

ONZE LUCHTVLOOT

Door H. Walaardt Sacré, Majoor der Genie, Commandant van de luchtvaart-afdeling²

Door de Redactie van dit Weekblad uitgenoodigd om een kort artikeltje in het "Weermachtnummer" te schrijven over onze luchtvloot voldoe ik daaraan gaarne. Ik stel daarbij echter op den voorgrond dat, om begrijpelijke redenen, niet in details kan worden afgedaald zoodat, wat hieronder wordt medegedeeld, meer is een beschouwing over hoe onze luchtvloot zich zal moeten ontwikkelen dan een beschrijving hoe zij is.

De beschikbaar gestelde ruimte laat voorts niet toe de kabelballons en luchtschepen te bespreken. Ik stip daarom alleen aan dat de kabelballons, niettegenstaande de sombere voorspellingen daarover geuit toen het er op aan kwam ze hier te lande in te voeren, hun bruikbaarheid voor artilleriewaarneming aan de fronten ten volle hebben bewezen, terwijl van de luchtschepen alleen het zeer groote Zeppelintype en het zeer kleine Engelsche "Blimp" type op den duur bruikbaar zijn gebleken, het eerste voor groote zeeverkenningen, het laatste voor kustpatrouille, begeleiden van convooien, opsporen van duikbooten, en in het algemeen voor kleinere opdrachten. De bombardementstochten met Zeppelins zijn op den duur, dank zij de verbeterde afweermiddelen, vrijwel een mislukking gebleken en oogenschijnlijk gestaakt.

Ter bespreking blijven dus over de vliegtuigen, die overal het voornaamste hulpmiddel zijn van de militaire luchtvloten en die ook voor ons het belangrijkste zijn.

De vooruitgang in de vliegtuigprestaties in de afgelopen 4 oorlogsjaren is verbluffend. In 1914 had men nog bijna uitsluitend vliegtuigen die een snelheid hadden van 90 à 120 K.M. uur; die met volle belasting, d.w.z. toen pl.m. 250 K.G. moeizaam in 10 minuten naar 1000 M. hoogste stegen en in het algemeen niet veel hoger konden komen dan pl.m. 3000 M., en die voor alles en nog wat werden gebruikt.

Bewapende vliegtuigen kende men nog niet, nam men wapens mede dan waren dat karabijn of snellaadpistolen, vliegtuigbommen waren nog in hun kindsheid en men werkte met vliegtuigpijltjes en dergelijke lapmiddelen; de draadlooze telegrafie was nog pas in opkomst en werkte of werkte niet naarmate het zoo uitkwam; het fotografeeren geschiedde nog met primitieve camera's; kortom, alles was nog even onvolkomen, moest overal voor dienen en was dientengevolge voor alles even ongeschikt.

Al dadelijk merkte men dat van die vliegtuigen veel meer nut moest worden getrokken wilden zij hun rente opbrengen, en overal toog men koortsachtig aan het werk om ze te verbeteren, en als resultaat daarvan zag men in 1916 op de verschillende fronten 3 scherp van elkaar te onderscheiden vliegtuigtypen optreden, n.l. het snelle éénpersoons jachtvliegtuig, het snelle tweepersoons verkenningsvliegtuig en het minder snelle, maar veel belasting medevoerende, bombardementsvliegtuig, die elk voor hun speciale doel, maar ook daarvoor alleen, bijzonder geschikt waren.

En nog was men niet tevreden. Steeds sneller werden de jachtvliegtuigen, dikwijls ten

coste van hun manoeuvreervaardigheid, waardoor het doel werd voorbij gestreefd en zij ten prooi vielen aan hun langzamere doch handelbaardere tegenstanders. De verkenningsvliegtuigen werden wederom in 2 soorten gesplitst en wel in de eigenlijke verkenningsvliegtuigen voor strategische verkenningen en in de tactische verkenningsvliegtuigen die ook voor aanval en verdediging zijn ingericht (Schlachtflugzeuge, Fighting planes), en ook gebruikt worden voor het aanvallen van vijandelijke troepen, loopgraven, enz. en voor het onderhouden van de verbinding met de eigen troepen. Dikwijls ziet men de laatste soort vliegtuigen ook gepantserd, wat noodig is omdat zij laag over de loopgraven moeten vliegen. De bombardementsvliegtuigen ten slotte worden steeds grooter, zij worden voorzien van meerdere sterke motoren en hebben tot nu toe wel hun hoogtepunt bereikt in de nieuwste Duitse "Riesenflugzeuge", waarvan onlangs een Fransch blad een beschrijving gaf en die uitgerust zijn met 4 motoren van 300 Pk.; 43 M. breed en 28 M. lang zijn; leeg 9200 K.G. en volbelast 14,600 K.G. wegen; een snelheid hebben van 120 à 130 K.M. per uur; pl.m. 7 uur, aan één stuk kunnen vliegen; een bemanning van 9 man aan boord hebben; bewapend zijn met 4 mitrailleurs of revolverkanonnen en 2000 K.G. bommen kunnen medenemen. En wie kan zeggen of dit nu de laatste fase is van deze luchtdreadnoughts en of niet binnenkort nog grootere zullen verschijnen.

