

# marineblad

nummer 1, februari 2011, jaargang 121

Uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO

**SPECIAL**  
piraterijbestrijding

- AIV-Rapport over  
piraterijbestrijding
- Ervaringen commandant  
Hr.Ms. Johan de Witt
- Visie gezagvoerders



# SPECIAL

## piraterijbestrijding

- 3 **COLUMN**  
Voorzitter KVMO
- 4 **PIRATERIJBESTRIJDING**  
Adviesraad: meer publiek-private samenwerking bij bestrijding piraterij
- 9 **PIRATERIJBESTRIJDING**  
Piraten en partners:  
Hr.Ms. Johan de Witt in Operatie Atalanta
- 14 **PIRATERIJBESTRIJDING**  
NVKK: Maatregelen tegen zeeroverij en de rol van de gezagvoerder
- 18 **BOEKEN**
- 19 **CARTOON**
- 20 **DE MARINEFAMILIE**  
Familie van Dam
- 24 **KENNIS EN WETENSCHAP**  
The Maritime Future of the Indian Ocean
- 29 **COLUMN**  
C. Homan
- 30 **TERUGBLIKKEN MET**  
E. Weber
- 32 **HISTORIE**  
Ramp met Dakota 079 nabij Biak op 2 januari 1961
- 37 **VETERANEN**
- 38 **KVMO-ZAKEN**  
Tweede KVMO Veteranendag



Adviesraad: meer publiek-private samenwerking bij bestrijding piraterij

4

Piraten en partners:  
Hr.Ms. Johan de Witt in  
Operatie Atalanta

9



Maatregelen tegen zeeroverij en de rol van de gezagvoerder



The Maritime Future of the Indian Ocean

24



Ramp met Dakota 079 nabij Biak op 2 januari 1961

32

# KVMO

ISSN: 0025-3340

## Hoofredactie:

KLTA R.C. Hunnego  
KLTA b.d. mr O.W. Borgeld, a.i.

## Eindredactie

KLTA b.d. mr O.W. Borgeld, a.i.  
Mw. drs. M.L.G. Lijmbach

## Artikelencommissie

LTZT 1 F.G. Marx M.Sc., LTZE 2OC dr. ir. W.L.  
van Norden, LTZ2OC drs. R.J.M. de Ruiter, KTZ  
b.d. L.J.M. Smit, LNTKOLMARNIS drs. A.J.E.  
Wagemaker MA, KLTA mr. H. Broekhuizen,  
MAJ|MARNIS R.A.J. de Wit

## Medewerkers:

Mw. drs. Z. Borgeld-Guman,  
LNTKOLMARNIS b.d. H.J. Bosch bc,  
prof.dr. J. Colijn, KLTA H. Boomstra (cartoon)  
AVDD (foto's, tenzij anders vermeld)

## Adres redactie

Wassenaarseweg 2  
2596 CH Den Haag  
Tel. 070-383 95 04  
[marineblad@kvmo.nl](mailto:marineblad@kvmo.nl)  
[www.kvmo.nl](http://www.kvmo.nl)

## Vormgeving

Frank de Wit  
Tel. 038-455 17 54

## Drukwerk

Épos|Press  
Postbus 1070  
8001 BB Zwolle

## Advertenties

070-383 95 04

## Abonnementsprijs

Voor leden van de KVMO is het Marineblad  
gratis  
Niet-leden betalen € 49,50 (NL) of € 69,50  
(buitenland) per jaar

## Copyright Marineblad

Overname van artikelen is enkel toegestaan na  
schriftelijke toestemming van de redactie en  
onder uitdrukkelijke vermelding van de bron.  
Artikelen in het Marineblad vertolken niet  
noodzakelijk de visie van het hoofdbestuur van  
de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren  
of van de redactie. De inhoud van artikelen  
blijft geheel voor verantwoording van de  
auteur(s). De wijze van aanleveren van artikelen  
is in te zien op [www.kvmo.nl/marineblad](http://www.kvmo.nl/marineblad).

