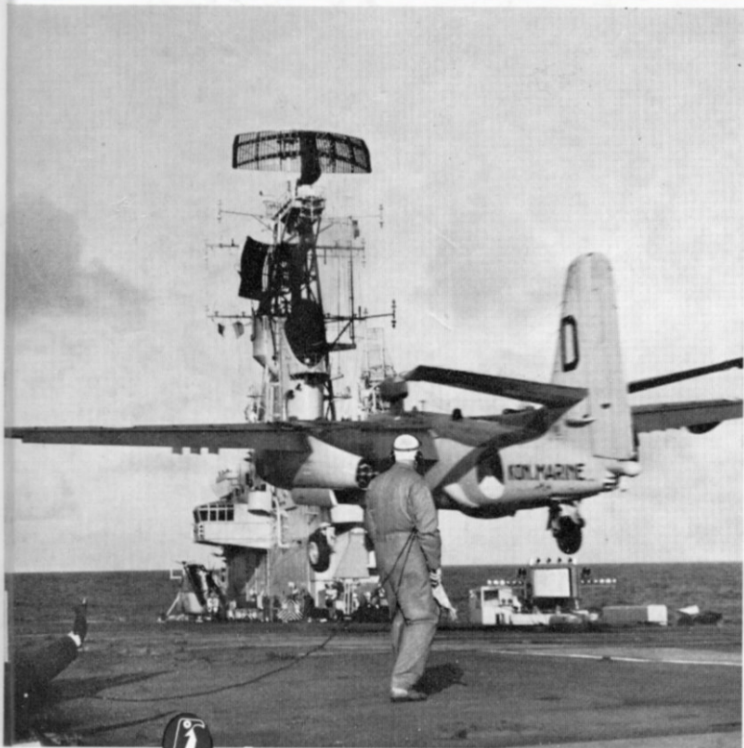


ONZE KONINKLIJKE MARINE 4

W. C. LEMAIRE

MARINE LUCHTVAART DIENST



W. C. LEMAIRE

Kapitein luitenant ter zee van speciale diensten

ONZE KONINKLIJKE MARINE

DEEL 4

DE MARINELUCHTVAARTDIENST



Op het omslag: Deklanding a/b Hr. Ms. Karel Doorman.

NR



118

© Copyright Uitgeverij De Alk nv, Alkmaar, Holland

DE ALKENREEKS • Beeld-Encyclopedie • ALKMAAR

INLEIDING

Onze Koninklijke marine bestaat — populair gezegd — uit drie belangrijke onderdelen, te weten: de Koninklijke marine ter zee (de vloot), de Koninklijke marine te land (het korps mariniers) en de Koninklijke marine in de lucht (de marine luchtvaartdienst).

Aangezien we in delen 1, 2 en 3 van deze uitgave de vloot (Hr. Ms schepen) en het korps mariniers ten aanzien van taken, verrichtingen en materieel reeds uitvoerig hebben behandeld, is het consequent in dit vierde deel onze aandacht te wijden aan de marine luchtvaartdienst.

De marine luchtvaartdienst, kortweg MLD genaamd, is de jongste dienst van de Koninklijke marine. Opgericht op 18 augustus 1917 is zij thans vijftig jaar oud.

Door de evolutie van het vliegtuig, met name van het maritieme vliegtuig, is het begrijpelijk dat de MLD, ondanks die betrekkelijk nog jonge leeftijd, eveneens een opmerkelijke evolutie heeft ondergaan. De tijd van het „watervliegtuig” bijvoorbeeld is reeds lang voorbij, ook al omvatte die tijd de eerste vijf en twintig jaren.

Eerst gedurende de tweede wereldoorlog, waarin het maritieme luchtwapen zijn onmisbaarheid bewees, kwam door de ontwikkeling van het vliegkampschip het „landvliegtuig” in gebruik, zij het dat dit — zeker in de jaren sindsdien — een specifiek maritiem vliegtuig werd.

In de komende bladzijden zullen wij in woord en beeld de marine luchtvaartdienst van vandaag belichten, waarnaast wij eveneens — gezien de evolutie en terwille van het algemene beeld — de historie van 50 jaren niet willen vergeten.

W.C.L.

N.B. De verrichtingen en taken van de squadrons, alsmede van de bij die squadrons ingedeelde vliegtuigen, zijn in deze uitgave bijgevoegd tot voorjaar 1967.

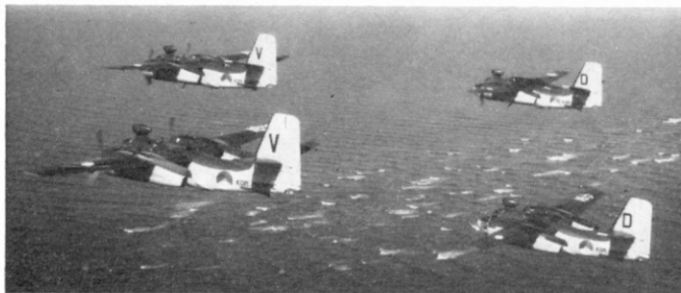
De in dit boekje opgenomen foto's werden vervaardigd door de foto-diensten van de Koninklijke marine.

TAKEN

De marine luchtvaartdienst is als maritiem luchtwapen een integrerend onderdeel van de Koninklijke marine.

Door zijn grote mobiliteit en snelheid, waardoor in korte tijd grote afstanden kunnen worden overbrugd, is het vliegtuig, als drager

**GRUMMAN TRACKERS van de vliegbasis Valkenburg en
Hr. Ms. Karel Doorman (zie basisaanduiding op staart).**



van speciale apparatuur en bewapening, voor het gebruik in de maritieme oorlogsvoering bij uitstek geschikt.

De taken die door de maritieme vliegtuigen — beter gezegd: de marine luchtvaartdienst — worden verricht, zijn de volgende:

DE ONDERZEEBOOTBESTRIJDING

Bij de onderzeebootbestrijding, een van de voornaamste taken van de Koninklijke marine in NAVO-verband, zijn vier fasen te onderscheiden, namelijk het detecteren (opsporing), het localiseren (plaats bepaling), het identificeren (is het inderdaad een vijandelijke onderzeeboot) en het buiten gevecht stellen.

Het huidige onderzeebootbestrijdingsvliegtuig*) en de huidige onderzeebootbestrijdings-helicopter beschikken over de apparatuur om deze fasen uit te voeren.

Het opsporen en vernietigen van een onderzeeboot door middel van onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen gaat — zeer populair gezegd — als volgt.

Zodra de radar van het boven zee patrouillerende vliegtuig de periscoop of ander boven water uitstekend voorwerp van een mogelijke vijandelijke onderzeeboot heeft waargenomen, dan wel in een bepaald gebied een onderzeeboot onder water vermoed, wordt met de localisering en identificatie begonnen. Daartoe voert het vliegtuig ondermeer sonoboeien mee, die volgens een bepaald patroon op zee worden afgeworpen. Deze sonoboeien, die op het water blijven drij-

* Onder vliegtuig verstaan wij hier het vleugeldragende vliegtuig.



Onderzeebootbestrijdings-helicopter (SH-34J) luistert onder water (door middel van dunky sonar)

ven, nemen het geluid op, dat de onderzeeboot onder het wateroppervlak veroorzaakt, welk geluid dan door de kleine zenders, die zich in de sonoboeien bevinden, aan het vliegtuig wordt doorgegeven. Door deze verkregen gegevens kan de bemanning van het vliegtuig dan globaal bepalen, waar de onderzeeboot zich bevindt.

Een nauwkeurige plaatsbepaling volgt nu met behulp van de MAD (Magnetic Airborne Detector). Dit instrument meet de veranderingen, die de varende of stilliggende onderzeeboot te weeg brengt in het magnetische veld van de aarde.

Eerst dan kan de juiste plaats bepaald worden, waarna het vliegtuig met dieptebommen of torpedo's tot de aanval kan overgaan, dan wel, mocht de onderzeeboot aan de oppervlakte komen, deze met raketten bestrijdt.

Bij het opsporen en vernietigen van een onderzeeboot door middel van een onderzeebootbestrijdings-helicopter wordt door de helicopter ter opsporing een z.g. dunking sonar in het water neergelaten, waarbij de helicopter „roerloos” (in de „hover”) in de lucht hangt.

Vanuit deze sonar, diep onder water, tast een ultra sonore geluidsbundel de omgeving af totdat een echo de onderzeeboot aangeeft. Door dit op regelmatige afstanden terplaatse te herhalen kan de onderzeeboot zeer nauwkeurig gelocaliseerd worden.

De eigenlijke aanval geschiedt door middel van torpedo's, waarmee de onderzeebootbestrijdingshelicopter is uitgerust.

Bij het gebruik van de sonoboeien door de onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen is men ter opsporing dus volkomen afhankelijk van het geluid, dat de onderzeeboot onder water maakt; de dunking sonar van de onderzeebootbestrijdingshelicopter daarentegen zoekt door de desbetreffende geluidsbundel de onderzeeboot zelf op. Zoals reeds opgemerkt vormt de onderzeebootbestrijding een van de voornaamste taken van de Koninklijke marine. De marine luchtvaartdienst met zijn onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen en helicopters is daarbij een component.

De onderzeebootbestrijdings-specialisten van de Koninklijke marine zijn in wezen de uitvoerders van deze taak; zij kunnen daarvoor geplaatst zijn aan boord van de bovenwater c.q. onderwaterschepen, het onderzeebootbestrijdingsvliegtuig en de onderzeebootbestrijdings-helicopter.

De voornaamste eis om tot een zo doeltreffend mogelijke onderzeebootbestrijdings-actie te komen, is een perfecte samenwerking tussen deze specialisten op of in de respectievelijke onderzeebootbestrijdingseenheden.

**GRUMMAN TRACKERS worden startgereed gemaakt op
Hr. Ms. KAREL DOORMAN**



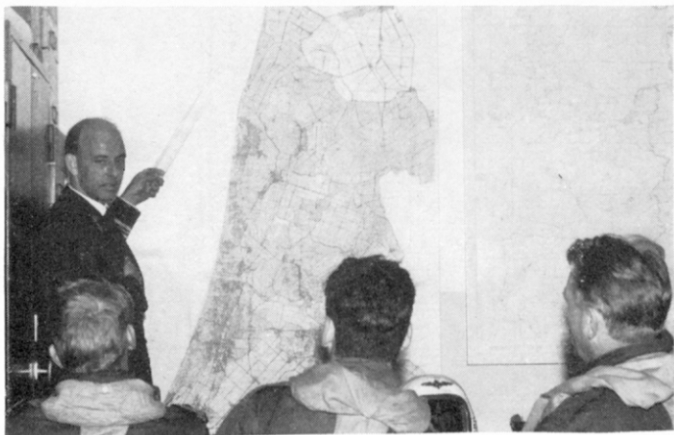
Uiteraard hebben de onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen alsmede de helicopters een basis nodig, van waaraf zij opereren. Bij het korte afstands-vliegtuig en de helicopter is dat Hr. Ms. vliegkampschip Karel Doorman. Het interessante vliegbedrijf aan boord van dit schip wordt in „Onze Koninklijke marine, deel 1” uitvoerig besproken.

Een dergelijke basis kan echter ook gelegen zijn aan de wal, zij het dat dan het onderzeebootbestrijdingsvliegtuig over een grote actieradius dient te beschikken om het actieterrein, dat in de meeste gevallen ver op zee is gelegen, te kunnen bereiken.

Voor een dergelijke onderzeebootbestrijdingsactie vanaf de wal beschikt de marine luchtvaartdienst thans over middelbare afstand onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen (zie bij „Lockheed Neptune SP-2H”).

Het ligt in de bedoeling om gedurende het begin van de zeventiger jaren, als Hr. Ms. Karel Doorman uit dienst zal zijn gesteld, de onderzeebootbestrijding door middel van vliegtuigen, zoals hierboven geschreven, alleen vanaf een basis aan de wal te doen geschieden.

Voordat de OSRD-actie begint worden de vliegers gebriefd over de positie, waarin zij dienen te zoeken.



De momenteel in dienst zijnde helicopter, de „Westland Wasp”, is in zoverre een onderzeebootbestrijdingshelicopter, dat het, bewapend met doelzoekende torpedo's, onder directie van het moederfregat, aan boord waarvan deze helicopter is gestationeerd, een aanval kan doen op de vijandelijke onderzeeboot. Het is dus een specifieke „wapendrager”. De helicopter is evenwel niet uitgerust om aan opsporing en localisering van de onderzeeboot deel te nemen (zie voorts bij Westland Wasp AH 12A).

HET UITVOEREN VAN VERKENNINGEN

Zoals reeds werd opgemerkt, ontleent het luchtwapen van oorsprong zijn betekenis aan de relatief veel grotere snelheid ten opzichte van de andere strijdkrachten. Hierdoor werd het voor de zeestrijdkrachten mogelijk verkenningen uit te voeren met grotere intensiteit en over veel grotere zeegebieden.

Het uitvoeren van dergelijke luchtverkenningen met betrekking tot vijandelijke bovenwaterschepen, waaronder het schaduwen (eventueel fotograferen) van deze schepen, is dan ook een belangrijke taak van de marine luchtvaartdienst.



OPSPORING EN REDDING

Bij het Opsporings- en Reddingsdienst (OSRD)- centrum van het marine vliegveld Valkenburg staan dag en nacht vliegtuigen en helicopters gereed om bij het eerste alarm op te stijgen en hulp te bieden aan op zee in nood verkerenden, hetzij bij scheeps- en vliegtuigrampen, hetzij aan drenkelingen. In deze taak ligt ook vervat het van boord halen van zwaar zieken of zwaar gewonden, voor wie de overbrenging naar een ziekenhuis dringend noodzakelijk is. De OSRD is het gevolg van de verplichting, die Nederland, als lid van de „International Civil Aviation Organisation (ICAO)” op zich heeft genomen om een opsporings- en reddingsorganisatie in stand te houden voor een bepaald gebied in de Noordzee langs de Nederlandse kust. Deze taak wordt verricht in nauwe samenwerking met Scheveningen Radio, de Reddingsmaatschappijen en de kustwachtposten.

De OSRD acties bestaan in eerste instantie uit het opsporen van een in nood verkerend of vermist schip c.q. vliegtuig, waartoe een (*opsporings*)vliegtuig wordt uitgezonden. Is dit schip c.q. vliegtuig gevonden, dan zal het opsporingsvliegtuig de in te zetten reddingsmiddelen, hetzij de uitgevaren reddingsboten of de te hulpgesnelde



schepen, dan wel de vanuit het marine vlieggkamp Valkenburg in te zetten (reddings)helicopter naar de assistentie-behoevenden leiden voor het feitelijke reddingswerk.

Soms kan het opsporingsvliegtuig zelf aan deze hulpverlening deelnemen door het afwerpen van rubberboten, voedsel e.d.

PERSONEEL

Het personeel van de marine luchtvaartdienst bestaat uit circa 2100 man.

Het is te onderscheiden in twee groepen

- *het luchtvaardend personeel*, dat als bemanningslid een functie vervult in het maritieme vliegtuig;
- *het technisch grondpersoneel*, dat als gespecialiseerde technici, de verantwoordelijkheid draagt voor de vlieggereedheid en het onderhoud van de vliegtuigen.

