

Ramp met Dakota 079 nabij Biak op 2 januari 1961

Door: Anne van Dijk en Kees Leebeek

A. van Dijk en drs. C.D.M.J. Leebeek zijn beiden commandeur b.d. Koninklijke Marine. Beiden hebben in actieve dienst de functies van souschef Operatiën van de BDZ, tevens vlagofficier marineluchtvaartdienst bekleed. Anne van Dijk is thans voorzitter van de Traditiekamer marineluchtvaartdienst. Kees Leebeek heeft na zijn leeftijdsontslag geschiedenis gestudeerd aan de Universiteit Leiden en is in maart 2006 afgestudeerd met als specialisatie zee geschiedenis.

Inleiding. Dit artikel is geschreven omdat het op 2 januari 2011 precies vijftig jaren geleden is dat een Dakota van het vliegtuigsquadron 321 van de marineluchtvaartdienst – nadat een parachutefakkel voortijdig aan boord was ontbrand – in zee nabij Biak in het voormalige Nederlands Nieuw Guinea een mislukte noodlanding maakte waarbij het toestel explodeerde en alle vijf bemanningsleden om het leven kwamen. De stoffelijke overschotten van drie van hen konden kort na de ramp worden geborgen, twee van hen vonden een zeemansgraf. Aan deze ramp wordt na vijftig jaren de nodige aandacht besteed door de onthulling van een plaquette met de namen van de slachtoffers bij het Nationaal Indië-monument 1945-1962 in Roermond. Als bronnen voor dit artikel hebben gediend: de tientallen eigentijdse getuigenverklaringen behorend bij het onderzoek dat onmiddellijk na het ongeval werd ingesteld, het proces verbaal van de regionale commissie van onderzoek (CVO)¹, alsmede de correspondentie tussen de regionale marinecommandant in Nederlands Nieuw Guinea enerzijds en de bevelhebber der Zeestrijdkrachten in Den Haag anderzijds en tenslotte de rapportage aan de minister van Defensie². Na een schets van de historische context volgt het verhaal over de ramp zelf, het onderzoek door de CVO en de afhandeling daarvan. Het artikel wordt afgesloten met een korte nabeschuiving.

Historische context. Het zogeheten Nieuw-Guinea-conflict vond zijn wortels in de soevereiniteitsoverdracht van Nederlands Indië aan Indonesië op 27 december 1949, waarbij Nederland bepaalde dat Nederlands Nieuw Guinea van de overdracht moest worden uitgesloten, terwijl Indonesië stelde dat het Nieuw Guinea als integraal onderdeel van haar grondgebied beschouwde. Gedurende de jaren '50 escaleerde dit conflict geleidelijk: van een enkele infiltratie van Indonesiërs in Nederlands Nieuw Guinea tot een acute dreiging van een grootschalig gewapend conflict met een militair steeds sterker wordend Indonesië. Nederland kwam daarbij internationaal steeds geïsoleerder te staan van haar bondgenoten en moest bovendien als NAVO-lid in het Atlantische en Europese gebied een aanzienlijke defensie-inspanning blijven leveren. Na veel wikken en wegen werd uiteindelijk besloten tot een forse vergroting van de defensie-inspanning in Nederlands Nieuw Guinea die in de loop van 1960 haar beslag kreeg. Vóór het zover was kwam er echter nog een tegenvaller: eind 1959 werden de Martin Mariner amfibische vliegboten van de MLD na een reeks ernstige vliegongevallen aan de grond gezet en verschroot. Het gat in de maritieme luchtverkenningcapaciteit dat hierdoor ontstond werd door de Koninklijke Marine enigszins gedicht door vier overtollige, ongewapende Dakota's van de Koninklijke Luchtmacht in Nederland over te nemen en naar Nederlands Nieuw Guinea te verplaatsen in afwachting van de vervanging van de Martin Mariners door een squadron nieuwe - nog te bestellen – gewapende P2V7 Lockheed Neptune langeafstandsverkenningsvliegtuigen. Er bestond dus een grote operationele behoefte aan de inzet van deze Dakota's tegen het in die tijd toenemend aantal nachtelijke infiltraties van Indonesische militairen in Nederlands Nieuw Guinea. Hierbij was het kunnen verlichten van de vele baaien een vereiste. Deze historische context maakt twee dingen duidelijk. Allereerst

¹ *Rapport omtrent een vliegongeval. Dakota R4D-1 (079)*, met bijlagen 1 t/m 31, Biak 26 januari 1961.