## Adreswijziging

Zo tijdig mogelijk schriftelijk doorgeven aan:  
Secretariaat KVMO  
Antwoordnummer 93244  
2509 WB Den Haag  
(geen postzegel nodig)  
of [secretariaat@kvmo.nl](mailto:secretariaat@kvmo.nl)

## Foto cover:

Rhib op weg naar interventie (AVDD)

## Antipiraterij



**Ik ben erg blij dat onze hoofdredacteur, Marion Lijmbach, weer volledig 'up and running' is. Het maartnummer zal weer onder haar verantwoordelijkheid tot stand komen.**

KLTA b.d. mr Onno Borgeld heeft haar het afgelopen anderhalf jaar op voortreffelijke wijze vervangen. Onno, hartelijk dank voor jouw steun en inzet.

Inmiddels heeft LNTKOLMARNIS b.d. Dick Bosch bc besloten het vicevoorzitterschap neer te leggen. Onze oud-HSGO, KLTA ing.

Marc de Natris wordt per 1 maart zijn opvolger. LTZA 1 drs. Rob de Leeuw gaat KTZA drs. Maarten Koopman aflossen als penningmeester. Het hoofdbestuur zal deze benoemingen uiteraard voorleggen aan de Algemene Vergadering. Het hoofdbestuur zal nog op gepaste wijze afscheid van Dick en Maarten nemen, om hen te bedanken voor hun jarenlange professionele inbreng en grote betrokkenheid.

Voorts kan ik met gepaste trots melden dat de KVMO-website [www.kvmo.nl](http://www.kvmo.nl) is vernieuwd. De site heeft weer een moderne, frisse uitstraling en draait op de stand van de techniek van vandaag. Op de achterkant van dit Marineblad staat een screenshot van de website. Tot zover de interne aangelegenheden.

Nu de actualiteit van buiten de vereniging. Na de aankondiging van € 1 miljard euro aan bezuinigingen bij Defensie tot 2018 en de nieuwe inzetbrief arbeidsvoorwaarden houdt iedereen even zijn adem in, totdat minister van Defensie Hillen naar buiten komt met zijn beleidsbrief. Politiek Den Haag wacht met spanning de verkiezingen voor de Provinciale Staten af, want pas daarna zal het kabinet met allerlei maatregelen naar buiten treden, waaronder dus ook genoemde beleidsbrief. De ambtelijke werkgroepvoorzitters hebben hun adviezen inmiddels bij de minister van Defensie ingeleverd en het is nu aan de defensieleiding te besluiten, wáár de klappen gaan vallen. Want er volgen pijnlijke keuzes om te komen tot een gezonde en betaalbare defensieorganisatie.

De gezamenlijke officieren verenigingen (GOV: KVMO, NOV, FVNO|MHB en KVNRO) hebben met het symposium 'Sturing bij Defensie', van 3 februari jl., een krachtige bijdrage geleverd aan de besluitvorming over de toekomst van Defensie. De defensieorganisatie moet weer ten dienste staan van de operationele eenheden.

Beleidsbrief of niet, de Koninklijke Marine moet doen waar het goed in is: presteren op top-niveau, op en vanuit zee - en daarmee een relevante bijdrage leveren aan het Nederlands buitenlands beleid en de nationale taken. De flexibiliteit van marine-eenheden en de veerkracht van het marinepersoneel werd vlak voor Kerst weer aangetoond, doordat Hr.Ms. Amsterdam, op de thuisreis na vier maanden anti-piraterij operaties voor Somalië, de steven afwendde van Den Helder en naar Ivoorkust ging. Daar werd op verzoek van de Franse regering, FS Tonnerre van brandstof voorzien. Snel, flexibel, expeditieair, professioneel. BZ!

De Adviesraad Internationale Veiligheidsvraagstukken heeft op 13 januari jl. een advies gepubliceerd over de internationale bestrijding van piraterij op zee. Een goede reden weer in te zoomen op dit immer actuele onderwerp. Zo openen we met een bijdrage van de AIV over het advies en beschrijft KTZ Ben Bekkering hoe hij met Hr.Ms. Johan de Witt recent een nieuw hoofdstuk aan het 'handboek antipiraterij operaties' heeft toegevoegd. De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij schetst de positie van de gezagvoerder bij antipiraterij-aspecten. Van de hand van KLTA Jeroen de Jonge en Tim Sweijts volgt een artikel over het belang van de Indische Oceaan voor de wereldhandel en de noodzaak van een adequate piraterijbestrijding daar.