Tot de eerste categorie behoren de vliegers en de waarnemers, alsmede de vliegtuigwerktuigkundigen, de vliegtuigtelegrafisten en de vliegtuigonderzeebootbestrijders. Voor deze functies is een der brevetten voor luchtvaardenden noodzakelijk.

Tot de tweede categorie behoren de vliegtuigmakers algemeen, de vliegtuigmakers-electromonteur, de vliegtuigmakers-radio-radarmoniteur, de vliegtuigmakers-konstabel (bewapenings-deskundigen), de vliegtuigmakers-metaalbewerker, de vliegtuigmakers-fotograaf, de vliegtuigmakers-magazijnbeheerder, de vliegtuigmakers-bekleder-parachutepakker, de vliegdiensstweerkundigen en de vliegverkeersleiders. De opleiding tot vlieger geschiedt in vier fasen:

- de selectie vliegeropleiding (op het Marine Vliegkamp De Kooy)
- de eerste vliegeropleiding (bij het commando luchtmacht opleidingen op de vliegbasis Woensdrecht)
- de voortgezette vliegeropleiding (in samenwerking met de Belgische luchtmacht op de Belgische vliegbasis Brustem)
- de transistie vliegeropleiding (bij vliegtuigsquadron 1 op de Nederlandse Antillen)

Met uitzondering van de opleiding tot vliegverkeersleider geschieden alle overige opleidingen bij de marine luchtvaartdienst in Nederland met als voornaamste onderwijs-inrichtingen de marine luchtvaart technische school, de technische opleidingsschool der Koninklijke marine en het marine opleidingskamp.

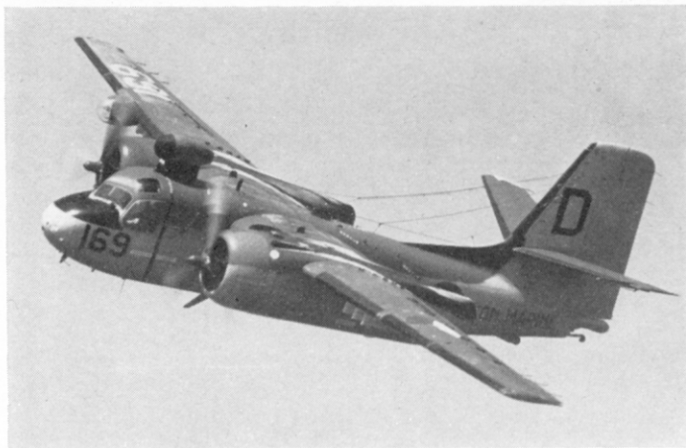
De eerste vakopleiding tot vliegverkeersleider geschiedt bij het commando luchtmacht opleidingen te Gilze Rijen.

DE LUCHTVLOOT

De marine luchtvaartdienst beschikt over de navolgende typen vliegtuigen en helicopters:

- Grumman Tracker S-2A (korte afstand onderzeebootbestrijdingsvliegtuig o.m. voor vliegkampschepen);
- Lockheed SP-2H (middelbare afstand onderzeebootbestrijdingsvliegtuig);
- Beechcraft TC-45J (opleidingsvliegtuig);
- Sikorsky SH-34J (hefschroefvliegtuig voor onderzeebootbestrijding);
- Agusta Bell (I) UH-1 (hefschroefvliegtuig voor transport, OSRD);
- Westland Wasp AH-12A (hefschroefvliegtuig voor onderzeebootvernietiging);
- Fokker S-11 (instructievliegtuig voor adelborsten);
- UT-6 Havard (vliegtuig voor het slepen van luchtdoelen);
- Piper L 21 A (vliegtuig voor zweefvliegdoeleinden).

Deze typen vliegtuigen worden hieronder nauwkeurig beschreven.



Taak

De Grumman Tracker is een korte afstand onderzeebootbestrijdings-vliegtuig.

Het hunter-killersysteem, waarbij — zoals voorheen — voor iedere taak een apart vliegtuig nodig was, is in dit toestel samengebundeld. Bij het oude systeem — we denken aan de vroegere Avengers van de MLD — werden twee typen gebruikt, de „hunter”, die de vijandelijke onderzeeboot opspoorde, en de „killer”, die daarna de onderzeeboot onschadelijk maakte.

De Grumman Tracker evenwel is uitgerust met opsporingsapparatuur en vernietigingsmiddelen.

Aantal

Onze marine luchtvaartdienst heeft 42 Grumman Trackers in gebruik, waarvan 26 van het type S-2A (Amerikaanse versie) en 16 van het type (C)S-2A (Canadese versie).

Deze vliegtuigen werden in 1960 in het kader van het programma van wederzijdse hulpverlening (MDAP) respectievelijk van de Verenigde Staten en Canada ontvangen.

De Canadese versie verschilt uiterlijk van de Amerikaanse. Eerst genoemden hebben geen dome op de romp en gewijzigde motorgondels.

Registratie-nummers

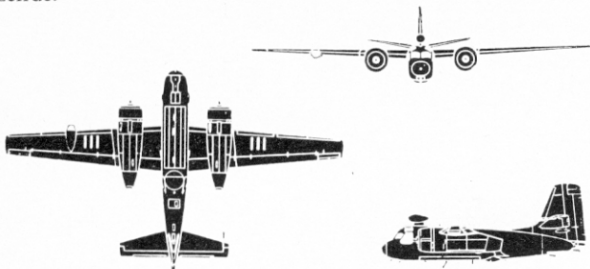
De registratie-nummers van de bij de MLD in gebruik zijnde Grumman S-2A Trackers zijn:

146, 147, 148, 149, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173.

De registratie-nummers van de bij de MLD in gebruik zijnde Grumman (C) S-2A Trackers zijn:

180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 196.

N.B. De registratie- en de roepnummers zijn bij de MLD-vliegtuigen dezelfde.



Indeling, uiterlijke kentekenen

De Grumman S-2A Trackers zijn ingedeeld bij de vliegtuigsquadrons 2 en 4 van de marine luchtvaartdienst, respectievelijk gestationeerd op het marine vliegveld Valkenburg en aan boord van Hr. Ms. vliegkampschip Karel Doorman.

De Grumman (C)S-2A Trackers zijn ingedeeld bij vliegtuigsquadron 1 van de marine luchtvaartdienst, dat gestationeerd is in de Nederlandse Antillen op de Dr. Albert Plesman luchthaven te Curaçao.

De Trackers zijn van boven donkergrijs, van onderen en aan de zijkanten lichtgroen geschilderd.

De nummering/lettering is op het donkergrijze gedeelte wit van kleur, op het lichtgroene gedeelte zwart.

De **roepnummers** zijn aangebracht op beide zijden van de rompneus, alsmede op de onderkant van de linkervleugel en de bovenkant van de rechtervleugel.

Het **nationaliteitskenmerk** (rood-wit-blauw in cirkel) is aangebracht aan beide zijden van de achterromp, gevolgd door de aanduiding KON. MARINE

Tevens vindt men dit nationaliteitsteken op de onderkant van de rechtervleugel en de bovenkant van de linkervleugel.

Aan beide zijden van het kielvlak is de **basisaanduiding** aangebracht, bestaande uit de beginletter van de desbetreffende basis.

Zo voeren de Trackers gestationeerd op de „Doorman”, de letter D, op „Valken-

GRUMMAN TRACKERS maken rendez-vous met Hr. Ms. kruiser DE RUYTER



burg" de leter V, terwijl de Trackers die in de West gestationeerd zijn de letter H voeren. (De vroegere benaming van de Dr. Albert Plesman luchthaven was Hato).

Behalve voor onderzeebootbestrijding worden de Trackers ook gebruikt voor opsporingsdiensten bij het OSRD-werk van de MLD.

Enige algemene gegevens

Motoren: 2 luchtgekoelde Wright R 1820-82 motoren; 9 cilinder 1525 pk.
Spanwijdte: 21,24 meter.
Lengte: 12,88 meter.
Hoogte: 4,96 meter.
Aantal bemanning: 4

Bewapening: raketten, bommen, torpedo.

Overige uitvoering: sonoboeien, MAD radar en andere onderzeebootbestrijdingsmiddelen, zoeklicht.

LOCKHEED NEPTUNE SP-2H

Taak

Evenals de Grumman Tracker is de Lockheed Neptune bestemd voor de onderzeebootbestrijding, terwijl het vliegtuig ook voor algemene patrouillediensten uitstekend te gebruiken is.

In principe verschilt de wijze van opsporen van de onderzeeboten niet van het door de Trackers toegepaste systeem. Ook deze vliegtuigen maken daarbij gebruik van radar, sonoboeien en MAD. Zij

LOCKHEED NEPTUNE SP-2H



kunnen voor de vernietiging dieptebommen, raketten en torpedo's afvuren.

Door hun grote vluchtbereik is het operatiegebied doorgaans op grote afstand van de basis (walbasis) gelegen.

N.B. Deze vliegtuigen zijn uitgerust met twee luchtgekoelde schroefmotoren en twee straalmotoren (zie onder „Enige algemene gegevens). Door middel van deze straalmotoren, die onder de vleugels zijn aangebracht, kan de Lockheed Neptune SP-2H zijn snelheid en klimvermogen aanzienlijk opvoeren. Met het oog op het hoge brandstofgebruik streeft men er echter naar de jetpods slechts dan te gebruiken als de veiligheid hiermede wordt gediend. In de praktijk blijft dit dan ook beperkt tot de start en tot gevallen van operationele noodzaak.

Aantal

Onze marine luchtvaartdienst heeft 17 Lockheed Neptunes SP-2H in gebruik.

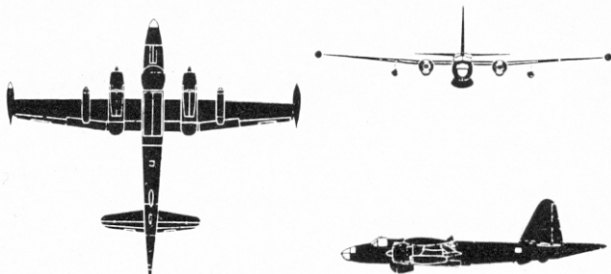
Dertien van deze vliegtuigen werden in 1961 in de Verenigde Staten, vier in 1965 in Frankrijk aangekocht.

Registratie-nummers

De registratie-nummers van deze vliegtuigen zijn:

201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 213, 214, 215, 216, 217, 218.

N.B. De registratie- en de roepnummers zijn bij de MLD-vliegtuigen dezelfde.



Indeling, uiterlijke kentekenen

De Lockheed Neptune SP-2H-vliegtuigen zijn ingedeeld bij vliegtuigsquadron 320 van de marine luchtvaartdienst, dat gestationeerd is op het marine vliegveld Valkenburg.

Deze vliegtuigen zijn in hun geheel donkergrijs geschilderd. De nummering/lettering is wit van kleur.

De **roep-nummers** zijn aangebracht op beide zijden van de rompneus, alsmede op de onderkant van de linkervleugel en de bovenkant van de rechtervleugel.

Het **nationaliteitskenmerk** (rood-wit-blauw in cirkel) is aangebracht op beide zijden van de romp, ongeveer in het midden, terwijl op beide zijden van de achterromp de aanduiding KON. MARINE te lezen staat.

Tevens vindt men dit nationaliteitsteken op de onderkant van de rechtervleugel en de bovenkant van de linkervleugel.

De **basisaanduiding** bevindt zich aan beide zijden van het kielvlak. Zij bestaat uit de letter V (van „Valkenburg”).

Behalve voor onderzeebootbestrijding en verkenning worden de Lockheed Neptunes ook gebruikt voor opsporingsdiensten bij het OSRD-werk van de MLD.

Enige algemene gegevens

Motoren: 2 luchtgekoelde motoren Wright R 3350-32 WA en 2 straalmotoren J-34 (Westinghouse), 3400 Ibs stuw-druk.

Spanwijdte: 30,90 meter.

Lengte: 27,77 meter.

Hoogte: 8,94 meter.

Bemanning: 8 tot 12.

Bewapening: bommen, raketten.

Overige uitrusting: sonoboeien, radar en andere onderzeebootbestrijdingsmid-delen.

BEECHCRAFT TC-45J

(nog in vroegere kleuren en met vroegere registratienummers)



Taak

De Beechcraft TC-45J wordt voornamelijk gebruikt voor de opleiding van de waarnemers en telegrafisten. Daarnaast wordt het vliegtuig gebezigd als communicatievliegtuig.

Aantal

Onze marine luchtvaartdienst heeft 6 vliegtuigen van het type Beechcraft TC-45J in gebruik.

Zij werden in 1945 in het kader van het programma van wederzijdse hulpverlening (MDAP) van de Verenigde Staten ontvangen.

Registratie-nummers

De registratie-nummers van de bij de MLD in gebruik zijnde Beechcrafts TC-45J zijn: 80, 81, 82, 83, 84, 85.

N.B. De registratie- en de roepnummers zijn bij de MLD-vliegtuigen dezelfde.

Indeling, uiterlijke kentekenen

De Beechcraft TC-45J vliegtuigen zijn ingedeeld bij vliegtuigsquadron 5 van de marine luchtvaartdienst, dat gestationeerd is op het marine vliegveld Valkenburg. De Beechcrafts zijn aluminium-kleurig, uitgezonderd de neus, de vleugeltips, de buitenkanten van de verticale stabilo's en de boven- en onderkant van de hori-

zontale stabilo's, die — volgens internationaal voorschrift voor instructie- en lesvliegtuigen — daglicht-fluoriserend oranje zijn.

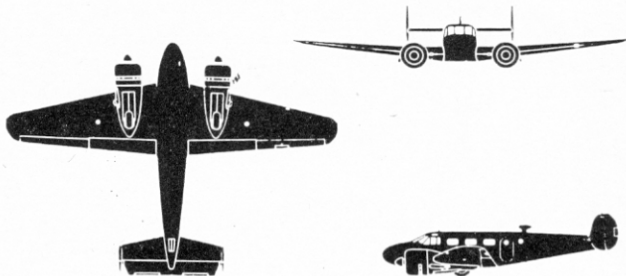
De nummering/lettering is zwart.

De **roep-nummers** zijn aangebracht op beide zijden van de rompneus, alsmede op de onderkant van de linkervleugel en de bovenkant van de rechtervleugel.

Het **nationaliteitskenmerk** (rood-wit-blauw in cirkel) bevindt zich op beide zijden van de achterromp, gevolgd door de aanduiding KON. MARINE.

Tevens vindt men dit kenmerk op de onderkant van de rechtervleugel en de bovenkant van de linkervleugel.

De **basisaanduiding** is aangebracht op de buitenkanten van de verticale stabilo's. Zij bestaat uit de letter V (van „Valkenburg”).



Enige algemene gegevens

Motoren: 2 luchtgekoelde Pratt & Whitney R 985-AN motoren; 9 cilinder, 450 pk.

Spanwijdte: 14,40 meter.

Lengte: 10,40 meter.

Hoogte: 2,35 meter.

Bemanning: 2

Passagiers: 3

Bewapening: geen.

Overige uitrusting: radio-apparatuur voor opleiding vliegtuig-telegrafisten.