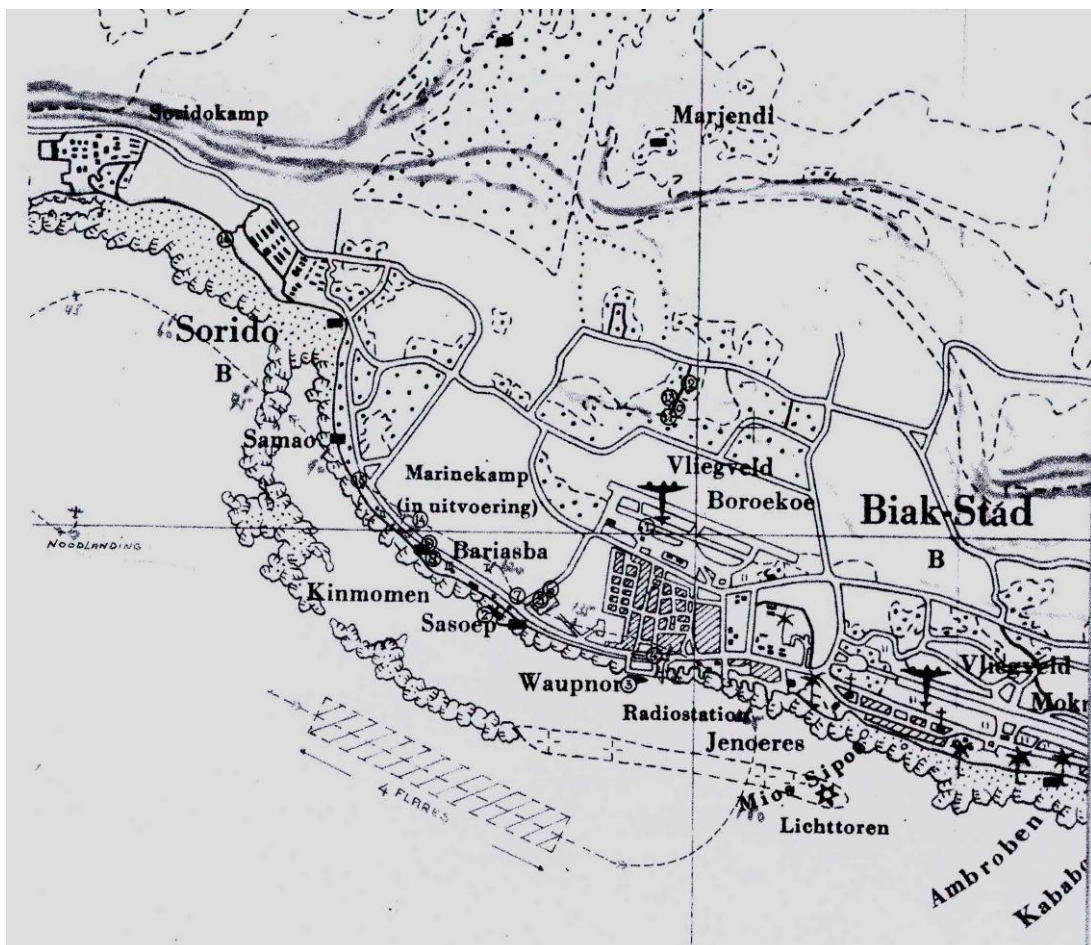
² Brief nr. 5/2/16/1/61 van VOMLD aan MINDEF, Den Haag 8 mei 1961; Nota VOMLD nr. 5/2/16/2/61 aan MINDEF, Den Haag 07-11-1961.