Kortom, een prachtig antipiraterij-nummer. Ik wens u veel leesplezier!





# Ramp met Dakota 079 na



**Dit artikel is geschreven omdat vijftig jaren geleden een Dakota van de marineluchtvaartdienst – nadat een parachutefakkel voortijdig aan boord was ontbrand – in zee nabij Biak in het voormalige Nederlands Nieuw Guinea (NNG) een mislukte noodlanding maakte, waarbij het toestel explodeerde en alle vijf bemanningsleden om het leven kwamen.**

*Dakota 079 op Biak in voormalig Nederlands Nieuw Guinea. (NIMH)*

De stoffelijke overschotten van drie van hen konden kort na de ramp worden geborgen, twee van hen vonden een zeemansgraf. Als bronnen voor dit artikel hebben gediend: de eigentijdse getuigenverklaringen behorend bij het onderzoek dat na het ongeval werd ingesteld, het proces verbaal van de regionale commissie van onderzoek (CVO), alsmede de correspondentie tussen de regionale marinecommandant in NNG (CZMNNG) en de bevelhebber der Zeestrijdkrachten in Den Haag en tenslotte de rapportage aan de minister van Defensie.<sup>1</sup>

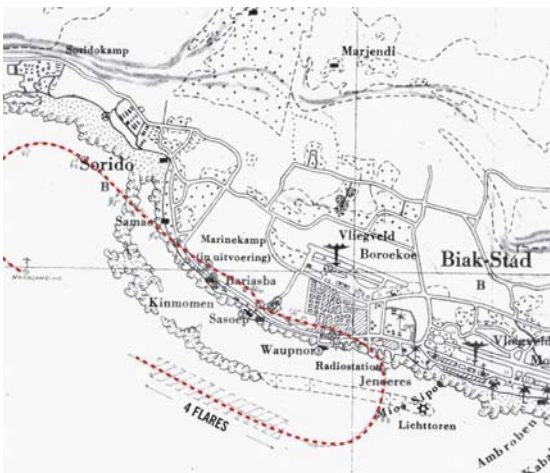
## Historische context

Het NNG-conflict vond zijn wortels in de soevereiniteits-overdracht van Nederlands Indië aan Indonesië op 27 december 1949, waarbij Nederland bepaalde dat NNG van de overdracht moest worden uitgesloten, terwijl Indonesië stelde dat het NNG als integraal onderdeel van haar grondgebied beschouwde. Gedurende de jaren '50

escaleerde dit conflict geleidelijk van een enkele infiltratie van Indonesiërs tot een acute dreiging van een groot-schalig gewapend conflict. Nederland kwam daarbij internationaal steeds geïsoleerder te staan van haar bondgenoten en moest bovendien als NAVO-lid een aanzienlijke defensie-inspanning blijven leveren. Uiteindelijk werd besloten tot een forse vergroting van de defensie-inspanning in NNG, 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 vliegboten van de MLD na een reeks ernstige vliegongevallen aan de grond gezet en verschoot. Het gat in de maritieme luchtverkenningcapaciteit dat hierdoor ontstond werd enigszins gedicht door vier overtollige Dakota's van de KLu in Nederland over te nemen en naar NNG te verplaatsen in afwachting van de vervanging van de Mariners door een squadron nieuwe, bewapende Neptune langeafstandspatrouillevliegtuigen. Er bestond dus behoefte aan de inzet van deze Dakota's tegen het toenemend aantal nachtelijke infiltraties van Indonesische militairen. Hierbij was het kunnen verlichten van de vele baaien een vereiste. Deze historische context maakt drie dingen duidelijk.

Allereerst was er sprake van een escalerend gewapend conflict met Indonesië over de soevereiniteit van NNG. Ten tweede bevond de maritieme luchtverkenningcapaciteit van de KM zich op dat moment op een dieptepunt. Men kon slechts beschikken over 4 Dakota's die onbewapend waren en geen operationele voorzieningen hadden. Deze noties zijn belangrijk om te kunnen begrijpen waarom op het operationele niveau pogingen werden onder-



*Overzichtsschets van Biak met reconstructie vliegtraject (bron: CVO). (NIMH)*

# bij Biak op 2 januari 1961

nomen om de operationele capaciteit van de Dakota te verhogen door parachutefakkels te kunnen afwerpen, zodat ook 's nachts infiltranten konden worden gedetecteerd. Ten slotte 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!

