

Hoe de straaljagers in Leeuwarden kwamen

De oprichting van het eerste Meteor-squadron van de Koninklijke Luchtmacht (1948-1949)

dr. J.A.M.M. Janssen*

Inleiding

Eind juni 1998 was het precies vijftig jaar geleden dat het straalvliegtuig zijn intrede deed bij de Nederlandse luchtmacht. Op 27 juni 1948 werden de eerste *Gloster Meteors* vanuit Engeland via het vliegveld Welschap bij Eindhoven overgevlogen naar vliegbasis Twente. Daar werd vervolgens in november van datzelfde jaar een begin gemaakt met de formering van Nr 1 Jachtvliegsquadron, het latere 323 Squadron.

In dit artikel wordt ingegaan op de oprichting van deze eenheid vanuit het perspectief van de opbouw van de Nederlandse luchtmacht in de eerste naoorlogse jaren. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de verwerving van de *Gloster Meteor Mk 4*, het vliegtuig waarmee dit squadron werd uitgerust. Tevens zal de ontwikkeling van het 323 Squadron sinds het einde van de jaren veertig in grote lijnen worden geschetst.

Een moeilijk gesternte

In de eerste jaren na de oorlog bestond er in ons land aanvankelijk weinig animo om forse investeringen te doen voor een nieuwe krijgsmacht. Hoewel tijdens de Tweede Wereldoorlog eerst de *Luftwaffe* en daarna de

Royal Air Force (RAF) en de *United States Army Air Force (USAAF)* het belang van het luchtwapen op overtuigende wijze hadden gedemonstreerd, gold die Nederlandse terughoudendheid zeer zeker ook voor de plannen over de opbouw van eigen luchtmacht.

Voor de vorming van een nieuwe luchtmacht bestond zo mogelijk zelfs nog minder draagvlak dan voor de wederopbouw van de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Marine. Voor de aanschaf van voldoende vliegend materieel zou immers, zo werd in brede kring onderkend, diep in de geldbuidel moeten worden getast. Van nadelige invloed was ook dat de Nederlandse luchtmacht nog nauwelijks op traditie kon bogen. Zij stond in die eerste naoorlogse jaren voor de moeilijke opgave de strijd om erkenning aan te gaan, niet alleen in organisatorisch maar ook in financieel opzicht.

Onvoldoende draagvlak

Dat het voorshands ontbrak aan voldoende draagvlak om tot een grotere defensie-inspanning te komen, mag overigens geen verbazing wekken. Ons land was in de eerste jaren na de oorlog nu eenmaal met handen en voeten gebonden aan de strijd in Nederlands-Indië, wat tot grote financiële offers noopte. Bovendien vergde de wederopbouw van het land na de verschrikkingen van de bezettingstijd enorme investeringen.

Het klimaat zou zich slechts heel geleidelijk wijzigen. Onder invloed van de steeds verder verslechterende betrekkingen tussen Oost en West vanaf begin 1948 groeide langzaam maar zeker de overtuiging dat ons land zich niet langer kon en mocht onttrekken aan een grotere inspanning op defensie terrein.

Van een fundamentele koerswijziging zou echter pas sprake zijn, toen Chef van de Generale Staf generaal H.J. Kruls, die in de ogen van de politiek een al te voortvarende koers had voorgestaan, in januari 1951 met ontslag ging. Na diens vertrek en een kabinetscrisis ontstond er voldoende financiële basis om de wederopbouw van het Nederlandse defensieapparaat in bondgenootschappelijk kader in de gewenste richting te leiden. Bovendien was eind 1949 de Indonesische onafhankelijkheid een feit geworden, waardoor ons land de defensie-inspanning nagenoeg uitsluitend op Europa kon richten.

De opbouw van de luchtmacht

Opleidingen

Al tijdens de oorlog waren in Engeland voorbereidingen getroffen voor de vorming van een luchtmacht in het naoorlogse Nederland. Daarop werd na de Duitse capitulatie, in nauwe samenspraak met de Britten, voortgebouwd. De aandacht ging primair uit naar het oprichten van de, in het kader van de opbouw van de luchtmacht, meest essentiële oplei-

* De auteur is hoofd van de Sectie Luchtmachthistorie.

dingen en technische faciliteiten. Daartoe werd van de Britten, op uiterst voordelige wijze, het nodige vliegend materieel ontvangen. Ook stelde de RAF Nederlands luchtmacht-personeel aanvankelijk in de gelegenheid om in Engeland zélf opleidingen te volgen. Voor een deel gebeurde dat aan scholen die de Britse luchtmacht runde; in het bijzonder gold dat voor de opleiding van de eerste naoorlogse Nederlandse vliegers.

De medewerking van de Britten bleef echter niet hiertoe beperkt. Zo genoten de Nederlandse luchtmachtcrachten in 1946-1947 bijvoorbeeld gastvrijheid op RAF Station Langham, waar geheel naar eigen inzicht, de opleiding van het toekomstige technisch personeel ter hand kon worden genomen.

Operationele eenheden

Pas in tweede instantie zou de aandacht uitgaan naar de oprichting van operationele eenheden. Daarbij gold van meet af aan als uitgangspunt dat in bondgenootschappelijk verband zou worden samengewerkt. Al kort na de oorlog werd overeengekomen dat Nederland en België één luchtverdedigingsgroep zouden vormen, maar de realisatie van dit voornemen vergde meer tijd dan oorspronkelijk was voorzien. Directeur van het Directoraat Nederlandse Luchtmachtcrachten kolonel I.A. Aler liet de *Director of Allied Air Cooperation and Foreign Liaison*, air commodore J.W.F. Merer in september 1946 weten dat hij, gelet op alle praktische problemen waarmee hij inmiddels was geconfronteerd, voorlopig slechts wilde streven naar de vorming van een bescheiden luchtverdedigingsapparaat. De kern daarvan zou gaan bestaan uit twee jachtsquadrons, een radarsysteem, een *operations room* en een adequaat communicatiesysteem. Vanuit deze kern zou dan later de verdere uitbouw moeten plaatsvinden.

