

Conditierapport grote objecten

Klant	Nationaal Militair Museum
Opdrachtgever	A. Staarman
Opsteller	M. IJdo
Datum	donderdag 15 oktober 2015

Foto van het object



Object beschrijving

Naam	Breguet Atlantic
Objectnummer	-
Fabrikant	Breguet (SECBAT)
Type	Br. 1150 Atlantic
Bouwjaar / periode	1961 - 1972

Gebruiker	Marine Luchtvaartdienst
Positie in museum	Buiten het museumgebouw aan de noordwestzijde onder overkapping

Technische gegevens

Lengte (cm.)	3180
Breedte (cm.)	3630
Hoogte (cm.)	1150
Gewicht (Kg.)	+/- 25000
Handmatig verplaatsbaar	☐ Ja / ☒ nee

Conditie

☐ slecht (behandeling noodzakelijk)	☒ Exposabel
☒ matig (behandeling op termijn noodzakelijk)	☐ Niet exposabel
☒ goed (object is stabiel)	

Algemene beschrijving object

Deze specifieke Atlantic is niet oorspronkelijk in Nederlandse dienst geweest, maar is een van de Duitse Marine afkomstig exemplaar, destijds aangeschaft via een handelaar in Zuid Nederland. De Duitse herkomst is (inmiddels) goed zichtbaar, door het restant van een anker op de buitenzijde van de bakboord motorgondel, en de doorschemerende teksten en kruizen op de romp. Aangezien het patroon en de kleuren van de beschildering gelijk zijn als die bij de MLD zijn toegepast, is het toestel na aankomst in de collectie van het MLM niet geheel overgeschilderd, maar zijn alleen de Duitse kentekens door middel van folie afgeplakt, en zijn nieuwe NL tekens ook met folie aangebracht.



Foto van de echte "250" op vliegveld Valkenburg begin jaren '80.

Na opname in de collectie heeft dit toestel eerst nog diverse jaren op de reeds gesloten vliegbasis Soesterberg buiten tussen twee hangars gestaan.

Bekende eerder uitgevoerde behandelingen

Periode?	Bestaande Duitse kentekens en marekringen afplakken met folie in de juiste kleur, en nieuwe Nederlandse kentekens en markeringen aanbrengen, wederom met folie.

Conditierapport

Algemene indruk huidige staat van het object.

Het vrij lang onbeschermd buiten plaatsen van het toestel in afwachting van de komst van het nieuwe museum, heeft het object primair geen goed gedaan. Vooral de aangebrachte folies hebben te lijden gehad onder invloed van weersomstandigheden.

Het moet echter gezegd worden dat de feitelijke staat van het toestel redelijk is, en dat er momenteel nog geen problemen zichtbaar zijn die min of meer acuut aangepakt moeten worden als het gaat om de technische staat van het object. Dit betekent primair geen aantasting van delen door roest of andere invloeden.

De banden zijn beschermd door de op maat gemaakte wielsteunen. Het toestel staat, net als alle andere vliegtuigen in de buitenopstelling, door middel van oorspronkelijke ketting verankerd aan de grond.

Optisch is echter een ander verhaal. De reeds beschreven aanpassing van de markeringen heeft zijn beste tijd gehad, en begint structureel af te bladderen en/of door te schijnen. Tevens zijn de diverse beschermkappen aan vervanging toe.

De binnenzijde van het toestel is voorzien van een ontvochtiger. Hoewel deze enige tijd afgekoppeld is geweest, zijn inmiddels door Heijmans deugdelijke verbindingen gecreëerd tussen de kabelput en het toestel, waar de spanning kabel van de ontvochtiger in is opgesloten. Deze is nu dus weer in werking en zou de vochtigheidsgraad van het interieur van het toestel op peil moeten kunnen houden.

Specifieke aandachtspunten

	Achterzijde vloeistuk motorgondels, beide zijden, ontbreekt. Wel beschikbaar, zal geplaatst worden zodra juiste bevestigingsmiddelen voorhanden zijn.
---	---



De diverse afdichtingen zijn sterk verkleurd, en aan vervanging toe. Wellicht raadzaam om sowieso de "remove before flight" stroken van de diverse deksels en hoezen af te halen.



Nog meer verkleurde en beschadigde afdichtingen.



Half afgeplakt Duits Marine anker op bakboord motorgondel, en krimpene, scheurende en verkleurende folie daarboven.

	Krimpende en scheurende cijfers (folie) op stuurboord zijde neus.
	Krimpende, scheurende en verkleurende folie over de Duitse kentekens, beide zijden romp.

