

Hunters van de Koninklijke Luchtmacht in Nederlands Nieuw-Guinea

door J. BLAUW, *Majoor-Vlieger*, en W. P. M. FLEUREN, *Kapitein-Vlieger*

De luchtmacht opereert, zoals bekend, reeds sedert het begin van 1957 met vliegtuigen van het type Hawker Hunter. De prestaties van dit type in het Europese klimaat hielden dan ook voor de Klu geen essentiële geheimen meer in.

Begin 1960 werd echter besloten de Hunter voor de luchtverdediging van Nederlands Nieuw-Guinea in te zetten. Hiervoor werden toen de vliegtuigen van het Commando Luchtverdediging aangewezen. Half mei 1960 verliet het vliegkampschip H.M.S. Doorman met aan boord 12 Hunters van het type MK IV en 13 luchtmacht-technici Nederland met Biak als bestemming. Na een reis van ongeveer 8 maanden werd Biak bereikt. Daar werden de toestellen ontscheept en over de weg naar het Marinekamp Baroekeo vervoerd. Het luchtmachtdetachement kreeg hierna het bevel de vliegtuigen weer op te bouwen en vlieggereed te maken. Hierbij werd er naar gestreefd om in oktober de eerste testvluchten te doen plaatsvinden. Dit in vlieggereedheid brengen ging echter met vele moeilijkheden gepaard. De klimatologische omstandigheden in Nieuw-Guinea zijn immers verschillend van die in Nederland. Behalve de hoge temperatuur had men zeer veel last van de buitengewoon hoge vochtigheidsgraad (de gemiddelde relatieve vochtigheidsgraad op Biak bedraagt ruim 90%) waar-

tegen vooral de elektronische apparatuur slecht bestand bleek. Vooral pluggen, relais en andere elektrische schakelaars en verbindingen werden snel door het vocht aangetast; ook radarapparatuur was zeer slecht vochtbestendig.

Men zag zich dan ook genoodzaakt om ruim 2000 verschillende onderdelen tropenbestendig te maken. Dit werkte uiteraard vertragend op het programma van de Technische Dienst maar door voortreffelijk vakmanschap en zeer hard werken en dank zij een kleine personeelsuitbreiding, slaagde men toch erin binnen de gestelde tijd de eerste toestellen vlieggereed te hebben. En zo startte op 21 oktober 1960 de eerste Hunter van 322 Sq om een testvlucht boven Nieuw-Guinea te maken. De omstandigheden waaronder de starts en landingen werden verricht, ware verre van ideaal. De startbaan was aan de korte kant en het baanoppervlak was in zeer slechte conditie: veel stof en losse karangsteentjes (zie de foto, waarop van de eerste op Nieuw-Guinea startende Hunter door de wolken stof slechts de rechter vleugeltip is te zien). Bovendien waren de overruns (de stroken in de verlengden van de baan) niet geschikt om een vliegtuig in een noodgeval veilig tot stilstand te brengen. In het ene verlengde van de baan bevond zich namelijk een dal en in het andere een dichtbegroeid gebied.

De eerste start van een Hunter in Nieuw-Guinea op 21 oktober 1960



Na de eerste vluchten bleek al spoedig dat de performance van de Hunter in Nieuw-Guinea geheel anders was dan in Nederland. Vooral de klim naar grotere hoogte duurt aanmerkelijk langer. Daartegenover staat echter dat het plafond belangrijk hoger ligt dan in Europa. Hoewel de vermindering van de klimprestaties, een van de belangrijkste eigenschappen van een interceptor, een tegenvaller was, kwam men tot een redelijke compensatie door een verbeterd „early warning system”. Het vliegen onder tropische omstandigheden met temperaturen van gemiddeld 35°C is beslist geen genoegen. Vooral tijdens de start, als het koelsysteem nog niet in werking kan worden gezet, krijgt men het idee in een Fins saunabad te zijn terechtgekomen in



Tijdens de eerste vlucht boven de „Ridge”

plaats van in de vertrouwde cockpit van een Hunter.

Het zicht is echter in de tropen, met uitzondering van de zware buien waarin het tot een minimum terugloopt, ongelimiteerd, hetgeen tot gevolg heeft dat de navigatie in het kustgebied, waar de zeer grillige kustlijn vele oriëntatiepunten biedt, enorm wordt vergemakkelijkt. Daarbij komt nog dat het panorama dat zich onder de vlieger ontrolt van een indrukwekkende schoonheid is. Speciaal in de omgeving van de Geelvinkbaai, waarin Biak ligt, wordt de vlieger gefascineerd door de ontelbare prachtige koraaleilandjes. Het water krijgt daar, door de weerschijn van het koraal, een schitterende pastelgroene tint.

