



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het Militaire
Luchtvaart Museum

Nr. 52 - april 2014



100 jaar
Nederlands-Indische
militaire luchtvaart
Het Science Museum



Spinner

Uitgave van de Stichting
Vrienden van het
Militaire Luchtvaart Museum

Nr 52 - april 2014

College van advies:

R.G. Boekhoven

Prof. Dr Ir J.L. van Ingen

Dr J.M. Schröder

Lt.-Gen. b.d. Dr D. Starink

Prof. Dr Ir H. Tenekes

Ere voorzitter:

F.P. Schulte

Erelid:

H. Dieters †

Bestuur:

Voorzitter:

F. Groen

Vice-voorzitter:

R. Zeijlemaker

Secretaris:

Ir G. van Putten

Penningmeester:

Drs E.J. Remkes

Leden:

L.M.M. Baltussen

Ir Th.A. Bierman

H.G. Berfelo

P.P.A. Moreu

Donateuradministratie:

Postbus 178

3769 ZK Soesterberg

Redacteur:

H.G. Berfelo

Rijnkade 28-3,

6811 HA Arnhem

h.berfelo@upcmail.nl

Foto omslag: de B-25 van de
KLu Historische Vlucht in
Indische beschildering
Inzet: Een van de eerste drie
bestelde vliegtuigen voor
Indië: De Brouckère Type G

De Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum heeft ten doel:
Het geven van steun aan het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg, in al
zijn recreatieve, educatieve en public-relationstaken, alsmede het streven naar het
instandhouden van een collectie betreffende de geschiedenis van het luchtwapen.

Het Militaire Luchtvaart Museum is met
ingang van 1 juli 2013 gesloten.

Het zal opgaan in het Nationaal Militair Museum
op de voormalige vliegbasis Soesterberg.

Het Nationaal Militair Museum zal op 3 oktober 2014 worden geopend.

I N H O U D

Notities uit het Museum	1
In memoriam Serge Stone	4
100 jaar Nederlands-Indische Militaire Luchtvaart	5
Puikje van Old Timers: Science Museum	20
Recent verschenen	25





NOTITIES

uit het museum



Werken aan de Toekomst

De opening van het Nationaal Militair Museum komt met rasse schreden naderbij. Het gebouw is nagenoeg gereed en er wordt ook al volop gewerkt aan de inrichting. Het concept krijgt daarmee, na jarenlange voorbereidingen, nu ook in de praktijk contouren. In het thematisch deel, maar ook in het Arsenaal. Het wordt een indrukwekkend en veelzijdig museum. Een museum dat leuk en interessant is voor het grote publiek, maar ook liefhebbers van militair materieel en specialisten op het vlak van de Nederlandse militaire geschiedenis zullen er veel van hun gading vinden. Evenals al die mensen die op dit moment beroepsmatig aan de krijgsmacht verbonden zijn of die in het verleden daarbinnen hun sporen hebben verdiend. Het Nationaal Militair Museum wil uitdrukkelijk ook hun museum zijn!

Het museum krijgt een eigentijdse uitstraling en ook met duurzaamheid wordt rekening gehouden. Met het plaatsen van zonnepanelen op het dak zal het museum een bijdrage leveren aan de doelstelling van Defensie de CO₂-uitstoot te verminderen. Het ontwerp is prachtig geïntegreerd in het landschap. Het gebouw heeft weliswaar een grote omvang, maar het overheerst niet in de glooiende omgeving. Behalve het hoofdgebouw is ook het depot nagenoeg gereed. Veel objecten hebben er hun definitieve plekje al gevonden. Ook het museumterrein krijgt nu definitief vorm. De LVA-hangar uit 1928 nadert zijn voltooiing en gebouw 45, dat dateert uit de tijd van het vliegcircus van Verweij en Lugard (1910-1912), is inmiddels weer voorzien van een uitkijkplatform. In de omgeving van het restaurant is een begin gemaakt met de inrichting van een kleine speeltuin. Daar komt ook een houten model van een Farman-vliegtuig.



Het NMM op 27 maart 2014



De uitkijkpost geplaatst op gebouw 45 (foto: Hans Baljet)





De Hawker Sea Hawk tijdens het nachtelijk transport (foto: Gijs Dragt)



Vliegtuigen: verplaatsen en ophangen

Een van de grote uitdagingen voor de komende weken is het ophangen van de vliegtuigen in het Arsenaal. Een aantal vliegtuigen dat straks hangend zal worden geëxposeerd, is heel recent naar het Museumkwartier verplaatst. Dit transport gebeurde met trekker-oplegger combinaties en kreeg als vanouds weer veel aandacht in de media.

Met het ophangen van vliegtuigen kiest het Nationaal Militair Museum heel uitdrukkelijk voor nieuwe presentatievormen. Straks zijn er circa twintig vliegtuigen, hangend aan het plafond, te zien. Het is een van de nieuwe technieken waarmee we een modern en eigentijds museum proberen te realiseren dat brede lagen van de bevolking zal aanspreken.

Naast de bouw en de inrichting vragen ook andere onderwerpen onze aandacht. Het gaat dan vooral om de personele vulling van de organisatie van het Nationaal Militaire Museum, de inrichting van de bedrijfsvoering en de afstemming met NMM Company bv, dat de facilitaire ondersteuning gaat verzorgen. Ook de voorbereidingen voor een aantrekkelijk publieksaanbod, voor communicatie en marketing en de opening van het museum –op 3 oktober van dit jaar– vergen veel aandacht. Alles op alles wordt gezet om eind september klaar te zijn voor de ontvangst van de eerste bezoekers en voor een klinkende en aansprekende openingsmanifestatie.



Afscheid

Nu de volledige samensmelting van de collecties van MLM met die van het Legermuseum vrijwel een feit is en de opening van het Nationaal Militair Museum snel naderbij komt, valt definitief het doek voor ons museum. Daarmee komt er ook een einde aan mijn bijdragen aan de Spinner. Sinds 2000 heb ik meer dan vijftig keer en met veel genoegen verslag mogen doen van de activiteiten in en om het MLM. En u tegelijkertijd op de hoogte kunnen houden van de vorderingen in het dossier "Toekomst MLM". Al bij mijn aantreden als directeur van het MLM in 2000 stonden het samengaan met het Legermuseum en de bouw van een nieuw museum op de agenda. Dat dossier is nu vrijwel rond. En dat is ook voor mij zelf een mooi moment om nieuwe wegen in te slaan. De Spinner was een uitstekend nieuwsmedium voor het MLM. Graag dank ik redacteur Hans Berfelo voor de prima samenwerking de afgelopen veertien jaar bij de verwerking van mijn notities voor dit blad. En vanzelfsprekend geldt mijn dank ook het voltallige bestuur van de Stichting Vrienden van het MLM. Samen hebben we veel tot stand kunnen brengen. Het Nationaal Militair Museum zal daar ongetwijfeld profijt van trekken.

De MLM-collectie krijgt onderdak in een nieuw huis. Dat is zeker even wennen, maar het is mijn overtuiging dat het erfgoed van de Militaire Luchtvaart ook op de bakermat van de Nederlandse





Het gebied waar we 32 jaar gelukkig waren!

luchtvaart uitstekend tot zijn recht zal komen. Een betere plek voor onze collectie is niet denkbaar! Het Nationaal Militair Museum biedt straks een prachtige ambiance voor een breed scala aan activiteiten waarin de militaire luchtvaart centraal staat. Ik hoop dan ook dat vele vrienden in de toekomst de weg naar het nieuwe museum zullen vinden en

zich daarmee, wederom, op een bijzondere wijze verbonden zullen voelen. Ook het Nationaal Militair Museum verdient een grote vriendschare!

Dr. J.A.M.M. Janssen
Directeur MLM



OPROEP

Tijdens een reguliere bestuursvergadering in januari jl. zijn de leden van het stichtingsbestuur gedebriefd over de organisatie van de Vriendendag op 9 november vorig jaar. Hoewel de dag op zich voor bezoekers en organisatoren prima is verlopen, vraagt het bestuur toch om uw welwillende aandacht.

In de voorbereiding en realisatie van deze Vriendendag bleek het beschikbare @mailadressenbestand niet up-to-date. Er komen in dat bestand heel wat adressen voor die niet meer bestaan.

Er wordt dan ook een dringend beroep op **alle** MLM Vrienden die beschikken over een PC en/of iPad, om ons **uiterlijk in mei a.s.** een @mail te sturen en in het tekst gedeelte **uw naam en adres** te vermelden. U kunt uw @mail sturen aan: **baltussenslangen@home.nl**.

Zó helpt u ons zo min mogelijk kosten te maken voor post verzendingen. Jaarlijks besparen we er ruim paar duizend euro mee. Vergeet het niet: doe het nu.

Bestuur Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum



LUCHTVAARTSCHILDER SERGE STONE OVERLEDEN

Op 10 maart j.l. is op 74 jarige leeftijd de bekende luchtvaartschilder Serge Stone overleden.

Een schilder met een eigen stijl, die tussen andere luchtvaartschilders direct opviel.

Bekend van het in de jaren 80 uitgegeven boek *Squadron. De jachtvliegerij in de naoorlogse jaren*, waarin hij de periode tussen ca 1945 en 1960 met veel gevoel voor detail heeft getekend.

Twee keer heeft hij in het Militaire Luchtvaart Museum geëxposeerd. In de eerste expositie, die werd geopend in juni 1984, **Van Meteoren en Donderstralen**, werd zijn werk voor het boek *Squadron* getoond. De tweede expositie, **Luchtvaartverleden verbeeld**, toonde een keuze uit het werk van Serge Stone. In november 2000 werd deze expositie geopend door de Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten Dick Berlijn, die hem daarbij complimenteerde met het op

dat moment recentste werk, een vierluik van de vier hoofdwapensystemen van de Koninklijke Luchtmacht, geschilderd in opdracht van de KLu.

Ook gaf Serge Stone op een Vriendenavond een lezing over zijn werkwijze.

Veel van zijn werk is in het bezit van de Koninklijke Luchtmacht en hangt in het hoofdkwartier. Ook het Militaire Luchtvaart Museum heeft verschillende werken van hem in haar bezit.

In opdracht van Fokker schilderde hij alle Fokker verkeersvliegtuigen, waarvan er vele zijn opgenomen in het in 1989 verschenen boek *Fokker Verkeersvliegtuigen. Van de F.I uit 1918 tot en met de Fokker 100 van nu*.

Een kunstenaar, een bescheiden mens en een Vriend van het Militaire Luchtvaart Museum is heengegaan.

Hans Berfelo

Het laatste werkstuk van Serge, eind 2013



100 JAAR NEDERLANDS-INDISCHE MILITAIRE LUCHTVAART

EEN GECOMPRIMEERD OVERZICHT VAN HOOGTE
EN DIEPTEPUNTEN VAN DE MILITAIRE LUCHTVAART
IN NEDERLANDS INDIË

Hans Berfelo

Ook in Nederlands-Indië wordt voordat van echte luchtvaart sprake is, al enige ervaring opgedaan. In 1890 neemt het koloniale leger al geslaagde proeven met een kabelballon. Tot 1914 worden nog enkele ballonvaarten gemaakt, doch al spoedig wordt het materiaal buiten gebruik gesteld. In september 1910 heeft de 2^e Luitenant der Artillerie van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger H. ter Poorten het brevet van balloncommandant behaald. Zijn rekest om hierna te worden opgeleid tot "aviateur-vliegenier" wordt vrijwel direct afgewezen. Wel wordt hem enige maanden buitenlands verlof met behoud van traktement toegestaan, maar de vliegkunst moet hij voor eigen rekening en risico eigen maken. Luitenant Ter Poorten komt terecht bij de Belgische vliedschool "Aviator" in Sint Job in 't Goor bij Antwerpen, waar hij op 30 augustus 1911 zijn FAI-brevet behaalt. In september 1911 neemt Ter Poorten deel aan de grote legermanoeuvres bij De Pettelaer in de buurt van Den Bosch met een vliegtuig van de firma Brouckère, een tweepersoons tweedekker.



De Deperdussin is het eerste militaire toestel dat in Indië arriveert

Deze manoeuvres leggen niet alleen de basis voor de Nederlandse militaire luchtvaart, maar hebben ook invloed op het Ministerie van Koloniën. Voor de begroting van 1912 worden gelden aangevraagd voor de aanschaf van drie vliegtuigen voor het nemen van proeven bij het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL). Hiervoor krijgt luitenant Ter Poorten de opdracht de voornaamste buitenlandse fabrieken en vliegvelden te bezoeken en ervaring op te doen.