SIKORSKY SH-34J

Taak

De Sikorsky SH-34J is een speciaal voor onderzeebootbestrijding ingerichte heliopter.

Het hefschroefvliegtuig is uitgerust voor instrumentvliegen, zowel overdag als 's nachts. De ingebouwde stabilisator brengt het toestel in een „hovering” stand (stil hangen in de lucht) op een hoogte van 15 meter boven een van te voren vastgesteld punt van het zeeoppervlak. Vanuit het toestel wordt een dunky sonar in zee neergelaten die, hetzij actief door het uitzenden van een geluidsbundel, hetzij passief door slechts te luisteren, de vijandelijke onderzeeboot opspoort. Deze sonar staat in verbinding met de apparatuur in de cabine van de heliopter.



Door op diverse plaatsen in de omgeving van deze onderzeeboot het luisterapparaat neer te laten kan op deze wijze een nauwkeurige plaatsbepaling geschieden.

De taak van de Sikorsky SH-34J omvat hoofdzakelijk het opsporen van de onderzeeboot alsmede de vernietiging, waarvoor de heli-copter torpedo's kan meevoeren.

Tevens kan dit hefschroefvliegtuig voor het redden van drenkelingen worden ingezet. Het is daartoe voorzien van een hijsinrichting aan stuurboord.

Aantal

Onze marine luchtvaartdienst heeft 7 heli-copters van het type Sikorsky SH-34J in gebruik.

Zij werden in 1959 in het kader van het programma van wederzijdse hulpverlening (MDAP) van de Verenigde Staten ontvangen.

Registratie-nummers

De registratie-nummers van de bij de MLD in gebruik zijnde heli-copters van het type Sikorsky SH-34J zijn:

134, 135, 137, 138, 142, 143, 144.

N.B. De registratie- en de roepnummers zijn bij de MLD-vliegtuigen dezelfde.

Indeling, uiterlijke kentekenen

De helicopters van het type Sikorsky SH-34J zijn ingedeeld bij vliegtuigsquadron 8 van de marine luchtvaartdienst, dat gestationeerd is aan boord van Hr. Ms. vliegkampschip Karel Doorman.

De Sikorsky's zijn van boven donkergrijs (inclusief de gehele cabinekap); van onderen en aan de zijkanten lichtgroen.

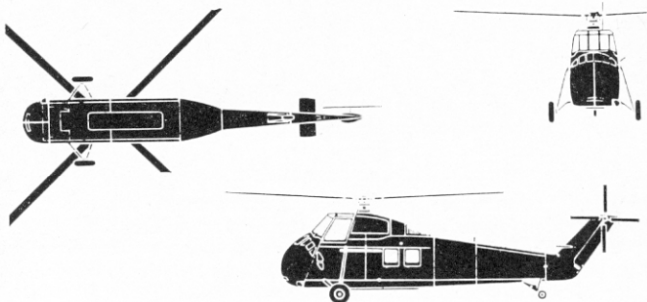
De nummering/lettering is op het donkergrijze gedeelte wit van kleur, op het lichtgroene gedeelte zwart.

De **roep-nummers** zijn aangebracht op beide zijden van de cabine, alsmede aan de bovenzijde (waar de cabine in het smallere staartgedeelte overgaat) en aan de onderzijde (achterste gedeelte cabine) van de helicopter.

Het **nationaliteitskenmerk** (rood-wit-blauw in cirkel) is aangebracht aan beide zijden van de achterromp, gevolgd door de aanduiding KON. MARINE.

Tevens vindt men dit nationaliteitssteken aan de onderzijde van de helicopter achter het registratie-nummer en aan de bovenzijde van de helicopter voor het registratie-nummer.

De **basisaanduiding** bevindt zich op beide zijden van het kielvlak. Zij bestaat uit de letter D (van „Doorman”),



Enige algemene gegevens

Motoren: 1 luchtgekoelde Wright Cyclone R 1820 84B motor, 9 cilinder, 1525 pk.

Spanwijdte: 14,20 meter.

Lengte: 16,60 meter.

Hoogte: 3,80 meter.

Bemanning: 4

Bewapening: torpedo.

Overige uitrusting: z.g. dunky sonar; hijsinrichting.

AGUSTA BELL (I) UH-1

Taak

De Agusta Bell helicopter wordt voornamelijk gebezigd als transporthef-schroefvliegtuig, zowel voor personen als voor materialen. Inzake het personeelsvervoer kan het toestel 10 man vervoeren, de bemanning van een/twee vliegers inbegrepen. Als zodanig vervoert de helicopter bijvoorbeeld bij mariniersoefeningen kleine bewapende eenheden. Bij het verwijderen van de zitplaatsen kan de helicopter

AGUSTA BELL-HELICOPTER (I) UH-1



drie brancards bergen voor het vervoer van zieken en gewonden (vergezeld van een ziekenverpleger). Als zodanig is het toestel bijzonder goed te gebruiken voor reddingsdiensten bij het OSRD-werk van de MLD. Een hijsinstallatie zorgt er in deze gevallen voor dat, waar nodig, de te transporteren personen, zieken en gewonden (de laatste eventueel op brancard) vanaf een bepaalde hoogte aan boord kunnen worden genomen.

Inzake het transport van materialen kan de helicopter de nodige vracht bergen, terwijl met behulp van een strop onder het toestel een last van ongeveer 1800 kilogram verplaatst kan worden. Voorts is het mogelijk aan weerszijde van de romp rekken te bevestigen waaraan vracht kan worden opgehangen of waaraan extra brandstoftanks en bewapening (raketten en lichte mitrailleurs) kunnen worden meegevoerd. Het is mogelijk het landingsgestel te vervangen door drijvers, waardoor het toestel in staat is vanaf het water te opereren. Een dergelijke vervanging dient te geschieden op de basis (derhalve niet mogelijk tijdens de vlucht).

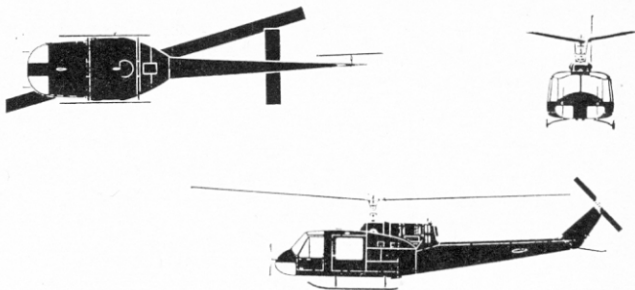
Aantal

Onze marine luchtvaartdienst heeft 7 helicopters van het type Agusta Bell (I) UH-1 in gebruik. Zij werden in 1961 aangekocht.

Registratie-nummers

De registratienummers van de bij de MLD in gebruik zijnde heli-copters van het type Agusta Bell (I) UH-1 zijn:
220, 221, 222, 224, 225, 226, 227.

N.B. De registratie- en roepnummers zijn bij de MLD-vliegtuigen dezelfde.



Indeling, uiterlijke kentekenen

De heli-copters van het type Agusta Bell (I) UH-1 zijn ingedeeld bij vliegtuig-squadron 7, dat gestationeerd is op het marine vliegveld Valkenburg, terwijl 2 heli-copters zijn ingedeeld bij vliegtuig-squadron 1 van de marine luchtvaartdienst in de Nederlandse Antillen.

De Agusta Bell-heli-copters zijn van boven donkergrijs, van onderen lichtgroen geschilderd, de zijanten verdeeld in beide kleuren, aansluitend op de boven- en onderkant.

De nummering/lettering is op het donkergrijze gedeelte wit van kleur, op het lichtgroene gedeelte zwart.

De **roep-nummers** zijn aangebracht op beide zijden van de cabine (op de toegangs-deuren), alsmede aan de bovenzijde op de motorbeplating en aan de onderzijde (onder de cabine) van de heli-copter.

Het **nationaliteitskenmerk** (rood-wit-blauw in cirkel) is aangebracht aan beide zijden van de romp, onmiddellijk achter de cabine, gevolgd door de aanduiding KON. MARINE.

Tevens vindt men dit nationaliteitsteken aan de bovenzijde van de heli-copter voor het registratie-nummer.

De **basisaanduiding** bevindt zich op beide zijden van het kielvlak. Zij bestaat voor de in Nederland gestationeerde heli-copters uit de letter **V** (van „Valkenburg”) en voor de op de Nederlandse Antillen gestationeerde heli-copters uit de letter **H** (van „Hato”, oude benaming voor Dr. Albert Plesman Luchthaven te Curaçao, basis voor vliegtuig-squadron 1).

Enige algemene gegevens

Motoren: 1 Bristol Siddeley Gnome H-1000 turbine motor 1050 SHP.
Spanwijdte: 13,41 meter.
Lengte: 11,71 meter.

Hoogte: 3,79 meter.
Bemanning: 2
Passagiers: 6
Bewapening: geen.



Taak

Deze helikopter is gestationeerd aan boord van het bij de Koninklijke marine in dienst zijnde onderzeebootbestrijdingsfregat. Haar voornaamste taak is om, onder directie van dit (moeder)fregat, aanvallen te doen op reeds gelocaliseerde vijandelijke onderzeeboten. De helikopter is daartoe bewapend met doelzoekende torpedo's. In wezen is de Westland Wasp dus ook een onderzeebootbestrijdingshelikopter, zij het, dat de opsporing en de localisering van de vijandelijke onderzeeboot (zoals bij het type Sikorsky SH-34J) door deze helikopter niet kan worden uitgevoerd omdat zij de daarvoor benodigde apparatuur mist. Ook kan de helikopter worden gebruikt voor transport- en reddingsdiensten (OSRD).

Aantal

Onze marine luchtvaartdienst heeft 12 helikopters van het type Westland Wasp AH 12A in gebruik. Zij werden in 1966/1967 aangekocht.

Registratie-nummers

De registratie-nummers van de bij de MLD in gebruik zijnde helikopters van het type Westland Wasp AH 12A zijn:

235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246.

N.B. de registratie- en roepnummers zijn bij de MLD vliegtuigen dezelfde.

Indeling, uiterlijke kentekenen

Vliegtuigsquadron 860 van de marine luchtvaartdienst, dat gestationeerd is op het marine vliegkamp de Kooy, is belast met de opleiding en levering van het personeel voor en het materiële onderhoud van deze Westland Wasp-helicopters. Bij plaatsing evenwel van deze helicopters aan boord van de onderzeebootbestrijdingsfregatten komen zij rechtstreeks onder het bevel te staan van de betrokken scheeps commandant.

De Wasp-helicopters zijn van boven en aan de zijkanten donkergrijs, aan de onderkant lichtgroen geschilderd.

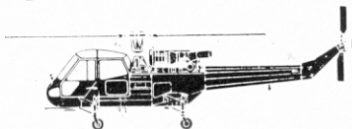
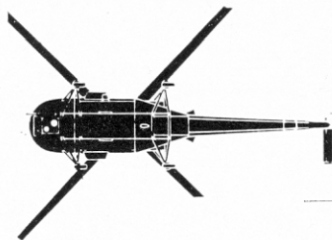
De nummering/lettering is op het donkergrijze gedeelte wit van kleur, op het lichtgroene gedeelte zwart.

De **roep-nummers** zijn aangebracht op beide zijden van de cabine(achterste deur), alsmede vooraan op de bovenzijde en de onderzijde van de staartboom.

Het **nationaliteitskenmerk** (rood-wit-blauw in cirkel) is aangebracht op beide zijden van de romp bij de overgang van de staartboom met daarachter de aanduiding KON. MARINE.

De **basisaanduiding** bevindt zich aan beide zijden van het schuin naar boven lopende gedeelte van de staartboom en is afhankelijk van de naam van het onderzeebootbestrijdingsfregat, waarop de helicopter gebaseerd is.

De Wasp gebaseerd op Hr. Ms. Van Speyk heeft de basisaanduiding S, op Hr. Ms. Van Galen de letter G, op Hr. Ms. Tjerk Hiddes de letter T, op Hr. Ms. Van Nes de letter N, op Hr. Ms. Isaac Sweers de letter I en op Hr. Ms. Evertsen de letter E.



Enige algemene gegevens

Motoren: 1 Bristol Siddeley „Nimbus”
vrije turbine, 710 SHP.
Spanwijdte: 9,83 meter.
Lengte: 13,30 meter.

Hoogte: 2,72 meter.
Bemanning: 2
Passagiers: 3
Bewapening: doelzoekende torpedo's.

FOKKER S-11

Taak

De Fokker S-11 wordt voornamelijk gebruikt als lesvliegtuig voor adelborsten teneinde hun vlieggevoel te testen.

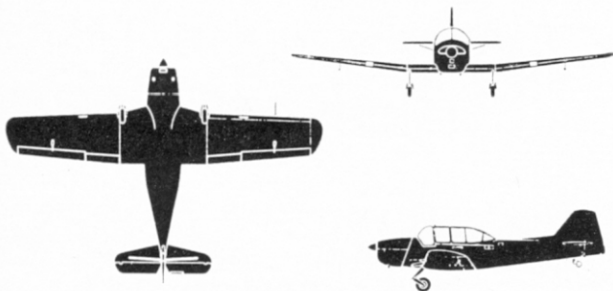


Aantal

De Fokker S-11 is geen specifiek MLD-vliegtuig. Het wordt ten behoeve van bovengenoemde taak door de Koninklijke luchtmacht in bruikleen aan de Koninklijke marine ter beschikking gesteld. Als zodanig heeft de marine luchtvaartdienst 7 vliegtuigen van dit type in gebruik.

Registratie-nummers

Deze vliegtuigen hebben de registratie-nummers zoals in gebruik bij de Koninklijke luchtmacht. Zij zijn ingedeeld bij vliegtuigsquadron 9 van de marine luchtvaartdienst, dat gestationeerd is op het marine vliegveld De Kooy. De vliegtuigen zijn geel van kleur, uitge-



zonderd de neus, de beide zijden van het kielvlak en de vleugeltips, die — volgens internationaal voorschrift voor instructie- en lesvliegtuigen — daglicht-fluoriserend oranje zijn.

Enige algemene gegevens

Motoren: 1 luchtgekoelde Lycoming O-435 A motor, 6 cilinder, 190 pk.

Spanwijdte: 11 meter.

Lengte: 8,18 meter.

Hoogte: 2,70 meter.

Bemanning: 2

Bewapening: geen.

UT 6 - HARVARD



Taak

De UT 6 Harvard wordt gebruikt voor het slepen van luchtdoelen ten behoeve van de artillerie-opleidingen bij de Koninklijke marine.

Aantal

Onze marine luchtvaartdienst heeft 3 vliegtuigen van het type UT 6 Harvard in gebruik. Zij werden in 1965 van de Koninklijke luchtmacht overgenomen.

Registratie-nummers

De registratie-nummers van de bij de MLD in gebruik zijnde UT 6 Havards zijn: 043, 098, 099.

N.B. De registratie- en roepnummers zijn bij de MLD vliegtuigen dezelfde.