Voor wat betreft het type vliegtuig ging Alers voorkeur uit naar „*the modern current type of fighter in use in the RAF*”. Daarmee doelde hij zon-

der twijfel op de Gloster Meteor straaljager, waarmee een aantal squadrons van de Britse luchtmacht intussen was uitgerust. Alleen al uit psychologische overwegingen voelde Aler er niets voor de beide squadrons uit te rusten met een traditioneel en eigenlijk al verouderd schroefvliegtuig als de *Spitfire*. Naar mag worden aangenomen, werkten hier de lessen uit de meidagen van 1940 door, toen de Nederlandse krijgsmacht met overwegend infe-

tinck, die gelet op de moeilijke financiële positie van ons land uiterste zuinigheid wenste te betrachten, vond dat bij nader inzien te hoog gegrepen en dwong zijn ambtgenoot van Oorlog in de zomer van 1947 de plannen bij te stellen.

De aanpassingen die daarop in het opbouwplan voor de luchtmachtcrachten werden aangebracht, motiveerde de minister van Oorlog onder meer met het argument dat de aanschaf van



Afb. 1. Kapitein-vlieger J. Flinterman vervulde de functie van commandant van de Jachtvliegschool op Twente, alvorens hij in het najaar van 1948 werd benoemd tot eerste commandant van het latere 323 Squadron

(Foto: Sectie Luchtmachthistorie)

rieur materieel de strijd had moeten aanbinden tegen een modern bewappende tegenstander.

Politieke steun

Hoe bescheiden de voorgestelde opzet ook leek, brede politieke steun ervoor ontbrak vooralsnog. Minister van Oorlog A.H.J.L. Fiévez (1946-1948) sloot zich echter aan bij de gedachtegang van Aler en voerde op de begroting voor 1947 de aanschaf van enkele tientallen Gloster Meteors op. Minister van Financiën P. Lief-

al te veel toestellen in één keer geen aanbeveling verdiende, omdat straalvliegtuigen nu eenmaal snel verouderden. Voorts onderstreepte hij dat de aandacht primair diende uit te gaan naar de opleiding van het militaire kader en de vliegers; een beleidslijn die in de praktijk mede tot gevolg had dat de aanschaf van de benodigde straalvliegtuigen in de tijd zou worden uitgesmeerd. Er zou worden begonnen met de toestellen die nodig waren voor de opleiding van de straaljagerpiloten. →

De Gloster Meteor

Intussen was over de vliegtuigkeuze reeds uitvoerig van gedachten gewisseld. Oorspronkelijk was in politieke kringen de aanschaf van Spitfires overwogen, maar dat denkbeeld had men, op instigatie van Aler, uiteindelijk laten varen. Het leed immers geen twijfel dat 'jets' met straalturbine-aandrijving de toekomst van de militaire luchtvaart zouden gaan bepalen. De keuze viel uiteindelijk op de Gloster Meteor, het type straaljager waarmee inmiddels ook de Britse luchtmacht opereerde.

Proefvlucht

De geschiedenis van de Gloster Meteor gaat terug tot de eerste jaren van Tweede Wereldoorlog. Aan de basis van dit toestel stond F. Whittle (1908-1997), die reeds in de jaren dertig de eerste vliegtuiggasturbines had ontwikkeld. In samenwerking met de Gloster Aircraft Company construeerde hij de *Gloster Whittle E 28/39*, die op 25 mei 1941 zijn eerste proefvlucht maakte. Op basis van dit prototype kwamen de verschillende versies van de Gloster Meteor tot ontwikkeling.

In het laatste oorlogsjaar kon reeds de Mk 3-versie operationeel worden ingezet. In maart-april 1945 gebeurde dat ook vanaf Nederlands grondgebied. Het 616 Squadron van de RAF was toen korte tijd met de Meteor Mk 3 gestationeerd op het vliegveld Gilze-Rijen en later op de *airstrip* De Kluis, bij Nijmegen.

Inmiddels werd het toestel verder ontwikkeld. In april 1945 kwam de sterk verbeterde Gloster Meteor Mk 4 gereed. Deze nieuwe versie onderscheidde zich onder meer door twee krachtiger *Rolls Royce Derwent V* straalmotoren, waarmee een topsnelheid kon worden ontwikkeld van ongeveer 940 kilometer per uur. Door de stuwkracht die beide motoren produceerden, bleek een stijgsnelheid van 2240 meter per minuut haalbaar. Het was deze straaljager die later ook als eerste bij de Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten zijn intrede zou doen.

Demonstratie

Een nadere kennismaking met de Gloster Meteor vond op 15 april 1947 plaats op de toenmalige luchtmachtbasis Valkenburg, waar voor dit doel een deskundig publiek was samengestroomd. Onder meer de Britse ambassadeur in ons land, N. Bland, was aanwezig maar ook tal van hooggeplaatste functionarissen uit de wereld van de militaire luchtvaart en het bedrijfsleven. Het programma omvatte allereerst de vertoning van een film waarin de ontwikkeling van de Britse straalvliegtuigen werd belicht. In aansluiting daarop verzorgde de verkoopdirecteur van de Gloster-fabriek, de vroegere chef testpiloot E. Greenwood, een toelichting op de technische mogelijkheden van de Meteor. Daarna was het de beurt aan *squadron leader* D.V. Cotes-Preedy om de Meteor voor te vliegen. Diens indrukwekkende demonstratie met het opvallend rood geschilderde toestel met het civiele registratienummer G-AIDC maakte op de aanwezigen diepe indruk.

Promotietour

De bijeenkomst op Valkenburg vormde een onderdeel van een promotietour van de Gloster-fabrieken met de Meteor, waarop vervolgens ook België, Denemarken, Zweden en Noorwegen zouden worden aangedaan. De organisatie op de luchtmachtbasis Valkenburg was in handen van de N.V. Nederlandse Vliegtuigen-fabriek Fokker, die er geen geheim van maakte grote belangstelling te hebben om de Meteor in licentie te gaan bouwen.