## Het ongeval

De bemanning van de "Biak 079" bestond uit vijf man, te weten 1<sup>e</sup> vlieger/vliegtuigcommandant: LTZ 2 OC B. Smits, 2<sup>e</sup> vlieger: SGT V R. Mulder, 1<sup>e</sup> meccano: SGT VGMRA G.H. Bontius, 2<sup>e</sup> meccano: KPLVGMVMNT G.F.G. Immers en boordkonstabel: KPLVGMRKONST M.H. van de Wiel, allen geplaatst bij het vliegtuigsquadron 321 in Biak. De nachtvlucht begint om 18.37 lokale tijd (LT) met de start vanaf het vliegveld Boroekoe gelegen op het marinevliegveld Biak (MVKB). Het weer is goed: helder

**de verkeersleider beantwoordt met:  
"Roger fire on board, take every  
runway you want, over". Hierna  
antwoordt het vliegtuig niet meer**

weer, volle maan, weinig wind. De opdracht houdt in: oefening starten en landen bij nacht en het afwerpen van in totaal 26 parachutefakkels.

De parachutefakkels zijn 's morgens aan boord gekomen en gesjord in de daarvoor bestemde pakkisten, waarbij de fakkels zelf en de tijdbuizen met vertragscapsules en de bijbehorende veiligheidsseparaten 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 getuigen 4 à 5 brandende fakkels waargenomen. Om 19.58 LT komt het vliegtuig *on top* van MVKB 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 B 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<sup>e</sup> fakkelt wordt op de grond een 5<sup>e</sup> plofje gehoord, echter zonder dat er een brandende 5<sup>e</sup> fakkelt is te zien. Wel wordt door getuigen plotseling een vreemd oranje-kleurig 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 fakkelt die uit de deuropening tegen de vliegtuighuid hangt. Het vliegtuig roept even later de verkeersstoren 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". De verkeersleider op de toren ziet een licht aan het vliegtuig als van een fakkelt 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 hoofdpoot 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 vermindert met als gevolg dat de kist een linker dalende bocht beschrijft met een forse dalhoek. 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 →



KPLVGMVMNT  
G.F.G. Immers, een  
van de vijf omgekomen  
bemanningsleden. Zijn  
stoffelijk overschot is  
nooit gevonden.  
(NIMH)

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 zijn nooit gevonden.

### Het onderzoek

In de snelle, eerste rapportage (zonder waarneming of onderzoek) wordt als voorlopige oorzaak van de crash gemeld dat de brand vermoedelijk de stuurkabels heeft beschadigd, waardoor het vliegtuig is neergestort. Dit ongefundeerde verhaal blijft nog jaren 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 voorzien. Aan de hand van 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 gemanoeuvreerd 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 impact

De CVO stelt dit ook, echter in voorzichtiger bewoordingen. Nadat het vreemde licht aan het vliegtuig werd ontdekt had bovendien een onmiddellijke landing op Boroekoe (zelfs met gas dicht) binnen ca. een minuut tot een veilige landing kunnen leiden. Feit is dat kort daarop het vliegtuig echter 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 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 met waterlandingen.

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 (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

### het traject vóór de impact lijkt eerder te duiden op de wens van de vliegers zo snel mogelijk te water te komen

riskante noodlanding op zee – hetgeen in de gegeven 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.

### De fakkels

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 mecano's van het squadron en van functionarissen van het MVKB geven een onthutsend beeld van de behandeling en het uit de vrije hand afwerpen van deze parachutefakkels. In nauw overleg tussen het squadron en de vliegdiensartillerieofficier van het MVKB 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 restrisico. 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 veiligheidsniet meer in de daarvoor bestemde pakkisten pasten, werden de fakkels zelf en de tijdbuis en bijbehorende veiligheidsniet in hun eigen pakkisten meegenomen en aan boord gestuwd. Dit impliceerde dat de fakkels tijdens de vlucht