Indeling, uiterlijke kentekenen

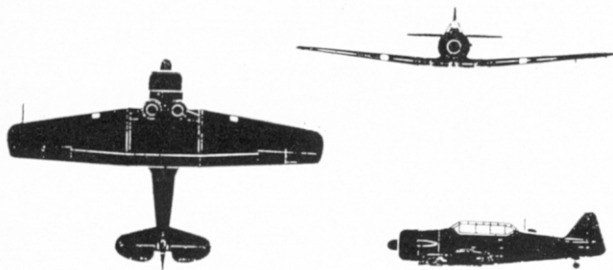
De UT 6 Havards zijn ingedeeld bij vliegtuigsquadron 9 van de marine luchtvaartdienst, dat gestationeerd is op het marine vliegkamp De Kooy.

De Havards zijn geel van kleur, uitgezonderd de neus, de vleugeltips en een band om het staartvlak, die daglicht-fluoriserend oranje zijn.

De nummering/lettering is zwart.

De roep-nummers zijn aangebracht op beide zijden van de rompneus, alsmede op de onderkant van de linkervleugel en aan de bovenkant van de rechtervleugel. Het nationaliteitskenmerk (rood-wit-blauw in cirkel) bevindt zich op beide zijden van de achterromp, vlak voor de oranje-band om het staartvlak, gevolgd door de aanduiding KON. MARINE. Tevens vindt men dit kenmerk op de onderkant van de rechtervleugel en op de bovenkant van de linkervleugel.

De basisaanduiding, aangebracht op de buitenkanten van het kielvlak bestaat uit de beginletter van de desbetreffende basis, te weten de letter K (van „De Kooy”).



Enige algemene gegevens

Motoren: 1 Pratt & Whitney R-1340-AN; 1 luchtgekoelde motor van 550 pk.
Spanwijdte: 12,90 meter.

Lengte: 8,80 meter.
Hoogte: 3,50 meter.
Bemanning: 1 of 2.
Bewapening: geen.

PIPER L-21 A SUPERCUB



Taak

De Piper L 21 A wordt gebruikt ten behoeve van het opslepen van

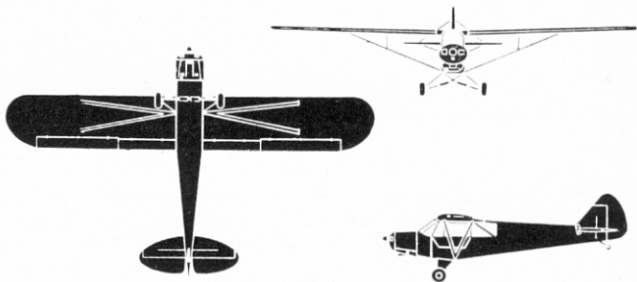
zweefvliegtuigen in gebruik van de op de marine vliegvelden Valkenburg en De Kooy gestationeerde zweefvliegclubs van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor luchtvaart.

Aantal

De Piper L 21 A is geen specifiek MLD vliegtuig. Het wordt ten behoeve van bovengenoemde taak door de Koninklijke luchtmacht in bruikleen aan de Koninklijke marine beschikbaar gesteld. Als zodanig heeft de marine luchtvaartdienst 2 vliegtuigen van dit type in gebruik.

Registratie-nummers

Deze vliegtuigen hebben de registratie-nummers, zoals in gebruik bij de Koninklijke luchtmacht. Ze zijn gestationeerd op het marine vliegveld Valkenburg en het marine vliegveld De Kooy. Ze zijn geschilderd in de bekende „grond”kleur, bruin/geel gevlekt.



Enige algemene gegevens

Motor: 1 Lycoming O-320 v/150 pk.
Spanwijdte: 10,72 meter.
Lengte: 6,86 meter.

Hoogte: 2 meter.
Bemanning: 2
Bewapening: geen.

DE BASES

MARINE VLEGKAMP VALKENBURG

De vliegvelden, waarover de marine luchtvaartdienst voor de tweede wereldoorlog beschikte (o.a. De Kooy), waren in 1945, toen de Koninklijke marine weer „thuis kwam”, niet meer als zodanig bruikbaar. Eenheden van de MLD werden daarom bij terugkeer gestationeerd op het vliegveld Valkenburg bij Katwijk aan de Rijn. Dit vliegveld, dat reeds in 1940 als grasveld bestond en waar om

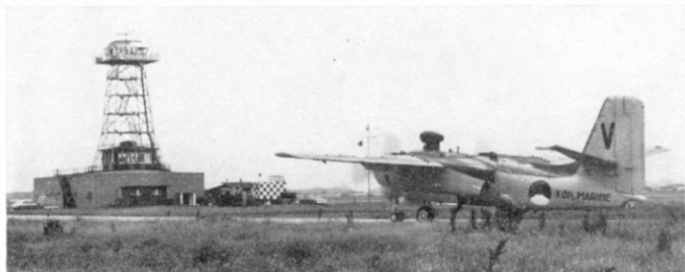
Het marine-vliegveld **VALKENBURG** wordt doorsneden door een drukke verkeersweg



in de meidagen van dat jaar verbitterd werd gevochten, was door de bezetter verder uitgebouwd. Na de capitulatie van Duitsland in 1945 was het aanvankelijk in gebruik van de Royal Air Force, die het o.a. voorzag van startbanen van „perforated steel plate”, alsmede van enkele radio-hulpmiddelen. Nadat het vervolgens nog als luchtbasis van de Koninklijke luchtmacht in gebruik was geweest, werd het tenslotte nog in 1945, aangewezen als „marinevliegveld Valkenburg”. Sedertdien is het vliegveld aanmerkelijk uitgebreid en gemoderniseerd. Moderne betonnen banen werden aangelegd. Een daarvan maakt, door haar lengte van 2400 meter, het starten en landen van de modernste vliegtuigen mogelijk.

De vliegveld outillage is verbeterd en uitgebreid; nieuwe hangars en werkplaatsen verrezen. Ook de accommodatie en recreatie van het personeel werd geleidelijk opgevoerd, zoals moge blijken uit de bouw van een nieuwe eetzaal en de aanleg van sportvelden.

Een groot deel van de momenteel in dienst zijnde vliegtuigsquadrons (de squadrons 2, 5, 7 en 320) zijn op het marine vliegveld Valkenburg gestationeerd, terwijl ook de squadrons aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman (de squadrons 4 en 8) „Valkenburg” als thuishaven



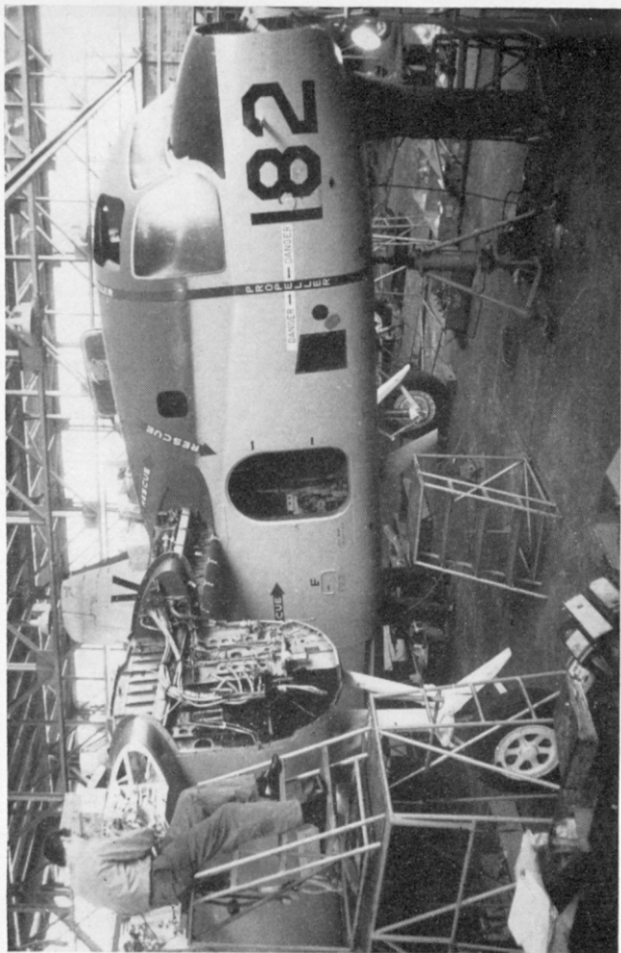
hebben ten tijde, dat het vliegveld in Nederland binnenligt. Dit heeft tot gevolg, dat vaak op Valkenburg een grote verscheidenheid aan vliegtuigtypen te zien valt.

Het vliegveld Valkenburg treedt op als coördinatie-centrum van de opsporings- en reddingsdienst (OSRD). Tijdens de watersnood in 1953 werden de talloze vluchten boven het rampgebied door dit vliegveld gecoördineerd. Behalve duizenden zandzakken werden daarbij voedsel en drinkwater voor mens en dier op vele plaatsen afgeworpen.

Op Valkenburg zijn nog enkele instanties ondergebracht, waarvan de taak niet beperkt blijft tot het vliegveld zelf. Zo wordt de meteorologische voorlichting voor alle schepen, vliegtuigen en inrichtingen in het maritieme rayon van de commandant der zeemacht in Nederland verzorgd door het hoofdweerstation, dat in het vliegdienstgebouw is gevestigd. De „grondschool”, die er over een eigen gebouw beschikt, is belast met de opleiding van waarnemers en van de zeer uiteenlopende categorieën van vliegtuigmakers.

De foto-dienst, eveneens afzonderlijk gehuisvest, belast zich niet slechts met de fotografische werkzaamheden van het vliegveld en de aldaar gestationeerde vliegtuigsquadrons, maar staat tevens ter beschikking voor fotografische opnamen van alle schepen en inrichtingen.

Het marinevliegveld Valkenburg is bij vele NATO-oefeningen betrokken; het ontvangt regelmatig buitenlandse vliegtuigen of vliegtuigsquadrons. Van 1947 tot 1957 was het 334 Transport Squadron van de Koninklijke luchtmacht op Valkenburg gestationeerd.



Bij het marine luchtvaart-technisch bedrijf vindt het grote onderhoud en de reparatie van de MLD-vliegtuigen plaats



MARINE VLEGKAMP DE KOOY

Het marine vliegveld De Kooy, gelegen op enkele kilometers ten zuiden van Den Helder, werd reeds tegen het einde van de eerste wereldoorlog, namelijk op 17 oktober 1918, in gebruik genomen. Het was toen het enige marine vliegveld voor landvliegtuigen, dat uitsluitend voor lesdoeleinden werd gebruikt. Voor de watervliegtuigen, waarmee de marine luchtvaartdienst destijds was uitgerust, beschikte men over de op Texel gelegen waterbasis De Mok. De eerste opleiding voor vliegers vond plaats op De Kooy. Ook de opleidingen voor het technisch personeel werden er ondergebracht. Spoedig verrees er ook een reparatie-afdeling.

In de mei-dagen van 1940 werd het vliegveld mede gebruikt door de eerste jachtvliegtuigenafdeling (JAVA) van de Koninklijke landmacht. De bezetter maakte van De Kooy slechts korte tijd gebruik, omdat het veld te klein bleek voor hun vliegtuigen. Zo kwam het dat het vliegveld na de tweede wereldoorlog geheel was verdwenen. Het terrein werd echter in 1945 door de Koninklijke marine weer opgeëist, waarna aan de wederopbouw van De Kooy een begin werd gemaakt. In oktober 1951 kon het marineluchtvaart-technisch bedrijf voor onderhouds- en reparatiewerkzaamheden aan

De basis van onze marine luchtvaartdienst op de Nederlandse Antillen (op het platform Trackers)



MLD vliegtuigen in dienst worden gesteld. Men beschikte toen over moderne werkplaats- en kantoorgebouwen alsmede over een hangar. Het eigenlijke vliegveld evenwel bestond nog uit een grasmat, zonder verharde startbanen, zodat alleen lichte vliegtuigen er konden landen. Grote toestellen moesten over de weg of per schip van en naar de onderhoudswerkplaats worden vervoerd. Daaraan kwam een einde in 1963, toen een verharde startbaan gereed kwam, waardoor dus sindsdien ook de zwaardere vliegtuigen van de MLD ter plaatse kunnen landen en starten.

In 1954 kwam de accommodatie voor het personeel gereed, zodat in september van dat jaar het marine vlieggkamp De Kooy weer in dienst gesteld kon worden. Het vlieggkamp is thans de basis voor de vliegtuigsquadrons 9 en 860. Tevens is in dit kamp de marine luchtvaart technische school gevestigd. Gedurende de laatste twee jaren werd de accommodatie van het personeel verbeterd, terwijl op De Kooy een verkeerstoren is gebouwd.

HR. MS. VLEGKAMPSCHIP KAREL DOORMAN

Tijdens de vaar- en oefenperiode van Hr. Ms. Karel Doorman is deze bodem het mobiele vlieggkamp van de marine luchtvaartdienst, in het bijzonder voor de vliegtuigsquadrons 4 en 8, die aan boord zijn gestationeerd.

(Voor een volledige beschrijving van Hr. Ms. Karel Doorman — taak, verrichtingen, het vliegbedrijf e.d. — zie ONZE KONINKLIJKE MARINE 1, uitgegeven in deze Alkenreeks).

Een „Canadese” GRUMMAN TRACKER boven het havengebied
van Curaçao



DR. ALBERT PLESMANLUCHTHAVEN

Op de Dr. Albert Plesmanluchthaven (Hato) te Curaçao is gestationeerd het vliegtuigsquadron 1 van de marine luchtvaartdienst. Het vliegveld is gelegen op de vlakte van Hato langs de Noordkust van Curaçao. Het werd in 1934 in gebruik genomen en was o.a. de eindbestemming van het KLM-vliegtuig „De Snip” tijdens de beroemde kerstvlucht in dat jaar.

Gedurende de tweede wereldoorlog werd het veld door de Amerikaanse luchtmacht (USAF) gebruikt en flink uitgebreid. Deze uitbreiding en modernisatie heeft zich na de oorlog voortgezet. In 1965 werd de eindfase bereikt. Het is thans een van de meest moderne en best geoutilleerde luchthavens van het Caraïbische gebied.

Op 25 januari 1952 werd vliegtuigsquadron 1 van de marine luchtvaartdienst op deze luchthaven gestationeerd. Van enige basisfaciliteit was toen nog geen sprake. Het squadron werd ondergebracht in enige gebouwtjes van de luchtvaartdienst. Eind 1952 kreeg de MLD de beschikking over een eigen terrein in het zuid-westelijke gedeelte van de luchthaven, waarna met de opbouw van een eigen bedrijf kon worden begonnen. Zo verzezen er een kantoorgebouw annex

**Formatie FAIREY FIREFLY'S boven het voormalige
Nederlands Nieuw-Guinea**



magazijn, een elektronische werkplaats, andere werkplaatsen en andere magazijnen, een technisch bureau en twee hangars. Hierdoor is de „gronddienst” een modern en goed geoutilleerd bedrijf geworden, dat ver is uitgroeid boven het „squadron” en inderdaad meer weg heeft van een „marine vliegekamp”.