was sprake van een escalerend gewapend conflict met Indonesië over de soevereiniteit van Nederlands Nieuw Guinea. Dit resulteerde in een groeiend aantal infiltraties, zoals bijvoorbeeld in het Boeroe-gebied waar in november 1960 34 infiltranten werden aangeland³. Ten tweede bevond de maritieme luchtverkenningcapaciteit van de Koninklijke Marine in Nederlands Nieuw Guinea zich op dat moment op een dieptepunt. Men kon slechts beschikken over 4 R4D-1 Dakota's die ongewapend waren en geen operationele voorzieningen hadden. Deze noties zijn belangrijk om te kunnen begrijpen waarom in Nederlands Nieuw Guinea op het operationele niveau pogingen werden ondernomen om de operationele capaciteit van de Dakota te verhogen door 's nachts parachutefakkels af te werpen, waarmee infiltranten konden worden gedetecteerd en zo mogelijk geïdentificeerd. Tenslotte wordt uit de context duidelijk waarom de resultaten van het onderzoek en de bijzonderheden van de ramp met de Dakota niet meteen openbaar werden gemaakt, doch slechts op "need to know"-basis aan het eigen personeel werden doorgegeven: de vijand keek en luisterde immers mee! Defensie heeft naar de mening van de auteurs wel nagelaten dit dossier te declassificeren, onmiddellijk nadat er geen operationele redenen meer waren het geheim te houden. Hierbij kunnen de volgende factoren een rol hebben gespeeld en als verzachtende omstandigheid worden aangevoerd: - de kater na het verlies van Nederlands Nieuw Guinea; - de "waan van de dag" i.e. vooruitkijken en niet omkijken en - tenslotte het feit dat de nabestaanden niet eerder om opening van zaken hebben verzocht.

Het ongeval. De bemanning van de Dakota B 079 bestond uit vijf man, te weten 1^e vlieger/vliegtuigcommandant: luitenant ter zee der 2 klasse oudste categorie B. Smits, 2^e vlieger: sergeant vlieger R. Mulder, 1^e meccano: sergeant vliegtuigmaker algemeen G.H. Bontius, 2^e meccano: korporaal vliegtuigmaker vliegtuigmonteur G.F.G. Immers en boordkonstabel: korporaal vliegtuigmaker konstabel M.H. van de Wiel, allen geplaatst bij het vliegtuigsquadron 321 in Biak. Op 2 januari 1961 heeft deze bemanning 's morgens een dummyvlucht gevlogen ter voorbereiding op het fakkelgooien 's nachts. De nachtvlucht begint om 18.37 lokale tijd (LT) met de start vanaf het vliegveld Boroekoe gelegen op het marinevliegkamp Biak. Het weer is goed: helder weer, volle maan en weinig wind. De opdracht houdt in: oefening starten en landen bij nacht en het afwerpen van in totaal 26 parachutefakkels. De vliegers zullen in de oefening beurtelings fungeren als 1^e vlieger. De parachutefakkels zijn 's morgens aan boord gekomen en gesjord in de daarvoor bestemde pakkisten, waarbij de fakkels zelf en de tijdbuizen met vertragingscapsules en de bijbehorende veiligheidsenveloppen separaat zijn verpakt. Tussen 19.15 en 19.34 LT worden drie starts en landingen uitgevoerd op Boroekoe waarna wordt geklommen naar 4000 ft voor het afwerpen van de eerste serie parachutefakkels. Rond 19.45 LT worden door diverse getuigen 4 à 5 brandende fakkels waargenomen in de richting van Owi. Om 19.58 LT komt het vliegtuig on top van marinevliegkamp Biak op 3500 ft en geeft aan fakkels te gaan afwerpen langs de kust. Het vliegtuig voert de normale navigatielichten en het silhouet is bij tijd en wijle vanaf de grond goed te zien. Om ca. 20.15 LT vliegt de "Biak 079" op een oostelijke koers evenwijdig aan de kust nabij de marinekazerne Biak waarna 4 brandende fakkels worden waargenomen zuid van de zogenaamde Slotheuvel. Het ontbranden van de 4 fakkels wordt op de grond waargenomen door lichte plofjes. Na het ontbranden van de 4^e fakkel wordt op de grond een 5^e plofje gehoord, echter zonder dat er een brandende 5^e fakkel is te zien. Wel wordt door tientallen getuigen plotseling een vreemd oranjegeel licht gezien tussen vleugel en staart onder het vliegtuig en een wit rookspoor. Het lijkt op een zoeklicht dat naar achteren is gericht. Naar de mening van de CVO betreft het een brandende fakkel die uit de deuropening tegen de vliegtuighuid hangt. Het vliegtuig roept even later – de kist is dan te zien in peiling 240° - de

³ R.E. van Holst Pellekaan, I.C. de Regt, J.F. Bastiaans: *"Patrouilleren voor de Papoea's"*, (Amsterdam) 1989, dl II p. 96 e.v.