moesten worden gereedgemaakt. Ze werden daartoe languit op de vloer gelegd, waarna eerst de tijdbuizen werden opgebouwd. Deze werden vervolgens in de fakkels geschroefd. Deze werkzaamheden zijn niet zonder gevaar 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<sup>e</sup> 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 en terwijl hij het vertragsvaantje met de hand tegenhield, wierp hij de fakkel met kracht naar buiten. De volgende fakkels werden hem aangereikt door een helper, meestal de 1<sup>e</sup> of 2<sup>e</sup> 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 deze methodes risico's met zich meebrachten toonde de CVO aan door een proef met een parachutefakkel op de grond, waarbij het vaantje van het vertragsmechanisme 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 squadroncommandant komt 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<sup>e</sup> vlieger van het ramptoestel was in nevenfunctie bewapeningsofficier van het squadron. Dit was zijn derde fakkelvlucht, telkens samen met dezelfde konstabel. Deze omgekomen konstabel was in nevenfunctie de bewapeningsinstructeur van het squadron. Dit was zijn vijfde fakkelvlucht. Beide mannen hadden dus 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. ➔

*Dakotaformatie boven BIAK met op de voorgrond Mokmer, op de achtergrond Boroekeo. (NIMH).*





## 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 stellen. De hoogste marineautoriteit in NNG, i.c. de commandant der zee-macht aldaar is van mening “dat het ongeval is te wijten aan vliegtechnische oorzaken, terwijl het vroegtijdig ontbranden van de fakkels hoogstens als aanleiding kan worden aangemerkt”. Hij merkt op dat de commandant van het vliegtuigsquadron 321 en de vliegdiens artillerieoffi-

## hier worden naar de mening van de auteurs aanleiding en oorzaak omgedraaid!

cier van het marinevliegkamp Biak tekort zijn geschoten in respectievelijk het toezicht op een veilige uitvoering en in het opstellen van een onveilige procedure. 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 dat derhalve strafrechtelijke noch krijgsmatige maatregelen worden overwogen. Het afwerpen van flares wordt door hem verder 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 parachute-fakkels 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 en de ditch wordt afgedaan als jammerlijk mislukt. De BDZ kan zich niet geheel vinden in de argumentatie van de CZMNNG om van krijgsmatige maatregelen af te zien; 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 eerdergenoemde functionarissen zijn tekort geschoten. Deze argumentatie 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 had aan de minister van Defensie. Het ongeval werd de minister in november 1961 aangeboden 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 marine-

luchtvaartdienst bekend te maken, waarbij de omstandigheden van dit ongeval zelve en de schuldvraag geheel buiten beschouwing dienen te blijven”.

## Nabeschuwing

Het is opmerkelijk dat de Haagse marineautoriteiten – zonder eigen onderzoek – destijds hebben bepaald dat de oorzaak van het ongeval is: het vroegtijdig ontbranden van een fakkels 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 slechts een zoveelste bewerking van de onderzoeksresultaten van de CVO die immers wel gebruik maakte van primaire bronnen (getuigen, verklaringen, proeven, en dergelijke). De CZMNNG heeft die bevindingen van de CVO correct weergegeven. Het gevolg van deze “Haagse aanpassing” 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 bepaalde 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 doorgegeven. Defensie heeft echter nagelaten dit dossier te declassificeren toen er geen redenen meer waren de classificatie te handhaven. Als verklaring hiervoor kan worden aangevoerd dat de nabestaanden zelf niet eerder om opening van zaken hebben verzocht.

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!

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

## Noot

<sup>1</sup> Rapport omtrent een vliegongeval. Dakota R4D-1 (079), met bijlagen 1 t/m 31, Biak 26 januari 1961. Brief nr. 5/2/16/1/61 van VOMLD aan MINDEF, Den Haag 8 mei 1961; 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.



## Veteranen Platform

**Gedurende 2010 is het Algemeen Bestuur van het Veteranen Platform (AB-VP) vijf keer bijeen geweest.**



Tijdens deze vergaderingen zijn enkele toetredingsverzoeken van verenigingen behandeld, met als resultaat dat aan het eind van jaar het aantal aangesloten verenigingen is toegenomen.