Een wens die trouwens ook in vervulling zou gaan, want in de zomer van 1948 kwam een overeenkomst tussen Fokker en de Gloster-fabrieken tot stand waarbij Fokker de licentierechten verwierf voor de vervaardiging van de Meteor Mk 4. De overeenkomst zou tevens van toepassing zijn op de vervolgversies van de Meteor. Fokker beperkte zich uiteindelijk tot de bouw van de Meteor Mk 8 en werkte in dat verband samen met de Belgische FN-fabriek die in licentie de

Rolls Royce-Derwent motoren voor dit toestel produceerde.

De eerste bestellingen

De principiële beslissing om straalvliegtuigen van het type Gloster Meteor Mk 4 aan te schaffen voor de Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten was op het moment dat de demonstratie op Valkenburg plaatsvond al genomen. De invoering van de nieuwe toestellen zou slechts een kwestie van tijd zijn. In de loop van juni 1947 viel het besluit voorlopig alleen de Jachtvliegschool op Twente te voorzien van straalvliegtuigen. Daarbij zou het gaan om in totaal tien toestellen, die in series van vijf stuks zouden worden besteld. Nog diezelfde maand, op 27 juni, werd bij de Gloster Aircraft Company de eerste bestelling geplaatst. Het ging daarbij om vijf Meteors Mk 4, die per stuk £ 17.060 zouden gaan kosten. De tweede bestelling volgde op 29 december 1947.

De prijs was inmiddels opgelopen tot een bedrag van £ 18.250 per stuk. Op de begroting van 1948 konden vervolgens de gelden worden opgevoerd voor de aanschaf van 24 Meteors Mk 4 voor de twee luchtverdedigings-squadrons, die de basis zouden gaan vormen van de naoorlogse luchtmachtstrijdkrachten.

Twente en Leeuwarden aan basis van straaltijdperk

In afwachting van de komst van de Meteors was inmiddels in het voorjaar van 1948, mede op basis van bondgenootschappelijk overleg, de nodige vooruitgang geboekt met de planning van de verdere uitbouw van de luchtmachtstrijdkrachten tot 1954. In dat kader dacht men aan in totaal zeventien squadrons, te weten: acht squadrons dagjagers, vier squadrons nachtjagers, twee squadrons voor tactische luchtsteun, twee squadrons voor artilleriewaarneming en een transportsquadron. De vliegbasis Leeuwarden en de vliegbasis Twente werden aangewezen om de eerste op

te richten squadrons onderdak te bieden. Leeuwarden zou twee squadrons dagjagers en twee squadrons nachtjagers dienen te huisvesten, Twente twee squadrons dagjagers en één squadron nachtjagers.

De opbouw van het luchtverdedigingsapparaat van de Nederlandse luchtmacht zou beginnen op Leeuwarden. Volgens de plannen van april 1948 moesten de eerste twee squadrons dagjagers in de loop van 1949 op de vliegbasis bij de Friese hoofdstad worden gestationeerd. Deze twee squadrons zouden later bekendheid krijgen als 323 Squadron en 324 Squadron.

De geboorte van het 323 Squadron

Hoewel het 323 Squadron en de vliegbasis Leeuwarden sinds jaar en dag ten nauwste met elkaar verbonden zijn, lag de oorsprong van dit squadron niet op Leeuwarden, maar op Twente. De geschiedenis van het eerste luchtmachtssquadron dat werd uitgerust met straaljagers gaat terug tot het najaar van 1948.

Op 24 juni 1948 werden de eerste drie Meteors door het Commando Legerluchtmacht Nederland van de Gloster Aircraft Company overgenomen. De toenmalige eerste luitenant-vlieger waarnemer F. Vijzelaar was, namens de Nederlandse luchtmacht, in Engeland belast met de afnamekeuring. Vijzelaar zelf, R. Drijland en J. Coocksey (beiden verbonden aan de Gloster Aircraft Company) vlogen de toestellen vervolgens op zondag 27 juni 1948 vanuit Engeland over naar Nederland. Op het vliegveld Wel-schap, bij Eindhoven, werd een tussenlanding gemaakt, waarna de vliegers koers zetten naar Twente. Daar arriveerden zij omstreeks 20.00 uur.

Vliegshow

Op Twente werden de toestellen onder grote belangstelling afgeleverd bij de Jachtvliegschool. Het was een belangrijk moment want met de aan-

komst van de drie Meteors was voor de luchtmacht het begin van het straaltijdperk aangebroken. De leiding van de Nederlandse luchtmacht onderkende de historische betekenis van de aankomst van de eerste Meteors.

Al op maandag 28 juni togen Chef van de Luchtmachtstaf generaal-majoor C. Giebel en Commandant Legerluchtmacht Nederland kolonel I.A. Aler naar Twente om de straaljagers te inspecteren.