verkeerstoren van Biak op: *"Boroekoe Tower, this is 079"*; hierbij wordt de zendknop aan boord 10 à 15 seconden ingedrukt gehouden, waardoor de communicatie tijdelijk is geblokkeerd. Onmiddellijk hierna komt de verkeersleider terug met: *"079 this is Boroekoe Tower, come in"*. Het vliegtuig is inmiddels in peiling 260° en de verkeersleider op de toren ziet een licht aan het vliegtuig als van een fakkel dat in westelijke richting beweegt. De kist komt terug met: *"Roger, fire on board, fire on board, fire on board"*. De verkeersleider beantwoordt met: *"Roger fire on board, take every runway you want, over"*. Hierna antwoordt het vliegtuig niet meer. Boven de hoofdboort van de marinekazerne draait het vliegtuig even naar stuurboord en vermindert motorvermogen, alsof de bemanning een landing op Boroekoe voorbereidt en wil indraaien naar de naastgelegen landingsbaan. Kort daarna wordt echter vermogen bij gegeven en draait de kist vrij scherp bakboord uit en wordt vervolgens vermogen verminderd met als gevolg dat de kist een linker dalende bocht beschrijft met een dalhoek van 20 à 30° . Op een koers van 120° en vlak boven het water wordt vermogen bijgegeven, vermoedelijk om op het laatste moment de steile dalhoek te verminderen. In positie 270° Boroekoe 3 zeemijlen raakt het toestel om 20.17 LT het water en explodeert. Er is gedurende korte tijd een vuurzee te zien, daarna heerst er duisternis. Onmiddellijk wordt er gezocht naar overlevenden met vele kleine vaartuigen, de motorsloep van het m.s. Keerkring en even later met Hr.Ms. Piet Heijn. Vóór middernacht zijn de drie stoffelijke overschotten geborgen van Smits, Bontius en van de Wiel. Tot 4 januari 13.00 LT wordt verder gezocht waarbij slechts enkele kleinere wrakstukken worden geborgen. Alle bemanningsleden zijn omgekomen! De geborgen drie stoffelijke overschotten worden op 3 januari 1961 bijgezet op de algemene begraafplaats te Biak. De stoffelijke overschotten van Mulder en Immers worden nooit gevonden.



Figuur 1. Overzicht Biak met vliegveld Boroekoe en marinevliegkamp. De track van B079 is ingetekend.

Bron: Regionale commissie van onderzoek, bijlage 17.

Het onderzoek. Het ongeval wordt in eerste instantie gerapporteerd middels een zogenaamde form MLDA 25 door de commandant van het vliegveld Biak⁴. In deze voorlopige rapportage worden – *zonder diepgaand onderzoek* - zo snel mogelijk, zoveel mogelijk beschikbare gegevens vermeld. De commandant van het VSQ 321 meldt hierin dat *vermoedelijk* een parachutefakkel voortijdig aan boord is ontbrand en dat *vermoedelijk* hierdoor de besturingskabels (die onder de vloerplaten lopen) door de brand werden beschadigd en zijn afgebroken, waardoor het vliegtuig onbestuurbaar werd en neerstortte. Deze theorie die niet is gebaseerd op waarnemingen of op enig onderzoek blijft nog jaren later rondzingen.

Het *echte onderzoek naar het vliegongeval* wordt onmiddellijk ter hand genomen door de regionale commissie van onderzoek op de wijze en in de samenstelling zoals in de voorschriften van de Koninklijke Marine is voorzien⁵. Aan de hand van de vele getuigenverklaringen wordt de vlucht van de Dakota en het vliegtraject vóór de crash gereconstrueerd. Hiermee wordt beoogd een antwoord te geven op de vraag wat er nu precies is gebeurd en waarom het cockpitteam een noodlanding op zee heeft verkozen boven een landing op Boroekoe. Daarnaast richt het onderzoek zich op: - de wijze van behandeling en afwerpen van de parachutefakkels, - de mogelijke effecten van een brandende fakkel tegen de vliegtuigromp en - de analyse van de aangetroffen asresten op de geborgen wrakstukken en uitrustingsstukken. Zonder in extenso in te gaan op de details van het verrichte onderzoek zullen de belangrijkste bevindingen van de CVO hierna worden weergegeven.