Heel wat minder aantrekkelijk is het vliegen boven het vasteland waar de eentonigheid slechts hier en daar wordt onderbroken door een rivier die zich kronkelend een weg door de als boerenkool aandoende bossen zoekt. Ook het navigeren vereist hier de uiterste zorgvuldigheid daar het

de vlieger vooral bij laagvliegen te enen male aan goede „checkpoints” ontbreekt.

Door de gemiddeld hoge temperaturen in Nieuw-Guinea reikt de bewolking aanmerkelijk hoger dan wij in Nederland zijn gewend. Is een wolkentop van 45.000' in ons land hoog te noemen, in Nieuw-Guinea komen toppen op 55.000' à 60.000' ft. voor. Het gebeurde zelfs geregeld dat de vliegers niet boven de wolkentoppen konden uitkomen. Aangezien de tropopauze in dit gebied ook aanmerkelijk hoger ligt dan in Nederland komen de witte condensatiestrepen („contrails”) daar pas op veel grotere hoogte voor. (De contrails zijn vooral afhankelijk van de temperatuur en de vochtigheidsgraad in de bovenlucht). Bovendien is het meestal niet mogelijk boven deze „contrails” uit te klimmen; in Nederland is dit vrijwel altijd het geval. Ter vergelijking tabel 1.

TABEL 1

	Nederland		Nieuw-Guinea
	Zomer	Winter	
vochtigheidsgraad	80%	87%	93%-95%
temperatuur aan de grond	+20°C	+ 0°C	+30 tot 35°C
in de bovenlucht op 24.000'	-20°C	-55°C	- 1 tot - 6°C
tropopauze-hoogte	35.000'	25.000'	50.000'-55.000'
	40.000'	30.000'	

Dat ondanks al deze moeilijkheden en gewijzigde omstandigheden de vereiste normen werden bereikt, is niet alleen te danken aan het feit dat de vliegers zich met de uiterste overgave kweten van de taak die op hun schouders was gelegd, maar ook aan de voortreffelijke wijze waarop het personeel van de grondstaf zijn werk deed. Niets was hen te veel. En ook omdat datgene wat

Belangstelling van het grondpersoneel voor de eerste Hunter-vlucht



zij misten aan gezelligheid, wegens het ontbreken van de huiselijke haard, enigszins een compensatie vond in de goede collegiale sfeer waarin zij werkten, konden overuren en andere buiten de gebruikelijke arbeidsuren gelegen werkzaamheden veel gemakkelijker en in een goede geest worden verwezenlijkt.

Uit de aard der zaak dient de operationele standaard van de vliegers in Nieuw-Guinea op ten minste het in Nederland vereiste niveau te worden gehouden. Dit niveau wordt bepaald door de NAVO-eisen en wordt in Nederland regelmatig op praktische wijze getoetst bij internationale oefeningen, waarbij wordt samengewerkt met zeer gevarieerde vliegtuigtypen. In Nieuw-

Guinea wordt dit bereikt door een intensieve training waarbij echter het gevarieerde vliegtuigtype ontbreekt en men op het eigen materieel is aangewezen. Daarbij komt nog het speciale aspect van de zeer belangrijke taak, de kustverdediging. Hiertoe moet veelvuldig in samenwerking met oppervlakteschepen van de Marine en vliegtuigen van de Marine-Luchtvaartdienst worden geoefend.

Summa summarum kan worden gesteld dat in een goede geest in Nieuw-Guinea een stukje Klu-luchtverdediging is opgebouwd dat door zijn geoefendheid en materieel een waarborg vormt voor een warme ontvangst van een eventuele agressor.



Dag der Infanterie

Dit jaar zal de „Dag der Infanterie” worden gehouden op *vrijdag 14 september 1962* in het garnizoen 's-Hertogenbosch en wel bij de Kaderschool Infanterie. Het programma zal weer bestaan uit een wedstrijdgedeelte en een reüniegedeelte. Tijdens de wedstrijd, opgebouwd uit proeven op infanteristisch gebied, zullen detachementen van parate infanteriebataljons, opleidingsregimenten en scholen der Infanterie, elkaar de hoofdprijs „de zilveren laars” betwisten.

Het reüniegedeelte zal met een gezamenlijke maaltijd worden besloten.

Opdat zoveel mogelijk infanterie-officieren/onderofficieren elkaar op de „Dag der Infanterie” zullen ontmoeten, is het wenselijk dat u nu reeds de datum „*vrijdag 14 september*” noteert.