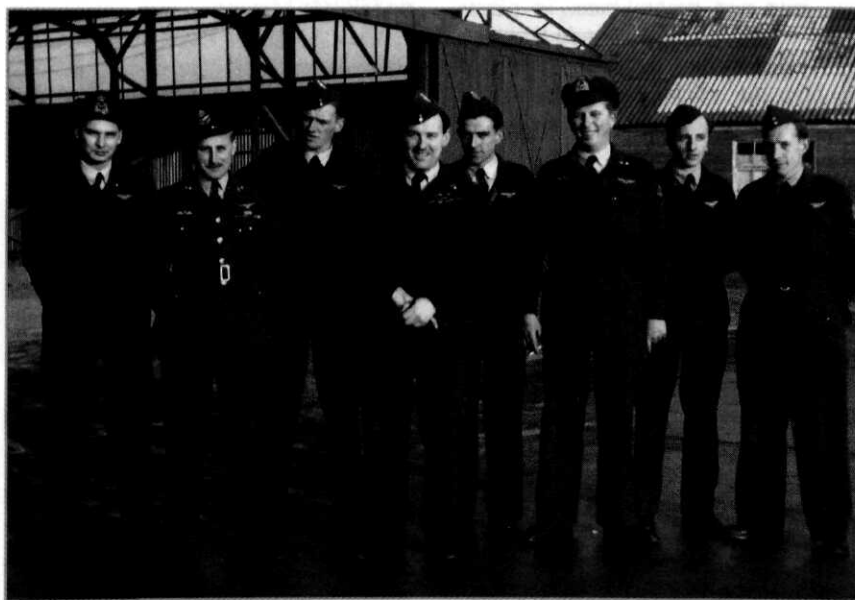
Enkele dagen later werd ook luchtvaartminnend Nederland de gelegenheid geboden de nieuwe trots van de luchtmacht te bewonderen. Dat gebeurde tijdens het vliegfeest ter afsluiting van de groots opgezette viering van het 35-jarig bestaan van de Militaire Luchtvaart in ons land, een feest dat op 3 en 4 juli 1948 plaatsvond op vliegveld Ypenburg.

De tweemotorige Gloster Meteors, aldus *De Vliegende Hollander* in zijn editie van 10 juli, wisten door hun „fantastische snelheid”, hun enorme

stijgvermogen en wendbaarheid grote indruk te maken op de vele duizenden toeschouwers die de landingsbaan bij deze vliegshow omzoomden.

De Jachtvliegschool

De Meteors werden op de vliegbasis Twente ingedeeld bij de Jachtvliegschool op 'Oost'. Kapitein-vlieger J.L. Flinterman, op dat moment nog commandant van de Jachtvliegschool, ontfermde zich daar over de toestellen. Hij was het die in het najaar van 1948 met de voorbereidingen voor de vorming van het eerste Meteor-squadron werd belast. Flinterman, een voormalig oorlogsvlieger en onder meer onderscheiden met het Vliegerkruis, had reeds op 13 december 1945 zijn eerste solovlucht met een Meteor Mk 4 gemaakt. Dat gebeurde vanaf *RAF Molesworth*, waar de *Meteor Conversion Unit* was gevestigd. Zijn verdere opleiding tot straaljagerpiloot had hij samen met R. van Daalen Wetters gevolgd te Sawbridgeworth en Norwich. Beiden hadden daar eveneens kennis kunnen maken met een ander Brits straalvliegtuig, de *De Havilland Vampire*.



Afb. 2. Majoor Flinterman met de vliegers, die op 28 januari 1949 de Meteors van Twente overvlogen naar Leeuwarden.

Van links af: B. van Gelder, J. Linzel, B. van Oord, J. Flinterman, J. Bakker, S. Aertsen, B. de Ruyter en R. van Mil

(Foto: Sectie Luchtmachthistorie)

Opleiding van vliegers

Kort na de aankomst van de straaljagers op Twente werd een begin gemaakt met een reorganisatie van de opleiding van de toekomstige jachtvliegers van de Nederlandse luchtmacht. Tot de komst van de Gloster Meteor had de Spitfire hier nog als het boegbeeld gediend. Die tijd was nu voorbij.

Om over voldoende instructeurs voor de Meteor-opleiding te kunnen beschikken, werden meteen enkele ervaren Spitfire-vliegers geplaatst op dit straalvliegtuig. Daarna begon de eerste Meteor-cursus. Hieraan werd deelgenomen door vliegers die zojuist de Spitfire-opleiding hadden doorlopen en enkele uren op de tweemotorige *Airspeed Oxford* hadden gevlogen; dat laatste werd nodig geoordeeld omdat de Meteor ook met twee motoren was uitgerust.

Bij de conversie naar de Meteor was het zeker aanvankelijk behelpen geblazen. Het aantal toestellen was immers nog klein – in september 1948 bedroeg het tien stuks – en een tweezitsversie van de Gloster Meteor was nog niet beschikbaar. In plaats daarvan werden zogenaamde 'kameelduals' gebruikt: de munitiebakken achterin de cockpit werden verwijderd, waarna de instructeur op zijn knieën plaatsnam in de vrijgekomen ruimte. Zo kon onderricht worden gegeven in het taxiën en konden *speedruns* op de startbaan worden uitgevoerd. Daarnaast werd mondjesmaat gebruikgemaakt van een link-trainer. Zo werd, op geïmproviseerde wijze, de basis gelegd voor de verdere opleiding op de Meteor. Zodra de leerlingen zich de *cockpitdrill* voldoende eigen hadden gemaakt, volgde de eerste solovlucht.

Opleiding van technisch personeel

Behalve de opleiding van vliegers was intussen ook de scholing van het technisch personeel ter hand genomen. Ook in dat verband kon dankbaar gebruik worden gemaakt van faciliteiten in het Verenigd Koninkrijk. Ongeveer 30 technici van de

Vliegtuigtechnische Dienst van Twente waren in januari 1948 het Kanaal overgestoken om bij Britse fabrieken een korte stage te lopen. Daar werden zij wegwijs gemaakt in de specifieke technische know-how met betrekking tot de Meteor. Deze stageperiode werd afgesloten op de RAF-basis Horsham St Faith in Norfolk (East Anglia) voor een praktijktraining bij de vier aldaar geplaatste Meteor-squadrons. Deze hadden nog de beschikking over de Meteor Mk 3, maar waren inmiddels aan het overschakelen op de Mk 4. Eind maart 1948 keerden de technici terug naar Nederland en werden vervolgens te werk gesteld op de vliegbasis Twente.

Lezingen

Om de voorbereiding op het straalvliegtuig zo goed mogelijk te laten verlopen, werden er lezingen georganiseerd. Zo hield een functionaris van de Gloster Aircraft Company op 8 november 1948 op Twente een voordracht over 'het vliegen met hoge snelheid' voor alle vliegers en technische officieren. Ook werd een voorzichtig begin gemaakt met de ontwikkeling van tactieken voor de inzet van de Gloster Meteor.

