

G-AFRV

BACK ON ITS WHEELS



Bob Rongé

In het Brussels luchtvaartmuseum zit de restauratie van dit toestel in de finale fase. Tijd dus om even stil te staan bij dit Belgische ontwerp.

Dit toestel is één van de negentien exemplaren die in Engeland gebouwd werden door Topsy Light Aircraft Ltd. Ook de nog vliegende Belgisch geregistreerde Topsy Trainer OO-EOT werd door dit bedrijf gebouwd. Avions Fairey te Gosselies bouwde daarvoor 24 toestellen. Dit bedrijf werd destijds geleid door Ernest O. Tips, de bedenker van het volledige Topsy-gamma. De toestellen uit de Belgische productie werden allemaal voor Wereldoorlog II gebouwd. De Engelse productie gebeurde zowel voor als na de oorlog. Dit exemplaar, c/n 10, liep in 1939 van de productieband en werd op 17 juli van dat jaar ingeschreven op het Engelse luchtvaartregister voor Aircraft Rentals Ltd met basis te Oxford/Kidlington. Vrijwel onmiddellijk werd het toestel doorverkocht aan Air Traing (Oxford) Ltd dat ook vanaf het lokale vliegveld Kidlington opereerde.

Op 22 juli 1939 ging het voor de eerste keer de lucht in.

Amper iets meer dan een maand later ging het reeds fout en raakte G-AFRV beschadigd.

Opvallend is dat niet de constructeur het repara-reerde, maar dat het toestel hiervoor werd overgebracht naar General Aircraft Ltd te Feltham. Zij werden ook de officiële eigenaar.

De herstelling duurde vrij lang. Vermoedelijk hadden de Engelsen, na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, andere prioriteiten dan het herstellen van een toestel met weinig tot geen militaire waarde.

Op 8 juli 1941 maakte William D. Baker een testvlucht. Vermoedelijk werd het daarna gestockeerd en later werd de motor verwijderd voor herstelling. Waarom dit gebeurde en wat het probleem was weten we niet.

Op 24 maart 1944 volgde een nieuwe testvlucht. Het toestel had op dat moment slecht 79,20 uren op de teller. Het werd echter weer gestockeerd en op 27 maart 1945 verviel het luchtwaardigheidsbewijs.

Op 23 januari 1946 werd Moss Bothers Aircraft Ltd de officiële eigenaar, maar het duurde nog tot september van het volgende jaar voor er een nieuw luchtwaardigheidsbewijs werd uitgereikt. Op 22 september 1947, amper drie dagen nadat het officieel terug luchtwaardig werd verklaard, werd het toestel afgeschreven.

Het duurde bijna één jaar voor het heringeschreven werd op naam van J.H. Reed te Woolsington.

© Alan Hinds



© Michel Rongé

Na iets meer dan drie jaren stond het weer aan de grond nadat het potentieel van de motor zijn limiet bereikte.

Het toestel was duidelijk niet erg populair in deze na-oorlogse periode en het duurde dan ook tot maart 1956 voor het weer actief raakte.

Het was nu wel actief voor een langere periode en tijdens de jaren zestig had het vijf verschillende eigenaars. Na nog twee eigenaarswissel tijdens de jaren zeventig, raakte deze machine op 15 september 1979 heel zwaar beschadigd toen het elektriteitskabels raakte tijdens te landing te Herring Farm. Het toestel was op dat moment wel meer dan twintig jaar bijna onafgebroken actief geweest, blijkbaar zonder ernstige technische problemen. De toestel ging, in beschadigde toestand naar E. Vaisey en werd op 10 februari 1987 ook officieel afgeschreven uit het Engelse luchtvaartregister.

Hij bood het toestel te koop aan samen met de eveneens niet vliegwaardige Tipy Belfair G-AFJR. Dit laatste toestel is in feite ook een Topsy Trainer die, eind de jaren vijftig, werd omgebouwd tot Tipy Belfair-standaard met een gesloten cockpit. Er-gens gedurende 1987 of 1988 werden beide restauratieprojecten aangekocht door Gerrit Titeca die ze gedurende 1989 ruilde met het Brusselse



© Michel Rongé



luchtvaartmuseum. In ruil kreeg Gerrit de Stampe SV.4B V21 die ondertussen officieel als OO-SVG werd ingeschreven. Dit toestel is vandaag nog altijd één van de Stampe-restauratieprojecten die eigendom zijn van Gerrit Titeca.

G-AFRV was, bij zijn aankomst te Brussel in vrij slechte conditie. De vleugel was zeer ernstig beschadigd en de restauratieploeg gebruikte een andere vleugel waarvan de herkomst ons onbekend is. De herstelling van de romp vroeg zeer veel werk. Zo was er letterlijk 'niets' tussen de stoel en de vuurplaat.

Gedurende de voorbije twintig jaren werkte een kleine groep vrijwilligers onder de leiding van Vincent Jacobs aan de restauratie tot static-conditie. Vandaag staat het toestel terug intact, maar voor-

lopig nog zonder motor, voor de restauratiewerkplaatsen in het museum. Het werd herschilderd in een appelblauw-zee-groen kleurenschema dat het ook droeg tijdens zijn actieve carrière in Engeland. Op de vleugel staat een zeer grote Engelse registratie. Alhoewel het toestel niet meer zal vliegen werd het toch met veel oog voor detail gerestaureerd. Zo zijn ook alle instrumenten in de

cockpit aanwezig. Toen beide projecten te Brussel aankwamen was er slechts één motor bij de twee toestellen. Vincent Jacobs vond enige tijd terug een Walter Mikron Mk.1 in Frankrijk. Alhoewel dit strikt genomen niet de correcte motor is voor dit toestel, wordt deze toch opgeknapt en zal deze ervoor zorgen dat het toestel er zeer knap zal uitzien.

De vrijwilligers in het museum dromen ondertussen hardop van een 'Topsy-hoek' waar naast dit toestel ook de Topsy Nipper en Topsy S.2 een plaats moeten krijgen. Later zal ook de Topsy Bel-fair zorgen dat deze Belgische constructeur terecht in de belangstelling blijft.

