KLu70

Zeventig jaren na de LA-1 „Brik"

MS Op 4 juni 1783 demonstreerden de gebroeders Montgolfier in hun woonplaats Annonay voor de eerste maal dat bepaalde technieken het mogelijk konden maken met een dood voorwerp de aantrekkingskracht van de aarde te overwinnen. Weliswaar was hun niet bestuurbare luchtballon nog niet bruikbaar voor militaire doeleinden maar tien jaar later telde het Franse leger toch al twee compagnieën ballonvaarders. Ruim een eeuw na het experiment van de Montgolfiers slaagden de eveneens Franse gebroeders Renard erin een tocht te maken met een bestuurbaar luchtschip, en op 17 december 1903 bewezen de gebroeders Wright bij Kitty Hawk dat ook een zwaarder dan de verplaatste lucht wegend luchtvaartuig zich door het luchtruim kon blijven voortbewegen, dank zij de motorkracht. Van de daarop volgende stormachtige ontwikkeling heeft ook het krijgswezen in hoge mate profijt getrokken, en omgekeerd heeft – zoals ook op vele andere terreinen het geval is geweest – de actieve interesse van krijgsmachtzijde sterke stimulansen geleverd voor de „hoge vlucht" die de luchtvaart heeft genomen.

Nederland bleef daarbij bepaald niet achter: reeds in 1909 werd op de Soesterbergse heide de eerste Nederlandse Vliegschool opgericht, en in dat zelfde jaar werd luitenant der genie H. Walaardt Sacré belast met het bestuderen van de militaire aspecten van de luchtvaart; daartoe werd hij gedetacheerd bij het Duitse leger. Zijn rapport voorspelde een toenemend belang van het vliegtuig, een opvatting die volkomen werd gedeeld door de toenmalige chef van de generale staf Snijders. De Nederlandse regering liet zich overtuigen van de wenselijkheid de eigen krijgsmacht te doen beschikken over het nieuwe middel en kocht de heide bij Soesterberg; een driemanscommissie, onder leiding van kapitein Walaardt Sacré, moest onderzoeken welk vliegtuig het beste kon worden aangeschaft: de keuze viel op de Franse tweedekker Farman.

In afwachting van de komst van die eerste aankoop was inmiddels de organisatie van het Nederlandse leger reeds aangepast: op 1 juli 1913, bij Koninklijk Besluit nr 29 van 16 april 1913, was de Luchtvaartafdeeling opgericht en – bijna vanzelfsprekend – de eerste commandant daarvan was Walaardt Sacré. Als vliegers kon hij beschikken over vier officieren – de luitenants Van Heyst, Versteegh, Coblijn en Roeper Bosch – en drie burgers (!): Van Meel, Van Steyn en Bakker. Het enige toestel dat aanvankelijk kon worden gebruikt, was de van Marinus van Meel gehuurde tweedekker „Brik", die als LA-1 het eerste Nederlandse militaire vliegtuig bleef tot in september van dat jaar de drie nieuwe Farmans het materieelpark van onze „luchtstrijdkrachten" op peil kwamen brengen.

In de loop van de jaren is het traditie geworden dat door de Militaire Spectator bijzondere aandacht wordt besteed aan de lustrumvieringen van het jongste krijgsmachtdeel, dat op 1 juli 1913 welhaast improviserend begon als een minuscuul onderdeel van de landmacht en sindsdien is gegroeid en gerijpt tot volwaardige deelgenoot in de militaire triade van het Nederlandse veiligheidsinstrument in bondgenootschappelijk verband.
Een goede traditie inderdaad, die de Koninklijke luchtmacht enerzijds de gelegenheid biedt duidelijker voor het voetlicht te treden dan gewoonlijk in dit tijdschrift het geval is en die anderzijds de beide andere krijgsmachtdelen in staat stelt de gewaardeerde, onmisbare partner hun welgemeende gelukwensen aan te bieden. Daarbij sluit zich gaarne ook de redactie aan: van harte proficiat, en nog vele goede en veilige jaren!