Huisvesting

Overigens lag het van meet af aan geenszins in de bedoeling dat Flinterman met zijn Meteors op Twente zou blijven. Het voornemen was immers zo spoedig mogelijk te verhuizen naar Leeuwarden. Vanaf 1946 was er op de Friese vliegbasis reeds veel werk verzet om daar enkele operationele jacht-squadrons te kunnen accommoderen. Dat bleek ook nodig. Het banenstelsel dat door de Duitsers was aangelegd, had in de laatste fase van de oorlog grote schade opgelopen en moest dus grondig worden gerepareerd, en later deels ook opnieuw worden bestraat. Pas in oktober 1948 waren deze werkzaamheden grotendeels afgerond. Veel tijd ging ook heen met het aanbrengen van afrasteringen, het opruimen van de vele explosieven die op het vliegveld werden aangetroffen, en met het opknappen van de nog aanwezige Duitse hangars. Bovendien

moesten enkele nieuwe hangars worden gebouwd en diende er een nieuwe verkeersstoren te verrijzen.

Eveneens was er veel werk verzet om het squadron te zijner tijd in Leeuwarden een goed leef- en werkklimaat te bieden. Deze inspanning strekte zich verder uit dan de vliegbasis zelf. Dit moge blijken uit het feit dat de commandant van de basis luitenant-kolonel-vlieger J.G. Sissingh op 18 oktober 1948 langs schriftelijke weg een beroep deed op Burgemeester en Wethouders van de stad Leeuwarden om de huisvesting van het personeel dat zou overkomen, in goede banen te leiden. Hij wees er in zijn brief op dat:

(...) verscheidene van de betrokkenen, gedurende de bezettingsjaren door hun goede diensten aan het Vaderland bij de R.A.F. als anderszins gedwongen waren gescheiden van hun gezin te leven, terwijl na de bevrijding als gevolg van de vele overplaatsingen deze ongewenste toestand voor velen nog lang heeft voortgeduurd of zelfs nog voortduurt.

De overplaatsing van het squadron

Op 10 november 1948 was het zover dat kapitein-vlieger Flinterman een eerste proeflanding kon maken op Leeuwarden. Deze verliep „geheel naar wens”, waarna de voorbereidingen voor de feitelijke overplaatsing van het squadron begonnen. In dat kader verhuisde de helft van de Vliegtuigtechnische Dienst op Twente begin december 1948 naar Leeuwarden.

Op 15 november was inmiddels op Twente het Nr 1 Jachtvliegsquadron officieel opgericht onder bevel van Flinterman. Van een volledig operationeel squadron was op dat moment nog allerminst sprake. Het squadron beschikte niet over eigen materieel en was in feite nog steeds aangewezen op de toestellen van de Jachtvliegschool. Slechts enkele Meteors waren vlieggereed en het ontbrak ook nog aan voldoende vliegers.

De eerste ervaringen met het gebruik van de Meteor leerden – hoe kon het ook anders – dat de luchtmachtorganisatie aanvankelijk erg onwennig stond tegenover het fenomeen straaljager. Zo bleek de verkeersleiding op Twente veel moeite te hebben met het feit dat de Meteors weer zo snel op hun basis terugkeerden. Ook het vullen van de brandstoftanks van de Meteors en het starten op andere velden leverden in het begin de nodige problemen op.

Om het vliegend materieel voor het op Leeuwarden te stationeren squadron in Groot-Brittannië op te halen – voorlopig ging het om acht toestellen – werden op 17 januari 1949 zes vliegers van Twente overgevlogen naar Moreton Valence, het vliegveld van de Gloster Aircraft Company. De zes vlogen de Meteors samen met twee invliegers van Gloster de volgende dag, via Manston, naar Twente, waar de overname-inspectie plaatsvond.

Aankomst op Leeuwarden

Oorspronkelijk lag het in de bedoeling dat de Meteors op 27 januari 1949 vanuit Twente naar Leeuwarden zouden worden overgevlogen, waar inmiddels alles in gereedheid was

gebracht om het squadron te verwelkomen. In verband met „een lichte nevel” werd echter tot uitstel besloten. Op 28 januari 1949 lukte het wel. Aan het begin van de middag landden de acht Meteors onder commando van de inmiddels tot majoor bevorderde Flinterman, in twee formaties van vier toestellen op Leeuwarden.

Luitenant-kolonel-vlieger Sissingh richtte namens de Commandant Luchtmacht Nederland kolonel A. Baretta meteen na de landing enkele woorden tot de vliegers en de grote schare belangstellenden die naar de vliegbasis waren gekomen. Hij sprak de overtuiging uit dat met de „blijde inkomst” van het squadron op Leeuwarden een solide basis was gelegd voor de verdere uitbouw van de Nederlandse luchtmacht. Dat het commando over het squadron werd opgedragen aan Flinterman gold daarbij welhaast als een vanzelfsprekendheid. Op gezag van Baretta liet Sissingh de toehoorders weten:

„Het is met groot vertrouwen in de bekwaamheden van de Majoor Flinterman, dat aan hem, die de afgelopen oorlog zijn sporen als jachtvlieger ten volle heeft verdiend, de lei-

ding wordt opgedragen van ons eerste na-oorlogse jagersquadron, daarbij de voetsporen drukkende van zijn grote voorganger, de toenmalige luitenant-vlieger Van Weerden Poelman, die destijds werd belast met het commando over het eerste vooroorlogse jagerverband”.