DE VLIEGTUIGSQADRONS

VLIEGTUIGSQADRON 1

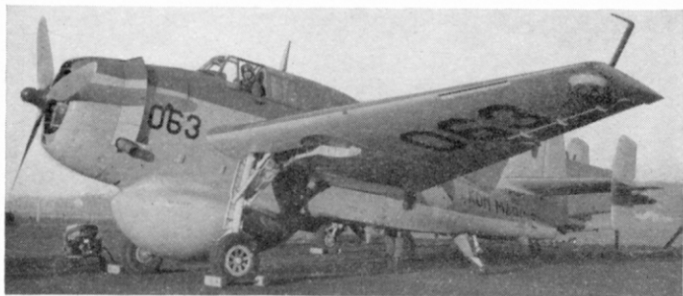
Oprichting

Vliegtuigsquadron 1 van de marine luchtvaartdienst werd op 22 maart 1949 voor het eerst in dienst gesteld als voortzetting van de afdeling „gevechtsvlieg-opleiding”, toentertijd gestationeerd op het marine vliegekamp Valkenburg. Het squadron was uitgerust met vliegtuigen van het type Fairey Firefly MK I (eenmotorige laagdekker met intrekbare landingsgestel en opvouwbaar vleugel. Tweepersoons onderzeebootbestrijdingsvliegtuig voor vliegekampschepen).



GRUMMAN TBM AVENGERS
aan boord van Hr. Ms. KAREL DOORMAN (1959)

De GRUMMAN TBM AVENGER, het verkenings- en aanvalsvliegtuig bij de onderzeebootbestrijding in de jaren 1954-1959



Verrichtingen

Begin 1952 embarkeerde het squadron aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman voor overplaatsing naar de Nederlandse Antillen, alwaar het op 25 januari arriveerde.

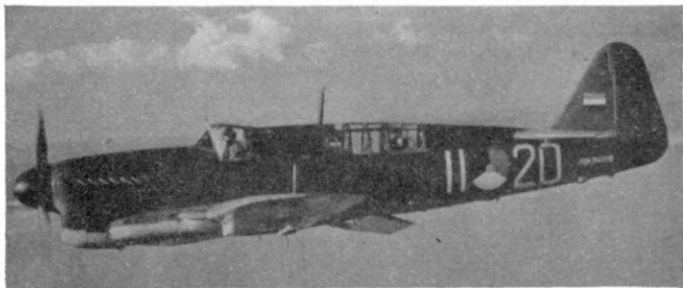
In 1955 werd de Firefly MK I vervangen door de enigszins verbeterde Firefly MK IV en V, terwijl twee jaar later het squadron werd uitgerust met Grumman TBM Avengers (éénmotorig verkenings- c.q. aanvalsvliegtuig met intrekbare landingsgestel en opvouwbare vleugel. Twee-, c.q. vierpersoons onderzeebootbestrijdingsvliegtuig voor vliegkampschepen). In 1959 werden hieraan nog twee Harvards toegevoegd.

De huidige vliegtuigen van het squadron, de Grumman Trackers (C) S-2A en de Augusta Bell (I) UH-1, dateren uit de jaren 1960-1963.

Taken

De hoofdzaak van het squadron is steeds gericht geweest op de opleiding van vliegers. Aanvankelijk omvatte dit de opleiding tot onderzeebootbestrijdingsvlieger van reeds gebrevetteerde vliegers; sinds medio 1962 evenwel werd de transitie-vliegopleiding ingesteld als laatste fase van de brevetopleiding. Naast de opleiding is het squadron in de Nederlandse Antillen ook ingeschakeld bij de regionale verdediging, hetgeen neerkomt op een verkenings-, onderzeebootbestrijdings- en een grondsteuntaak. Hiertoe werd het squadron o.a. in het verleden ingeschakeld bij het zoeken naar de door muiters geroofde „Santa Maria”, alsmede bij enige visserij-incidenten.

De FIREFLY MK IV, het vliegtuig voor vliegkampschepen in het begin van de vijftiger jaren



Tenslotte vindt het squadron nog een belangrijke taak in de OSRD-organisatie van het Caraibische gebied, hetgeen doorgaans neerkomt op het opsporen van op drift geraakte vissersboten.

Jaarlijks neemt een detachement van het squadron deel aan de Amerikaanse oefening „Spring board” nabij Puerto Rico, terwijl ook periodiek oefen- en vlagvertoonreizen naar de Bovenwindse eilanden en Suriname worden gemaakt.

VLIEGTUIGSQADRON 2

Vliegtuigsquadron 2 van de marine luchtvaartdienst werd op 17 oktober 1949 voor het eerst in dienst gesteld en kreeg de beschikking over vliegtuigen van het type Fairy Firefly MK I (beschreven bij squadron 1).

Verrichtingen

Tot de taak van het squadron behoorde voornamelijk het oefenen in het uitvoeren van verkenningsopdrachten, de konvooibescherming en in algemene zin de onderzeebootbestrijding in haar naoorlogse vorm. Het vliegend personeel oefende eveneens op intensieve wijze het droge deklanden op het marine vliegkamp Valkenburg.

Deze oefenperiode werd in januari 1950 bekroond door een embarcatie periode aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman voor een reis naar de West. Na afloop van deze reis werd het squadron tijdelijk uit dienst gesteld in afwachting van de meer moderne uitvoering van de Firefly. Op 15 oktober 1951 werd het squadron opnieuw ge-

vormd en in dienst gesteld. Het kreeg toen de Firefly IV en V. De taak bleef ongewijzigd, doch het accent kwam nog meer te liggen op het opereren vanaf Hr. Ms. Karel Doorman. Een groot aantal buitenlandse havens werd in smaldeelverband bezocht. Ook een veelvuldiger deelnemen aan NATO-oefeningen kon de oefengereedheid van de bemanningen opvoeren tot een operationeel peil.

In de zomer van 1954 kreeg het squadron de beschikking over een aantal Grumman TBM Avengers (beschreven bij squadron 1). Een nieuw aspect deed zich in het squadron voor, namelijk het optreden in teamverband (hunter-killer team) van een Avenger 3S2 — de verkenner — en een Avenger 3W2 — de aanvaller.

De Avenger was een oude getrouwe uit de tweede wereldoorlog, die echter thans door de ingebouwde uitgebreide moderne elektronische apparatuur een geduchte tegenstander van menig onderzeeboot bleek te zijn.

In 1955 dreigde er stilstand te komen in de mogelijkheden tot het beoefenen van de onderzeebootbestrijding in verband met de noodzakelijke modernisering van Hr. Ms. Karel Doorman, waarvoor het schip voor enige jaren uit dienst moest worden gesteld. Een dankbare oplossing werd echter gevonden door hetzelfde werk te continueren vanaf walbases, veelal vliegvelden in het Verenigd Koninkrijk, terwijl de geoefendheid in het deklanden onderhouden kon worden op het daarvoor door de Royal Navy beschikbaar gestelde vlieggkampschip HMS Bulwark. In 1958, toen Hr. Ms. Karel Doorman geheel gemoderniseerd wederom in dienst kwam, kon het squadron weer van dit vertrouwde eigen vlieggkampschip gebruik maken.

In het voorjaar van 1959 embarkeerde het squadron voor een reis naar de Nederlandse Antillen en de Verenigde Staten van Amerika. Het jaar daarna volgde een embarkatieperiode van zeven maanden voor een wereldreis naar het verre Oosten, waarbij o.a. een bezoek werd gebracht aan Nieuw Guinea. Op de thuisreis werd een officieel bezoek gebracht aan Rio de Janeiro.

Na afloop van deze wereldreis (alle vijf de werelddelen werden bezocht) werd het squadron uit dienst gesteld; de nu wel wat verouderde Avenger werd uit de sterkte afgevoerd en vliegtuigbemanningen begonnen zich voor te bereiden voor een omscholing op de te verwachten 2-motorige Grumman Tracker S-2A. Op 28 december 1962 werd het squadron opnieuw in dienst gesteld; de fel begeerde Tracker was ter beschikking gekomen. Een intensief opwerkprogramma werd uitgevoerd om vliegend- en grondpersoneel op te leiden voor deze compacte twee-motorige onderzeebootbestrijder. De perio-

de van het éénmotorige vliegbedrijf was voor de meeste marine vliegers voor goed afgesloten.

Taken

De taak van het squadron is primair de onderzeebootbestrijding, waarvoor het — vanaf de walbases — ondermeer oefent met de vloot. Voorts het opwerken van bemanningen voor opereren vanaf vliegkampschepen alsmede vliegen ten behoeve van de opleiding tot vliegtuigonderzeebootbestrijder.

Tenslotte het zonodig assisteren bij opsporings- en reddingsacties (OSRD). Voor deze taken is het squadron gestationeerd op het marine vliegkamp Valkenburg.

VLEIGTUIGSQUADRON 4

Oprichting

Vliegtuigsquadron 4 van de marine luchtvaartdienst werd op 15 februari 1948 voor het eerst in dienst gesteld, eveneens, zoals bij vliegtuigsquadron 1, als voortzetting van de afdeling „gevechtsopleiding”, in die tijd gestationeerd op het marine vliegkamp Valkenburg. Het squadron was aanvankelijk uitgerust met vliegtuigen van het type Firefly MK IV, waaraan medio 1950 de Firefly MK V (beschreven bij squadron 1) werd toegevoegd.

Verrichtingen

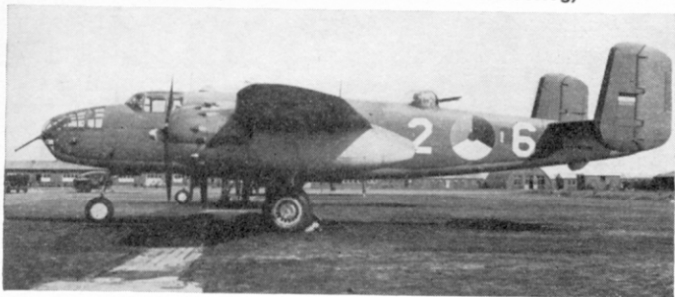
Het was het eerste squadron aan boord van het huidige vliegkamp-schip Hr. Ms. Karel Doorman, alwaar de eerste deklanding werd uitgevoerd op 12 juli 1948. De onderzeebootbestrijding was daarbij de voornaamste taak, waarbij ook geopereerd werd van het marine vliegkamp Valkenburg, alsmede — zo nu en dan — vanaf Britse vliegkampschepen, zoals HMS Illustrious en HMS Theseus.

In februari 1954 werden de Firefly's vervangen door de Grumman TBM Avengers (beschreven bij squadron 1); het squadron opereerde toen voornamelijk vanaf de „Doorman”.

Tijdens de verbouwing van dit schip in de jaren 1955-1958 maakte het squadron enkele korte oefenreizen met HMS Bulwark, zoals in oktober 1955 en maart 1956. Nadien verbleef het geruime tijd op het marine vliegkamp Valkenburg als opleidingssquadron voor de onderzeebootbestrijding.

September 1960 bracht wederom een verandering van het vliegtuig-type; de Grumman Tracker S-2A deed ook bij dit squadron zijn intrede. Na een intensieve oefenperiode, ook in het nachtvliegen,

**De B-25 MITCHELL II, middelzwaar bombardementsvliegtuig
(voornamelijk bekend uit de tweede wereldoorlog)**



kwam het squadron in maart 1962 definitief aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman, alwaar het sedertdien als operatief anti-onderzeeboot squadron gedetacheerd is. Alleen tijdens de perioden dat het vliegkampschip in Nederland langdurig binnenligt dan wel een reparatie/onderhoudsbeurt ondergaat, is het squadron gestationeerd op het marine vliegveld Valkenburg.

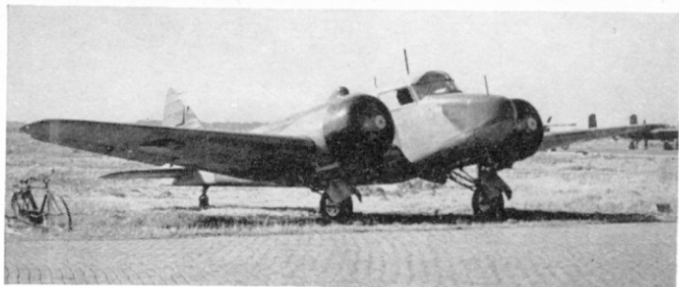
Taken

De taak van het squadron is — vanaf Hr. Ms. Karel Doorman — het bestrijden van vijandelijke onderzeeboten en het uitvoeren van maritieme verkenningen. Het doet dit al dan niet in samenwerking met de schepen, helicopters of andere vliegtuigen.

VLIEGTUIGSQUADRON 5

Oprichting

Vliegtuigsquadron 5 van de marine luchtvaartdienst werd op 7 mei 1951 voor het eerst in dienst gesteld. Het is sindsdien onafgebroken gestationeerd geweest op het marine vliegveld Valkenburg. Bij de oprichting bestond de uitrusting van het squadron uit vliegtuigen van het type North American B-25b, „Mitchell II” (tweemotorige middendekker met intrekbare landingsgestel; middelzwaar bombardementsvliegtuig met een bemanning van 5 tot 6 koppen), Airspeed AS-10 „Oxford” (tweemotorige laagdekker met intrekbare landingsgestel, bestemd voor transport, instructie en verkenningen) en Taylorcraft „Auster” MK III (éénmotorige hoogdekker voor instructie en verkenning, alsmede voor transport).



Verrichtingen

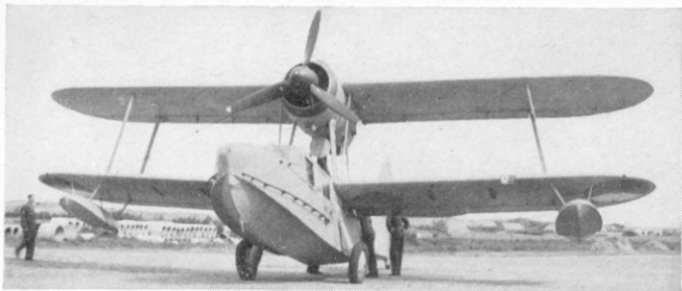
De oorspronkelijke taak van het squadron bestond uit het uitvoeren van oefeningen in samenwerking met de vloot, de omscholing van vliegers op twee-motorige vliegtuigen en het verlenen van diensten ten behoeve van de opsporing en redding (OSRD).

Korte tijd na de oprichting werd het squadron uitgebreid met enige Fairy Firefly's (beschreven bij squadron 1) voor het slepen van luchtdoelen ten behoeve van de artillerie-opleiding bij de Koninklijke marine, terwijl tevens enige vliegtuigen van het type Vickers Supermarine „Sea Otter” ASR MK 2 (éénmotorig amphibievliegtuig voor zee-opsporings- en reddingsdiensten) aan het squadron werden toegevoegd.

In de jaren 1952 en 1953 werden bovengenoemde vliegtuigtypen, uitgezonderd de Firefly's, van de sterkte afgevoerd; de Beechcraft TC-45J deed zijn intrede, welk vliegtuigtype nog steeds door squadron 5 wordt gebruikt. Deze toestellen zijn bestemd voor de opleiding tot het brevet waarnemer, waarmee in de tweede helft van 1953 door de grondschool van het marine vliegkamp Valkenburg werd aangevangen.

Tevens vond bij het squadron in die jaren de opleiding en omscholing plaats van vliegers op de verschillende typen vliegtuigen, waarover de MLD beschikte, zodat het squadron een ware „avi-fauna” aan vliegtuigen had. Transport- en communicatie-vluchten stonden voorts op het programma, terwijl last but not least vanaf 1956 de Beechcrafts werden gebruikt voor de opleiding vliegtuig-telegrafist.