Zijn ingediende rapport heeft tot resultaat, dat drie vliegtuigen worden aangeschaft bij de firma De Brouckère, te weten twee tweedekker type Farman en één eendekker Déperdussin. Door De Brouckère zullen tevens een drietal Nederlands-Indische officieren tot vlieger worden opgeleid, de kapitein Darlang en de luitenants Ockerse en Spandaw. Kapitein Darlang moet zijn opleiding tijdelijk onderbreken door een ernstige val te Genk, België in december 1912 en de luitenant Spandaw verliest het leven als hij afglijdt boven Soesterberg in het voorjaar van 1914. Een van de vliegers van het eerste uur, Leo van Steyn,



De door Van Steijn geschonken Farman F-20 'K-3' met kapitein Darlang op Soesterberg





bezit een Farman F-20. Als hij in maart 1914 plotse-
ling overlijdt, biedt zijn broer, Luitenant ter Zee
H.G. van Steyn, het toestel aan aan het Indische
Gouvernement ten behoeve van de Proefvliegafde-
eling. Echter ten gevolge van de eerste wereldoorlog
wordt het toestel niet meer naar Indië gezonden,
maar wordt gebruikt om op Soesterberg Indische
vliegers op te leiden. Het toestel krijgt de registratie
K-3. In 1916 wordt dit toestel omgeruild met de Far-
man F-22 LA-21 van de LVA. Dit toestel krijgt dan de
registratie K-4. De K-3 wordt de nieuwe LA-21. Wat
hiervan de reden is geweest is niet bekend.

Het vliegen begint: de Proefvliegafdeling

Begin 1913 vertrekt de luitenant Ter Poorten per
schip naar Nederlands-Indië, waarbij hij aan boord
de tweepersoons Déperdussin meeneemt.

Daar men in Indië het gevoel heeft, de luchtvaart
door Nederland te worden opgedrongen en grote
twijfels heeft over de Indische atmosfeer en de duur-
zaamheid van de houtconstructies in de tropen,
wordt het vliegen met de Déperdussin al bij voor-
baat onderuit gehaald.

Men verzoekt de twee nog bij De Brouckère aanwe-
zige tweedekkers aan te houden en de Déperdussin
terug te mogen zenden, teneinde de houtverbindingen
door metalen te laten vervangen.

De vliegtuigen zijn gereed op het moment dat de
eerste wereldoorlog uitbreekt en worden dientenge-
volge niet meer naar Nederlands Indië verzonden.

Op 30 mei 1914 wordt het Gouvernementsbesluit,
"regelende de instelling van een Proefvliegafdeling
voor het Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger",
bekrachtigd. Drie officieren en veertien onderofficie-
ren en minderen worden bij de Proefvliegafdeling
(PVA) te werk gesteld.



*De Glenn Martin TA vlak voor de eerste vlucht met luitenant
Ter Poorten met valhoed*

Nadat enkele aangeboden burgertoestellen als ver-
ouderd en oudroest zijn verworpen, vertrekt in
januari 1915 een commissie bestaande uit kapitein
Visscher en luitenant Ter Poorten naar de Verenigde
Staten om vliegvelden en fabrieken te bezoeken. De
commissie heeft de opdracht twee hydroplanes aan
te kopen, omdat men in eerste instantie huiverig
is om al geld aan vliegvelden te besteden. De toestel-
len moeten wel op eenvoudige wijze kunnen wor-
den omgebouwd tot landvliegtuig. De keuze van de
commissie valt op een tweetal Glenn Martin TA hy-
droplanes voorzien van een 140 pk Hall Scott motor.
Luitenant Ter Poorten verbetert tijdens zijn verblijf
in de Verenigde Staten twee records: hij vliegt van
Los Angeles naar San Diego en terug zonder tussen-
landing in 3 uur en 25 minuten, daarmee het vorige
record met een uur verbeterend. Daarna stijgt hij
tot 6500 meter, een officieus wereldrecord.

In oktober keert de commissie terug, waarna direct
wordt begonnen met het inrichten van een vlieg-
kamp te Tandjong-Priok.

Op 18 oktober komen de twee vliegtuigen aan, waar-
na op 6 november door Ter Poorten de eerste vlucht
met een militair vliegtuig in Nederlands Indië wordt
gemaakt.

Er kan worden beschikt over twee vliegers, kapitein
Ockerse, die in 1912 zijn vliegbrevet haalde en luite-
nant Ter Poorten. Daarnaast zijn nog twee officieren
van het KNIL in Nederland in opleiding.

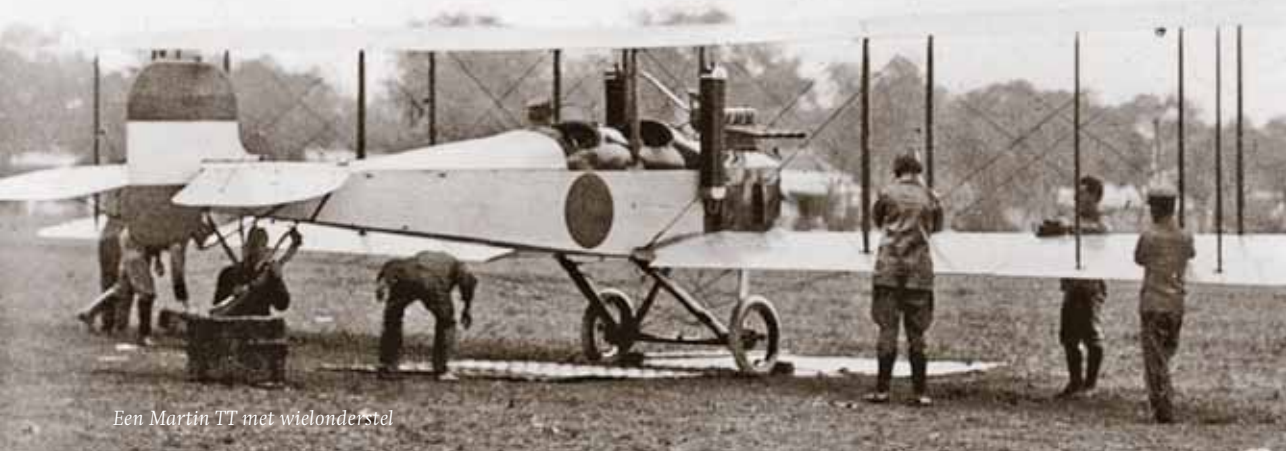
Na de successen op het water wordt besloten tot
het gebruik van landvliegtuigen. Bij Pamanoe kan
wordt in januari 1916 een stuk terrein leeggemaakt
en ontstaat het vliegveld Kalidjati.

Op 8 februari wordt de eerste vlucht op Kalidjati
gemaakt door luitenant Ter Poorten met een, nu
met wielonderstel uitgeruste, Martin TA.

Op 14 februari maakt Ter Poorten een vlucht, met
als passagier luitenant-generaal Michielsens, de com-
mandant van het leger. Het toestel glijdt af en van
40 meter hoogte stort het neer. Generaal Michielsens
wordt daarbij direct gedood en Ter Poorten zwaar
gewond.

Enkele dagen na dit ongeval vertrekt een commis-
sie naar Amerika om nieuwe vliegtuigen te kopen.
Als instructeur-werktuigkundige wordt de burger-
vlieger J.W.E.L. Hilgers aangenomen, de oudste
Indische vlieger en de eerste Nederlander die boven
Nederland heeft gevlogen (29 juli 1910 bij Ede).
Met de overgebleven Martin TA worden de oefenin-
gen als hydroplane bij Tandjong-Priok voortgezet.
Het blijft bij taxiën, want opstijgen is niet meer mo-





Een Martin TT met wielonderstel

gelijk. Na "groot onderhoud" kan op 8 augustus nog een korte vlucht worden gemaakt, maar wegens gebrek aan onderdelen vlot het verder niet. Eind september komen twee nieuwe vliegtuigen van het type Glenn Martin type T.T. met een Hall Scott motor van 90 pk uit Amerika aan. De eerste vlucht daarvan verloopt prima, maar hierna lukt het niet meer, om met meer dan één persoon op te stijgen. Hierdoor kan er niet worden opgeleid. Begin oktober wordt besloten één van de vliegtuigen met spoed om te bouwen tot landvliegtuig, wat 110 kg in gewicht scheelt. Door alle tegenslagen wordt in 1916 slechts 3 uur en 5 minuten gevlogen.

De tot landvliegtuig omgebouwde hydroplane van het type TT wordt in januari 1917 door Hilgers ingevlogen. Het vliegtuig voldoet goed, zodat eind februari weer met een passagier kan worden gevlogen. Begin april keert de commissie uit de Verenigde Staten terug met twee Glenn Martin type TT's leer-

vliegtuigen en acht Glenn Martin type R. De toestellen zijn door de vliegers in de commissie in Californië als landvliegtuig en als watervliegtuig in gebruik genomen.

De landvliegtuigen gaan naar nieuwe velden in de buurt van Bandoeng. Er wordt nu zoveel gevlogen, dat de geruchten "gaten in de lucht boven Indië" naar het rijk der fabelen kan worden verwezen. Meerder vliegers komen solo en er wordt meegegaan aan legermanoeuvres. Nadat de hydroplanes te Tandjong-Priok zijn ingevlogen, worden deze alle omgebouwd tot landvliegtuig en overgevlogen naar Bandoeng. Tandjong-Priok wordt opgeheven. Rond Bandoeng zijn inmiddels een aantal vliegterreinen beschikbaar: Rantja-Ekèk, Soekamiskin en Kalidjati. Rantja-Ekèk wordt al spoedig weer opgeheven omdat het niet voldoet.

Door de successen in 1917 wordt voorgesteld de Proefvliegafdeeling op te heffen.

De Martin R '8"





In de eerste maanden van 1918 wordt druk gevlogen, maar alleen op Kalidjati. Soekamiskin is nog niet gereed. Het ligt in de bedoeling Soekamiskin als permanent vlieggkamp in te richten, maar de drasigheid is groot en drainage moeilijk, zodat men voorlopig op Kalidjati blijft.

In februari wordt de cursus voor waarnemer geopend.

Een eerste escadrille-vlucht wordt gemaakt op 13 mei, als twee TT en twee R-toestellen een overlandvlucht ondernemen.

Op 2 september glijdt Onderluitenant Mosselman tijdens een demonstratie op het Koningsplein te Batavia af en stort omlaag. Mosselman overleeft, maar wordt voor de dienst afgekeurd.

Op 11 september glijdt kapitein Engelbert van Bevervoorde tijdens een lesvlucht met luitenant Sneep af, komt terecht op een bamboe loods en vliegt in brand. Sneep kan worden gered, Engelbert van Bevervoorde komt om.

De voorstellen tot opheffing van de Proefvliegafdeling worden op 21 oktober 1918 bij Koninklijk Besluit goedgekeurd. De opheffing volgt, onder gelijktijdige oprichting van de Vliegafdeeling.

Gevlogen wordt er nauwelijks nog. Begin oktober wordt het enig overgebleven leertoestel uit elkaar genomen voor inspectie. Men beschikt nog over zes R-verkenner en één TT-lesvliegtuig, zonder reserve-delen. Wat nog aan materiaal over is wordt naar Soekamiskin overgebracht, Kalidjati wordt tijdelijk

gesloten. Alle vliegers worden overgeplaatst naar de troep, alleen luitenant Leendertz blijft achter. Burger Instructeur-werktuigkundige Hilgers neemt een jaar verlof.