Het VP vertegenwoordigt thans 44 verenigingen met in totaal 70.000 leden. Het Beleidsplan 2011-2015 is vastgesteld, met daarin opgenomen de missie van het VP-Veteranenbeleid: 'Omdat veteranen ter bescherming van de door Nederland gekoesterde waarden en/of belangen het Koninkrijk der Nederlanden als militair waar

nodig tot en met gevaar voor eigen leven hebben gediend onder oorlogsomstandigheden of tijdens vredesmissies, hebben zij, evenals de leden van hun thuisfront, aanspraak op ons aller erkenning en waardering en waar nodig zorg opdat zij sociaal trots en mentaal sterk blijven.'

### Chapel of Four Chaplains

Tijdens de eindejaarsbijeenkomst van het VP is de bijzondere 2-jaarlijkse onderscheiding *Chapel of Four Chaplains* uitgereikt. De *Chapel of Four Chaplains* is een Amerikaanse award die wordt uitgereikt aan burgers of militairen "wiens leven blijf geeft van een onzelfzuchtig dienen van de gemeenschap van het land of de menselijkheid, zonder acht te slaan op ras, geloof of afkomst'. De achtergrond van deze onderscheiding verwijst naar het Amerikaanse troepenschip 'Dorchester' dat verloren ging op zee nadat het was geraakt door een nazi-torpedo. Aan boord waren vier legerchaplains die wegens een tekort aan reddingvesten hun eigen vest, zonder acht te slaan op afkomst of geloof, afgaven aan jonge soldaten.

Deze daad van zelfopoffering heeft geresulteerd in het instellen van de *Chapel of Four Chaplains*. De onderscheiding is ten deel gevallen aan de heer A.J. van Veen met de motivering: 'De heer van Veen heeft geheel zelfstandig in een periode van meer dan 50 jaar een sociaal netwerk opgebouwd binnen de Stichting Marechaussee Contact, waardoor het mogelijk is de in de doelstelling van de stichting omschreven items te realiseren.'

Uitgebreide informatie over de *Chapel of Four Chaplains*:

**[www.fourchaplains.org](http://www.fourchaplains.org)**

## KVMO/KVEO/NOV-detachement Nederlandse Veteranendag 2011

**Zaterdag 25 juni 2011 zal voor de 7e keer de Nederlandse Veteranendag (NLVD) worden gehouden.**

Zoals bekend vindt deze dag plaats in Den Haag en is het defilé, dat wordt afgenomen door Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Willem Alexander, een belangrijk onderdeel van het programma.

De laatste jaren heeft een KVMO-detachement deel uitgemaakt van dit defilé. Oorspronkelijk als een zelfstandig detachement, later hebben het KVEO-detachement en het NOV-detachement

zich daarbij aangesloten. Ook dit jaar zal dit gezamenlijke detachement van officieren-veteranen deelnemen aan het defilé.

### Aanmelding

U kunt worden ingedeeld bij dit KVMO/KVEO/NOV-detachement door het invullen van het 'Aanmeldingsformulier Eigen Organisaties' dat bij de eerstvolgende uitgave van Checkpoint zal worden ingesloten.

U dient dit te zenden naar het secretariaat van de KVMO, Wassenaarseweg 2, 2596 CH Den Haag. Voor het programma van de NLVD kunt u terecht op: **[www.veteranendag.nl](http://www.veteranendag.nl)**



*Het gecombineerde officierendetachement tijdens een eerdere Nederlandse Veteranendag.*

# 23 maart 2011

## Tweede KVMO Veteranendag!

De KVMO organiseert dit jaar, speciaal voor haar veteranen, voor de tweede maal een KVMO Veteranendag.



Deze KVMO Veteranendag zal plaatsvinden bij het Evenementen Centrum van het Marine Etablissement Amsterdam.

Het reünie-aspect zal natuurlijk een belangrijke rol spelen bij onder meer aperitief, maaltijd en afsluitende borrel. Daarnaast voorziet het programma in ieder geval in een presentatie door de Projectleider Nederlandse Veteranendag en een co-presentatie door de Voorzitter van het Veteranen Platform in samenwerking met de Directeur van het Veteraneninstituut.

Aan deze dag zijn geen kosten verbonden, behalve de eigen reiskosten.  
Deelname van de partner aan deze dag wordt van harte aanbevolen.

Elke KVMO-Veteraan heeft eind januari een e-mail ontvangen (voor die leden waarvan een e-mail adres bekend is) dan wel een uitnodigingsbrief met aanmeldformulier. Aanmelden kan ook via de website van de KVMO: [www.kvmo.nl](http://www.kvmo.nl).