Luchtverdedigingsoefeningen

Per 14 april 1949 werd de nummering van het squadron in het kader van afspraken binnen de Westerse Unie aangepast. Vanaf dat moment luidde de officiële aanduiding ‘323 Squadron’. Onder die nieuwe benaming nam het squadron reeds in de zomer van 1949 deel aan enkele internationale luchtverdedigingsoefeningen. Om te beginnen participeerde het in de tweede helft van juni 1949 in een oefening die werd gehouden vanaf Thorney Island in Hampshire. Door diverse omstandigheden lieten de prestaties van het squadron bij deze oefening te wensen over. Dit werd vooral toegeschreven aan het feit dat bij het radioverkeer hinder werd ondervonden van interferentie en aan slecht zicht. Toch maakte het squadron anderszins op de Britten blijkbaar een goede indruk. Het blad *The Aeroplane* schreef op 1 juli 1949:

The commanding officer and many other members of the squadron were trained in England and several of them served with great distinction in the War. Most of them speak perfect English.

In aansluiting op deze oefening vanaf Thorney Island nam het 323 Squadron vervolgens, vanaf diezelfde vliegbasis, deel aan *Exercise Foil*. Bij deze oefening kwam onder meer naar voren dat de vliegtuigherkenning door de Nederlandse vliegers te wensen overliet. Chef van de Luchtmachtstaf generaal-majoor Giebel maakte hiervan melding in de vergadering van het Comité Verenigde Chefs van Staven van 9 september 1949 en bepleitte bij die gelegenheid de oprichting van een gecombineerde herkenningsschool voor de hele krijgsmacht. →



Afb. 3 Eén van de Meteors van het eerste uur: de I-32, die in januari 1949 aan de inventaris van het latere 323 Squadron werd toegevoegd

(Foto: Sectie Luchtmachthistorie)

Nieuwe records

In de eerste periode van het 323 Squadron op Leeuwarden werden ook de grenzen van de vliegtechnische mogelijkheden van de Meteor afgestast. Zo verbeterde Flinterman op 15 augustus 1949 boven Ameland met de Meteor I-48 het Nederlandse hoogte-record en bracht dit op 14.821 meter. Het oude record had op naam gestaan van reserve eerste-luitenant-vlieger H. Leegstra, die in 1939 met een Fokker D-XXI een hoogte van 11.353 meter had weten te bereiken.

Vervolgens brak Flinterman op zondag 28 augustus, eveneens bij Ameland, met dezelfde Meteor ook het snelheidsrecord. Hij wist toen een snelheid van 953,1 km per uur te behalen. Bij beide gelegenheden werden de metingen verricht door personeel van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium. De begeleiding van de pogingen het record te verbreken betekende de opmaat voor een steeds hechter wordende samenwerking tussen de luchtmacht en het Nationaal Luchtvaartlaboratorium bij de wetenschappelijke begeleiding van het operationeel vliegtuiggebruik.

Flinterman persoonlijk kreeg veel lof toegezwaaid voor zijn geslaagde pogingen, hoewel hij daar niet op uit was geweest. In het luchtvaartblad *AVIA* van 1 september 1949 verklaarde hij dat hij alleen had beoogd de aandacht te vestigen op en vertrouwen te wekken in het nog jonge straaljagerwapen. Daaraan bestond vooral behoefte omdat de animo om straaljagervlieger te worden op dat moment niet bepaald overweldigend was. In de volgende jaren kwam daarin verandering, zodat de vulling van de luchtverdedigingssquadrons geen onoverkomelijke problemen meer opleverde.

Overkoepelend orgaan

De oprichting van het 323 Squadron vormde uiteindelijk de opmaat tot de oprichting van het Commando Luchtverdediging (CLV), dat in 1950 tot stand kwam als overkoepelend orgaan voor de luchtverdedigingssquadrons. In het najaar van 1951 res-

sorteerden inmiddels zes squadrons onder het CLV. In datzelfde jaar werd ook de basis gelegd voor het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten, dat de tactische squadrons van de luchtmacht onder zijn hoede zou gaan nemen. Het eerste, het 311 Squadron, werd op 1 mei 1951 op de vliegbasis Volkel opgericht.

Intermezzo op Twente

Na ruim een jaar kwam er een einde aan de eerste plaatsing van het 323 Squadron op Leeuwarden. In het voorjaar van 1950 besloot het Commando Luchtmacht Nederland de schietinstructie van de Jachtvlieg-school op Twente over te dragen aan het 323 Squadron. Dat keerde daarop weer naar Twente terug. Tot commandant van het squadron werd kapitein-vlieger J. van Arkel benoemd, die vervolgens ook de Schietschool binnen het squadron opzette.

De verplaatsing van Leeuwarden naar Twente vond plaats op 15 mei 1950. Behalve de toestellen – negen Gloster Meteors, waarvan één tweezitter Mk 7 – keerde ook een deel van het technische personeel weer naar Twente terug. De vliegers togen, meteen na aflevering van de toestellen, weer naar Leeuwarden om daar de kort tevoren opgerichte squadrons 324 en 325 te gaan versterken. Alvorens op Twente een begin kon worden gemaakt met de schietopleiding voor de toekomstige jachtvliegers, moesten alle toestellen van het 323 Squadron, vooral voor wat betreft de vizieren, kanonnen en boordcamera's een grondige onderhoudsbeurt ondergaan. De vliegers die bij de Jachtvlieg-school op Twente de Meteor hadden leren vliegen, kregen bij de Schietschool van het 323 Squadron eerst een grondschoolopleiding. In aansluiting daarop vonden schietoefeningen plaats, waarbij in tweede instantie ook met scherp werd geschoten. Voor die laatste schietoefeningen streek het 323 Squadron telkens weer voor de duur van twee weken neer op de vliegbasis Leeuwarden. Vandaaruit

werd dan, voor het schieten op gronddoelen, veelvuldig naar de Vliehors op Vlieland gevlogen, waar inmiddels een schietrange was ingericht. Het schieten op luchtdoelen, in de vorm van een 'manche' of sleepzak, werd beoefend boven de Noordzee. Deze omslachtige gang van zaken leidde ertoe dat in 1952 werd besloten om het squadron toch weer naar Leeuwarden terug te halen. Bij nader inzien werd het efficiënter gevonden de schietopleiding te doen plaatsvinden vanaf de locatie die het dichtst lag bij schietrange te Vlieland. Het laatste te Leeuwarden gevormde squadron, 326, werd in verband daarmee verhuisd naar Twente. Het 323 Squadron keerde zodoende op 21 april 1952 terug op de vliegbasis Leeuwarden. Sindsdien heeft het daar onderdak genoten.