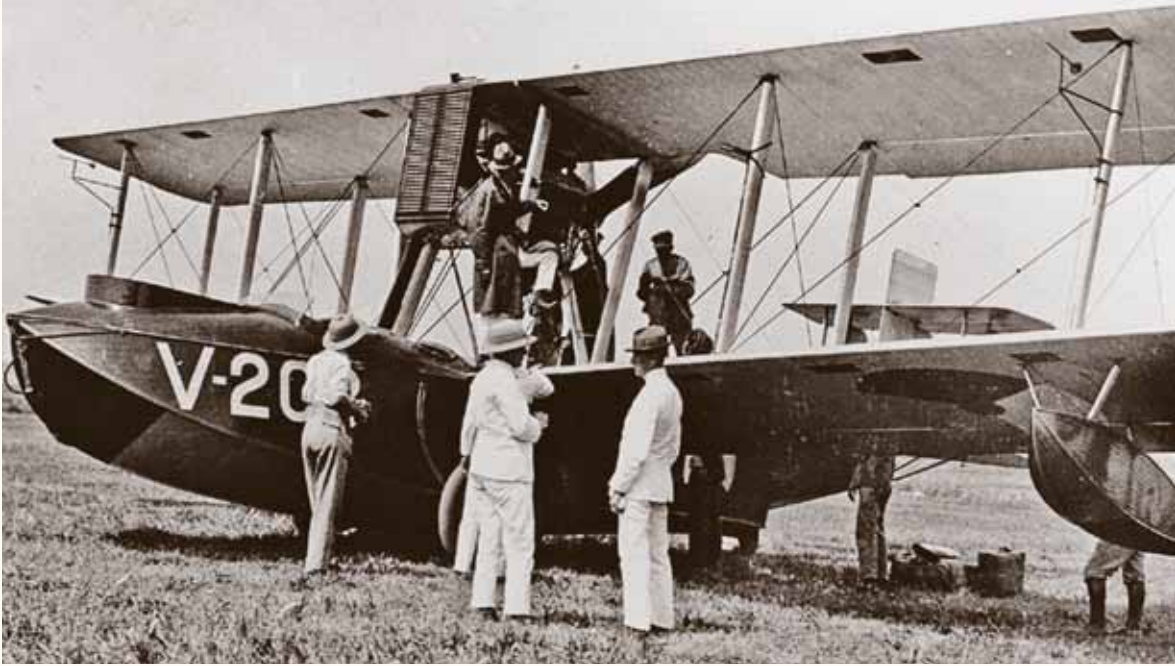
Een pas aangekomen AVRO 504K, provisorisch voorzien van de registratie 'A-29'

Opnieuw beginnen

De vliegtuigen worden oorspronkelijk voorzien van een cirkelvormige oranje schijf. De legercommandant luitenant-generaal N.-H. van Rietschoten is van mening dat dit kenteken te moeilijk is te onderscheiden van de rode cirkelvormige schijf op Japanse toestellen. Op 15 januari 1919 bepaalt de legercommandant, dat de vliegtuigen een roodwit-

De De Havilland DH 9 'H-119'





Met de Vickers Viking werden ook uitstapjes gemaakt

blauwe rozet met een oranje rondje in het midden, zullen dragen.

Inmiddels zijn in Nederland vier officieren van het KNIL opgeleid tot vlieger. Drie daarvan komen, vergezeld door de Luchtvaartkundig-ingenieur Vreeburg in juli 1919 in Indië aan. Voor hun vertrek zijn door hen in Engeland twaalf AVRO 504K- en twaalf De Havilland DH 9-toestellen gekocht. Onder leiding van Vreeburg worden de nieuwe toestellen opgebouwd, waarna blijkt dat de nieuwe toestellen uitstekend voldoen.

Wederom wordt de naam gewijzigd: "Vliegafdeeling" wordt omgedoopt tot "Luchtvaartafdeeling" kortweg "LA".

Op 6 december landt de beroemde vlieger Ross Smith met zijn Vickers Vimy op weg naar Australië, op Kalidjati. Hij wordt tegemoet gevlogen en naar Kalidjati begeleidt door drie DH-9's en een Glenn Martin R. Dit is tevens de laatste vlucht van een Glenn Martin R, daarna kapt men een stuk van de vleugels en worden ze nog tot 1928 als roltoestel gebruikt.

In de loop van 1920 zal de opleiding voor nieuwe vliegers weer ter hand worden genomen. De chef van de technische dienst Vreeburg, vertrekt naar Europa voor aanschaf van nieuw materieel. Hij verzorgt de aankoop van nog eens veertien DH 9's en twaalf AVRO 504K's leertoestellen.

Op 2 mei 1921 wordt een contract getekend voor de aankoop van acht Vickers Viking amphibie-vlieg-

tuigen. Ook wordt op 30 juni 1921 na lang onderhandelen eindelijk een contract ondertekend voor de levering door Fokker van zes D.VII jachtvliegtuigen, voorzien van Siddeley Puma motoren. Oorspronkelijk zijn opdrachten verstrekt aan de NV Trompenburg voor het leveren van jachtvliegtuigen, verkenners en leertoestellen. Als Trompenburg zich echter uit de vliegtuigbouw terugtrekt, worden contracten door Fokker overgenomen.

In januari 1922 komen de eerste Vickers Vikings in Indië aan en worden nog diezelfde maand op Soekamiskin ingevlogen.

Op 15 februari wordt de eerste D.VII op Soekamiskin ingevlogen.

Daar de opleidingen in Indië naar wens verlopen, wordt afgezien van de opleidingen bij de LVA op Soesterberg. Tengevolge daarvan worden op 8 november nog eens twaalf AVRO 504K's in Engeland bijgekocht.

Een radiodienst wordt opgericht, enkele autostations worden gemonteerd en een aantal vliegtuigen wordt van radiouitrusting voorzien.

De opleiding van leerlingvliegers wordt in Kalidjati voortgezet.

Een viertal De Havilland DH-9's maakt voor het eerst een lange tocht en vliegt naar Semarang en verder naar Soerabaja.

Twee bijbestelde Vickers Vikings komen in januari 1923 aan, zodat het totale aantal bestelde Vikings op tien komt.





Er worden dit jaar vijftien leerling-vliegers in opleiding genomen, waarvan er verscheidene het brevet halen. Het 2^e escadrille wordt op Andir geformeerd, terwijl het 1^e escadrille voorlopig nog op Soekamiskin blijft.

Het hoofd van de Technische Dienst vertrekt wederom naar Europa voor aanschaf van nieuwe vliegtuigen.

Door de Technische Dienst wordt in 1924 een gewijzigde AVRO ontwikkeld. De romp is geheel in triplex schaalbouw uitgevoerd. Het toestel wordt hierna in serie door de Technische Dienst aangemaakt. Twee De Havillands worden omgebouwd tot ambulance vliegtuig. Naast de bestuurder is er plaats voor een liggende patiënt en een verpleger in een overdekte ruimte.

De Vickers Vikings worden, na tevergeefs te zijn aangeboden aan de MLD, buiten dienst gesteld. Om te zien of er inmiddels betere lestoestellen op de markt zijn dan de AVRO 504K, is in Europa door het hoofd van de Technische Dienst een Fokker S.IV en een Morane Saulnier AR-35 gekocht.



De Fokker DC.I 'F.D.403'

Het jaar 1925 staat in het teken van uitbreiding van het vliegtuigen bestand. Bij Fokker zijn tien Fokker C.IV's en tien Fokker DC.I's gekocht en bij Koolhoven vier FK 31's, die in de loop van dat jaar instromen. Eén Fokker C.IV verongelukt voor de verzending in Nederland. Ter vervanging wordt een Fokker C.V geleverd.

Ook gaat zowel het vliegende- als het technische bedrijf van Soekamiskin over naar Andir, waarna Soekamiskin wordt gesloten.

Op 2 november wordt met behulp van speciale terreinverlichting de eerst nachtvlucht uitgevoerd. Dit blijkt aanleiding om modernere nachtvlichting te installeren.



Een van de vier Koolhoven FK 31's, de 'K.421'

In 1926 wordt het woord escadrille losgelaten en wordt vliegtuigafdeling geïntroduceerd. De 1^e Afdeling vliegt met DH-9's, de Fokkers worden verdeeld over de 2^e en de 3^e Afdeling. De ter vervanging van een C.IV geleverde C.V blijkt zeker wat waarnemingen betreft, beter te voldoen dan de C.IV's.

Dit jaar worden twaalf in eigen beheer vervaardigde DH-9's afgeleverd. Evenals de zelfvervaardigde AVRO 504's beschikken deze toestellen over een triplex romp.

Het jaar 1926 kenmerkt zich, doordat de LA zijn vleugels gaat uitslaan buiten Java. Nadat eerst een tocht met twaalf vliegtuigen is gemaakt naar Telok Betong op Sumatra, wordt de mogelijkheid voor een route langs de lengte-as van Sumatra bestudeerd. Daarna volgen nog vele tochten over Sumatra en de Kleine Soenda-eilanden.

De ervaringen met de Fokker C.V is zo goed, dat er vijf toestellen van het type C.Ve worden aangeschaft. Die komen in 1927 in Indië aan. Gedurende de maanden juli tot en met november wordt met Fokker C.IV's een luchtpostdienst onderhouden, in aansluiting op de aankomende en vertrekkende mailboten. Zonder de minste hapering wordt deze dienst gedurende 600 uur gevlogen. In november wordt met vier DH-9's een verkenningstocht naar Timor (een afstand van 2100 km) ondernomen. Gedurende negen dagen wordt in 38,5 uur vliegtijd 4450 km afgelegd.

Begin april 1928 gaan de luitenant-vliegers Kengen en Van Haselen naar Nederland om behulpzaam te zijn bij het overvliegen van vier Fokker F.VIIb/3m verkeerstoeu-ten voor de KNILM. Eveneens in 1928 wordt de vliegmedische dienst opgericht.





In 1929 komen twaalf Fokker C.Ve toestellen de LA versterken, wordt een eerste serie Curtiss Hawk's besteld en worden valschermen in dienst gesteld, die verplicht bij iedere vlucht moeten worden meegenomen.

Op 30 mei viert de LA haar 15 jarig bestaan onder zeer grote belangstelling.



Twee Fokker C.Ve's begeleiden een Fokker F.VIIb/3m van de KNILM

In mei 1930 komen de in het jaar daarvoor bestelde eerste serie van acht Curtiss Hawk's in Indië aan. Ook wordt de LA nog uitgebreid met zes Fokker C.Vd's, die oorspronkelijk voor de MLD ter verdediging van Soerabaja waren bestemd.

De wereld is in recessie en ook de LA ontkomt daar niet aan, waarbij ook het mes wordt gezet in de personeelssterkte. Een aantal vliegers gaat terug naar hun wapens, enkelen vertrekken met een afvloeiingsregeling.

De aangekomen Hawk's vormen de 1^e Afdeling om van verkenningsafdeling tot jachtafdeling.

Er wordt in september een geslaagde oefentocht gemaakt met zes C.V toestellen van Andir naar Medan en terug.

In december volbrengt de onderluitenant-vlieger J.A.J. Ooninx te Kalidjati de eerste en succesvolle parachutesprong van 1000 m. hoogte met het nieuw ingevoerde Irvin-valschermb.

In 1931 komen nog eens zes Curtiss Hawk's de gelederen versterken. Deze zijn in licentie gebouwd bij Avirolanda. Teneinde Fokker in de gelegenheid te stellen een alternatief voor de Curtiss Hawk te leveren, is de Fokker D.XVI gebouwd, deze verongelukt echter in Nederland en is nooit in Indië geweest.



Een van de veertien Curtiss Hawk I's (foto via Gerard Casius)

In mei 1931 vliegt de kapitein-vlieger M. Patist, samen met de KNILM-vlieger Mol met de Fokker F.VIIb/3m 'Abel Tasman' naar Australië en terug. Uit bezuinigingsoverwegingen wordt Kalidjati op 31 december gesloten

Fokker bouwt na de crash van de D.XVI een nieuw toestel, de D.XVII. Dit toestel blijkt beter te voldoen en zelfs moderner dan de Curtiss Hawk. Het voldoet aan de door de LA gestelde eisen en wordt in 1932 naar Indië gestuurd. Er volgt echter geen verdere opdracht.

De AVRO's worden gemoderniseerd: de oude Clerget-rotatiemotoren worden vervangen door de Siddeley Mongoose. Ook de DH-9's krijgen een nieuwe motor: de Wasp.



De nog aanwezige De Havilland's worden voorzien van een nieuwe motor, de Wasp

In de jaren 1932 en 1933 zijn tengevolge van de bezuinigingen verschillende reorganisaties doorgevoerd.





De gevolgen van stijgende spanning

De economische crisis is over het hoogtepunt heen en de spanningen in zuid-oost Azië beginnen op te lopen. Dit zorgt ervoor, dat defensie weer in de belangstelling staat. In 1934 wordt aan Fokker opdracht gegeven tot de ontwikkeling en bouw van een nieuw verkenningsvliegtuig: de Fokker C.X.

Eind 1935 moet een nieuwe materieelkeuze worden gedaan. De keuze moet gemaakt worden uit vervanging van de Hawk door een modernere jager, of aanschaf van middelbare bommenwerpers. Aan Fokker wordt verzocht een nieuwe jager te ontwerpen. De balans slaat echter door naar bommenwerpers, een keuze die bij meerdere luchtmachten wordt gemaakt. Er wordt gekozen voor de Amerikaanse Glenn L. Martin bommenwerper type 139, een van de modernste van die tijd.

In 1936 worden eindelijk de in 1934 bestelde Fokker C.X's afgeleverd. Ook worden twee Fokker F.VIIb/3m's van de KNILM overgenomen om dienst te doen als transportvliegtuig/ambulance. Kalidjati wordt na vijf jaar gesloten te zijn geweest, weer in gebruik genomen.