Sinds 1964 is het squadron uitsluitend uitgerust met de Beechcrafts, terwijl de taken in hoeveelheid enigszins zijn afgenomen.



Taken

De taken van het squadron zijn :

- opleiding tot het brevet waarnemer;
- de opleiding c.q. omscholing van vliegers voor diverse transport- en communicatieopdrachten;
- de opleiding van vliegtuigtelegrafisten, momenteel opleiding brevet VOB (vliegtuigonderzeebootbestrijder) genaamd;
- het onderhouden van vliegvaardigheid voor de met grond-functies belaste vliegers.

VLIEGTUIGSQADRON 7

Oprichting

In het voormalige Nederlands Oost-Indië was in 1949 op het marine vliegveld Morokrembangan (Soerabaja) gestationeerd het oostelijk verkennings- en transportsquadron van de marine luchtvaartdienst, dat de beschikking had over 12 Consolidated Vultee „Catalina's" (tweemotorige parasoldekkers; amphibievliegtuigen, waarvan enkele toestellen als vliegboot waren uitgevoerd) en 15 Dakota's.

Op 2 december van dat jaar, kort voor de soevereiniteitsoverdracht, werd door dit squadron het bericht ontvangen, dat 6 Catalina's (3 amphibies en 3 boten) naar Nieuw Guinea dienden te worden „overgeplaatst". Dit bracht de geboorte van vliegtuigsquadron 7 met als geboortedatum 23 december 1949 en als geboorteplaats Soerabaja. Biak en Sorong op Nieuw Guinea werden respectievelijk de thuis-havens van de amphibies en boten. De taak bestond uit transportvluchten en verkenningen. Aangezien in die dagen squadron 7 de



enige vervoersinstantie over de lange afstanden was, werden bovendien burgerpassagiers en vracht — uiteraard tegen betaling — meegenomen. Na ruim een jaar als zodanig dienst te hebben gedaan, werd het squadron op 1 februari 1951 tijdelijk opgeheven, waarna de vliegtuigen over werden geheveld naar squadron 321 (zie aldaar).

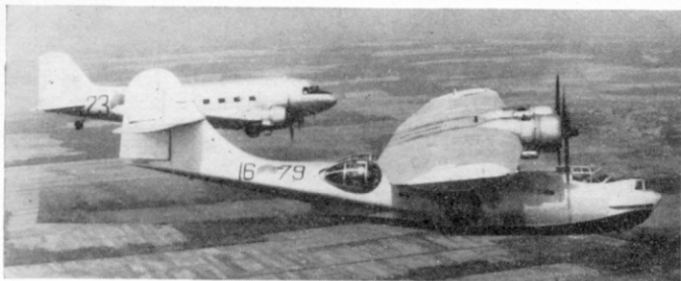
Verrichtingen

Vliegtuigsquadron 7 werd op 4 juli 1955 te Biak (Nieuw Guinea) wederom in dienst gesteld. Het kreeg vliegtuigen van het type Firefly MK IV (beschreven bij squadron 1). De taak bestond uit het verrichten van verkenningen, het oefenen met schepen en het geven van gevechtssteun aan de in de jungle opererende mariniers.

Gedurende enige jaren werd het squadron maandelijks gedetacheerd op verschillende plaatsen in Nieuw Guinea, zoals Sorong, Manokwari, Hollandia en Kaimana. Oefeningen, zoals hierboven genoemd, vonden geregeld met schepen en grondpersoneel plaats. Voorts werden van tijd tot tijd luchtbevoorradingsoefeningen gehouden, terwijl er manche-vluchten werden gemaakt ten behoeve van de scheepsluchtdoelartillerie. Totdat op 15 december 1961 het squadron wederom tijdelijk uit dienst werd gesteld.

Op de kop af tien maanden later was er, nu in Nederland, weder-

**Twee vliegtuigtypen van squadron 7 in 1949.
Op de voorgrond een CATALINA, daarnaast een DAKOTA.**



om een vliegtuigsquadron 7. Het werd uitgerust met vier (I) UH-1 Agusta Bell helicopters. De taken werden transportdiensten, het uitvoeren van OSRD-acties en andere specifieke helicopter-aangelegenheden. Aangezien de Agusta Bell met zijn gasturbine een geheel nieuw type bij de marine luchtvaartdienst was, werd aanvankelijk veel tijd besteed aan het opwerkprogramma. Sedertdien is het squadron gestationeerd op het marine vliegveld Valkenburg.

Taken

De voornaamste taak van squadron 7 is het uitvoeren van transportvluchten, zowel van personen als van materieel. Het wordt derhalve bij OSRD-acties voor reddingsdoeleinden geregeld gebezigd. Demonstratievluchten bij vliegshows e.d. staan eveneens periodiek op het programma.

VLIEGTUIGSQADRON 8

Oprichting

Vliegtuigsquadron 8 van de marine luchtvaartdienst werd op 1 februari 1950, kort na de soevereiniteitsoverdracht, op het marine vliegveld Morokrempangan (Soerabaja) voor het eerst in dienst gesteld. Het werd uitgerust met 14 Dakota's, welke afkomstig waren van het op die datum uit dienst gestelde squadron 321, het Oostelijk Verkenning- en Transportsquadron. Gedurende dat jaar werden de Dakota's geleidelijk van de sterkte afgevoerd en overgegeven aan de Indonesische marine luchtvaartdienst (AURI). Na overgave van het laatste vliegtuig werd het squadron op 15 december 1950 uit dienst gesteld.

Verrichtingen

Op 10 maart 1952 kwam het squadron weer in dienst. Het werd gestationeerd op het marine vliegveld Valkenburg en uitgerust met vliegtuigen van het type North American B-25b „Mitchell II” en Vickers Supermarine „Sea Otter” ASR MK 2 (beide typen beschreven bij squadron 5).

De taak van het squadron bestond toen uit opsporings- en reddingsdiensten, de opleiding tot watervlieger, sleepdiensten ten behoeve van de artillerie opleidingen, foto-opdrachten en onderhoud vliegvaardigheid. Begin januari 1953 kreeg het squadron de beschikking over de Sikorsky S-51-helicopter (éénmotorig hefschroefvliegtuig voor verbindingen, transport en zee opsporings- en reddingsdoeleinden). Tijdens de watersnood in februari van dat jaar hebben de Mitchells voedseldroppings boven het rampgebied uitgevoerd, terwijl de Sea Otters en Sikorsky's werden ingezet voor de evacuatie van de vele in nood-verkerenden.

Kort daarop werd een gedeelte van het vliegend en technisch personeel naar de Verenigde Staten gezonden voor de opleiding tot vlieger in de Sikorsky S 55, waarvan datzelfde jaar nog drie helicopters bij het squadron werden ingedeeld. De Sea Otters werden daarna van de sterkte afgevoerd.

In januari 1954 werden twee van deze Sikorsky's S 55 (latere versie van de Sikorsky S 51) gedetacheerd aan boord van het vliegkampschip Hr. Ms. Karel Doorman voor reddingsdiensten, in het bijzonder wanneer bij vliegacties vanaf dit vliegkampschip toestellen te water zouden raken. Eind 1953-begin 1954 werden de Mitchells vervangen door Lockheed PV-2 Harpoons (twee motorige lange afstands patrouillevliegtuigen. Vrijdragende middendekker met intrekbaar landingsgestel), die op hun beurt medio 1955 vervangen werden door Consolidated Vultee „Catalina's” (beschreven bij squadron 7) voor de opleiding tot watervlieger.

Begin 1956 kwamen Martin PBM-5A „Mariners” (tweemotorige amphibie-vliegtuigen; hoogdekkers, z.g. „gull-wing”; opvallende stand van kiellvlakken en richtingsroeren; drijvers onder de vleugeltips; niet intrekbaar) het squadron versterken, die echter — dit vliegtuigtype heeft bij de MLD niet gelukkig gevlogen — in oktober 1959 werden afgevoerd. Inmiddels waren de Catalina's en de Sikorsky's S 51 eveneens uit dienst gesteld.

In april/mei 1960 kwamen de Sikorsky's SH-34 J de S-55 helicopters vervangen. Vanaf 25 april 1961 embarkeerde het squadron regelmatig aan boord van het vliegkampschip Hr. Ms. Karel Doorman voor deelname aan NATO- en smaldeel oefeningen. Aanvankelijk



Het amphibie-vliegtuig MARTIN PBM-5A MARINER in de start

vonden alleen dagvliegoperaties plaats, maar sedert begin 1964 worden ook onderzeebootbestrijdingsoperaties bij nacht uitgevoerd. Tijdens perioden dat het vliegkampschip in Nederland langdurig binnenligt, dan wel een reparatie/onderhoudsbeurt ondergaat, is het squadron gestationeerd op het marine vliegkamp Valkenburg.

Taken

Het squadron heeft als taak de onderzeebootbestrijding vanaf het vliegkampschip, al dan niet in samenwerking met schepen en vliegtuigen. Voorts de opsporings- en reddingsdienstwerkzaamheden en het uitvoeren van incidentele opdrachten.

VLEIGTUIGSQUADRON 9

Oprichting

Vliegtuigsquadron 9 van de marine luchtvaartdienst werd op 17 april 1959 voor het eerst in dienst gesteld. Het kreeg de beschikking over Fokker F 11 lesvliegtuigen, die van de Koninklijke luchtmacht in bruikleen werden ontvangen. Het squadron werd en is gestationeerd op het marine vliegkamp De Kooy.

Verrichtingen

De oorspronkelijke hoofdtaak is het geven van vlieglessen aan adelborsten van het Koninklijk Instituut voor de marine, ten einde hun vlieggevoel te testen. In februari 1965 werd de sterkte van het squadron uitgebreid met enige UT 6 Havard vliegtuigen, die van de Koninklijke luchtmacht werden overgenomen. Deze vliegtuigen kregen tot taak het slepen van luchtdoelen ten behoeve van de artillerie-opleidinge van de Koninklijke marine, die op de artillerie-school, ondergebracht bij de marinekazerne „Erfprins” te Den Helder, plaats vinden.

Taken

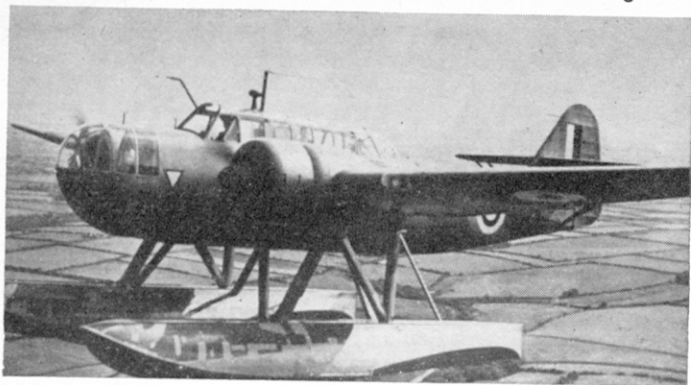
De taken van het squadron zijn :
het geven van vlieglessen aan adelborsten, welke lessen gericht zijn op het bereiken van de „solo-standaard”. Daarnaast bestaat voor zeer enthousiaste adelborsten de mogelijkheid om het vliegbewijs A te halen. Voorts het slepen van luchtdoelen ten behoeve van de artillerie-opleidingen.

VLEIGTUIGSQUADRON 320

Oprichting

Na de capitulatie in mei 1940 zette de marine luchtvaartdienst de strijd tegen Duitsland voort vanuit Engeland. Tachtig man personeel en acht Fokker T VIII W vliegtuigen vertegenwoordigden daarbij de dienst, die te Pembroke Dock werd gestationeerd.

De zo historische FOKKER T-VIII W,
waarmee de MLD de oorlog tegen Hitler-Duitsland in 1940 begon.



Op 1 juni 1940 werd ter plaatse het 1ste escadrille-MLD gevormd, dat op 2 augustus d.a.v. herdoopt werd in 320 squadron Royal Dutch Naval Air Service (ingedeeld bij het Coastal Command van de Royal Air Force). De voornaamste taak die het squadron kreeg uit te voeren was, het verrichten van onderzeebootbestrijdingspatrouilles en het beschermen van konvoaien.

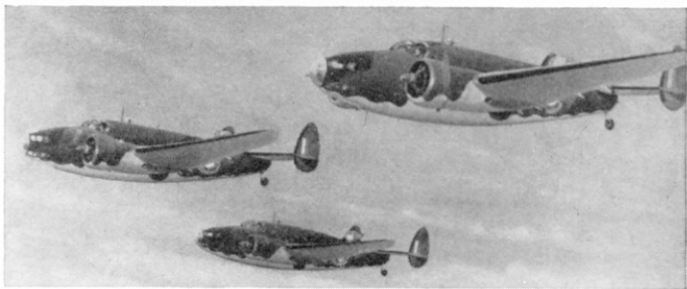
Verrichtingen

Al zeer spoedig werd het squadron overgeplaatst naar Leuchars om daar de verouderde Fokkers te vervangen door Lockheed Hudsons. Als voornaamste taak werd het squadron opgedragen het aanvallen en vernietigen van vijandelijke schepen. En met succes. In deze periode werden niet minder dan 37 vijandelijke schepen met een gezamenlijke inhoud van 120.000 brt. beschadigd of vernietigd.

Op 16 april 1942 verhuisde het squadron opnieuw, thans om zich te vestigen op de RAF basis Bircham Newton. Ook vanaf deze basis werden vele succesvolle aanvallen op vijandelijke schepen ondernomen, terwijl ook diverse OSRD-acties met succes werden bekroond.

Op 15 maart 1943 schakelde het squadron van RAF Coastal Command over op de 2nd tactical Airforce RAF; daarbij kwam de

**LOCKHEED HUDSONS van de MLD,
opererend vanaf de RAF basis Bircham Newton.**

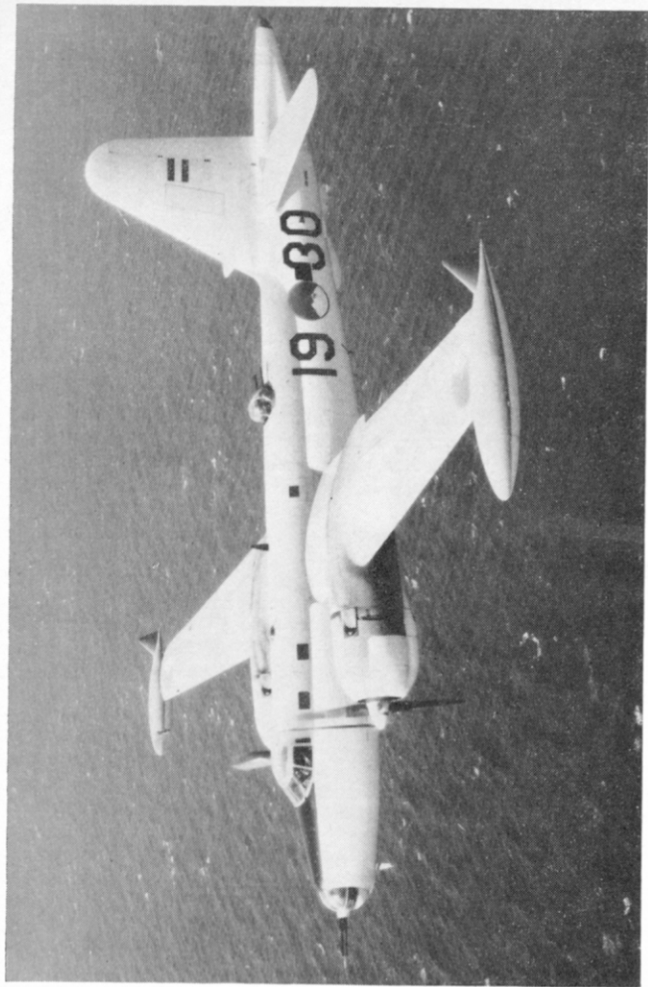


North American 25 Mitchell bommenwerper voor het eerst bij de MLD in dienst. De nieuwe thuishavens waren de RAF stations Methwold en Attlebridge. Vanaf deze bases werden zeer veel vluchten gemaakt, voornamelijk het aanvallen en bombarderen van de Europese kust (voorbereiding van de invasie) en in een later stadium het vernietigen van een aantal V 1 en V 2 lanceerplaatsen, alsmede het bombarderen van vliegvelden en fabrieken. Men had de beschikking over 12 tot 18 Mitchells, die ook op de invasiedag (D-day — 6 juni 1944) werden ingezet en veel succes oogstten met het bombarderen van de door de Duitsers bezette Franse kust.

