

De laatste Indische jachtvliegers

120 en 122 Squadron in 1950

Op 27 december 1949 was de soevereiniteitsoverdracht in het voormalige Nederlands Indië een feit en eindigde formeel het Nederlandse gezag. De vliegbases van het Wapen der Militaire Luchtvaart (ML), onderdeel van het Koninklijk Nederlands Indisch Leger (KNIL) en andere militaire objecten en eigendommen zouden worden overgedragen aan de Republiek Indonesië. Veel Nederlandse militairen en hun gezinnen waren al vertrokken of waren druk bezig met de voorbereidingen daartoe. Dit gold echter niet voor iedereen. Tot meer dan een half jaar na de soevereiniteitsoverdracht bleef de ML nog actief met de laatste twee jachtvliegsquadrons. Deze periode is tot op heden onderbelicht gebleven in de geschiedenis van de ML. In dit artikel gaan we ruim 63 jaar terug in de tijd om deze lacune in de geschiedenis aan te vullen.



De H-314, gevlogen door tlt Carp, boven Tandjong Priok

foto v.d. Meulen

Vervanging uit Nederland

Op 28 oktober 1949 meerde het MS Volendam af in Tandjong Priok, de haven van Batavia (het huidige Djakarta), met aan boord grond- en vliegend personeel voor het op de vliegbasis Kalibentang bij Semarang (Sumatra) gestationeerde 322 Sqn van de (Nederlandse) Luchtstrijdkrachten (LSK). Wat deze mensen nog niet wisten

was dat dit squadron al sinds september was gedeactiveerd. De Spitfires waar het squadron mee vloog waren al naar de vliegbasis Andir bij Bandoeng overgebracht om daar in kratten te worden verpakt en naar Nederland te worden verscheept. De nieuw aangekomen vliegers van de LSK konden onverricht ter zake rechtsomkeert maken, ware het niet dat het commando van de ML in samenspraak met C-322 Sqn besloot om deze mensen bij de ML in te zetten. Begin november werden de vijf vliegers naar Kalidjati gestuurd om zich daar gedurende twee weken op de Piper Cub het vliegen in de tropen in bergachtig gebied eigen te maken. Een van de favoriete bezigheden op Kalidjati, naast het vliegen was de jacht op wilde varkens. Na deze korte maar intensieve training werden de vijf naar Andir gestuurd, naar de Gespecialiseerde Opleidingsschool (GOS) van het 120 Sqn. Nog voor vertrek werd de bestemming van twee van hen echter gewijzigd: zij dienden af te reizen naar Medan om daar bij het 122 Sqn twee op 10 oktober boven Sumatra verdwenen collega's te vervangen. De luitenants Carp, Determeier en Van der Meulen meldten zich op 23 november bij C-120 Sqn, elt. Loekie Hansen en de luitenants Bakker en Van der Roer spoedden zich naar Sumatra om op Medan hun opwachting te maken bij de Commandant 122 Sqn.

GOS 120 Sqn, Andir (Java)

Naast de aanvulling afkomstig van de LSK uit Nederland leidde de ML bij de vliegschool op Kalidjati zijn eigen vliegers op voor het Groot Militair Vliegbrevet (GMB). In december 1949 werd aan 12 leerlingen van klas CVS III na zes maanden het GMB vervroegd uitgereikt. Ook deze groep werd opgedeeld om bij GOS 120 Sqn of 122 Sqn zich verder te bekwamen in de jachtvliegerij. De eerdere klas van Kalidjati, CVS II, had zijn opleiding bij de GOS in december 1949 reeds beëindigd. Na hun training op de Curtiss P-40N Kittyhawk hadden zij ook de conversie naar de North American P-51D Mustang gedaan. Hun plaats werd ingenomen door de LSK vliegers uit Nederland die met gebruikmaking van de twee oude Harvards en de bijna uitgefaseerde Kittyhawks de kunst van het jachtvliegen in de tropen onder de knie moesten zien te krijgen. Om te wennen aan de lange neus van een propjager moesten ze laten zien dat ze met de Harvard een veilige landing vanuit de achterste cockpit konden uitvoeren. Slaagden ze daarin dan werden ze losgelaten op de Kittyhawk. Zo werd tijdens deze opleiding door iedereen ongeveer twee uur op de Harvard en 13 uur op de Kittyhawk gevlogen. In januari 1950 begon de omscholing naar de Mustang waar ook schieten met het boordkanon, raketten en bommen af-



sgt maj Gottschalk bij de P-40 J-322

foto Van Rijswijk



foto Vermeulen

Leden van 122 Sqn. vlnr: tlt Vogelaar, tlt Vermeulen, sgt Vijsma, sgt Sijbers, sgt Pothoff

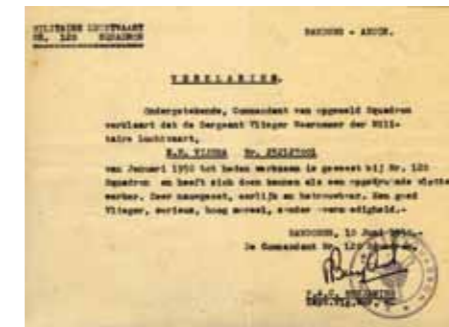
werpen op gronddoelen tot de syllabus behoorden. Op 14 januari werd de GOS opgeheven en werden de drie, voorzien van een ML vliegbrevet, overgedragen aan 120 sqn van de ML.