Pas in 1936 worden de Fokker C.X's geleverd

Op 19 januari 1937 wordt de eerste van dertien Glenn Martin 139WH-1's op Andir ingevlogen, de aanvoer van de overigen verloopt voorspoedig, waarna in april de 2^e VA haar Fokker C.V's inruilt voor de Martin bommenwerper. Ook komt de door Fokker ontwikkelde jager, het prototype van de D.XXI, naar Indië, waar het wordt beproeft en ingedeeld bij de Hawk's. Er volgt echter geen bestelling.

Wel mag Koolhoven aan de LA leveren: 45 FK-51's zijn besteld en stromen in. Hiermee worden de oude AVRO's buiten gebruik gesteld.

Een tweede serie van 26 Glenn Martin bommenwerpers wordt besteld, die in 1937 en 1938 worden geleverd.



Dertien Martin 139WH-1's worden gekocht en vlot geleverd

Gedurende 1938 worden nog twee afdelingen uitgerust met de verbeterde Martin 139WH-2, waarna op 1 oktober de eerste complete Martin Vliegtuiggroep (VIG-II) in dienst kan worden gesteld.

Ook worden nog eens 39 Martin bommenwerpers van het type WH-3 en 42 van het type WH-3A gekocht, die in de jaren tot begin 1940 instromen. De vervangen Fokker C.X verkenners worden omgebouwd tot lesvliegtuigen.

Teneinde het vliegen op de Martin bommenwerper beter voor te bereiden, wordt in 1939 een serie van 16 tweemotorige Lockheed 212 toestellen aangeschaft.

Op 30 maart verandert de Luchtvaartafdeeling (LA) in Militaire Luchtvaart (ML)

Vanwege de dreigingen worden in heel Indië meer vliegvelden aangelegd.

Door het wegvallen van jagerbescherming voor Soerabaja, worden door het protest hiertegen van de MLD, wederom jagers aangeschaft. In mei 1940 worden 20 Curtiss H75A-7 Hawk jachtvliegtuigen geleverd, waarmee op 1 augustus de 1^e Jacht Afdeeling wordt gevormd op Andir. Voor het oefenen van de jachtvliegers zijn zes Bücker Jungmann's aangeschaft, een toestel met goede acrobatie-eigenschappen. Als de oorlog in Europa is uitgebroken, is het met de neutraliteit snel gedaan. Echter om Japan niet te provoceren wordt de schijn opgehouden. Achter de schermen wordt overleg gepleegd met de Engelsen en Amerikanen.





Koolhoven leverde van de FK 51 een groot aantal toestellen

Er wordt nu alles aan gedaan om materieel te kopen: de ML kan een bestelling van 24 Curtiss-Wright CW-21B jagers overnemen, die besteld zijn door Nederland, maar niet meer kunnen worden geleverd; 72 Brewster 339C/D jagers kunnen worden besteld, die voor het merendeel worden geleverd, evenals 20 Lockheed Lodestar transportvliegtuigen, 24 Curtiss-Wright CW-22 Falcon lesvliegtuigen en 60 Ryan lesvliegtuigen.

Besteld, maar niet meer geleverd: 100 Hawker Hurricanes, te bouwen in Canada; Curtiss P-40Es; 162 Brewster 340-17 duikbommenwerpers; 10 Curtiss-Wright CW-22B Falcons (twee nog wel aangekomen); 20 Brewster 439; 162 North American B-25 Mitchells, enkele nog wel geleverd in Australië en India. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van een aantal gemilitariseerde sportvliegtuigen, die meestal door hun eigenaren worden gevlogen, zoals twee

WACO's, een Messerschmitt Bf 108, een Fairchild 24, twee Piper J-4 Cub Coupés en een Miles Hawk.

In 1941 wordt het Vrijwillig Vlieger Corps (VVC) opgericht. Dit is een burgerinitiatief om meer te doen voor de lucht defensie. Als overeenstemming is bereikt met de ML en het Nederlands Indisch Luchtvaart Fonds (NILF), kan de VVC van start gaan bij de vliegclubs, met militaire instructeurs. Het is de bedoeling, dat opgeleide burgers, als de nood aan de man komt, in militaire dienst komen en als tweede bestuurder/luchtschutter kunnen fungeren.

De oorlog verklaart

Op 8 december 1941 wordt Pearl Harbor onverhoeds door de Japanners aangevallen. Nederland verklaart direct de oorlog aan Japan.

Op 30 november daaraan voorafgaand is al begonnen met de mobilisatie en verspreiding van de eenheden naar de oorlogsbases. VIG III vertrekt met drie afdelingen Martin bommenwerpers naar Singapore gevolgd door de Buffalo's van 2-VIG V.

Op 17 december komt de ML voor het eerst in contact met de Japanners, nadat deze bij Miri, Brits Noord Borneo zijn geland. Zes Martin's van 2-VIG I uit Singkawang voeren een bomaanval uit. De aanvallen worden enkele malen herhaald, waarbij stevige verliezen worden geleden.

Ook bij Singapore worden door Martin's bomaanvallen uitgevoerd. De Buffalo's van 2-VIG V boeken enkele successen, maar komen meestal te laat door de gebrekkige alarmering voor luchtaanvallen. Als op 23 december de Japanners de havenplaats



Om ervaring op te doen met meermotorigen, wordt in Amerika de Lockheed L212 gekocht





Voor de luchtverdediging worden toch weer jagers aangeschaft, de Curtiss H75A-7 Hawk

Kuching op Noord-West Borneo bezetten, begint de ML direct met aanvallen op de daar gestationeerde bommenwerpers, die een direct gevaar vormen voor Singapore. Het vliegveld van Kuching is echter in een zo slechte conditie, dat de Japanners naar alternatieven omzien. Zij zetten de aanval in op het ML-veld Sinkawang, dat in een veel betere conditie is. Ondanks de intensieve luchtverdediging van vier Buffalo's moet het veld met Kerstmis worden verlaten.

Eind december begint de Japanse aanval op de oostkust van Borneo, waarbij een belangrijk doel het olie-eiland Tarakan is. De hier aanwezige twee patrouilles Buffalo's worden zodanig bestookt, dat slecht drie toestellen overblijven, die zich op 10 januari 1942 terugtrekken op Samarinda.

Op 10 januari 1942 wordt de Japanse landingsvloot op weg naar Tarakan aangevallen met alle beschikbare Martin bommenwerpers van 1-VIG I uit Samarinda II. Enige schepen lopen schade op, maar het konvooi wordt er niet door tegengehouden. Vanuit Java wordt versterking ingevlogen, bestaande uit de 7^e Afdeling Glenn Martin's (2-VIG II) en twee patrouilles van 1-VIG II.

Op 13 januari worden grote verliezen geleden, als besloten wordt de Japanse vloot bij Tarakan met een tussenruimte van 1,5 uur steeds door drie vliegtuigen te laten bombarderen. Vijf van de vijftien vliegtuigen worden afgeschoten. De volgende dag komt van Java de opdracht de aanvallen stop te zetten.

Op 18 januari wordt de luchtverdediging van Samarinda II versterkt met twee patrouilles Buffalo's van 2-VIG V, die uit Singapore waren teruggetrokken. Op 23 januari volgt de Japanse aanval op Balikpapan. Het landingskonvooi wordt aangevallen door Glenn Martin's en Buffalo's van het nog steeds niet ontdekte veld Samarinda II. Twee transportschepen werden tot zinken gebracht, maar dat was niet voldoende om de aanval tot staan te brengen. Bij toeval ontdekken de Japanners de volgende dag Samarinda II als ze een net gestarte KNILM DC-3 in de gaten krijgen. Twee van de Japanse jagers konden worden neergeschoten, maar de derde ontkomt. De Glenn Martin aanvallen op het Japanse konvooi gaan door, maar de Buffalo's blijven geconsigneerd op het veld, daar een Japanse aanval niet lang meer kan uitblijven. In de middag vindt een eerste aanval plaats door vijf Japanse jagers. De Martin's waren op dat moment in de lucht en weten bij donker terug te keren.



Voor het transport komen twintig Lockheed Lodestar's in dienst



Enkele Martin 139WH-3A bommenwerpers in de buitengewesten





Bij de volgen aanvallen op het konvooi worden de Martin besprongen door Japanse jagers. Van de acht machines wordt er één neergeschoten en vier andere zwaar beschadigd.

Op 27 januari vertrekt 3-VIG III met zes Glenn Martin's naar Oelin. Daar moet getankt worden en doelinformatie worden afgewacht. Plotseling duikt een groep Japanse jagers op, waarna in enkel momenten alle Martin's in brand staan. De strijd om Borneo is over.

Nadat de oorlog is uitgebroken zijn de operationele eenheden verspreid buiten Java. Op dit eiland zijn alleen nog enkele jagereenheden en de verkenningsafdelingen aanwezig. Dit zijn de Curtiss-Wright Falcons, die worden uitgebreid met twee afdelingen Koolhoven FK 51's en een afdeling Lockheed 212's. Er wordt op Java uitgebreid geoefend in samenwerking met de grondtroepen, verder worden verbindingen onderhouden, anti-onderzeebootpatrouilles gevlogen en camouflages gecontroleerd. Weliswaar hebben de Koolhoven's geen enkele gevechtswaarde, toch worden ze bewapend met twee mitrailleurs in de bovenzvleugel en een beweegbare mitrailleur in de achtercockpit.



Als overgangsvliegtuig en gebruik als verkenners komt de Curtiss-Wright CW-22 Falcon de gelederen versterken

Eind januari 1942 zijn alle buitengewesten in handen van de Japanners en worden de restanten van de ML teruggetrokken op Java. Op Sumatra zijn nog geen Japanners geland, daar zijn nu de uit Singapore teruggetrokken Engelse, Australische en Nieuw Zeelandse luchtmachtseenheden in actie.

De ML bezit nog ongeveer 45 operationele Glenn Martin bommenwerpers, waarvan een relatief groot aantal oudere WH-2's, die uit de reserve zijn ingedeeld.

De jagerafdelingen zijn er iets beter aan toe. VIG IV is nog bijna compleet, enkele vliegtuigen waren bij 1-VIG IV verloren gegaan bij een aanval in Zuid Thailand. Twee nieuwe Buffalo jachtafdelingen

worden met net opgeleide vliegers in record tempo klaargestoomd. De Buffalo jagerafdelingen die zijn uitgezonden naar Singapore en Borneo zijn zeer gehavend uit de strijd gekomen. De Ambon-patrouille van vier Buffalo's heeft al zijn vliegtuigen verloren, twee door een ongeval en twee neergeschoten.

Op 3 februari beginnen de zware luchtaanvallen op Oost-Java. Twaalf Curtiss-Wright CW-21B's, acht Hawk's en vier Amerikaanse P-40E's gaan meer dan 100 Zero jagers en Betty bommenwerpers onderscheppen. De schade is echter al aangericht, door te late waarschuwing. Bij de achtervolging van de Japanse toestellen raken de CW-21B's in gevecht met de Zero's, waarbij in 30 minuten van de twaalf er negen verloren gaan. Van de acht opgestegen Hawk's keren er twee terug wegens motorstoring, deze worden echter in de landing in brand geschoten. In het luchtgevecht gaan nog eens drie Hawk's verloren.



Oorspronkelijk besteld door Nederland, maar wegens de Duitse inval niet meer geleverd, komen de Curtiss-Wright CW-21B's bij de ML-KNIL in dienst

De Japanners lijden nu ook ernstige verliezen.

Op 5 februari worden de aanvallen herhaald. Nu kunnen nog maar twee Hawk's en vier CW-21B's opstijgen. Na afloop van het gevecht is er nog maar één CW-21B vlieggereed.

Op West-Java worden op 9 februari de vliegvelden rond Batavia aangevallen. Er is te laat alarm gegeven, slechts vier Buffalo's zien kans te starten, waarvan er drie in de klim al direct worden neergeschoten. Op de grond worden vijf Buffalo's vernield, alsook drie Glenn Martin's, twee FK 51's en enkele RAF jagers.

Een verrassende parachutisten-aanval op Palembang, Zuid-Sumatra vindt plaats op 15 februari. Hierbij vallen de olie-installaties gedeeltelijk onbeschadigd in Japanse handen. De ML doet met Glenn Martin bommenwerpers moedige pogingen om de installaties alsnog buiten gebruik te stellen, echter met weinig succes.





Tijdens aanvallen op 19 februari rond Batavia gaan negen Buffalo's verloren, deze kunnen niet meer worden aangevuld.

Medio februari worden twaalf Hawker Hurricane's van de RAF overgenomen. Oorspronkelijk bestemd voor Singapore, worden 39 toestellen in Batavia gelost en geassembleerd. Na training, waarbij twee toestellen crashen en enkele operationele vluchten zijn er op 26 februari nog slechts zeven toestellen over. Deze vliegen naar Ngoro op Oost-Java om daar het alleen opererende Amerikaanse squadron met P-40E's, bij te staan. Ook zes Buffalo's worden hiernaartoe gevlogen.