Van dit squadron, dat dus tijdens de tweede wereldoorlog operatief was, sneuvelden in totaal 157 officieren en schepelingen; in totaal werden in deze oorlogsperiode 4616 operatieve vluchten uitgevoerd.

Tot 1 april 1946 verbleef het squadron in Engeland, waarna het naar Nederland kwam om een maand later tijdelijk uit dienst te worden gesteld. Dit duurde tot begin 1949. Squadron 320 herleefde; er werd gevlogen met verschillende typen vliegtuigen, zoals een zestal verouderde Mitchells, een drietal Sea Otters, enige Oxfords en Firefly's. Het squadron kreeg toen een algemene taak en opereerde vanaf het marine vliegveld Valkenburg. (Mitchell, Sea Otter en Oxford beschreven bij squadron 5; Firefly, beschreven bij squadron 1).

In april 1951 vertrok het personeel van het squadron naar Norfolk USA om over te schakelen op de Lockheed Harpoon (beschreven bij squadron 8). De eerste van een serie van 18 vliegtuigen van



LOCKHEED P2V-5 NEPTUNE

**MITCHELL'S, gereed voor oorlogsactie.
Vliegtuigsquadron 320: maart 1944.**



dit type landde op 1 september van dat jaar op het marine vliegveld Valkenburg. Een tweetal jaren werd met dit type intensief gevlogen; enkele Harpoons werden o.a. ingezet bij droppings in Zeeland tijdens de watersnoodramp in februari 1953.

Omstreeks dat laatste genoemde jaar ging men zich toeleggen op de onderzeebootbestrijding. Al spoedig werden de Harpoons vervangen door de Lockheed P2V-5 Neptune (tweemotorig lange afstands patrouillevliegtuig voor onderzeebootbestrijding, vrijdragende midden-dekker met intreikbaar landingsgestel. De mitrailleurkoepel in de neus kon vervangen worden door een waarnemerskoepel; de mitrailleurskoepel in de staart door een elektronische inrichting voor het opsporen van onderzeeboten), waarvan de eerste eind december 1953 arriveerde. Zeer vele onderzeebootbestrijdingsoefeningen werden met deze vliegtuigen gevlogen tot medio 1960, toen deze Neptunes op hun beurt vervangen werden door de Grumman Trackers S-2A. De huidige vliegtuigen van squadron 320, de Lockheed Neptunes SP-2H, kwamen eind 1962. Zij kwamen uit Nieuw Guinea, waar zij dienst hadden gedaan bij vliegtuigsquadron 321 van de marine luchtvaartdienst.

Taken

De taak van het squadron is een specifieke anti-onderzeeboottaak. Als zodanig wordt druk geoeffend, hetzij in nationaal, hetzij in



internationaal verband. Het marine vliegveld Valkenburg is daarbij de voornaamste basis.

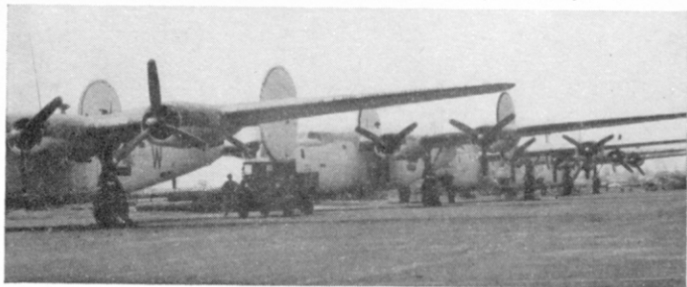
VLIEGTUIGSQADRON 321

Hoewel vliegtuigsquadron 321 van de marine luchtvaartdienst momenteel niet in dienst is, willen wij dit roemrijke squadron hier niet vergeten. Het is, gelijk de squadrons 320 en 860, eveneens in het begin van de tweede wereldoorlog opgericht. Het verrichtte uitstekende daden, waardoor het dus mede bewerkstelligde, dat in april 1942 de Militaire Willemsorde der vierde klasse aan de marine luchtvaartdienst werd verleend.

Oprichting

Op 1 juni 1940 werd te Carrew Cheriton (Wales) het 2de escadrille-MLD opgericht, dat op 2 augustus d.a.v. herdoopt werd in vliegtuigsquadron 321. Het benodigde personeel werd daarbij „gerecru-teerd” uit het bestaande squadron 320, dat — zoals we reeds zagen — ook op 1 juni van dat jaar als 1ste escadrille-MLD het levenslicht aanschouwde. Ook dit nieuwe squadron werd ingedeeld bij het Coastal Command van de Royal Air Force, dat als voornaamste taak had : de konvooi-bescherming. Het vliegtuigtype, waarop gevlogen werd, was de AVRO-Anson (tweemotorig patrouillevliegtuig, laagdekker, met intrekbaar landingsgestel). Helaas moest, wegens personeelstekort, het squadron op 18 januari 1941 uit dienst worden gesteld. Het werd toen in squadron 320 opgenomen.

Een „oud” prentje van het grootste vliegtuigtype, waarover de MLD ooit beschikte: de B-24 LIBERATORS (1944-1945)



Verrichtingen

Ruim een jaar later, in maart 1942, verzamelden zich op Ceylon druppelsgewijs de uit het intussen bezette Nederlands Indië ontkomen personeelsleden van de marine luchtvaartdienst. Met dit personeel werd in mei van dat jaar opnieuw squadron 321 opgericht, dat gebaseerd werd te Trincomalee.

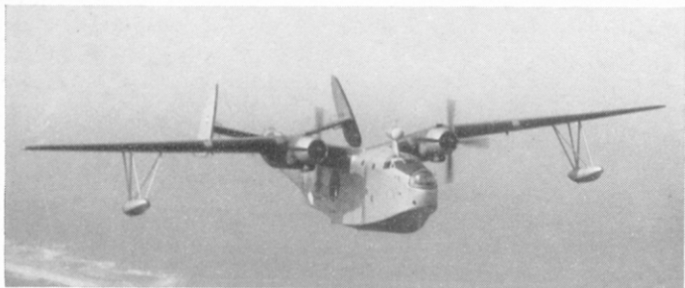
Aanvankelijk wordt het squadron alleen uitgerust met Catalina vliegboten, later komen er ook Catalina amphibie-vliegtuigen bij (beschreven bij squadron 7). Onderdelen van het squadron worden ondermeer gestationeerd in Port Elisabeth (Zuid Afrika) en in Aden. Het is tijdens een van deze detacheringen, dat een Catalina van het squadron een Duitse onderzeeboot tot zinken brengt op 40 mijl zuid-west van Port Elisabeth; het eerste belangrijke wapenfeit.

Behalve convooibescherming verricht het squadron in deze tijd ook tal van opsporings- en reddingsvluchten, alsmede speciale opdrachten voor de geallieerde inlichtingendienst.

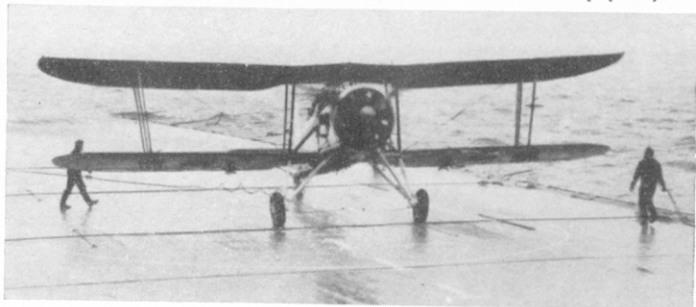
Eind 1944 komen na de Catalina's ook de zogenaamde „Liberators” ter beschikking (Convair B-24 H Liberator, viermotorige bommenwerper; grootste vliegtuig waarover de MLD ooit beschikt heeft). Rechtstreekse aanvallen op vijandelijke schepen kunnen nu met succes worden uitgevoerd. Inmiddels is het squadron versterkt met personeel van de „Prinses Irene”-brigade, dat vooral door werk in hangars en werkplaatsen grote steun geeft aan het vliegbedrijf. Mede daardoor wordt het mogelijk dat squadron 321 tussen maart 1942 en augustus 1945 bijna 30.000 vliegreuren maakt.

Met de capitulatie van Japan in augustus 1945 vervallen de operationele taken van het squadron. Daarvoor in de plaats komen de

De MARTIN MARINER
(met zijn opvallende stand van kielvlakken en richtingsroeren)



droppings van voedsel en medicamenten boven de interneringskampen van Java en Sumatra, alsmede de transporten van evacués. De bases van het squadron worden nu Tandjong Priok en Soerabaja. Laatstgenoemde plaats wordt begin 1946 de schroothoop van de Liberators. Het zijn dan nog de Catalina's, waarmee het squadron vliegt. Later in dit jaar echter wordt het squadron uit dienst gesteld, waarna de Catalina's worden ingedeeld bij het Oostelijk Verkennings- en Transportsquadron, dat vanaf Soerabaja de luchtverbindingen door de gehele archipel en met Australië onderhoudt. Behalve met de „Cats”, wordt er ook met Dakota's gevlogen. Na de soevereiniteitsoverdracht in december 1949 verhuist dit Verkennings- en Transportsquadron naar het marine vliegveld Biak op Nederlands Nieuw Guinea. Aldaar wordt het op 1 februari 1950 gesplitst in squadron 8, uitgerust met Dakota's en squadron 321, uitgerust met Catalina's. In 1956 komen de inmiddels bejaard geworden Catalina's op de tweede plaats; een voor de MLD nieuw vliegtuig doet zijn intrede: de Martin PBM-5A „Mariner” (beschreven bij squadron 8). Zoals we reeds bij de beschrijving van squadron 8 opmerkten, waren de Martin Mariners slechts een kort leven beschoren. Begin 1960 werden zij voorgoed aan de grond gezet. In afwachting van de Lockheed SP-2H, waarvan de eerste in oktober 1961 in Nieuw Guinea arriveert, bestond de luchtvloot van squadron 321 in die dagen uit vier uit Nederland overgevlogen Dakota's, in bruikleen van de Koninklijke luchtmacht verkregen. Daarmee werden de nodige verkenningen en transporten zoveel mogelijk gedaan.



De nieuwe Neptune betekende uiteraard een grote verbetering en versterking, vooral als de militaire situatie op Nieuw Guinea na januari 1962 een grotere activiteit vereist. Aan alle acties, die sindsdien op Nieuw Guinea gevoerd zijn, heeft het squadron actief deelgenomen. Na het sluiten van het bestand met Indonesië op 15 augustus 1962 liep ook de taak van squadron 321 in Nieuw Guinea ten einde. In oktober vlogen de Neptunes terug naar Nederland. Kort daarop gingen deze vliegtuigen alsmede het benodigde personeel over naar squadron 320. Op 28 december 1962 werd squadron 321, na ruim 22 actieve jaren, uit dienst gesteld.

VLIEGTUIGSQUADRON 860

Oprichting

Vliegtuigsquadron 860 van de marine luchtvaartdienst werd op 15 juni 1943 te Donnibrustle in Schotland opgericht, voor de helft bestaande uit Nederlands marinepersoneel en voor de andere helft bestaande uit personeel van de Royal Navy. Het squadron was uitgerust met Fairey Swordfish vliegtuigen — in de wandeling „String Bags” genoemd — en had als taak vanaf de M.A.C.-schepen (merchant aircraft carriers = tankers en vrachtschepen, uitgerust met een vliegdek en een kleine werkplaats) te opereren. De bestrijding van het onderzeebootgevaar was daarbij de voornaamste taak. In feite was dus vliegtuigsquadron 860 het eerste Nederlandse carriersquadron.

Verrichtingen

Spoedig na de oprichting werd het Engelse vlootpersoneel in het

squadron vervangen door Nederlands personeel. Na januari 1944 werden detachementen van drie à vier Swordfishes aan boord van de zg. M.A.C.-schepen geplaatst. Gedurende het verdere verloop van de oorlog werd voorspoedig en veel gevlogen. Alhoewel nimmer een vijandelijke onderzeeboot werd gezien, escorteerde het squadron in totaal 36 konvooien, waaronder het grootste konvooi ooit samengesteld. Dat bestond uit maar liefst 165 schepen.

Na het einde van de tweede wereldoorlog in Europa, werden de Swordfishes teruggegeven aan de Royal Navy; het squadron ging zich voorbereiden op de oorlog in het Verre Oosten.

Hiertoe werd het uitgerust met de Fairey Barracuda MK III, welke vliegtuigen echter nimmer operationeel zijn ingezet, aangezien inmiddels aan de oorlog, ook in de Pacific, een einde was gekomen. (De Swordfish was een éénmotorige tweedekker, bekend om zijn vele spandraden, vandaar de bijnaam „String bag”. Drie-persoons jager-verkenner. De Fairey Barracuda was een éénmotorige schouderdekker met naar achteren opvouwbare vleugels en intrekbaar landingsgestel. Drie-persoons jager-verkenner).

Toen Nederland in 1946 overging tot de aanschaffing van de eerste Hr. Ms. Karel Doorman, werd squadron 860 uitgerust met vijftien splinternieuwe Fairey Firefly MK I (beschreven bij squadron 1). Spoedig daarna vertrok Hr. Ms. Karel Doorman met het squadron aan boord naar het toenmalige Nederlands Indië, alwaar het squadron gestationeerd werd op het marine vliegveld Morokrembangan te Soerabaja. Als zodanig nam het deel aan beide politionele acties in Oost- en Midden Java. In maart 1955 werd het squadron uit dienst gesteld en gingen de Firefly's naar Nederland terug, om aldaar, in het vaderland, nauwelijks vijf maanden later weer te herleven bij de komst van de Hawker-Seafury, het toenmalige snelste propeller aangedreven jachtvliegtuig ter wereld.

