterschiedlichen Zeiten anreisten, hatten wir als Zielpunkt und als Ausgangspunkt für unseren Besuch des Revivals einen Bungalow am Strand von East Wittering gemietet, eine gute halbe Stunde vom Goodwood Race Circuit entfernt.

Wir hatten alle großzügig geplant da schon die Anreise durch die Grafschaften Kent, East/West Sussex, Hampshire und die umliegenden Grafschaften einen Reichtum an Attraktionen bieten. Wie hatten uns diesmal unter anderem für Scotney Castle und Chartwell (Churchills Familiensitz) entschieden.

Für unsere letzte Übernachtung vor Goodwood hatten wir uns im West Dean College einquartiert. Hier werden verfügbare Zimmer auch schon mal an externe Gäste vermittelt. Frühstück in der Mensa zusammen mit den Studenten war echt ein Flashback.



De Goodwood Revival is een van de grootste en populairste evenementen van de historische motorsport en toeschouwers worden aangemoedigd om zich te kleden in stijl van de jaren '50 en '60.

Als leden van de British Fun Drivers Club besloten we ons (heel Brits) te kleden als de bemanning van een BOAC (British Overseas Airways Corporation) Lockheed Super Constellation passagiersvliegtuig.

Uit een fusie tussen BOAC en BEA ontstond British Airways in 1974.

Toen we aankwamen op de Pre-66 parkeerplaats, werd Peter meteen aangesproken en geïnterviewd over zijn Alvis.

De Pre-66 parking is een van de grote attracties van de Revival. Honderden en honderden klassieke auto's, een extreme verzameling van interessante voertuigen.

Hier staan we voor een Grumman Albatros, een tweemotorige vliegboot uit 1953, die deel uitmaakt van het Concours d'Élegance voor vliegtuigen, de Freddie March Spirit of Aviation.

Onze keuze voor BOAC was een schot in de roos, we werden vaak benaderd en gefotografeerd, meestal door voormalige werknemers en familieleden van BOAC en het huidige British Airways.

Das Goodwood Revival ist eine der größten und populärsten Veranstaltungen für historischen Motorsport, und die Zuschauer werden ermutigt sich entsprechend der 50er und 60er Jahre zu kleiden.

Als Mitglieder des British Fun Drivers Club, hatten wir entschieden (very British) uns als Flugzeug-Besatzung einer BOAC Lockheed Super Constellation Passagiermaschine zu kleiden. BOAC steht für British Overseas Airways Corporation.

Durch eine Fusion zwischen BOAC und BEA entstand 1974 British Airways.

Bei unserer Ankunft auf dem Pre-66 Parkplatz wurde Peter sofort angesprochen und zu seinem Alvis interviewt.

Überhaupt ist der Pre-66 Parkplatz eine der großen Attraktionen des Revivals. Hunderte und Aberhunderte Klassiker, eine extreme Dichte an interessanten Fahrzeugen.

Hier stehen wir vor einer Grumman Albatros, einem zweimotorigen Flugboot von 1953. Es ist Bestandteil des Concours d'Élegance für Flugzeuge, der Freddie March Spirit of Aviation.

Unsere Entscheidung für BOAC war goldrichtig, wir wurden sehr oft angesprochen und fotografiert, zumeist von ehemaligen BOAC- und aktuellen British Airways – Mitarbeitern und Angehörigen.





Iedere dag zijn er heel veel activiteiten op het circuit. Kwalificaties, races, displays. In tegenstelling tot op andere circuits, kun je overal heel dicht bij komen, zelfs in de verschillende paddocks.

Op het hele terrein aan beide zijden van het circuit is het een drukte van belang met een uitbundig aanbod van eten, drinken, entertainment, muziek, dans, thema's en kraampjes met alles wat de auto-industrie en lifestyle te bieden hebben.

Er is zoveel te doen voor de 140.000 bezoekers van Revival dat 3 dagen niet genoeg zijn om alles te zien en te beleven.