De Brewster Buffalo is in ML-KNIL goed vertegenwoordigd en vecht overal boven het eilandrijk. Hier de B-3110 met Deibel (foto via Gerard Casius)

De Japanse landingskonvoien die aankomen op Java worden aangevallen door Glenn Martin's, Amerikaanse Douglas A-24's, Engelse Blenheim's en Australische Hudson's, waarbij de nog aanwezige jagers zo goed mogelijk dekking geven.

Op 1 maart overrompelt een Japans speciaal detachement volkomen onverwacht Kalidjati. Veel Engelse bommenwerpers zijn hier aanwezig. In de chaos kunnen nog vijf Hudson's starten, maar 21 toestellen moeten worden achtergelaten. Vanuit Andir doen Glenn Martin's, Buffalo's en CW-21B's aanvallen op de landingszone en de oprukkende Japanners.

Vroeg in de ochtend van 1 maart worden de Nederlandse en Amerikaanse jagers van Ngoro ingezet voor een aanval op de Japanse landingsvloepen aan de kust. Zes Hawker Hurricane's, vijf Buffalo's en negen P-40's vliegen al mitrillerend over het doel, waarbij de Japanners flinke verliezen lijden. Het afweervuur is hevig, zodat na de aanval drie Hurricane's, een Buffalo en drie P-40's niet meer bruikbaar zijn. Kort daarna wordt Ngoro door de Japanners ontdekt en volgt een zware luchtaanval, waarbij vrijwel alle jagers worden beschadigd. De

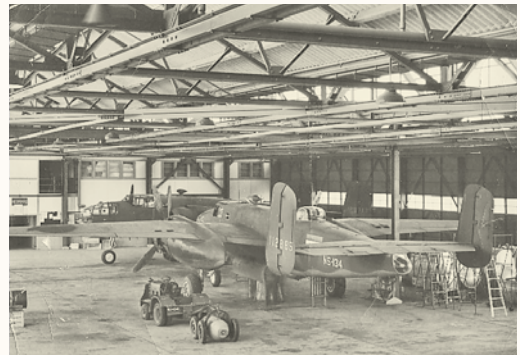
Amerikanen vertrekken naar Australië en geven de resterende P-40's aan de Nederlanders. Deze worden echter niet meer gebruikt.

Op 7 maart starten de laatste vier Buffalo's van Andir om te proberen de verdedigers van de Lembang stelling wat lucht te geven. Twee toestellen komen in gevecht met Japanse jagers, waarbij de patrouillecommandant, Van Helsdingen, sneuvelt. De twee anderen weten de weg voor de Lembang stelling nog te mitrilleren, maar raken ook in gevecht met Japanse jagers. Drie toestellen weten, zwaar beschadigd, op Andir terug te keren.

De volgende ochtend wordt gecapituleerd.

Doorgaan vanuit het buitenland

Nadat Java heeft gecapituleerd, is in Australië een heterogeen gezelschap aanwezig. Vóór de capitulatie is de vliegschool met leerlingen en instructeurs al uitgeweken. Ook zijn daar de bemanningen, die de beloofde North American B-25 Mitchell's komen ophalen, de Lodestar afdeling met bemanning en nog vliegende Lodestar's, maar ook vele anderen, die met KNILM DC-3's en Electra's zijn meegevloden. Ook met een vliegwaardig gemaakte Amerikaanse B-17 weten sommigen Australië te bereiken.



De eerste North American B-25 Mitchell bommenwerpers in een hangar bij Canberra

Direct wordt de vliegschool weer opgestart en begint men met vlieglessen.

Ook beginnen de B-25 binnen te komen, echter de Amerikanen komen ook vliegtuigen tekort en al spoedig worden de binnenkomende B-25's door hen overgenomen. Ook de KNILM vloot en de Lodestar's worden overgenomen. Daarnaast komen de vliegtuigen nu in grote getale in Australië aan, uitgeweken, omdat Java nu bezet is. Hieronder zijn 18 P-40 jagers, 26 Buffalo's, 21 CW-22B's en 4 Lockheed 12's.





In Jackson worden ook de Beech AT-11 Kansan's gebruikt, die oorspronkelijk door de MLD waren besteld

Op 4 april 1942 wordt de oprichting van het 18^e Squadron goedgekeurd. Het squadron kan dan beschikken over vijf B-25's. Eind mei pogen de Amerikanen ook die vijf nog eens te confisceren in ruil voor 18 Douglas A-20 Boston's. Dit wordt geweigerd, daar de A-20 niet het vliegbereik heeft om vanuit Australië Indië te halen en daarnaast zijn ze ook nog eens in slechte conditie.

In juni wordt het 18^e ingezet voor onderzeebootbestrijding, waarbij op 5 juni een Japanse midget-onderzeeboot bij Sidney tot zinken wordt gebracht.

Eind augustus krijgt het 18^e eindelijk de beloofde nieuwe B-25's. De vijf oudere toestellen worden ingeleverd, achttien nieuwe B-25C en D's kwamen ervoor in de plaats. Na het nodige oefenen vliegt het squadron geleidelijk over naar McDonald bij Darwin.

(Voor een uitgebreider overzicht en de belevenissen van het 18^e Squadron verwijs ik graag naar het artikel *Nr. 18 Squadron NEI* geschreven door Otto Ward in *Spinner* 45 en 46 uit 2012).

Gezien het feit, dat de positie van Australië ook niet geheel zeker is en er gebrek aan onderdelen en brandstof is, wordt de opleiding van vliegers en ander luchtverend personeel verplaatst naar Amerika. Door de Amerikanen wordt de vliegbasis Jackson ter beschikking gesteld. In april vertrekt het schip *Mariposa* met ca 850 man naar de Verenigde Staten, waarna op 8 mei in Jackson wordt aangekomen. Het benodigde lesmaterieel voor de Royal Netherlands Military Flying School (RNMFS) wordt door de Amerikanen vlot geleverd: 55 Fairchild PT-19's, 50 Vultee BT-13's en 25 North American AT-6 toestellen. De eerder in Amerika bestelde 11 Lockheed 12's en 24 Beech AT-11 Kansan's worden ook bij de RNMFS afgeleverd en worden gebruikt voor de tweemotorige opleiding.

Eind 1942 komen de eerste speciaal voor de opleiding bestelde tien B-25 aan. In februari 1943 gaat de eerste Operationele Training van start. Na de oplei-

ding vertrekt de eerste groep met op Jackson afgeleverde nieuwe B-25's over de Pacific naar Australië. Ten behoeve van het op te richten jachtvliegsquadron in Australië worden door het RNMFS 30 jachtvliegtuigen aangevraagd. In eerste instantie komen 20 oude P-40's van de types E, F en L binnen, later gevolgd door 10 splinternieuwe P-40N's. In oktober vertrekt de eerste groep jachtvliegers naar Australië, voor het op te richten 120^e Squadron.

Op 10 december 1943 wordt te Canberra het 120^e Squadron opgericht en uitgerust met Curtiss P-40N jagers. De eerste 20 jachtvliegers zijn eind november met een oude vrachtboot uit Amerika gearriveerd en gaan eerst naar een RAAF Operational Training Unit om hun vliegervaring nog wat bij te werken. In april 1944 wordt het squadron overgeplaatst naar het vliegveld Mopah bij Merauke aan de zuidkust van Nederlands Nieuw Guinea. Veel activiteiten vinden echter niet plaats. In juli arriveren al tien vervangers om de eersten af te lossen. Bij één aflossing verongelukt boven Australië een Dakota van het NEITS, waarbij o.a. zeven vliegers omkomen. Voor de broodnodige actie en afwisseling kan een flight van 4 P-40's bij toerbeurt een poosje operaties vliegen bij een Australisch P-40 squadron op Noemfoer. Hiervoor moeten de Nederlandse P-40's aan het begin en einde van hun toer dwars over het onherbergzame Nieuw Guinea vliegen. Vanuit Noemfoer worden onder meer doelen in de Vogelkop en Ceram aangevallen.



Het 120^e Squadron vliegt met de Curtiss P-40N Kittyhawk's





In mei 1945 wordt het squadron verplaatst naar Biak. Hoewel Biak niet meer in de frontlinie ligt, kunnen nog vele aanvallen gedaan worden op geïsoleerde Japanse detachementen, munitie- en brandstof opslagplaatsen, luchtdoelgeschut, schepen ed. Door de hoge kwaliteit van de Japanse luchtafweer gaan enkele toestellen verloren en komen enkele vliegers om. Na VJ Day treedt een periode van niets doen in. Pas in april 1946 kan men verhuizen naar Indië.

In september 1944 krijgen de transportsecties een officiële status, met de benaming No. 1 NEI Transport Squadron in Melbourne en No. 2 NEI Transport Squadron in Brisbane. Omdat er van geallieerde zijde slechts toestemming is voor één squadron, worden de beide eenheden op 7 november samen gevoegd tot No. 1 NEI Transport Squadron (NEITS). Er wordt in eerste instantie gevlogen met drie Lockheed Lodestar's en vijf voor transport omgebouwde B-25's. Eind 1944 worden de eerste vier van een serie Dakota's ontvangen en ook worden vijf Lockheed 12's afkomstig van de RNMF ingedeeld. Op 15 augustus 1945 (de dag van de Japanse overgave) wordt NEITS het 19th (NEI) Transport Squadron. Het squadron bezit dan 13 Dakota's en wordt direct ingezet voor de bevoorrading van de kampen in Indië.



Douglas C-47 Dakota's stromen in bij de transportafdelingen.

Op weg naar het einde

Op VJ Day is het 120^e Squadron op Biak en het 18^e Squadron bezig te verhuizen naar Balikpapan. Er breekt een drukke periode aan. Met alle beschikbare vliegtuigen worden verkenningsvluchten gemaakt naar Japanse interneringskampen, waarna snel voedsel- en medicijnpakketten worden uitgeworpen.

Om geïnterneerde burgers en militairen te bevrijden is de (Engelse) organisatie Rescue of Allied Prisoners of War and Internees (RAPWI) opgericht. De Nederlandse sectie landt op 16 september 1945

met twee B-25's op Kemajoran. Er wordt een RAPWI luchtdienst georganiseerd, die, bij gebrek aan vliegtuigen en de juiste benzine voor Dakota's en B-25's, met Japanse toestellen gaat vliegen.

In november 1945 gaat het 18^e Squadron van Balikpapan naar Tjililitan. Het 120^e Squadron kan pas eind april 1946 naar Indië terugkeren. Rond augustus 1946 zijn de meeste ML eenheden weer terug. De ML wordt in deze periode uitgebreid met 40 North American P-51 Mustang's, waarvoor het 121^e en later het 122^e Squadron wordt opgericht.



Een North American P-51 Mustang voor 121^e en 122^e Squadron, splinternieuw uit de fabriek

In mei 1946 begint de Elementaire Opleidingschool (EOS) met de vliegopleiding. Ook andere opleidingen worden opgestart. Op Biak wordt de Overgangs Opleidings School (OOS), die de conversie op de B-25 verzorgt, opgericht. Vanaf december worden alle vliegopleidingen gebundeld in de Centrale Vlietschool (CVS) op Andir. Hiervoor worden zo'n 30 Australische Wackett's en 25 Harvard's aangeschaft. Het 17^e Varwa Squadron wordt opgericht, de daarvoor bestemde Piper L-4 Cub's komen pas in augustus 1946 aan. Daarnaast worden nog vier nieuwe ML squadrons gevormd: het 16^e Squadron, dat wordt uitgerust met negen als zg. strafer omgebouwde B-25's, het 122^e Squadron, met twaalf P-51's, het 20^e Squadron, een afsplitsing van het 19^e, dat zich op zuiver militaire taken gaat richten met elf transport B-25's en vier Dakota's en de Photo Verkenning Afdeling (PVA), met vier à vijf B-25's en vier Piper Cub's, later ook een paar P-51's en P-40's. Op 9 maart 1947 presenteert de nieuw opgebouwde ML zich aan het publiek tijdens een grote luchtvaartdag op Kemajoran.

Op 21 juli 1947 begint 's-morgens de 1^e Politie Actie, die door buitenlandse politieke druk alweer op 4 augustus moet worden gestaakt. In de lucht is geen tegenstand, een aantal vliegtuigen van de Republiek worden vernietigd. Er zijn bij de ge-





vechtseenheden 53 machines ingedeeld, waarvan er slechts 39 bemand kunnen worden. Dat een enorme krachtsinspanning is verricht, blijkt uit het feit dat in veertien dagen tijd, 2700 sorties worden gevlogen met totaal 3400 vliegreuren.

