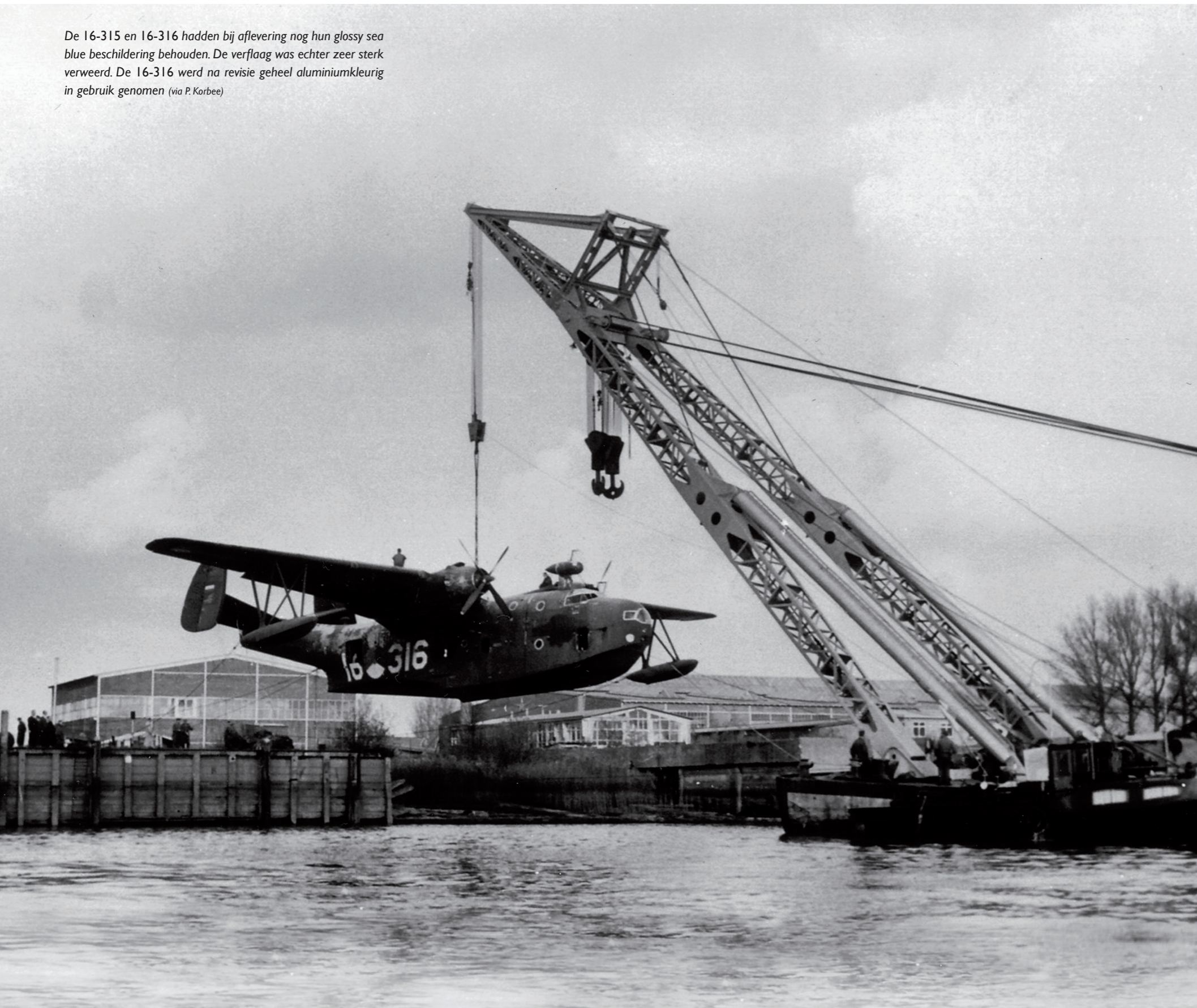


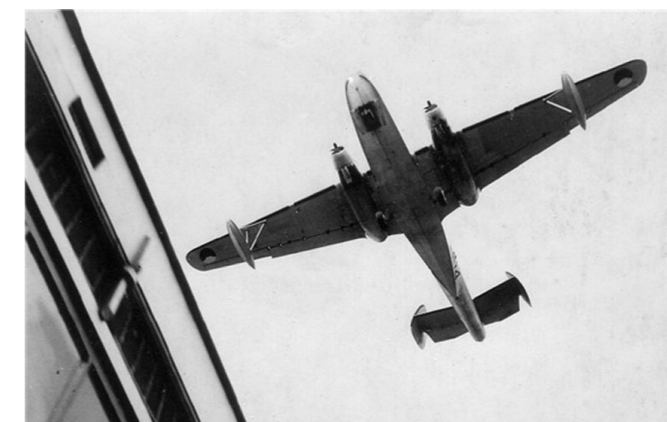
De 16-315 en 16-316 hadden bij aflevering nog hun glossy sea blue beschildering behouden. De verflaag was echter zeer sterk verveerd. De 16-316 werd na revisie geheel aluminiumkleurig in gebruik genomen (via P. Korbee)



MARINERS IN NEDERLAND

Er werd een tweede contract met de Amerikanen afgesloten voor de aankoop van nog twee toestellen. Ook werden 14 extra motoren aangekocht, evenals een aanzienlijke hoeveelheid reserveonderdelen. De totale kosten van de aankoop van 17 amfibies bedroegen fl. 20.170.000, inclusief verzekeringen en andere bijkomende kosten.

field Park een 240 uren onderhoudsbeurt. Tijdens de overnamevluchten ontstonden problemen met de bakboord motor van de 16-316, die vervangen moesten worden. Op 31 augustus kon vertrokken worden. De Mariners vlogen via El Paso, Dallas en Memphis naar NAS Willow Grove bij Philadelphia. Vanaf 7 september volgde het tweede deel van de tocht, via Bruns-