De resultaten van door de CVO uitgevoerde proeven om de doorbrandtijd van een flare tegen de vliegtuighuid te meten en van de TNO-analyse van de asresten aangetroffen op enkele geborgen wrakstukken, leiden tot de bevinding dat in de cabine slechts een beperkte brand heeft gewoed. Er zijn geen getuigen die een “uitslaande brand” hebben waargenomen. Deze beperkte brand is waarschijnlijk veroorzaakt door een voortijdig aan boord ontbrande fakkel die vervolgens kort daarna door de bemanning uit het vliegtuig is gewerkt en tegen de vliegtuighuid is blijven hangen. Blijkens de getuigenverklaringen zijn er geen aanwijzingen van onbestuurbaarheid op enig moment van de vlucht: het vliegtuig heeft normaal gemaneuvreerd en op verschillende punten in het vliegtraject zijn wisselingen in het motorvermogen gehoord. De combinatie van technische analyseresultaten en de vele getuigenverklaringen sluit het eventueel doorbranden van besturingskabels door de brandende fakkel vrijwel uit. De CVO stelt dit ook, echter in voorzichtiger bewoordingen. Nadat het vreemde licht aan het vliegtuig werd ontdekt, zagen twee ter zake kundige en ervaren getuigen (officieren marinevliegers) het vliegtuig aanvankelijk stuurboord uit draaien terwijl gas werd teruggenomen en kort daarna weer werd bijgegeven. Dit leidde bij hen tot het vermoeden dat de bemanning had gekozen voor een landing op Boroekoe dat vanaf dat punt op een hoogte van 1500 à 2500 ft zelfs met gas dicht binnen ca. een minuut tot een veilige landing op de baan 11 had kunnen leiden. Omdat de tijdlijn niet helemaal exact is te reconstrueren is niet met zekerheid te zeggen of dat moment van stuurboord uit draaien samenviel met de “uitnodiging” van de verkeersleider op de verkeersstoren om “*elke baan te nemen voor een landing*” maar het zou goed kunnen. Feit is dat kort daarop het vliegtuig bakboord uit draaide, gas afnam en in een sterk dalende linkerbocht kwam tot aan de impact op het water. De CVO meldt daarover dat de vliegers mogelijk in paniek zijn geraakt en voor de ditch hebben gekozen zonder de juiste oorzaak en aard van de ontstane vuur- en

⁴ Rapport omtrent een vliegongeval, form MLDA 25, Biak 26 januari 1961.

⁵ Circulaire voor de zeemacht 2001 b, punt 1653a.

rookontwikkeling in de cabine van het vliegtuig te kennen, met andere woorden zonder een goede analyse van de toestand. De mislukte noodlanding op het water wijt de CVO aan gebrek aan ervaring van de 1^e vlieger met waterlandingen: hij heeft te laat gas bij gegeven waardoor het vliegtuig met een te grote daalhoek in het water terecht kwam. Na de impact op een koers van ongeveer 120° heeft het vliegtuig waarschijnlijk een kwartslag naar bakboord gemaakt, hetgeen lijkt te worden bevestigd door de aard en de locatie van de aangetroffen verwondingen van de geborgen stoffelijke overschotten. Mogelijk hebben de rugwind (uit de richting 310° met 10 knopen) en de lage westelijke deining een rol gespeeld en is de bakboordsvleugel het eerst te water gekomen⁶. De auteurs zijn van mening dat het traject vóór de impact eerder lijkt te duiden op de wens van de vliegers zo snel mogelijk te water te komen (bijvoorbeeld om de brand te doven), dan dat zij zich hebben geconcentreerd op een daling met een minimale daalsnelheid en daarmee op een gecontroleerde landing op het water. Verder heeft gebrek aan visuele referenties in het laatste stuk vóór de nachtelijke impact hen vrijwel zeker parten gespeeld. Resumerend is de keuze van het cockpitteam voor een riskante noodlanding op zee – hetgeen in de gegeven nachtelijke omstandigheden de slechtst denkbare optie was – in plaats van te kiezen voor een relatief veilige en waarschijnlijk goed overleefbare landing op Boroekoe de oorzaak van het ongeval.



Figuur 2. Twee Dakota's van VSQ 321 draaiend naar downwind voor baan 11 Boroekoe.
(vliegveld vooraan is Mokmer; vliegveld rechts achter is Boroekoe)

Bron: Nederlands Instituut Militaire Historie.