Met den vooruitgang der vliegtuigprestaties hield de ontwikkeling van de bewapening, de fotografie en de seinmiddelen gelijken tred. De vliegenier heeft thans de beschikking over een of twee, vast op het vliegtuig gemonteerde mitrailleurs, die door een vernuftig uitgedachte overbrenginrichting alleen dan kunnen schieten wanneer er geen schroefblad voor de monding is.

De waarnemer beschikt over een of twee in alle richtingen draaibare machinegeweren; over de meest geperfectioneerde fotoapparaten, waarmede bij gunstig weder tot uit 5000 M. hoogte volkomen leesbare fotografiën kunnen worden gemaakt; over draadlooze telegrafie-apparaten waarmede tot op 40 à 60 K.M. afstand kan worden geseind; over ingewikkelde bommenwerp-vizier-inrichtingen; over kleine en groote bommen van 10 tot 1000 K.G. gewicht; over lichtkogels, seinspiegels, enz. enz. Eer zoo'n waarnemer dus geheel geschikt is voor zijn werk moet hij, ook op technisch gebied, heel wat geleerd hebben.

Die onderverdeling in drie hoofdtypen is tot heden vrij wel gehandhaafd gebleven, en zij is zoo logisch dat daar voorshands wel geen verandering in zal komen. De stand van de zaak op het oogenblik is dus dat aan de fronten in het algemeen worden gebruikt:

1. Eénpersoons jachtvliegtuigen met een motor van 130 à 200 Pk., bewapend met 1 of 2 mitrailleurs, die een eigen snelheid hebben van 170 à 200 K.M. per uur en nog meer; die in 25 à 35 minuten naar 5000 M. kunnen stijgen en die ongeveer 2½ à 3 uur in de lucht kunnen blijven.
2. Tweepersoons verkenningsvliegtuigen met een motor van 160 à 350 Pk., die bewapend zijn met 2 à 4 mitrailleurs, die een eigen snelheid hebben van 140 à 190 K.M. per uur, die in 35 à 50 minuten naar 5000 M. stijgen en die 4 à 5 uur in de lucht kunnen blijven.
3. Bombardementsvliegtuigen in alle soorten en grootten, vanaf de gewone verkenningsvliegtuigen tot de bovengenoemde Riesenflugzeuge.

Wat heeft Nederland hiervan noodig?

Speciale bombardementsvliegtuigen pas in de laatste plaats, want voor een land als het onze zou dat een soort O. W. bezit zijn, waaraan eerst kan worden gedacht, als al het andere in orde is. Wel moeten wij hebben verkenningsvliegtuigen om te zien wat er bij den vijand gebeurt en om ons artillerievuur zoo effectief mogelijk te doen zijn, en jachtvliegtuigen om ons de vijandelijke vliegtuigen van het lijf te houden en hun verkenningen en bomaanslagen te beletten. Al ons pogen moet er dus op gericht zijn een jacht- en verkenningsvliegdiens te organiseeren die kwalitatief den toets met de buitenlandsche organisaties kun doorstaan en die quantitatief voldoende sterk is om een aanvulling van de verliezen over voldoende langen tijd te verzekeren. Die verliezen zijn groot. In het tijdschrift "Flying" van April 1918 wordt becijferd, dat een vliegtuig aan het front op het oogenblik een gemiddelden levensduur heeft van hoogstens twee à drie maanden, terwijl voor zooveel het het vliegend personeel betreft wordt aangenomen dat daarvan per maand gemiddeld 35 pCt. moet worden vervangen wegens dood, verwonding of moreele ongeschiktheid. Deze getallen geven dus een uitgangspunt om te becijferen wat men hebben moet, wanneer men uitgaat van een zeker minimum aantal vliegtuigen noodig voor dadelijk gebruik.

Behalve deze vliegtuigen heeft men dan nog noodig een voldoende aantal instructievliegtuigen benevens de noodige oefen- en overgangsvliegtuigen om den vliegeniers de overgang naar de veel snellere verkenningsvliegtuigen en jachtvliegtuigen mogelijk te maken.