Taken van het 323 Squadron

Het 323 Squadron fungeerde tot begin jaren zestig primair als schietschool. Het verzorgde de elementaire schietopleiding voor de operationele vliegers en was tevens belast met de opleiding van de schietinstructeurs. Ook gaf het herhalingscursussen voor vliegers die bij andere squadrons waren ingedeeld. Daarnaast zou het in tijd van oorlog als een gewoon operationeel dagjagerssquadron worden ingezet. Die combinatie van opleidingselementen en operationele taken kenmerkt het squadron ook nu weer in belangrijke mate.

Materieel

Het 323 Squadron bediende zich bij de uitvoering van zijn taken tot eind 1957 uitsluitend van Gloster Meteor toestellen, tot 1954 alleen van de Meteor Mk 4 en daarna overwegend van de verbeterde Mk 8. In het najaar van 1957 stapte het, als laatste van de KLU-luchtverdedigingssquadrons over op de *Hawker Hunter*, eveneens een toestel van Britse origine. Deze straaljager werd vanaf 1960 uitgerust met de *Sidewinder*-luchtdoelraket, waardoor het boordkanon zijn functie



Afb. 4 Het schoonmaken van de kanonlopen van een Meteor (Leeuwarden 1949). Aan weerszijden van het voorste rompsegment was de Meteor uitgerust met twee British-Hispano Mk 5 snelvuurkanonnen
(Foto: Sectie Luchtmachthistorie)

als hoofdwapen voor het luchtgevecht langzaam maar zeker verloor.

Toen in september 1961 in verband met de op handen zijnde uitfasering van de Hawker Hunter de Schiet-school ophield te bestaan, kon het 323 Squadron zich volledig gaan concentreren op zijn operationele taken. Daarin kwam geen verandering toen in het voorjaar van 1964 de *Lockheed F-104 Starfighter* zijn intrede deed bij het squadron. Met dit toestel kreeg het 323 Squadron voor het eerst de beschikking over materieel van Amerikaanse makelij. Nieuw was dat met de Starfighter ook 's nachts en bij slecht zicht onderscheppingen konden worden uitgevoerd. Door zijn radar beschikte de Starfighter immers over *all-weather-capaciteit*.

Reorganisatie

Inmiddels voltrok zich op het punt van de opzet van de luchtverdediging binnen de luchtmachtorganisatie een ingrijpende reorganisatie. Een aantal vliegende squadrons was opgeheven

en daarvoor in de plaats waren geleide wapensquadrons gekomen, die waren gehuisvest in West-Duitsland. Uiteindelijk bleven van de oorspronkelijke luchtverdedigingssquadrons alleen het 322 en het 323 Squadron op Leeuwarden over, alsmede het sinds 1954 op Soesterberg gestationeerde Amerikaanse *32 Tactical Fighter Squadron*.

Een andere verandering was dat de luchtverdediging niet langer louter als een nationale aangelegenheid werd beschouwd. In 1961 werden ook de luchtverdedigingseenheden van de Koninklijke Luchtmacht, in navolging van de squadrons die deel uitmaakten van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten, onder *operational control* van de Commandant *Second Allied Tactical Air Force (2ATAF)* geplaatst.

Luchtverdediging

In het derde kwartaal van 1965 was het 323 Squadron weer volledig operationeel. Het vloog nu met de supersonische *F-104 Starfighter* en

concentreerde zich daarbij, zeker aanvankelijk, als vanouds op zijn traditionele luchtverdedigingstaak. Per 1 oktober kwam daar nog de *Quick Reaction Alert (QRA)* bij, een taak die inhield dat het squadron bij toerbeurt met twee toestellen gereed moest staan om bij spoedgevallen – bijvoorbeeld wanneer Warschaupact-toestellen het NAVO-luchtruim waren binnengedrongen – meteen te kunnen onderscheppen.

In het kader van de *air defence*-taak werden door het 323 Squadron zogenaamde 'zoomvluchten' uitgevoerd, waarbij de vliegers tot zeer grote hoogte stegen. Soms werd daarbij zelfs op een hoogte van 70.000 voet geopereerd. Deze zoomvluchten werden uitgevoerd om zeer hoog vliegende strategische bommenwerpers te kunnen onderscheppen.

Herziening van het takenpakket

Reeds in de loop van de jaren zestig werd duidelijk dat het takenpakket van het vliegende gedeelte van de Koninklijke Luchtmacht op termijn een grondige aanpassing zou moeten ondergaan. De eigenlijke luchtverdediging, het onderscheppen van supersonische, op grote hoogte opererende bommenwerpers, zou een jachtvliegtuig vergen dat, naar Nederlandse maatstaven, niet meer betaalbaar zou zijn. Bovendien zou voor het onderscheppen op lagere hoogte weer een ander toestel nodig zijn. Zo groeide de overtuiging dat Nederland zich beter zou kunnen concentreren op taken als *air superiority*, *close air support* en *tactical recognition*. In dat licht werd al aan het begin van de jaren zeventig gepleit voor overschakeling op één hoofdtype vliegtuig, waarmee al deze taken zouden kunnen worden vervuld.

In zekere zin had deze discussie in de praktijk al haar weerslag op het 323 Squadron. Aan het einde van de jaren zestig werd reeds geoefend in specifieke tactische taken, zoals het navigeren op lage hoogte gevolgd door een *delivery* op de schietrange, met schieten op gronddoelen of het drop-

pen van oefenbommen. Deze aanpassing van het takenpakket hield ook verband met een belangrijke wijziging in de NAVO-strategie. De *flexible response* deed zijn intrede, wat een accentverschuiving naar luchtverdedigings- en conventionele aanvalsoperaties op geringe hoogte nodig maakte.

