

# HET DOUGLAS 8A - 3N. (Northrop) VLIEGTUIG

DOOR J. H. VAN GIESSEN,  
*Kapitein-vlieger.*

De heer J. S. ZODIJ heeft zich in een artikel „De Luchtoorlog: Enkele feiten en commentaren” verstout, een onjuiste en ongefundeerde critiek uit te oefenen op het Douglas 8A—3N. (Northrop) vliegtuig.

Ik acht het noodzakelijk deze critiek te weerleggen, omdat hierdoor — zeer ten onrechte — een blaam wordt geworpen op het toestel, den constructeur en ten slotte op de leidende instanties van de militaire luchtvaart.

Daartoe is het noodig, een beknopte uiteenzetting te geven van de tactische beginselen, waarop de bouw van dit toestel berustte.

Het vliegtuig is nadrukkelijk ontworpen als „attack-bomber”, dus geschikt zoowel voor het in scheervlucht bestrijden van levende doelen (als attack-vliegtuig) als voor het bombardeeren van doode weermiddelen van grootere hoogten.

Voor het eerste doel beschikt het over 4 vleugelmitrailleurs en over 20 parachute-bommen van  $\pm 13$  kg (de z.g. inwendige bommen), welke op eenige meters boven den grond springen. Deze bommen kunnen zoowel door den vlieger als door den waarnemer worden afgeworpen, hetzij in serie, hetzij bom voor bom. De 4 mitrailleurs worden zoodanig afgesteld, dat op geringe hoogte, ook horizontaal vliegend, doelen op den grond kunnen worden getroffen.

Voor het gebruik als bombardementsvliegtuig is het voorzien òf van 2 bommen van 200 kg òf van 4 bommen van 100 kg, òf van 8 bommen van 50 kg (de z.g. uitwendige bommen). Zoo noodig kunnen ook 2 bommen van 300 kg worden medegenomen.

Tenslotte is het ook mogelijk, zoowel de uitwendige als de inwendige bommen gelijktijdig mede te voeren, met alsdan een verminderde benzine-voorraad, hetgeen, gezien de normaal zeer lange vluchtduur (van ongeveer 6 uur) voor de in ons land geldende afstanden bij tactisch gebruik van het vliegtuig, geen enkel bezwaar oplevert.

Voor te bombardeeren doelen komen voornamelijk in aanmerking oprukkende vijandelijke colonnes, pantserformaties, pantsertreinen, kruispunten van wegen, rivierovergangen, spoorwegcentra, enz. Juist voor een land als het onze, waarin het veelal niet wel doenlijk is de wegen te verlaten, was voor dit type dan ook een belangrijke taak weggelegd in het bijzonder als afweer-, c.q. verdragingsmiddel tegen een strategische overvalling.

Men denke eens aan de groote voordeelen, die verbonden zouden zijn geweest aan een vertragung van de Duitsche pantsercolonne, welke, nu ze niet werd bestookt door bommenwerpers, ongestoord de poort van de Vesting Holland binnenrukte en voorts aan de bestrijdingsmogelijkheden van gelande formaties luchtinfanterie. En wat had men een nut van deze Douglas-toestellen kunnen hebben (o.m. bij de verdediging van de Grebbelinie) indien de tijdens de oorlogs-

dagen uitgevoerde bombardementen met deze vliegtuigen hadden kunnen geschieden, inplaats van met C X en C V machines.

Immers zowel de snelheid van actie als de bommenlast zouden grooter zijn geweest.

Onderstaand staatje moge dit verduidelijken.

	C V	C X	Douglas
Maximum snelheid . . . . .	230	320	410
Bommenlast . . . . .	200	400	400 (600)

Een groot bezwaar vormde de te geringe snelheid van de C X en C V.

Bescherming hiervan door G I of D 21 — zoo ze al beschikbaar waren — was uiterst moeilijk in verband met de te groote snelheidsverschillen.

Zonder twijfel bestond dan ook aan dit type „attack bomber” een groote behoefte en dat men er toe overging hiervan een serie aan te schaffen, getuigde van een juist inzicht in den modernen luchtoorlog.

De eenige fout, die dan ook bij de aanschaffing van het Douglasvliegtuig is begaan, doch niet door de leiding van de Militaire Luchtvaart, is deze, dat te laat tot den aankoop is overgegaan. Het is mij bekend, dat dit type reeds in 1937 werd voorgesteld, doch dat toen om finantieele redenen van den aankoop werd afgezien.

Na het vorenstaande moge ik nu den heer ZODY vragen: „Waarop berust Uw meening, dat dit toestel een volkomen mislukking is?” Het vliegtuig toch is nimmer gebruikt voor het doel, waarvoor het bestemd was en bijgevolg kan er dan ook geen sprake zijn van een mislukking. En hiermede kom ik tot een ander en wel het belangrijkste punt.