122 Sqn

Op Medan stond het squadron onder bevel van Kap. Flip Benjamins, die eerder uit krijgsgevangenschap was teruggekeerd, en samen met SM Ronny van Beers en Manus Mulder het hele squadron vormde. Toen de luitenants Bakker en Van der Roer in december 1949 arriveerden werden zij er dan ook met open armen ontvangen. Ook van de GOS 120 Sqn kwam nog vliegers als versterking naar Medan: de luitenants Pothoff, Van der Vijgh, Vijsma, Vermeulen, Vogelaar en sergeant Sijbers. Laatstgenoemde kreeg bij aankomst een telegram in de handen gedrukt met daarin de boodschap dat hij een door hem besteld half varken, dat bij de viering van de uitreiking van hun GMB was verorberd, nog niet had betaald aan de jager die het dier had geschoten. Kap. Benjamins verordonneerde dat hij de schade in, zoals hij dat noemde, 'draaglijke pajamenten' moest terugbetalen. Het alternatief was: 'Terug naar de haven en je ziet maar dat je thuis komt'. Het was overigens niet de enige tegenslag voor Sijbers. De huisvesting voor militairen en hun gezinnen was in die tijd in Medan een

groot probleem en waar de meeste nieuwe vliegers werden ondergebracht in kampement Polonia bij Medan, moest Sijbers genoegen nemen met een veldbed in de onderofficiersmess op de vliegbasis.

De LSK vliegers, die nog niet eerder op de P-51 Mustang hadden gevlogen, kregen de cockpit notes uitgereikt om te bestuderen waarna Manus Mulder voor verdere instructie zou zorgen. Het squadron besloot ook over een Harvard die naast het blind vliegen gebruikt zou worden voor het uitchecken op de Mustang. Na een geslaagde landing vanaf de *backseat* leerden de nieuwelingen nog te taxiën (zigzag) met de Mustang waarna ze solo konden gaan. Manus Mulder posteerde zich in een radiojeep aan het einde van de baan om zo nodig aanwijzingen te kunnen geven,



Tevredenheidsbetuiging sgt Vijsma

waarvoor de cursist uiteraard in het zicht van de basis zou moeten blijven. Zou er desondanks toch nog iets mis gaan, dan had Mulder nog de volgende goede raad: 'Als je de weg kwijt bent, vlieg dan de spoorlijn af naar het noorden tot de watertoren en sla dan linksaf'.

Een speciaal aspect van de training bij 122 Sqn was het uitvoeren van een vlucht op grote hoogte en alle nieuwe vliegers moesten hieraan geloven. De verloofde van luitenant Van der Vijgh had voor alle cursisten vlieggassen gemaakt en de benodigde zuurstof werd ingekocht bij een Chinees in Medan. Luitenant Vijsma bereikte met de H-305 een hoogte van 43.000 voet, een record dat door niemand meer werd verbeterd. In Medan was ook een vertegenwoordiger van vliegtuigfabrikant North American aanwezig. Op een dag vroeg hij om medewerking bij het uitvoeren van een testvlucht in het kader van een onderzoek naar laminar air flow over de vleugel van de Mustang in een steile duikvlucht met hoge snelheid. Eerdere testvluchten op dit gebied in de VS waren alle fataal afgelopen, maar North American verzekerde dat de op grond hiervan ontwikkelde procedure een goede afloop garandeerde. Luitenant Van der Roer werd bereid gevonden de vlucht uit te voeren. Na een klim naar 40.000 voet gooide hij de Mustang in een steile duikvlucht en ging hij met vol gas naar beneden. De bedoeling was om als het voetenstuur blokkeerde gas terug te nemen waarna het toestel langzaam uit zijn duik gehaald kon worden. Van der Roer slaagde er uiteindelijk in om zijn Mustang op 400 voet weer horizontaal te krijgen.