In 1948 wordt een reorganisatie doorgevoerd. Al het groot onderhoud wordt op Andir geconcentreerd. De Centrale Vliegschool gaat naar Kalidjati. De B-25's worden geconcentreerd op Tjililitan, wat inhoudt dat het 16^e Squadron wordt opgeheven en samengevoegd met het 18^e. Ook de Overgangs Opleidings School (OOS) van Biak wordt bij het 18^e ingedeeld. Op 1 december wordt het 121^e Squadron met Mustangs gedeactiveerd.



Een B-25 Strafer, met acht kanonnen in de neus, ten tijde van de tweede politionele actie

Op 19 december 1948 begint de 2^e Politonele Actie, met als hoofddoel Djokjakarta, de hoofdstad van de Republiek. Dit moet door een parachutistenactie worden gerealiseerd. Deze hebben de opdracht het vliegveld Magoewo in te nemen, zodat een grote macht met Dakota's kan worden ingevlogen. Hiervoor worden 36 Dakota's gebruikt. De overige gevechtssquadrons, waar onder ook het gereactiveerde 121^e Squadron vliegen vanuit de uitvalsbasis Semarang.

De parachutistenaanval is een volkomen verrassing en het vliegveld wordt 'in no time' bezet.

Ook een parachutistenactie bij Djambi op 29 december, om olieterreinen in handen te krijgen, lukt. Op 8 januari 1949 wordt de operatie stopgezet na een door de Verenigde Naties uitgeroepen 'staakt het vuren'.

Gedurende de hele operatie worden door de ML 2403 sorties gevlogen in ca 4100 vliegreuren. Zeven bemanningen komen om. Vier P-40's, één P-51, een



Door het uitwerpen van parachutisten door de Dakota's worden tijdens de tweede politonele actie snel doelen bereikt

Auster en een Piper Cub gaan verloren.

Na de operatie gaan de meeste squadrons weer terug naar hun thuisbases.

Het 121^e Squadron wordt wederom gedeactiveerd en de laatste operationele P-40 eenheid ter wereld, het 120^e Squadron, mag eindelijk haar P-40's inleveren en wordt uitgerust met de P-51.

Na nog een aantal kleinere acties, wordt in juli 1949 een definitief 'staakt het vuren' afgekondigd. Op 3 juli 1949 wordt nog een groot vliegfeest gehouden op Andir, vanwege het 35 jarig bestaan van de ML.

Na de soevereiniteitsoverdracht op 27 december 1949, wordt een groot deel van het materieel van de ML overgedragen aan de Indonesische luchtmacht. Na de overdracht blijft de ML nog enkele maanden onder Nederlandse vlag opereren. Vanaf 1 maart 1950 begint de overdracht van de vliegbases aan de Indonesiërs, waarbij een kleine kern ML-ers achterblijft om de Indonesiërs wegwijs te maken. Op 26 juni 1950 wordt als laatste eenheid het roemruchte 18^e Squadron opgeheven, waarna de volgende dag bij order van de Legercommandant de ML-KNIL voorgoed wordt opgeheven.

Bibliografie

Uit de volgende werken is in meer of mindere mate geput om dit overzicht tot stand te brengen:

- Gedenkbok van de Militaire Luchtvaart 1914-1939, samenstelling M. van Haselen, 1939;
- Verschillende artikelen van de hand van C.R. Patist, gepubliceerd in Onze Luchtvaart 1977 ev.;
- Beknopte geschiedenis van de Koninklijke Luchtvaart, Sectie Militaire Luchtvaart Historie, Afd. Personeelsvoorziening Koninklijke Luchtvaart, ca 1982 (gecorrigeerd door O.G. Ward);
- 40 jaar luchtvaart in Indië, Gerard Casius / Thijs Postma, De Alk B.V. 1986
- De jachtvliegtuigen, Army Co-operation- en lesvliegtuigen van de Militaire Luchtvaart KNIL 1945-1950, Dr. P.C. Boer, De Bataafse Leeuw 2009;





PUIKJE VAN OLD TIMERS

Bij een Lockheed 10A Electra gaan de gedachten altijd uit naar het mysterie rond Amalia Earhart die overigens met een 10E vloog (Foto: Science Museum, Londen)

Loe M M Baltussen

Het Science Museum is één van de oudste musea in Engeland. Het is in 1857 opgericht als het South Kensington Museum. Het gebouw dateert uit 1851 toen er de Great Exhibition werd gehouden. De oorspronkelijke, technisch-wetenschappelijke verzamelingen zijn later overgebracht naar gebouwen op de huidige plaats van het museum. In 1909 zijn de kunstcollecties waarover het Science Museum toen nog beschikte, administratief en fysiek afgescheiden en ondergebracht in het Victoria & Albert Museum. De schenking van Sir Hiram Maxim in 1896, een propeller van 18 voet diameter, een model van zijn vliegmachine en een stoommachine, is een begin van de Britse nationale luchtvaartcollectie zoals die nu nog steeds te zien is aan de Exhibition Road in Londen. Met de talloze grote en kleinere luchtvaartmusea die het land rijk is - voor veel luchtvaarenthousiasten en dito museumfreaks overigens een aangename versnippering - is niet helemaal duidelijk wat het Science Museum precies bedoeld met de 'nationale Britse luchtvaartcollectie'. Maar het is ongetwijfeld een van de oudste vliegtuigverzamelingen ter wereld.

Oorspronkelijk is de collectie tentoongesteld op een van de galerijen van het oude Imperial Institute, later het Commonwealth Institute genoemd, ten noorden van het huidige Science Museum. Tegelijk met de uitbreiding van het Imperial College is het centrale deel van het Science Museum voltooid. Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn de vliegtuigen verplaatst naar het Westen van het land. Later zijn ze teruggehaald

en in hun huidige onderkomen geplaatst. De bouw van deze derde, toen nog de hoogste, verdieping begon in 1961. Bij het ontwerp van deze etage is er rekening mee gehouden dat deze galerij als hangar zou worden gebruikt. De vliegtuigen moesten er kunnen worden opgehangen. Vanwege de expositie van de Vickers Vimy, die op 14 en 15 juni 1919 vanaf Newfoundland naar Ierland de eerste non-stopvlucht over de Atlantische Oceaan maakte, is





deze verdieping om het vliegtuig heen gebouwd. Als Sir Edward Boyle, minister van Onderwijs op 15 juli 1963 de nieuwe hal opent, is de hele luchtvaartcollectie weer terug in Londen. Hoewel alles dicht op elkaar staat, wordt de bezoekers een prima kijk op de collectie geboden door de verhoogde passages en de verschillende niveaus waarop de vliegtuigen zijn opgehangen. Behalve vliegtuigen beschikt het museum over een uitgebreide verzameling vliegtuigmotoren en propellers.

Memorabilia een eeuw geleden

Het merendeel van de luchtvaartmemorabilia is al in de jaren '20 van de vorige eeuw in de collectie terecht gekomen. Het oudste is het Normalsegelapparaat van Otto Lilienthal uit 1895. In 1930 kwam daar een replica bij van het Pilcher Hawk zweefvliegtuig uit 1896. De originele Wright Flyer uit 1903 die de broers Wilbur en Orville Wright in 1928 aan het Science Museum hebben gegeven, is in 1948 aan het National Air and Space Museum in Washington gegeven in ruil voor een replica⁷⁾. In 1925 wordt de No.2 Roe Triplane van A.V. Roe in het museum ondergebracht. Alliot Verdon Roe heeft er voor het eerst mee gevlogen in Lea Marshes in 1909 en presenteert het vliegtuig in oktober van datzelfde jaar op de eerste Blackpool Flying Meeting voor het publiek. Van Frans ontwerp en makelij is de Antoinette uit 1910. Vliegtuigontwerper en constructeur Robert Blackburn schenkt het vliegtuig in 1926 aan het Science Museum. In 1913 wordt de Cody tweedekker No.304 aan de collectie toegevoegd. Het enige 'vijandelijke' vliegtuig uit de Eerste Wereldoorlog is de Fokker E.III eendekker uit 1916. De Engelsen hebben in dat jaar de kist ergens bij de Somme naar beneden gehaald. In 1918 draagt Ministerie van Oorlog het vliegtuig over aan het museum. De Fokker is uitgerust met een machinegeweer dat door de boog van de propeller kan schieten. Een onderbrekingssysteem zorgt ervoor dat de propeller zelf niet wordt geraakt. De romp van de E.III bestaat uit een frame van gelaste stalen buizen, wat voor die tijd ook een buitengewoon opmerkelijke nieuwigheid was. De Britse luchtmacht, toentertijd nog het Royal Flying Corps, is in de collectie present met een R.A.F. SE.5a en een Avro-504K uit de Eerste Wereldoorlog.

Schenking

De Vickers Vimy waarmee kapitein John Alcock en luitenant Arthur Witten Brown hun historische vlucht maakten, staat in het centrale deel van de



De bouw van de Flight Gallery is om deze Vickers Vimy gebouwd waarmee Alcock en Brown de eerste non-stop vlucht over de Atlantische Oceaan hebben gemaakt vanaf Newfoundland naar Ierland

hal. Na afloop van hun terugkeer in Engeland schenken Vickers en Rolls-Royce, de makers van het airframe en de motoren, de kist aan het Science Museum. Een merkwaardig luchtvaartuig is de Hill Pterodactyl die in 1924 is ontworpen. De eerste vlucht vond plaats op 2 november 1926 op Farnborough. Westland Aircraft heeft voor het Ministerie van Luchtvaart latere types gebouwd. In 1951 leent professor Geoffrey T.R. Hill het vliegtuig uit aan het museum.

Records

Terug naar de recordbrekers. Ook Amy Johnson's De Havilland DH-60G Gipsy Moth 'Jason-I' bevindt zich in de collectie van het Science Museum. Het is een voorloper van de ons welbekende Tiger Moth. Van 5 tot en met 24 mei 1930 vliegt Johnson er mee van Engeland naar Australië. Een afstand van zo'n 10.000 mijl. Niet alleen de afstand is een prestatie, maar zeker ook haar solovlucht. Associated Newspapers schenkt de tweedekker in 1931 aan het museum. Een andere recordkist is de Supermarine S.6B. In 1931 wint Flight-Lieutenant J.N. Boothman met dit vliegtuig de prestigieuze Schneider Trofee. Hij behaalt tijdens die vlucht een snelheid van 340,08 mijl per uur. Onder andere het ontwerp van de S.6B heeft later gediend als basis voor de ontwikkeling van de Spitfire. Tot de merkwaardigste vliegtuigen van het Science Museum behoort ook de Cierva C.30A Autogyro uit 1934. De autogyro, ook wel eens molenvliegtuig genoemd, heeft een niet aangedreven roterende vleugel, de rotor dus, waardoor het geheel er uit ziet als een helikopter, maar die niet kan stilhangen of verticaal kan opstijgen. Het vliegtuig is door de RAF voor radarcalibratie gebruikt.





Een doorkijkje vanaf de Supermarine Seaplane, naar de neussectie van een Dakota onder een Hawker Hurricane en nog een Me-263 daarboven (Foto Brett Holman)

Battle of Britain

De Battle of Britain is een apart verhaal. Er is in Engeland geen luchtvaartmuseum te bekennen dat daaraan geen aandacht besteedt. Het Science museum heeft twee, of beter, drie representanten uit die periode in huis: een Hurricane en een Spitfire. En ook een V-1. De Hurricane Mk.I met constructienummer 46 heeft in augustus 1940 dienst gedaan bij het 615 County of Surrey Squadron in Kenley. Op 18 augustus 's morgens is het vliegtuig in vuurcontact gekomen met de Duitsers en tot landen gedwongen op Croydon. Hawker heeft het vliegtuig later gerepareerd. De Spitfire Mk.Ia vliegt voor het eerst op 2 april 1940. De Spitfire wordt ingedeeld bij het No.72 Squadron.

Op 3 juli maakt het jachtvliegtuig een crashlanding bij Acklington. Na herstel heeft deze Spitfire nog gevlogen bij de Operational Training Unit's No's. 52, 58 en 61. Maar het meest historische vliegtuig in de collectie van het Science Museum is toch wel de Gloster E.28/39. Het is het eerste Britse straalvliegtuig. Op 15 mei 1941 maakte P.E.G. Ayer op Cranwell de eerste vlucht met deze straalkist. De Gloster wordt aangedreven door een Whittle W.1 turbojet en is één van twee prototypes. De laatste vlucht van deze W4041/G geregistreerde Gloster is in 1944 gemaakt op Farnborough. Daarna is het vliegtuig overgedragen aan het Science Museum.