*Het groote tekort aan jagers als gevolg van het feit, dat de bij de binnenlandsche industrie bestelde jachtvliegtuigen niet beschikbaar waren, alsmede het feit, dat nog Nederlandsche bommen voor dit Douglas-vliegtuig moesten worden aangemaakt en beproefd, hebben er toe geleid, dat aan genoemd toestel voorloopig een andere bestemming werd gegeven en wel als tweepersoonsjager voor het Veldleger, een tactisch gebruik, waarvoor dit type zich niet leende en waarvoor het ook niet was ontworpen. En dat het vliegtuig als zoodanig een mislukking is geworden, daarmede ben ik het volkomen eens. „Hoe is 't mogelijk” zou ik bijna zeggen. Men ging er mede jagen boven Ypenburg en kon het natuurlijk niet opnemen tegen de Messerschmidt-jagers. Als zoodanig waren ze voorbestemd om ten onder te gaan.*

Een vliegtuig kan nu eenmaal niet bombardeur en jager zijn en daarom heeft niemand het recht een bombardementsvliegtuig een mislukking te noemen, omdat het als jager niet voldoet.

Om een overeenkomstige vergelijking te maken zou ik willen vragen: „Is een torpedojager een mislukking, wanneer deze het aflegt tegen een kruiser?” Immers neen, ook zoo'n torpedojager heeft een tactische bestemming en daarom een rol te spelen in een tactisch geheel, waarin voor ieder een plaatsje is ingeruimd of — om een vergelijking in de vliegerij te maken — een lestoestel S 9 is toch geen mislukking omdat het ten onder gaat tegen een „Spitfire”?

Ik geef onmiddellijk toe, dat de Douglas niet meer behoorde tot de meest moderne machines. Het *ontwerp* dateert naar ik vermeen te weten — van 1934. Niettegenstaande de spreuk „le mieux est l'ennemi du bien”, zouden ook wij liever een meer moderne machine hebben aangekocht, indien deze slechts te krijgen ware geweest! Maar ik wil met name tegenspreken, wat de auteur schrijft over de Nederlandsche industrie. Deze zou, zelfs in 1939, nog niet

in staat zijn geweest een overeenkomstig type te bouwen van gelijke performances, om over de levertijden maar niet te spreken. In een dergelijk type — hetwelk voor de Nederlandsche industrie geheel vreemd was — is te veel verwerkt, dat om een oplossing vraagt, dan dat zulks in korten tijd kan worden verkregen. Nemen wij daartoe als voorbeeld de tot de Militaire Luchtvaart behorende vliegtuigen met de daarbij behorende militaire voorzieningen. Dit laatste is bepaaldelijk noodig, omdat het vliegtuig „an sich” niet de hoofdzak is. In dit opzicht moet het vliegtuig alleen maar beschouwd worden als een dure affuit dan wel een middel tot verplaatsing.

Met het type D 21 (ontwerp 1934), dat eerst in den herfst van 1938 ter beschikking kwam, heeft men na dien tijd nog vele moeilijkheden gehad, vooral met de bewapening (terloops zij opgemerkt, dat de maximum snelheid van dezen jager slechts weinig meer bedraagt dan van de Northrop!).

Van de T V, welker project dateert van medio 1935, kwamen eerst in het najaar van 1938 eenige vliegtuigen ter beschikking, welke echter zelfs in 1940 vrijwel geen gevechtswaarde hadden. Als bommenwerper toch was het toestel niet wel bruikbaar, aangezien er geen behoorlijke bommenrekken enz. aanwezig waren. Ja, zelfs bij het uitbreken van den oorlog waren slechts twee machines voorzien van een proefrek, terwijl in de andere toestellen een noodrek was ingebouwd, zoodat hiermede slechts een 400 kg. aan bommen kon worden meegevoerd (vergelijk hiermede de 1-motorige Douglas!).

Het G I vliegtuig is geheel ontwikkeld *zonder* voorkennis van de Nederlandsche Militaire Luchtvaart en werd dan ook in breeden kring eerst bekend op de tentoonstelling te Parijs in 1936 (ontwerp 1935.) Dit prototype was uitgerust met twee Hispano-Suiza motoren en o.m. met twee Madsen-mitrailleurs. Aangezien de Nederlandsche Militaire Luchtvaart geen belangstelling had voor de genoemde motoren en wapens, moesten onmiddellijk de noodige wijzigingen hiervoor worden aangebracht. Tenslotte heeft ook hier de bewapening vele moeilijkheden opgeleverd, terwijl ook het inbouwen der bommenrekken zoovéél tijd heeft gekost, dat slechts een gedeelte van deze vliegtuigen in Mei 1940 hiervan was voorzien. Bovendien kon, tengevolge van den genoemden gang van zaken, slechts een beperkt gedeelte van de aanwezige ruimte voor het onderbrengen van bommen worden gebezigd. Het resultaat was, dat een ontwerp van 1935 in 1940 nog niet „Au point” was.

Een soortgelijke ontwikkelingswijze heeft ook plaats gevonden bij de D 23, welk type evenwel in vele opzichten achterstond bij de G I.