Tot het oefenprogramma behoorde ook hier het aanvallen van gronddoelen met bommen, raketten en het boordkanon. Er was hiervoor een schietterrein op de basis maar soms stonden ook doelen in de *bush* opgesteld. Op 8 maart werden drie vliegers uitgeboekt voor een dergelijke missie en hier ging niet alles volgens het boekje. Bij de eerste werden na de landing nog bladeren in de air intake gevonden, de tweede had de navigatielichten van zijn Mustang afgevlagen en Sgt. Sijbers raakte behalve de doelen met zijn vliegtuig, de H-330, ook een boomtop. Na terugkomst

foto Sijbers



De Mustangs van 122 Sqn worden gereedgemaakt voor schietoefeningen

foto Vermeulen



Missing man formation voor sgt Pothoff, Medan 18 maart 1950

ontbrak er een vierkante meter huidbeplating. Het toestel moest naar Andir worden overgebracht om te worden gerepareerd. In gezelschap van twee andere Mustangs werd de provisorisch gerepareerde H-330 door Sgt. Sijbers via Palembang overgevlogen naar Andir. Daar bleek naast de reeds eerder geconstateerde schade ook de hoofdlijger van de vleugel beschadigd te zijn. Deze vlucht viel samen met het vertrek van Kap. Benjamins naar Bandoeng die daar het commando over 120 Sqn zou overnemen. Op 1 april vertrok sergeant Sijbers uit Medan, eind april gevolgd door de overige leden van het squadron. Op 15 april waren zij getuige van de overdracht van de resterende 10 Mustangs, de Harvard en de vliegbasis aan vertegenwoordigers van de Angkatan Udara Republik Indonesia Serikat (AURIS). De vliegers werden daarna op Andir ingedeeld bij 120 Sqn. Een van de vliegers, sergeant Pothoff, keerde helaas niet meer naar Java terug. Hij verongelukte in de nadagen van het 122 Squadron. Op 18 maart stortte hij neer in de haven van Delawan bij het uitgeleide doen van de MS Plancius waar Sergeant Manus Mulder zich aan boord bevond. De onfortuinlijke Pothoff was het laatste dodelijke slachtoffer van de jachtvliegerij onder de tropenzon.

120 Sqn

Dit squadron, onder commando van Elt. Loekie Hansen, beschikte begin 1950 nog over acht operationele vliegers en de instructeurs van het GOS. In januari leken plotseling nog spannende tijden te ontstaan. Raymond Westerling (de Turk), op 14 januari 1949 gedemobiliseerd als kapitein uit het leger, had in het geheim een legermacht opgericht, de Angkatan Perang Ratoe Adil (APRA). Deze had een ultimatum gesteld aan de nieuwe Indonesische president Soekarno, waarin garanties werden geëist voor de naleving van de met Nederland gesloten overeenkomst. Op 23 januari trokken de mannen van Westerling vanaf Tjimahi op naar Bandoeng om de troepen van het Indonesische leger, de TNI, te verdrijven. Vanuit Djakarta werden in allerijl politietroepen van de TNI overgevlogen naar Andir. Het 120 Sqn werd als reactie in opperste staat van paraatheid gebracht. De vliegers zaten bij de Mustangs die volgetankt, geladen met rockets en volle munitiebakken, klaar stonden voor actie. Opdrachten bleven echter uit en de tijd werd noodgedwongen gedood met kaarten. Een veel vaker gehoorde klacht na de soevereiniteitsoverdracht: wachten, veel wachten en niets doen. Gelukkig was daar in Bandoeng nog hotel Homan, waar een zwembad was en aan de bar een biertje kon worden gedronken.

tuigen, zeven Piper Cubs, en enkele C-47 Dakotas en een paar Harvards) overgedragen. De Nederlanders namen hun intrek in de hangar van de voormalige Koninklijke Nederlands Indische Luchtvaartmaatschappij (KNILM). Door de vliegers van 120 Sqn werd met de Mustangs nog gevlogen en geoefend in navigatie en formatievliegen en werden nog schietoefeningen gedaan. Deze oefeningen op de *range* van Batoedjadar werden voortgezet tot 15 mei 1950, de dag voordat de Mustangs na een paradevlucht van 40 minuten definitief aan de grond werden gezet. Vanaf 23 mei werden nog rondvluchten en afscheidsvluchten gemaakt met de overgebleven Piper Cubs. Maar de dagen van 120 Sqn en daarmee de ML waren geteld. Op 23 mei werd door Kap. Benjamins het materieel overgedragen aan de AURIS waardoor het oudste jachtsquadron ophield te bestaan.

Epiloog

Na de overdracht van het vliegveld Andir organiseerde de commandant van de AURIS een receptie in Hotel Homan waar ook president Soekarno aanwezig was. Hierna ging ieder zijns weegs. Een aantal leden van het squadron ging over naar de AURIS of tekende bij als lid van de Nederlandse Militaire Missie om nog tot december 1953 als adviseur actief te blijven in Indonesië. De overige squadron leden vertrokken uit Indonesië op zoek naar een nieuwe toekomst.

foto v.d. Roer



Afscheidfeest kap Benjamins op Medan

foto Sijbers



De Harvard van 122 Sqn. voorin sgt Sijbers, achterin v.d. Brand