Resteert de vraag hoe het kon gebeuren dat een der parachutefakkels voortijdig aan boord tot ontbranding kon komen. Immers, het ontbranden van een fakkel aan boord van het vliegtuig vormt – als eerste in de keten der gebeurtenissen - de aanleiding tot het ongeval. De door de CVO opgenomen verklaringen van konstabels en meccano's van het vliegtuigskwadron 321 en

⁶ Merk op dat dit contemporaine observaties zijn. Tegenwoordig wordt een nachtelijke ditch ingezet in landingconfiguratie (L/G up) met minimum safe speed. Bij gebrek aan voldoende visuele referenties wordt gevlogen met een vaste attitude tot aan impact, die goed is te voorspellen m.b.v. de radiohoogtemeters.

functionarissen van het marinevliegkamp Biak geven een onthutsend beeld van de behandeling en het uit de vrije hand afwerpen van deze parachutefakkels. In nauw overleg tussen het vliegtuigsquadron 321 en de vliegdiens artillerieofficier van het marinevliegkamp Biak werden in 1960 proeven genomen met parachutefakkels en werd door de laatste een afwerpprocedure op schrift gesteld, die naar zijn oordeel en dat van de commandant van het vliegtuigsquadron 321 het uit de vrije hand afwerpen van fakkels uit de deur van de Dakota's zo veilig mogelijk maakte met een aanvaardbaar restrisico⁷. Deze procedure voorzag niet in het afwerpen van meer dan 4 fakkels. De praktijk ging echter anders. Allereerst werden geregeld meer dan 4 fakkels aan boord meegenomen. Zo werden er op 2 januari 1961 26 fakkels meegenomen. Omdat de fakkels met gemonteerde tijdbuis en veiligheden niet meer in de daarvoor bestemde pakkisten pasten, werden de fakkels zelf en de tijdbuis en bijbehorende veiligheden in hun eigen pakkisten meegenomen en aan boord gestuwd. Dit impliceerde dat de fakkels tijdens de vlucht moesten worden gereedgemaakt. Ze werden daartoe ontdaan van de afsluitplug en languit op de vloer gelegd, waarna eerst de tijdbuizen werden opgebouwd door die uit elkaar te schroeven, de vertragingscapsule er in te leggen, ze weer in elkaar te schroeven en de tape van de vlamgaatjes te verwijderen. Vervolgens werden de tijdbuizen in de fakkels geschroefd. Deze werkzaamheden zijn niet zonder gevaar, zeker niet in de dynamische omgeving van een vliegend vliegtuig. Ze dienen te worden verricht op de grond, bij voorkeur in de bewapeningswerkplaats. Het zijn verboden handelingen in een vliegtuig. Niettemin zijn deze handelingen op de bewuste vlucht uitgevoerd zonder ongelukken.

Op het moment dat de fakkels aldus waren gereedgemaakt werd dat aan de 1^e vlieger gemeld die vervolgens opdracht gaf 4 à 5 fakkels gereed te leggen om uit te werpen. De konstabel ging voorzien van een veiligheidslijn op de rechterknie bij de deur zitten. Op de order van de vlieger om af te werpen trok hij de veiligheidspin terwijl hij het vaantje met de hand tegenhield en wierp hij de fakkel met kracht naar buiten. De volgende fakkels werden hem aangereikt door een helper, meestal de 1^e of 2^e meccano. De vaantjes werden dan niet altijd meer geblokkeerd, de konstabel trok de veiligheidspin en wiep de fakkel naar buiten. Andere verklaringen bevestigen dat soms de veiligheidspin al werd getrokken vóór de opdracht tot afwerpen was gegeven waarbij dan wel het vaantje werd tegengehouden, of dat het vaantje werd losgelaten en dan de veiligheidspin werd getrokken net vóór het afwerpen. Uit de vele verklaringen blijkt zonneklaar dat er geen goede, noch gestandaardiseerde procedures werden toegepast. Dat de bovenbeschreven methodes grote risico's met zich meebrachten toonde de CVO aan door een proef met een parachutefakkel op de grond, waarbij het vaantje van het vertragingsmechanisme van de tijdbuis was losgelaten (en deze veiligheid dus was geactiveerd) terwijl de veiligheidspin met een lijn op afstand kon worden getrokken. Ongeveer 1 à 2 seconden nadat deze veiligheidspin werd getrokken kwam de fakkel tot ontbranding. In de beschreven wijze van afwerpen aan boord van de Dakota B079 waarbij of het vaantje te vroeg werd losgelaten, of de veiligheidspin te vroeg werd getrokken, ligt dus waarschijnlijk de oorzaak van het voortijdig aan boord ontbranden van een parachutefakkel.