Buitgemaakt

De collectie vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog bestaat uit een merkwaardige mengeling van buitgemaakte vliegapparaten. De Focke-Achgelis Fa-330 uit 1943, ook een autogyro, wordt vanaf Duitse schepen gebruikt als observatie- en verkenningplatform. Wereldwijd zijn er nog heel wat exemplaren te zien van deze op de wind aan een kabel vanaf een U-boot omhoog gelierd helikoptertje. En dan is er nog een door een raketmotor aangedreven Messerschmitt Me-163B-1 Komet. Die heeft bijzonder slechte vliegeigenschappen. Dat is waarschijnlijk ook een van de redenen waarom er relatief nog een behoorlijk aantal is overgebleven uit die jaren. Ook staat een Japanse OKA-II zelfmoorbom in het museum. Ze zijn ingezet tegen de vliegdekschepen van de U.S. Navy in de Stille Zuidzee. Een andere vliegende bom, de Duitse FZG-76, beter bekend als de V-1, het Vergeltungswaffe-I, is ook in het Science Museum te vinden.

DH-60 Gipsy Moth waarmee Amy Johnson in haar eentje vanuit Engeland naar Australië vloog





Authentiek

Tot de naoorlogse vlieg'tuigen' behoort o.a. de 'Flying Bedstead' van Rolls-Royce uit 1954. Het vliegend ledikant is een verticaal opstijgend testvliegtuig. Het is het eerste 'zwaarder dan lucht' apparaat dat zonder aerodynamische draagvlakken in de lucht kan blijven. Ontegenzeggelijk roept het apparaat associaties op met de Lunar Module 'Eagle' die 15 jaar later op de maan zou landen. De Skeeter helikopter is van latere datum. Die heeft nog tot 1975 dienst gedaan bij het Britse 654 Squadron van het Army Air Corps in Duitsland. De Short SC.1 is een VTOL research vliegtuig uit 1957. Interessant zijn de verschillende cockpits in het Science Museum. Ze zijn authentiek, deze cockpits van een Vickers Vimy, Gloster Meteor, English-Electric Canberra, Hawker Hunter, De Havilland DH-106 Comet-1A, Beagle B.206 en Douglas Dakota. Wegens ruimtegebrek zijn sommige collectiestukken in het museumdepot in Wroughton, Wiltshire of elders in het land opgeslagen. Zo ook een Clarke TWK, een zweefvliegtuig uit 1910 en de Handley-Page Gungnunc ontworpen voor deelname aan de Amerikaanse Guggenheim Safe Aircraft Competition in oktober 1929 en geschonken aan het museum in 1934. Een Pou-du-Ciel van de vliegtuigbouwer Henri Mignet, die hier 'Flying Flea' wordt genoemd, wordt niet echt gemist in het Science Museum. Elk zichzelf respecterend luchtvaartmuseum heeft er wel een in zijn collectie of verstopt in opslag. In de meeste Europese landen heeft dit Franse tweedekkertje de toets van de luchtvaartoverheden niet kunnen doorstaan. De rolbesturing van het vliegtuig gebeurde door het scheluw trekken van de vleugels. En dat ging niet altijd goed.

Uitgeleend

Een vliegtuig dat het Science museum in bruikleen elders heeft afgestaan is een bij De Havilland gebouwde Cierva C.24 Autogyro, waarvoor de cockpit van de Puss Moth als basis diende. Ook de tweede prototypes van een DH-100 Vampire en de BAC/Aerospatiale Concorde staan elders opgesteld. Op 3 december 1945 opereerde de Vampire als eerste straalvliegtuig vanaf het Britse vliegdekschip, de HMS Ocean.

Belang

Misschien spreken de inrichting van de expositie in het Science Museum en de collectie vliegtuigen op de Flight Gallery notoire bezoekers van luchtvaart-musea minder aan. Er zijn, zeker in Engeland, mu-

sea die over veel grotere verzamelingen vliegtuigen en daaraan gerelateerde objecten beschikken. Waar het om gaat is het luchtvaart historisch belang van zo'n verzameling. Het Science Museum mag op dat gebied worden gezien als een vooraanstaand instituut. In de loop der jaren heeft men aan de Exhibition Road in Kensington, Londen het puikje van old-timers verzameld. Het museaal accent ligt daarbij vooral op de technische ontwikkeling van de luchtvaart. Neem daarbij dat er veel is en nog steeds wordt gedaan aan publieksinformatie, dan zal het voor iedere luchtvaart enthousiast duidelijk zijn waarom hij of zij bij een bezoekje aan Londen, niet kan wegblijven in het Science Museum.



In totaal zijn er tijdens W.O.1 voor het Royal Flying Corps 5.265 exemplaren gebouwd van deze SE.5a bij zes verschillende vliegtuigfabrieken in Engeland. De SE.5 op de Flight Gallery komt van de Royal Aircraft Factory. Die bouwde er 200

Bereikbaarheid en toegankelijkheid.

Het Science Museum, Exhibition Road, London SW7 2DD, is goed bereikbaar met openbaar vervoer. Het dichtstbijzijnde Tube (metro) station is South Kensington. Ook met dubbeldekker van London Transport goed te doen. Met de auto vanaf Cromwell Road (A4). In de directe omgeving is het uitermate moeilijk een parkeerplaats te vinden. Het museum ligt buiten de tol zone van London City. Het museum is dagelijks geopend van 10:00 tot 18:00u, behalve op 24-26 december. Toegang: vrij.

Noot.

*) Spinner-33, National Air and Space Museum, alinea Origineel voor Replica.



SCIENCE MUSEUM LONDON

OVERZICHT LUCHTVAART COLLECTIE 1)

Fabrikant	Versie	Reg Serial	Constr.Nr. Werknr.	Opmerkingen
Geëxposeerd:				
Antoinette	VII Monoplane			1910
AVRO	504K		D7560	
A.V. Roe	Triplane			1909
Cessna	F.150F	G-AWAW		
Cierva	C.30A		AP507	1934, lic. Avro Rota-I, ex G-ACWP
Cody	Military Biplane		304	1912
De Havilland	DH-60G Gipsy Moth	G-AAAH		Jason-I
Focke-Achgelis	Fa-330		1005092)	1943
Fokker	E.III Eindecker	210/16		1916, opengewerkt
Frost	Ornithopter			
Gloster-Whittle	E.28/39		W4041/G	1941
Hawker	Hurricane Mk.I	KW-Z	46	L1592 RAF, Duinkerken, Battle of Britain
Hawker-Siddeley	P.1127		XP831	prototype VSTOL
Hawker-Siddeley	HS.125	G-ASSM		
Hill	Pterodactyl		J8067	1924
JAP-Harding	Monoplane			
Lilienthal® 3)	Normalsegler			1895
Lockheed	10A Electra	N5171N	1037	1935
Messerschmitt	Me-163B-1 Komet	-+6	191316	KLW
Pilcher ®	Hawk			'1896', zwfvlgt
Pits	S-1S Special	G-AZPH		1969
Rolls-Royce	Flying Bedstead		XJ314	1954
Royal Aircraft Factory	SE.5a		'F939/6'	1917, 'RAF', ex G-EBIB
Saunders-Roe (Saro)	Skeeter AOP.12		XN344	
Short	SC.1		XG900	
Supermarine	S.6B Seaplane		S.1595	1931, RAF
Supermarine	Spitfire Mk.Ia	RN-D	P9444	RAF
Supermarine	Spitfire F.Mk.22		PK664	RAF
Vickers	Vimy IV			1919
Wright ®	Flyer			'1903'
Niet geëxposeerd:				
BAC-Aéropatiale 4)	Concorde	G-BSST	002	1969
Cierva 5)	C.24 Autogyro	G-ALBM		lic. De Havilland
Clarke T.W.K.6)	Biplane glider			1910, zwfvlgt
De Havilland 7)	DH-100 Vampire		02	LZ551/G
Handley-Page 8)	HP.39 Gugnunc	G-AACN		1929
Mignet 8)	HM.14 Flying Flea	G-AEHH		

Noten:

1. Primaire waarneming dateert uit 1964. Het overzicht betreft uitsluitend de luchtvaartsectie van het Science Museum. Aanwinsten sindsdien zijn toegevoegd. De tussen 'apostrofs' geplaatste aanduidingen zijn niet origineel. Geleide wapens, radarmateriaal en grondtrusting, teststands, onderdelen, modellen en motoren zijn niet in het overzicht opgenomen. Latere waarnemingen zijn van augustus 1965, 1993 en 1996.
2. *Mogelijk ook 100506.
3. ® Replica.
4. Sinds 4 maart 1976 in permanente bruikleen bij het Fleet Air Arm Museum, Yeovilton.
5. In bruikleen bij het De Havilland Heritage Centre (v/h Mosquito Aircraft Museum) in Salisbury Hall, Colney.
6. In eigendom 1913, thans in permanente bruikleen bij het RAF Museum, Hendon.

7. Bij het FAA Museum, Yeovilton.
8. Locatie Science Museum dependance te Wroughton, Wiltshire, waar grote objecten zijn opgeslagen.

Afkortingen:

AOP	Army Observation Post
JAP	J.A. Prestwich
KLW	Kriegsluftwaffe
Mk.	Mark
RAF	Royal Air Force
VSTOL	Vertical Take-Off & Landing
Zwfvlgt	Zweefvliegtuig





Reactie Spinner nr. 51 "Historie op Hendon"

Een kleine kanttekening bij het prachtige artikel over de "Historie op Hendon" in de Spinner nr. 51.

Op blz. 34 van deze Spinner is vermeld dat de Italiaanse Fiat Falco niet echt thuis hoort in de ambiance van de Battle of Britain. Deze constatering lijkt mij vatbaar voor betwisting. Gemakshalve citeer ik uit "Vliegvelden in Oorlogstijd" blz. 299 (maar het is niet moeilijk hetzelfde verhaal te lezen in Engelse, Belgische en Italiaanse publicaties):

"Tussen eind september en eind oktober (1940) verplaatste een detachement van de Italiaanse luchtmacht naar België om de Luftwaffe te steunen in de - op dat moment al aflopende - Slag om Engeland. In totaal bestond deze strijdmacht uit ongeveer tweehonderd vliegtuigen, waaronder FIAT R.20MM

bommenwerpers en FIAT CR.42- (Falco) en FIAT G.50-jachtvliegtuigen die onder meer werden gestationeerd te Melsbroek, Chièvres, Ursel en Maldegem. De weinig succesvolle missies naar Groot-Brittannië leidden tot relatief zware verliezen, wat deels te wijten was aan de hopeloos verouderde Italiaanse vliegtuigen."

De FIAT CR.42 Falco die in Hendon wordt bewaard raakte op 11 november 1940 vrijwel onbeschadigd in Engelse handen na een noodlanding aan de Engelse kust. Ik hoop hiermee een stukje historie te hebben opgehelderd,

Vriendelijke groet,
Gert den Herder



RECENT VERSCHENEN

Koninklijke Luchtmacht in Nederlands Nieuw-Guinea

Gerard Casius en Frans Peter Schulte (redactie), *Koninklijke Luchtmacht in Nederlands Nieuw-Guinea*. Uitgegeven door Lanasta/Violare, Emmen. ISBN 978-90-8616-129-4. Gebonden met harde omslag, 22,5 x 30,5 cm. 256 pagina's, rijkelijk geïllustreerd met meer dan 700 foto's en tekeningen in zwart-wit en kleur.

Na het vertrek uit Indonesië, bleef Nederland vasthouden aan het bezit van Nederlands Nieuw-Guinea. Echter Indonesië zag Nieuw-Guinea als een

onderdeel van haar eilandenrijk. In de jaren vijftig van de vorige eeuw nam de agressie van dat land tegen de Nederlandse aanwezigheid toe.

Zodanig zelfs, dat besloten werd de verdediging van Nieuw-Guinea uit te breiden. Hoewel op individuele basis al verschillende luchtmachters op Nieuw-Guinea gedetacheerd waren geweest, werd vanaf 1958 de aanwezigheid van de Koninklijke Luchtmacht op Nieuw-Guinea formeel met het zenden van een Radio-Radar Groep.

De dreiging werd steeds groter, zodat ook Hawker Hunter luchtverdedigingsjagers naar het eiland werden gezonden. Het 322 Squadron werd op Biak operationeel met twaalf Hawker Hunter Mk.4 toe-





stellen, later aangevuld met veertien Mk.6 jager. Eveneens werd op Biak het 336 Squadron opgericht met zes Douglas C-47 Dakota's, later door verliezen aangevuld met twee in Australië gekochte machines. Daarnaast waren vele andere onderdelen actief, om de defensietaak goed te kunnen uitvoeren. Door druk van de Verenigde Naties werd uiteindelijk het land in 1962 overgedragen en werd de eerste echte 'Out of the Area' operatie beëindigd.