Bent u KVMO-lid en veteraan maar heeft u geen uitnodiging ontvangen? Neemt u dan svp contact op met het secretariaat van de KVMO: tel. 070-383 95 04.

## Huishoudelijke mededelingen

### De begroting

De begroting voor 2011 kan tot 1 april 2011 worden ingezien op de website van de KVMO:  
[www.kvmo.nl/kvmoactiviteiten/algemenevergadering](http://www.kvmo.nl/kvmoactiviteiten/algemenevergadering)

### Vergadering Werkgroep Jongeren

De Werkgroep Jongeren van de KVMO vergadert op 22 februari 2011 in de Marineclub in Den Helder. De vergadering begint om 17.00 uur. Aanmelden kan via [secretaris@kvmo.nl](mailto:secretaris@kvmo.nl).  
De WGJ is op zoek naar enthousiaste nieuwe werkgroepleden! Wil je ook lid worden? Neem dan contact op met de secretaris (zie mailadres hierboven).

### Algemene Vergadering KVMO

Dit jaar vindt de Algemene Vergadering van de KVMO plaats bij de Van Ghent Kazerne in Rotterdam op **woensdag 25 mei**. Het thema van het middagdeel luidt 'De toekomstige KM na de beleidsvisie'. Reserveer deze datum alvast in uw agenda! Meer informatie over het programma van de Algemene Vergadering staat in het volgende Marineblad.

## Het hoofdbestuur van de KVMO heeft de droeve plicht u in kennis te stellen van het overlijden van:

KTZ b.d. F.G.A. Woudstra († 14 januari 2011)  
 LTZVK 2 OC b.d. M.A. van Dwingelen († 1 januari 2011)  
 LTZVK 2 OC b.d. F.J. Havermans († 21 december 2010)  
 KLTZ b.d. A. Kamp († 21 december 2010)  
 SBNT b.d. J.A.W.C. Wendel († 16 december 2010)  
 LTZSD 1 b.d. J.B. Koops († 26 november 2010)  
 LTZVK 2 OC b.d. H.J.L. Frissen († 26 oktober 2010)  
 Mevrouw W.J.M. de Bakker-van Valderen († 1 april 2010)

Wij betuigen de nabestaanden onze deelneming en wensen hen veel sterkte toe.

## Regio activiteiten eerste helft 2011

### Regio Noord

1 maart **Post-actieven borrel**  
 5 april Locatie : Marineclub, Den Helder  
 3 mei Aanvang : 17.30 uur  
 7 juni

19 maart **Regiobijeenkomst**  
 Locatie : Marineclub, Den Helder  
 Aanvang : 16.00 uur

### Regio Midden

8 februari **Regiovergadering met aansluitend borrel:**  
 8 maart Locatie : Coffeecorner Frederikkazerne  
 12 april gebouw 35, Den Haag  
 10 mei Tijd : 17.00-19.00 uur  
 14 juni

### Regio Zuid

17 februari **Inleiding over Vorsten in Midden-Java**  
 door mw. drs. M. Djajadiningrat (org. KVNRO)  
 Locatie : de Merelhoeve  
 Aanvang: 17.00 uur

17 maart **Inleiding over opvang van ex-gedetineerden**  
 door Ikol(MA) b.d. Mr. L.W. van de Merbel (org. KVEO)  
 Locatie : de Merelhoeve  
 Aanvang: 17.00 uur

Opgave graag 5 dagen van tevoren bij Piet van der Laan:  
 tel. 0118-602677 e-mail: [f2hvpanderla@hetnet.nl](mailto:f2hvpanderla@hetnet.nl)

De deadline voor aanleveren van kopij voor de rubriek KVMO zaken voor het maartnummer is 21 februari 2011.