Met de vliegtuigen alleen is men echter nog niet klaar; zij moeten onderdak en er moeten terreinen zijn om te kunnen opstijgen en landen en wel zooveel dat elk terrein, dat bij voorkeur 800 à 1000 M. lang en breed moet zijn, met niet meer vliegtuigen wordt belast dan er kunnen manoeuvreeren zonder elkaar in de lucht of op den grond te hinderen. Kan men die terreinen zoo kiezen, dat zij ook bruikbaar zijn voor het na den oorlog ontwijfelbaar te verwachten luchtverkeer, dan is dat zooveel te beter, men slaat dan twee vliegen in één klap. Voorts heeft men noodig een technisch bureau; magazijnen voor de duizend en een onderdeelen der vliegtuigen en motoren; werkplaatsen om de reparaties te kunnen uitvoeren; automobielen; tenten; wapens; bommen; draadlooze stations; zoeklichten; enz. en ten slotte in de laatste maar zeker niet minst belangrijke plaats een bekwaam, goed geschoold en dus goed betaald personeel om een en ander te behandelen en te onderhouden, waaronder specialiteiten op zoo goed als alle gebieden van metaal-, hout-, doek- en motorbewerking want er is haast geen technisch vak denkbaar of de vliegdiens heeft er op een of andere wijze mede te maken.

Kortom, het is een geheel nieuw en apart wapen dat zich gaandeweg naast de andere hoofdwapens begint te ontwikkelen, met eigen eischen en behoeften en een eigen organisatie. Wil men dat wapen levensvatbaarheid geven en zorgen dat het zich ontwikkelen kan zooals dat behoort, dan moet men zorgen dat ons land voor de vliegtuigen- en motorfabricage onafhankelijk worde van het buitenland en moet er naar worden gestreefd dat zich hier te lande een industrie kan ontwikkelen krachtig en bekwaam genoeg om in onze behoeften volledig te voorzien en om, voor zooveel betreft de qualiteit

harer producten te kunnen, en te kunnen blijven, concurreeren met het buitenland. Het mag niet meer voorkomen dat wij, zooals in 1914, door de wereldgebeurtenissen overvallen worden op een oogenblik dat wij er, althans op vlieggebied, allerminst voor gereed waren.

De ontwikkeling en instandhouding van zoo'n industrie zal geld kosten, maar dit blijft dan tenminste grootendeels in het land en het zal, niet alleen voor oorlogs- maar ook voor vredesdoeleinden zijn rente ruimschoots kunnen opbrengen.

De vooruitzichten dat zich binnen niet te langen tijd zoo'n industrie zal hebben ontwikkeld zijn, niettegenstaande de slechte tijdsomstandigheden die daartoe weinig medewerken, gunstig en dat is gelukkig want zonder eigen industrie is geen behoorlijke aanvulling van de luchtstrijdkrachten denkbaar en zonder behoorlijke luchtdienst geen goed leger. Immers, zonder nu zoover te willen gaan als de Hongaarsche correspondent van de "Nieuwe Rotterdamsche Courant" die in het Ochtendblad van 2 Augustus j1. verklaart dat velen in Hongarije en in het buitenland het luchtwapen niet ten onrechte beschouwen als het eerste wapen van het leger, mag toch wel worden verklaard dat een leger als het onze, schaars voorzien als het is van cavalerie en artillerie, zonder behoorlijke luchtvloot altijd zeer sterk in het nadeel zal zijn tegenover een tegenpartij die daar zeer zeker wel van zal zijn voorzien.

Zonder luchtvloot toch is een legerleiding blind en kan de artillerie niet de helft presteeren van waartoe zij in staat zou zijn; men moet zich steeds in de kaart laten kijken; zal elke poging tot initiatief zien verlammen omdat de tegenpartij precies weten zal wat er gebeuren gaat, en zal altijd hebben af te wachten wat die, wel goed ingelichte, tegenpartij goed zal vinden te gaan doen.

Dat zoo'n strijd op den duur weinig uitzicht op slagen heeft behoeft wel geen verder betoog en het is daarom toe te juichen, dat in de laatste twee jaren de gelden, die voor de luchtvaartorganisatie worden toegestaan, williger vloeien, zoodat die organisatie gaandeweg op het peil kan komen waarop zij behoort te staan en te blijven.

De afgebeelde vliegtuigen in het artikel.³

Verkenningsvliegtuig type D.F.W., motor 220 P.K. 1917.

Verkenningsvliegtuig type Bristol, motor 250 P.K. 1917.

Jachtvliegtuig Nieuport, motor 120 P.K. 1916 en 1917.

Jachtvliegtuig type Albatros, motor 160 P.K. 1916 en 1917.

Handley Page bombardementsvliegtuig, 2 motoren 250 P.K. 1917.

Bombardementsvliegtuig type Friedrichshafen 2 motoren van 260 P.K. 1917.

Noten

¹ Een extra nummer van De Amsterdamer, Weekblad voor Nederland, uit 1918. Een uitgave van Van Holkema & Warendorf te Amsterdam.

² R. de Winter, '[Sacré, Hendrik \(1873-1949\)](#)', in het Biografisch Woordenboek van Nederland.

³ De foto's in het weekblad waren van te slechte kwaliteit om over te nemen.