Ook de kleine geneugten komen aanbod, zoals een afscheidsritje in de stoomcarroussel.

Aan het einde van de revival reizen we ieder op eigen

An allen drei Tagen, den ganzen Tag lang, herrscht permanenter Betrieb auf der Rennstrecke. Qualifying, Rennen, Displays. Anders als an anderen Rennstrecken kommt man dem Geschehen recht nahe, auch in den verschiedenen Fahrerlagern.

Das Angebot für die 140.000 Revival Besucher ist so groß, dass 3 Tage nicht ausreichen um alles zu sehen und zu erleben.

Aber auch kleine Freuden sollen nicht zu kurz kommen, noch eine Runde zum Abschied auf dem Dampf-Karussell. Mit dem Ende des Revival haben wir die Rückreise wieder separat angetreten.



Voordat we terugkeerden hebben we in Somerset, nog een paar hoogtepunten in Bath, Wells en Bradford-on-Avon bezocht.

Tot volgend jaar in Goodwood ([www.goodwood.com](http://www.goodwood.com))!

Wir haben vor der Rückkehr in Somerset noch einige Highlights in Bath, Wells und Bradford-on-Avon mitgenommen.

Bis zum nächsten Jahr in Goodwood ([www.goodwood.com](http://www.goodwood.com)) !



## VRAAG EN AANBOD

April 2024

Onderdelen Alvis TA21  
Hans Noordhoek (2548) – M. +31 (0)655773147  
e-mail: j.noordhoek@planet.nl

Onderdelen Alvis TD21  
6 spaakwielen p.p.st. € 30,- 1 trekhaak  
(kogelkoppeling) was gemonteerd op TD 21. €  
50,-.

Reinhart Dortschy (2593) T +49 5202 73833 e-  
mail: rdortschy@t-online.de



Alvis Silver Eagle S.G.16.95 hp 4 Light Sports  
Saloon 1935 – Holbrook



Alvis TA14 Utility – 1947 - Angel Bodies



Jörn Hackländer – (2611) M +49 (0)1714621182  
e-mail: j.hacklaender@t-online.de

Onderdelen Alvis TD 21 Saloon  
2 x bevestigingsbeugels voor benzinetank nieuw  
€ 50,-.  
Hans van der Meijden (2545) M 0654634252 e-  
mail: hansvandermeijden@hetnet.nl

Alvis TC21 Mulliner Saloon 1954  
Anton Brouwers – (2509) M +31 (0)653217608e-  
mail:anton@brouwershelmond.nl



Alvis TA21 Special



Wim Vegter – (2636) wim.vegter@xs4all.nl

Triumph TR3A 1959



Jochen Belzer (2662) T +49 (0)211 / 96 559 15  
e-mail: jochen.belzer@nv-leasing.de



## EVENEMENTEN

### AOCN

Evenement	Wanneer	Waar/Organisator(en)
Hare Drive	26-27-28 april	Simon en Marijke van Oostveen Rob en Helen Claasen Appeltern
Fire Flight	26 mei	Hans en Frederike van Tongeren Lunch bij Brasserie Kriebelz in Terwolde
Eagle Rally	5-6-7 juli	Rob Claasen – Anton Brouwers Molenhoek Noord-Limburg
Indian Run	23-24-25 augustus	Vacant
High Tea	20 oktober	Carel de Bruin Restaurant Vuur in Baarn

### NIET-AOCN

International Alvis Weekend	24-25-26 mei	Kent GB
Nationale Oldtimerdag	16 juni	Lelystad
Crossing Borders	25 – 29 juli	Kassel D
Classic Days	2-3-4 augustus	Düsseldorf D
Concours d'Elegance	13-15 september	Beesd NL
British Car Club Day	27-10-2024	Houten NL



Indien onbestelbaar retour: A. Hillebrand 1015 GB 33h