Conclusies en aanbevelingen

Zoals gezegd zijn er op korte termijn geen acties te voorzien die er voor zouden moeten zorgen dat de technische staat van het object niet achteruit gaat. Op dat vlak is het object stabiel, voor zo ver dat in een buitenopstelling mogelijk is.

Het uiterlijk zal echter op korte termijn aangepakt moeten worden. Enerzijds wegens het basis uitgangspunt dat de ten toon gestelde objecten in goede staat moeten verkeren, anderzijds steekt dit toestel momenteel nogal schraal af tegen de twee andere toestellen aan weerszijden, welke beiden voor plaatsing volledig zijn overgeschilderd en feitelijk in nieuwstaat verkeren. Het volledig overschilderen van de andere toestellen is destijds nog uitgevoerd onder het KLU regime. De Atlantic is helaas geen onderdeel geweest van dat project.

Hoewel eenvoudig gezegd het volledig overschilderen van het toestel natuurlijk de beste oplossing zou zijn, kent een dergelijk traject nogal wat varianten met bijbehorende uitdagingen:

- Optie 1: volgens hetzelfde principe als de andere toestellen extern laten overspuiten. Dat betekent het toestel in een aantal grote delen demonteren (romp, motoren, vleugels, staart), en vervolgens met speciaal transport naar de spuiters brengen, alwaar deze in de juiste kleuren overgespoten kan worden.
- Dit is echter een zeer ingrijpende, langdurige en kostbare operatie. De demontage van het toestel alleen al zou mits voldoende mensen beschikbaar zijn, minstens 1 week tijd kosten. Vervolgens moeten de delen verplaatst worden naar de spuiters. De omvang van de romp en vleugels betekent dat hiervoor speciaal transport geregeld moet worden, en dat er waarschijnlijk langs het traject diverse obstructies verwijderd moeten worden. Het kaal

maken en spuiten van het vliegtuig zal naar alle waarschijnlijkheid enige maanden tijd kosten. Tot slot moet de gehele operatie weer in omgekeerde volgorde uitgevoerd worden. Naar verwachting zal de positie van het toestel gedurende minstens 6 maanden leeg zijn.

- Optie 2: het toestel ter plaatse volledig laten overspuiten. Dat zou wellicht mogelijk kunnen zijn als het toestel volledig wordt opgesloten in een tent, waarna de spuiters aan de slag kan. Vraag is echter of a: het überhaupt toegestaan is om ter plaatse de verflagen te bewerken door schuren of andere methoden (denk daarbij b.v. aan vervuiling door “chromaten”), b: de tent bestand is tegen de heersende sterke windbelasting onder de overkapping, en c: of weersinvloeden zoals vocht en temperatuur voldoende uitgesloten kunnen worden zodat er een bruikbaar klimaat voor spuiten gerealiseerd kan worden. Nog los van het gegeven dat ook dit een heel kostbaar traject is, zou een groot deel van de noordwestzijde van het museum gedurende lange tijd (enkele maanden) worden geblokkeerd.
- Optie 3: de nu met folie afgeplakte kentekens daadwerkelijk overschilderen in plaats van afplakken. Dat is echter ook weer een handeling waarbij rekening gehouden moet worden met veiligheidsrisico's als het gaat om bewerken van de oude verflagen. Tevens zijn ook hier de weersinvloeden van toepassing. Inschatting tijdsduur; 2 weken.
- Optie 4: de eerder uitgevoerde actie met folie herhalen. De bestaande folies verwijderen, en opnieuw folie aanbrengen. In dit geval zou het raadzaam zijn om de oorspronkelijke kentekens licht op te schuren ten behoeve van hechting, en vervolgens licht over te spuiten met witte en grijze grondverf, om doorschijnen van de kentekens (zoals nu het geval is) te voorkomen. De folie kan qua kleur gemeten worden aan de bestaande verflaag. Vervolgens is het mogelijk om de rest van het toestel te voorzien van een waslaag, enerzijds om de kleur wat op te halen, en anderzijds om achteruitgang te verminderen. Inschatting tijdsduur; 2 -3 weken.

Het probleem van de verweerde afdekkingen kan opgelost worden door in eerste instantie te zoeken naar vervangende exemplaren, of nieuwe exemplaren te (laten) maken.

Aldus opgemaakt te Hazerswoude-dorp op 15 oktober 2015.

M. N. IJdo,

Eigenaar/directeur

Historic Engineering Projects B.V.