Een Mariner tijdens de landing. Omwonenden van Valkenburg waren niet gelukkig met de komst van de Mariners. Moeders klaagden, dat hun kroost 's nachts wakker werd gehouden door het zware motorlawaai!

De laatste twee toestellen werden geregistreerd als de 16-315 en de 16-316. Deze toestellen waren inderhaast gereedgemaakt voor een vlucht naar Nederland. De toestellen waren niet volledig gereviseerd, dit zou in Nederland door Aviolanda gebeuren. De toestellen kregen op Litch-

wick, Goose Bay, Keflavik (IJsland) naar Valkenburg. Op Keflavik ontstonden er opnieuw problemen. Het ontstekingssysteem van de 16-315 moest vervangen worden, wat vertraging opleverde. Na inbouw van vervangende onderdelen kon de laatste etappe gevlogen worden. De beide toestel-

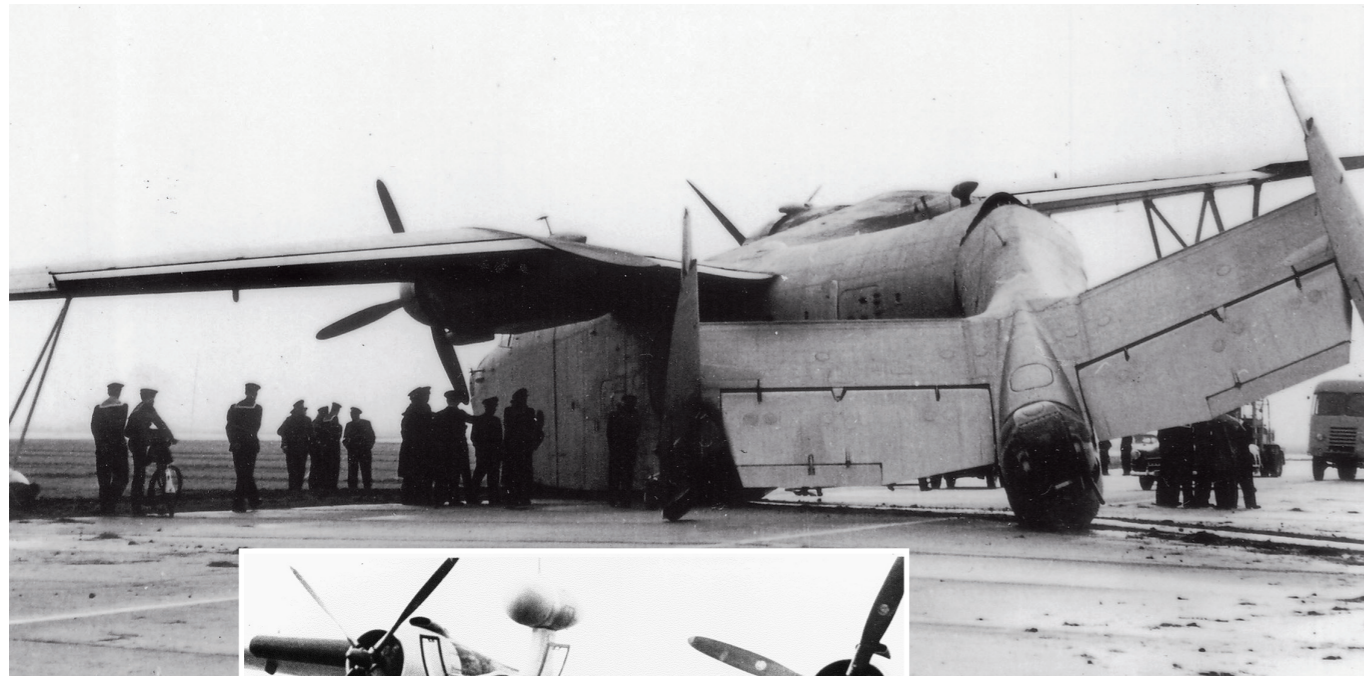
len kwamen op 17 september aan en landen in de namiddag op Valkenburg.