## De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



#### Ere-leden:

KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann  
 KTZA b.d. drs. G. Brand  
 LTZSD 1 b.d. K.G. Spaans  
 KOLMARNIS b.d. A.H.P. Knoppien  
 KTZ b.d. L.J.M. Smit  
 KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek

#### Hoofdbestuur:

Voorzitter:  
 KLTZA R.C. Hunnengo  
 Vice-voorzitter:  
 LNTKOLMARNIS b.d. H.J. Bosch bc  
 Secretaris:  
 LTZA 2 OC drs. T.R. Timmerman  
 Penningmeester:  
 KTZA drs. M. Koopman

#### Namens Regio Noord

LTZE 1 ing. F.J.J. Schoonhoff  
 Namens Regio Midden  
 KLTZ K.F.J. Henkelman  
 Namens Regio Zuid  
 Maj (KL) b.d. P. van der Laan  
 Namens Werkgroep Postactieven  
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang  
 Namens Werkgroep Elders Actieven  
 MAJ/MARNIS KMR H. Steensma  
 Namens Werkgroep Jongeren  
 LTZE 2 OC K.A. Scholte

#### Regiobesturen:

Noord:  
 LTZE 1 ing. F.J.J. Schoonhoff  
 LTZE 1 mw. J.S.I. Bisdonk  
 LTZVK 2 OC b.d.  
 H.T. van Wilgenburg

LTZSD1 b.d. mw. A.L.P. Vrijburg  
 LTZE 2 OC dr. ir. W.L. van Norden

#### Midden:

KLTZ K.F.J. Henkelman  
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang  
 KLTZE ir. W.W. Schalkoort  
 LTZA 2 OC N.H. van de Pol  
 LTZE 1 ir. H.J. Jutte

#### Zuid:

KLTZSD b.d. H. Willems  
 Maj KL b.d. P. van der Laan  
 KLTZA b.d. P.A. Brons  
 (postactieven)

#### Caribisch Gebied:

LTZ 1 drs. F.J. Jansen  
 LNTKOLMARNIS b.d. H.J. Bosch bc

#### Adres secretariaat:

Wassenaarseweg 2  
 2596 CH Den Haag  
 T : 070-3839504  
 F : 070-3835911  
 E : [info@kvmo.nl](mailto:info@kvmo.nl)  
 W : [www.kvmo.nl](http://www.kvmo.nl)

De KVMO heeft een samenwerkingsverband met Onderlinge Bijstand ([www.onderlingebijstand.nl](http://www.onderlingebijstand.nl)). Voor nadere informatie of het verkrijgen van aanvraagformulieren kunt u contact opnemen met het secretariaat KVMO.





# Nieuwe website KVMO online!

HOME KVMO Activiteiten Ledenvoordeel Werkgroepen Service Media

## KVMO

### Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

Home Contact Lid worden



AAA

Zoek

#### Defensie 2010 in beeld



#### AIV-rapport: meer PPS in bestrijding piraterij

Om piraterij - zoals voor de kust van Somalië - goed te bestrijden is het dringend nodig dat de Nederlandse overheid, reders en verzekeringsmaatschappijen meer en beter gaan samenwerken. Dat stelt de Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) in het rapport 'Piraterijbestrijding op zee: een herijking van publieke en private verantwoordelijkheden'.

[Lees verder](#)



#### Tweede KVMO Veteranendag!

De KVMO organiseert dit jaar, speciaal voor haar veteranen, voor de tweede maal een KVMO Veteranendag, op woensdag 23 maart. Deze dag vindt plaats bij het Evenementen Centrum van het Marine Etablissement Amsterdam. Het reünie-aspect zal natuurlijk een belangrijke rol spelen bij o.a. aperitief, maaltijd en afsluitende borrel.

[Lees verder](#)

#### UNMEE Lustrum DVD bijna gereed: vanaf eind januari verkrijgbaar!

Ter gelegenheid van het tweede lustrum van de UNMEE missie naar Ethiopië en Eritrea hebben de Nederlandse Veteranendag en het Veteraneninstituut de handen ineen geslagen en een speciale lustrum-DVD samengesteld, die

#### WEBLOG VOORZITTER

[Incidenten & schandalen](#)

[Spagaat](#)

[Kunduz](#)

[Mixed messages](#)

[Ereschuld](#)



► Reageer!

#### ACTIVITEITEN

23 maart 2011

[KVMO Veteranendag](#)



► Aanmelden

#### MARINEBLAD

februari 2011

Zojuist verschenen.



► Reageer!

Internet | Beveiligde r

[www.kvmo.nl](http://www.kvmo.nl)