In het boek *Koninklijke Luchtmacht in Nederlands Nieuw-Guinea*, vertellen KLu-veteranen hun ervaringen, opgedaan tijdens hun uitzending naar de tropen.

Het boek is opgezet als een fotoboek, met veel beeldmateriaal uit privé-collecties, waar omheen de verhalen zijn opgetekend.

Naast verhalen over het vliegen en de vliegtuigen, worden ook verhalen verteld over de ondersteunende diensten, soms op ver afgelegen eilandjes. Onderwerpen die aan de orde komen zijn onder andere: Het M&G stelsel in opbouw; De reis met de Karel Doorman; Opbouw Hunter's en Alouette's;

Technische Dienst van de KLu op Biak; Hawker Hunter's en Alouette helikopters in Nieuw Guinea; De KLu Dakota's in Nieuw Guinea; Opbouw vliegbasis Mokmer; Verkeersleiding, Meteo en Brandweer; Sorido; X-11 ongeval; Detachering Hunter's; Met een Cessna op verkenning; Indonesische aanvalsplannen, en daarnaast nog vele ander onderwerpen.

Het boek geeft een bijzonder beeld en getuigt van de aanpak, de inventiviteit en het doorzettingsvermogen van vele luchtmachtmilitairen, beroeps en dienstplichtig, die, veelal met slechts de voorbereiding van een tropenhygiëne-cursus van vier dagen, voor een jaar of langer werden uitgezonden naar een land met een zeer zwaar klimaat en minimale leefomstandigheden.

Het geeft de sfeer en de geschiedenis weer van een luchtmacht, zoals die toen door de betrokken werd ervaren: een mooie tijd om op terug te kijken, maar iets dat, onder die omstandigheden, in het huidige tijdsgewricht niet meer acceptabel is. Zeker aan te bevelen!

Koninklijke Luchtmacht in Nederlands Nieuw Guinea, kost Eur 38,96 excl. Eur 1,75 verzendkosten. Meer informatie over het boek vindt u op website van de uitgeverij: www.lanasta.com.

Hans Berfelo

Sjef Adriaansen - Pelgrim naar Engeland

Wim Adriaansen, *Sjef Adriaansen - Pelgrim naar Engeland*. Uitgegeven door Foxy Design, Zaltbommel. ISBN 978 90 8154 120 6. Gebonden, harde kaft, 165 pagina's en 66 zwart/wit illustraties.

Het boek kost Eur 19,95.

'*Pelgrim naar Engeland*' is bijzondere biografie over de verzetsman, geheimagent en marechaussee Sjef Adriaansen uit Hoogerheide (NB). Over Adriaansen zelf is in de archieven niet veel te vinden. Maar des te meer in tal van documenten waarin anderen hem noemen. Het onderzoek van Dr. Wim Adriaansen, Vriend van het MLM en achter-achterneef, leidt naar 27 personen die Sjef Adriaansen persoonlijk goed hebben gekend. Daaruit is een boeiend beeld



ontstaan van een eenvoudige jongeman die zijn gevoel voor rechtvaardigheid met zijn leven heeft moeten bekopen. Als dienstplichtig wachtmeester-titulair bij de huzaren wordt Sjef Adriaansen na demobilisatie op 27 mei 1940 naar huis gestuurd. Afkomstig uit een groot gezin is hij dagloner geweest in de polder. Maar Adriaansen wil meer. Zeker nu het oorlog is.

In augustus 1940 doet zich de mogelijkheid voor om dienst te nemen bij de Marechaussee. Naarmate de tijd verstrijkt ziet hij de verhoudingen tussen de Marechaussee en de bezetter steeds vriendelijker worden. Voor hem redenen genoeg om op 23 maart 1942 naar Engeland te vertrekken. De reis voert hem via Frankrijk, Zwitserland en Spanje naar Curaçao, Amerika en Canada. Van daaruit arriveert hij op 18 juni 1943 in Engeland. Adriaansen wordt er opgeleid tot geheimagent. In die hoedanigheid wordt hij op 10 januari 1944 samen met zijn vriend Harm Steen boven Rijsbergen gedropt. Hun taak is het opzetten van een nieuwe zendgroep. Verder hebben ze een volmacht bij zich van de regering in

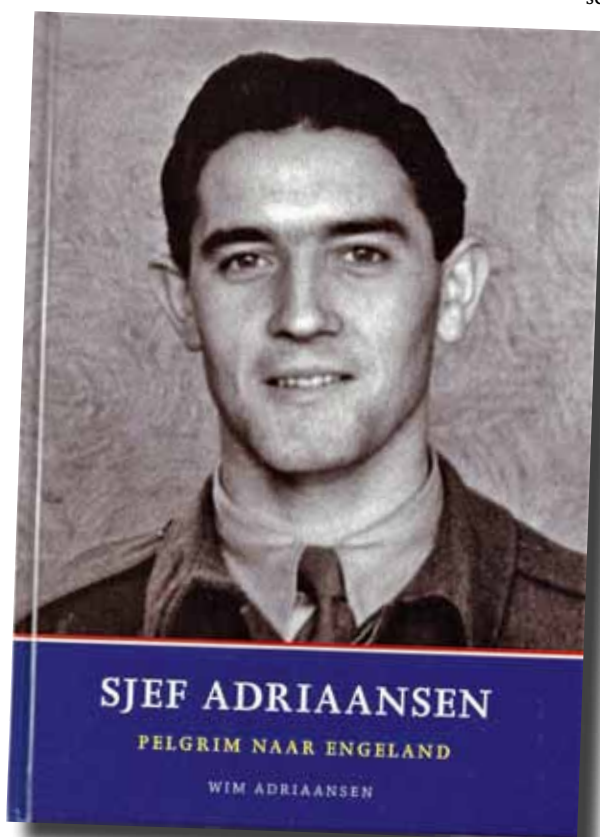
Londen voor het Nationaal Steunfonds en de Landelijke Organisatie voor Hulp aan Onderduikers. Voor het Steunfonds hebben ze alvast honderdduizend gulden in contanten op zak. Na hun landing krijgen ze onderdak bij de gebroeders Van Nunen in Princenhage. Hun opdracht is niet zonder gevaar. Het Englandspiel is in volle gang. Door verraad hebben de Duitsers al menige geheimagent kunnen oppakken. Luitenant Steen wordt al op 2 maart 1944 gearresteerd. Adriaansen trekt intussen door heel West-Brabant. Hij wisselt voortdurend van verblijfplaats om het uitpeilen van zijn zender te voorkomen. Op 14 juli 1944 gaat het fout als hij de pastorie van Hoeven (NB) binnenstapt. Hij heeft geen schijn van kans meer om zijn zender uit te pakken. Bijna gelijktijdig vallen de Duitsers het pand binnen en arresteren hem. Degene die dat op zijn geweten heeft, notabene een lid van een verzetsgroep in Oud Gastel, is kort daarna door het verzet geliquideerd. Adriaansen verzet zich hevig bij zijn arrestatie en raakt daarbij gewond door een kogel. Met nog enkele anderen wordt hij op verschrikkelijke wijze verhoord in Kamp Haaren (NB).

Hij blijft er gevangen tot begin september 1944 als hij wordt overgebracht naar Kamp Vught. Daar vinden in de periode juli-september 1944 voortdurend executies plaats. Bij de laatste op 5 september, Dolle Dinsdag, om half zes 's ochtends worden 60 gevangenen op de binnenplaats van het kamp geëxecuteerd, gevolgd door een genadeschot. Onder hen ook Luitenant Harm Steen en Marechaussee Sjef Adriaansen, net 25 jaar oud.

Met de persoonlijke getuigenissen over Sjef Adriaansen mag het boek worden gezien als een welgemeend historisch eerbetoon aan een jonge verzetsman, van wie men tot voor kort alleen maar wist wanneer hij was gestorven. En zelfs dat wist men kennelijk niet precies, zo blijkt uit de incorrecte datum op het oorlogsmonument in Woensdrecht.

Vele jaren na zijn dood is Sjef Adriaansen postuum onderscheiden voor zijn dapperheid en moed tegenover de vijand met het Kruis van Verdienste en voor zijn beleidvol optreden in het belang van de Nederlandse staat met het Bronzen Kruis. Een zeer leesbaar, historisch verantwoord en buitengewoon interessant boek dat in een ruk wordt uitgelezen.

LtKol KLU b.d. Loe M M Baltussen.





De geschiedenis van de Koninklijke Marechaussee op Schiphol

Frank Bethlehem, *De geschiedenis van de Koninklijke Marechaussee op Schiphol 1946 - 2013*. Uitgegeven onder auspiciën van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, door Boom, Amsterdam. ISBN 978-90-8953-263-3. 183 bladzijden, paperback, 21 x 22,5 cm, full colour, geïllustreerd met 174 foto's in kleur en zwart-wit.

Meer dan alleen paspoortcontrole

Het takenpakket van de Koninklijke Marechaussee (KMar) op Schiphol omvat veel meer dan alleen de paspoortcontrole. Sinds 1994 is de Koninklijke Marechaussee behalve voor de grensbewaking tevens verantwoordelijk voor de uitvoering van de algemene politietaak op de luchthaven en de beveiliging van de burgerluchtvaart. Deze taken moeten worden uitgevoerd in de dynamische en commerciële omgeving van een internationale luchthaven. De geschiedenis van de Koninklijke Marechaussee op Schiphol, geschreven door Frank Bethlehem, werkzaam voor het Nederlands Instituut voor Mili-

taire Historie, biedt een boeiende inkijk in heden en verleden van deze taken. Dit boek is verschenen naar aanleiding van de opening van de Koningin Maximakazerne van het District Schiphol van de Koninklijke Marechaussee op dinsdag 26 november 2013.

Het begin

In oktober 1946 nam de Koninklijke Marechaussee de grensbewaking op Schiphol over van de douane. In de context van de zich ontluikende Koude Oorlog voerden de marechaussees van de Brigade Schiphol controles uit op het reizigersverkeer. Dat de spanning hierbij hoog kon oplopen bleek op 9 oktober 1961, toen er een vuistgevecht ontstond tussen de marechaussee en personeel van de Russische ambassade. Aanleiding was een poging van de Russen om de vrouw van de Russische vluchteling A. Golub in het vliegtuig naar Moskou te krijgen.

De jaren zeventig en tachtig brachten, naast een explosieve groei van het aantal passagiers, de dreiging van vliegtuigkapingen, het uitzetten van vreemdelingen via de luchthaven en de komst van asielzoekers naar Schiphol. De geschiedenis van de Koninklijke Marechaussee op Schiphol gaat uitgebreid in op deze ontwikkelingen en de gevolgen voor de KMar.

Een breder takenpakket

In 1994 werd het takenpakket uitgebreid met de politietaak op Schiphol en de beveiliging van de burgerluchtvaart. Naast de grensbewaking en de problematiek omtrent asielzoekers raakte de KMar betrokken bij de strijd tegen drugssmokkel en andere vormen van criminaliteit. De explosieve groei van Schiphol en de daarbij achterblijvende personeelssterkte van de KMar zorgden voor spanningen met de luchthavendirectie over de te stellen prioriteiten. Welke keuzes werden er gemaakt? Voorts wordt er in het boek ruimschoots aandacht besteed aan de huisvestingssituatie van de KMar op Schiphol en de totstandkoming van de Koningin Maximakazerne.

De geschiedenis van de Koninklijke Marechaussee op Schiphol 1946 - 2013, kost Eur 19,90. Meer informatie over het boek vindt u op website van de uitgeverij: www.uitgeverijboom.nl





STICHTING VRIENDEN VAN HET MILITAIRE LUCHTVAART MUSEUM

Voorzitter: F. Groen
Barnsteenstraat 54
2403 CA Alphen aan de Rijn

Vice-voorzitter: R. Zeijlemaker,
Arentsburghlaan 39
2275 TT Voorburg
tel. 06 15357443.

Secretaris: Ir G. van Putten
Wim Helderlaan 5
7334 CR Apeldoorn
tel. 055 3014190

Penningmeester: Drs E.J. Remkes
Bernhardlaan 22
2851 XD Haastrecht
tel. 0182 509018
Rekening: 46987 t.n.v. Stichting Vrienden
Militaire Luchtvaart Museum, Haastrecht.

Leden: L.M.M. Baltussen
Ir Th.A. Bierman,
H.G. Berfelo
P.P.A. Moreu

Projecten: H.G. Berfelo
Rijnkade 28-3,
6811 HA Arnhem
tel. 06 28875133

Militaire Luchtvaart Museum | Kampweg 120 | 3769 DJ Soesterberg | tel. 0346 356000

www.militaireluchtvaartmuseum.nl