Uiteindelijk werd de 16-315 gebruikt als onderdelenbron ten behoeve van de overige Mariners. Bij een volledige revisie zou de al krappe onderdelenvoorraad te veel aangesproken moeten worden. De 16-316 zou na voltooiing van de revisie tussen 30

september en 19 oktober 1958 overgevoerd worden naar Nederlands Nieuw Guinea.

Kort na de levering van de twee aanvullende toestellen, op 11 oktober 1957 verongelukte de 16-307 op Valkenburg. Het toestel kwam in problemen tijdens vlieg-demonstraties op het marinevliegkamp

ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van de marineluchtvaartdienst. Juist voor de start deelde de piloot van het toestel, luitenant ter zee H. Tangerman aan de 1e mecano sergeant vliegtuigmaker Broekman mee, dat hij van plan was het toestel op



De gebroken romp van de 16-307.
(via P. Staal, P. Korbee)



één motor vliegend te demonstreren, wat door Broekman direct afgeraden werd. Dit was alleen in noodgevallen toegestaan. Het toestel maakte een 'low-flight'-run met de stuurboordmotor uitgeschakeld en de propeller in vastand. Juist op dat moment sloeg ook de bakboordmotor af en was de piloot gedwongen een buiklanding uit te voeren. Hierdoor brak het staartgedeelte af en werd de Mariner afgeschreven. Het

Beide illustraties: De romp van de 16-307, minus staart, deed jarenlang dienst als oefenobject voor de brandweer op vliegveld Zestienhoven. (Via P. Staal, P. Korbee)

onderzoek naar het ongeluk kon direct beginnen, en hierbij bleek dat de 1e mecano tijdens de vlucht op één motor zich vergistte in de bediening van de handels voor de brandstof toevoer. Nadat de stuurboordmotor was uitgeschakeld, had de brandstof toevoer naar deze motor uitgeschakeld moeten worden. Helaas maakte Broekman hier de fout om de brandstof toevoer naar de nog draaiende bakboordmotor uit te schakelen, waardoor deze uitviel.

De 16-307 bleef op het MVK Valkenburg, werd op 18 maart 1958 afgeschreven en verhuisde later naar Zestienhoven. Tot in ieder geval halverwege de zestiger jaren werd het wrak van de 16-307 vervolgens gebruikt als oefenobject door de luchthavenbrandweer.

Op 22 november van dat zelfde jaar sloeg de 16-305 op het Haringvliet over de kop. Dit gebeurde bij start en landingsoefeningen. Drie leerling vliegers, luitenant ter zee Verstraaten en onderofficieren Bruin en Dreezens, hadden opdracht gekregen zelfstandig starts en landingen uit te voeren. Zij waren allen net gekwalificeerd voor solo vluchten op de Mariner. Verstraaten was als eerste aan de beurt voor oefeningen. Na de landing op het Ha-



ringvliet volgden een aantal oefeningen in het manoeuvreren te water, waarna Verstraaten zich voorbereidde op de start.