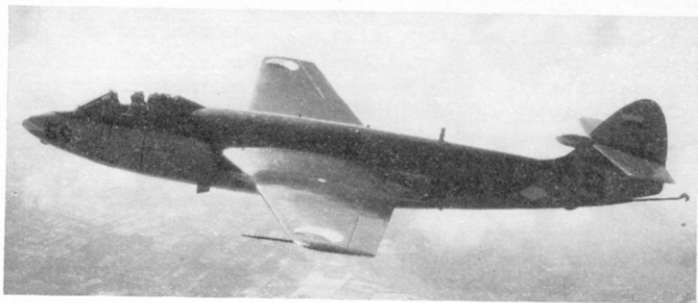
Uitgerust met deze Seafury's werden vele reizen gemaakt aan boord van de tweede Hr. Ms. Karel Doorman (in 1948 van de Royal Navy overgenomen) en aan boord van Engelse vliegveldschepen. Op 15 juni 1956 werd het squadron tijdelijk uit dienst gesteld in verband met de herscholing van de vliegers op straalvliegtuigen. Een jaar later werd het straaltijdperk voor de marine luchtvaartdienst ingeluid, namelijk op 18 september 1957, toen vliegtuigsquadron 860 wederom in dienst werd gesteld, thans uitgerust met de Hawker Seahawk F.G.A. 50 (Eénmotorige straaljager met opvouwbaar vleugels bestemd voor vliegkampschepen).

Als eerste — en voorlopig ook laatste — lijns jachtvliegtuigsquadron kwam het opnieuw aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman om aan

De HAWKER SEAFURY deklandingsjager (1953)



Het enige straalvliegtuig, dat de MLD ooit bezeten heeft: de
HAWKER SEAHAWK F.G.A. 50



boord van dit schip een laatste torn te maken in 1960, toen Hr. Ms. Karel Doorman vergezeld van twee jagers een reis van 7 maanden langs de vijf werelddelen maakte met daarbij een bezoek aan Nieuw Guinea. Na afloop van de reis in december 1960 was het squadron tot 30 oktober 1964 gestationeerd op het marine vliegveld Valkenburg om — toen de Hawker Seahawk definitief van de operationele sterkte werd afgevoerd — op laatstgenoemde datum tijdelijk uit dienst te worden gesteld.

Sinds 4 oktober 1966 is het squadron weer in dienst, gestationeerd op het marine vliegveld De Kooy en uitgerust met helicopters van het type Westland Wasp AH-12 A.

De taken van het squadron zijn dus verschillend geweest. Van 1943 tot 1956 de onderzeebootbestrijding; van 1956 tot 1964 de maritieme verkenning.

Thans, sinds de her-indienststelling van het squadron in oktober 1966, heeft het als voornaamste taak het formeren en het opleiden van de onderscheidenlijke vliegtuigbemanningen (groepen) van de aan boord van de onderzeebootbestrijdingsfregatten gestationeerde heli-copters van het type Westland Wasp AH-12 A, alsmede het be-drijfsonderhoud van deze heli-copters.

Het squadron is thans dus in wezen een typisch *moedersquadron*.

DE VOOROORLOGSE JAREN

De geschiedenis van de marine luchtvaartdienst in en na de tweede wereldoorlog hebben wij in het hiervoorgaande in grote lijnen besproken. De oorlogshistorie in de verrichtingen van de vliegtuig-squadrons 320, 321 en 860; de naoorlogse gebeurtenissen in de ver-richtingen van alle squadrons en in de ontwikkeling van de marine vliegkampen Valkenburg, De Kooy en „Hato”. Ook het varende vliegkamp Hr. Ms. Karel Doorman roerden we nog even aan.

Door haar daden van moed, beleid en trouw werd reeds op het eind van het tweede oorlogsjaar, namelijk bij Koninklijk Besluit dd. 9 april 1942, aan de marine luchtvaartdienst de Militaire Willems-orde der 4de klasse toegekend.

Om thans onze historische terugblik af te ronden, zullen wij de voor-oorlogse jaren van de MLD belichten; wij doen dit eveneens in enkele korte trekken.

RAMBALDO . . . DE PIONIER EN VOORVECHTER

„Geef de vloot ook vleugels”.

Met deze woorden, die hij reeds in de eerste jaren van deze eeuw tot zijn slogan durfde maken, gaf luitenant ter zee A. E. Rambaldo, geboren in 1879 te Rembang op Java, blijk van een onbegrensd vertrouwen in de toekomst van de luchtvaart te hebben, alsmede van een zeer vooruitziende blik. Hij was een van de pioniers van de Nederlandse luchtvaart in het algemeen, *dé* pionier van onze marine luchtvaart in het bijzonder.

Hij zag toen reeds, dat geen vloot van betekenis het kon stellen zonder een eigen luchtwapen, hetgeen de geschiedenis — in het bij-zonder de tweede wereldoorlog — wel duidelijk heeft aangetoond. Het is dan ook bijzonder spijtig geweest, dat pionier Rambaldo de



verwezenlijking van zijn ideeën en idealen niet heeft mogen beleven. Hij kwam in 1911, toen zijn ballon boven een bos in Nederlands-Indië een noodlanding moest maken, door een ongelukkige val uit een boom, om het leven.

DE MLD WORDT GEBOREN

In 1914 werd een begin gemaakt met de bouw van een marine vliegekamp op Texel, „De Mok” genaamd, thans nog bekend als amphibisch oefenkamp voor het korps mariniers. Intussen was de Koninklijke landmacht reeds voorgegaan. Op Soesterberg was dat jaar de „Luchtvaartafdeling” opgericht, waar met „Farman’s” werd gevlogen. Op deze „land”-toestellen behaalden ook de eerste vier marine officieren, onder wie de latere schout-bij-nacht Karel Doorman, hun vliegbrevet. De eerste onderofficieren volgden spoedig. Deze marine vliegeropleiding bleef niet lang op Soesterberg. In 1916 vloog men voornamelijk met geïnterneerde watervliegtuigen, waartoe in Schellingwoude, dicht bij Amsterdam, een klein waterkamp dat jaar ter beschikking kwam. Een jaar later, op 18 augustus 1917, volgde de officiële stap. Bij beschikking van

Het FARMAN opleidingsvliegtuig uit de beginjaren



de minister van marine werd de marine luchtvaartdienst opgericht. Slechts enkele dagen later kwam het vliegekamp „De Mok” officieel in gebruik, een jaar later het vliegekamp „Veere” en het dicht bij Den Helder gelegen vliegekamp „De Kooy”, welk laatste kamp nog steeds — zij het uiteraard veel veranderd — dienst doet. Eind 1917 kreeg men uit Amerika een zestal Glenn Martin water-vliegtuigen; de eerste eigen MLD-kisten. De opleiding van het personeel begon voor „land”vliegtuigen op „De Kooy”; voor „water”-vliegtuigen op „De Mok”.

DE JAREN TOT 1940

Het zwaartepunt van de MLD-geschiedenis voor de oorlog lag in het toenmalige Nederlands-Oost-Indië.

Ongeveer een jaar na de oprichting van de MLD vertrokken reeds enkele officieren, onderofficieren en manschappen naar de Oost om daar de oprichting voor te bereiden van een marine vliegdiens op het oude legerwatervliegekamp „Priok” bij Batavia. Zij verrichtten hun opdracht snel; in februari 1919 werd reeds van deze eerste basis gevlogen.

In datzelfde jaar werd begonnen aan de bouw van een groot water-

De DORNIERVliegboot DO-24, die de MLD van 1939 tot 1943 in „de Oost” gebruikte



De HUDSON verkenner-bommenwerper bekend uit de periode „Noordzee 1941-1942”



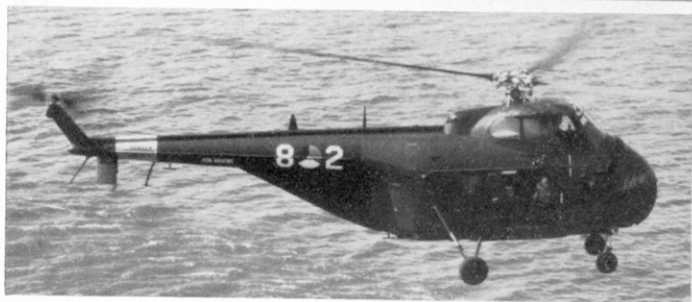
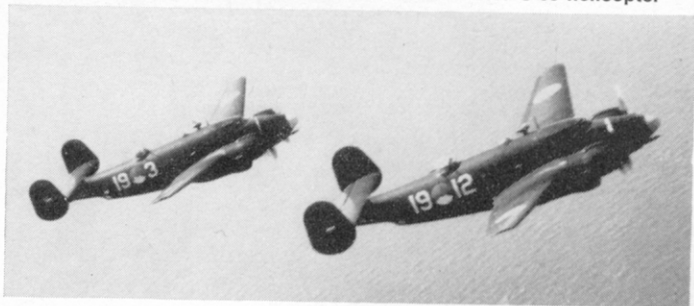
vliegkamp bij Soerabaja, dat de naam „Morokrembangan” kreeg. In 1925 werd dit kamp het centrum van de marine luchtvaartdienst in deze gewesten, terwijl het vele jaren tevens gold als een van de best geoutilleerde bases in het gehele verre Oosten.

In die tijd waren bij de MLD alleen watervliegtuigen en vliegboten in gebruik, waarmee men vrijwel ieder punt in de archipel kon bestrijken zonder dat de aanleg van kostbare vliegvelden noodzakelijk was. De toenmalige vliegtuigen konden vanuit kleine baaien, meren en rivieren opereren. Dit maakte het mogelijk vliegtuiggroepen tijdelijk te stationeren waar ze het meest nodig waren.



De vlagofficier MLD, schout-bij-nacht vlieger J. L. den Hollander ontvangt uit handen van Z.K.H. de Prins der Nederlanden het MLD-vaandel (17 juli 1964)

Een tweetal bekende MLD-vliegtuigen van na de oorlog:
de LOCKHEED PV-2 HARPOON en de SIKORSKY S-55 helicopter



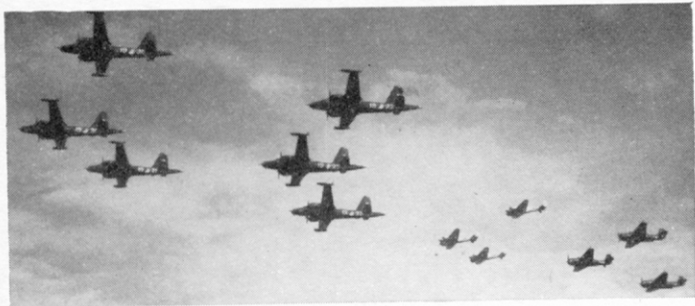
Met de Dorniervliegboten werden al in 1926 nachtvluchten uitgevoerd. Verkenningstochten over nog weinig bezochte delen van Indië leidden tot interessante ontdekkingen, zoals bijvoorbeeld die van luitenant ter zee Wissel, die in 1936, in het binnenland van Nieuw Guinea, enige — op ruim 1700 meter hoogte — gelegen meren ontdekte, die nu als „Wisselmeren” bekend staan.

Menige expeditie is de wildernis ingetrokken om nader te onderzoeken en in kaart te brengen wat voordien door MLD-vliegtuigen was ontdekt.

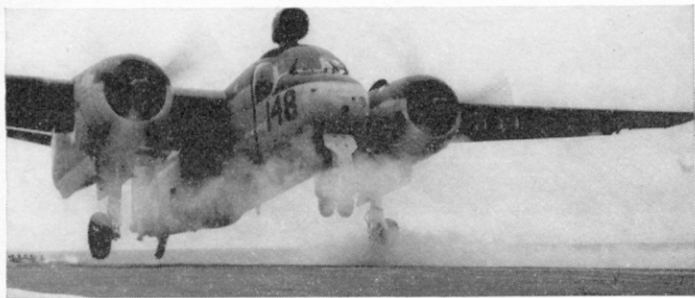
TENSLOTTE

Tenslotte moeten wij nog vermelden, dat bij Koninklijk Besluit dd. 18 augustus 1962 aan de MLD een vaandel werd toegekend, dat op 17 juli 1964 door Z.K.H. de Prins der Nederlanden op het

Fly-past 1961
LOCKHEED NEPTUNES, BEECHCRAFTS en AVENGERS
van de marine luchtvaartdienst.



**GRUMMAN TRACKER tijdens „katapult-start” aan boord van
Hr. Ms. KAREL DOORMAN**



marine vliegveld Valkenburg plechtig werd uitgereikt.
Op dit vaandel staan de belangrijkste wapenfeiten, door de marine
luchtvaartdienst medebevochten, vermeld. Het zijn een viertal perio-
den uit de tweede wereldoorlog. „Noordzee 1941-1942” en „Nor-
mandië 1944”, aan deze kant, en „Nederlands Indië 1941-1942” en
„Indische Oceaan 1942-1945” aan de andere kant van de wereld.
Zoals de spreuk onder het scheepseembleem van de MLD het kort
en krachtig zegt (zie titelpagina) :

„Aera Possideo ac Mare”

„Zowel in de lucht als op de zee ben ik meester”.



DE ALKENREEKS

BEELD-ENCYCLOPEDIË



G. M. VAN DER MARK

CARAVANS



B. H. HELDT

ALLE AUTO'S V

EUROPESE STATIONCARS



ARIE VAN DER VEER

SLEEPBOTEN



I - VLIETUIGEN

- 36 Fokker
- 41 Russische Vliegtuigen
- 47 Verkeersvliegtuigen
- 71 Onze Kon. Luchtmacht
- 82 Luchtvaart 1964
- 98 Luchtvaart 1965
- 87 Marine Vliegtuigen
- 111 Nw. Supersonische Vliegt.
- 68 Helikopters
- 77 Zweefvliegen II
- 80 Luchtschepen en Ballons
- 78 Raketten en Gel. Proj.
- 63 Ruimtevaart
- 97 Ruimtevaart USSR

II - VOERTUIGEN

- 101-104 Alle Auto's I-II-III-IV
- 108 Alle Auto's V
- 93 Race- en Sportwagens
- 70 Automerken
- 86 Alles over Karting
- 106 Caravans
- 83 Toer-, Sportbr. fietsen
- 107 Motoren en Scooters
- 85 Wegrace en Motocross
- 96 Luchtkussen-voertuigen
- 79-112 Pantservoertuigen 1-2
- 72 Trams
- 42 Locomotieven
- 81 Snelste treinen v. Europa
- 92 NS - Van Arend tot TT
- 99 Amerikaanse treinen

III - VAARTUIGEN

- 34 Gesch. Scheepvaart
- 64 Koopvaardij schepen
- 53 Oorlogsschepen I
- 54 Oorlogsschepen II
- 114-5 Onze Kon. Marine 1-2
- 95 Vliegkampschepen
- 94 Zeilende Opleidingssch.
- 73 Zeevisserij schepen
- 109-110 Sleepboten 1-2
- 100 Ronde en Platb. schepen
- 105 Varen met Motorboten
- 39 Diepzee duiken

IV - DIVERSEN

- 3 Calligrafie
- 10-18 Letters I-II
- 59 Galerij der Mode

**REGELMATIG
NIEUWE TITELS**

ONZE

KONINKLIJKE MARINE I

W. C. LEMAIRE



FRED VOS

PANTSERVOERTUIGEN 2

DIVERSE TYPEN



DE NIEUWSTE

B. VAN DER KLAUW

SUPERNIEUWE VLIETUIGEN