Onder invloed van deze ontwikkeling groeiden de luchtverdedigingssquadrons en de tactische squadrons op Volkel, Twente, Gilze-Rijen en Eindhoven als het ware naar elkaar toe.

Op 17 mei 1979 werd het 323 Squadron tijdelijk samengevoegd met het 322 Squadron. Aanleiding daartoe vormde de introductie van de *General-Dynamics F-16*. De overgang van de F-104 naar de F-16 had ingrijpende gevolgen voor het takenpakket van de luchtmacht. Aangezien de F-16 oorspronkelijk slechts kon opereren bij weer met redelijk zicht, werd de all-weather-verdediging voortaan overgelaten aan het 32 Tactical Fighter Squadron op Soesterberg, dat sinds eind 1978 was uitergerust met de uiterst moderne *McDonnell Douglas F-15 Eagle*. Tevens werd de luchtverdediging op zeer grote hoogten aan dit squadron toevertrouwd.

Het F-16 tijdperk

Op 11 september 1981 brak het F-16 tijdperk voor het 323 Squadron metterdaad aan. Het squadron kreeg nu de beschikking over een toestel dat weliswaar geen all-weather-capaciteit bezat, maar wel veel wendbaarder was dan de *Starfighter*, een groter vliegbereik had en een veel grotere bommenlast met zich kon meevoeren. Het 323 Squadron werd op 1 april 1982 weer als operationeel aan de NAVO aangeboden. Het kreeg twee taken: het bevechten van het beperkte luchtoverwicht (30 procent) en grondaanval (70 procent). Ook de zogeheten QRA ging weer tot het takenpakket behoren. De *Fighter Bomber Attack* (FBA)-taak werd in 1986 echter tijdelijk afgestoten. Dit

hield verband met de integratie in het 323 Squadron van de Transitie en Conversie Afdeling F-16 TCA. In 1990, toen het Nederlandse detachement in Tucson zijn eerste F-16 vliegers ging afleveren, werd de oude situatie weer hersteld.

Een nieuwe fase in de geschiedenis van het squadron brak aan per 3 juli 1992, toen het 323 Squadron de benaming 'Tactisch Training, Evaluatie en Standaardisatie Squadron' (TACTESS) kreeg. Sedertdien fungeert het als hét centrum van de Koninklijke Luchtmacht voor de opleiding van vlieg- en wapeninstructeurs. Tevens is het structureel belast met het opzetten en

begeleiden van de geïntegreerde gevechtstraining-oefeningen. Op die wijze geeft het 323 Squadron anno 1999 inhoud aan zijn traditionele opleidingstaak en vervult zo als het ware een voortrekkersrol in de Koninklijke Luchtmacht.

Overigens is het 323 Squadron, naast deze opleidingstaken, officieel in de *swing-role* belast met de CWI-taak (*Clear-Weather Intercept*) en de FBA-taak. Op korte termijn zullen de F-16-toestellen van het 323 Squadron een grondige modernisering in het kader van de *Midlife Update* ondergaan.



Literatuur

Bij de samenstelling van dit artikel werd onder meer geput uit de dagboeken van het 323 Squadron (bewaard bij de Sectie Luchtmachthistorie Staf BDL te Den Haag) en uit archiefcollecties berustende bij het Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie te Rijswijk. Voorts werd gebruik gemaakt van de volgende literatuur:

- H.R. Allen, 'Know Your Ally! The Netherlands Army Air Force', in: *R.A.F Quarterly* 1950, nr. 2, 51-53, 69.
- J.A. van der Blik, *75 Years of Aerospace Research in The Netherlands. A Sketch of the National Aerospace Laboratory NLR 1919-1994*, Amsterdam 1994.
- S.O.B., 'The Air Defence Exercises Open', in: *The Aeroplane*, July 1, 1949, 4-6.
- K.P. Bloema, 'Luchtmacht zoekt nieuwe deeltaken', in: *Het Parool*, 6 december 1972.
- M.D. Bogaarts, *Parlementaire geschiedenis van Nederland na 1945. De periode van het Kabinet-Beel 3 juli 1946-7 augustus 1948*, Band A, 's-Gravenhage 1989.
- C. Bowyer, *Gloster Meteor*, London 1985.
- A. Brouwer, *Strijdend ten aanval. 30 jaar 323*

- squadron*, Leeuwarden 1979.
- M. Coenen, N. Geldhof, *Gloster Meteor F. Mk 4*, Soesterberg 1991.
- M. Coenen, N. Geldhof, *Gloster Meteor T. Mk 7*, Soesterberg 1992.
- J. Flinterman, 'Meteor-mijmeringen', in: *Onze Luchtmacht*, XV (1963), juni, 114-117.
- W. Helfferich, 'De Gloster Meteor. De eerste straaljager van de KLU (deel 1)', in: *Onze Luchtmacht*, oktober 1987, 2-7.
- W.F. Helfferich, 'Omscholing op F-16 in volle gang', in: *Onze Luchtmacht*, augustus 1982, 98.
- W. Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, Hilversum 1994 (derde druk).
- J.A.M.M. Janssen, I.A. Aler (1896-1981) in: G. Teitler, W. Klinkert (red.), *Kopstukken uit de krijgsmacht. Nederlandse vlag- en opper-officieren 1815-1955*, Amsterdam 1997, 336-351.
- [H.] K.[osman], 'Per Meteor van troposfeer naar stratosfeer', in: *Avia. Officieel orgaan van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart*, 1 september 1949, 375-376.
- B. Philpott, *Meteor*, Wellingborough 1986.
- D. Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU. De geschiedenis van de keuzebepaling en de aanschaf*, 's-Gravenhage 1991.