Onder: De 16-307 op het platform van Valkenburg. (via P. Korbee)



De startaanloop duurde langer dan normaal. Hierna voerden Verstraaten en Bruins, die tweede vlieger was, een aantal handelingen uit om te proberen alsnog los te komen. Toen eenmaal duidelijk werd dat een ongeluk niet meer te voorkomen was, probeerden beiden te voorkomen dat het toestel de wal ramde. Bruins trok op dat moment op eigen initiatief het gas dicht, maar vervolgens snel weer helemaal open, toen hij zich realiseerde zonder opdracht te hebben gehandeld. Als laatste trok hij het gas geheel dicht omdat de wal alsmear dichterbij kwam. Ltz. Verstraaten probeerde daarbij een bocht te maken om zo de wal te ontwijken, terwijl Bruins hetzelfde



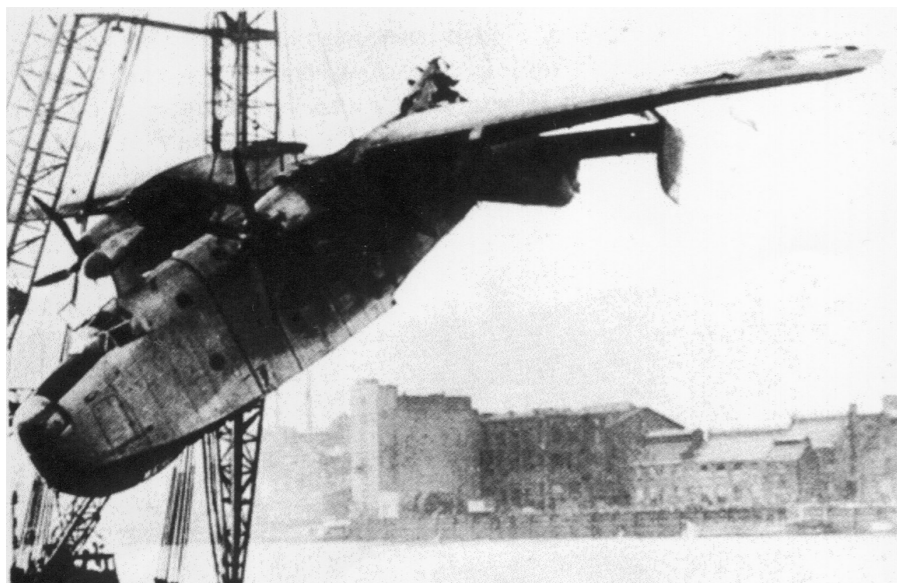
De 16-305 zonk geheel na het ongeval. (via P. Korbee)

poogde, door met het voetenstuur naar links te trappen. Maar door deze manoeuvre raakte een vleugel het wateroppervlak en snel daarop was er geen houden meer aan. De Mariner brak hierbij doormidden en langzaam begon deze te zinken. Alle bemanningsleden wisten zich te redden en werden opgepikt door een passerende vissersboot.

Na het ongeluk werd een onderzoek ingesteld, wat tot een aantal inzichten leidde. Het was voor onervaren vliegers een te grote stap om de eerste ervaring met watervliegtuigen op te doen in de Mariner. Er werd gepleit voor aanschaf van een lichter vliegtuig. Daarnaast was het onverstandig om drie leerlingvliegers zonder toezicht van een ervaren instructeur te laten oefenen op de Mariner. Bemanningen moesten ook als geheel meer tot een vertrouwd team gesmeed worden. Tot slot dienden ook de instructeurs zelf meer ervaring op te doen op de Mariner.

Later werd de 16-305 gelicht door een groot drijvend dok. Het wrak werd naar de werf van Aviolanda in Papendrecht gebracht, waar het van bruikbare onderdelen werd gestript. De 16-305 werd op 31 mei 1958 van de sterkte afgevoerd.

Midden en onder: De berging van de 16-305. Het wrak werd ontdaan van nog bruikbare onderdelen en daarna gesloopt (via P. Korbee)



NAJAAR 1957

In oktober werd er geoefend met schepen van de Koninklijke Marine. Er werd 's nachts geoefend in het schaduwen van schepen, met behulp van de APS-31 radar, terwijl op 31 oktober ook scheepsaanvalen werden beoefend, met onderzeebootjager Hr.Ms. *Groningen* als oefendoel. Op dat moment waren er veel problemen met de elektronische systemen. Slechts twee APS-31 toestellen en één SARAH toestel was in gebruik. Het verlies van de 16-305 en 16-307 betekende dat de opleiding van vliegtuigbemanning in Nederland niet meer mogelijk was. Het vliegend personeel van 321 squadron was op dat moment bijna geheel afgevoerd op de Mariner. Drie vliegers hadden hun opleiding nog niet geheel afgerond. Ook de bediening van de elektrische systemen was nog niet volledig op orde.