De commandant van het vliegtuigsquadron 321 komt – conform zijn eigen verklaring - tweemaal voor op de lijst met uitgevoerde fakkelvluchten; hij moet dus wel op de hoogte zijn geweest van de behandelwijze en wijze van afwerpen van de fakkels. De omgekomen 1^e

⁷ Deze procedure hield in dat 4 voor de vlucht gereedgemaakte fakkels (voorzien van tijdbuis en bijbehorende veiligheden) werden gestuwd in een daarvoor ontworpen provisorisch rek in de nabijheid van de cabinedeur. Na opdracht van de vlieger diende de konstabel de fakkels één voor te pakken, te ontdoen van de beschermkap van de vertragingscapsule van de tijdbuis, waarbij de konstabel de windvaan met de vingers diende te blokkeren, tenslotte de veiligheidspin te trekken en de fakkel direct met kracht uit de geopende deur af te werpen. Daarna de 2^e fakkel enzovoort.

vlieger van het ramptoestel was in nevenfunctie bewapeningsofficier van het vliegtuigsquadron 321. Dit was zijn derde fakkelvlucht, telkens samen met dezelfde konstabel. Deze omgekomen konstabel was in nevenfunctie de bewapeningsinstructeur van het vliegtuigsquadron 321. Dit was zijn vijfde fakkelvlucht. Beide mannen hadden een ruime ervaring met fakkelvluchten en waren exact op de hoogte van zowel de voorgeschreven procedures als van de door hen gehanteerde afwijkingen daarop. Waarschijnlijk hebben zij – in hun loyaliteit en ijver om de operationele verlichtingscapaciteit voor de Dakota's te realiseren - de daarmee gepaard gaande risico's ernstig onderschat. Ofschoon de voortijdig aan boord geactiveerde fakkel voor een beperkte brand aan boord zorgde, is daarmee de oorzaak van de ondergang van de Dakota niet verklaard. Het vormde wel een stressverhogende factor die zou leiden tot de verkeerde keuze voor de uiteindelijk noodlottige noodlanding op zee.

Afhandeling van het ongeval. Zoals te doen gebruikelijk in de Koninklijke Marine werd het rapport van de CVO inclusief de bijlagen via de hiërarchieke weg aangeboden aan de minister van Defensie (Marine). Hiermee werd de verschillende autoriteiten de gelegenheid geboden hun visie op het ongeval te ventileren en eventuele maatregelen voor te stellen⁸. De hoogste marineautoriteit in Nederlands Nieuw Guinea, i.c. de commandant der zeemacht aldaar is van mening *“dat het ongeval is te wijten aan vliegtechnische oorzaken, terwijl het vroegtijdig ontbranden van de fakkel hoogstens als aanleiding kan worden aangemerkt”*. Hij merkt op dat de commandant van het vliegtuigsquadron 321 en de vliegdiens artillerieofficier van het marinevlieggkamp Biak tekort zijn geschoten in respectievelijk het toezicht op een veilige uitvoering en in het opstellen van een onveilige procedure⁹. Tevens tekent hij aan dat *“rekening moet worden gehouden met het feit dat de Dakota's hier te lande moesten worden gebruikt voor taken waarvoor zij niet zijn ingericht, waardoor voor het afwerpen van flares een geïmproviseerde afwerpmethode moest worden gevonden”*. Hij stelt verder dat gezien zijn bovenstaande betoog strafrechtelijke noch krijgstuchtelijke maatregelen worden overwogen. Het afwerpen van flares wordt door hem – ondanks de aanwezige operationele noodzaak – verboden op grond van de te grote risico's. Naar het inzicht van de beide auteurs is deze visie volstrekt juist en helder geformuleerd. De bevelhebber der zeestrijdkrachten (BDZ) in Den Haag beantwoordt op 28 februari 1962 deze brief en geeft daarbij aan dat *“als oorzaak van het ongeval moet worden aangemerkt het ontijdig ontbranden van een parachutevakkel waardoor brand in de cabine ontstond. De hierop volgende poging tot het maken van een noodlanding op zee is mislukt”*. Hier worden naar de mening van de auteurs aanleiding en oorzaak omgedraaid! Ergo: de focus komt geheel te liggen op de onveilige procedures zoals eerder in dit artikel omstandig is uitgelegd en de ditch wordt afgedaan als mislukt. De BDZ kan zich niet geheel vinden in de argumentatie van de CZMNNG om van krijgstuchtelijke maatregelen af te zien, omdat omwisseling van aanleiding en oorzaak hierbij geen gewicht in de schaal legt. Wel heeft hij begrip voor het feit dat een poging tot het opvoeren van de operationele capaciteit als achtergrond van het ongeval wordt gezien, met andere woorden: hij laat het zo. De BDZ vindt ook dat beide eerder genoemde functionarissen zijn tekort geschoten (zie noot 8). Deze argumentatie – zonder eigen onderzoek - is voor de BDZ voorbereid door de marinestaf en wel door de toenmalige vlagofficier marineluchtvaartdienst, die als materiedeskundige op het gebied van de marineluchtvaart tevens een adviserende rol