De C V en FK 51 vliegtuigen boetten met volle militaire uitrusting veel van hun performances in. Van het laatste type is zelfs geen enkel vliegtuig in de oorlogsdagen ingezet.

Samenvattende blijkt dus, dat de nieuwste vliegtuigtypes, afkomstig van de binnenlandsche industrie, nl. de D 21, G I en T V ontworpen zijn respectievelijk in 1934, 1935 en 1936, waarbij de types G I en T V bij het uitbreken van den oorlog nog niet de volle gevechtswaarde bezaten.

Uit het vorenstaande moge blijken, dat het door de binnenlandsche industrie binnen 8 maanden „au point” afleveren van een serie vliegtuigen van een geheel nieuw type uitgesloten moet worden geacht.

Laten wij eerlijk zijn. Wanneer wij de performances van de toestellen van de toonaangevende buitenlandsche industrie vergelijken met de Nederlandsche, dan waren wij *jaren* achter. Nu zijn hiervoor vele oorzaken aan te wijzen, maar door de omstandigheden, dat onze luchtmacht slechts een zeer gering aantal vliegtuigen bezat, kon de Nederlandsche industrie het nooit opnemen tegen de



buitenlandsche en zal zij dit ook in de toekomst, onder dezelfde omstandigheden, nimmer kunnen doen.

Juist het bevoordeelen van de binnenlandsche markt, zoowel op het gebied van de bewapening, bommen, bommenrekken, radio, enz., enz., heeft funeste gevolgen gehad. Ik ga evenwel hierop thans niet in, daar zulks buiten het bestek van dit onderwerp valt.

Schrijver trekt de vliegeigenschappen evenzeer in twijfel. Laat ik hem ook hierover niet in het onzekere laten. Ik meen daartoe gerechtigd te zijn, omdat door mij in Amerika vele types, waaronder de meest moderne, zijn gevlogen, terwijl uiteraard ook het grootste gedeelte van de Nederlandsche militaire vliegtuigen mij niet onbekend zijn.

Het Douglasvliegtuig is een geheel metalen laagdekker, voorzien van intrekbaar landingsgestel, van zeer effectieve remklappen, van een constant speed propeller enz. en dit ondanks het feit, dat het toestel dateert van 1934. Ter vergelijking met de van ongeveer denzelfden tijd dateerende C X zij opgemerkt, dat dit laatste type van al deze (en andere) constructies niet is voorzien. behoudens (bij een enkel toestel) een primitieve remklap installatie (zelfs de D XXI heeft nog geen intrekbaar landingsgestel).

Ieder onbevooroordeelde moet dan ook onmiddellijk den grooten achterstand van de Nederlandsche vliegtuigindustrie erkennen. Dit laatste moge ook blijken uit de aankooppolitiek van de K.L.M., waar dit machtige orgaan zich na de aanschaffing van types als de F 20, F 36 enz. van de binnenlandsche markt afkeerde.

Ten overvloede wijs ik nog op het feit, dat eerst in 1939 het eerste geheel metalen vliegtuig, n.l. de T 9 door de Fokkerfabriek werd vervaardigd.

Het vliegen van vliegtuigen, als de Douglas SA—3 N. is van geheel anderen aard, dan van toestellen, waarbij men alleen maar de gaskraan opent of sluit, zooals bijv. de C X. Ik zou bijna zeggen, het is meer wetenschappelijk vliegen, maar voor den gemiddelden vlieger was de Douglas zeer goed te vliegen, terwijl het bovendien ook geen „gemeene" eigenschappen had. Te moeilijk was het zeker niet en overigens „oefening baart kunst".

Ten slotte mag de vraag worden gesteld wie de schrijver onder vakkringen verstaat. Indien hiermede bedoeld worden kringen, afkomstig uit de binnenlandsche industrie, zoo mag niet uit het oog worden verloren, dat deze belanghebbende zijn bij het plaatsen van orders in het binnenland. Mij is overigens onbekend, welke andere vakkringen in de gelegenheid waren dit vliegtuig te vliegen en *bovendien in staat waren de militaire waarde hiervan te beoordeelen*. Wel weet ik, dat de Commandant van de Afdeling en de ingedeelde vliegers er gaarne mee vlogen en het een „fijne kist" vonden.

Ik heb het noodig geoordeeld de critiek van den heer ZODIJ op vele punten te weerleggen. Alleen met het constateeren van feiten komt men er niet; men dient zich ook af te vragen het „hoe en waarom".

Laat ik den heer ZODIJ zeggen: er bestaat een tactiek en een techniek in de luchtvaart. De tactiek bepaalt aan welke eischen een vliegtuigtype moet voldoen en de techniek tracht aan de gestelde eischen te voldoen, waarbij de samenwerking dusdanig moet zijn, dat tezamen een harmonisch geheel wordt gevormd. Wanneer de tactiek zegt: „bouw een bombardeur, dan bouwt de techniek geen jager".