Op 22 oktober 1957 maakte de gouverneur van Nederlands Nieuw-Guinea, dr. J. van Baal (op de foto rechts) een vlucht met de 16-306. Links OVL P.N. Versteeg. (via P. Korbee)



Mariners van Squadron 321 op Biak.

Met de 16-306 moest op 31 oktober een voorzorgslanding gemaakt worden op Kaimana. Later bleken zich metaaldelen in het oliersfilter van de bakboord motor te bevinden, waardoor het noodzakelijk was om de motor te vervangen. Het toestel was tot 6 december gestrand op Kaimana, waar de motor ter plekke werd gewisseld. Van 15 tot 27 november werd een extra Mariner

te Kaimana gestationeerd, voor verkenningen van de zuidkust van Nieuw Guinea en het verlenen van technische hulp bij de 16-306.

Van 12 tot 27 november was bovendien één toestel op Jefman gestationeerd, voor OSRD ondersteuning van de daar opererende Fireflies. Door de onvoorzien uitval



De met pech op Kaimana gestrande 16-306. (via P. Staal)



van toestellen was er een scherpe daling van het aantal beschikbare vliegtuigen te zien. Gelukkig kwam de 16-311 op 25 november squadron 321 versterken. De situatie verslechterde nog verder in december. Bij zowel de 16-302, 16-303 en 16-305 werden na storings of inspectie metaaldeeltjes in de oliefilters aangetroffen. Bij

houd. Zodoende daalde het aantal toestellen dat beschikbaar was voor operationele inzet tot zes. Men redeneerde echter dat met een verbeterde vliegereedheid de inzetbaarheid verbeterd zou worden. Inderdaad zou gedurende het jaar 1958 het aantal vliegtuigen elk kwartaal stijgen. Het aantal bemanningsleden was nu vastgesteld

op zeven personen, zodat er nu zeven volledige bemanningen beschikbaar waren bij 321 squadron.

1958

In februari boekte men eindelijk vooruitgang op het gebied van het onderhoud. De corrosie aan bootromp, achterligger van de vleugel en geschutskoepels die steeds geconstateerd werd waren beter onder controle. Ook het aantal beschikbare APS-31, Loran en SARAH systemen was toegenomen. In april waren gezamenlijke oefeningen met mariniers, waarbij het emmen debarkeren van een volledig uitgeruste basisgroep werd beoefend. Ook werd het opsporen van en verbinding maken met patrouilles en bivakken beoefend. Door het opnieuw uitvallen van drie toestellen (16-306, 16-308, 16-309) waarbij motoren gewisseld moesten worden kwam de opleiding op de Mariner gedurende de maanden mei en juni echter vrijwel geheel tot stilstand. Pas eind juni werd een klein aantal opleidingsuren gevlogen. Het onderhoud was nog steeds een groot probleem wegens structurele onderbezetting bij het technisch personeel. Er waren nog twaalf man extra personeel benodigd om op volledige sterkte te komen.



Gezamenlijke oefeningen met de mariniers kwamen geregeld voor, ook het versneld verlaten van het toestel met volledige bepakkings niet vergeten. (via P. Korbee)

alle drie de toestellen moest een motor gewisseld worden, zodat de toestellen voor langere tijd uit de roulatie waren. Er werd een commissie van onderzoek ingesteld om te achterhalen wat de oorzaak zou kunnen zijn.

Als oplossing werd de opleiding naar het Mainevliegkamp Boroekoe overgeplaatst. Hier kleefde wel een nadeel aan omdat het een ongunstige invloed had op het beschikbare aantal operationele vliegtuigen. Voor opleidingsdoeleinden waren 800 uur per jaar gereserveerd, wat neer kwam op het gebruik van twee toestellen. Daarnaast zouden vanaf 1958 toestellen naar Nederland gevlogen worden, voor groot onder-



Vanaf eind juli '58 werden uitgebreide proeven gedaan voor het meevoeren van rubberboten aan boord van Mariners. Er waren allerlei eisen zoals gewicht, maar ook formaat van de boten. Ze moesten als compacte bundel door een zijluik gegooid kunnen worden, en zeer snel opgeblazen kunnen worden. (via P. Korbee)