⁸ De belangrijkste correspondentie ligt vast in de volgende brieven en nota's. Brief CMLDNNG II/G/1/109, Biak 29 april 1961; brief CZMNNG 1197-1145/G/61/ Hollandia 20 juni 1961, inclusief rapport CVO; brief BDZ S.016-095/014-902 G, Den Haag 28 februari 1962; Nota VOMLD nr. 5/2/16/2/61 d.t.v. BDZ aan Mindef, Den Haag, 7 november 1961.

⁹ Beide functionarissen krijgen hiervan een aantekening in hun personeelsdossier waardoor zij in de marinepraktijk van die tijd niet meer voor toekomstige bevorderingen in aanmerking zijn gekomen.

had aan de minister van Defensie. Het ongeval werd op deze wijze in november 1961 aangeboden aan de minister van Defensie onder aantekening van de BDZ dat *“hij instemt met het gestelde en voorts in overweging geeft de lessen uit dit ongeval in wijde kring in de marineluchtvaartdienst bekend te maken, waarbij de omstandigheden van dit ongeval zelve en de schuldvraag geheel buiten beschouwing dienen te blijven”*.

Nabeschouwing. Het is opmerkelijk te noemen dat de marineautoriteiten in Den Haag – zonder nader eigen onderzoek – destijds hebben bepaald dat de oorzaak van het ongeval is: het vroegtijdig ontbranden van een fakkel aan boord van het vliegtuig, terwijl vervolgens de noodlanding in zee is mislukt. Uit het oogpunt van historisch onderzoek is de visie van de Haagse autoriteiten echter slechts een zoveelste bewerking van de onderzoeksresultaten van de CVO die immers wél gebruik maakte van primaire bronnen (getuigen, verklaringen, proeven, en dergelijke). De commandant der zeemacht in Nederlands Nieuw Guinea heeft die bevindingen van de CVO correct weergegeven. Pas in het geval er door de toenmalige adviseur van de bevelhebber der zeestrijdkrachten (i.c. de vlagofficier marineluchtvaartdienst) fouten in de logica van de CVO hadden kunnen worden aangetoond, was het gerechtvaardigd geweest om - met argumenten gestaafd - de resultaten van het onderzoek zo principieel aan te passen. Het gevolg hiervan is geweest dat slechts het afwerpen van fakkels uit Dakota's werd verboden, terwijl er geen enkele verbetering is voorgesteld in de training van bemanningen in de noodprocedures in geval van brand aan boord met de nadruk op besluitvorming onder druk.

De auteurs zijn van mening dat destijds terecht een hoge classificatie aan de omstandigheden van het ongeval en de schuldvraag is gegeven. Er was immers een in de tijd snel escalierend gewapend conflict aan de orde. Dan luistert de vijand mee en is operationele beveiliging noodzakelijk. De lessen voor het MLD-personeel zijn wel doorgegeven.

Een historisch artikel kan niets verbloemen en mag de gevonden werkelijkheid niet aanpassen of mooier maken. De auteurs spreken de hoop uit dat dit artikel de nabestaanden rust zal geven nu ze de best mogelijke benadering van de waarheid kennen van het ongeval waarbij hun dierbaren zijn omgekomen. Bedenk dat deze mannen handelden uit loyaliteit naar de Koninklijke Marine; daar hoorde nee zeggen tegen improviseren niet bij. Houdt ze hoog in uw herinnering!